

“Өргөн хэрэглээний импортын бараа,
бүтээгдэхүүний өртгийг бууруулах” дэд хөтөлбөрийн
ЗӨВЛӨЛДӨХ УУЛЗАЛТЫН ДЭЛГЭРЭНГҮЙ ТЭМДЭГЛЭЛ

Монголбанк, Зам, тээврийн яам нь хамтран хэрэгжүүлж буй “**Өргөн хэрэглээний импортын бараа, бүтээгдэхүүний өртгийг бууруулах**” дэд хөтөлбөрийн анхдугаар “**Зөвлөлдөх уулзалт**”-ыг Монголбанкны уулзалтын танхимд 2012 оны 11 нэгдүгээр сарын 20-ны өдөр зохион байгуулав.

Энэхүү уулзалтад “Өргөн хэрэглээний импортын бараа, бүтээгдэхүүний өртгийг бууруулах” дэд хөтөлбөрийг хэрэгжүүлэх Засгийн газрын гол байгууллагуудыг төлөөлөн дараах эрхмүүд хүрэлцэн ирсэн.

- Монголбанкны Тэргүүн Дэд Ерөнхийлөгч Б.Жавхлан;
- Зам, тээврийн яамны Төмөр замын бодлогын хэрэгжилтийг зохицуулах хэлтсийн мэргэжилтэн Р.Батсүх;
- Зам, тээврийн яамны Төмөр замын бодлогын хэрэгжилтийг зохицуулах хэлтсийн мэргэжилтэн С.Халиун;
- Улаанбаатар төмөр замын Тээвэр хариуцсан орлогч дарга Д.Жигжиднямаа;
- Улаанбаатар төмөр замын Хөдөлгөөн зохицуулалтын албаны дарга П.Батхуяг;
- Улаанбаатар төмөр замын Санхүү нягтлан бодох бүртгэлийн албаны орлогч дарга Б.Ариунаа;
- Худалдаа аж үйлдвэрийн танхимын Зураасан код, логистикийн хэлтсийн захирал Ш.Цэвэлсайхан;
- Гаалийн ерөнхий газрын Санхүү эдийн засаг хөрөнгө оруулалтын хэлтсийн мэргэжилтэн М.Булган;
- Ландбридж ХХК /Тээвэр зуучийн компани/-ий захирал Д.Энхтүвшин;
- Монголын Логистикийн холбооны ерөнхийлөгч А.Мөнхболд;
- Хүнсний бүтээгдэхүүн импортлогчдын холбооны дэд тэргүүн Д.Ганбат;
- Монголын барилгын үндэсний ассоциацийн дэд захирал Ч.Эрдэнэцогт;
- Монголын барилгын үндэсний ассоциацийн удирдах зөвлөлийн гишүүн Д.Энхтөр
- Бусад Монголбанкны албан хаагчид.

Уулзалтыг **Монголбанкны Тэргүүн дэд ерөнхийлөгч Б.Жавхлан** нээв.

Энд хүрэлцэн ирсэн олон салбарын төлөөлөгч Та бүхэнд баярлалаа. 2013 онд Төрөөс мөнгөний бодлогын талаар баримтлах чиглэл өгсөн нь нэлээд хүнд бөгөөд хариуцлагатай даалгавар, зорилт болсон. Энэ чиглэлийн хүрээнд инфляцийг 2013 оны эцэс гэхэд найман хувьд барина гэсэн томоохон зорилтыг Төв банк дэвшүүлсэн билээ. **Инфляцийг найман хувьд хүргэхийн тулд зөвхөн Мөнгөний бодлого төдийгүй, Засгийн газрын бодлого үйл**

ажиллагаа, Засгийн газрын хэрэгжүүлэгч агентлагууд, мөн энэхүү бодлогыг эцсийн түвшинд хэрэгжүүлэхэд хувийн сектор болон Засгийн газрын зохицуулагч агентлагуудын оролцоо өндөр, идэвхтэй байж гэмээнэ зорилгодоо хүрч чадна.

Мөнгөний бодлогыг хэлэлцэж эхэлснээс хойш Засгийн газрын холбогдох яамд, Засгийн газрын гишүүдтэй инфляцийг бууруулах зорилтот хөтөлбөрүүдээ хэрхэн хэрэгжүүлэх талаар ярилцаж, хэлэлцсээр ирлээ. Хөтөлбөрийн хүрээнд зарим ажил эхлээд явж буйг Та бүхэн мэдэж байгаа. Дээд түвшиндээ Төв банк Засгийн газартай яриад байдаг. Харин хэрэгжүүлэх шатанд чиглэл тус бүрийн Яам болон хувийн секторын оролцоог идэвхжүүлж, зорилгодоо хүрэхийн тулд **хэрэгжилтийн шатанд хэрхэн ойлголцож уялдаатай ажиллахаас эцсийн үр дүн шалтгаалах учир бодлогын, шийдвэр гаргах түвшний дараагийн буюу хэрэгжүүлэх шатанд хэрхэн хамтрахыг сайтар ойлголцох** үүднээс Та бүхнийг урьж, энэ талаар илүү тодорхой ярилцъя гэж шийдсэн юм. Ийм уулзалтыг тогтмол хийж, үр дүнг ярилцаж, дутуу дулимаг байгаа зүйлсээ Засгийн газарт, шийдвэр гаргах түвшинд уламжилж байя.

Засгийн газар, Төв банктай хамтран Харилцан ойлголцлын ерөнхий баримт бичигт гарын үсэг зурсан. Түүний дагуу дөрвөн чиглэлээр буюу дөрвөн Дэд хөтөлбөрийг чиглэл бүрийн Яамтай үзэглэсэн билээ.

- “Шатахууны жижиглэнгийн худалдааны үнийг тогтворжуулах”
- “Өргөн хэрэглээний импортын бараа, бүтээгдэхүүний өртгийг бууруулах”
- “Хүнсний гол нэрийн бараа, бүтээгдэхүүний үнийг тогтворжуулах”
- “Барилгын салбарыг дэмжих, улмаар орон сууцны үнийг тогтворжуулах”

гэсэн дөрвөн Дэд хөтөлбөрийг чиглэлийн яамдтай тохиролцсон. Нийт 720 орчим тэрбум төгрөгийн гарааны санхүүжилтийг Төв банкнаас Засгийн газарт зээлдүүлэхээр эхний байдлаар тохиролцсон. Энэхүү 720 тэрбумын хагас нь буюу 300 гаруй тэрбум төгрөг нь урт хугацааны хөрөнгө оруулалтын чиглэлийн, үлдсэн буюу 47- 48 хувийг эргэлтийн хөрөнгийн санхүүжилтэд Засгийн газраар дамжуулан зээлдүүлэх тухай тохиролцоонд хүрсэн.

Сүүлийн үед шатахууны зээлийн тухай хэвлэл мэдээллээр ташаа ойлголт цацагдаж байсан. Шууд Төв банкнаас эцсийн зээлдэгчид энэхүү зээлийг өгөх мэтээр ярьж байгаа нь буруу юм. Засгийн газар чиглэлийн Яамтай ярилцана. Яам банкаар дамжуулж хүсэлт гаргасан эцсийн зээлдэгч, аж ахуй нэгжийн жагсаалтыг гаргана. Банкууд тухайн жагсаалтыг авсны дараа зээл олгох аж ахуйн нэгжээ сонгож, Төв банкинд хүсэлтээ ирүүлсний дараа Төв банкнаас арилжааны банкинд санхүүжилт өгөх гэсэн тодорхой схемийн дагуу энэ ажил явагдах юм. **Төв банк эцсийн зээлдэгчтэй харилцахгүй гэсэн үг. Зөвхөн арилжааны банкуудаар дамжуулж, Засгийн газраас гаргасан жагсаалтын дагуу тодорхой аж ахуйн нэгжүүдэд санхүүжилт хийгдэнэ гэсэн үг.**

Хөрөнгө оруулалтад банкаар дамжуулахгүй хэсэг ч байгаа. Ийм Схем маань ил тод байж, түүнийг олон нийтэд тодорхой мэдээлж байх юм.

