**МОНГОЛ УЛСЫН ИХ ХУРЛЫН 2021 ОНЫ НАМРЫН ЭЭЛЖИТ ЧУУЛГАНЫ**

**ЭДИЙН ЗАСГИЙН БАЙНГЫН ХОРООНЫ 11 ДҮГЭЭР САРЫН 30-НЫ ӨДӨР**

**/МЯГМАР ГАРАГ/-ИЙН ХУРАЛДААНЫ ТОВЬЁГ**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№** | **Баримтын агуулга** | **Хуудас** |
| **1.** | **Хуралдааны товч тэмдэглэл:** | 1-14 |
| **2.** | **Хуралдааны дэлгэрэнгүй тэмдэглэл** | 15-66 |
|  | **1.Хөгжлийн бодлого, төлөвлөлт, түүний удирдлагын тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай хуулийн нэгтгэсэн төсөл** */Засгийн газар 2021.06.30-ны өдөр өргөн мэдүүлсэн, Улсын Их Хурлын гишүүн С.Бямбацогт нарын 12 гишүүн 2021.07.02-ны өдөр өргөн мэдүүлсэн,* ***эцсийн хэлэлцүүлэг****/* | 16-17 |
|  | **2.Ажлын хэсэг байгуулах тухай асуудал** | 17-17 |
|  | **3. Далай ашиглах тухай хууль /шинэчилсэн найруулга/-ийн төсөл болон хамт өргөн мэдүүлсэн хуулийн төслүүд /**Засгийн газар 2019 оны 10 сарын 17-ны өдөр өргөн мэдүүлсэн, **анхны хэлэлцүүлэг/** | 17-36 |
|  | **4.Чөлөөт бүсийн тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай хуулийн төсөл /**Засгийн газар 2021.10.06-ны өдөр өргөн мэдүүлсэн, **анхны хэлэлцүүлэг/** | 36-43 |
|  | **5. Улсын Их Хурлын гишүүн Ж.Бат-Эрдэнэ, М.Оюунчимэг нараас “МИАТ хувьцаат компанийн үйл ажиллагааны талаар” тавьсан асуултын хариуг сонсох.** | 43-66 |

***Монгол Улсын Их Хурлын 2021 оны намрын ээлжит чуулганы***

***Эдийн засгийн байнгын хорооны 11 дүгээр сарын 30-ны өдөр***

***/Мягмар гараг/-ийн хуралдааны товч тэмдэглэл***

Эдийн засгийн байнгын хорооны дарга Ж.Ганбаатар ирц, хэлэлцэх асуудлын дарааллыг танилцуулж, хуралдааныг даргалав.

*Хуралдаанд ирвэл зохих 19 гишүүнээс 10 гишүүн хүрэлцэн ирж, 52.6 хувийн ирцтэйгээр хуралдаан 14 цаг 10 минутад Төрийн ордны “Жанжин Д.Сүхбаатар” танхимд эхлэв.*

*Чөлөөтэй: Д.Бат-Эрдэнэ, Х.Болорчулуун, Ц.Даваасүрэн, О.Цогтгэрэл, С.Чинзориг.*

Хэлэлцэх асуудалтай холбогдуулан Улсын Их Хурлын гишүүн Т.Доржханд үг хэлж, Банкны тухай хуульд нэмэлт оруулах ажлын хэсэг байгуулах тухай асуудлыг хэлэлцэх асуудлын дараалалд оруулах нь зүйтэй гэсэн горимын санал гаргав.

**Ж.Ганбаатар:** Улсын Их Хурлын гишүүн Т.Доржхандын гаргасан хэлэлцэх асуудлын дараалалд Банкны тухай хуульд нэмэлт оруулах ажлын хэсэг байгуулах асуудлыг нэмэх гэсэн горимын саналыг дэмжье гэсэн санал хураалт явуулъя.

Зөвшөөрсөн: 6

Татгалзсан: 5

Бүгд: 11

54.5 хувийн саналаар дэмжигдлээ.

Улсын Их Хурлын гишүүн Б.Баттөмөр, Ч.Хүрэлбаатар нарын “дэмжсэн” санал техникийн саатлын улмаас “эсрэг” гарсан тул дэмжсэнээр тооцож, 72.7 хувийн саналаар дэмжигдлээ.

***Нэг****.****Хөгжлийн бодлого, төлөвлөлт, түүний удирдлагын тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай хуулийн нэгтгэсэн төсөл*** */Засгийн газар 2021.06.30-ны өдөр өргөн мэдүүлсэн, Улсын Их Хурлын гишүүн С.Бямбацогт нарын 12 гишүүн 2021.07.02-ны өдөр өргөн мэдүүлсэн,* ***эцсийн хэлэлцүүлэг****/*

Хэлэлцэж буй асуудалтай холбогдуулан Засгийн газрын Хэрэг эрхлэх газрын Бодлого төлөвлөлтийн газрын дарга П.Зохихсүрэн, Үндэсний хөгжлийн газрын дарга Х.Батжаргал нар оролцов.

Хуралдаанд Улсын Их Хурлын Тамгын газрын Хууль, эрх зүйн газрын Зөвлөхүүдийн албаны зөвлөх Ц.Баянмөнх, Н.Мөнхзэсэм, мөн газрын Байнгын хорооны асуудал хариуцсан хэлтсийн Эдийн засгийн байнгын хороо хариуцсан ахлах зөвлөх Д.Мягмарцэрэн, референт Г.Баярмаа, Б.Ууганцэцэг нар байлцав.

Хуулийн төслийг эцсийн хэлэлцүүлэгт бэлтгэсэн талаар ажлын хэсгийн танилцуулгыг Улсын Их Хурлын гишүүн Ц.Цэрэнпунцаг танилцуулав.

Танилцуулгатай холбогдуулан Улсын Их Хурлын гишүүдээс асуулт, санал гараагүй болно.

Байнгын хорооноос гарах танилцуулгыг Улсын Их Хурлын гишүүн Ц.Цэрэнпунцаг Улсын Их Хурлын чуулганы нэгдсэн хуралдаанд танилцуулахаар тогтов.

*Уг асуудлыг 14 цаг 18 минутад хэлэлцэж дуусав.*

***Хоёр.Ажлын хэсэг байгуулах тухай асуудал***

Хуралдаанд Улсын Их Хурлын Тамгын газрын Хууль, эрх зүйн газрын Зөвлөхүүдийн албаны зөвлөх Ц.Баянмөнх, Н.Мөнхзэсэм, мөн газрын Байнгын хорооны асуудал хариуцсан хэлтсийн Эдийн засгийн байнгын хороо хариуцсан ахлах зөвлөх Д.Мягмарцэрэн, референт Г.Баярмаа, Б.Ууганцэцэг нар байлцав.

**Ж.Ганбаатар:** Монгол Улсын Их Хурлаас 2021 оны 01 дүгээр сарын 29-ний өдөр баталсан Банкны тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай, Банкны тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай хуулийг дагаж мөрдөх журмын тухай хуулиудын хэрэгжилтийг хянан шалгаж, арилжааны банкуудад байршиж байгаа иргэн, аж ахуйн нэгж, төрийн мөнгөн хөрөнгийг эрсдэлээс хамгаалах талаар санал, дүгнэлт гаргах үүрэг бүхий ажлын хэсгийг Улсын Их Хурлын гишүүн Ч.Хүрэлбаатараар ахлуулах нь зүйтэй гэсэн саналыг дэмжье гэсэн санал хураалт явуулъя.

Зөвшөөрсөн: 9

Татгалзсан: 2

Бүгд: 11

81.8 хувийн саналаар дэмжигдлээ.

*Уг асуудлыг 14 цаг 20 минутад хэлэлцэж дуусав.*

***Гурав.Далай ашиглах тухай хууль /шинэчилсэн найруулга/-ийн төсөл болон хамт өргөн мэдүүлсэн хуулийн төслүүд /****Засгийн газар 2019 оны 10 сарын 17-ны өдөр өргөн мэдүүлсэн,* ***анхны хэлэлцүүлэг/***

Хэлэлцэж буй асуудалтай холбогдуулан ажлын хэсгийн ахлагч, Улсын Их Хурлын гишүүн Б.Энх-Амгалан, Зам, тээврийн хөгжлийн яамны Төрийн нарийн бичгийн дарга С.Батболд, мөн яамны Төмөр зам, далайн тээврийн бодлогын хэрэгжилтийг зохицуулах газрын Хэлтсийн дарга Д.Жавхлан, Хуулийн хэслтийн ахлах шинжээч С.Мяндасмаа, Далайн захиргааны Хөлөг онгоцны бүртгэлийн албаны ахлах мэргэжилтэн Б.Алтан-Од нар оролцов.

Хуралдаанд Улсын Их Хурлын Тамгын газрын Хууль, эрх зүйн газрын Зөвлөхүүдийн албаны зөвлөх Н.Мөнхзэсэм, мөн газрын Байнгын хорооны асуудал хариуцсан хэлтсийн Эдийн засгийн байнгын хороо хариуцсан ахлах зөвлөх Д.Мягмарцэрэн, референт Г.Баярмаа нар байлцав.

Хуулийн төслийг анхны хэлэлцүүлэгт бэлтгэсэн талаар ажлын хэсгийн санал, дүгнэлтийг ажлын хэсгийн ахлагч, Улсын Их Хурлын гишүүн Б.Энх-Амгалан танилцуулав.

Ажлын хэсгийн санал, дүгнэлттэй холбогдуулан Улсын Их Хурлын гишүүн Ч.Хүрэлбаатар, Ц.Цэрэнпунцаг, Б.Баттөмөр, Д.Батлут, Ж.Ганбаатар, Х.Булгантуяа, Ж.Бат-Эрдэнэ нарын тавьсан асуултад ажлын хэсгийн ахлагч, Улсын Их Хурлын гишүүн Б.Энх-Амгалан, Зам, тээврийн хөгжлийн яамны Төрийн нарийн бичгийн дарга С.Батболд, мөн яамны Төмөр зам, далайн тээврийн бодлогын хэрэгжилтийг зохицуулах газрын Хэлтсийн дарга Д.Жавхлан, Далайн захиргааны Хөлөг онгоцны бүртгэлийн албаны ахлах мэргэжилтэн Б.Алтан-Од нар хариулж, тайлбар хийв.

***Нэг.Монгол Улсын Их Хурлын чуулганы хуралдааны дэгийн тухай хуулийн 39 дүгээр зүйлийн 39.10-т заасны дагуу*** *Далай ашиглах тухай хууль /шинэчилсэн найруулга/-ийн төслийг зүйл бүрээр хэлэлцэв.*

Хуулийн төслийн зүйлүүдтэй холбогдуулан Улсын Их Хурлын гишүүдээс асуулт, санал гараагүй болно.

*Далай ашиглах тухай хууль /шинэчилсэн найруулга/-ийн төслийн талаар Ажлын хэсгийн гаргасан зарчмын зөрүүтэй саналын томьёоллоор санал хураалт явуулав.*

**Ж.Ганбаатар:** 1.Төслийн 5, 6 дугаар зүйлийг нэгтгэж, 5 дугаар зүйл болгон доор дурдсанаар өөрчлөн найруулах:

“5 дугаар зүйл.Далайн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллагын эрх, үүрэг

5.1.Далайн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллага дараах чиг үүргийг хэрэгжүүлнэ:

1. далай ашиглах үйл ажиллагаатай холбогдсон хууль тогтоомж, Засгийн газрын шийдвэрийн биелэлтийг зохион байгуулах;
2. далай ашиглахтай холбогдсон Монгол Улсын олон улсын гэрээг хэрэгжүүлэх, тэдгээрт хууль тогтоомжийг нийцүүлж, биелэлтийг хангуулах;
3. Олон улсын далайн байгууллагын конвенц, зөвлөмжийн хэрэгжилтэд хоёр жил тутам хяналт-шинжилгээ, үнэлгээ хийж, тайланг Олон улсын далайн байгууллагад хүргүүлэх;
4. далайн салбарын мэргэжилтэй ажилтан бэлтгэх, давтан сургах, далайчдын эрх ашгийг хамгаалах, судалгаа шинжилгээний ажлыг далайн асуудал эрхэлсэн Засгийн газрын гишүүний шийдвэрийн үндсэн дээр төрийн бус байгууллагаар гэрээгээр гүйцэтгүүлэх;
5. далайн эрэг бүхий улстай Засгийн газар хооронд байгуулсан хэлэлцээрийн дагуу далайн боомт ашиглах үйл ажиллагааг зохицуулах, зохион байгуулах, далайн боомт ашиглахтай холбогдсон судалгаа, шинжилгээ хийх;
6. далай ашиглах үйл ажиллагааг мэргэжлийн удирдлагаар хангах, хяналт тавих;
7. Монгол Улсын хөлөг онгоцны бүртгэлд хөлөг онгоцыг бүртгэх;
8. хөлөг онгоцны байгууламж, хөдөлгүүр, бусад тоног төхөөрөмжид техникийн хяналт тавих;
9. далай ашиглах үйл ажиллагааны аюулгүй байдлыг хангах арга хэмжээ авах;
10. хөлөг онгоцны байршлыг тогтоох, алсын зайнаас хяналт тавих;
11. хөлөг онгоцноос далайг бохирдуулахаас урьдчилан сэргийлэх, бохирдсон үед холбогдох арга хэмжээ авах;
12. далайн чиглэлээр дотоод, гадаадын холбогдох байгууллагатай хамтарсан сургалт зохион байгуулах, мэргэжилтэй ажилтан сургах, давтан сургах, мэргэшүүлэх;
13. гадаад орны эрх бүхий байгууллагаас олгосон, олон улсын гэрээ, конвенцын шаардлагыг хангасан далайчны чадамжийн гэрчилгээг хүлээн зөвшөөрөх, баталгаажуулах;

5.1.14. хөлөг онгоцны багийн бүрэлдэхүүнд ажиллах үндэсний хүний нөөцийн ойрын болон хэтийн хэрэгцээг тодорхойлох, тэдгээрийг холбогдох олон улсын гэрээнд нийцүүлэн бэлтгэх ажлыг зохион байгуулах;

5.1.15. хуулиар тусгайлан эрх олгосон бол захиргааны хэм хэмжээний актыг хууль тогтоомжид нийцүүлэн боловсруулах, тэдгээрийн биелэлтэд хяналт тавих;

5.1.16. далайн осол, зөрчлийг шинжлэн шалгасан зөвлөмжийг үндэслэн цаашид осол, зөрчил давтагдахаас урьдчилан сэргийлэх арга хэмжээ авах;

5.1.17. хөлөг онгоцны бүртгэлийн үйлчилгээний орлогын 25-аас доошгүй хувийг хууль тогтоомжийн хүрээнд далбааны эзэн улсын хяналтыг хэрэгжүүлэх үйл ажиллагаанд зориулан захиран зарцуулах.

5.2.Энэ хуулийн 5.1.8-5.1.12, 5.1.14, 5.1.16-д заасан үйл ажиллагааг олон улсын холбогдох эрх бүхий мэргэжлийн байгууллагатай хамтран хэрэгжүүлж болно.

5.3.Бүс нутгийн болон олон улсын түвшинд далай ашиглахтай холбоотой асуудлыг эрхлэх нэгж нь далайн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллагын бүтцэд байна.” гэсэн саналыг дэмжье гэсэн санал хураалт явуулъя.

Зөвшөөрсөн: 8

Татгалзсан: 5

Бүгд: 13

61.5 хувийн саналаар дэмжигдлээ.

2.Төслийн 11 дүгээр зүйлийн 11.2 дахь хэсгийн “16 насанд” гэснийг “18 насанд” гэж өөрчлөх гэсэн саналыг дэмжье гэсэн санал хураалт явуулъя.

Зөвшөөрсөн: 8

Татгалзсан: 4

Бүгд: 12

66.7 хувийн саналаар дэмжигдлээ.

3.Төслийн 13 дугаар зүйлийг бүхэлд нь хасах гэсэн саналыг дэмжье гэсэн санал хураалт явуулъя.

Зөвшөөрсөн: 8

Татгалзсан: 4

Бүгд: 12

66.7 хувийн саналаар дэмжигдлээ.

4.Төслийн 16 дугаар зүйлд доор дурдсан агуулгатай 16.2 дахь хэсэг шинээр нэмэх:

“16.2.Хөлөг онгоц халдлагад өртсөн тохиолдолд Далайн эрх зүйн тухай Нэгдсэн үндэстний байгууллагын конвенц болон Далайн навигацын аюулгүй байдлын эсрэг хууль бус үйлдлийг хориглох тухай конвенцоор зохицуулна.” гэсэн саналыг дэмжье гэсэн санал хураалт явуулъя.

Зөвшөөрсөн: 9

Татгалзсан: 4

Бүгд: 13

69.2 хувийн саналаар дэмжигдлээ.

5.Төслийн 19 дүгээр зүйлийн 19.1.1 дэх заалтын “холбогдох эрх бүхий” гэсний дараа “мэргэжлийн сургалтын” гэж нэмэх гэсэн саналыг дэмжье гэсэн санал хураалт явуулъя.

Зөвшөөрсөн: 9

Татгалзсан: 4

Бүгд: 13

69.2 хувийн саналаар дэмжигдлээ.

6.Төслийн 19 дүгээр зүйлийн 19.1.2 дахь заалтын “энэ хуулийн 19.1.1-д” гэснийг “6.3.10-т” гэж өөрчлөх гэсэн саналыг дэмжье гэсэн санал хураалт явуулъя.

Зөвшөөрсөн: 9

Татгалзсан: 4

Бүгд: 13

69.2 хувийн саналаар дэмжигдлээ.

7.Төслийн 21 дүгээр зүйлийн 21.2 дахь хэсгийг доор дурдсанаар өөрчлөн найруулах:

“21.2.Хөлөг онгоц эзэмшигч хөлөг онгоцны багийн бүрэлдэхүүнийг дараах даатгалын үйлчилгээнд хамруулсан байна:

21.1.1.цалин хөлс болон бусад төлбөр, эх орондоо буцах зардлын;

21.1.2.албан үүргээ гүйцэтгэх үеийн амь нас, эрүүл мэндийн.” гэсэн саналыг дэмжье гэсэн санал хураалт явуулъя.

Зөвшөөрсөн: 9

Татгалзсан: 4

Бүгд: 13

69.2 хувийн саналаар дэмжигдлээ.

8.Төслийн 23 дугаар зүйлийг бүхэлд нь хасах гэсэн саналыг дэмжье гэсэн санал хураалт явуулъя.

Зөвшөөрсөн: 7

Татгалзсан: 6

Бүгд: 13

53.8 хувийн саналаар дэмжигдлээ.

Улсын Их Хурлын гишүүн Ч.Хүрэлбаатарын “дэмжсэн” санал техникийн саатлын улмаас “эсрэг” гарсан тул дэмжсэнээр тооцож, 66.7 хувийн саналаар дэмжигдлээ.

9.Төслийн 24 дүгээр зүйлийн 24.4 дэх хэсгийн “бүртгэлд бүртгэх,” гэсний дараа “бүртгэлийн хүчинтэй байх хугацааг сунгах, бүртгэлийг цуцлах,” гэж нэмэх гэсэн саналыг дэмжье гэсэн санал хураалт явуулъя.

Зөвшөөрсөн: 8

Татгалзсан: 5

Бүгд: 13

61.5 хувийн саналаар дэмжигдлээ.

10.Төслийн 28 дугаар зүйлийн 28.3, 30 дугаар зүйлийн 30.4, 31 дүгээр зүйлийн 31.10, 35 дугаар зүйлийн 35.7-д “далайн асуудал эрхэлсэн Засгийн газрын гишүүн” гэснийг, 4 дүгээр зүйлийн 4.1.8, 10 дугаар зүйлийн 10.1, 10.2, 18 дугаар зүйлийн 18.1, 18.3, 19 дүгээр зүйлийн 19.1.2, 21 дүгээр зүйлийн 21.5, 24 дүгээр зүйлийн 24.6, 25 дугаар зүйлийн 25.1, 25.2, 25.3, 25.5, 25.6, 26 дугаар зүйлийн 26.4, 27 дугаар зүйлийн 27.1, 27.2, 27.4, 28 дугаар зүйлийн 28.2, 30 дугаар зүйлийн 30.5, 32 дугаар зүйлийн 32.1, 32.2, 35 дугаар зүйлийн 35.2, 35.3, 47 дугаар зүйлийн 47.6, 47.8, 47.9, 52 дугаар зүйлийн 52.6, 52.8, 53 дугаар зүйлийн 53.6, 53.7, 53.9, 55 дугаар зүйлийн 55.6, 57 дугаар зүйлийн 57.10, 60 дугаар зүйлийн 60.3, 61 дүгээр зүйлийн 61.2-т “Далайн захиргаа” гэснийг тохиолдол бүрд нийцүүлэн “далайн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллага” гэж тус тус өөрчлөх гэсэн саналыг дэмжье гэсэн санал хураалт явуулъя.

Зөвшөөрсөн: 9

Татгалзсан: 4

Бүгд: 13

69.2 хувийн саналаар дэмжигдлээ.

11.Төслийн 4 дүгээр зүйлийн 4.1.10, 29 дүгээр зүйлийн 29.1 дэх хэсгийн “үндэсний хууль тогтоомж, олон улсын гэрээнд” гэснийг, 29 дүгээр зүйлийн 29.2.2 дахь заалтын “олон улсын гэрээ болон үндэсний хууль,” гэснийг, 32 дугаар зүйлийн 32.1 дэх хэсгийн “үндэсний хууль тогтоомжийн” гэснийг тохиолдол бүрд нийцүүлэн “олон улсын гэрээ конвенц, хууль тогтоомж” гэж тус тус өөрчлөх гэсэн саналыг дэмжье гэсэн санал хураалт явуулъя.

Зөвшөөрсөн: 7

Татгалзсан: 6

Бүгд: 13

53.8 хувийн саналаар дэмжигдлээ.

12.Төслийн 29 дүгээр зүйлийн 29.2 дахь хэсгийн “дараахь зорилготой” гэснийг “дараах чиглэлтэй” гэж өөрчлөх гэсэн саналыг дэмжье гэсэн санал хураалт явуулъя.

Зөвшөөрсөн: 5

Татгалзсан: 8

Бүгд: 13

38.5 хувийн саналаар дэмжигдлээ.

Улсын Их Хурлын гишүүн Ч.Хүрэлбаатарын “дэмжсэн” санал техникийн саатлын улмаас “эсрэг” гарсан тул санал хураалтыг хүчингүй болгож дахин санал хураалт явуулах горимын санал гаргав.

**Ж.Ганбаатар:** Улсын Их Хурлын гишүүн Ч.Хүрэлбаатарын гаргасан горимын саналыг дэмжье гэсэн санал хураалт явуулъя.

Зөвшөөрсөн: 8

Татгалзсан: 5

Бүгд: 13

61.5 хувийн саналаар горимын санал дэмжигдлээ.

**Ж.Ганбаатар:** Горимын санал дэмжигдсэн тул дээрх санал хураалтыг дахин явуулъя.

Зөвшөөрсөн: 9

Татгалзсан: 4

Бүгд: 13

69.2 хувийн саналаар дэмжигдлээ.

13.Төслийн 30 дугаар зүйлийн 30.1 дэх хэсгийг доор дурдсанаар өөрчлөн найруулах:

“30.1.Далайн асуудал эрхэлсэн Засгийн газрын гишүүний шийдвэрээр далбааны эзэн улсын хяналтын улсын байцаагчийн эрхийг олгоно.” гэсэн саналыг дэмжье гэсэн санал хураалт явуулъя.

Зөвшөөрсөн: 9

Татгалзсан: 3

Бүгд: 12

75.0 хувийн саналаар дэмжигдлээ.

14.Төслийн 32 дугаар зүйлийн 32.3 дахь хэсгийг хасах гэсэн саналыг дэмжье гэсэн санал хураалт явуулъя.

Зөвшөөрсөн: 7

Татгалзсан: 5

Бүгд: 12

58.3 хувийн саналаар дэмжигдлээ.

15.Төслийн 34 дүгээр зүйлийн 34.1, 34.2 дахь хэсгийг доор дурдсанаар өөрчлөн найруулах:

“34.1.Монгол Улсын хөлөг онгоцны бүртгэлд бүртгэгдсэн хөлөг онгоц нь байршил тогтоох, харилцаа холбооны төхөөрөмжөөр тоноглогдсон байна.

