

The Defacto Gazette

МЭДЭЭЛНЭ

| ЗОРИГЖУУЛНА

| МЭДЭЛЖҮҮЛНЭ

Баасан, 2019.12.06, №10 (126)

УЛС ТӨР, ЭДИЙН ЗАСГИЙН ДҮН ШИНЖИЛГЭЭНИЙ, БИЕ ДААСАН,
УЛС ТӨРИЙН НАМААС ХАРААТ БУС, ДОЛОО ХОНОГ ТУТМЫН ГЛОБАЛ СОНИН

www.jargaldefacto.com

WEEKLY



ДеФакто **НИЙТЛЭЛ**

Д.Жаргалсайхан

Эдийн засагч, нийтлэлч

Буянт-Ухаагийн БУМАН БОЛОМЖ

Буянт-Ухаагийн БУМАН БОЛОМЖ



ДеФакто **ТОЙМ**

➤ 2020 ОНЫ СОНГУУЛЬ ЯМАР ТОГТОЛЦООГООР ЯВАГДАХ ВЭ?



➤ ХҮҮХДҮҮДЭД 20 МЯНГАН ТӨГРӨГ ТАРААХЫН ҮР ДАГАВАР

УИХ-ын гишүүн С.Бямбацогт нарын 11 гишүүнээс 2018 оны 10-р сард өргөн мэдүүлсэн “Хүүхдийн мөнгөн тэтгэмжийн талаар авах зарим арга хэмжээний тухай” УИХ-ын тогтоолын төсөл гишүүдийн 65.9%-ийн саналаар батлагдлаа. Ингэснээр 2020 оноос эхлэн хүүхэд бүрт сар бүр 20 мянган төгрөг өгөх боллоо.

➤ ЭРҮҮЛ МЭНДИЙН ДААТГАЛЫН ХӨНГӨЛӨЛТ ШУДАРГА УУ?

VI НҮҮРТ

..... I

Эрдэс баялагийн үнийн өөрчлөлт, хөрш улсуудын зөвшөөрлөөс хамаарахгүй, байгаль орчинд халгүй, өндөр цалинтай олон зуун ажлын байр бий болгож эдийн засгийг төрөлжүүлэн, олон арван сая доллар олж болох нэгэн чухал бизнесээ монголчууд бид бүрэн анхаарахгүй байна.

Боловсон хүчнээ сайтар бэлдээд, сахилга баттай, стандарт, журмын дагуу үйл ажиллагаагаа томоохон цар хүрээтэй болгож чадвал уул уурхайгаасаа илүү орлого олох тэр боломж Буянт-Ухаад, онгоцны буудал дээр байна. Энэ бол агаарын хөлгийн засвар үйлчилгээ. Энэ бизнесийг монголчууд олон жил эрхэлж, саяхан олон улсын зах зээл дээр гарсан боловч, ирээдүйд ямар түвшинд хүрч, ямар хүрээнд хөгжих том зургаа харахгүй, нэгдсэн алсын хараа байхгүй, ач холбогдол өгөхгүй, бизнесийн эрх чөлөөг нь олгохгүй байгаа ажээ. Хөшигийн шинэ онгоцны буудал руу олон улсын нислэгийн үйлчилгээ нь нүүх гэж байгаа энэ цаг үед тус бизнесийг алт болгох түүхэн боломж гараад ирлээ.

Дэлхий даяар, ялангуяа Ази Номхон далайн бүс нутагт асар хурдтай өсч буй агаарын тээврийн салбарт агаарын хөлгийн техникийн бүх төрлийн шалгалт, засвар үйлчилгээний асар том эрэлт хэрэгцээ үүсээд байна. Газар нутгийн байршил, өргөн уудам нутгаа давуу тал болгон, түрүүлж, ухаалаг ашиглах ховор боломж иржээ.

АГААРЫН ХӨЛГИЙГ АРЧИЛЖ ТОРДОХ НЬ АВАХААСАА ҮНЭТЭЙ

Олон Улсын Валютын Сангаас дэлхийн эдийн засаг урт хугацаандаа жилийн 2.8 хувиар өсөхийг тооцоолжээ. Тэгвэл агаарын тээврийн зорчигч эргэлт жилд дунджаар 4.7, ачаа тээвэр 2 хувиар өснө гэж Бойнг компанийн Дэд захирал Ранди Тинсец ирэх хорин жилийн төсөөлөлдөө ►►

► мэдэгджээ. Өнөөдөр дэлхий дээр иргэний агаарын тээврийн паркард 24 мянган агаарын хөлөг ашиглагдаж байгаагаас ирэх хорин жилийн дотор 18.5 мянган нь солигдож, шинээр 42.7 мянган агаарын хөлөг шаардлагатай гэж тэр хэлэв. Шинэ онгоцнуудын нийт үнэ 6.3 их наяд доллар, харин тэдгээрийн техникийн үйлчилгээ нь 8.8 их наяд доллар болох гэнэ. Агаарын тээвэр хамгийн түргэн хөгжих бүс нутаг нь Ази Номхон далай (АНД), тэргүүлэгчид нь Хятад, Энэтхэг байх аж.