Монголбанк богино хугацаанд шуурхай хийсэн гурван судалгаа бий. Шатахуун, логистик, гадаад худалдааны тээвэр гэсэн гурван чиглэлээр манай ажилтнууд богино хугацаанд долоон байгууллагатай хамтарч хийсэн судалгаа юм.

Дэд хөтөлбөрийн талаар энэхүү уулзалт дээр Зам тээврийн яамнаас илтгэл тавина. Мөн Улаанбаатар төмөр замын Тээвэр хариуцсан орлогч дарга Д.Жигжиднямаа ирсэн байна. Төв банкнаас ТТССХ-ийн захирал Ц.Мөнхбаяр танилцуулга хийнэ. Эцэст нь тэмдэглэхэд, Төв банкнаас зорьж байгаа мөнгөний бодлогын зорилтот түвшин, Засгийн газрын Мөрийн хөтөлбөрийн хэргэжилтийн эцсийн үр дүн нь олон нийт, ард түмэнд хэрхэн хүрч байна вэ гэдгээр дүгнэгдэх учраас энэхүү бодлого, Дэд хөтөлбөрүүдийг эцсийн байдлаар хэрэгжүүлэх, явцыг гардан хийх хүмүүс нь тус бүр байгууллагаа төлөөлж энд хүрэлцэн ирсэн Та бүхэн юм шүү гэдгийг тодруулан хэлмээр байна.

ТТССХ-ийн захирал Ц.Мөнхбаяр:

Юуны өмнө энд хүрэлцэн ирсэн зочдоо танилцуулъя. УБТЗ хувь нийлүүлсэн нийгэмлэгийн Тээвэр хариуцсан орлогч дарга Д.Жигжиднямаа, Санхүү хариуцсан захирал Б.Ариунаа нар ирсэн байна. Мөн Зам тээврийн яамны төлөөлөгчид ирсэн байна. Энэхүү чухал хөтөлбөрийг Монголбанк Зам тээврийн яамтай хамтарч хэрэгжүүлж байна. Гол хэрэгжүүлэгч байгууллага нь Улаанбаатар төмөр зам юм. Зам тээврийн яамны Төмөр замын бодлогын хэрэгжилтийн хэлтсийн ажилтнууд ирсэн байна. Түүнчлэн хөтөлбөрийн үр дүнг хүртэх байгууллагуудаас төлөөлөл уригдсан. “Эрэлт импэкс” компаний захирал Энхтөр, Барилгын үндэсний ассоциацийн Тэргүүн дэд захирал Эрдэнэцогт, “Ландбридж” ХХК-ийн захирал Энхтүвшин, Логистикийн холбооны Ерөнхийлөгч Мөнхболд, Худалдаа аж үйлдвэрийн танхимаас төлөөлөгчид ирснийг Та бүхэнд танилцуулахад таатай байна. Бид энэ удаагийн уулзалтдаа тээвэр логистикийн салбарт оролцдог бүх талыг оролцуулахыг зорьсон.

Та бидний уулзалт гурван хэсэгтэй. Эхний ээлжинд Монголбанкны мэргэжилтнүүдийн хоёр долоо хоногийн хугацаанд холбогдох байгууллагуудаар явж хийсэн судалгааг танилцуулна. Хоёрдугаарт, Дэд хөтөлбөрийн хэргэжилт ямар шатанд явж буйг Зам тээврийн яамнаас танилцуулна. Эцэст нь, Дэд хөтөлбөрийн хэргэжилтийн арга механизмыг үнэлэх, санал солилцох чөлөөт ярилцлага хэлбэрээр өрнөнө.

Юуны өмнө, Монголбанкны зүгээс инфляцийг бууруулах нь яагаад чухал гэж үзэж байгаа талаар, ингэхдээ яагаад аж ахуй нэгжүүдтэй нягт хамтарч ажиллах Дэд хөтөлбөр боловсруулсан бэ гэдгийг товч тайлбарлахыг зорилоо.

Инфляци гэдэг нь өөрөө маш хор уршигтай. Макро эдийн засгийн талаас аваад үзвэл эдийн засагт тодорхой бус байдлыг үүсгэдэг. Зээлийн хүүг өсгөдөг, эдийн засагт урт хугацааны тогтвортой бус байдлыг үүсгэдэг. Инфляци өндөр үед иргэдийн хуримтлал үүсгэх сонирхол мэдээж буурдаг бөгөөд энэ хэмжээгээр

санхүүгийн тогтвортой байдал багасна. Ингэснээр иргэдийн амьжиргаанд сөргөөр нөлөөлдөг. Өөрөөр хэлбэл инфляци өсөхийн хэрээр бодит худалдан авах чадвар буурдаг. Инфляци бага орлоготой иргэдэд илүү хүндээр тусдаг. Ард иргэдийн хэрэглээний тал буюу 50 хувь нь хүнсний хэргэлээ байдаг. **Инфляци тухайн өрхөд 14, 15 хувиар хувь бус, харин 50, 60 хувийн бодит нөлөөлөлтэй очдог гэсэн үг. Тийм учраас Монголбанкнаас инфляцийг хязгаарлах, бууруулах зорилго тавин ажиллаж байгаа юм.**

Инфляци нь өөрөө хэд хэдэн хүчин зүйлээс хамаардаг.

- Эрэлтийн гаралтай инфляци. Өөрөөр хэлбэл хүмүүсийн орлого өсөхийн хэрээр худалдан авах эрэлт нэмэгдэнэ. Тэр хэмжээгээр инфляци өсч байгаа юм.
- Нийлүүлэлтийн гаралтай инфляци. Махны үнийн өсөлтөөс үүдэлтэй инфляци маш өндөр хувийг эзэлж байна. Тиймээс **Монголбанк зөвхөн мөнгөний бодлогоор дамжуулж эрэлтийн инфляцийг багасгах боломжгүй учраас нийлүүлэлтийн гаралтай инфляцийг хязгаарлахаар Засгийн газартай хамтарч дөрвөн Дэд хөтөлбөр боловсруулсан.** Үүний нэг нь “Өргөн хэрэглээний импортын бараа бүтээгдэхүүний өртгийг бууруулах” дэд хөтөлбөр. Энэ хөтөлбөрийн талаар дараагийн бүлэгт дэлгэрэнгүй танилцуулах юм.

Хөтөлбөр хэргэжүүлэхийн тулд тооцоо, судалгаа, бодлого, механизм гэх мэт маш олон хүчин зүйл оролцоно. “Оны эцэст 15 хувь хүрээд буй инфляци ирэх оны эцэст найм хүрэхгүй бол намайг юу ч хийгээгүй гэж бодоорой” гэж Төв банкны Ерөнхийлөгч олон нийтэд мэдээлсэн. Ийм итгэл үнэмшлийн дагуу Монголбанк бүх ажлаа зохион байгуулаад явж байна. Гэхдээ **Хөтөлбөрүүд амжилттай хэргэжихэд зөвхөн хатуу итгэл үнэмшил, зөв бодлогоос гадна мэдээллийн ил тод байдал чухал.** Тиймээс Монголбанкнаас цахим хуудас ажиллуулж, мэдээллийг тогтмол шинэчлээд явж байна.

Тооцоо судалгаа олон нийтэд ил тод байж, иргэдийн хяналтыг сайжруулснаар Хөтөлбөр амжилттай хэргэжих үү гэвэл тийм биш. Энэхүү томоохон хөтөлбөрийг хэрэгжүүлэгч нэгж бүрийн мэргэжилтэн байнга ажлын үр дүнгээ үнэлж байх, эргээд дутуу хийснээ засч залруулах шаардлагатай байгаа юм. Зөвхөн Монголбанк, Зам тээврийн яам, хөтөлбөрийг хэрэгжүүлэгч Улаанбаатар төмөр замын хүрээнд уг ажлыг ярих нь хангалтгүй. Хүнсний бүтээгдэхүүн импортлогч, барилгын материал импортлогч холбоодын санал дүгнэлт маш чухал юм. Түүнчлэн олон бизнес эрхлэгчдийн санал дүгнэлтийг төлөөлж байдаг Худалдаа, аж үйлдвэрийн танхимын санаа оноо бидэнд зайлшгүй шаардлагатай. Эцэст нь бид нэг дор цуглаад чухам ямар асуудлыг хэрхэн зохицуулахаар ярилцаж буйг олон нийтэд хүргэх шаардлагатай байгаа юм. Учир нь Хөтөлбөрийн хэргэжилтэд хамгийн их хяналт тавьж чадах хүмүүс бол олон нийт юм. Олон нийттэй бид хэвлэл мэдээллийн хэрэгслэлээр дамжуулан харилцана.