34.2.Хөлөг онгоцыг алсын зайнаас хянах үйл ажиллагааны журмыг далайн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллага батална.” гэсэн саналыг дэмжье гэсэн санал хураалт явуулъя.

Зөвшөөрсөн: 7

Татгалзсан: 5

Бүгд: 12

58.3 хувийн саналаар дэмжигдлээ.

16.Төслийн 35 дугаар зүйлийн 35.6 дахь хэсгийг хасах гэсэн саналыг дэмжье гэсэн санал хураалт явуулъя.

Зөвшөөрсөн: 7

Татгалзсан: 5

Бүгд: 12

58.3 хувийн саналаар дэмжигдлээ.

17.Төслийн 36 дугаар зүйлийн 36.1 дэх хэсгийг доор дурдсанаар өөрчлөн найруулах:

“36.1.Хөлөг онгоцоор далайн тээвэр хийх, баялаг хайх, ашиглах, олборлох, загас агнах, далайн шинжлэх ухааны судалгаа хийх зэрэг далай ашиглах үйл ажиллагааг олон улсын эрх бүхий байгууллагаас олгосон зөвшөөрөл, эсхүл Засгийн газар хоорондын хэлэлцээрийн үндсэн дээр олон улсын гэрээнд нийцүүлэн далайн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллага зохицуулна.” гэсэн саналыг дэмжье гэсэн санал хураалт явуулъя.

Зөвшөөрсөн: 7

Татгалзсан: 5

Бүгд: 12

58.3 хувийн саналаар дэмжигдлээ.

18.Төслийн 40 дүгээр зүйлийг бүхэлд нь хасах гэсэн саналыг дэмжье гэсэн санал хураалт явуулъя.

Зөвшөөрсөн: 7

Татгалзсан: 4

Бүгд: 11

63.6 хувийн саналаар дэмжигдлээ.

19.Төслийн 42 дугаар зүйлийг бүхэлд нь хасах гэсэн саналыг дэмжье гэсэн санал хураалт явуулъя.

Зөвшөөрсөн: 8

Татгалзсан: 3

Бүгд: 11

72.7 хувийн саналаар дэмжигдлээ.

20.Төслийн 43 дугаар зүйлийг бүхэлд нь хасах гэсэн саналыг дэмжье гэсэн санал хураалт явуулъя.

Зөвшөөрсөн: 6

Татгалзсан: 4

Бүгд: 10

60.0 хувийн саналаар дэмжигдлээ.

21.Төслийн 44 дүгээр зүйлийг бүхэлд нь хасах гэсэн саналыг дэмжье гэсэн санал хураалт явуулъя.

Зөвшөөрсөн: 6

Татгалзсан: 4

Бүгд: 10

60.0 хувийн саналаар дэмжигдлээ.

22.Төслийн 45 дугаар зүйлийг бүхэлд нь хасах гэсэн саналыг дэмжье гэсэн санал хураалт явуулъя.

Зөвшөөрсөн: 8

Татгалзсан: 3

Бүгд: 11

72.7 хувийн саналаар дэмжигдлээ.

23.Төслийн 46 дугаар зүйлийг бүхэлд нь хасах гэсэн саналыг дэмжье гэсэн санал хураалт явуулъя.

Зөвшөөрсөн: 9

Татгалзсан: 2

Бүгд: 11

81.8 хувийн саналаар дэмжигдлээ.

24.Төслийн 49 дүгээр зүйлийн 49.3 дахь хэсгийн “эзэмшигчээр нөхөн төлүүлж” гэсний өмнө “хөлөг онгоц” гэж нэмэх гэсэн саналыг дэмжье гэсэн санал хураалт явуулъя.

Зөвшөөрсөн: 8

Татгалзсан: 3

Бүгд: 11

72.7 хувийн саналаар дэмжигдлээ.

25.Төслийн 52 дугаар зүйлийн 52.1,53 дугаар зүйлийн 53.1,54 дүгээр зүйлийн 54.1, 55 дугаар зүйлийн 55.1, 56 дугаар зүйлийн 56.1, 57 дугаар зүйлийн 57.1 дэх хэсгийн “Далайг хөлөг онгоцноос үүдэлтэй бохирдлоос сэргийлэх тухай олон улсын конвенц” гэснийг “энэ хуулийн 51.1-т заасан конвенц” гэж тохиолдол бүрд нийцүүлэн тус тус өөрчлөх гэсэн саналыг дэмжье гэсэн санал хураалт явуулъя.

Зөвшөөрсөн: 9

Татгалзсан: 2

Бүгд: 11

81.8 хувийн саналаар дэмжигдлээ.

26.Төслийн 73 дугаар зүйлийн гарчиг, 73.1, 73.2, 73.5 дахь хэсгийг хасаж, 73.3, 73.4 дэх хэсгийг 20 дугаар зүйлд 20.2, 20.3 дахь хэсэг болгон нэмэх гэсэн саналыг дэмжье гэсэн санал хураалт явуулъя.

Зөвшөөрсөн: 8

Татгалзсан: 3

Бүгд: 11

72.7 хувийн саналаар дэмжигдлээ.

Улсын Их Хурлын гишүүн Х.Ганхуягийн “дэмжсэн” санал техникийн саатлын улмаас “эсрэг” гарсан тул дэмжсэнээр тооцож, 81.8 хувийн саналаар дэмжигдлээ.

27.Төслийн 6 дугаар зүйлийн 6.1, 6.2 дахь хэсгийг, 11 дүгээр зүйлийн 11.4 дэх хэсэг, 17 дугаар зүйлийн 17.3 дахь хэсэг, 18 дугаар зүйлийн 18.3.1 дэх заалт, 19 дүгээр зүйлийн 19.2.1, 19.2.2, 19.2.3, 19.2.4 дэх заалт, 20 дугаар зүйлийн 20.1 дэх хэсгийн “Монгол Улсын Хөдөлмөрийн тухай хууль,” гэснийг хасах гэсэн саналыг дэмжье гэсэн санал хураалт явуулъя.

Зөвшөөрсөн: 9

Татгалзсан: 2

Бүгд: 11

81.8 хувийн саналаар дэмжигдлээ.

28.Төслийн 75 дугаар зүйлийн 75.1 дэх хэсгийг доор дурдсанаар өөрчлөн найруулах:

“75.1.Энэ хуулийг 2022 оны 07 дугаар сарын 01-ний өдрөөс эхлэн дагаж мөрдөнө.” гэсэн саналыг дэмжье гэсэн санал хураалт явуулъя.

Зөвшөөрсөн: 9

Татгалзсан: 2

Бүгд: 11

81.8 хувийн саналаар дэмжигдлээ.

29.Төслийн талаарх зарчмын зөрүүтэй саналууд дэмжигдсэнтэй холбогдуулан төслийн бүтэц, нэр томьёо, хэл найруулга, дэс дараалал, зүйл, хэсэг, заалт, эшлэлийн дугаарыг нийцүүлж өөрчлөх гэсэн саналыг дэмжье гэсэн санал хураалт явуулъя.

Зөвшөөрсөн: 9

Татгалзсан: 2

Бүгд: 11

81.8 хувийн саналаар дэмжигдлээ.

**Найруулгын санал:**

**Ж.Ганбаатар:** Төслийн 4 дүгээр зүйлийн 4.1.10 дахь хэсгийн “, хөлөг онгоцны аюулгүй байдлыг хангах болон далайн орчныг хамгаалах чиглэлээр холбогдох баримт бичиг шалгах” гэснийг, 10 дугаар зүйлийн 10.1 дэх хэсгийн “станцын” гэснийг, 21 дүгээр зүйлийн 21.3 дахь хэсгийн “, 39.3” гэснийг, 29 дүгээр зүйлийн 29.1 дэх хэсгийн “, хянан шалгагч” гэснийг, 47 дугаар зүйлийн 47.9 дэх хэсгийн “туршилтаар нотолж” гэсний өмнөх “Далайн захиргаа” гэснийг тус тус хасах гэсэн саналыг дэмжье гэсэн санал хураалт явуулъя.

Зөвшөөрсөн: 9

Татгалзсан: 2

Бүгд: 11

81.8 хувийн саналаар дэмжигдлээ.

Хуулийн төслийг зүйл бүрээр хэлэлцэж дууслаа.

*Хоёр.Далай ашиглах тухай хууль /Шинэчилсэн найруулга/-ын төсөлтэй хамт өргөн мэдүүлсэн хуулийн төслүүдийг зүйл бүрээр хэлэлцэв.*

Хуулийн төслийн зүйлүүдтэй холбогдуулан Улсын Их Хурлын гишүүдээс асуулт, санал гараагүй болно.

**Ж.Ганбаатар:** Хөдөлмөрийн тухай хуульд нэмэлт оруулах тухай хуулийн төслийг хууль санаачлагчид нь буцаах гэсэн саналыг дэмжье гэсэн санал хураалт явуулъя.

Зөвшөөрсөн: 9

Татгалзсан: 2

Бүгд: 11

81.8 хувийн саналаар дэмжигдлээ.

*1.Зөрчлийн тухай хуульд нэмэлт оруулах тухай хуулийн  
төсөл.*

Хуулийн төслийн зүйлүүдтэй холбогдуулан Улсын Их Хурлын гишүүдээс асуулт гараагүй болно.

*Зөрчлийн тухай хуульд нэмэлт оруулах тухай хуулийн төслийн талаар ажлын хэсгийн гаргасан зарчмын зөрүүтэй саналын томьёоллоор санал хураалт явуулав.*

**Ж.Ганбаатар:** 1.Төслийн 1 дүгээр зүйлийг доор дурдсанаар өөрчлөн найруулах:

“**1 дүгээр зүйл.**Зөрчлийн тухай хуулийн 14 дүгээр бүлэгт доор дурдсан агуулгатай 14.13 дугаар зүйл нэмсүгэй:

1/14.13 дугаар зүйл.Далай ашиглах тухай хууль болон далайн салбарын олон улсын гэрээ, конвенцыг зөрчих

1 .Монгол Улсын хөлөг онгоцны бүртгэлд бүртгэгдсэн хөлөг онгоц нь:

1.1.бүртгэлийн болон техникийн гэрчилгээ, багийн гишүүдийн чадамжийн гэрчилгээ, түүний баталгаажуулалт, холбогдох бусад баримт бичгийн бүрдэл зөрчилтэй;

1.2.хөлөг онгоцны бүтэц, хийц, ашиглалтын нөхцөл байдал хангалтгүй, холбогдох тоног төхөөрөмжийн болон удирдлага, залуурын ажиллагаа хэвийн бус;

1.3.хөлөг онгоцны их бие болон бусад хэсгийн ус үл нэвтрүүлэх чадвар алдагдсан, даацын хэмжээ хэтэрсэн, цаг агаарын хүнд нөхцөл байдлаас гарч болох аюулаас хамгаалах байдал хангалтгүй;

1.4.осол, аваарын үед гарч болох нөхцөл байдалд авч хэрэгжүүлэх арга хэмжээ, түүний бэлэн байдал хангалтгүй, аюулгүй ажиллагааны зохион байгуулалтын арга хэмжээг авч хэрэгжүүлээгүй;

1.5.хөлөг онгоцны харилцаа, холбооны тоног төхөөрөмжийн ажиллагаа хэвийн бус, тэдгээрийн засвар үйлчилгээ хийгдээгүй, эрчим хүчний нэмэлт нөөцөөр хангагдаагүй;

1.6.хөлөг онгоц дээр ачаа ачих, буулгах, хадгалах үйл ажиллагааны зааварчилгаа байхгүй, түүнтэй холбоотой тоног төхөөрөмжийн ажиллагаа, оосор татлагын хувьд хэвийн бус, доголдолтой;

1.7.хөлөг онгоц дээрх галын аюулгүй байдлыг хангах үүргээ биелүүлээгүй, гал түймэртэй тэмцэх урьдчилан сэргийлэх арга хэмжээний хэрэгжүүлэлт дутагдалтай, гал эсэргүүцэх багаж, төхөөрөмжийн ажиллагаа бүрэн бус, гал түймэртэй тэмцэх үйл ажиллагааны дадлага, сургуулилт хийгдээгүй;

1.8.хөлөг онгоцны үндсэн болон туслах хөдөлгүүр ба бусад туслах тоног төхөөрөмжийн ажиллагаа доголдсон, тэдгээрийн засвар үйлчилгээ тогтмол хийгдээгүй;

1.9.хөлөг онгоцны хөдөлгүүр, бусад тоног төхөөрөмжийн ажиллагааны анхааруулах дохиолол, осол аваарын үеийн дуут дохиоллын ажиллагаа хэвийн бус;

1.10.багийн гишүүдийн хөлөг онгоц дээр аюулгүй ажиллаж, амьдрах нөхцөл байдал, эрүүл ахуй, ариун цэврийн хангамжийн хувьд шаардлага хангаагүй, багийн гишүүний насны доод хязгаарын шаардлагыг баримтлаагүй;

1.11.хөлөг онгоцны жолоодлогын удирдлага, зохион байгуулалт, түүнтэй холбоотой тоног төхөөрөмжийн болон хөлөг онгоцны байршил тогтоох системийн ажиллагаа бүрэн бус;

1.12.аврах завь, хэрэгсэл, тэдгээрийн ажиллагааны хэвийн бус нөхцөл байдал, засвар үйлчилгээ хийх хугацааны давтамж алдагдсан, аврах ажиллагааны төлөвлөгөөний дагуу дадлага, сургуулилт хийгдээгүй;

1.13.аюултай ачааны агуулах, савалгаа, хадгалалт, хамгаалалтын байдал алдагдсан, зааварчилгаа өгөгдөөгүй, урьдчилан сэргийлэх арга хэмжээ хийгдээгүй, хувийн хамгаалах хэрэгсэлийн хангамж хангалтгүй;

1.14.хөлөг онгоцноос болон түүний тээвэрлэж буй ачаанаас үүдэлтэйгээр далай, далайн орчинг бохирдуулахаас урьдчилан сэргийлэх талаар хэрэгжүүлэх үйл ажиллагаа хэвийн бус, хог хаягдлын менежментийн зааварчилгааг дагаж мөрдөөгүй;

1.15.хөлөг онгоцны эзэмшигчийн зүгээс авч хэрэгжүүлэх хөлөг онгоцны аюулгүй үйл ажиллагааны менежмент, холбогдох баримт бичгийн бүрдэл хангалтгүй;

1.16.хөлөг онгоцны аюулгүй байдал, түүний харуул, хамгаалалтын зохион байгуулалт хангалтгүй, аюулгүй ажиллагааны сургалт, дадлага хийгдээгүй, аюулгүй байдлыг хангах талаар тавигдах нийтлэг шаардлагыг зөрчсөний улмаас боомтын улсын хяналт, шалгалтаар саатуулагдсан тохиолдолд тухайн хөлөг онгоц эзэмшигчийг хоёр мянган нэгжтэй тэнцэх хэмжээний төгрөгөөр торгоно.

1. Монгол Улсын хөлөг онгоцны бүртгэлд бүртгүүлсэн хөлөг онгоцны бүртгэлийн болон техникийн холбогдох гэрчилгээг засварласан, хуурамчаар үйлдсэн бол хөлөг онгоц эзэмшигчийг гурван мянган нэгжтэй тэнцэх хэмжээний төгрөгөөр торгоно.
2. Монгол Улсын хөлөг онгоцны бүртгэлд бүртгүүлсэн хөлөг онгоц нь эрх бүхий олон улсын байгууллагаас гаргасан тогтоол, шийдвэрийг зөрчсөн, хууль бус тээвэрлэлт хийсэн бол олон улсын эрх зүйн хүрээнд хариуцлага хүлээлгэснээс үл хамаарч бүртгэлийг цуцалж, Олон улсын далайн байгууллага, эсхүл холбогдох эрх бүхий байгууллагад мэдэгдэнэ.
3. Хөлөг онгоцны бүртгэлийг холбогдох хууль тогтоомж, журмын дагуу үйлдээгүй, эсхүл буруу хийсэн, эсхүл хуурамчаар үйлдсэн бол бүртгэгчийг хоёр зуун нэгжтэй тэнцэх хэмжээний төгрөгөөр торгоно.” гэсэн саналыг дэмжье гэсэн санал хураалт явуулъя.

Зөвшөөрсөн: 8

Татгалзсан: 3

Бүгд: 11

72.7 хувийн саналаар дэмжигдлээ.

2.Хуулийн төсөлд доор дурдсан агуулгатай 2 дугаар зүйл нэмэх:

“**2 дугаар зүйл.**Энэ хуулийг Далай ашиглах тухай хууль /Шинэчилсэн найруулга/ хүчин төгөлдөр болсон өдрөөс эхлэн дагаж мөрдөнө.” гэсэн саналыг дэмжье гэсэн санал хураалт явуулъя.

Зөвшөөрсөн: 9

Татгалзсан: 2

Бүгд: 11

81.8 хувийн саналаар дэмжигдлээ.

Хуулийн төслийг зүйл бүрээр хэлэлцэж дууслаа.

*2.Улсын тэмдэгтийн хураамжийн тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт  
оруулах тухай хуулийн төсөл.*

Хуулийн төслийн зүйлүүдтэй холбогдуулан Улсын Их Хурлын гишүүдээс асуулт гараагүй болно.

*Улсын тэмдэгтийн хураамжийн тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай хуулийн төслийн талаар ажлын хэсгийн гаргасан зарчмын зөрүүтэй саналын томьёоллоор санал хураалт явуулав.*

**Ж.Ганбаатар:** 1.Хуулийн төсөлд доор дурдсан агуулгатай 2 дугаар зүйл нэмэх:

“**2 дугаар зүйл.**Энэ хуулийг Далай ашиглах тухай хууль /Шинэчилсэн найруулга/ хүчин төгөлдөр болсон өдрөөс эхлэн дагаж мөрдөнө.” гэсэн саналыг дэмжье гэсэн санал хураалт явуулъя.

Зөвшөөрсөн: 9

Татгалзсан: 2

Бүгд: 11

81.8 хувийн саналаар дэмжигдлээ.

Хамт өргөн мэдүүлсэн хуулийн төслүүдийг зүйл бүрээр хэлэлцэж дууслаа.

Байнгын хорооноос гарах санал, дүгнэлтийг Улсын Их Хурлын гишүүн Х.Ганхуяг Улсын Их Хурлын чуулганы нэгдсэн хуралдаанд танилцуулахаар тогтов.

Уг асуудлыг 15 цаг 39 минутад хэлэлцэж дуусав.

***Дөрөв.Чөлөөт бүсийн тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай хуулийн төсөл /****Засгийн газар 2021.10.06-ны өдөр өргөн мэдүүлсэн,* ***анхны хэлэлцүүлэг/***

Хэлэлцэж буй асуудалтай холбогдуулан Монгол Улсын Шадар сайдын ахлах зөвлөх, Ажлын албаны дарга Ц.Уртнасан, Гаалийн ерөнхий газрын дэд дарга Ц.Гэндэнцэвээн, Хил хамгаалах ерөнхий газрын Шалган нэвтрүүлэх хэлтсийн дарга Д.Түвшинцэнгэл, “Замын-Үүд” чөлөөт бүсийн захирагч А.Энхзул, захирагчийн зөвлөх Б.Доньжчимбуу, Гэрээ эрх зүй, хүний нөөцийн хэлтсийн дарга Ч.Баттулга, “Цагааннуур” чөлөөт бүсийн захирагчийн албан үүргийг түр орлон гүйцэтгэгч А.Аменкелди, “Алтанбулаг” чөлөөт бүсийн Гэрээ эрх зүй, хүний нөөцийн хэлтсийн дарга Ч.Уламбаяр нар оролцов.

Хуралдаанд Улсын Их Хурлын Тамгын газрын Хууль, эрх зүйн газрын Зөвлөхүүдийн албаны зөвлөх Н.Мөнхзэсэм, мөн газрын Байнгын хорооны асуудал хариуцсан хэлтсийн Эдийн засгийн байнгын хороо хариуцсан ахлах зөвлөх Д.Мягмарцэрэн, референт Г.Баярмаа, Б.Ууганцэцэг нар байлцав.

Хуулийн төслийг анхны хэлэлцүүлэгт бэлтгэсэн талаар ажлын хэсгийн санал, дүгнэлтийг ажлын хэсгийн ахлагч, Улсын Их Хурлын гишүүн Б.Баттөмөр танилцуулав.

Ажлын хэсгийн санал, дүгнэлттэй холбогдуулан Улсын Их Хурлын гишүүн Б.Энх-Амгалан, Ж.Ганбаатар, М.Оюунчимэг нарын тавьсан асуултад Гаалийн ерөнхий газрын дарга Ц.Гэндэнцэвээн, Хил хамгаалах ерөнхий газрын Шалган нэвтрүүлэх хэлтсийн дарга Д.Түвшинцэнгэл, “Замын-Үүд” чөлөөт бүсийн захирагч А.Энхзул нар хариулж, тайлбар хийв.

***Нэг.Монгол Улсын Их Хурлын чуулганы хуралдааны дэгийн тухай хуулийн 39 дүгээр зүйлийн 39.10-т заасны дагуу*** *Чөлөөт бүсийн тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай хуулийн төслийг зүйл бүрээр хэлэлцэв.*

Хуулийн төслийн 1, 6 дугаар зүйлтэй холбогдуулан Улсын Их Хурлын гишүүн Б.Баттөмөр санал хэлэв.

*Чөлөөт бүсийн тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай хуулийн төслийн талаар Улсын Их Хурлын гишүүдээс гаргасан зарчмын зөрүүтэй саналын томьёоллоор санал хураалт явуулав.*

**Ж.Ганбаатар:** 1.Улсын Их Хурлын гишүүн Б.Баттөмөрийн гаргасан, Төслийн 6 дугаар зүйл. Энэ хуулийг 2022 оны 01 дүгээр сарын 01-ний өдрөөс эхлэн дагаж мөрдөх гэж өөрчлөх гэсэн саналыг дэмжье гэсэн санал хураалт явуулъя.

Зөвшөөрсөн: 8

Татгалзсан: 3

Бүгд: 11

72.7 хувийн саналаар дэмжигдлээ.

2.Улсын Их Хурлын гишүүн Б.Баттөмөрийн гаргасан, Төслийн 1 дүгээр зүйлийн 1 дэх хэсгийн “нээх, хаах” гэснийг, 6.5 дахь хэсгийн “түр хаах” гэснийг, 2 дугаар зүйлийн “нээх, хаах” гэснийг тус тус “нээх, түр хаах” гэж өөрчлөх гэсэн саналыг дэмжье гэсэн санал хураалт явуулъя.

Зөвшөөрсөн: 8

Татгалзсан: 3

Бүгд: 11

72.7 хувийн саналаар дэмжигдлээ.

Хуулийн төслийг зүйл бүрээр хэлэлцэж дууслаа.

Байнгын хорооноос гарах санал, дүгнэлтийг Улсын Их Хурлын гишүүн Б.Баттөмөр Улсын Их Хурлын чуулганы нэгдсэн хуралдаанд танилцуулахаар тогтов.

*Уг асуудлыг 16 цаг 04 минутад хэлэлцэж дуусав.*

***Тав.Улсын Их Хурлын гишүүн Ж.Бат-Эрдэнэ, М.Оюунчимэг нараас “МИАТ хувьцаат компанийн үйл ажиллагааны талаар” тавьсан асуултын хариуг сонсох.***

Хэлэлцэж буй асуудалтай холбогдуулан Зам, тээврийн хөгжлийн яамны Төрийн нарийн бичгийн дарга С.Батболд, мөн яамны Иргэний нисэхийн бодлогын хэрэгжилтийг зохицуулах газрын дарга Ч.Мөнхтуяа, Иргэний нисэхийн ерөнхий газрын дарга С.Мөнхнасан, Төрийн өмчийн бодлого, зохицуулалтын газрын дарга Б.Цэнгэл, мөн газрын Хэлтсийн дарга Ц.Баяр-Эрдэнэ, “МИАТ” төрийн өмчит хувьцаат компанийн гүйцэтгэх захирал Б.Мөнхтамир, мөн компанийн Санхүү эрхэлсэн захирал Н.Одмөнх, Коммер эрхэлсэн дэд захирал Я.Өлзийболд, Бизнес төлөвлөлтийн хэлтсийн дарга Н.Батдарь нар оролцов.