Ийнхүү агаарын хөлгийг анх худалдаж авсан үнээс ашиглалтын явцад арчилж тордох буюу техникийн үйлчилгээний зардал нь илүү болдог байна. Олон улсын хэмжээнд агаарын хөлгийн тооны өсөлтийн хурдыг, тэдгээрийг ажиллуулдаг нисэх бүрэлдэхүүн, инженер техникийн ажилтныг бэлтгэх, засвар үйлчилгээний хүчин чадлыг өсгөх хурд нь гүйцдэггүй, хомсдол үүссээр иржээ.

Олон улсын Иргэний Агаарын Тээврийн Байгууллагаас (IATA) олон улсын хэмжээнд үйлчилж буй агаарын тээврийн компаниудын үйл ажиллагааны зардлын 10-15 хувийг нь техникийн үйлчилгээ (ТУ) эзэлдэг болохыг тогтоожээ. 2015 онд АНД-н орнууд л гэхэд энэхүү ТУ-нд 18 тэрбум ам.дол зарцуулжээ. Энэ

зардал 2015-2025 оны хооронд АНД-н бүс нутагт 71, Хятадад дангаараа 93 хувь өсөх ажээ.

Энэ бүсийн дэлхийд томоохонд тооцогддог ТУ-ний төвүүд Тайвань, Шанхай, Сингапур, Индонез, Филиппин, Малайз, Вьетнам, Тайландад байдаг. Олон хөлөгтэй агаарын тээврийн компаниуд (жишээ нь: Korean Air, Asiana Air) өөрсдийн ТУ-ний нэгжтэй байдаг бол, зах зээлийн өрсөлдөөн нэмэгдэхийн хэрээр хямд өртгийн компаниуд (Easter Jet, Jeju Air, T'Way, Air Asia) гуравдагч этгээдийн ТУ-г авдаг (outsourcing) болжээ. Дэлхийн хэмжээнд агаарын тээвэрлэгчдийн 45 хувь нь хөлгийн их засвараа (overhaul) гуравдагч талаар хийлгэж байна.

Нислэгт тэнцэх шаардлагыг хангахын тулд агаарын хөлөг бүрийг 45-70 хоног тутам (A-check), 12-24 сар тутам (C-check), 5-10 жил тутам (D-check) үйлдвэрлэгчийн заавар, стандартын дагуу шалгаж, засвар, их засвар хийдэг. Энэ бүх техникийн үйлчилгээг (MRO maintenance, repair and overhaul) тодорхой шаардлага стандартыг хангасан, үйлдвэрлэгчээс чадварыг нь баталгаажуулсан эрх бүхий засварын газар л гүйцэтгэдэг.

ТҮРҮҮЛЖ ГАРСАН ЧИХНЭЭС СҮҮЛД УРГАСАН ЭВЭР УРТ

Манай улсад агаарын хөлгийн засвар үйлчилгээг хийгээд олон жил болжээ. МИАТ компанийн харьяа Агаарын хөлгийн засвар үйлчилгээний газар нь эдүгээ компанийнхаа Боинг B737, B767 агаарын хөлгүүдэд техникийн үйлчилгээ, үзлэг оношилгоо, засварын ажлуудыг хийж байна. Энэ газарт одоо 170 инженер техникийн ажилтан ажилладаг. Тэд Монгол улсад ашиглаж байсан бүх агаарын хөлгийн техникийн үйлчилгээг хийж иржээ. 2005 оноос үйл ажиллагаагаа олон улсын стандартад нийцүүлж Монгол, Европын Холбоо, Солонгос, Англи (Бермудын арал), Тайланд, Турк зэрэг улсын Иргэний нисэхийн аюулгүй ажлын шаардлага, техникийн үйлчилгээний холбоотой гэрчилгээг авч, ОУ-ын ISO 9001:2008 стандартыг хэрэгжүүлээд байна.

Монголын Агаарын хөлгийн засвар үйлчилгээний газар нь 3600, 2000 м.кв талбайтай агаарын хөлгийн 2 ангаарын байгууламжиндаа агаарын хөлгийн өдөр тутмын техник үйлчилгээнээс гадна, бүрэн хэмжээний засварыг хийж байна. Орчин үеийн дэвшилтэт технологийн техник, тоног төхөөрөмжүүдтэй 14 цехтэй ажээ. Нэгэнт л Боинг компанийн хүлээн

зөвшөөрсөн, гэрчилгээтэй учир энэ газар ганц МИАТ-аас гадна гадаадын компаниудын онгоцонд холбогдох засвар үйлчилгээг 2011 оноос хийж байна. Одоогоор Тайландын Orient Thai, Jet Asia Airways, Asian Atlantic Airways, БНСУ-ын Eastar Jet, Jeju Air, T'Way, ОХУ-ын UT Air, Alrosa Air, АНУ-ын Blue Star Aviation зэрэг 4 улсын 9 компанитай хамтран ажиллаж 2017 оны байдлаар тавин ширхэг B737, B767 агаарын хөлгүүдийн хүнд хэлбэрийн техник үйлчилгээний ажлуудыг гүйцэтгэжээ. Зөвхөн 2017 онд ТУ-нээсээ 11 тэрбум төгрөгийн орлого олжээ.