Одоо Монголбанкнаас хийсэн судалгааг товч танилцуулъя.

ТТССХ-ийн эдийн засагч С.Батхүрэл:

Та бүхний анхаарлыг судалгааныхаа үр дүнд хандуулъя. Судалгааны эхэнд бид бодлого, хийх зүйлсээ нарийвчлан тодорхойлоогүй байсан учир салбараа таньж мэдэх үүднээс цуврал уулзалт аравдугаар сарын 01- 12-нд хийсэн.

Инфляци гэдэг маань хэрэглээний бараа бүтээгдэхүүн буюу өргөн хэрэглээний бараа бүтээгдэхүүний сагсанд орж бүтээгдэхүүнүүдийн үнийн өөрчлөлт байдаг. **329 нэрийн өргөн хэрэглээний бүтээгдэхүүн байдгаас 62 хувийг нь бид импортоор авдаг. Импортоор орж ирж буй бараа бүтээгдэхүүнд тээвэр логистикийн, өөрөөр хэлбэл тээврийн зардал нь шингэж, тэдгээр хүчин зүйлс нь инфляцид шууд нөлөөлдөг.** Бидний 100 хувь гадаадаас импортолдог элсэн чихэр, цагаан будааг авч үзэхэд хилийн үнэ болон борлуулалтын үнийн хооронд асар их зөрүү байгааг харж болно. Энэ нь мэдээж манай тээвэр логистикийн салбарын үр ашиггүй байдал, өндөр зардалтай холбоотой. Манай импортын хувьд хоёр үндсэн гарц бий. ОХУ ба Хятадын Тянжины боомт. Өргөн хэрэглээний хүнсний бараа бүтээгдэхүүнийг “хөлддөггүй” боомт гэдэг утгаар нь Тянжинаас авдаг. Эндээс **манай гадаад худалдааны гол зам Тянжин - Замын-Үүд - Улаанбаатар гэсэн чиглэлээр явж байгааг харж болно.**

Логистикийн тухай манай нийтлэг ойлголт бол бараа бүтээгдэхүүний тээвэр. Гэтэл логистикийн гол асуудал нь хэрэглэгчийн хэрэгцээ шаардлага, зорилтот нийцүүлэн аливаа түүхий эд, бараа, үйлчилгээ, мэдээлэл, санхүүгийн хөрөнгийн эхлэл цэгээс зорилтот цэг хүртэл хамгийн үр ашигтай шилжүүлэлт ба хадгалалтын төлөвлөлт, гүйцэтгэл, хяналтын нэгдмэл цогц процесс байдлаар өргөн утгаар тодорхойлогддог. **Зөв зүйлийг, зөв газарт, зөв цагт, зөв нөхцөл, зөв зардлаар бий болгох нь эдийн засгийн гол үнэ цэнэ. Логистикийн бодлого дээрх таван зөв зүйлийг бүрдүүлэхэд чиглэж байх ёстой.**

Эдийн засагт логистик хоёр сувгаар нөлөөлдөг:

- Эдийн засагт байх ёстой зайлшгүй зардлын нэг нь логистик. 1980 онд АНУ-ын логистикийн зардал ДНБ-ийн 17.2 хувьтай тэнцэж байсан. 1996 онд логистикийн систем нь сайжраад зардал 10.5 хувь болсон. Эндээс гарсан хэмнэлт нь 510 тэрбум ам.доллар байв.Манай улсын хувьд логистикийн зардал нь эдийн засгийн бүх түвшинд байгаа. Тэгэхээр **бид логистикийг сайжруулснаар асар их хэмнэлт гаргана, ихээхэн боломж бий болгоно гэсэн үг.**
- Өөр нэг нөлөөлөл нь бүхий л эдийн засгийн гүйлгээ, шилжүүлэлтийг дэмжих үүрэгтэй. Дэлхийн банкнаас гаалийн бүтэц, олон улсын тээвэрлэлтийн үйлчилгээний чанар, хяналт, цаг зарцуулалт зэрэгт логистикийн гүйцэтгэлийн индексийг тооцдог. 2007 онд Монгол улс 150 орноос 137-рт орж байсан бол 2010 онд 141-д, 2011 онд 140-р байрт энэ үзүүлэлтээр орсон. Бид Африкийн зарим улстай адил түвшинд байна.

Дэлхийн хэмжээнд далайд гарцгүй 31 улс бий. Харин манай хөрш хоёр улсын логистикийн чанар сайн байгаа нь бидний ялгарах онцлог болж буй юм. Бид дотоодын нөхцөл байдлаа сайжруулснаар логистикийн индексээ өсгөж, улмаар хурдацтай сайжруулах юм.

Эдийн засгийн судалгаа шинжилгээнд бусад хүчин зүйл тогтмол үед логистикийн гүйцэтгэлийн индекс нь 1 хувиар өсөхөд экспорт 2.8-3.2 хувиар өсдөг гэсэн хамаарал байна. Энэ нь далайд гарцгүй орнуудын хувьд хийсэн судалгаа юм. Харин хөрш буюу транзит орны логистикийн чанар нэг хувиар дээшлэхэд экспорт 1.1-1.2 хувиар дээшилдэг гэсэн тооцоо бий. Эндээс дотоодынхоо логистикийг сайжруулах нь бидний ерсөлдөх чадварыг сайжруулахад илүү үр өгөөж өгнө гэсэн үг.

Монгол Улсын нөхцөл байдал нь өдгөө маш олон тулгамдсан асуудалтай байгаа талаар судалгааны явцад уулзсан хүн бүр ярьсан. Хөтөлбөр маань хэрэгжиж эхэлснээс хойш хэрэгжилт ямар байгаа талаар Барилгын ассоциаци болон Хүнс импортлогчдын холбооны төлөөлөгчидтэй дахин уулзахад асуудал улам нэмэгдэж байх жишээтэй. **Тулгамдаж буй асуудлыг нэгтгэж харахад эхнийх нь техниктэй холбоотой. Үүнд төмөр замын, агаарын, авто замын тээвэртэй холбогдох асуудал байгаа юм. Хоёрдугаарт Замын-Үүдийн боомт буюу терминалтай холбоотой асуудал бий. Гуравдугаарт бодлогын асуудал гэж гурав хувааж болохоор байна.**

- Төмөр зам, авто зам болон агаарын тээврийн асуудал нь гадаад худалдаатай шууд холбоотой. Манай төмөр замын албаныхны хэлж байгаагаар төмөр замын өөрийнх нь хүчин чадал жилд 21 сая тонн. Дараа нь хөдлөх бүрэлдэхүүний асуудал орно. Хөдлөх бүрэлдэхүүн гэдэгт вагоны тоо, бусад дагалдах хэрэгсэл орж байна. Эдгээр нь нэлээд дутагдалтай байдаг. Мөн хүнсний болон өргөн хэргэлээний бараа бүтээгдэхүүн ачих тусгай зориулалтын вагон байхгүй. Вагонд зориулалтын доторлогоо байдаггүйн улмаас оруулж ирж буй жимс хөлдөх гэх мэт асуудал гардаг.
- Автозамын тээврийн хувьд Чойр- Замын-Үүдийн зам тавигдаж дуусаагүй байгаатай холбоотой төмөр замын ачааллыг нэмж, логистикийн түвшинг хойш нь татах хүчин зүйл болдог.
- Агаарын тээврийн онгоц манай улсад байхгүй. Одоогийн байдлаар зөвхөн иргэний тээврийн сул зайндаа ачаа тээвэрлэж байна.