Хуралдаанд Улсын Их Хурлын Тамгын газрын Хууль, эрх зүйн газрын Байнгын хорооны асуудал хариуцсан хэлтсийн Эдийн засгийн байнгын хороо хариуцсан ахлах зөвлөх Д.Мягмарцэрэн, референт Г.Баярмаа, Б.Ууганцэцэг, Хяналт шалгалт, үнэлгээний газрын ахлах зөвлөх Ч.Онончимэг, мөн газрын Хяналт шалгалтын хэлстийн референт Ж.Монголжингоо нар байлцав.

Асуултын хариуг Зам, тээврийн хөгжлийн яамны Төрийн нарийн бичгийн дарга С.Батболд танилцуулав.

Асуултын хариутай холбогдуулан Улсын Их Хурлын гишүүн Ж.Бат-Эрдэнэ, М.Оюунчимэг, Ч.Хүрэлбаатар, Б.Баттөмөр, Г.Амартүвшин, Х.Булгантуяа нарын тавьсан асуултад Зам, тээврийн хөгжлийн яамны Төрийн нарийн бичгийн дарга С.Батболд, Төрийн өмчийн бодлого, зохицуулалтын газрын дарга Б.Цэнгэл, “МИАТ” төрийн өмчит хувьцаат компанийн гүйцэтгэх захирал Б.Мөнхтамир нар хариулж, тайлбар хийв.

Улсын Их Хурлын гишүүн Ж.Бат-Эрдэнэ, М.Оюунчимэг нар үг хэлэв.

Байнгын хорооны хуралдаанаар 5 асуудал хэлэлцэв.

*Хуралдаан 3 цаг 20 минут үргэлжилж, 19 гишүүнээс 14 гишүүн хүрэлцэн ирж, 73.7 хувийн ирцтэйгээр 17 цаг 30 минутад өндөрлөв.*

**Тэмдэглэлтэй танилцсан:**

ЭДИЙН ЗАСГИЙН БАЙНГЫН

ХОРООНЫ ДАРГА Ж.ГАНБААТАР

**Тэмдэглэл хөтөлсөн:**

ХУРАЛДААНЫ ТЭМДЭГЛЭЛ

ХӨТЛӨХ АЛБАНЫ

ШИНЖЭЭЧ Э.СУВД-ЭРДЭНЭ

**МОНГОЛ УЛСЫН ИХ ХУРЛЫН 2021 ОНЫ НАМРЫН ЭЭЛЖИТ ЧУУЛГАНЫ**

**ЭДИЙН ЗАСГИЙН БАЙНГЫН ХОРООНЫ 11 ДҮГЭЭР САРЫН 30-НЫ ӨДӨР**

**/МЯГМАР ГАРАГ/-ИЙН ХУРАЛДААНЫ ДЭЛГЭРЭНГҮЙ ТЭМДЭГЛЭЛ**

**Ж.Ганбаатар:** Байнгын хорооны гишүүдийн энэ өдрийн амар амгаланг айлтгая.Гишүүдийн ирц хүрсэн байна. Өнөөдрийн хуралдаанаас Д.Бат-Эрдэнэ гишүүн гадаад томилолттой, чөлөөтэй байна. Даваасүрэн гишүүн мөн гадад томилолттой, чөлөөтэй байна. Чинзориг гишүүн чөлөөтэй байна.

Өнөөдрийн Байнгын хорооны хуралдааныг эхэлж байна. Хэлэлцэх асуудлыг танилцуулъя.

Нэгдүгээрт, Хөгжлийн бодлого, төлөвлөлт, түүний удирдлагын тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай хуулийн төсөл болон хамт өргөн мэдүүлсэн бусад хуулийн төслүүдийн эцсийн хэлэлцүүлгийг хийнэ.

Хоёрдугаарт, Чөлөөт бүсийн тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай хуулийн анхны хэлэлцүүлгийг хийнэ.

Гуравдугаарт, Далай ашиглах тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгын төсөл болон хамт өргөн мэдүүлсэн бусад хуулиудын анхны хэлэлцүүлгийг хийнэ.

Дөрөвдүгээрт, Улсын Их Хурлын гишүүн, Нийгмийн бодлогын байнгын хорооны дарга Оюунчимэг, Улсын Их Хурлын гишүүн Ж.Бат-Эрдэнэ нараас МИАТ ХК-нийн үйл ажиллагааны талаар тавьсан асуулгын хариуг хэлэлцэнэ.

Хэлэлцэх асуудалтай холбоотой саналтай гишүүд байна уу. Доржханд гишүүн хэлэлцэх асуудалтай холбоотой санал хэлье.

**Т.Доржханд:** Өдрийн мэнд хүргэе. Байнгын хорооны даргаа мөнгөний бодлогыг хэлэлцэж байх үед Улсын Их Хурлын даргаас тодорхой чиглэл өгсөн. Тэр нь бол Хаан банкны цаана байгаа асуудлыг Улсын Их Хурал яаралтай нэг талд нь гаргаж шийдэх нь зүйтэй. Улсын Их Хурлаас хяналт шалгалт тавих нь зүйтэй гэсэн ийм байдлаар чиглэл өгсөн. Үүнтэй холбоотойгоор өмнөх Эдийн засгийн байнгын хорооны хуралдаан дээр бид санал гаргаж байсан. Банкны тухай хуулийн хэрэгжилтийг хангуулах, банк дээр үүсээд байгаа Хаан банктай холбоотой худалдан авалт болон банкууд дээр байгаа сангийн үйл ажиллагаа, сангийн зарцуулалттай холбоотой, нийгмийн даатгалын сан, эрүүл мэндийн даатгалын сан гээд олон асуудлууд байна. Эд нартай холбоотой асуудлаар Эдийн засгийн байнгын хороо хариуцдагийн хувьд ажлын хэсэг яаралтай байгуулъя гэсэн ийм санал өгсөн. Энэ саналыг өнөөдөр хэлэлцэх асуудалд оруулаад хамгийн эхэнд хэлэлцүүлж өгнө үү.

Хоёрдугаарт. Өөрөө бол саналаа илэрхийлээд байгаа. Хэрэв боломжтой гэж үзвэл энэ ажлын хэсгийг бол ахлаад явъя. Улсын Их Хурал дахь цөөнхийг төлөөлж байгаагийн үед мөн энэ салбарт ажиллаж байсан хүний хувьд энэ асуудлыг шийдье. Тэгээд идэвхтэй ажиллаад Улсын Их Хурал дээр ямар бодлого, ямар зарчмаар цаашаа явах ёстой юм. Яаж энэ банкын салбарын шинэчлэлийг хийх ёстой юм. Яаж энэ худалдан авалтуудыг ил тод, нээлттэй хуулийн дагуу зөв болгох ёстой юм бэ гэдэг чиглэлээр ажиллах сонирхолтой байгаа шүү. Баярлалаа.

**Ж.Ганбаатар:** Ажлын хэсэг байгуулах асуудлаар Их Хурлын дарга шууд бол чиглэл өгөөгүй. Гэхдээ үгэндээ бол Эдийн засгийн байнгын хороо дээр байгуулах нь зөв гэсэн талаар үг хэлсэн гэдгийг бол санаж байгаа, мэдэж байна.

Доржханд гишүүний гаргасан саналаар хэлэлцэх асуудалд ажлын хэсгийг байгуулъя гэсэн саналын томьёоллоор Банкны тухай хуулийн гэдэг тодорхой оруулъя. Банкнй тухай хууль болон Банкны тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай хуулийн асуудлаар ажлын хэсэг байгуулахыг гаргаж байгаа горимын саналыг, би бол эхлээд хэлэлцэх асуудалд оруулж байгаа. Энэ асуудлаар санлыг дэмжье гэсэн томьёоллоор санал хураалт явуулъя. Байнгын хорооны гишүүд анхааралтай байхыг хүсье. Ажлын хэсэг байгуулахыг хэлэлцэх асуудалд оруулахыг дэмжье гэж байгаа томьёоллоор санал хураалт.

Хүрэлбаатар гишүүн, Баттөмөр гишүүд дэмжсэн саналтай байсан байна.

Хурал зохион байгуулж байгаа хүмүүс төхөөрөмж шалгаж өгөөрэй. Баттөмөр гишүүн, Хүрэлбаатар гишүүдийн саналын.

Хэлэлцэх асуудлын дараалалд энэ асуудал Байнгын хорооны гишүүдийн саналаар орлоо.

Эхлээд эхний асуудлаа хэлэлцчихээд дараа нь ажлын хэсгийн асуудлаа хэлэлцье. **Эхлээд Хөгжлийн блодлого, төлөвлөлт, түүний удирдлагын тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай хуулийн төсөл болон хамт өргөн мэдүүлсэн хуулийн төслийн эцсийн хэлэлцүүлгийг хийж эхэлье.**

Танилцуулгыг ажлын хэсгийн гишүүн Цэрэнпунцаг гишүүн хийх юм байна. Цэрэнпунцаг гишүүний микрофоныг өгье.

**Ц.Цэрэнпунцаг:** Байнгын хорооны дарга, эрхэм гишүүд ээ,

Хөгжлийн бодлого, төлөвлөлт, түүний удирдлагын тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай хуулийн төсөл болон хамт өргөн мэдүүлсэн хуулийн төслүүдийн анхны хэлэлцүүлгийг Улсын Их Хурал 2021 оны 11 дүгээр сарын 25-ны өдрийн чуулганы нэгдсэн хуралдаанаар хийж, төслийг эцсийн хэлэлцүүлэгт бэлтгүүлэхээр Эдийн засгийн байнгын хороонд шилжүүлсэн билээ.

Тус Байнгын хороо төслүүдийг эцсийн хэлэлцүүлэгт бэлтгэхдээ чуулганы нэгдсэн хуралдааны анхны хэлэлцүүлгээр санал хурааж, шийдвэрлэсэн зарчмын зөрүүтэй саналыг хуулийн төсөлд нэгбүрчлэн тусгаж, төслийн агуулга, зарчмыг алдагдуулахгүйгээр үг, хэллэг, дэс дараалал, хууль зүйн техникийн шинжтэй засваруудыг хийлээ.

Нэгдсэн хуралдааны анхны хэлэлцүүлгээр олонхын дэмжлэг авсан зарчмын зөрүүтэй саналыг төсөлд нэмж, тусган эцсийн хувилбарыг та бүхэнд тараасан болно.

Байнгын хорооны эрхэм гишүүд ээ,

Хөгжлийн бодлого, төлөвлөлт, түүний удирдлагын тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай хуулийн төсөл болон хамт өргөн мэдүүлсэн хуулийн төслүүдийг эцсийн хэлэлцүүлэгт бэлтгэсэн талаарх ажлын хэсгийн танилцуулгыг хэлэлцэн шийдвэрлэж өгөхийг та бүхнээс хүсье.

**Ж.Ганбаатар:** Тусгайлан чиглэл өгөөгүй юм байна. Асуудлуудаар Их Хурлын дарга, хуралдаан даргалагчаас. Байхгүй юу. Танилцуулгатай холбоотой асуулттай Байнгын хорооны гишүүд нэрсээ өгөхийг хүсье. Их Хурлын гишүүд. Алга байна.

Батжаргал дарга, Зохихсүрэн дарга нар ажлын хэсэг ажиллаж байна. Гишүүд асуулт байхгүй байна.

Хөгжлийн бодлого, төлөвлөлт, түүний удирдлагын тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай хуулийн төсөл болон хамт өргөн мэдүүлсэн бусад хуулийн эцсийн хэлэлцүүлгийг явуулж дууслаа.

Танилцуулгыг Цэрэнпунцаг гишүүн чуулган дээр уншина гэдгийг хэлье.

Дараагийн асуудалдаа оръё. **Ажлын хэсэг байгуулах.** Бүрэлдэхүүнийг надтай зөвшилцөж байгаад дараа нь гаргая. Одоо бол бүрэлдэхүүн ярих боломжгүй байгаа.

Монгол Улсын Их Хурлын 2021 оны 01 дүгээр сарын 29-ны өдөр баталсан Банкны тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай хуулийг дагаж мөрдөх журмын тухай хуулиудын хэрэгжилтийг шалгах, дүгнэлт гаргах ажлын хэсэг байгуулах тухай Байнгын хорооны ажлын хэсгийг Хүрэлбаатар гишүүнээр ахалъя гэсэн саналыг Байнгын хорооны зүгээс гаргаж байна. Санал хураалт. Өөр саналтай гишүүн байвал харин хэлж болно. Хүрэлбаатар гишүүнээр болгоё гэдэг санал хураалт явуулж байна. Санал хураалт явуулъя. Ажлын хэсгийн даргаар. Бэлтгэгдээгүй асуудал учраас нарийн үг өгүүлбэр нь сая гэнэт орж ирж байгаа учраас. Сүүлд нь засъя даргаа. Тэгэхгүй бол гэнэт юм болохоор. 9 гишүүн зөвшөөрч энэ асуудал дэмжигдлээ.

Дараагийн асуудалд оръё. Чөлөөт бүсийн асуудлаар Шадар сайд хуралтай байгаа юм байна. Тийм учраас Чөлөөт бүсээ түр хойшлуулаад **Далай ашиглах тухай хуулийн шинэчилсэн найруулга болон хамт өргөн мэдүүлсэн хуулийн төслүүдийн анхны хэлэлцүүлгийг явуулж эхэлье.**

Ажлын хэсгийг оруулъя. Шижирээ ажлын хэсгийг оруулаарай. Далай ашиглах тухай хууль.Төслийн Байнгын хорооны болон чуулганы нэгдсэн хуралдааны анхны хэлэлцүүлэгт бэлтгэсэн талаарх ажлын хэсгийг танилцуулгыг ажлын хэсгийн ахлагч, Улсын Их Хурлын гишүүн Б.Энх-Амгалан танилцуулна. Энх-Амгалан гишүүний микрофоныг өгье.

**Б.Энх-Амгалан:** Улсын Их Хурлаас Далай ашиглах тухай хуулийг анх 1999 онд батлан мөрдөж эхэлснээс хойш 2007 онд нэг удаагийн нэмлт, өөрчлөлтийг оруулсан байна. Засгийн газрын үйл ажиллагааны хөтөлбөрийг хэрэгжүүлэх арга хэмжээний төлөвлөгөө Монгол Улсын хууль тогтоомжийг боловсронгуй болгох үндсэн чиглэл, Засгийн газрын 2018 оны төлөвлөгөө батлах тухай 201 дүгээр тогтоолоор батлагдсан Олон улсын далайн байгууллагаас хийсэн аудитын зөвлөмжийн дагуу Монгол Улсын нэгдэн орсон далай салбарын гэрээ, конвенцыг хэрэгжүүлэх төлөвлөгөөний дагуу далай ашиглах тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгын төслийн боловсрууллаа.

Олон улсын Далайн байгууллагаас хийсэн аудитын дүгнэлтээр Монгол Улс далайн салбарын хууль, эрх зүйн орчныг боловсронгуй болгох, олон улсын гэрээ конвецод заасан зайлшгүй биелүүлэх хэм хэмжээг үндэсний хууль тогтоомжид тусгах, бүртгэлтэй хөлөг онгоцны буюу далбааны эзэн улсын хяналтын механизмыг бүрдүүлэх зэрэг зөвлөмж өгсөн бөгөөд эдгээр зөвлөмжийг судлан хууль тогтоомжийн тухай хуульд нийцүүлэн хуулийн төслийг боловсруулаад байна.

Одоогийн хүчин төгөлдөр мөрдөгдөж байгаа Далай ашиглах тухай хуульд 5 бүлэг, 22 зүйл заалттай бөгөөд хөлөг онгоцны бүртгэл, далай ашиглах үйл ажиллагаа хөлөг онгоц болон түүний багийн гишүүдэд тавих шаардлага, техникийн үзлэг шалгалт зэргийг ерөнхийлөн тусгасан далай дахь аюулгүй байдлыг хангах талаар зохицуулалт оруулаагүй, олон улсын гэрээ конвенцыг хэрэгуүүлэхтэй холбоотой зохицуулалтгүй хуулийн практикт хэрэглэх боломж бололцоо сул цаг үеэсээ хоцрогдмол байсан учраас энэ удаагийн шинэчилсэн найруулгын төслөөр Монгол Улсын нэгдэн орсон олон улсын гэрээ конвенцын шаардлага, олон улсын далайн байгууллага түүний аудитын шалгалтын мөрөөр гаргасан зөвлөмжийн дагуу хуулийн 50-аас дээш хувийн хэсэгт шаардлагатай нэмэлт өөрчлөлт оруулж байгаа тул хууль тогтоомжийн тухай хуулийн 25.1.2-т заасны дагуу Далай ашиглах тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгын төслийг боловсрууллаа.

Хуулийн төсөлд зарчмын шинжтэй дараах өөрчлөлтүүдийг тусгасан болно.

Нэг.Хөлөг онгоцны зориулалтаас хамаарсан олон улсын жишигт нийцүүлсэн шаардлагуудыг тусгаж өгсөн бөгөөд эдгээр шаардлагыг хангаж байгаа эсэхэд хяналт тавих эрх үүрэг бүхий далбааны эзэн улсын хяналтыг шинээр тусгаж өгсөн.

Хоёр.Хөлөг онгоцны техникийн үзлэг шалгалт гэж гэрчилгээжүүлэх үүрэг бүхий Монгол Улсаас хүлээн зөвшөөрөгдсөн олон улсын байгууллагатай хамтран ажиллах, тэдгээрийн үйл ажиллагаанд хяналт тавих томилохтой холбоотой зохицуулалтыг тусгалаа.

Гурав.Монгол Улсын хөлөг онгоцны бүртгэлд бүртгэгдсэн болон бүртгэгдэх хөлөг онгоцны баг, ахмадад тавигдах шаардлага ээлжийн ажиллагаа болон чиг үүргийг нарийвчлан олон улсын гэрээ конвенцод нийцүүлэн тусгасан.

Дөрөв. Монгол Улсын нэгдэн орсон олон улсын гэрээ конвенцыг хэрэгжүүлэх хууль тогтоомж зөрчсөн этгээдэд хүлээлгэх хариуцлагын тогтолцоог тусгаж хуулийн практикт хэрэгжих нөхцөлийг бүрдүүлж өгсөн.

Хуулийн төсөл батлагдсанаар ач холбогдолтой гэж үзэж байна. Дараах ач холбогдлыг дурдвал.

Нэг.Далай ашиглах үйл ажиллагааг олон улсын жишигт нийцүүлснээр Монгол Улс олон улсын далайн байгууллагын гишүүн орны үүргээ биелүүлж, олон улсын гэрээ конвенц бүрэн хэрэгжих боломж бүрдэнэ.

Хоёр.Хөлөг онгоцны бүртгэлийн үйл ажиллагаанд оролцогч талууд болох хөлөг онгоцны эзэмшигч далбааны эзэн улсын хянан шалгагч, хүлээн зөвшөөрөгдсөн байгууллагын хоорондын уялдаа холбоо, хамтын ажиллагаа сайжирснаар хөлөг онгоцны бүртгэлийн үйл ажиллагаа чанаржих, далбааны эзэн улсын хяналт сайжрах ач холбогдолтой.

Гурав. Зөрчлийн тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулсанаар хууль тогтоомжийг зөрчсөн этгээдэд хүлээлгэх хариуцлагын тогтолцооны эрх зүйн орчин бүрэлдэх ач холбогдолтой юм. Далай ашиглах тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгын төсөлтэй уялдуулан Зөрчлийн тухай хуульд нэмэлт оруулах тухай, Зөрчил хянан шийдвэрлэх тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай, Улсын тэмдэгтийн хураамжийн тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай болон Далай ашиглах тухай хууль хүчингүй болсонд тооцох тухай хуулийн төслийг тус тус өргөн барилаа. Хэлэлцэн шийдвэрлэж өгнө үү.

**Ж.Ганбаатар:** Энх-Амгалан даргад баярлалаа. Ажлын хэсгийн танилцуулгатай холбогдуулан асуулт асуух Их Хурлын гишүүд нэрсээ өгөхийг хүсье. Булгантуяа гишүүнээр тасаллаа. Би бас асуулттай байгаа гэдгээ хэлье.

Ажлын хэсгийг танилцуулъя. Батболд Зам, тээврийн хөгжлийн яамны Төрийн нарийн бичгийн дарга, Жавхлан Төмөр зам, далайн тээврийн бодлогын хэрэгжилтийг зохицуулах газрын дарга, Зам, тээврийн хөгжлийн яамны хуулийн хэлстийн ахлах шинжээч Мяндасмаа, Алтан-Од Далайн захиргаа, хөлөг онгоцны бүртгэлийн албаны ахлах мэргэжилтэн, Сайд төмөр замын асуудалтай холбоотой хуралтай байгаа юм байна. Удахгүй хурлаа дуусгаад хүрч ирнэ гэсэн байна. Хүрэлбаатар гишүүн асуултаа асууя.

**Ч.Хүрэлбаатар:** Би 2 асуулт асууя. Эхний асуулт нь бол. Монгол Улсын далбаатай усан онгоцнууд энд тэнд зөрчил гаргадаг. Гарч байсан. Үүнтэй л холбоотой юм асуух гэсэн юм. Монгол Улсын далбаатай хөлөг онгоц явж байгаад зөрчил гаргахаар Монгол Улсад нь өөрт нь ямар хариуцлага оногдуулдаг юм. Лав өнгөрсөн хугацаанд Хойд Солонгосын туг далбаатай явж байгаад ийм тийм зөрчил гаргалаа гээд байдаг. Яг Монгол Улсын хувьд тэр дээр нь авч хэрэгжүүлсэн Монгол Улсын хувьд анхааруулсан ямар арга хэмжээнүүд байдаг юм. Энийг мэдэх гэсэн юм.

Хоёрдугаарт, Ер нь Монгол төрийн далбаатай усан онгоцнууд нийтдээ хэчнээн зөрчил гаргасан юм ер нь өмнөх бүх хугацаанд. Тэр бүх зөрчлүүдийг яаж шийдэж байсан юм бэ.

Гурав дахь асуулт бол ер нь Монгол улсад энэ хуулийн давуу тал гэж юу байна. Мэдээж далайд гарцгүй орны хувьд бол чухал боломж, энэ боломжийг бид нар ер нь хэр ашигласан бэ. Яаж ашиглавал бидэнд илүү байх вэ гэдэг чиглэлээр та нар саналаа хэлээч. Тэгээд энэтэй холбоотой ямар хуулийн, хуульд ямар заалтууд өөрчлөлт орж болох вэ. Одоогоор миний ойлгож байгаагаар бол тэнд нэг дарга очдог. Тэгээд тэр хүний амьдрал тэндээ болоод л тэгээд өнгөрч байна гэж л ойлгогдохоор байгаа шүү дээ. Түүнээс биш далайд гарцгүй Монгол Улсын хувьд үнэхээр ийм зүйлээр бид нарын тээвэрлэлтэд нөлөө үзүүлсэн эсвэл тээвэрлэгдэж байгаа бараа ачааны үнэ тариф ингэж буурсан, Монголд голлож явдаг компаниудын ингэж нөлөө үзүүлсэн гэдэг ийм судалгаанууд байна уу. Энийг л тодруулах гэсэн юм.

**Ж.Ганбаатар:** Хэн хариулах вэ.Ажлын хэсгийн ахлагч Энх-Амгалан гишүүний микрофон өгье.

**Б.Энх-Амгалан:** Хүрэлбаатар гишүүний асуултад хариулъя. Нэмээд Төрийн нарийн хариулаарай. Монгол Улсын далбаатай хөлөг онгоц зөрчил гаргадаг. Энэ нь Монгол Улсад ямар хор холбогдолтой вэ. Цаашдаа энэ дээр ямар арга хэмжээ авсан бэ гэдэг нэгдүгээр асуулт байна.