Агаарын хөлгийн засвар үйлчилгээний газрын зорилтот зах зээл одоогоор манай улсаас 3 цагийн нислэгийн зайн доторх бүсэд орших, ТУ-гээ гуравдагч талаас авдаг агаарын тээвэрлэгчид ажээ. Энэ бүсэд Боингийн хоёр загварын 258 агаарын хөлөг одоо нисч, хөлгийн тоо нь жилд 4-5 хувиар өссөөр байна. Манай инженер, техникийн ажилтнуудын хүн цагийн үнэлгээ одоогоор харьцангуй доогуур байгаа нь зах зээлийн хэрэглэгчдийг татах, өрсөлдөх боломж олгож байна. Тэд одоо Эйрбусын техникийн үйлчилгээ, засварын эрхийг авахаар ажиллаж байна.



УХААЛАГ АЛХАМ

► Агаарын хөлгийн техникийн үйлчилгээг экспортын томоохон салбар болгох боломж, шаардлага гараад байна. Юуны өмнө одоо байгаа чадвараа улам өргөтгөх, үйл ажиллагааны эрх чөлөөг нэмэгдүүлэх, цаашид олон нийтийн хувьцаат компани болгох нь оновчтой. Уул уурхайн орлогоосоо хэт хамааралтай байсан Чили улс эдийн засгаа төрөлжүүлэн жимс, дарс, мах, загас, ойн салбарыг хөгжүүлэхдээ эхлээд төр засаг нь хөрөнгө оруулалт хийж, дараа нь хувьцаат компани болгосныг монголын төрийн ихэнх удирдлагууд очиж танилцсан.

Хөшигийн хөндийн нисэх буудалд шинэ ангаар, Буянт-Ухаад нэмж олон ангаар барьж онгоцны төрөл, ангиар нь төрөлжүүлэх бодлого барих шаардлага гарч байна. Техникийн үйлчилгээний хүрээг тэлж Боингоос гадна Эйрбусын хөлгүүдийг засах, юуны өмнө А320 хөлгийн ТҮ-ний ажлыг гүйцэтгэж, зах зээлээ гурав дахин өсгөх боломжтой. Мөн Техникийн үйлчилгээ явуулах БНХАУ-ын болон АНУ-ын Иргэний Нисэхийн Удирдах газруудын эрхийн гэрчилгээг авах шаардлагатай ажээ.

Бүх төрлийн ТҮ-ний ажлыг цогцоор нь гүйцэтгэхийн тулд юуны өмнө хуудсан төмрийн цех, композит цехийн ажлын чадамжийг нэмэгдүүлж, өргөн хэрэглээний эд ангиудыг өөрсдөө үйлдвэрлэх, PMA (Production Manufacturing Approval) болон DOA (Design Organization Approval) төрлийн баталгааг авах гэнэ. Мөн эд ангийн засварын хүрээг нэмэгдүүлж, орлогоо өсгөх, шинэ техник технологийг нэвтрүүлэх, хөгжил

ба судалгааны ажлуудыг гүйцэтгэх, эдийн засгийн үр өгөөжийн нарийвчилсан тооцоо хийдэг байнгын үйл ажиллагаатай багийг ч бүрдүүлэх шаардлага тулгарчээ.

Энэ газрын туршлагад тулгуурлан агаарын хөлгийн засвар, үйлчилгээний ажлыг өргөжүүлэхэд Засгийн Газраас бодлогын дэмжлэг үзүүлж, Буянт-Ухаад нэгэнт асар их хөрөнгө зарцуулж, бүтээн байгуулсан, одоо ашиглаж буй “Чингис Хаан” ОУНБ-ын дэд бүтцийг хэвээр нь хадгалж, агаарын хөлгийн болон эд ангийн засвар үйлчилгээ, үйлдвэрлэлийн цогцолбор барих хэрэгтэй байна. Мөн бүс нутгийн иргэний нисэхийн нисгэгч болон нисэхийн нарийн мэргэжлийн ИТА бэлтгэх сургалтын төв, ерөнхий зориулалтын агаарын хөлгийг угсрах, тусгай онгоцны буудал болгох гэх мэт буман боломж байна.