Замын-Үүд боомтод хоёр асуудал байдаг. Шилжүүлэн ачилт болон бусад хяналт шалгалт. Хяналт шалгалтын явцад гааль талаасаа асуудал харьцангуй гайгүй гэж ойлгосон, Мэргэжлийн хяналтын шалгалтыг эс тооцвол. Хамгийн гол бэрхшээл энд шилжүүлэн ачилттай холбоотой гардаг. Шилжүүлэн ачилтын явцыг нэгдсэн бодлогоор зохицуулаагүйгээс дор бүрнээ өөрсдийн терминал руу явдаг. Мөн сав баглаа боодлын нэгдсэн стандарт байдаггүй. Түүнчлэн

шилжүүлэн ачилт хийхэд заавал гараар зөөвөрлөдөг. Ачигч хийх ажиллах хүч байдаггүй гэсэн асуудал гардаг. Уул уурхайн салбар хурдацтай хөгжиж байгаатай холбоотойгоор ажиллах хүчин ховордсон гэж энэ асуудлыг тайлбарлаж байв.

Одоо бодлогын хэсэгт анхаарлаа хандуулна уу:

- Нэгдүгээрт хууль эрх зүй
- Хоёрдугаарт төрийн бодлого, институци
- Гуравдугаарт гадаад харилцаа.

Гадаад худалдааны болоод хууль эрх зүйн зохицуулалт үнэхээр дутмаг байгаа нь судалгааны явцад харагдсан. Төрийн бодлого институцийн хувьд логистикийн салбарын бодлого тодорхойгүй байгаа нь асуудал болж буй юм. Төмөр замын логистик хөгжөөгүй, төмөр замын шинэ чиглэл тодорхойгүй байгаа учраас хөрөнгө оруулахад эрсдэлгүй орчин бий болж чаддаггүй. Бодлого тодорхой байж гэмээнэ тухайн салбарт хөрөнгө оруулалт орж ирнэ. Тийм учраас бид бодлогоо тодорхойлох хэрэгтэй байна.

Өөр нэг асуудал логистикийн талаар тогтмол судалгаа хийдэг төрийн институци үндсэндээ байхгүй. Салбарын талаар судалгаа хийх статистик, тоон мэдээ мөн бүрдээгүй. Төсөв жилээс жилд маш хурдацтай тэлж байна. Төсөвийн тэлэлтийн цаана импорт явж байгаа шүү дээ.

Түүнчлэн, манай улсын гадаад харилцаа сул байна гэж үзэж болохоор. Хөрш болон бусад орнуудтай өөрийн логистикийн тогтолцоогоо нэгэн зүгт чиглүүлэх хэрэгтэй нь харагддаг. Далайд гарцгүй улсууд гарцтай болох арга замыг эрэлхийлж байна. Шийдвэрлэх арга замаа олсон улс орнууд ч байдаг.

Эцэст нь дүгнэхэд:

- төмөр замын тээвэрлэлтэд богино хугацаанд тусгай зориулалтын вагоныг нийлүүлэх, урт хугацаанд төмөр замын шугамыг салаалах, ачааны даацыг нэмэгдүүлэх зэрэг техник технологийн шинэчлэлийг хийх
- хоёрдугаарт Чойр-Замын-Үүдийн чиглэлийн автозамыг ашиглалтад оруулах
- гуравдугаарт шилжүүлэн ачих байгууламжийн хувьд өргөх буулгах тоног төхөөрөмжийг сайжруулах, тогтвортой ажиллах хүчинтэй болох зэрэг асуудлыг шийдвэрлэх шаардлагатай байна.
- Мөн төрийн бодлого, эрх зүйн орчныг ч авч үзэх хэрэгтэй. Зөвхөн гадаад худалдааны төдийгүй орон нутаг, хотын логистикийг нэгдсэн төлөвлөлтөд оруулах шаардлагатай байна. Өнөөдөр Улаанбаатар хотод хүртэл бараа бүтээгдэхүүний үнэ ханш хороолол бүрт өөр тогтчихсон байна. Энэ нь логистикийн систем төлөвшөөгүй байгаагийн илрэл юм.

- Мөн салбарын тулгамдсан асуудлыг шийдвэрлэхэд сайн менежмент шаардлагатай гэдэг нь тод ажиглагдсан.
- Далайд гарцгүй орны хувьд олон улсын байгууллагуудтай хамтран ажиллах, өмнө нь шийдэгдсэн өндөр ач холбогдолтой ажлуудыг шуурхайлах шаардлагатай. Бидний хэлэлцэж буй бусад дэд хөтөлбөрт ч логистикийн асуудал шууд хамааралтай юм.

Монголын барилгын үндэсний ассоциацийн дэд захирал Ч.Эрдэнэцогт:

Төмөр замд санхүүжилт хийгээд вагон авъя гэсэн асуудал энд ярьж байна. Төмөр зам хөрөнгө оруулалт шаардсан газар. Энэ газар Монголын ачаа эргэлтийн ихэнхийг нуруундаа үүрч байдаг учраас хөрөнгө оруулах нь зөв гэж бодож байна. Замын-Үүдэд хамгийн их гацаа үүсгэдэг, орон сууцны үнийг нэмэгдүүлдэг материал бол цемент. 4-8-р сарын хооронд цемент татах хэрэгцээ асар их болж, төмөр замд ачаалал их үүсдэг. Гэтэл төсөлд тусгагдсан төмөр замын хөдлөх бүрэлдэхүүн авах жагсаалтаас харахад цемент ачих зориулалтын вагон нэг ч алга. Монгол улсад хоппер вагон 44 ширхэг байдаг. Хөтөлийн Цемент шохойн комбинат хүчин чадлаа нэмээд нэг сая тонн цемент үйлдвэрлэнэ гэж байгаа. Урьд нь 250.000 тонн цемент гаргадаг байхад 44 хоппер вагон хүрэлцэхгүй байсан. Хөтөлд цементээ үйлдвэрлээд хүлээгээд байдаг, вагон байхгүй гацчихдаг. Одоо энэ нь сая тонн болоод хүчин чадал нэмэгдээд ирэхэд үйлдвэртээ хүлээгддэг цемент хэвээрээ байх нь. Энэ бүхнээс үүдээд орон сууцны үнэ өснө. **Дотоодод үйлдвэрлэсэн цементээ дотооддоо хүргэж чадахгүй ирэх жилийг авах нь ээ. Энэ төсөлдөө хоппер вагон нэмж авах асуудлыг оруулж өгнө үү.**

Хоёрдугаарт, вагонууд нэгдсэн терминалаар очих боломж байхгүй. Хэчнээн салаа зам одоо байна вэ? Тэдний хэд нь ашиглагдаж байгаа юм? Аль замд ачаалал бага байдаг? Зам тээврийн яам Төмөр замынхантай хамтраад зохион байгуулалттайгаар энэ тооцоог гаргаж болохгүй юу? Яамнаас терминалын ачааллыг бууруулах, зохицуулах арга хэмжээ авах уу? Өртөөнүүдээс Улаанбаатар төмөр замд төвлөрдөг есөн салаа зам бий. Эдгээр замд 30, 40 вагон оруулаад тавьчихсан байдаг. Ачааны хоппер вагон оруулж тавья гэхэд зай байдаггүй. Вагонуудаа хүлээлгэж, есөн замдаа тавьдаг юм. Ингээд гацаа үүсдэг. Энэ гацааг арилгахын тулд хувийн хэвшлийнхний замыг ядаж нэг хоёр жилдээ ашиглаач ээ. Боломжтой бол Яамнаас үүнийг дэмжин, эзэдтэй нь уулзаж болно шүү дээ. Төмөр зам дангаараа энэ ажлыг гүйцэтгэх боломж байхгүй.

Улаанбаатар төмөр замын Тээвэр хариуцсан орлогч дарга Д.Жигжиднямаа:

Ачааны хоппер вагоны хувьд бид Монголбанктай Санамж бичигт гарын үсэг зурсан. Хөдлөх бүрэлдэхүүнд хөрөнгө оруулах ажлыг ярилцсан. Замын-Үүдээр орж ирж буй импортын бүтээгдэхүүний ачааны урсгалын 80 хувь нь цемент. Импортоор орж ирж буй цемент нь 50 кг-аар савласан ууттай. **Энэ цементийн**

худалдааг цэгцлэх хэрэгтэй байна. Хэн дуртай нь цементийн бизнест орж байна. Борлуулалтаа шийдээгүй, зүгээр л ганзагын наймаа шиг энэ салбарт орж ирж байна. Тэд задгай бус, ууталсан цемент авч байна. Энэ нь ачаа тээвэрт бэлтгэгдээгүй байдаг учраас Замын-Үүдэд үүсдэг бөглөрлийн нэг шалтгаан болдог.