Ийм зөрчлүүд гардаг. Энэ дээр бол өмнө нь Хойд Солонгосын далбаа мандуулсан онгоц явж байсан гэдэг бол худлаа мэдээлэл. Энийг саарал жагсаалтны үед бид нар энэ асуудлаар гарч ирээд Хууль зүйн яам манайх хамтарч шалгаад Сингапурын далайд Хойд Солонгосын биш Өмнөд Солонгосын хөлөг онгоцих далайн эрэг рүү ирж болохгүй учраас хүнд даацын онгоц их далайд зогсож байгаад наанаас нь жижиг онгоцоор очиж ачаа бараагаа зөөсөн ийм тохиолдол байдаг. Энийг бол Канадын болон Австралийн хяналтын байгууллагууд эндээс бас хууль бус ачаа зөөсөн байх магадлалтай гэдэг хардалт явсан. Энэний талаар тайлбар ирсэн учраас энэ бол Монголын талаас тийм асуудал болоогүй ийм нөхцөл байдал байгаа юм. Ер нь бол зөрчил, дутагдал гарч байгаа. Тэгэхдээ энэ дээр яадаг вэ гэхээр далайд гарцгүй орнууд төрийн далбаагаа хөх далайд мандуулах эрх гэдэг энэ ажлынхаа хүрээнд явдаг учраас энэ эрхийг эдэлж байгаа улсууд бол тухайн явж байгаа онгоцны эзэмшигч улсын тээвэрлэж байгаа бараа бүтээгдэхүүн, онгоцны капитан болоод онгоцны баг бүрэлдэхүүн энэ бүх зүйлүүд дээр ямар нэгэн асуудал гарахад Монгол Улсад бол хариуцлага хүлээх эрх зүйн тогтолцоо нь конвенцоор байхгүй.

Тийм учраам манайх яах ёстой вэ гэхээр ганцхан үүрэгтэй. Тэр нь тухайн зөрчил гарсан газарт нь мэдээллэх үүрэгтэй. Манайх ийм ийм онгоцонд тэдэн сарын тэдний өдөр ийм бүртгэлийг өгсөн нь үнэн. Үүний дагуу та бүхэн шалгаж үзээд холбогдох хариуцлагыг тооцох ёстой гэдгийг хэлдэг. Түүнээс Монгол Улсад бол олон удаа давтагдвал энэ асуудалтай, олон удаа давтагдахгүй ганц нэг болж байгаа асуудал дээр бол зөвхөн далбаагаа ашиглуулж байгаа улсын хувьд бол давуу эрхтэй гэдгийг хэлье.

Гурав дахь асуудал байна. Энэ далбаа мандуулсны давуу тал нь юу юм бэ. Бид нар яаж ашигладаг юм бэ гэж. Монгол Улс 38 олон улсын далайн гэрээ конвенцод нэгдэн орсон. Олон улсын далайн байгууллагын гишүүн орон олон улсын далайн байгууллагын хуралд жил болгон оролцдог ийм улс. Тийм учраас Монгол Улс бол хөх далайд бусад орны нэгэн адил эрдэм шинжилгээний судалгаа явуулах, загас агнуур явуулах, аялал жуулчлал явуулах мөн далайн баялагаасаа ашиглах боломж нь нээлттэй. Гагцхүү бид нар 1999 оныхоо хуульд ерөнхий заасан учраас энийг ашиглах бололцоо боломж байдаггүй байсан. Энийг нарийвчилж ашиглах бололцоо, боломжийг нээж байгаа юм.

Бидний хувьд нэг л зүйл байгаа. Тэр нь юу юм гэхээр Монгол Улс олон улсын далайн харилцаанд энэ далайн тухай хуулиараа дамжуулж оролцож байгаа юм. Энэ олон улсын далайн харилцаанд оролцоод цаашдаа Монгол Улс өөрийн далбаатай, өөрийн онгоцтой, өөрийн гэсэн далайн боловсон хүчинтэй болох, их далайд өөрийн гэсэн тээвэр хийх бололцоо боломжоо олж авах, ийм бололцоо боломжуудыг олж авах гэж үзэж байгаа юм. Одоо бид нар зөвхөн далайд гарцгүй орнууд төрийн далбаагаа хөх далайд мандуулах эрхийг бусад орнуудад бусад орны нэгэн адил олгож байгаа учраас эндээс хураамж авч л энэ харилцаанд оролцож явж байгаа гэдгийг онцлъё. Нэмээд Төрийн нарийн хариулаарай.

**Ж.Ганбаатар:** Та шууд тодруулах уу. Би уг нь энэ хурлыг ахлаж байгаа л даа. Таны ахалдаг хурал дууссан гэж ойлгож байгаа. 3 номерийн микрофон 2 минут хариулъя. Тодорхой хариулна шүү.

**С.Батболд:** Хүрэлбаатар гишүүний асуултад хариулъя. Нийтдээ 2003 оноос хойш Монгол Улсын хөлөг онгоцны бүртгэлд 4000 гаруй онгоц бүртгэгдсэн. Энэ дээр Монголд бүртгэгдсэн хөлөг онгоцноос 20 орчим зөрчил бүртгэгдсэн байдаг. Зөрчлийн хувьд шийдвэрлэх асуудлыг сая Энх-Амгалан гишүүн ярилаа. Яг тэр эргийн орчим явж байдаг бол энэ зөрчлийн асуудлыг тэр эргийн улсад мэдэгддэг. Эргийн улс шийддэг. Эдгээр эргийн улсын харьяанаас гараад явсан яг одоо далайд явж байгаа тохиолдолд аль нэг ойролцоо улс руу бид нар хандаж болно. Эсвэл Монгол Улсын хуулиар арга хэмжээ авах зохицуулалттай байгаа.

**Ж.Ганбаатар:** Хүрэлбаатар гишүүн тодруулъя.1 минут.

**X.Хүрэлбаатар:** Тэгэхээр манай хувийн хэвшлийнхэн жишээлбэл, далайн тээвэр эрхэлж болох уу. Нэгдүгээрт,

Хоёрдугаарт, Монголын хувийн хэвшлийнхэн далайд төрийн далбаатай онгоцоор загас агнуур эрхэлж болох уу. Энэ хуулийн өөрчлөлтүүдээр. Тээвэр хийж болох уу манай хувийн хэвшлийнхэн. Тэгвэл энэ өөрчлөлтөөр хувийн хэвшлийнхэнд боломж гаргах, манай Монгол руу орж ирж байгаа тээвэрлэлт, ачаа тээвэр ирэх гэж бараг 80 жил болж байна шүү дээ. Тэгэхээр тийм боломжууд гарах боломж болж байгаа юу гэдгийг.

**Ж.Ганбаатар:** Хэн хариулах вэ. 3 номер. Оршилгүй хариулахгүй бол 1 минут шүү дэгээрээ. Хурдан хариулна шүү.

**С.Батболд:** Хүрэлбаатар гишүүний асуултад хариулъя.Хуулиар бид нар яг саяны асуудлуудыг нээж өгч байгаа. Монгол Улсын иргэн, аж ахуйн нэгж зөвхөн бид далбаа ашиглуулдаг байсан бол одоо загас агнуур хийж болно, зөвшөөрөл олгох тухай бид нар энэ дээр зохицуулалт оруулсан байгаа.

Мөн ашигт малтмал, далай судлал гэсэн энэ салбарууд руу орох боломжтой. Өнөөдрийн байдлаар манай далайн захиргаанд бүртгэгдсэн онгоцууд дотроос нэг онгоц Монгол Улсын иргэний эзэмшилд байдаг онгоц бүртгэгдсэн байгаа. Сингапуртаа бол бид нар цаашдаа тээвэр хийх хамтарсан компани байгуулсан байдаг. Харамсалтай нь одоогоор үйл ажиллагаа идэвхтэй явуулахгүй байгаа. Тэгэхээр энэ бүгд бид нар нэлээн нээлттэй болж байгаа. Тээвэр хийж болно, загас агнуур хийж болно, баялаг олборлож, ашиглаж болно. Энэ бүгд нээлттэй болж байгаа.

**Ж.Ганбаатар:** Тэр чинь зөвшөөрөгдсөн биз дээ. Учиргүй улсын юу руу орж болохгүй байх л даа. Цэрэнпунцаг гишүүн асуултаа асууя.

**Ц.Цэрэнпунцаг:** 3 асуулт байна. Эхнийх нь бараг Хүрэлбаатар гишүүний асуулттай давхацчихлаа. 4000 гаран онгоц бүтргэгдсэн гэж байна. 1999 онд хууль батлагдснаас хойш. Эндээс ордог ашиг орлого нь ямар байдаг вэ. Нууц биш бол.

Хоёрдугаарт. Хуульд өөрчлөлт оруулснаар эдийн засагт ямар үр өгөөж гарах юм. Одоо байгаагаасаа тооцоо хийсэн судалгаа юм байна уу.

Гуравдугаарт, шүүмжлэл дагуулаад байдаг асуудал байдаг шүү дээ. Сингапурт байдаг юм уу төлөөлөгчийн газар нь одоо байдаг юм уу. Энд хэдэн хүн ажилдаг.Тэр нь голдуу дарга цэрэг нарын хамаатан садан байдаг гээд. Энэ ямар хүмүүс хаана ямар хүмүүс ажилладаг юм. Оффис нь хаана байдаг юм бол.

**Ж.Ганбаатар:** Хэн хариулах юм. Ажлын хэсгийн ахлагч Энх-Амгалан гишүүн.

**Б.Энх-Амгалан:** Цэрэнпунцаг гишүүний асуултад хариулъя. Энэ хууль гарснаар бид нар яг одоогоор эдийн засгийн томоохон үр ашиг гэж харахгүй байгаа. Монгол Улсын нэр хүндийг хөх далайд өргөх, цаашдаа далайн тээвэрт Монгол Улс оролцох бололцоо боломжийг бүрдүүлэх, нэгдэн орсон олон улсын гэрээ конвенцынхоо үүргийг биелүүлэх ийм бололцоо боломжийг энэ хууль олгож байгаа юм. Давхар Монголын далбааг тээж яваа тэр онгоцны бүртгэл болоод хяналт шалгалтыг сайжруулах далайн боловсон хүчнийг бэлтгэх ийм боломжуудыг энэ хуулиар нээж өгч байгаа гэж ойлгох хэрэгтэй.

Үр ашгийн хувьд төдийлөн үр ашигтай биш. Жилд 1.300-1.700 мянган доллор л олдог. Тэр нь үйл ажиллагааныхаа зардалд эргээд зарагддаг. Одоо бол энэ мөнгө шууд улсын төсөвт орохоор төсөвлөж байгаа. Хуулиараа бол ийм юм. Өмнө нь Сингапурт төлөөлөгчийн газар ажиллаж байсан. Энэ төлөөлөгчийн газар татан буугдсан. Энэ бол 4 хүнтэй ажиллаж байсан ийм байгууллага. Энэ байгууллагыг татн буулгасан. Одоо бол Монгол Улс өөрийнхөө нутаг дэвсгэр дээрээс бүртгэлээ хийнэ. Угаасаа далбааны эзэн улс өөрийнхөө нутаг дэвсгэр дээрээс бүртгэлийг хийх олон улсын конвенцтой. Үүний дагуу бүртгэлээ хийнэ. Мөн зайны бүртгэлийг манайх хийнэ. Зайнаас хяналт тавих ажлаа манайх хийх ийм үйл ажиллагаануудыг эндээс явуулах юм. Хамгийн гол нь тэр онгоцуудыг Монгол Улсад бүртгэлжүүлэх ёстой. Монгол Улсын хууль тогтоомж энэ хуулийнхаа асуудлуудыг бид нар тэр нөхдүүдэд өгнө. Ямар шаардлага хэрэгцээ тавигдаж байж Монгол Улсын далбааг зүүх эрхтэй болох юм бэ гэдэг энэ асуудлуудыг нэлээн нарийн хийж өгөхөөр хуульд тусгагдсан байгаа гэдгийг хэлье. Нэмж хариулах зүйл байвал Төрийн нарийн хариулаарай.

**Ж.Ганбаатар:** Цэрэнпунцаг гишүүн тодруулъя.

**Ц.Цэрэнпунцаг:** Энэ хууль гарахаар энэтэй холбоотой бүтэцхийгдэх юм уу. Яах юм. Одоо байгаа бүтцээрээ явах юм уу. Зардал нэмэгдэх юм байгаа юу.

**Ж.Ганбаатар:** Цэрэнпунцаг гишүүн эдийн засгийн үр өгөөж, өмнөх хуулиасаа яаж нэмэгдсэн бэ гэдгийг нэмж хариулаарай. 3 номер. Бүтэц нэмэгдэх юм уу. Яам дээрээ ирсэн юм шиг байна тийм үү. Наадах чинь газар болж байгаа юм уу, хэлтэс болж байгаа юм уу. Хүний тоо нэмэгдэж байгаа юм уу гээд тэрийг хариулаарай.

**С.Батболд:** Цэрэнпунцаг гишүүний асуултад хариулъя. Одоо бол Далайн захиргаа гээд төрийн өмчит үйлдвэрийн газар энэ бүртгэлийг явуулж байгаа. Энэ нь шинэ хуулиар бол яамны доторх нэгж болж орж байгаа. Ийм тусдаа төрийн өмчит үйлдвэрийн газар байхгүй. Одоо бол манайд төмөр замын газар дотор яг энэ асуудлыг хариуцсан 4 хүнтэй хэлтэс байгаа. Энэ хэлтэс цаашаа өргөжөөд тодорхой хэмжээгээр өдий дайны хүмүүс нэмэгдэх байх. Ийм байдалтай явж байгаа.

**Ж.Ганбаатар:** Өдий дайны гэдэг нь 4-ийг хэлж байгаа юм байна тийм үү. 4 дээр 4 нэмнэ гэж байгаа юм байна. Аль аймгийн хэлээр яриад байна. Цэрэнпунцаг гишүүн болсон уу. Баттөмөр гишүүн асуултаа асууя.

**Б.Баттөмөр:** Монгол Улс нь далайд гарцгүй улсуудын далбаагаа мандуулах тухай 29 конвенцод элссэн байдаг. 2016 оны аудитын шалгалтаар далайн эзэн улсын хяналтын механизмыг бүрдүүлэх шаардлагатай гэсэн ийм зөвлөмж гарсан байдаг. Энэ чиглэлээр юу хийгдэж байна гэсэн нэг асуулт байна.

Мөн аливаа улсын далбаа дор үйл ажиллагаа явуулах хөлөг онгоцны хувьд захиргаа нь тухай улсын Засгийн газар байна гэсэн ийм заалт байдаг. Надад хэд хэдэн асуулт байна. Гэхдээ Цэрэнпунцаг гишүүн, Хүрэлбаатар сайдын асуусан асуулттай давхцаж байна л даа. Тэгэхээр Монгол Улсын далбаа мануулсан 4000 орчим онгоц байна гэж ойлгож болох уу. Сая хариултаас тэгж ойлголоо.

Хоёр дахь асуудал бол энэ жилийн орлого нь 1.3-1.7 сая доллар гэж ойлгож болох уу гэсэн 2 асуулт байна.

Далайн захиргаа нь төрийн өмчит үйлдвэрийн газарт хамаарахгүй байгаа шалтгаан нь хуулийн шинэчлэлээр статус нь яаж хуульчлагдаж байна. Монголын далбааг мандуулсан хөлөг онгоц далайд явуулсан үйл ажиллагааны тайлан тухайлбал, тээвэр хийсэн, загас агнасан, шинжлэх ухааны судалгаа хийсэн тайланг манайд ирүүлдэг үү. Далайн хуулийг Монгол Улсын эдийн засагт ач холбогдлоо өгөх ямар асуудлуудыг хөндөж гаргасан бэ. Хөлөг онгоц түрээслэн далайн тээвэрт оролцох ямар боломжууд байна. Эдийн засгийн үр өгөөжийг нэмэгдүүлэх, Монгол Улсад ашигтай байдлаар шийдэх чиглэлээр энэ хуулийн төсөлд юу оруулж ирэв гэсэн асуултуудад хариулт авъя.

**Ж.Ганбаатар:** 2 номер. Дарахгүй хүлээж бай. 2 нь ажиллахгүй юу. 1 номер.

**Д.Жавхлан:** Баттөмөр гишүүний асуултад хариулъя. Монгол Улсын буюу далбааны эзэн улсын хяналтын механизмыг юу хийхээр оруулж ирсэн бэ гэж байна. Энэ дээр бол маш тодорхой бид нар далбааны эзэн улсын хяналт гэдэг бүхэл бүтэн бүлгээр нь оруулж ирсэн. Дээрээс нь Монгол Улсын хөлөг онгоцны бүртгэлд бүртгэгдэх, далай ашиглах үйл ажиллагаанд оролцох хөлөг онгоцны техникийн хяналтыг хэн тавих вэ. Техникийн хяналтад техникийн хувьд шаардагдах minimum шаардлагуудыг энэ хуульдаа тусгаад өгсөн байгаа. Олон улсын гэрээ конвенцод нийцүүлээд аудитын зөвлөмжөөс өгсөн зөвлөмжийн дагуу.

Түрүүчийн таны асуусан олон улсын нэгдэн орсон гэрээ конвенцоор бол захиргаа гэдэг нь тухайн улсын хөлөг онгоцны далбааны эзэн улс нь Засгийн газар байна гэдгээр заасан байдаг.

Тэгэхээр 4000 онгоц гэдэг маань өөрөө тооны хувьд 2003 оноос 2021 оны хоорондох тоог хэлж байгаа юм. Яг өнөөдрийн байдлаар Монгол Улсын хөлөг онгоцны бүртгэлд 25 орны 182 хөлөг онгоц бүртгэлтэй явж байгаа. Их далайд аялаж байгаа. Статусын хувьд бол далайн захиргааны төрийн өмчит үйлдвэрийн газрын статусыг төрийн захиргааны төв байгууллагын бүтцэд байхаар оруулж ирж байгаа нь өөрөө таны түрүүн хэлдэг захиргаа нь өөрөө Засгийн газар байна гэдэг конвенцын заалттай нийцээд шууд Засгийн газрын гишүүн нь өөрөө энэ асуудлыг хариуцаж явахаар хуулийн төсөлд тусгагдсан байгаа. Эдийн засгийн үр өгөөж өгөх талаас нь бид нар ашиг тооцоо дээр нь яасангүй. Зөвхөн ер нь Монгол Улс хөлөг онгоцдоо далбааны эзэн улсын хяналтаа хэрхэн хэрэгжүүлэх вэ гэдэг тал дээрээс нь маш их анхаарал хандуулж энэ хуульдаа оруулж өгсөн байгаа.

**Ж.Ганбаатар:** Ажлын хэсгийн ахлагчнэмэлт хариулт 2 минут шүү.

**Б.Энх-Амгалан:** Баттөмөр гишүүний асуултад нэмж хариулъя. Олон улсын далайн байгууллага та зөв хэллээ. Манайд зөвлөмж өгсөн. Энэ бол танайх өөрийн дотоодын хууль тогтоомждоо нэмэлт, өөрчлөлт оруул. Хариуцлагыг нэлээн тодорхой болго гэдэг ийм чиглэлүүд өгсөн. Мөн олон улсын гэрээ конвенцоор хүлээсэн үүргийнхээ хэрэгжилтийг хангахад энэ хуулийн зохицуулалт хий гэсэн учраас бид нар энэ хуулийн нэмэлт өөрчлөлтийг нэгдүгээрт оруулж ирж байгаа. Нэг ёсондоо Монгол Улс хяналт шалгалтаа нэлээн нарийсгаж байгаа юм гэсэн үг. Хариуцлагыг тодорхой болгож байгаа гэсэн үг.

Хоёрдугаарт бол Монгол Улсын Засгийн газар яг энд бүрэн хариуцлага хүлээдэг учраас төрийн захиргааны төв байгууллага буюу Далайн захиргааны асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллага Монгол Улсын далайн үйл ажиллагааг явуулна гэж байгаа. Өмнө нь улсын үйлдвэрийн газар явуулж байсан. Энэ бол хариуцлага хүлээхгүй учраас энийг явуулна гэж байгаа юм. Цаашдаа бид нар далайд ямар асуудлууд хийх гэж байгаа вэ гэхээр 36.1 дээр нээж өгсөн. Энэ болохоор хөлөг онгоцоор далайд тээвэр хийх. Баялаг хайх, ашиглах, олборлох, загас агнах, далайн шинжлэх ухааны судалгаа хийх зэрэг далайн үйл ажиллагааг олон улсын эрх бүхий байгууллагаас олгосон зөвшөөрөл эсвэл Засгийн газар хоорондын хэлэлцээрийн үндсэн дээр олон улсын гэрээнд нийцүүлэн Далайн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллага явуулна гэж байгаа юм.

Өмнө нь манайх яг энэ чиглэлээр ашиг орлого олсон нэг ч юм байдаггүй юм байна лээ. Зөвхөн далбаагаа ашиглуулдаг, тэгээд тэрнийхээ хурамжийг авдаг. Тэр нь 1.2-1.5 сая мянган доллар. Энэ нь бол эргээд орлогоороо зарлагаа нөхөөд явчихдаг ийм л нөхцөл байдал байгаа юм.

**Ж.Ганбаатар:** Болсон уу. Батлут гишүүн асуултаа асууя.

**Д.Батлут:** Та бүхнийхээ энэ өдрийн амгаланг айлтгая. Гишүүдийн асуулттай давхцаж байна. Нэг асуулт байна. Түрүүн Хүрэлбаатар гишүүн далайн тээвэр хийж байгаа манай Монгол Улсын төрийн далбаатай хөлөг онгоц хил зөрчсөн наймаа хийсэн нөхцөлд Монгол Улсад ямар эрсдэл үүрэх вэ гэдэг талаас нь асуусан. Тэгвэл тэр далайн тээвэрлэгчтэй холбоотой ямар эрх зүйн зохицуулалтаар арга хэмжээ авдаг юм бэ. Монгол Улсад ийм хууль эрх зүйн тогтолцоо бүрдсэн үү. Нэгдүгээрт,

Хоёрдугаарт, Монгол Улсын төрийн далбаа тавьж далайд зорчиж байгаа, тээвэр хийж байгаа усан онгоцнуудыг ямар байдлаар энэ эрхийг олгодог юм. Шалгуур тавьдаг юм уу, үгүй юм уу. Шалгаруулалтыг хэн хийдэг юм бэ. Үүнтэй холбоотой улс орны эрх ашгаас авхуулаад харилцан хамаарсан эрх үүргийг яаж зохицуулж байгаа вэ гэдэг талаар хариулт авъя. Түрүүн бас хэлсэн нэлээн олон зөрчлүүд гардаг, хил дамнасан хууль бус худалдаа наймаатай холбоотой, бараа таваартай холбоотой асуудлууд үүсдэг байсан. Ингэснээсээ болоод Монгол Улсын саарал жагсаалтад оруулах нөхцөл байдал үүсдэг гээд олон зүйлүүд ярьж байгаа. Тэгэхээр үүнтэй холбоотой Монгол Улс өөрөө ямар арга хэмжээ аваад байгаа юм. Энэ далайн хөлөг онгоцуудыг Монгол Улсын төрийн далбаатай аялуулах эрхийг олгохдоо ямар шаардлага тавьдаг, хэрхэн шалгаруулж олгодог вэ гэдэг дээр хариул авах гэсэн юм. Баярлалаа.