Ийнхүү Буянт-Ухаагийн буудлаа бусад орны жишгээр, аж үйлдвэрийн цогцолбор парк хэлбэрээр цаашид төрөлжүүлэн хөгжүүлж чадвал үндэсний хэмжээнд нэмүү үнэ цэнэ шингэсэн, бүс нутгийн хэмжээнд өрсөлдөх чадвар бүхий, жилд 50 сая долларын борлуулалттай, 1000 гаруй нарийн мэргэжлийн ажилтныг ажлын байраар хангах томоохон ирээдүй байна.

Эдийн засгаа төрөлжүүлэхэд байгаа боломжоо ашиглах нь цоо шинийг эхлэхээс илүү өгөөжтэй.

II

Хөшигийн хөндийн шинэ онгоцны буудал ашиглалтанд орох гэж буй нь Буянт-Ухаа дахь онгоцны буудалд ямар их боломж нээгдэж байгааг өнгөрсөн долоо хоногт “Буянт Ухаагийн буман боломж” нийтлэлдээ агаарын хөлгийн техникийн үйлчилгээний бизнесийн жишээн дээр өгүүлсэн. Энэ удаа бусад боломжоос онцолж байна.

Гурван жилийн өмнө Ази-Европын дээд хэмжээний (АСЕМ) уулзалтыг угтан “Чингис хаан” олон улсын нисэх буудалд 20 тэрбум төгрөгийн хөрөнгө оруулалт хийж транзит танхим, агаарын хөлгийн 9 зогсоол байгуулж, талбайг өргөтгөж, хөөрч, буух хучилттай зурвасын 500 метрийг нь хүчитгэсэн. Буянт-Ухаагийн онгоцны буудлын өнөөгийн үнэ цэнэ бараг 300 сая ам.доллар буюу 750 тэрбум төгрөг. Энэ буудалд оруулсан энэ их хөрөнгийнхөө өгөөжийг гаргах ёстой.



► Буянт-Ухаа дахь нисэх буудлын барилга, байгууламжид иргэний нисэхийн тодорхой үйлчилгээнүүдээ авч үлдэн, хөгжлийн шинэ хэрэгцээг угтуулан үйлчлэх боломжтой юм. Харин ямар үйлчилгээ бий болгохоо яаралтай шийдэхгүй бол 480 га талбайг харж хамгаалах, барилга, байгууламжийг дулаан, цахилгаан, цэвэр бохир усаар хангах зардал нь жил бүр тэнгэрээс (навигацийн орлого) бууж байгаа 100 сая ам.долларын улсын төсөвт татдаг хөрөнгөөс суутгаж таарна.

Буянт-Ухаа дахь нисэх буудлыг агаарын хөлгийн техник үйлчилгээ засвараас гадна ерөнхий зориулалтын нисэхийн хэрэгцээг хангах, нисэхийн сургууль байгуулах, бага оврын жижиг онгоц угсрах зэргээр ашиглаж болно. Энэ бүгдийг алсын хараатай түргэн шуурхай зохион байгуулж, эхлээд төрийн, дараа нь олон нийтийн эзэмшлийн хувьцаат компани болгон хөгжүүлвэл тэнгэрээс буух “бороо” улам ихсэх болно.

ЕРӨНХИЙ ЗОРИУЛАЛТЫН НИСЛЭГИЙН БОЛОМЖ

Иргэний агаарын тээврийг зорчигч, ачаа тээврийн арилжааны хуваарьт нислэг ба ерөнхий зориулалтын нислэг гэж хоёр ангилдаг. Монгол улсын хувьд зорчигч, ачаа тээврийн арилжааны хуваарьт нислэг Хөшигийн хөндийд, ерөнхий зориулалтын нислэг Буянт-Ухаад төвлөрөх боломж байна.

Манай улсад ерөнхий зориулалтын буюу бага оврын агаарын хөлөг, нисдэг тэргээр агаарын такси, хөдөө аж ахуйн, барилгын, зураг авалтын, тандалт хайгуулын, цаг уурын, эргүүл ажиглалтын, эмнэлгийн, эрэн хайх, авран туслах болон агаарын сурталчилгааны, нисэхийн спортын, сургалт дадлагын, сонирхогчийн зэрэг нислэг хийх эрэлт хэрэгцээ сүүлийн жилүүдэд улам өссөөр байна.

2017 онд уул уурхайн захиалгат нислэгээр Оюутолгой, Овоотын чиглэлд 216 мянган зорчигч тээвэрлэсэн нь орон нутгийн хуваарьт нислэгийнхээс хоёр дахин их байжээ. Иргэдэд онцгой байдлын үед зайлшгүй хэрэгцээтэй эмнэлгийн яаралтай тусламж,

хөдөө аж ахуй, байгаль орчныг хамгаалах зэрэг нийгмийн шинжтэй нислэг хийх боломж бага байна. Монголын цэрэг, цагдаа хүчний байгууллагуудын шуурхай ажиллагаанд агаарын хөлөг, нисэх буудал мэдээж шаардлагатай.