Хоёрдугаарт хоппер вагон бид авч болно. Гэтэл Замын-Үүд болон Эрээнд задгай цемент савлах тоног төхөөрөмж алга. Үүнээс үүдэн хоппер вагоныг бид Улаанбаатар-Замын-Үүдийн чиглэлд явуулах боломж байхгүй. Дараа жилээс Хөтөлийн үйлдвэр нэг сая тонн цемент үйлдвэрлэх төсөл байгаа. Энэ төсөлд 300 хоппер вагон худалдаж авна гээд орсон. Өнөөдрийн байдлаар 44 биш, 98 хоппер вагон зөвхөн Хөтөлийн цемент шохойн үйлдвэрээс цемент зөөж байна. Мөн Дарханаас бага хэмжээний ачаа зөөвөрлөж байгаа. ОХУ-аас Хөтөлд цемент шохойн үйлдвэр барьж өгөхөд энэ 98 хоппер вагон цуг ирсэн юм. Ирсний дараа Улаанбаатар төмөр замд шилжүүлж өгсөн.

Судалгаанаас харахад манай хөрш хоёр оронд тээвэр логистикийн индекс нь сайн байсан. Манайд харин хөгжил буурай харагдаж байна. **ОХУ, БНХАУ-д төмөр замын зах зээл либералчлагдаж байна. Хувийн хөрөнгө оруулалттай оператор компаниуд үйл ажиллагаагаа явуулах боломжтой болсон. Үүнийг ашиглаж ОХУ, БНХАУ-ын нутагт Монголын төрийн хөрөнгө оруулалттай, эсвэл хувийн компаниудын хөрөнгө оруулалттай хамтарсан оператор компаниудын тээврийн асуудал тавьж болох юм.**

Өөрийн вагонуудтай хувийн компаниудыг Тянжин - Замын-Үүдийн чиглэлд явуулж болно. Нэгдүгээрт, хөрш, зэргэлдээ орнуудын техникээс бүрэн хамааралтай байдгийг багасгах ач холбогдолтой. Хоёрдугаарт тээвэр зуучийн өөрсдийн үнийг тогтоож барих боломжтой болж байгаа юм. Тодруулбал манайхан ОХУ, БНХАУ-ын төмөр замын үнийг шууд худалдаж авдаггүй. Тэнд үйл ажиллагаа явуулдаг хувийн хэвшлийнхний тогтоосон үнээр явдаг. Энэ үнэ өсч, буурах хандлагатай, эрсдэлтэй байдаг учраас ийм хамаарлаас хамгаалах боломжтой юм.

Мөн Монгол улс уул уурхайн бүтээгдэхүүнээ экспортлох шаардлагатай байдаг. Мөн л хөдлөх бүрэлдэхүүнээсээ хамаараад хөрш орнуудынхаа нутгийг давж чаддаггүй. Хэрэв дээрх санаа хэрэгжвэл экспортын бүтээгдэхүүнээ тээвэрлээд буцахдаа далайн тээврийн чингэлэг авч, хоёр талдаа ашигтай ажиллах боломж харагдаад байгаа юм. Гол нь үүнийг зохион байгуулах хэрэгтэй. Энэ хөтөлбөрт бодлого талаас нь тусгавал сайн байгаа юм.

Монголбанкны Тэргүүн дэд ерөнхийлөгч Б.Жавхлан:

Гүйцэтгэх шатанд ажиллаж буй хүмүүсийн саналыг Дэд хөтөлбөрт оруулах, шийдвэр гаргах Засгийн газрын түвшинд саналаа цэгцтэй хүргүүлэх нь бидний уулзалтын гол үр дүн байх ёстой юм. Та бүхний хэлж буй санаа хүрэх ёстой газраа хүрнэ ээ. Маш үнэтэй саналууд гарч байна. Дэд хөтөлбөртөө эдгээр саналыг оруулж өгөөрэй.

Улс хийж чадахгүй байгаа бизнесийн орон зай бий бол гадаад худалдааг дагасан тээвэр зуучлалын асуудалд хувийн секторын оролцоог нэмэгдүүлье, үүгээр дамжуулан үнийн бодлогод нөлөөлөх боломж бидэнд гарч ирэх юм байна гэсэн санааг Жигжиднямаа дарга хэллээ.

Монголын барилгын үндэсний ассоциацийн дэд захирал Ч.Эрдэнэцогт:

“Барилгын материалын бөөний худалдааны төв” гэдэг төсөл өгөөд хоёр жил хүлээж байна. Улаанбаатар хотын төвд бид салаа замтай. Нэмээд бид логистикийн хөрөнгө оруулалт хийх газар авчихсан байна. Бага зэрэг хөрөнгө оруулалт улсаас өгвөл гаднаас ирж буй цементийн вагоныг хүлээж авах терминал барих санал гаргасан боловч төсөл маань бүтэхгүй явж байна. Дотоодод үйлдвэрлэж байгаа цементээ гацаагүй хүргэж байвал гадагшаа урсаж байгаа валютын урсгал хаагдана. Дархан, эсвэл Хөтөлд вагон байхгүй гэсэн шалтгаанаар байнга гацдаг. Жилд 20-30 мянган тонны цементийн гэрээ Хөтөлтэй хийдэг ч авч чаддаг нь арав гаруй мянган тонн. Хоппер вагон байхгүй гэсэн шалтгаантай.

Монгол улсын өнгөрсөн жилийн цементийн хэрэглээ нэг сая гурван зуун мянган тонн байсан. Дараа жил Хөтөлийн цементийн үйлдвэр дангаараа нэг сая тонн цемент үйлдвэрлэнэ. Үлдсэн гурван зуун мянгыг бусад жижиг үйлдвэр үйлдвэрлэж болно. Цементийн хэрэглээ өслөө ч 70, 80 хувийг дотооддоо үйлдвэрлэж чадах учраас импортоор оруулж ирдэг цементийг хязгаарлаж болно. Хоёрдугаарт барилга угсралтын компаниудад зөвшөөрөл олгож, хэн дуртай нь цемент оруулж ирдгийг болиулах хэрэгтэй. Мөн 50 кг-аар ачдагийг болиулах гэж Төмөр зам маш их тэмцсэн. Стандарт хүртэл зааж байсан шүү дээ. Яам, тамгын газар, хоёр улсын хоорондын дэмжлэг байдаггүй учраас энэ асуудал шийдэгдэхгүй байна.

Цементийг нэг тонны савлагаатай оруулж ирэх нь тохиромжтой. 50 кг-ын ууттай цементийг хоногт 500 вагон ачдаг. Ачих хүн олдохгүй Солонгосоос хүртэл 50, 60, 100 хүн авчирдаг. Ингэж байхаар нэг тонны савалгаагаар ачвал илүү хялбар. **Санаачлаад байгаа ажлыг Яам, төр засгийн байгууллагууд бодлогоор зангидахгүй байгаагаас ажил явж өгөхгүй байна.**

Монголын Логистикийн холбооны ерөнхийлөгч А.Мөнхболд:

Бид эхлээд энэ яриад буй асуудлынхаа загварыг гаргах хэрэгтэй. Хувийн хэвшлийнхний саналуудыг загвартаа оруулж үзэхэд динамик яаж гарах вэ гэдэг нь харагдана. Энэ бол Монголын шийдвэр гаргагчдад маш чухал программ юм. Бид энд тоглож болно. Ямар ч хүн улс төрийн албан тушаалд очиж болно. Өмнөх илтгэлд логистикийн индексийг зургаан үзүүлэлтээр хэмждэг гэж ярьж байсан. **Энэ зургаан үзүүлэлтийн гурав нь төртэй хамаатай, гурав нь хувийн хэвшилтэй хамаатай.** Төртэй хамаатай хэсэгт Дэлхийн банкнаас янз бүрийн хөтөлбөр хэрэгжүүлдэг. **Нэг цонхны үйлчилгээ, хилийн менежмент гэх мэт. Гэсэн ч үр дүнд хүрдэггүй. Яагаад үр дүнд хүрдэггүй вэ гэвэл**

технологийн хувьд механикжуулалт, автоматжуулалт хийх хэрэгтэй гэдгийг орхиод байгаа юм.