**Ж.Ганбаатар:** Ажлын хэсгийн ахлагч Б.Энх-Амгалан гишүүн, гишүүний асуултад хариулъя.

**Б.Энх-Амгалан:** Батлут гишүүний асуултад хариулъя.Монгол Улс олон улсын далайн тээврийн 39 гаруй конвенцод нэгдэн орсон. Эндээс заавал биелүүлэх шаардлагатай 5 конвенц бий. Энэ дотор бол далай ашилах тухай хууль болон далайн салбарын олон улсын гэрээ конвенцийг зөрчсөн нөхцөлд яах вэ гэдэг ийм заалтыг оруулж ирсэн. Нийтдээ далай ашиглах үйл явцад гарсан 2000 гаруй зөрчил дутагдал байдаг юм байна. Үүнээс бид нар багцлаад 16-г нь оруулж ирсэн байгаа. Тэгээд яг энэ бол олон улсын конвенцод заагдсан 16 баталгаажуулалтын иж бүрдэл баримтууд. Энэ баримтыг бүрдүүлсэн нөхцөлд Монгол Улс далбаагаа тухайн онгоц дээр ашиглуулах, зүүж өгөх ийм үйл ажиллагааг явуулна гэж байгаа юм. Энэ 16-г зарчмын зөрүүтэй саналууд явахаар явах байх. Энэ зүйлүүдийг бид нар багцлаад энэ дээр оруулсан. Цаашлаад яг тухайн онгоцны эзэмшигч улс бол яг энэ бүх олон улсын гэрээ конвенцод заасан тэр журмуудыг хангасан нөхцөлд манай далбааг ашиглах бололцоотой болж байгаа юм. Дээр нь бид нар энэ хуулийг шинэчлээд гаргачихаар энэ хуулиа тэд нарт өгөх юм байгаа юм. Ийм ийм хууль манай юм зөрчвөл гарна шүү. Та нар олон улсын байгууллагын буюу олон улсын далайн конвенцоор хүлээсэн үүргээрээ нэг хариуцлага хүлээнэ. Давхар Монгол Улсын хууль зөрчснийхөө хувьд дахиад хариуцлага хүлээнэ гэдэг юмыг энэ дээр өгч байгаа. Өмнө нь бол бид нар тухайн онгоцны гэрээг цуцлаад орхидог байсан. Цаашаа хариуцлага байхгүй. Танайхтай ажиллахгүй гээд орхидог. Одоо бол бид нар араас нь хөөцөлдөж очоод чи хэдийгээр олон улсын конвенцоор хариуцлага хүлээгээд торгуулиа төлөөд олон улсын конвенцынхоо дагуу тухайн улсын хуулийн хариуцлага хүлээдэг байж дээр нь Монгол Улсын эрүүгийн хууль болоод бусад холбогдох хууль тогтоомжийг зөрчсөн учраас хариуцлага хүлээнэ гэдэг юмыг давхар явуулж байгаа учраас хариуцлага нь нэлээн өндөржиж өгч байгаа гэж тайлбарлая. Нэмэлт тайлбарыг Мяндасмаа 5 номер хийгээрэй.

**Ж.Ганбаатар:** 5 номер.1 минут.

**С.Мяндасмаа:** Тэгэхээр далайн олон улсын байгууллагын зөвлөмжид манай улсад хууль тогтоомжийн үндэсний хууль тогтоомжийн хариуцлагын талаар тусгахыг үүрэг болгосон байдаг. Энэ дагуу бид нар хуульдаа хариуцлагыг тусгасан байгаа. Мөн энэ далайн новигацийн аюулгүй байдлын эсрэг хууль бус үйлдлийг хориглох тухай конвенцод хэрвээ далайд эргийн улсаас хол явж байгаа бол энэ конвенцын дагуу шийдвэрлэнэ. Хэрвээ хууль тогтоомждоо заасан бол өөрийн улсын хууль тогтоомжоор шийдвэрлэх эрх нь нээлттэй байгаа. Тэгэхээр бид энэ хуульдаа далайн олон улсын байгууллагын өгсөн аудитын өгсөн зөвлөмжийн дагуу эхний ээлжид хариуцлагаа бол тусгаж өгсөн байгаа.

**Ж.Ганбаатар:** Батлут гишүүн 1 минут тодруулъя.

**Д.Батлут:** Хариуцлагатай холбоотой асуудлыг ойлголоо. Ямар ч байсан олон улсын гэрээ конвенцын дагуу хариуцлага хүлээхээс гадна Монгол Улсын эрүүгийн хуулийн дагуу хариуцлага хүлээх юм байна гэж ойлголоо. Монгол Улсын төрийн далбааг тавьж аялаж байгаа энэ усан онгоцуудыг ямар шаардлага тавьж Монгол Улсын нэрийн өмнөөс аялуулдаг болдог юм бэ. Энийг сонгон шалгаруулахдаа хаана, хэн ямар бүрэлдэхүүнээр сонгон шалгаруулалт хийдэг вэ гэдэг асуултад хариулт авмаар байна. Тэгэхээр энэ өөрөө сонгон шалгаруулалт хийгээд явна бас хариуцлагын асуудал байхгүй юу. Яагаад цаана нь эрсдэл гараад янз бүрийн асуудал үүслээ гэхэд энэ хариуцаж зохион байгуулсан, шалгаруулсан тэр хүмүүс нь ямхар хүмүүс байгаа вэ гээд цаашаа явах жишээтэй. Энэ чинь Монгол Улсын нэр хүндтэй холбоотой маш чухал асуудал учраас энэ дээр анхаарал тавих ёстой гэж харж байгаа. Энэ тал дээр хариулт өгөөч ээ.

**Ж.Ганбаатар:** 7 номер 1 минут хариулъя. Хүлээж бай. Асна.

**Б.Алтан-Од:** Батлут гишүүний асуултад хариулъя. Бид хөлөг онгоцны бүртгэлийг далайн захиргаа дээрээ хөлөг онгоцны бүртгэл, хяналтын алба гэж нэгждээ бүртгэлийн асуудлыг хариуцааж гүйцэтгэж байгаа. Хөлөг онгоц бүртгүүлэх, хүсэлт гаргасан тохиолдолд хөлөг онгоцны урьдын түүх болон бусад хамааралтай мэдээллийг цуглуулж тухайн онгоцыг бүртгэх эсэхийг шийдвэрлэдэг. Дээр нь олон улсад гарсан хориг арга хэмжээ бусад урьдын түүхийг шалгадаг платформ байдаг. Үүний дагуу бид нар гэрээтэй ажиллаж энэ платформ дээр уг хөлөг онгоцны мэдээллийг оруулаад мэдээллийнхээ дагуу шүүлт хийгээд боломжтой эсэхийг нь тодорхойлоод нэгж дээрээ шийдвэрлээд энэ онгоцыг бүртгэх эсэхийг шийддэг. Дээр нь бүртгүүлэх хүсэлт гаргасан хөлөг онгоц.../минут дуусав/

**Ж.Ганбаатар:** Минут чинь дууслаа. Минутдаа тааруулж хариулж суръя.Би асуулт асууя. 2 асуулт байна.

Нэгдүгээрт, далбааг яагаад манай далбааг ашигладаг юм. Яагаад өөрийнхөө далбааг ашиглаж болдоггүй юм. Давуу тал нь юу юм. Яагаад манайхыг ашиглах ёстой юм бэ. Усан онгоц, хөлөг онгоц чинь мэдээж нэг улсын харьяалалтай байгаа шүү дээ. Яагаад тэрийг ашиглахгүй манайхыг ашигладаг юм.

Хоёрдугаарт, манайх ямар нэгэн тооны хязгаарлалт ч юм уу тийм юм байна уу. Хүссэн болгонд нь өгөөд эсвэл ямар нэгэн байдлаар хязгаарлалт тавьдаг юм байна уу. Шаардалуудыг ойлголоо. Тэдээс илүү өгөхгүй гэсэн бодлого байна уу.

Гуравдугаарт, өмнө нь Хүрэлбаатар гишүүн асуусан. Өмнө нь хариуцлага хүлээж байсан тохиолдол ер нь байна уу. Тэр Хойд Солонгос гэдэг нь үгүй юм байна гэдгийг ойлголоо. Ямар нэгэн байдлаар манай далбаа ашиглаж байсан онгоц хууль зөрчөөд далбааны эзэн улс байна уу, эсвэл хөлөг онгоц ч байна уу. Ямар нэгэн байдлаар хариуцлага хүлээж байсан тохиолдол байна уу гэдгийг асууя.

Тэр хувийн компаниуд ашиглах боломжтой гэдэг дээр нь хэн шийдвэр гаргах юм. Танайх юм уу эсвэл далайн тээврийн газар гээд Сингапурт байдаг юм уу даа. Хэн яг тэр шийдвэрийг гаргаж зөвшөөрлийг олгож хувийн хэвшлийнхнийг боломж гаргаж өгөх юм. Ийм асуултууд байна.

3 номер.

**С.Батболд:** Ганбаатар гишүүний асуултад хариулъя. Бүх л улсууд далайг ашиглах эрх байгаа. Монгол Улсыг сонгодог шалтгаан нь мэдээж зах зээл дээр өрсөлдөөн байгаа. Энэ дээр агентуудаар дамжиж тэр агентууд зуучлалын үүрэг гүйцэтгэж хөлөг онгоцыг авч ирдэг. Тэрийн нь манай далайн захиргаа бүртгэж авч байгаа. Тэгэхээр энэ дээр цэвэр өрсөлдөөн, өөрсдийгөө сурталчилсан юм явж байгаа. Мэдээж манайхаас бас илүү онгоц авахын тулд тодорхой хэмжээний үнийн хөнгөлөлт байдаг. Ер нь далай дээр ковид-той холбоотой зарим улс бол бүртгэлийн хураамжаа тэглээд ч гэсэн явж байгаа. Энэ бол өрсөлдөөний зарчмаар явж байгаа.

Тооны хязгаар бол байхгүй. 2 дахь асуудал дээр. Энэ дээр бол нэгдүгээрт, цэргийн онгоц бид нар бүртгэхгүй.

Хоёрдугаарт, загас агнуурын онгоц бүртгэхгүй. Энэнээс бусад онгоцуудыг бүртгэнэ. Энэ хуулиаор бол 150 тонноос дээш даацтай онгоцыг бүртгэж авахаар заасан байгаа.

Гурав дахь асуудал дээр хариуцлага хүлээлгэж байсан тохиолдол байхгүй. Зарим зүйлүүд нотлогдоогүй асуудал байгаа.

Дөрөв дэх асуудал дээр, хуулинд энэ зөвшөөрлийг тухай асуудлыг хариуцсан төрийн захиргааны байгууллагатай зөвшилцөөд далайн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллага олгохоор заасан байгаа.

Жишээ нь, магадгүй далайд ашигт малтмалын хайгуул хийхээр байдаг юм бол Уул уурхайн яамтай зөвшилцөж манайх зөвшөөрөл олгоно. Загас агнуур байдаг бол Хөдөө аж ахуйн яамтай зөвшилцөж зөвшөөрөл олгоно гэх мэтчилэн ийм зохицуулалттай байгаа.

**Ж.Ганбаатар:** Ойлголоо. Би тодруулъя. Тэр эдийн засгийн утгаараа давуу байдалтай юм уу эсвэл тэр хөлөг онгоц чинь улсаасаа зөвшөөрөл авч чадахгүй, далбааг нь ашиглаж чадахгүй байж Монгол Улсын далбааг авч байна гэж ойлголоо. Улсынхаа стандартыг давахгүй байгаа юм уу, эсвэл улсынх нь татвар өндөр гээд байгаа юм уу. Өөрийнхөө улсын далбааг ашиглаахаар тэр хөлөг онгоц чинь өөрөө нэг улсын харьяалал байгаа шүү дээ. Нэг эзэн ч юм уу. Гэтэл тэр улс чинь өөрөө далбаагаа ашилуулъя гэхээр ямар шаардлагыг нь хангахгүй болохоор Монголын далбааг ашиглаад байгаа юм гэдгийг ойлгосонгүй. Тэрийг хариулж өгөхийг хүсье. Бусад асуулт дээр ойлголоо. Ирээдүйд загас агнуурыг хориглодог гэж байна. Монгол хүмүүс загас агнуурынхаа онгоцыг зөвшөөрөх юм байна гэж ойлголоо. Энийг тодруулаад хариулчихаарай. Монгол хүмүүс чинь дангаараа компаниуд бол чадахгүй байх л даа. Хамтарч л явах байх. Тэр дээр нь уян хатан байсан нь зөв байлгүй. Эдийн засгийн хувьд бол хараад. Хэн хариулах уу. 7 номер.

**Б.Алтан-Од:** Ганбаатар гишүүний асуултад хариулъя. Манай улсын бүртгэлийг яагаад бусад онгоцууд сонгож байна гэхээр манай улсын бүртгэлтэй хөлөг онгоц дээр гадны орны иргэншил харьяалалгүйгээр манай улсын бүртгэгдсэн хөлөг онгоц дээр ажиллах эрх үүсэж байгаа юм. Бусад бүртгэл хийдэг орнуудын хөлөг онгоцууд болохоор зөвхөн өөрийн иргэнээ л тухай онгоц дээрээ ажиллуулдаг учраас манайх тэр талаараа арай давуу, бусад орны мэргэжлийн ур чадвартай багийн гишүүдийг бид нар хүлээн зөвшөөрч өөрийнхөө онгоц дээр ажиллуулдаг гэсэн үг. Энэ утгаараа давуу талтай байгаа.

**Ж.Ганбаатар:** Ганцхан манай улс юм уу.

**Б.Алтан-Од:** бусад нээлттэй бүртгэл хийдэг бусад улсууд мөн адил яг энэ жишгээр.

**Ж.Ганбаатар:** Нэг л тийм учир дутагдалтай л юм байна. Булгантуяа гишүүн асуулт асууя.

**Х.Булгантуяа:** Танилцуулгатай танилцсан чинь ерөнхийдөө 50-аас дээш хувьд өөрчлөлт орж байгаа учраас нэмэлт өөрчлөлт биш нэлээн томоохон хэмжээний өөрчлөлт болж байна гэсэн. Тэгэхээр дөнгөж 2017 онд хамгийн сүүлийн өөрчлөлт нь орсон юм байна. Нэлээн томоохон яг ямар зайлшгүй өөрчлөлт орох хэрэгцээ шаардлага байгаа юм бэ. Нэгдүгээрт,

Хоёрдугаарт, дарга аа Эрээн дээр түмний ачаа яг таг гацчихсан, хамгийн гол тээвэр маань гацчихсан байхад хэдүүлээ далайн тээвэр яриад сууж байхаар үнэнийн хэлэхэд маш олон хүний бухимдал. Зам тээвэр юу болж байгаа вэ, Эрээн дээрх ачаа яах вэ, өргөн нэрийн бараа бүтээгдэхүүний импорт нь яаж байгаа вэ, экспорт нь яаж байгаа вэ гэдэг асуудал нэн тэргүүнд яригдах байх. Үүнийг Эдийн засгийн байнгын хороо дээр байдаг юм уу энэ асуудлуудыг ярих ёстой юм биш үү. Тэгэхгүй бол бид нар бараг л сошиал сүлжээ дээрээс л мэдээлэлтэйгээр өнөөдрийг хүртэл яваад байна. Үүнийг би санал болгож хэлж байна. Далайн тээвэр биш өнөөдөр бид нар газрын тээвэр ярьж байх ёстой цаг юм биш үү. Эдийн засгийн байнгын хороо дээр манай Зам, тээврийн хөгжлийн яамнаас ер нь бол далайн хууль бус зүйлүүдийг олон улсын хуульд нийцүүлэх нэгэнт л Монголын тугыг аваад явж байгаа гаднын эзэмшигчтэй онгоц байна уу үгүй юу энийг хуульчлах сайжруулах ажил хийх ёстой нь зөв зүйтэй байх. Гэхдээ эрэмбэлж дарааллаад Зам, тээврийн яамнаас бусад томоохон асуудлууд ерөнхийдөө шийдэгдсэн гэж үзэж байгаа юм уу. Бидний хувьд өөр асуудал байхгүй болсон юм шиг хэдүүлээ суугаад байна шүү дээ. Тэгэхээр Зам, тээврийн яамнаас нэн чухал зам тээврийн салбарын хөгжилд чиглүүлэх гэж байгаа ямар хуулиудыг ойрын хугацаанд оруулж ирэх гэж бэлдэж байна вэ Төрийн нарийн бичгийн даргаас асууя.

**Ж.Ганбаатар:** Нэгдүгээрт, Их Хурлын ажил яаж явдаг дараалалтайг Булгантуяа гишүүн маш сайн мэдэж байгаа. Өөрөө бас дэд сайд байсан Их Хурлын гишүүн. Тэгэхээр энэ 2019 онд өргөн баригдсан хууль. Ажлын хэсэг нь өмнө нь Бат-Эрдэнэ гишүүн ахалж байсан. 2, 3 гишүүд ахалж байгаад энэ дарааллаараа л явж байгаа ажил. Зүгээр ер нь бол Монголын талаас шалтгаалж байгаа зүйлүүд тодорхой хэмжээгээр байгаа. Тэгэхдээ 100 хувь Хятадын талаас шалтгаалж байгаа гэдгийг Булгантуяа гишүүн мэдэж байгаа. Ерэн хэдэн хувьтай. Тэгэхээр Хятадын талын цар тахалын асуудал шийдэгдэх асуудал нь нэгдүгээрт чухал байна гэдгийг та сайн ойлгож байгаа байх. Тэгэхээр шууд нэг яам, газрын тээврийн асуудлууд дээр бүх асуудлыг яриад шийдээд явах боломжгүй байх.

Хуулийн дараалалтай асуудлууд Байнгын хороо дээр хэлэлцэгдэж байгаа гэдгийг анхааруулж хэлье. Төрийн нарийн бичгийн дарга Булгантуяа гишүүний асуултад хариулъя. Та ямар ямар асуудлууд бэлдэж байна. Юу ярих гэж байна гэдгээ хариулъя. 3 номер.

**С.Батболд:** Булгантуяа гишүүний асуултад хариулъя. Нэгдүгээрт өөрчлөлт оруулах ямар гол хэрэгцээ шаардлага байсан бэ гэж. 1999 онд хууль батлагдахад дөнгөж бид нар далай ашиглах талаар ерөнхий хэвлэл мэдээллийн гэдэг ойлголттой байсан туршлага бидэнд байхгүй. Энэ үед 1999 онд олон улсын гэрээ өнөөдрийн нэгдсэн байгаа 32 гэрээ конвенцоос 10 гэрээ конвенцод нэгдсэн байсан. Тэрнээс хойш 20 орчим гэрээ конвенцод нэгдсэн. Энэ хугацаанд бид нар далай ашиглах талаар тодорхой үйл ажиллагаа явуулж туршлага хуримтлуулсан. Дээр нь түрүүний хэлсэн олон улсын далайн байгууллагаас хийсэн аудтын шалгалтаар зөвлөмжүүд өгсөн. Ингээд энийг цаг үеийнхээ асуудалтай нийцүүлээд өөрчлөх шалтгаан гарсан байгаа.

Хоёр дахь асуудал бол энд бид нар далайг ашиглах талаар түрүүн хэлсэнбусад боломжуудыг ашиглах энэ боломжуудыг нээж байгаа. Загас агнуур, баялаг ашиглах ч гэдэг юм уу энэ талын асуудлууд бүгд орж байгаа.

Ер нь үүсэж байгаа нөхцөл байдалтай холбоотой зарим нь байгаа, зарим нь ер нь бол бусад олон улсын тавьж байгаа мөн Засгийн газрын бодлогго шийдвэртай холбоотойгоор хэ хэдэн зам, тээврийн салбарт хэрэгжиж байгаа бүх хуулиудын шинэчлэл явагдаж байгаа. Одоогоор Иргэний нисэхийн тухай хуулиас бусадыг бүгдийг нь өргөн барьсан байгаа. Жишээ нь өнөөдрийн далай ашиглах тухай хуулийг 2019 онд өргөн барьсан. Автотээврийн тухай хуулийг 2019 онд өргөн барьсан байгаа. Ингээд энэ хуулиудыг шинэчлэн сайжруулахаар бүгдийг нь өргөн барьсан байгаа. Цэаг үеийн нөхцөлтэй холбоотойгоор хилийн боомтуудтай холбоотой авах асуудлыг түвшин түвшинд нь Байнгын хороо, Засгийн газраа оруулаад шийдүүлээд явж байгаа зүйлүүд байгаа.

**Ж.Ганбаатар:** Би өмөөрөөд үг хэлчихлээ. Тэгэхдээ ер нь бол Монголын тал зохих ёстой асуудлаа байн байн тавиад араас нь хөөцөлдөөд нэг удаа тавьчихлаа гээд хүлээгээд суугаад байхгүйгээр бараг гуйж дөвшөөд ч хамаагүй иргэд аж ахуйн нэгжийн төлөө алхах хэрэгтэй шүү. Булгантуяа гишүүний санаа зовж байгаа зөв.

Бат-Эрдэнэ гишүүн асуултаа асууя.

**Ж.Бат-Эрдэнэ:** Далай ашиглах тухай хуульд өөрчлөлт оруулаад орж ирж байгаа юм байна. 1999 онд анх хийгдсэн хууль. Алтан-Од байсан. Тухайн үед англи хэлтэй хүн ч ховор байлаа. Далай мэддэг хүн ч ховор байлаа. Тэгээд нэг ийм хууль гаргаад энийг шинэчлэл хийгээд энэ чинь 3, 4 дэх шинэчлэл болоод явчихав уу. Энэ чинь хэд болчихов доо. Тэгэхээр энэ нэг ийм асуудал байгаа юм. Гишүүдээ анхаарлаа хандуулаарай. Хөлөг онгоцны бүртгэлийн үйлчилгээний орлогын 25-аас доошгүй хувийг хууль тогтоомжийн хүрээнд далбааны эзэн улсын хяналтыг хэрэгжүүлэх үйл ажиллагаанд зориулан захиран зарцуулах гэсэн байна. Энэ болно. Гэхдээ энэ төрийн хяналт шалгалтын тухай хуулиар хөлөг онгоц гэдэг чинь Монгол Улсын нутаг дэвсгэр гэж үзэж байгаа. Далбаа ашиглаж байгаа Монгол Улсын нутаг дэвсгэр. Тэгэхээр Төрийн хяналт шалгалтын тухай хуулиар энэ хяналтыг Монгол Улсын Мэргэжлийн хяналтын ерөнхий газар хийх ёстой шүү. Яаж та нар энэ хяналтаа авч байна. Тэнд мэргэжилтэн ажиллуулах юм уу эсвэл төлөөллийг ажиллуулах юм уу мэдэхгүй. Ямар ч байсан Монгол Улсын нутаг дэвсгэр гэж байгаа бол тэнд гаднын байгууллага ажиллаад байх юм уу мэргэжлийн хяналтын байгууллага чинь ажиллах юм уу. Үүний зөрүүг яаж гаргаж байгаа юм бэ. Энийг хэлж өгөөч ээ.

Хоёрдугаарт, бүс нутгийн болон олон улсын түвшинд далай ашиглахтай холбоотой асуудлыг эрхлэх нэгж нь далайн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллагын бүтцэд байна гээд байгаа юм. Энэ ямар нэгжийг хэлж байна. Далайн захиргаагаа хэлээд байна уу эсвэл та бүхэн нэгж гаргаж ирээд байна уу.

Гуравдугаарт, бүртгэлийн алба гэж байгаа тийм үү. Ээн бүртгэл чинь Сингапурт өнөөдрийг хүртэл яваад ирж байгаа. Ер нь бол логикоороо бүртгэлийн алба хэдүүлээ төв дээрээ байгуулаад, далай дээрээ, далайн эрэг дээрээ Европд байна уу, Азид байна уу тэр Африкт байна уу хаана ч хамаагүй далбаа ашиглаад явах боломж бололцоог нь нээгээд тэнд нь бид нар салбар ч гэдэг юм уу, бүртгэлийн салбар агент ийм зүйл байгуулъя гэсэн шүү дээ. Энэ нь хуульд суусан уу.

Гуравдугаарт, нэлээн олон асуудлуудыг төрийн захиргааны төв байгууллага, далайн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллага дээр оруулаад ирсэн байх юм. Далай ашишлах үйл ажиллагааны аюулгүй байдлыг хангах арга хэмжээ авах, хөлөг онгоцны байршлыг тогтоох, алсын зайнаас хяналт тавих, хөлөг онгоцноос бохирдлыг урьдчилан сэргийлэхэд холбогдох арга хэмжээ авах гээд энэ аливаа асуудлууд бий болохоор бүх асуудлуудаа яамтайгаа холбоод байдаг ийм зүйл рүү орчихоод байх шиг байх юм. Далайн захиргаа дээрээ авах боломж байгаагүй юм уу. Зарим асуудлуудыг. Гол гол бүртгэлтэй холбоотой асуудлууд далайн захиргааны конвенцтэй холбоотой асуудлууд сургалт, боловсон хүчинтэй холбоотой ч гэдэг юм уу энэ асуудлуудаа аваад яам дээр авчихаж болохгүй байсан юм уу гэсэн ийм асуулт байна.