Мөн хувийн, албан хэргийн, аялал жуулчлалын, эйр такси зэрэг орчин үеийн бизнесийн зориулалттай нислэгийн эрэлт хэрэгцээг хангаж чадахгүй байна.

Иргэд хувийн хэрэгцээндээ агаарын хөлөг ашиглах шаардлага их болж буйг тооцох цаг болжээ. Нийслэл хотод ойрхон, онгоцоо хадгалж, хөөргөж буулгаж болох хамгийн тохиромжтой аэродром бол Буянт-Ухаа. Хувь хүн өөрийн хэрэгцээнд авч ашиглах бага оврын агаарын хөлөг, нисдэг тэрэгт тавигдах стандарт, шаардлагыг яаралтай тогтоож, холбогдох зохицуулалтыг бүрдүүлэх, хяналтгүй агаарын зайд нислэг үйлдэх агаарын хөлгийн холбоо, нислэгийн удирдлагын (навигацийн) төхөөрөмжийг нэмж суурилуулах шаардлагатай байна.

НИСЭХИЙН СУРГАЛТЫН ТӨВ

Дэлхий дээр цэргийнхээс бусад агаарын хөлгийн тоо 2010 оны байдлаар 62 мянга байсан бол 2030 онд 152 мянгад хүрэх тооцоог Олон Улсын Иргэний Нисэхийн Байгууллага /ICAO/ гаргажээ. Энэ нь 26-52 сая цагийн нислэг үйлдэх нисгэгч, засвар үйлчилгээний ажилтан, нислэгийн удирдагч гэх мэт шинээр 2 сая мэргэжилтэн шаардлагатай. Жилээс жилд өсөн нэмэгдэж буй нисэхийн мэргэжилтнүүдийн эрэлт хэрэгцээг одоо байгаа сургалтын байгууллагуудын хүчин чадал хангаж чадахгүй байна.

Энэ их эрэлт хэрэгцээний 40 хувь нь Ази Номхон далайн бүс нутагт ногдоно. 2020 он гэхэд урд хөршийн ерөнхий зориулалтын агаарын хөлгийн тоо 5000 болж, 500 нисэх буудал баригдаж, 1.75 сая цагийн нислэг үйлдэх ажээ. Тэд бага оврын агаарын хөлгийн үйлдвэрлэлээ эрс нэмэгдүүлж байна.

.....
Газар нутгийн байршлын давуу тал, жилийн гуравны хоёр нь цэлмэг байдаг, дөрвөн улиралтай учир нислэгийн бүх нөхцлийг бүрдүүлж чадах цаг агаарын онцлогоо ашиглаж юуны өмнө хоёр хөршийн нисэхийн мэргэжилтэн дадлага туршилт хийдэг сургалтын төвийг байгуулах боломж, хэрэгцээ, шаардлага байна.

Хятад улсад агаарын орон зайг нь Батлан хамгаалах яам нь хянаж иргэний нислэг бүрийн зөвшөөрлийг олгодог, сургалтын нислэг хийхэд төвөгтэй учир монголд нисэхийн сургууль байгуулах сонирхол урд хөршид байгаа ажээ. Бас олон мянган залуу нисгэгч шинээр бэлтгэх шаардлагатай ч Англи, Америкийн виз авах нь хүндрэлтэй байдаг гэнэ ээ.



► Манай улсад ч иргэний нисэхийн боловсон хүчний эрэлт хэрэгцээ нэмэгдэж дотооддоо бэлдэхээс гадна гадаадад бэлддэг. Сүүлийн 6 жилд гэхэд ИНЕГ-аас нисэхийн 56 мэргэжилтнийг АНУ, Канад, Украин, Тайланд, ОХУ, Австрали зэрэг улсуудад бэлдэхэд 1,7 сая ам.доллар зарцуулжээ.

Буянт-Ухаа дахь нисэхийн цогц дэд бүтцээ ашиглан олон улсын стандарт шаардлагыг хангасан, бүс нутгийн хэмжээнд сургалт зохион байгуулах хүчин чадал бүхий сургалтын төв байгуулж агаарын хөлгийн нисгэгч, инженер техникийн ажилтан бэлтгэх ажлыг үе шаттайгаар хэрэгжүүлж эхлэх хэрэгтэй байна.

Энэ сургуулийг олон улсын төслийн санхүүжилтээр, гадаадын шилдэг мэргэжилтнүүдийг ажиллуулах замаар эхлүүлж, өөрсдөө бүрэн төгс сурах ёстой. АНУ, Европын сургагч багш нарыг авчран, тэдний салбар сургуулийн хэлбэрээр ч эхлүүлж болох юм. Эхлээд дадлагын төв, яваандаа иж бүрэн нисэхийн сургууль болгож дэлхий даяар хүлээн зөвшөөрөх хүртэл хөгжих зорилго тавих хэрэгтэй.