Хилээр орж ирж буй бараа бүтээгдэхүүнд цаг хугацаа, хурд, мөн өртгийг бууруулах гэдэг их чухал. Бид зөвхөн цемент дээр ярьж байна. Хүнээр шилжүүлэх, гараараа зөөх тухай яриад байгаа юм. Орчин үеийн логистик систем рүү явж, механикжуулах хэрэгтэй. Хөтөлбөрийг харахад 303 тэрбум төгрөг төсөвлөжээ. Энэ нь дундаж хүчин чадалтай 10 терминал босгох мөнгө. 120 сая ам.доллар гэдэг бол 200-гаад мянган метр куб багтаамж бүхий нефтийн агуулах барих мөнгө. Гэтэл бодлого маань, хэргэжүүлэх гэж буй хөтөлбөр маань үүнээс шал өөр чиглэлд байна. Энэ хоёрын хооронд зөрөө байна шүү дээ.

Нэг жишээ хэлье. Өнгөрсөн жил 12.000 тонн мах бэлтгэсэн. Гэтэл Улаанбаатар хотод 12.000 тонн мах нөөцлөх зоорь байхгүй. Тонн тутамд нь 500.000 төгрөг өгнө гэхээр бизнесийнхэн “агаарт” нөөц бүрдүүлээд тэр мөнгийг авч байна. Логистикийн судалгаа байхгүй нь ийм аюултай. Логистикийн бодлогогүйгээр гардаг гамшгууд бол энэ. Мах бэлдэж буй хүмүүс ченжүүдээс авчихдаг. Ченжийн махыг хадгалдаг. Мэргэжлийн хяналтын нөхдүүд шалгахаар “энд байна” гээд үзүүлчихэж байгаа юм. Борлуулалтын гэрээг хэн нэгэнтэй хийнэ. **Эндээс хяналтын тогтолцоо буруу яваад байна л даа. Агаар дээр 12.000 тонн мах нөөцөлж байна.** Үүнийг хэргэжүүлэх гэж байгаа бол “Хөлдөө таарсан гутал өмс” гэж ярьдаг шүү дээ.

Логистикийн дэд бүтэц хүрэхгүй байхад үүнээс илүү зүйл төлөвлөөд, илүү их мөнгө гарах гэж байна. Логистикийн индексийг хэмждэг зургаан үзүүлэлт байна шүү дээ. Нэг цэгийн үйлчилгээ гэж яриад гаальд аваачаад өгчих юм. Гааль өөртөө хяналт тавих болж байгаа юм. Шийдэл нь зөв ч асуудал буруугаар яваад байна. Гаалийн үйлчилгээний индексийг хараарай. Хил гаалийн үйлчилгээний чанар нэг зууны хэдтэй байгаа. Нэгээс тавын хооронд оноо өгч байгаа шүү дээ. Муугийн бүр муу дүн авсан. **Системээр нь халж шийдмээр байгаа юм. Загварчилъя гээд байгаа маань энэ юм. Хэсэгчилж хийгээд байхаар нийлбэр үр дүн нь муу гараад байна.**

Монголбанкны Тэргүүн дэд ерөнхийлөгч Б.Жавхлан:

Махны асуудал дээр өнгөрсөн жил яг ингэж явсан юм. Тухайн үед нь Төвбанкны зүгээс анхааруулж байсан. Гэхдээ асуудлыг шийдэж чадаагүй өнгөрсөн. **Энэ жил уг асуудлыг аль болох хяналтдаа байлгах схемээр явах гэж оролдоно, энэ схемээрээ Үйлдвэр, хөдөө аж ахуйн яамтай тохирч хэлэлцээ байгуулсан. Логистикийн нөөцийн асуудлаар гэсэн үг.** Энэ жил 16, бараг 20 орчим мянган тонны багтаамжтай зоорийг төрөөс бэлдэж өгнө. Аж ахуй нэгжүүд эхний ээлжинд гарааны санхүүжилтээ өөрсдөө хийгээд зоорио махаар дүүргэх юм. Зоорь нь улсын лацтай гэсэн үг шүү дээ. Улсын зооринд нөөцлөх мах нь ороод ирэхээр түүнээ барьцаалж банкаар дамжуулан махны нөөц бэлтгэгчид зээл авч болно. Эхний махаа барьцаална, зээлээ авна, буцаагаад махаа авчирч зоориндоо хийнэ. Ингэж улсын зооринд мах хүлээлгэж

өгнө гэсэн зарчим, эргэлтээр явах юм. Энэ схем долдугаар сар хүртэл үргэлжлэх байх.

Монголын Логистикийн холбооны ерөнхийлөгч А.Мөнхболд:

-Ингэснээр махны үнийг барьж чадна гэж бодож байна уу?

Монголбанкны тэргүүн дэд ерөнхийлөгч Б.Жавхлан:

-Ямар ч байсан махны нөөцийг тодорхой хэмжээнд барина. Үнийг барина гэдэг маань тогтвортой байлгана гэсэн үг шүү дээ. Үнийг хэт буулгах гол зорилго биш, өсгөхгүй тогтвортой барих зорилготой. Үнэ одоо байгаа түвшнээсээ нэгээс хоёр дахин өсөхгүйтгэсэн үг.

Загварын асуудал хөндлөө. Бид хөгжлийн загварын асуудал нэлээд ярьж байгаа. Энд логистик, техникийн асуудлууд эдийн засгийнхаа дэд хэсэгт ороод явдаг. Нэгдсэн загвартай болж, түүнээсээ салбарласан дэд загварууд гаргаж явах итгэл үнэмшилтэй ажиллаж байна. Эдийн засгийн хөгжлийн яамнаас ийм судалгаа хийж, бусад яамдад мэдээлэх байх. Манайх энэ асуудалтай нэлээд ойр ажиллаж байна. Удахгүй амьдралд хэрэгжих болов уу гэсэн хүлээлттэй байгаа.

Улаанбаатар төмөр замын Тээвэр хариуцсан орлогч дарга Д.Жигжиднямаа:

Улаанбаатар төмөр замд сая шинэчлэл хийгдэж, Ачаа тээврийн алба гэж нээгдлээ. Энэ алба нь терминалуудын үйл ажиллагааг тусад нь хариуцах, ачааны зохион байгуулалтыг хариуцах юм. Энэ албанд нэг үүрэг өгсөн байгаа. Улаанбаатар хотод байгаа нийт терминалуудын ачаа боловсруулах чадварыг шинэ аргачлалаар тооцож, хүчин чадлыг тогтоох. **Өөрөөр хэлбэл Тээвэр зуучийн компаниудын бүх хүчин чадлыг гаргах юм.**

Өнөөдрийн ашиглаж буй аргачлалаар орж ирж байгаа төмөр замынх нь уртаар тооцдог. 10 вагон, зургаан вагон гэх мэтээр. Яг үнэндээ тухайн терминал хоногт хэчнээн тонн, хэдэн ширхэг чингэлэг, хичнээн тонн задгай ачаа боловсруулах чадавхитай юм бэ гэдгийг мэдэхгүй. Жишээ нь зарим компани зургаан вагоны замтай мөртлөө өдөрт 68 вагон авах гэрээтэй. Чадавхиа тооцоолохгүй нэмэгдэл гэрээ аваад байдаг. Нэгэнт ачигдсан зүйлийг буцааж болохгүй, наашаа авчирдаг. Ингээд “Улаанбаатар” өртөөнд дүүрээд, бусад терминалын үйлчлэх боломжийг хаадаг. **Ийм учраас зөвхөн ордог вагоны замын уртаар бус, боловсруулах хүчин чадлаар нь тодорхойлоод, Улаанбаатар хот хоногт төчнөөн чингэлэг ачаа авна гэсэн тооцоо гаргах гэж байгаа юм.**

Улаанбаатар, Замын-Үүд, Тянжин гээд бүгдийг ижил түвшинд хөгжүүлэхгүй бол Улаанбаатарт техник технологи муу байхад л бүх зүйл зогсоно. Тээврийг хурдасгах арга хэмжээг хоёр дахь жилдээ авч байна. Дараа жил ч энэ арга хэмжээ үргэлжилнэ. Тээврийг хурдасгавал цөөн вагоноор их ачаа зөөх боломжтой учраас хөрөнгө оруулалтын хэмжээ буурах юм.