Бас нэг зүйл хэлэхэд гишүүдээс далайн тээвэр хийх ёстой боломж байна уу гэж байна. Энэ боломжтой. Загас агнууртай холбоотой асуудлууд яригдаад байх юм. Та нар загас агнуурын болно л гээд байгаа юм. Тэр яг гүн хөх далайд чинь ямар юмных нь загас байх вэ дээ. Халим энээ тэрээ есөн бусын юм байхгүй шүү дээ. Тэр загас чинь улс болгоны далайн хил дотор байгаа шүү дээ. Тэгэхээр бид нар хамаагүй эндээс загас барьж болно гээд нөгөө аж ахуйн нэгжүүд чинь загас барих гээд ч юм уу ийм цэнэг өгөөд байж болохгүй байхгүй юу даа. Нэн тэргүүнд загас агнуур хийх лиценз зүйл чинь тэр далайн эргийн улс, далайн эргийн хил дотор байгаа улсуудтай хамгийн түрүүнд гэрээ хийж байж тэгээд далайн загас агнуурын тэдний эрх, лиценз авч байж тэгээд ордог шүү дээ. Энийгээ сайн хэлж өгөхгүй бол энэ ард иргэдэд, гишүүдэд хамаагүй давхиж очоод хөх далайгаас хэн дуртай нь далбаагаа мандуулж очоод загас бариад байдаг юм шиг ойлголт өгч болохгүй. Баярлалаа.

**Ж.Ганбаатар:** Гишүүний асуултад хариулъя. 3 монер.

**С.Батболд:** Бат-Эрдэнэ гишүүний асуултад хариулъя. 25 хувийн орлого бол бид нарын тавих гэж байгаа төрийн хяналтад хамаарахгүй хяналт байгаа. Хэрвээ төрийн хяналт хэрэгжүүлэх гэж байгаа бол төрийн хяналтын тухай хуулиар төсвөөс хэрэгжихээр байгаа. Энэ бол олон улсын байгууллагаас үүрэг өгсөн. Алсын зайны хяналтыг хэрэгжүүлэх ёстой. Энэ хяналтын тоног төхөөрөмж хүмүүсээ сургах гэх мэтчилэн иргэний нисэхийн навигацийн орлоготой холбоотойгоор яг ийм жишгээр бид нар энэ хяналтыг хэрэгжүүлэхэд авч байгаа.

Төрийн хяналтын асуудал дээр тодорхойгүй байсан. Одоо шинэ хууль дээр хяналтын улсын ерөнхий байцаагч томилогдоно. Ерөнхий байцаагчийн эрх олгогдоно. Ингээд тэр боомт дээр хяналт тавих эрхээ хэрэгжүүлэхээр дэлгэрэнгүй тусгаж өгсөн байж байгаа.

Хоёр дахь асуудал дээр бид нар бол далайн захиргааг яамны харьяанд байхаар оруулж ирсэн. Эдийн засгийн байнгын хороо дээр ажлын хэсэг дээр энийг яамны бүтцийн нэгж болгоё гэдэг саналаар орж ирсэн байгаа. Ингээд яамдаа нэг нэгж болохоор орсон байгаа. Тийм учраас саяны таны асуусан далайн захиргаа дээр хийх ажил, хийж байсан ажил бүгд төрийн захиргааны төв байгууллагын эрх мэдлийн хүрээнд орж ирсэн байгаа. Татан буугдах асуудал байна.

Дараагийн асуудал. Сингапурт Монгол-Сингапурын хамтарсан компани байсан. 2021 оны 3 сараас эхлээд ажиллагаа зогссон татан буугдсан байж байгаа. Татан буугдах ийм процесс явагдаж байгаа. Одоо бүртгэлийг далайн захиргаа Улаанбаатараас явж байгаа олон улсын гэрээгээрээ тухайн нутаг дэвсгэр дээр бүртгэл явуулах ёстой учраас далайн захиргаа дээр бүртгэл явж байгаа. Сингапурын бүртгэл татан буугдсан байгаа.

Загас агнуурын эрхийн хувьд бол ахиад энэ хууль дээр боомт ашиглах тухай зохицуулалт орсон байгаа. Эргийн улстай Засгийн газар хоорондын хэлэлцээр байгуулах тухай зохицуулалт байгаа. Одоогоор 2 хөрштэй хэлэлцээр байгуулсан Засгийн газар хоорондын хэлэлцээр бусад нь бол байхгүй. Мэдээж загас агнуурыг бид нар эргийн улстай байгуулсан Засгийн газар хоорондын хэлэлцээрийн хүрээнд загас агнуурын зөвшөөрөл өгөх асуудал явагдана. Ер нь бол тухайн эргийн улсаас 360 орчим километр нь бол тухай улсын нутаг дэвсгэр байгаа. Ихэнх баялаг загас бол тэр дотор байгаа далайн гүн рүү мэдээж загас агнуур ховор. Гэхдээ аль нэг улсын эзэмшлийн бүсэд орж загас агнуур хийх асуудал гарч байгаа. Энийгээ эргийн улстай байгуулах Засгийн газар хоорондын хэлэлцээрээр зохицуулахаар орсон байна.

Энд олон агентууд хаана ч явуулж болно. Монгол улсын иргэн хаана ч явж болно. Тэр бүртгэлийг тэд нар олж ирээд бүртгэлийг Улаанбаатартаа хийнэ гэсэн үг. Нээлттэй.

**Ж.Ганбаатар:** Баярлалаа. Гишүүд асуулт асууж дууслаа. Гишүүдийн анхааралтай байхыг хүсье.

Ажлын хэсгээс оруулж ирсэн зарчмын дагуу зарсмын зөрүүтэй саналаар санал хураалт явуулна. 29 санал байна. Гишүүд санал хураалтдаа оролцохыг хүсье. Хуралдаа идэвхтэй оролцоорой гэж хүсэж байна.

Далай ашиглах тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгын төслийн талаарх ажлын хэсгийн зарчмын зөрүүтэй саналын томьёоллоор санал хураалт явуулъя.

1.Төслийн 5, 6 дугаар зүйлийг нэгтгэж, 5 дугаар зүйл болгон доор дурдсанаар өөрчлөн найруулах:

“5 дугаар зүйл.Далайн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллагын эрх, үүрэг

5.1. Далайн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллага дараах чиг үүргийг хэрэгжүүлнэ:

* + 1. далай ашиглах үйл ажиллагаатай холбогдсон хууль тогтоомж, Засгийн газрын шийдвэрийн биелэлтийг зохион байгуулах;
    2. далай ашиглахтай холбогдсон Монгол Улсын олон улсын гэрээг хэрэгжүүлэх, тэдгээрт хууль тогтоомжийг нийцүүлж, биелэлтийг хангуулах;
    3. Олон улсын далайн байгууллагын конвенц, зөвлөмжийн хэрэгжилтэд хоёр жил тутам хяналт-шинжилгээ, үнэлгээ хийж, тайланг Олон улсын далайн байгууллагад хүргүүлэх;
    4. далайн салбарын мэргэжилтэй ажилтан бэлтгэх, давтан сургах, далайчдын эрх ашгийг хамгаалах, судалгаа шинжилгээний ажлыг далайн асуудал эрхэлсэн Засгийн газрын гишүүний шийдвэрийн үндсэн дээр төрийн бус байгууллагаар гэрээгээр гүйцэтгүүлэх;
    5. далайн эрэг бүхий улстай Засгийн газар хооронд байгуулсан хэлэлцээрийн дагуу далайн боомт ашиглах үйл ажиллагааг зохицуулах, зохион байгуулах, далайн боомт ашиглахтай холбогдсон судалгаа, шинжилгээ хийх;
    6. далай ашиглах үйл ажиллагааг мэргэжлийн удирдлагаар хангах, хяналт тавих;
    7. Монгол Улсын хөлөг онгоцны бүртгэлд хөлөг онгоцыг бүртгэх;
    8. Хөлөг онгоцны байгууламж, хөдөлгүүр, бусад тоног төхөөрөмжид техникийн хяналт тавих;
    9. далай ашиглах үйл ажиллагааны аюулгүй байдлыг хангах арга хэмжээ авах;
    10. хөлөг онгоцны байршлыг тогтоох, алсын зайнаас хяналт тавих;
    11. хөлөг онгоцноос далайг бохирдуулахаас урьдчилан сэргийлэх, бохирдсон үед холбогдох арга хэмжээ авах;
    12. далайн чиглэлээр дотоод, гадаадын холбогдох байгууллагатай хамтарсан сургалт зохион байгуулах, мэргэжилтэй ажилтан сургах, давтан сургах, мэргэшүүлэх;
    13. гадаад орны эрх бүхий байгууллагаас олгосон, олон улсын гэрээ, конвенцын шаардлагыг хангасан далайчны чадамжийн гэрчилгээг хүлээн зөвшөөрөх, баталгаажуулах

5.1.14 хөлөг онгоцны багийн бүрэлдэхүүнд ажиллах үндэсний хүний нөөцийн ойрын болон хэтийн хэрэгцээг тодорхойлох, тэдгээрийг холбогдох олон улсын гэрээнд нийцүүлэн бэлтгэх ажлыг зохион байгуулах;

5.1.15 хуулиар тусгайлан эрх олгосон бол захиргааны хэм хэмжээний актыг хууль тогтоомжид нийцүүлэн боловсруулах, тэдгээрийн биелэлтэд хяналт тавих;

5.1.16 далайн осол, зөрчлийг шинжлэн шалгасан зөвлөмжийг үндэслэн цаашид осол, зөрчил давтагдахаас урьдчилан сэргийлэх арга хэмжээ авах;

5.1.17 хөлөг онгоцны бүртгэлийн үйлчилгээний орлогын 25-аас доошгүй хувийг хууль тогтоомжийн хүрээнд далбааны эзэн улсын хяналтыг хэрэгжүүлэх үйл ажиллагаанд зориулан захиран зарцуулах.

5.2.Энэ хуулийн 5.1.8-5.1.12, 5.1.14, 5.1.16-д заасан үйл ажиллагааг олон улсын холбогдох эрх бүхий мэргэжлийн байгууллагатай хамтран хэрэгжүүлж болно.

5.3.Бүс нутгийн болон олон улсын түвшинд далай ашиглахтай холбоотой асуудлыг эрхлэх нэгж нь далайн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллагын бүтцэд байна.” Санал гаргасан. Ажлын хэсгийн ахлагч Энх-Амгалан, гишүүд Батлут, Ганхуяг, Даваасүрэн, Цогтгэрэл. Цаашид “Ажлын хэсэг” гэх. Санал хураалт явуулъя. Санал хураалт. Санал дэмжигдлээ.

2.Төслийн 11 дүгээр зүйлийн 11.2 дахь хэсгийн “16 насанд” гэснийг “18 насанд” гэж өөрчлөх. Санал гаргасан ажлын хэсэг. Санал хураалт. Санал дэмжигдлээ.

3.Төслийн 13 дугаар зүйлийг бүхэлд нь хасах.Санал гаргасан ажлын хэсэг. Санал хураалт. Санал дэмжигдлээ.

4.Төслийн 16 дугаар зүйлд доор дурдсан агуулгатай 16.2 дахь хэсэг шинээр нэмэх:

“16.2.Хөлөг онгоц халдлагад өртсөн тохиолдолд Далайн эрх зүйн тухай Нэгдсэн үндэстний байгууллагын конвенц болон Далайн навигацын аюулгүй байдлын эсрэг хууль бус үйлдлийг хориглох тухай конвенцоор зохицуулна.” Санал гаргасан ажлын хэсэг. Санал хураалт. Санал дэмжигдлээ.

5.Төслийн 19 дүгээр зүйлийн 19.1.1 дэх заалтын “холбогдох эрх бүхий” гэсний дараа “мэргэжлийн сургалтын” гэж нэмэх. Санал гаргасан ажлын хэсэг. Санал хураалт. Санал дэмжигдлээ.

6.Төслийн 19 дүгээр зүйлийн 19.1.2 дахь заалтын “энэ хуулийн 19.1.1-д” гэснийг “6.3.10-т” гэж өөрчлөх. Санал гаргасан ажлын хэсэг. Санал хураалт. Санал дэмжигдлээ.

7.Төслийн 21 дүгээр зүйлийн 21.2 дахь хэсгийг доор дурдсанаар өөрчлөн найруулах:

“21.2.Хөлөг онгоц эзэмшигч хөлөг онгоцны багийн бүрэлдэхүүнийг дараах даатгалын үйлчилгээнд хамруулсан байна:

21.2.1.цалин хөлс болон бусад төлбөр, эх орондоо буцах зардлын;

21.2.2.албан үүргээ гүйцэтгэх үеийн амь нас, эрүүл мэндийн.” Санал гаргасан ажлын хэсэг. Санал хураалт. Санал дэмжигдлээ.

8.Төслийн 23 дугаар зүйлийг бүхэлд нь хасах. Санал гаргасан ажлын хэсэг. Санал хураалт. Санал дэмжигдлээ. Хүрэлбаатар гишүүн дэмжиж санал өгсөн байна.

9.Төслийн 24 дүгээр зүйлийн 24.4 дэх хэсгийн “бүртгэлд бүртгэх,” гэсний дараа “бүртгэлийн хүчинтэй байх хугацааг сунгах, бүртгэлийг цуцлах,” гэж нэмэх. Санал гаргасан ажлын хэсэг. Санал хураалт. Санал дэмжигдлээ.

10.Төслийн 28 дугаар зүйлийн 28.3, 30 дугаар зүйлийн 30.4, 31 дүгээр зүйлийн 31.10, 35 дугаар зүйлийн 35.7-т “далайн асуудал эрхэлсэн Засгийн газрын гишүүн” гэснийг, 4 дүгээр зүйлийн 4.1.8, 10 дугаар зүйлийн 10.1, 10.2, 18 дугаар зүйлийн 18.1, 18.3, 19 дүгээр зүйлийн 19.1.2, 21 дүгээр зүйлийн 21.5, 24 дүгээр зүйлийн 24.6, 25 дугаар зүйлийн 25.1, 25.2, 25.3, 25.5, 25.6, 26 дугаар зүйлийн 26.4, 27 дугаар зүйлийн 27.1, 27.2, 27.4, 28 дугаар зүйлийн 28.2, 30 дугаар зүйлийн 30.5, 32 дугаар зүйлийн 32.1, 32.2, 35 дугаар зүйлийн 35.2, 35.3, 47 дугаар зүйлийн 47.6, 47.8, 47.9, 52 дугаар зүйлийн 52.6, 52.8, 53 дугаар зүйлийн 53.6, 53.7, 53.9, 55 дугаар зүйлийн 55.6, 57 дугаар зүйлийн 57.10, 60 дугаар зүйлийн 60.3, 61 дүгээр зүйлийн 61.2-т “Далайн захиргаа” гэснийг тохиолдол бүрд нийцүүлэн “далайн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллага” гэж тус тус өөрчлөх. Санал гаргасан ажлын хэсэг. Санал хураалт. Санал дэмжигдлээ.

11.Төслийн 4 дүгээр зүйлийн 4.1.10, 29 дүгээр зүйлийн 29.1 дэх хэсгийн “үндэсний хууль тогтоомж, олон улсын гэрээнд” гэснийг, 29 дүгээр зүйлийн 29.2.2 дахь заалтын “олон улсын гэрээ болон үндэсний хууль,” гэснийг, 32 дугаар зүйлийн 32.1 дэх хэсгийн “үндэсний хууль тогтоомжийн” гэснийг тохиолдол бүрд нийцүүлэн “олон улсын гэрээ конвенц, хууль тогтоомж” гэж тус тус өөрчлөх. Санал гаргасан ажлын хэсэг. Санал хураалт. Санал дэмжигдлээ.

12.Төслийн 29 дүгээр зүйлийн 29.2 дахь хэсгийн “дараахь зорилготой” гэснийг “дараах чиглэлтэй” гэж өөрчлөх. Санал гаргасан ажлын хэсэг. Санал хураалт. Хүрэлбаатар гишүүн санал хэлье.

**Ч.Хүрэлбаатар:** Би уг нь дэмжиж санал өгсөн. Өнөөдөр нэг л болж өгөхгүй байна энэ төхөөрөмж.

**Ж.Ганбаатар:** Хүрэлбаатар гишүүний төхөөрөмж болоогүй байна. Тийм учраас өмнөх санал хураалтыг хүчингүй болгоё гэсэн томьёоллоор санал хураалт явуулъя. Гишүүд анхааралтай байхыг хүсье. Санал хураалтыг хүчингүй болгоё.

Санал хураалт хүчингүй боллоо. Санал хураалтыг дахиж явуулъя. Гишүүд анхааралтай байхыг хүсье. Санал хураалт.

13.Төслийн 30 дугаар зүйлийн 30.1 дэх хэсгийг доор дурдсанаар өөрчлөн найруулах:

“30.1.Далайн асуудал эрхэлсэн Засгийн газрын гишүүний шийдвэрээр далбааны эзэн улсын хяналтын улсын байцаагчийн эрхийг олгоно.” Санал гаргасан ажлын хэсэг. Санал хураалт. Санал дэмжигдлээ.

14.Төслийн 32 дугаар зүйлийн 32.3 дахь хэсгийг хасах. Санал гаргасан ажлын хэсэг. Санал хураалт.

15.Төслийн 34 дүгээр зүйлийн 34.1, 34.2 дахь хэсгийг доор дурдсанаар өөрчлөн найруулах:

“34.1.Монгол Улсын хөлөг онгоцны бүртгэлд бүртгэгдсэн хөлөг онгоц нь байршил тогтоох, харилцаа холбооны төхөөрөмжөөр тоноглогдсон байна.

34.2.Хөлөг онгоцыг алсын зайнаас хянах үйл ажиллагааны журмыг далайн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллага батална.” Санал гаргасан ажлын хэсэг. Санал хураалт. Санал дэмжигдлээ.

16.Төслийн 35 дугаар зүйлийн 35.6 хэсгийг хасах. Санал хураалт. Санал дэмжигдлээ.

17.Төслийн 36 дугаар зүйлийн 36.1 дэх хэсгийг доор дурдсанаар өөрчлөн найруулах:

“36.1.Хөлөг онгоцоор далайн тээвэр хийх, баялаг хайх, ашиглах, олборлох, загас агнах, далайн шинжлэх ухааны судалгаа хийх зэрэг далай ашиглах үйл ажиллагааг олон улсын эрх бүхий байгууллагаас олгосон зөвшөөрөл, эсхүл Засгийн газар хоорондын хэлэлцээрийн үндсэн дээр олон улсын гэрээнд нийцүүлэн далайн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллага зохицуулна.” Санал гаргасан ажлын хэсэг. Санал хураалт. Санал дэмжигдлээ.

18.Төслийн 40 дүгээр зүйлийг бүхэлд нь хасах. Санал хураалт. Санал дэмжигдлээ.

19.Төслийн 42 дугаар зүйлийг бүхэлд нь хасах. Санал гаргасан ажлын хэсэг. Санал хураалт. Санал дэмжигдлээ.

20.Төслийн 43 дугаар зүйлийг бүхэлд нь хасах. Санал гаргасан ажлын хэсэг. Санал хураалт. Баттөмөр гишүүн дэмжсэн санал өгсөн байна. Санал батлагдлаа.

22.Төслийн 45 дугаар зүйлийг бүхэлд нь хасах. Орхичихсон уу. 21 дахиад хураая. Санал дэмжигдлээ.

21.Төслийн 44 дүгээр зүйлийг бүхэлд нь хасах. Санал гаргасан ажлын хэсэг. Санал хураалт. Санал дэмжигдлээ.

23.Төслийн 46 дугаар зүйлийг бүхэлд нь хасах. Санал гаргасан ажлын хэсэг. Санал хураалт. Санал дэмжигдлээ.

24.Төслийн 49 дүгээр зүйлийн 49.3 дахь хэсгийн “эзэмшигчээр нөхөн төлүүлж” гэсний өмнө “хөлөг онгоцны” гэж нэмэх. Санал гаргасан ажлын хэсэг. Санал хураалт. Санал дэмжигдлээ.

25.Төслийн 52 дугаар зүйлийн 52.1,53 дугаар зүйлийн 53.1,54 дүгээр зүйлийн 54.1, 55 дугаар зүйлийн 55.1, 56 дугаар зүйлийн 56.1, 57 дугаар зүйлийн 57.1 дэх хэсгийн “Далайг хөлөг онгоцноос үүдэлтэй бохирдлоос сэргийлэх тухай олон улсын конвенц” гэснийг “энэ хуулийн 51.1-т заасан конвенц” гэж тохиолдол бүрд нийцүүлэн тус тус өөрчлөх. Санал гаргасан ажлын хэсэг. Санал хураалт. Санал дэмжигдлээ.

26.Төслийн 73 дугаар зүйлийн гарчиг, 73.1, 73.2, 73.5 дахь хэсгийг хасаж, 73.3, 73.4 дэх хэсгийг 20 дугаар зүйлд 20.2, 20.3 дахь хэсэг болгон нэмэх. Санал гаргасан ажлын хэсэг. Санал хураалт.

Ажлын хэсэг дээр нэршил өөрчлөгдсөн юм шиг байгаа юм. Цоо шинэ нэршилтэй болгосон. Тэгээд энэтэй холбоотойгоор санал их хураагдаад байна. Энийг ажлын хэсэг шийдсэн. Их Хурлын ажлын хэсэг. Далай ашиглах төрийн захиргааны төв байгууллага гэж. Баярлалаа. Ганхуяг гишүүн дэмжсэн байна.

27.Төслийн 6 дугаар зүйлийн 6.1, 6.2, дахь хэсгийг, 11 дүгээр зүйлийн 11.4 дэх хэсэг, 17 дугаар зүйлийн 17.3 дахь хэсэг, 18 дугаар зүйлийн 18.3.1 дэх заалт, 19 дүгээр зүйлийн 19.2.1, 19.2.2, 19.2.3, 19.2.4 дэх заалт, 20 дугаар зүйлийн 20.1 дэх хэсгийн “Монгол Улсын Хөдөлмөрийн тухай хууль,” гэснийг тус тус хасах. Санал гаргасан ажлын хэсэг. Санал хураалт. Яаж байгаа юм бол. Хөдөлмөрийн хуульд хамаагүй юм байна л даа. Санал дэмжигдлээ.

28.Төслийн 75 дугаар зүйлийн 75.1 дэх хэсгийг доор дурдсанаар өөрчлөн найруулах:

“75.1.Энэ хуулийг 2022 оны 07 дугаар сарын 01-ний өдрөөс эхлэн дагаж мөрдөнө.” Санал гаргасан ажлын хэсэг. Санал хураалт. Санал дэмжигдлээ.

29.Төслийн талаарх зарчмын зөрүүтэй саналууд дэмжигдсэнтэй холбогдуулан төслийн бүтэц, нэр томьёо, хэл найруулга, дэс дараалал, зүйл, хэсэг, заалт, эшлэлийн дугаарыг нийцүүлж өөрчлөх. Боломжтой гэдэг дээр санал хураалт явуулъя. Санал хураалт. Санал дэмжигдлээ.

Хоёр.Төслийн талаарх найруулгын санал. Нэг санал байна.

Төслийн 4 дүгээр зүйлийн 4.1.10 дахь хэсгийн “, хөлөг онгоцны аюулгүй байдлыг хангах болон далайн орчныг хамгаалах чиглэлээр холбогдох баримт бичиг шалгах” гэснийг, 10 дугаар зүйлийн 10.1 дахь хэсгийн “станцын” гэснийг, 21 дүгээр зүйлийн 21.3 дахь хэсгийн “, 39.3” гэснийг, 29 дүгээр зүйлийн 29.1 дэх хэсгийн “, хянан шалгагч” гэснийг, 47 дугаар зүйлийн 47.9 дэх хэсгийн “туршилтаар нотолж” гэсний өмнөх “Далайн захиргаа” гэснийг тус тус хасах. Санал гаргасан ажлын хэсэг. Санал хураалт. Одоо 2 санал хураалт байна.

Хамт өргөн мэдүүлсэн бусад хуулийн талаарх зарчмын зөрүүтэй саналын томьёоллоор санал хураалт явуулъя.