Нисэхийн сургууль байгуулж чадвал Буянт-Ухаа дахь онгоцны буудлыг тойрон хэдэн арван зочид буудал, хэдэн зуун хоол, цэнгээний газар баригдаж, хэдэн мянган монгол залуус шинэ ажилтай болох юм.

МОНГОЛД УГСРАВ

Бага оврын агаарын хөлгийн үйлдвэрлэл, засвар үйлчилгээний төв байгуулах, засвар үйлчилгээний сүлжээг бүрдүүлэх боломж манайд байна. Энэ талаар МИАТ компани Оросуудтай хамтран хуучин АН-2 онгоцыг монголд угсрах туршилт хийж байна. Новосибирск хотод энэ онгоцны шинэчилсэн ТВС-2МС загварыг бүтээжээ.

Энэ онгоц ус, цас, хөрсөнд хаана ч буудаг, 50 м гүйгээд хөөрдөг, 1400 км буухгүй нисдэг, 12 хүний багтаамжтай бөгөөд монголд олон жил ашиглагдсан юм. Энэ онгоцны гурван зуугаад захиалга Зүүн Өмнөд Азийн орнуудаас ирсэн боловч ОХУ-д барууны тавьсан хоригоос болоод нийлүүлж болохгүй байгаа учир монголд хамтарч угсрахыг санал болгосон байна. Ямар ч гэсэн энэ онгоцыг, эсвэл барууны бага оврын өрсөлдөгч загварыг харьцуулан судлах, аль нэгийг нь угсрах боломжийг хайх цаг болжээ.

Монгол шиг өргөн уудам нутагтай, хот суурин бүрээ холбосон авто зам тавих нь өгөөж багатай оронд бага оврын онгоц маш их эрэлттэй. Дэлхийн улс орнууд нисдэг машин бүтээчихээд, яаж ашиглах дүрэм журмаа тогтоож байгааг бид хараад суух эрхгүй.

Өнөө маргаашийн орлогын төлөө орон сууц барих шунал хүслээс илүү олон нийт, улс оронд үр ашгаа өнө удаан өгөх Буянт-Ухаагийн буман боломжийг ухаалаг ашиглах нь эрх мэдэлтнүүдийн эрхэм үүрэг, хариуцлага мөн.

The Defacto Gazette

МЭДЭЭЛНЭ | ЗОРИГЖУУЛНА | МЭДЭЛЖҮҮЛНЭ

НЭГ УЛИРЛЫН ҮНЭ

30.000₮

МОНГОЛ ШУУДАН

7007-8916

WWW.MONGOLPOST.MN

2018.08.08



ДеФакто **ТОЙМ**

Ням гараг бүр VTV телевизээр 21 цагт гардаг Дефакто тоймын эмхэтгэл:
2019.12.01-ний дугаар

Долоо хоног бүрийн тойм, <http://jargaldefacto.com/category/12>

2020 ОНЫ СОНГУУЛЬ ЯМАР ТОГТОЛЦООГООР ЯВАГДАХ ВЭ?

Монгол улс 2 долоо хоногийн өмнө Үндсэн хуулиа шинэчлэн баталсан. Үндсэн хуулийн өөрчлөлтөд Ардчилсан намаас сонгуулийн холимог тогтолцоог тодорхой оруулах саналыг гаргаж байсан. Гэхдээ сонгуулийн холимог тогтолцоо Үндсэн хуулийн өөрчлөлтөд орж чадаагүй унасан. Гэтэл энэ долоо хоногт Л.Энх-Амгалан гишүүнээр ахлуулсан ажлын хэсэг Сонгуулийн хуульд өөрчлөлт оруулах хуулийн төсөл өргөн барихаар ажиллаж байна гэлээ.



Сонгууль бүрийн өмнө сонгуулийн хуульд өөрчлөлт оруулдаг зуршилтай болсныг тэмдэглэх хэрэгтэй. Хамгийн сүүлд 2015 оны 11-р сарын 25-нд өөрчлөлт оруулсан байдаг. Сонгуулийн тухай хуульд ээлжит сонгууль болохоос зургаан сарын өмнө нэмэлт, өөрчлөлт оруулах ёстой гэж заасан байдаг.

1992 оноос 2016 онд УИХ-ын 7 удаагийн сонгууль болсны 4 нь жижиг мажоритар буюу 76 жижиг тойргоор, 2 удаа том мажоритар буюу 26 тойрог, 1 удаа холимог системээр ээлжит сонгууль явагдсан. Мажоритар гэдэг нь олонх гэсэн франц үг, ардчиллын хамгийн анхдагч буюу шууд сонгох арга гэж үздэг. Нэр дэвшигч нь тухайн тойрог хэдэн хүнтэй байхаас үл хамааран, тухайн тойргоос хамгийн олон санал авсан бол сонгогддог зарчим юм. Пропорциональ гэдэг нь хувь тэнцүүлэх буюу намын нэрээр санал хураадаг, нам дотроо жагсаалт гаргаж парламентын гишүүнийг бүрдүүлдэг тогтолцоо. Энэ тогтолцооны онцлог нь институт, намд саналаа өгдөг. Холимог систем нь мажоритар, пропорциональ хоёуланг нь оруулсан тогтолцоо юм.