Менежментээ сайн хийвэл зарцуулах мөнгөний хэмжээ буурна гэсэн үг. Юуны түрүүнд зохион байгуулалтаа оновчтой, шуурхай хийх хэрэгтэй байгаа.

“Ландбридж” ХХК-ий захирал Д.Энхтүвшин:

Монголбанкны залуучуудын хийсэн судалгаа нь улс орны мөнгөний бодлогод нөлөөлөхөөр логистикийн ухааныг зэрэгцүүлж тавьсан судалгаа болсонд их баяртай байна. Бодлогын тодорхой бус байдал, төмөр замаа хаана өгч, нэгдсэн терминалаа хаана босгох, тээвэр логистикийн ямар сувгаар холбох гэж байгаа нь тодорхойгүй байгаа. Бодлогын түвшинд асуудлыг өргөн хүрээтэй хараасай, хууль эрх зүйн орчныг сайн хангаж өгөөсэй гэж бодож байна. Тээвэр логистикийн салбарт төр их хэмжээний мөнгө гаргавал үргүй зардал багасна. Азийн хөгжлийн банкны судалгаанд манай логистикийн зардалыг 18-24 хувь гэсэн. Гаднаас бараа импортолдог хүмүүс мэддэг шүү дээ. Авчирсан бараандаа гучин хувь нэмсний дараа ашгаа нэмэхэд ард нь ашиг үлдэх эсэхийг бодож үздэг.

Монголбанкны Тэргүүн дэд ерөнхийлөгч Б.Жавхлан:

Логистик бол эдийн засгийн том салбар. Зүүн Өмнөд Азийн хөгжлийн эдийн засгийг судлаад үзэхэд ухаалаг логистикийг ашигласан байдаг. Манай орны хувьд сүүлийн үед хөгжлийн эдийн засгийн гол тулгуур нь байгалийн баялаг гэж байгаа боловч энэ нь байгалийн шавхагддаг нөөц . Бид байгалийн баялгаас олж болох хөрөнгөдөө зөв хуваарилалт хийж чадвал урт хугацаанд тогтвортой хөгжих гол суурь болно. Хонгконгт болсон уулзалтад манайхаас илтгэл тавьсан юм. Энд Монгол улсын хувьд Mining Boom биш, дэд бүтцийн boom болж байгаа. Үүнд анхаарлаа хандуулна уу гэсэн илтгэл тавьсан байгаа.

Улаанбаатар төмөр замын Хөдөлгөөн зохицуулалтын албаны дарга П.Батхуяг:

Бид аравдугаар сарын 24-нд Монголбанкинд цуглаж Дэд хөтөлбөрийн төсөл дээр ажилласан. Сарын дараа ийнхүү Дэд хөтөлбөрийн хэргэжилтээ ярьж байгаад баяртай байна. Дэд хөтөлбөрийн дагуу манай Яамны зүгээс таван гол зорилтыг тавьсан.

- Өргөн хэрэглээний бараа бүтээгдэхүүний ачаа эргэлтийг нэмэгдүүлж хатуу графикаар хоёр галт тэрэг аялуулна.
- Шатахууны өртгөөс шалтгаалж тээврийн өртөг өсч байна. Улаанбаатар төмөр зам сард 80 сая орчим ам.долларын шатахуун хэрэглэдэг. Гурван сарын шатахууны мөнгийг Монголбанкнаас зээлж гаргаж өгөхөөр хэлэлцэж байна. Бидний тооцоогоор шатахууны зардлыг барьж чадвал тээврийн зардлыг 17 хувиар бууруулна.
- Тянжин – Замын-Үүд чиглэлийн ачаа тээвэрлэлтийг хөнгөвчилнө.
- Төмөр замын хөдлөх бүрэлдэхүүнийг паркийг нэмэгдүүлнэ.

- Замын-Үүд боомтын хүчин чадлыг нэмэгдүүлэх гэсэн зорилтууд байна.

2013 оны арванхоёрдугаар сард Азийн хөгжлийн банкнаас хөрөнгө оруулсан терминал нээлтээ хийнэ. Ерөнхийдөө ажил нь одоо 30 хувьтай явж байна.

Мөн анхан шатны нэгжид ажиллаж буй хүмүүсийн тээвэр логистикийн талаарх мэдлэг муу байна. Түүнчлэн энэ Дэд хөтөлбөрийн хүрээнд бид хүмүүсээ сургах, туршлага судлуулах, ажилдаа хандах хандлагыг нь өөрчлөхөөр тодорхой хэмжээний хөрөнгө мөнгө тусгасан. Улаанбаатар төмөр замын Хүний нөөцийн албатай ярилцаж, тусгай хөтөлбөр гаргана. Энд анхан шатны нэгжид ажиллаж буй хүмүүсээ түлхүү хамааруулахаар ярилцаж байгаа.

Хүнсний бүтээгдэхүүн импортлогчдын холбооны дэд тэргүүн Д.Ганбат:

Төмөр зам дээр асар хүндрэлтэй зүйлс бий. Жишээ нь Замын-Үүдэд ачилт хийдэг “Бодь санаа” гэдэг компани байдаг. Төмөр замын аманд нэлээд хэмжээний газар авчихсан, нэг машинаас 7000 төгрөг авч оруулдаг. Тус компанийн эзэн “Энэ төмөр замын мэдлийн газар учраас хөрөнгө оруулалт хийж чадахгүй байна. Биднээс газраа авбал яах вэ” гэсэн. Үнэхээр ч тийм. Мөн хүнсний бүтээгдэхүүний сав баглаа боодол том хэмжээтэй байдаг. Вагонд ачихад багтдаггүй. Төмөр замаас том вагон асуухаар байхгүй гэдэг.

Түүнчлэн барилгын материал ачсан вагоноо цэвэрлэлгүй өгдөг. Ийм вагонд хүнсний бүтээгдэхүүн шууд ачдаг. Цехийн даргаас нь асуухад “Таван цэвэрлэгчтэй учир хүн хүч хүрэлцэхгүй байна” гэсэн. Замын-Үүдэд ачигчид олдохгүй үед вагоны цагийн мөнгө урсаад байдаг. Түргэн муудах бүтээгдэхүүн импортлох үед ачигч нараас 100 хувь хамаарах болдог. Халаасанд нь хэдэн төгрөг хийж байж жимс ногоогоо ачуулна. Энэ бүх зардлыг нөхөхөөр бараандаа нэмэлт өртөг шингээж зарахаас өөр аргагүй болдог. Үүнээс л үнийн өсөлт, инфляци үүсээд байна шүү дээ.

Хамгийн чухал нь зориулалтын тээврийн хэрэгсэлтэй болох хэрэгтэй. Мөн Хилийн цэргийн газар гэж асар хүнд сурталтай газар бий. Нэгийн цуваагаар бүх машин орж ирдэг. Барилгын материал болон түргэн муудах бүтээгдэхүүн адилхан дугаарлана шүү дээ. Хилийн цэргийн даргатай удаа дараа уулзаж, албан бичиг явуулсан. Гэсэн ч асуудлыг шийдэж өгөхгүй явсаар л байна.

Төмөр замын тухай хуульд түргэн муудах бүтээгдэхүүнийг тусгай тээврийн хэрэгслэлээр ачина гэсэн заалт байдаг ч хэрэгждэггүй.

ТТССХ-ийн захирал Ц.Мөнхбаяр:

Улаанбаатар төмөр замын шатахуун худалдан авалтын ажил одоо өрнөж байгаа. Бид банкуудтай ярилцаж Улаанбаатар төмөр замыг холбож өгсөн.

Манай Дэд хөтөлбөрт хоёр механизм хэрэгтэй байгаа юм.