1.Хөдөлмөрийн тухай хуульд нэмэлт оруулах тухай дагаж байгаа хуулийн төслийг хууль санаачлагчид нь буцаах гэсэн ажлын хэсгийн санал гарсан юм байна. Санал хураалт. Шаардлагагүй гэж үзсэн.

2.Зөрчлийн тухай хуульд нэмэлт оруулах тухай хуулийн  
төсөл.

1.Төслийн 1 дүгээр зүйлийг доор дурдсанаар өөрчлөн найруулах:

“**1 дүгээр зүйл.** Зөрчлийн тухай хуулийн 14 дүгээр бүлэгт доор дурдсан агуулгатай 14.13 дугаар зүйл нэмсүгэй:

1/14.13 дугаар зүйл. Далай ашиглах тухай хууль болон далайн салбарын олон улсын гэрээ, конвенцыг зөрчих

1 .Монгол Улсын хөлөг онгоцны бүртгэлд бүртгэгдсэн хөлөг онгоц нь:

1.1.бүртгэлийн болон техникийн гэрчилгээ, багийн гишүүдийн чадамжийн гэрчилгээ, түүний баталгаажуулалт, холбогдох бусад баримт бичгийн бүрдэл зөрчилтэй;

1.2.хөлөг онгоцны бүтэц, хийц, ашиглалтын нөхцөл байдал хангалтгүй, холбогдох тоног төхөөрөмжийн болон удирдлага, залуурын ажиллагаа хэвийн бус;

1.3.хөлөг онгоцны их бие болон бусад хэсгийн ус үл нэвтрүүлэх чадвар алдагдсан, даацын хэмжээ хэтэрсэн, цаг агаарын хүнд нөхцөл байдлаас гарч болох аюулаас хамгаалах байдал хангалтгүй;

1.4.осол, аваарын үед гарч болох нөхцөл байдалд авч хэрэгжүүлэх арга хэмжээ, түүний бэлэн байдал хангалтгүй, аюулгүй ажиллагааны зохион байгуулалтын арга хэмжээг авч хэрэгжүүлээгүй;

1.5.хөлөг онгоцны харилцаа, холбооны тоног төхөөрөмжийн ажиллагаа хэвийн бус, тэдгээрийн засвар үйлчилгээ хийгдээгүй, эрчим хүчний нэмэлт нөөцөөр хангагдаагүй;

1.6.хөлөг онгоц дээр ачаа ачих, буулгах, хадгалах үйл ажиллагааны зааварчилгаа байхгүй, түүнтэй холбоотой тоног төхөөрөмжийн ажиллагаа, оосор татлагын хувьд хэвийн бус, доголдолтой;

1.7.хөлөг онгоц дээрх галын аюулгүй байдлыг хангах үүргээ биелүүлээгүй, гал түймэртэй тэмцэх урьдчилан сэргийлэх арга хэмжээний хэрэгжүүлэлт дутагдалтай, гал эсэргүүцэх багаж, төхөөрөмжийн ажиллагаа бүрэн бус, гал түймэртэй тэмцэх үйл ажиллагааны дадлага, сургуулилт хийгдээгүй;

1.8.хөлөг онгоцны үндсэн болон туслах хөдөлгүүр ба бусад туслах тоног төхөөрөмжийн ажиллагаа доголдсон, тэдгээрийн засвар үйлчилгээ тогтмол хийгдээгүй;

1.9.хөлөг онгоцны хөдөлгүүр, бусад тоног төхөөрөмжийн ажиллагааны анхааруулах дохиолол, осол аваарын үеийн дуут дохиоллын ажиллагаа хэвийн бус;

1.10.багийн гишүүдийн хөлөг онгоц дээр аюулгүй ажиллаж, амьдрах нөхцөл байдал, эрүүл ахуй, ариун цэврийн хангамжийн хувьд шаардлага хангаагүй, багийн гишүүний насны доод хязгаарын шаардлагыг баримтлаагүй;

1.11.хөлөг онгоцны жолоодлогын удирдлага, зохион байгуулалт, түүнтэй холбоотой тоног төхөөрөмжийн болон хөлөг онгоцны байршил тогтоох системийн ажиллагаа бүрэн бус;

1.12.аврах завь, хэрэгсэл, тэдгээрийн ажиллагааны хэвийн бус нөхцөл байдал, засвар үйлчилгээ хийх хугацааны давтамж алдагдсан, аврах ажиллагааны төлөвлөгөөний дагуу дадлага, сургуулилт хийгдээгүй;

1.13.аюултай ачааны агуулах, савалгаа, хадгалалт, хамгаалалтын байдал алдагдсан, зааварчилгаа өгөгдөөгүй, урьдчилан сэргийлэх арга хэмжээ хийгдээгүй, хувийн хамгаалах хэрэгсэлийн хангамж хангалтгүй;

1.14.хөлөг онгоцноос болон түүний тээвэрлэж буй ачаанаас үүдэлтэйгээр далай, далайн орчинг бохирдуулахаас урьдчилан сэргийлэх талаар хэрэгжүүлэх үйл ажиллагаа хэвийн бус, хог хаягдлын менежментийн зааварчилгааг дагаж мөрдөөгүй;

1.15.хөлөг онгоцны эзэмшигчийн зүгээс авч хэрэгжүүлэх хөлөг онгоцны аюулгүй үйл ажиллагааны менежмент, холбогдох баримт бичгийн бүрдэл хангалтгүй;

1.16.хөлөг онгоцны аюулгүй байдал, түүний харуул, хамгаалалтын зохион байгуулалт хангалтгүй, аюулгүй ажиллагааны сургалт, дадлага хийгдээгүй, аюулгүй байдлыг хангах талаар тавигдах нийтлэг шаардлагыг зөрчсөний улмаас боомтын улсын хяналт, шалгалтаар саатуулагдсан тохиолдолд тухайн хөлөг онгоц эзэмшигчийг хоёр мянган нэгжтэй тэнцэх хэмжээний төгрөгөөр торгоно.

2. Монгол Улсын хөлөг онгоцны бүртгэлд бүртгүүлсэн хөлөг онгоцны бүртгэлийн болон техникийн холбогдох гэрчилгээг засварласан, хуурамчаар үйлдсэн бол хөлөг онгоц эзэмшигчийг гурван мянган нэгжтэй тэнцэх хэмжээний төгрөгөөр торгоно.

3. Монгол Улсын хөлөг онгоцны бүртгэлд бүртгүүлсэн хөлөг онгоц нь эрх бүхий олон улсын байгууллагаас гаргасан тогтоол, шийдвэрийг зөрчсөн, хууль бус тээвэрлэлт хийсэн бол олон улсын эрх зүйн хүрээнд хариуцлага хүлээлгэснээс үл хамаарч бүртгэлийг цуцалж, Олон улсын далайн байгууллага, эсхүл холбогдох эрх бүхий байгуулагад мэдэгдэнэ.

4. Хөлөг онгоцны бүртгэлийг холбогдох хууль тогтоомж, журмын дагуу үйлдээгүй, эсхүл буруу хийсэн, эсхүл хуурамчаар үйлдсэн бол бүртгэгчийг хоёр зуун нэгжтэй тэнцэх хэмжээний төгрөгөөр торгоно.” Санал гаргасан ажлын хэсэг. Санал хураахын өмнө нэг зүйлийг сануулж хэлье.

Далайн тээврийн хөлөг онгоц чинь өөр ямар ч газар ашиглах боломжгүй. Ямар ч газрын стандартын шаардлага хангахгүй юмнууд л далайн тээврийн далбаа аваад. Би асуултдаа асуусан шүү. 2 дахь удаагаа бараг 2 ч асуусан. Хаана ч хэний ч шаардлагыг стандартын шаардлага биелүүлэхгүй нөхдүүд манай тээврийн далбааг ашиглаад байх вий дээ. Танай байгууллага сайн анхаарч ажиллаарай. Энийгээ анх хууль өргөн барихдаа зөрчлийн тухай хуульд бичээд оруулаад ирж болоогүй юм уу. Ажлын хэсэг л ажилласан юм байна.

Санал хураалт. Санал дэмжигдлээ.

2.Хуулийн төсөлд доор дурдсан агуулгатай 2 дугаар зүйл нэмэх:

“**2 дугаар зүйл.** Энэ хуулийг Далай ашиглах тухай хууль /Шинэчилсэн найруулга/ хүчин төгөлдөр болсон өдрөөс эхлэн дагаж мөрдөнө.” Санал гаргасан ажлын хэсэг. Санал хураалт. Санал дэмжигдлээ.

3.Улсын тэмдэгтийн хураамжийн тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт  
оруулах тухай хуулийн төслийн талаарх зарчмын зөрүүтэй саналын томьёоллоо санал хураалт явуулж эхэлье.

1.Хуулийн төсөлд доор дурдсан агуулгатай 2 дугаар зүйл нэмэх:

“**2 дугаар зүйл.** Энэ хуулийг Далай ашиглах тухай хууль хүчин төгөлдөр болсон өдрөөс эхлэн дагаж мөрдөнө.” Санал гаргасан ажлын хэсэг. Санал хураалт.

Ажлын хэсгийн ахлагч аа, далбаа авч байгаа хөлөг онгоц маань стандартын бус бусад улсын шаардлагыг хангахгүй хөлөг онгоцууд манай далбааг ашиглах вий гэдэг дээр сайн анхааралтай ажиллана биз дээ. Бусад улсын шаардлагыг хангахгүй нөхдүүд л манай далбааг ашиглаад улсын нэр хүндэд нөлөөлөөд байх вий гэдгийг анхаараарай гэдгийг холбогдох хүмүүсдээ сайн хэлж өгөөрэй.

Зарчмын зөрүүтэй саналаар санал хурааж дууслаа.

Хуулийн төсөлтэй холбогдуулан гишүүдээс бичгээр ирсэн санал алга байна.

Хуулийн төслийн анхны хэлэлцүүлгийг явуулсан талаарх Байнгын хорооны санал, дүгнэлтийг чуулганы нэгдсэн хуралдаанд танилцуулах гишүүн байна уу. Цэрэнпунцаг гишүүн танилцуулъя. Ганхуяг гишүүн танилцуулъя. Надруу харахгүй бүгд доошоо хараад байх юм.

Ажлын хэсгийнхэнд баярлалаа. Ажлын хэсгийн ахлагчид баярлалаа. Сайн ажилласан байна.

Дараагийн асуудалдаа оръё. **Чөлөөт бүсийн тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай хуулийн төслийн анхны хэлэлцүүлгийг хэлэлцэж эхэлье.**

Төслийг Байнгын хорооны болон чуулганы нэгдсэн хуралдааны анхны хэлэлцүүлэгт бэлтгэсэн талаарх ажлын хэсгийн танилцуулгыг Улсын Их Хурлын гишүүн, ажлын хэсгийн ахлагч Баттөмөр гишүүн хийнэ ээ. Баттөмөр гишүүний микрофоныг өгье.

**Б.Баттөмөр**: Дарга аа, энэ ажлын хэсгийн танилцуулгыг танилцуулахын урд талд танд хандаж нэг зүйл хэлмээр байна. Ажлын хэсгээс болбол эхний хэлэлцүүлгээр нь баталъя гэсэн санал гаргасан юм. Тэгсэн чинь манай Засгийн газраас оруулж ирэхдээ нөгөө мөрдөгдөх хугацааг нь хоосон оруулаад ирсэн. Тэгэхээр зарчмын зөрүүтэй санал гаргах болохоор анхны хэлэлцүүлгээр баталж болохгүй болж байна. Тэгэхээр болбол ердийн журмаараа явъя.

Та 4 дэх өдөр нэг Эдийн засгийн байнгын хороог хуралдуулаад өгвөл 5 дахь өдөр баталчихмаар байна л даа. Энэ нөгөө цаанаа хугацаатай. Нөгөө Засгийн газар тийм.

**Ж.Ганбаатар**: Тэгээд тэр бас Их Хурлын нөгөө хуралдаан даргалагчаас бас чиглэл авах ёстой болно, тийм ээ.

**Б.Баттөмөр**: Тийм яах вэ энэ манайхан.

**Ж.Ганбаатар**: Үгүй ээ, яах вэ, хуралдаан даргалагчаас. Тэгэхгүй бол би чинь нөгөө дахиад Даргын зөвлөлдөх хурлаас зөвшөөрөл авах хэрэгтэй шүү дээ. Хуралдаан даргалагч Аюурсайхан дарга, ахалбал Аюурсайхан дарга чиглэл өгөх ёстой болно.

**Б.Баттөмөр**: Тэгвэл Аюурсайхан даргаас өгнө байх.

Чөлөөт бүсийн тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт болох ажлын хэсгийн танилцуулга.

Чөлөөт бүсийн тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай хуулийн төслийг Эдийн засгийн байнгын хорооны хэлэлцүүлэгт бэлтгэх үүрэг бүхий ажлын хэсгийг Улсын Их Хурлын гишүүн Баттөмөрөөр ахлуулж, Улсын Их Хурлын гишүүн Батлут, Ганхуяг, Оюунчимэг, Цогтгэрэл нарын бүрэлдэхүүнтэй байгуулсан. Ажлын дэд хэсгийн бүрэлдэхүүнд Өлзийсайхан Гадаад харилцааны яамны Гадаад худалдаа, эдийн засгийн хамтын ажиллагааны газрын захирал, Гэндэнсүрэн Гаалийн ерөнхий газрын дэд дарга, Уртнасан Шадар сайдын ахлах зөвлөх, Ажлын албаны дарга, Түвшинцэнгэл Хил хамгаалах ерөнхий газрын Шалган нэвтрүүлэх хэлтсийн дарга, А.Энхзул Замын-Үүдийн чөлөөт бүсийн захирагч, уучлаарай Энхзул Замын-Үүдийн чөлөөт бүсийн захирагч, Донжчимбуу Замын-Үүдийн чөлөөт улсын захирагчийн зөвлөх, Аманкелди Цагаан нуурын чөлөөт бүсийн захирагчийг түр орлон гүйцэтгэгч, Баттулга Замын-Үүдийн чөлөөт бүсийн гэрээ, эрх зүйн хүний нөөцийн хэлтсийн дарга, Уламбаяр Алтанбулаг чөлөөт бүсийн гэрээ, эрх зүйн хүний нөөцийн хэлтсийн дарга, Балжмаа Алтанбулаг чөлөөт бүсийн Ажлын албаны дарга нар ажилласан.

Ажлын хэсэг 2021 оны 11 дүгээр сарын 25, 29-ний өдрүүдэд 2 удаа хуралдаж, хуулийн төсөлтэй холбогдуулан ажлын хэсэг, дэд хэсгээс тайлбар мэдээлэл, тодруулга авлаа. Мөн чөлөөт бүсийн тухай хуульд холбогдох зүйл заалтаас газар эзэмшүүлэх гэснийг хасахаар төсөлд тусгах болон Барилга хот байгуулалтын яамны Хот байгуулалт газрын харилцааны бодлогын хэрэгжилтийг зохицуулах газрын дарга Баярбат, мөн хуулийн хэлтсийн дарга Нямдорж нараас газрын тухай хуультай холбогдсон асуудлаар тайлбар авсан. Хуулийн дэд төсөлтэй холбогдуулан ажлын хэсгээс зарчмын зөрүүтэй хоёр санал гарсан. Хэлэлцэн шийдвэрлэж өгөхийг хүсье ээ. Анхаарал тавьсанд баярлалаа.

**Ж.Ганбаатар**: Баттөмөр гишүүнд баярлалаа.

Ажлын хэсгийг танилцуулъя.

Гэндэнцэвээн Гаалийн ерөнхий газрын дэд дарга. Дарга нь ирж болдоггүй юм байх даа. Даргыг нэг уул нь харах юм сан. Тэр даргыг. Уртнасан Шадар сайдын ахлах зөвлөх, ажлын албаны дарга. Уртнасан дарга байна уу. Түвшинцэнгэл Хил хамгаалах ерөнхий газрын Шалган нэвтрүүлэх хэлтсийн дарга. Энхзул Замын-Үүд чөлөөт бүсийн захирагч, Донжчинбуу Замын-Үүд чөлөөт бүсийн захирагчийн зөвлөх, Баттулга Замын-Үүд чөлөөт бүсийн гэрээ, эрх зүйн хүний нөөцийн хэлтсийн дарга, Уламбаяр Алтанбулаг чөлөөт бүсийн гэрээ, эрх зүйн хүний нөөцийн дарга, Балжмаа Алтанбулаг чөлөөт бүсийн Ажлын албаны дарга. Алтанбулгын чөлөөт бүсийн дарга нь хэн юм. Тэр дарга гэж байна уу? Зулаа. Тэр хүн яагаад орж ирдэггүй юм, ер нь ерөөсөө харах, тийм хүн байгаа юм байна, тийм ээ, хаачсан юм тэгээд. Их удаан өвчтэй байна уу даа, тийм ээ. Энэ чинь хууль 2 хэлэлцээд нэлээн урт хоногийн зай байна шүү дээ, энэ чинь. Хувийн хэвшил бол одоо энэ чинь их л бага өвддөг юм даа. Төрийн алба их удаан өвдөөд байх шиг байна аа.

Ажлын хэсгийн танилцуулгатай холбоотой асуулттай, Улсын Их Хурлын гишүүд нэрсээ өгөхийг хүсье. Би асуулт асууна. Энх-Амгалан гишүүн, Оюунчимэг гишүүнээр тасаллаа. Энх-Амгалан гишүүн асуултаа асууя.

**Б.Энх-Амгалан**: Би энэ эдийн засгийн чөлөөт бүстэй холбоотой хэдэн санал та бүхэнд хэлье ээ.

Нэгдүгээрт, БНХАУ-ын Жежиан мужид болбол их том судалгааны эрдэмтэд ажилласан юм. 300 гаруй хүний бүрэлдэхүүнтэй. 400 гаруй хуудас одоо зүүн хойд Хятадыг хөгжүүлэх хөтөлбөр гэж юм гарсан юм. Та нар тэрийг олж үзсэн үү, үгүй юу мэдэхгүй байна. Энэ дээр бол яг Эрээн хотыг хөгжүүлэх талын асуудал бол нэлээн нарийн орсон юм аа. Ингээд манай тэр юуг үзэхээр нэг 5 жил, 10 жил, 15 жилээрээ гаргачихсан байгаа юм. Үүнээс болбол БНХАУ гажихгүй. Үүнийгээ зүгээр л бид нар тэрэнтэй яаж уялдах вэ гэдэг л юмаа зохицуулахгүй болбол тэрийг ингэж өөрчил, манайх ингэхгүй гэдэг юм яриад бол бүтэхгүй юм шиг байгаа юм. Яагаад гэхээр хурдныхаа замыг тавьчихсан, Бугат руугаа зам тавьчихсан, хилийнхээ бүсийн юмнуудыг тавьчихсан, тэгээд замынхаа трасуудыг гаргачихсан, ийм юмнууд харагдаж байна лээ. Эдийн засгийн үр ашгаа тооцчихсон. Тэгээд манайх болохоор зэрэг наад талд нь аваачаад Хятадын тал хил рүүгээ тулгаад тавьчихсан. Манайхан хилээсээ төө зайтай хийчихсэн. Нөгөө талд нь одоо ингээд аялал жуулчлалын бүс, агуулах, гаалийн баталгаат агуулах худалдааны бүс, тэгээд ингээд ложистик төв гээд бүгдийг нь төлөвлөчихсөн. Манайхан нөгөө талд нь буруу төлөвлөчихсөн. Тийм учраас энийгээ ингэж яг уялдуулж л хийхгүй болбол наад чинь цаашаагаа явахгүй юм болно шүү. Тийм одоо жишээлбэл Хятадынхан талдаа, яг ингээд тээвэр зууч нь байж байгаа бол наад талдаа яг тээвэр зууч л байхгүй болбол Хятадынх нь баруун талд. Манайхан зүүн талдаа байвал хэзээ ч энэ 2 уялдахгүй юм байна лээ ээ. Энийг анхаарах хэрэгтэй шүү. Тэгээд чөлөөт бүсийнхээ тухай хууль дээр юу юу оруулах вэ гэхээр эдийн засгийнхаа юмыг яах юм, төлөвлөгөөгөө яаж гаргах юм, санхүүгийн механизм нь яах юм, худалдаагаа яаж явуулах юм, тээврээ яаж явуулах юм, төмөр замын чинь гарц хаагуур гарах юм. Улаан овоогоос наашаагаа төмөр зам гарахгүй байвал та нар Замын-Үүдийг тойроод орж ирнэ гэж бол байхгүй юм байна лээ. Ингээд энийг уялдуулсан юмнуудаа яаж хийж, Монгол Улсад ямар ашигтай байх вэ, алийг нь оруулах юм, алийг нь оруулахгүй гэдгийг тооцож хийхгүй бол болохгүй юм байна лээ шүү. Нэг дэх асуудал Замын-Үүдтэй холбоотой юм дээр. Энэ материалыг авч үзээрэй. Би нөгөө эдийн засгийн коридор хариуцаж байгаа нөгөө Их Хурлаас томилогдсон хүний хувьд яриад байгаа шүү дээ. Наадахыг чинь нэлээн үзчихээд. Би бол та нар тэр 400 хэдэн хуудас одоо Хятадын материалыг олж үзсэн гэж бол итгэхгүй л байна. Олж үзсэн бол ядаж над дээр ирэх ёстой байсан байх.

Хоёрдугаарт нь болбол одоо Оросын Хабаровскийн олон улсын судалгааны хүрээлэн байгаа юм. 21 институттэй хамтарч ажиллаж байгаа. Тэд нар тэнд дээрээс одоо Юля Тимошенко гээд нэг хүүхэн бий. Тэр нөхөр ингээд бүх нарийн судалгаануудыг нь хийгээд бас материалуудаа ирүүлж байсан юм. Оросын холбооны улс сүүлийн 4 жил яг энэ эдийн засгийн чөлөөт бүсийнхээ асуудлаар зүүн хойд Сибирийн бүс нутгаа хөгжүүлэх асуудал Төв сибир ба одоо алс Дорнодоо хөгжүүлэх асуудлаар нэлээн олон юмнууд явж байгаа юм байна лээ. Тэрэнтэй уялдахгүй болбол бид нарт одоо Сэлэнгийн чөлөөт бүс гэж яриад хэчнээн ч жил болов, явахгүй. Тэгээд энийг яаж уялдуулах вэ гэдгээ бас та бүхэн маань бодож оруулахгүй болбол нэг хууль гарчихдаг хэрэгжихгүй бол хэцүү шүү. Улаан-Үдийн наад талд одоо наадах чинь чөлөөт бүс хийх гээд ингээд явж байгаа шүү дээ. Тэгээд манайд тэр Сэлэнгийн бүстэй яаж уялдах юм. Энийгээ сайн тохируулж ингэж хийхгүй бол наадах чинь явахааргүй юм байна лээ шүү. Тэгэхээр энэ 2 талынхаа юмнуудыг сайн үз ээ. Тэдний гаргасан юмнуудыг хар аа. Манай улс нэг одоо 107,5 дээр Оросын холбооны улс 97,3 дээр дуугараад байж болохгүй шүү дээ. Яагаад гэвэл долгион нь тэнцэхгүй л бол наадах чинь явахгүй гэсэн үг. Тэр үйл ажиллагаатай нь уялдаж явахгүй л бол 2 хөршийн харилцаа чинь явахгүй ээ л гэсэн үг.

Яг ний нуугүй ярих юм болбол та бидний хамгийн том боломж бол чөлөөт бүс байгаа юм. Энэ чөлөөт бүсээр дамжиж өнгөрч байгаа ачаа, бараа үйлдвэрлэл, худалдаа, тээвэр ложистикийн энэ асуудал чинь зөвхөн Хятад, Оросын хооронд явж байгаа 260 тэрбум долларын худалдааны эргэлтээс Монгол Улс хэдий нь Монгол Улсаар дамжиж өнгөрөх юм бэ гэдгээ л тооцох ёстой асуудал байхгүй юу. Нөгөө есүсийн өмнө худалдаа байсан шүү гэдэг чинь л энэ. Есүсийн өмнө худалдаа байсан шүү гэж. Тийм учраас гадаад худалдаагаа хөгжүүлэхийн тулд улс орныхоо эдийн засгийг нэмэгдүүлэхийн тулд эдийн засгийн чөлөөт бүсээ хийх гэж байгаа үндсэн агуулга чинь энэнтэйгээ уялдаж, 2 хөршийнхөө урт хугацааны, дунд хугацааны, богино хугацааны хөгжлийн хөтөлбөрүүдтэй бид нар яаж юмаа уяж Монгол Улсад ашигтайгаар хийх вэ гэдгээ тооцохгүй бол болохгүй шүү гэдгийг л би та бүхэнд хэлж байгаа юм.