УИХ-ын сонгуулийг холимог тогтолцоогоор явуулах Ардчилсан намын зөвлөлийн саналыг Үндсэн хуулийн нэмэлт өөрчлөлтөд тусгалгүй унагасан гэж Ардчилсан намынхан танхимыг орхин гарч байсан. Одоо сонгуулийн тухай хуульд өөрчлөлт оруулах тухай хуулийн төслийг боловсруулах ажлын хэсгийн ахлагчаар УИХ-ын гишүүн Л.Энх-Амгалан ажиллаж байгаа. МАН 2020 оны сонгуулийг 50:26 буюу том жижиг хосолсон мажоритар системээр явуулах шийдвэр гаргасан бололтой байна. Энэ нь 50 гишүүн нь жижиг тойргийн сонгогчдоос шууд санал авах, 26 нь том тойрог буюу Монгол Улс даяар ард түмнээс санал авч сонгогдоно гэсэн үг.

Намуудын дотоод ардчилал сайжрахын хэрээр мажоритар тогтолцоо багасаж пропорциональ нь ихэссээр, эцэстээ холимог тогтолцоо болох байх гэж бодож байна. Эмэгтэйчүүд, залуус гээд нийгмийн төлөөллийг парламентад илүүтэй оруулж ирэхэд холимог тогтолцоо зохимжтой.

ХҮҮХДҮҮДЭД 20 МЯНГАН ТӨГРӨГ ТАРААХЫН ҮР ДАГАВАР

УИХ-ын гишүүн С.Бямбацогт нарын 11 гишүүнээс 2018 оны 10-р сард өргөн мэдүүлсэн “Хүүхдийн мөнгөн тэтгэмжийн талаар авах зарим арга хэмжээний тухай” УИХ-ын тогтоолын төсөл гишүүдийн 65.9%-ийн саналаар батлагдлаа. Ингэснээр 2020 оноос эхлэн хүүхэд бүрт сар бүр 20 мянган төгрөг өгөх боллоо.

2019 оны 11 сарын байдлаар нийт хүүхдийн 80 хувьд буюу 912,000 хүүхдэд сар бүр 20 мянган төгрөг тарааж байгаа. УИХ 2019 оны төсөв батлахдаа эдгээр хүүхдүүдэд олгох мөнгөн тэтгэмжид шаардлагатай 218 тэрбум төгрөгийг баталсан. Харин хүүхэд бүрт хүүхдийн мөнгө олгодог болохын тулд 20 гаруй тэрбум төгрөг шаардлагатай ба энэ хөрөнгийг 2020 оны улсын төсөвт суулгачихсан байна.



Мөнгө гэдгийг хийж, бүтээж байгаа хүн нь авдаг. Юу ч бүтээгээгүй хүнд, хүүхдэд ч бай зүгээр мөнгө тараана гэдэг бол эдийн засгийнх нь агуулгыг зөрчиж байгаа явдал. Халамж энэрэл бол өөр асуудал.

Энэ хүмүүс сонгуулийн өмнө мөнгө тараах тогтоол баталчихаад, өөрсдийнхөө мөнгөнөөс өгөх мэтээр яриад л байна. Татвар төлөгч та бидний мөнгөнөөс



л тараах гэж байгаа шүү дээ. Хүмүүст ажил хийхгүй мөнгө авч болдог гэсэн ойлголтыг бий болгох тусам, чадваргүй, ажлын төлөө тэмцэлгүй болчихдог.

Хүн хөдөлмөрлөж мөнгө олох, өрсөлдөх боломжийг л төр бий болгох ёстой. Хийж бүтээсэн хүн сайхан амьдардаг гэдэг уур амьсгалыг нийгэмд оруулахад анхаарах хэрэгтэй. Хүнийг хорлоё гэвэл бэлэн мөнгө өгдөг, хөгжүүлье гэвэл боловсролтой болгох ёстой. Хамгийн наад зах нь, хүүхдүүдийнхээ сурч байгаа орчин нөхцлийг хар, багш нарын авч байгаа цалинг хар. Үнэхээр хүүхдийн хөгжилд нөлөөлье гэвэл дээрх 2 зүйлд анхаарах хэрэгтэй.

ЭРҮҮЛ МЭНДИЙН ДААТГАЛЫН ХӨНГӨЛӨЛТ ШУДАРГА УУ?