- **Нэгдүгээрт хөтөлбөрийн хэргэжилтийг хянах механизм хэрэгтэй байна.**
- **Хоёрдугаарт, дэд хөтөлбөрийн гол зорилго нь өргөн хэрэглээний бараа бүтээгдэхүүний өртгийг бууруулах явдал. Энэ зорилтдоо хүрч, бууруулж чадсан эсэхийг үнэлэх үнэлэлт хэрэгтэй байгаа юм.** Хөтөлбөр гурван жилийн хугацаанд хэрэгжинэ. Үнэ ханшид нөлөөлдөг сөрөг хүчин зүйлийг бид арилгаж чадсан эсэхийг үнэлэх механизм хэрэгтэй. Одоо оролцож буй байгууллагуудтайгаа хамтарч Судалгааны баг гарган хөтөлбөрийг яаж хянах вэ, үр дүнг нь хэрхэн үнэлэх талаар судлах санал гаргаж байгаа юм.
- Гуравдугаарт, хөтөлбөрийн хэрэгжилт, ажлаа газар дээр нь очиж үзэх хэрэгтэй байгаа. Тиймээс оролцож буй байгууллагуудын төлөөллүүд явж, газар дээр нь хөтөлбөрийн хэрэгжилттэй танилцах санал байна. Мөн энэ уулзалтаа улиралд нэг удаа хийж тогтмолжуулах саналтай байгаа.

Улаанбаатар төмөр замын Тээвэр хариуцсан орлогч дарга Д.Жигжиднямаа:

Хөндлөнгийн хяналтыг ялангуяа Замын-Үүдэд оруулъя гэсэн бодолтой байна. Улаанбаатар төмөр замын хувьд хөндлөнгийн хяналтын зардлыг даахад бэлэн. Мөн буулгалтын асуудалд нэг хүндрэлтэй тал байдаг. Нэгэнт хөдлөх бүрэлдэхүүн хүрэлцэхгүй учраас ачаагаа хурдан буулгах шаардлагыг бид тавьдаг. Зарим газар вагоныг агуулах болгож худалдаа хийдэг. Тиймээс бид дөрвөн цагийн хугацаа өгч, илүү гарсан хугацаанд вагон хөдөлгүүрийн хөлсийг зургаа дахин нугалж авах шийдвэр гаргасан. Энэ нь ашиг олоход чиглэсэн бус, хөдлөх бүрэлдэхүүнийг дараагийн ачаа эргэлтэд шуурхай оруулах зорилготой. Энэ шийдвэрт нэлээн шүүмжлэлтэй хандаж, Шударга өрсөлдөөн, хэрэглэгчийн төлөө газарт гомдол ирсэн юм билээ. Манайхыг монополь байдлаа ашиглалаа гэж шүүмжилсэн.

Зориулалтын хүнс тээвэрлэх вагон авахад хүндрэлтэй асуудал бий. Нийтийн хэрэгцээнийх биш учраас хүндрэлтэй. Үйлчлүүлэгчид, хувийн хэвшлийнхэн өөрсдөө вагон худалдаж авч болно. Ингэсэн тохиолдолд бид хөнгөлөлт үзүүлж болох юм.

Монголбанкны тэргүүн дэд ерөнхийлөгч Б.Жавхлан:

Импортлогчид өөрсдөө тусгай зориулалтын вагон худалдаж авч болдоггүй юм уу?

Хүнсний бүтээгдэхүүн импортлогчдын холбооны дэд тэргүүн Д.Ганбат:

Бид түрээсийн вагон авч үзсэн. Бусад газар барьцаад больчихсон юм. Тусгай зориулалтын вагон авах асуудлыг бид ярилцаж үзсэн. Хамгийн гол нь тусгай

зориулалтын вагон Замын-Үүдээс буцаж явахдаа заавал тээврийн хөлс төлдөг. Тэгэхээр худалдаад авчихсан хүмүүс мөнгөний эргэлтээ хараад байдаг.

Улаанбаатар төмөр замын Хөдөлгөөн зохицуулалтын албаны дарга П.Батхуяг:

Зам дээрх менежмент асар олон асуудалтай. Оросын зам дээр ачаа маш их хязгаарлагддаг байсан. Өндөр үнэтэй даатгал хийлгүүлдэг байсан. Оросын тарифыг бид Европын компаниас худалдаж авдаг байсан. Заавал гурван орон дамжуулж байж бид худалдаж авдаг. Үүний оронд Монголын ачааг Заставаар нь олгож , менежмент хийсэн. Үүний үр дүнд дамлан худалддаг үнэ алга болсон. Үүн шиг операторын, зохицуулалтын үйл ажиллагаа явуулах хэрэгтэй байна. Энэ нь эдийн засгийн асар их үр ашигтай юм.

Хоёрдугаарт тээврийн хэрэгсэл ашиглахад Төмөр замаас асуудлыг нээлттэй болгосон. Хүмүүс вагон түрээсэлж байна. Гэхдээ дундын юм уу, өөрийн эзэмшлийн парк үүсгээд явахад өртөг зардлын хугацаа дэндүү урт.

Монголын барилгын үндэсний ассоциацийн дэд захирал Ч.Эрдэнэцогт:

Шувуун фабрик орчмын хайрганы карьеруудыг хаасан. “100 мянган айл” орон сууцны хөтөлбөр энэ хавраас эхлэх гэж байна. Төслийн хүрээнд Улаанбаатар хотоос нэлээн зайтай, төмөр замын салаа бараадсан газар хайрганы карьерууд нээж байгаа. Автомашинаар зөөх нь багасаад төмөр замаар хайрга зөөх ажил ихсэх байх. Энд төмөр зам бэлэн үү?

Улаанбаатар төмөр замын Тээвэр хариуцсан орлогч дарга Д.Жигжиднямаа:

Хөтөлбөрт бас нэг оролцогч байгаа нь авто тээвэр. Авто тээврийн газрын төлөөлөгч байхгүй байна. Үнэндээ **Улаанбаатар – Замын-Үүдийн авто зам ашиглалтад орчихвол төмөр замын зорчигч тээвэр 50 хүртэл хувь буурч болзошгүй. Ачаа тээвэр төдий хэмжээгээр буурна.** Энэ хүчин зүйлийн судалгааг хийх хэрэгтэй байна.

Хоёрдугаарт ачаанаас ачаа руу шилжүүлэх боломж бий. Гуравт, бид зөвхөн Улаанбаатар хүртэл ярьж байна. Улаанбаатараас цааш орон нутгийн хэрэглэгчдэд хүрэх ачаа тээврийн зохицуулалт зайлшгүй хэрэгтэй. Мөн хөрөнгө оруулалт хийгээд бүх зүйл сайхан болох гэж байгааг хэдий ч энэ нь зээл шүү. Өөрөөр хэлбэл бид зээл авч, хүү төлж шинэ вагон авах гэж байна. Зөвхөн барилгын салбарт зориулаад Улаанбаатар төмөр зам нэмэгдэл вагон авч чадахгүй ээ. Та нөхдийн ачаа, тээвэрлэлт байхгүй бол бид өөрийн нуруундаа хүү, зээл буцаан төлөлтийг үүрнэ. Бид яг адилхан компани шүү дээ.

Улаанбаатар төмөр замд ойролцоогоор 1300 вагон дутаж байгаа. Бид санхүүгийн хүчин чадал, зээл эргэн төлөлтийг харгалзан үзээд 1000 вагон нэмж авахаар болж байна. Энэ тоо багасч ч магадгүй. Манай санхүүгийн байдалд тулгуурлаж байгаа гэдгийг бодолцож үзнэ үү.

Монголбанкны Тэргүүн дэд ерөнхийлөгч Б.Жавхлан:

Та бүхний хэлж буй саналууд тун сонирхолтой байлаа. Эдгээр санал зохих газартаа хүрнэ. Цаашдаа бодлогын Санамж бичигт тодорхой хэмжээгээр тусна. Энэ уулзалтын дараа Та бүхэнд хөтөлбөрийн хэрэгжилтийн хяналтаа ямар журмаар тавих тухай санал асуусан албан бичиг явуулна.

Хөтөлбөрийн эцсийн зорилго маань бага, дунд орлоготой иргэдийн бодит орлогыг хамгаалах явдал. Үүндээ хүрэхийн тулд нэгдмэл зорилготойгоор дор бүрдээ ажил үүргээ гүйцэтгэх хэрэгтэй гэдгийг эцэст нь цохон тэмдэглэхийг хүсч байна.

Уулзалтанд хүрэлцэн ирж, санал бодлоо солилцсон Та бүхэнд баярлалаа.