12-р сарын 1-ээс хэрэгжиж эхэлсэн Эрүүл мэндийн даатгалын үндэсний зөвлөлийн 12 тоот тогтоолоор батлагдсан Хөнгөлөлттэй эмийн шинэ жагсаалтад орсон 170 гаруй эмийг эмийн сангууд худалдах боломжгүй боллоо гэж Эм хангамжийн холбооноос мэдэгдлээ.



2016 оны байдлаар эрүүл мэндийн тусламж, үйлчилгээ үзүүлдэг бүх байгууллагын үйл ажиллагааны санхүүжилтийн бүтцийг авч үзвэл эрүүл мэндийн даатгалын сангаас 20 хувийг, төсвөөс 40 хувийг, үлдсэн 40 хувийг хувь хүмүүс өөрсдөө төлдөг болжээ. Хувийнхаа зардлаар төлж байгаа хэсэг нь ийм өндөр байгаа учир МУ-ын иргэд буцаад ядууралд өртөх эрсдэл өндөр байгааг Дэлхийн Эрүүл Мэндийн Байгууллагаас онцолсон. Олон улсын жишгээр бол эрүүл мэндийн салбарын санхүүжилтэд тухайн улсын дотоодын нийт бүтээгдэхүүний 5-10 хувийг зориулахыг хэвийн гэж үздэг бол манайд 3-4 хувь байгаа.

2017 оны 10-р сарын байдлаар эмийн үнийн хөнгөлөлтөд зориулж төр засгаас 26.3 тэрбум төгрөгийг эмийн сангуудаар дамжуулан олгосон байна. Энэхүү эмийн хөнгөлөлтөд нийгмийн даатгалын сангаас олгосон мөнгөний 15 орчим хувийг зориулжээ. Дэлхийн Эрүүл Мэндийн Байгууллагын судалгаагаар манай улс эмийн үнэ өндөр дэлхийн арван орны тоонд бас багтаж байна.

2014 оны тоогоор Монгол Улсын эм зүйн салбарт 32 үйлдвэр, 1283 эмийн сан, 120 гаруй ханган нийлүүлэгч ажиллаж байна. Хүн амын тал нь, эмийн сангуудын гуравны хоёр нь нийслэл Улаанбаатарт төвлөрчээ.

Улсын бүртгэлд 3000 гаруй эм бүртгэгдсэний талыг нь импортолдог бөгөөд ихэнх нь ОХУ, БНХАУ, Словак, Энэтхэг, Герман зэрэг орноос оруулж ирдэг гэж холбогдох албаныхан мэдээлжээ. Харьцуулахад, таван сая хүнтэй Финланд улсад том клиникийн 24, эмийн төвийн 224, хувийн 800 эмийн сан ажиллаж, хүн амынх нь 88 хувь эрүүл мэндийн үйлчилгээндээ сэтгэл хангалуун байдаг ажээ.

Эрүүл мэндийн үйлчилгээний үнэ, жишгийг Эрүүл мэндийн яам буюу үйлчилгээ үзүүлэгч өөрөө тогтоодгоос төсвийн ч, даатгалын ч зарлагын үр дүнг хэмжих, үнэлж дүгнэх, урамшуулах боломж байхгүй тул эрүүл мэндийн салбар өнөөгийн байдалд хүрч дампуурчээ. Эмийн чанар, үйлдвэрлэл, нийлүүлэлт, түгээлтийн хяналт шалгалтыг хариуцсан төрийн байгууллага бол Эрүүл мэндийн яам биш, Мэргэжлийн хяналтын ерөнхий газар бөгөөд түүний 150 ажилтан улсын үйлдвэрлэл, үйлчилгээний бүх салбарын хаана нь ч хүрдэггүй нь ойлгомжтой. Ер нь эм үйлдвэрлэгчид нь өөрсдөө борлуулдаггүй байх систем рүү орох хэрэгтэй дээ.

Хувь хүний хувьд хоолны хэмжээ, чанарт онцгойлон анхаарч, биеийн хөдөлгөөнөө нэмэгдүүлэх хэрэгтэй.



Дефакто тоймын гол агуулгыг хураангуйлан бэлтгэв
Тоймын бүрэн эхийг jargaldefacto.com вебсайтаас үзэх боломжтой.

Та “Дефакто Газет” цахим сонинг тогтмол хүлээн авахыг хүсвэл
www.jargaldefacto.com болон www.defacto.mn вебсайтад өөрийн имейлээ бүртгүүлнэ

РЕДАКЦЫН ЗӨВЛӨЛ

Ерөнхий эрхлэгч:
Дамбадаржаагийн Жаргалсайхан
Ерөнхий Редактор:
Ганбаатарын Жавзмаа

ГҮЙЦЭТГЭЛИЙН БАГ

Отгонсүрэнгийн Билгүүн
Адъяагийн Тунгалаг

ХОЛБОО БАРИХ

✉ editor1@jargaldefacto.com
☎ +976 94109342
🌐 www.defacto.mn