**Ж.Ганбаатар**: Санал хэлчхэв үү. Оюунчимэг гишүүнийг асуулт асуухаас өмнө би нэг асуулт асуугаадахъя.

Энэ чөлөөт бүсийн тухай 16.1.4-т зорчигчийн худалдан авсан 3 сая төгрөг хүртэлх үнийн дүнтэй барааг гаалийн болон нэмэгдсэн өртгийн албан татвараас гаалийн нутаг дэвсгэр рүү нэвтрүүлнэ гэж заасныг. Энэ гааль болоод тэр хил хамгаалах байгууллагууд юу гэж үзэж байгаа вэ гэдгийг асууя.

Тэгэхээр энэ одоо нөгөө манай юу чинь асуучхаад өөрийнхөө асуултад өөрөө хариулж байж дараа нь үгээ хэлдэг, ийм юутай юм л даа. Тэгэхээр би энийг бас ингээд хэлье. Дараа нь 1 минут байдаг учраас. Үүнийг сайн уншаарай, эндээс байна шүү дээ, энэ хуулийн заалт дээр энэ гаалийн дэд дарга аа, наашаа харж байгаарай, та энийг сайн уншаарай. Энэ дээр бол онцгой татвар гэдэг үг байхгүй шүү. Онцгой татвартай бараа бүтээгдэхүүнийг чөлөөт бүсээс ямар нэгэн байдлаар татваргүйгээр гаргах хууль, эрх зүйн үндэслэл байхгүй. Зөвхөн гаалийн болон нэмэгдсэн өртгийн албан татвар гэдгийг сайн анхаараарай. Тэгэхгүй бол наад асуудлаас чинь одоо хууль, Монгол Улсын онцгой татварын хууль ноцтойгоор зөрчигдөж байгаа шүү. Би 2 дахь удаагаа, 3 дахь удаагаа сануулж хэлж байгаа юм. Тэр хил хамгаалах байгууллага, гаалийн байгууллага. Тэгэхээр зүгээр хүмүүс ороод тэр чөлөөт бүсээс ороод тэр хүнсний хэрэгцээний бараа бүтээгдэхүүн, хувцас хунар энэ тэр гээд онцгой татваргүй бараа бүтээгдэхүүн авах бол сонин биш байна аа. 3 саяд нь одоо тэр гаалийн татваргүйгээр гаргачхаж болно.

Онцгой татвартай эм тариа гэдэг юм уу, Монгол Улсын хууль нөхцөлд заасан одоо онцгойлсон асуудлуудтай бараа бүтээгдэхүүн, архи дарс, тамхи, одоо тэр хар тамхи ч гэдэг юм уу, одоо ингээд онцгой татвартай асуудлууд дээр хууль хяналтын байгууллага сайн ажиллахгүй бол энэ чинь завхарч байгаа шүү, үүнийг анхаараарай. Энэ хуульд би бас нарийвчилсан санал оруулъя гэсэн хөндөгдөөгүй учраас санал хураалгах боломжгүй ээ гээд энэ ажлын хэсгийг хэлж байгаа юм.

Тийм учраас би энийг бас анхааруулаад хэлье. Тэгээд энэ одоо энэ чөлөөт бүсийн энэ заалт чинь өөрөө бас нэг тэр нөгөө хил, гаалиар бараа бүтээгдэхүүн оруулахад хувь хүн бол болохгүй, албан байгууллага болно оо гээд энэ чинь аль хуульд нь байдаг юм? Гаалийн тухай хуульд нь уу. Тэгээд энэ хоёр хууль чинь бас нэг хоорондоо тийм зөрчилддөг л юм байна лээ л дээ. Гэхдээ яах вэ, би бас иргэдийг бас одоо хамаа замбараагүй байдлаар хохироогоод загнаж татаад байх нь бол дэмий болов уу. Гэхдээ тэр онцгой татвартай бүтээгдэхүүн энэ хуулиар чинь бол хориотой шүү. Ялгаж, салгахгүй байх шиг байгаа юм шүү. Гаалийн болоод нэмэгдсэн өртгийн албан татвар чөлөөлж байгаа болохоос онцгой татварыг чөлөөлөөгүй ээ.

5 номер уу. 4 номерын микрофон хариулъя.

Гаалийн ерөнхий газрын дарга Гэндэнцэвээн байна аа. Чөлөөт бүсээс Монгол Улсын нутаг дэвсгэрт оруулж байгаа барааны хувьд бол түрүүн таны ярьсан 3 сая төгрөгний үнийн дүнтэй бүх төрлийн бараа Монгол Улсын иргэн 1 удаа, 24 цагт одоо нэг орж авахаар зохицуулсан байгаа. Архи тамхи, согтууруулах ундааны хувьд бол Гаалийн ерөнхий газрын даргын баталсан журмын дагуу зорчигчийн хувийн хэрэглээний эд зүйлээр журамласан байгаа. Тэр нь болохоор бол архи дарс тус бүр 2 литр, пиво 3 литр, янжуур тамхи 200 ширхэг, сигар навчин тамхи 50 ширхэг, задгай тамхи 250 граммаас илүүгүй гэж нэг удаа орохдоо иргэн ийм хэмжээний л юм авч гарч байгаа.

Дахиж тухайн өдөртөө тухайн иргэн ингэж нэмж авч явахыг болбол программаар нь бид нар хязгаарлаад өгчихсөн учраас дэлгүүрүүд бол тухайн өдөртөө бол нэмж 1 хүнд бол илүү зарж боломжгүйгээр программчилсан байгаа юм аа.

**Ж.Ганбаатар**: Танай Гаалийн ерөнхий газрын дарга чинь хуулиас давуу журам гаргахгүй шүү дээ. Та одоо тийм юм. Ер нь бол одоо ингээд наад чинь угшил болчихсон байгаа байхгүй юу. Энэ онцгой татварыг чинь хуульд байна шүү дээ. Согтууруулах ундаа 1 литр гэж байгаа юм, Гэндэнцэвээн дарга аа, 1 литр. Энэ янжуур болон түүнтэй адилтгах бусад тамхи 100 ширхэг гэж байгаа, ширхэг шүү. Пачиг биш, хайрцаг биш. Ер нь та нар тэр журмаа барьдаг аа, хуулиа барь.

Таны наад минут чинь дууссан. Наадахаа унтраа. Тэгээд та энэ хуулиа барих ёстой. Та нар тэр журам буруу, янз янзын юм бариад байгаа. Тэгэхдээ Монгол Улсын Онцгой татварын хууль наад Зулаа. Энхзул дарга тэр зөрчигдөж байгаа шүү. Ноцтой зөрчигдөж байгаа. Тэгээд энийг бол одоо маш их сануулж хэллээ шүү. Тэр хил хамгаалах газрын даргад хэлэх юм байна уу? Урагшаагаа суу. Тэр Гэндэнцэвээн дарга хойшоо суучих.

Авто бензин, дизелийн түлш, дүнсэн тамхи, суудлын авто машин гээд янз янзын хууль.

4 номер. 2 минут.

**Д.Түвшинцэнгэл**: Эрхэм гишүүний асуултад хариулъя аа. Хил хамгаалах байгууллага үндсэн чиг үүргээрээ зөвхөн зорчигчийг тээврийн хэрэгслийг шалгаж, нэвтрүүлж байгаа. Чөлөөт бүсэд. Бараа материал, бусад үнэ өртөгтэй холбоотой асуудлыг бол гаалийн байгууллага яг үндсэн чиг үүргээрээ хариуцдаг. Бид болбол зөвхөн периметр буюу чөлөөт бүсийн харуул хамгаалалт, шалган нэвтрүүлэх хүнийг шалган нэвтрүүлэх үйл ажиллагааг бүртгэлийн ажиллагааг хариуцаж явуулж байгаа.

**Ж.Ганбаатар**: Би тэгээд дахиад сануулж хэлье. Эдийн засгийн байнгын хорооны даргын хувьд бол Монгол Улсын Онцгой татварын хууль ноцтой зөрчигдөж байгаа шүү. Хяналт шалгалтаа сайжруулаарай. Тэр онцгой татвартай бараа бүтээгдэхүүн, тэрэн дээр хяналт шалгалт сайн тавихгүй бол наад онцгой. Энэ чөлөөт бүсээс чинь Улаанбаатар хотод онцгой татвартай авах ёстой бараа онцгой татваргүйгээр ирээд энэ сошиалаар зарагдаж байгааг та бүхэн ил харж байгаа. Тэрэн дээрээ анхаарал тавих ёстой шүү. Би энэ хуулиар бүр хатуу анхааруулга, бүр ингээд хаалт хийе гээд зарчмын зөрүүтэй санал гаргах гэсэн боловч хөндөгдөөгүй заалт гээд оруулж болохгүй гээд байгаа юм.

Хоёр дахь удаагаа сануулж хэллээ гэдгийг анхаар. Оюунчимэг гишүүн асуултаа асууя.

**М.Оюунчимэг**: Чөлөөт бүсийн асуудал уг нь бол одоо манай улсын хувьд маш чухал. Одоо яг л нэг бид эдийн засгаа аль болохоор тэлье, хөгжүүлье гээд л яриад байдаг хэрнээ энэ чөлөөт бүсийг одоо 20, 30 жил яриад үнэнийг хэлэхэд ёстой хөдлөхгүй байгаад байгаа юм аа. Аль дээр үеэс л тэгээд л нэг Шадар сайд, нэг Үйлдвэр худалдааны сайд, нэг Эдийн засгийн сайд гээд л нөгөө харьяалал нь өөрчлөгдөөд л байдаг. Тэнд хашаа босгоод л байдаг, үйл ажиллагаа огт явахгүй байсаар байгаад л өнөөдөр дахиад л яг энэ асуудал ингээд орж ирээд явж байгаа юм. Тэгээд одоо миний ганц хүсэж мөрөөдөж байгаа юм нэг хөдлөөсэй. Яагаад гэвэл энэ цар тахлын үед эдийн засгийн байдал ийм хэцүү байгаа үед ядахдаа энэ чөлөөт бүс нэг ажиллагаанд орчхоосой гэж уг нь их хүсээд яриад л байгаа.

Түрүүн Энх-Амгалан гишүүний хэлдэг, бид энийг яг хоёр хөршийн бодлоготой, эдийн засгийн бодлоготой, энэ ойрын 3, 4 жилдээ юу явах нь вэ, дараа нь 5, 10 жилд юу явах вэ гээд эдийн засгийн коридортойгоо салшгүй холбоотойгоор эрэмбэ дарааллаа гаргаад ингээд хөгжүүлээд явах нь өөрөө бол маш чухал байгаа юм аа. Тэгээд энэ эдийн засгийн чөлөөт бүсийн салшгүй нэг хэсэг нь бол хил, гааль, хорио цээрийн хяналттай холбоотой асуудлууд угаасаа л энэ чинь хил дамнасан энэ чөлөөт бүсийн асуудал бид нарт яригдаж байгаа шүү дээ. Тэгээд өнөөдөр энэ нэмэлт, өөрчлөлтийг бид нар цаг алдалгүй хийх ёстой гээд оруулж ирээд бид ч гэсэн энийг одоо цаг алдахгүй хийх гээд л хичээгээд л ажиллаж байна л даа. Энийг хийснээр ер нь ажил хэр урагшлах бол оо? Одоо гэрээ хэлэлцээрээ ирэх долоо хоногуудаас бас явах гэж байна гэж байна. Яг ямар чиглэлээр нэг ажил урагшлах байна.

Би бас энэ шинэ удирдлагыг нь хараад л аль болохоор нэг ажлаа явуулчих гээд л, зүтгээд л гүйгээд л байгааг харж байна л даа. Тэгэхдээ энэ бол хамтын ажиллагаа. Тэгээд Шадар сайд ч гэсэн энэ дээр одоо онцгой анхаараад. Ер нь одоо эхлүүлэхгүй бол, эсвэл одоо юунаас болоод ингээд гацаад байдаг юм. Нөгөө нэг баахан хашаалчихсан газруудаасаа болоод тэр ажил явахгүй нь уу, эсвэл 2 хөрштэйгөө нөгөө уялдаа холбооны асуудлаа бид нар яг бас тохирч чадахгүйгээс энэ чөлөөт бүсийн маань юм ингээд 20, 30 жил ер нь хөдлөхгүй байгаад байгаа байхгүй юу. Яг л ингээд л гацчихаад л байгаад. Аль дээр үеэс хойш л яриад л, бүр энд чинь нэг хэдэн метр хашаа хатгасан гээд, дараа нь тэр хашаагаа авлаа гээд тэгээд нэмэлт, өөрчлөлт оруулж ирэх шаардлагатай байна гээд миний мэдэхээр л лав нэг 10 жилийн өмнө яригдаж байсан. Одоо энэ асуудал дахиад л ингээд явагдаад байгаа. Тэгэхээр бид нар энэ дээр нэг ийм маш хурд, одоо цаг алдалгүй, ялангуяа ийм цар тахлын амаргүй үед эдийн засгаа тэлэх шаардлагатай байгаа үед, тэгээд бид нар чинь одоо нэг Алсын хараа 20, 30 гээд л баахан зорилт тавьчихсан. Энэ үед. Ядахдаа энэ чөлөөт бүсийн асуудлууд бүсээ нэг ажиллагаанд оруулчих хэрэгтэй байгаа учраас эхний ээлжид энэ эрэмбэ дарааллаа яаж харж байгаа юм бол?

Тэр хорио цээр хилтэй холбоотой сая яг Ганбаатар даргын хэлдэг бас үнэн л дээ. Уг нь чөлөөт бүсийн тэр онцгой татвартай бараа нь хамгийн аюулгүй, тэгээд яг онцгой татваргүй тэр чөлөөт бүстээ л байх ёстой байтал манай дээр энэ одоо орж ирж байгаа барааны чанарын асуудал л гэхэд маш осолтой байна шүү дээ. Хаана яаж үйлдвэрлэсэн нь мэдэгдэхгүй, архи согтууруулах ундаа энэ тэр одоо хаа сайгүй болчхоод байна шүү дээ. Тэгээд энийг одоо яаж хянах юм, энэ дээр тэр чөлөөт бүс дээр хяналт нь ажиллах механизм нь бүрдчихсэн байгаа юу, дэд бүтэц нь байгаа юу гээд. Хүрэлбаатар сая сангийн сайд байхад гааль дээр бол эрс шинэчлэл хийж төсөвт нэлээд том хөрөнгө оруулалтыг гааль дээр суусан. Тэгээд энэ ажил энэ тэр маань одоо хэр явж байгаа юм бол оо? Энийг чөлөөт бүстэйгээ яаж уяж ажиллуулж байгаа бол оо? Энэ дээр би товчхон хариултыг авъя аа гэж бодож байна аа. Баярлалаа

**Ж.Ганбаатар**: Хэн хариулах уу. Наашаа хараарай. Энхзул 7 номерын микрофон өгье. Гэндэнцэвээн дарга бэлдэж байгаарай.

**А.Энхзул**: Сайн байцгаана уу. Та бүхэнд энэ өдрийн мэндийг хүргэе. Гишүүний асуултад хариулъя. Ажил хэр урагштай яваа вэ? Юуны одоо учраас энэ олон жил гацсан бэ гэж асууж байна.

Ер нь бол чөлөөт бүсийн тухай хууль анх 2004 онд батлагдан гарч байсан. Тэрнээс хойш одоо 17 дахь жилийнхээ нүүрийг үзэж байна. Ер нь бол чөлөөт бүс ингэж хөгжих гол одоо 2 суурийг улсын зүгээс төрийн зүгээс хийх ёстой байдаг. нэг нь бол дэд бүтцээр хангаж өгөх ёстой, нөгөө нь хууль, эрх зүйн орчныг одоо зөв болгож өгөх ёстой, ийм байдаг аа.

Тэгэхээр дэд бүтцийн хувьд бол чөлөөт бүс 2004 онд хууль, эрх зүйн хувьд хууль нь батлагдаад явсан боловч дэд бүтцийн хувьд одоо ямар ч дэд бүтэц байгаагүй. Ингээд 2016 онд дулааны станц, цэвэр бохирын шугам, цахилгааны дэд станц гээд бүх асуудлууд маань одоо Хятадын Засгийн газрын тусламжаар, мөн Монгол Улсын төсвийн тусламжаар ингээд бүрэн баригдсан боловч яг байнгын үйл ажиллагаанд ингээд шилжээгүй 5 дахь жилийнхээ нүүрийг үзэж байсан. 2021 оноос энэ оноос эхлээд Монгол Улсын Засгийн газрын нөөц сангаас төсөв баталж, дулааны станцаа бүрэн ажиллагаанд оруулаад ганцхан Замын-Үүд чөлөөт бүс гэлтгүй Замын-Үүд сумаа бас дулаанаар бүрэн хангаад явж байна.

Удахгүй оноос өмнө цэвэр бохир усаа холбохоор ажилдаа орчихсон ингээд явж байна аа. Манай чөлөөт бүс дээр дэд станц маань баригдсан боловч тоноглол нь дутуу учраас манай чөлөөт бүс дээр одоо хүртэл цахилгаан байхгүй. 2022 оны төсөв дээр цахилгааны 1,1 тэрбум тоноглолыг гүйцээх төсвийг суулгаж өгсөн байгаа. Тэгэхээр бид нар 2022 оны 1 дүгээр улирал гэхэд чөлөөт бүс цахилгаанаар бүрэн хангагдаад ингээд дэд бүтэц маань ерөнхийдөө бүрэн болж байна аа гэж ойлгож болно оо.

Хууль, эрх зүйн хувьд чөлөөт бүсийн маань хуулийн нэмэлт, өөрчлөлт ингээд ороод явж байна. Энэний дараа Хятадын Засгийн газар, Монголын Засгийн газрын хамтарсан эдийн засгийн хамтын ажиллагааны хэлэлцээр маань Их Хурлаар соёрхон батлагдах ажил дутуу байгаа. Энэ маань одоо бас хүлээгдээд ингээд явж байна. Аж ахуйн нэгжүүд маань ерөнхийдөө яагаад бүтээн байгуулалтаа газар эзэмшиж байгаа мөртөө эхлүүлэхгүй байсан бэ гэхээр нэгдүгээрт, чөлөөт бүс маань албан ёсоор З0асгийн газрын тогтоолоор байнгын үйл ажиллагаанд шилжээгүй байсан. Тэгээд 8 сарын 15-наас эхлээд Засгийн газрын тогтоолоор байнгын үйл ажиллагаанд шилжээд эхэлсэн. Хоёрдугаарт, дэд бүтцүүд маань ингээд ажиллагаанд ороод эхэлсэн учраас бүтээн байгуулалтаа хийгээд эхлэх бүрэн одоо нөхцөл маань бүрдэж байгаа. Тэгэхээр одоо ингээд эдгээр шийдвэрүүдийн дараа аж ахуйн нэгжүүд маань маш идэвхтэйгээр хөрөнгө оруулалтаа хийж бүтээн байгуулалтын ажлууд эхлээд явж байна аа.

**Ж.Ганбаатар**: Гэндэнцэвээн дарга хариулъя, 1 минут. Өөрийнхөө асуултад л хариул. 5 номерын микрофон өгье. 4.

**Ц.Гэндэнцэвээн**: Гаалийн шинэчлэлийн хүрээнд болбол нэлээд олон ажлууд хийгдэж байгаа. Та бүхэн бас мэдэж байгаа байх. Энэ боомтуудын бүтээн байгуулалтын ажлууд явж байгаа. Цар тахалтай холбоотойгоор бас зарим барилга, боомтуудын ажлууд хойшилсон ч гэсэн бол бас ажлууд явагдаж байгаа. Азийн хөгжлийн банкны хөнгөлөлттэй зээл, Хятадын буцалтгүй тусламж, улсын төсвийн хөрөнгө оруулалтаар бол нэлээд олон ажлуудыг хийж гүйцэтгэсэн.

Үүний нэг нь бол гаалийн мэдээллийн автоматжуулсан системийг шинэчлэх ажил явж байгаа. Энэ ажил маань одоо 12 сард бүрэн дуусна. Энэ ажлын хүрээнд бол чөлөөт бүсийн болон ер нь гаалийн бүрдүүлэлт одоо бүх юмнуудыг цахимжуулж аль болох нүүр тулсан харьцааг багасгах ийм чиглэлтэй явж байгаа. Тэгээд мөн төрийн хяналтын системийг нэгдсэн системийг нэвтрүүлсэн учраас бол чөлөөт бүсэд тавьж байгаа хяналтыг бол хилийн хяналтын нэгдсэн систем. Энэ цахим бүртгэлийн системээр бол бүрэн хянах боломжтой гэж ингэж ойлгож болно оо.

**Ж.Ганбаатар**: Гишүүд асуулт асууж дууслаа.

Ажлын хэсгээс зарчмын зөрүүтэй санал бол ирээгүй. Тэгэхдээ тэр нэг Газрын тухай хуулийн асуудал байгаа. Энэ хууль өргөн барихдаа бас тэрийг хараагүй. Тэрийг одоо Байнгын хороо бас засаад явж байгаа гэдгийг хэлье.

Тэгэхдээ гишүүдээс зарчмын зөрүүтэй 2 санал ирсэн байна. Санал хураалт явуулна аа.

Улсын Их Хурлын гишүүн Баттөмөр гишүүнээс зарчмын зөрүүтэй санал ирсэн байна.

Төслийн 6 дугаар зүйл. Энэ хуулийг 2022 оны 01 дүгээр сарын 01-ний өдрөөс эхлэн дагаж мөрдөж гэж өөрчлөх гэсэн санал.

Гараагаа бичсэн учраас уншигдахгүй байна. Тэгээд санал хураалт явуулъя.

Баттөмөр гишүүн зөвхөн саналаа тайлбарлаж, үг хэлэх эрхтэй. Дэгийн тухай, бас хуулиараа.

Санал хураалт. Гишүүд анхааралтай байхыг хүсье.

Хууль өргөн барихдаа хүртэл энэ асуудлыг бас орхигдуулсан байна аа л гэсэн үг шүү дээ.

Санал дэмжигдлээ.

2 дахь санал. Зарчмын зөрүүтэй санал. Бас Баттөмөр гишүүн гаргасан.

Хуулийн төслийн 1 дүгээр зүйлийн 1 дэх хэсгийн нээх, хаах гэснийг, 6.5 дахь хэсгийн түр хаах гэснийг, 2 дугаар зүйлийн нээх, хаах гэснийг тус тус нээх, түр хаах гэж өөрчлөх. Санал хураалт.

Санал дэмжигдлээ.

Зарчмын зөрүүтэй саналаар санал хураалт явуулж дууслаа.

Хуулийн төслийн анхны хэлэлцүүлгийг явуулсан талаарх Байнгын хорооны санал, дүгнэлтийг чуулганы нэгдсэн хуралдаанд Баттөмөр гишүүн танилцуулна.

Дараагийн асуудалдаа оръё. Ажлын хэсэгт баярлалаа. Шадар сайд орж ирсэнд баярлалаа.

Дараагийн асуудалдаа орно. **Монгол Улсын Их Хурлын чуулганы хуралдааны дэгийн тухай хуулийн 111 дүгээр зүйлийн 111.1 дэх хэсгийн заасны дагуу Улсын Их Хурлын гишүүн, Нийгмийн бодлогын байнгын хорооны дарга Оюунчимэг, Улсын Их Хурлын гишүүн Ж.Бат-Эрдэнэ нараас ирүүлсэн МИАТ хувьцаат компанийн үйл ажиллагааны талаарх тавьсан асуулгын хариуг хэлэлцэх хэлэлцүүлгийг эхэлье.**

Ажлын хэсгийг оруулъя. Халтар дарга ирчихсэн үү. Халтар сайд.

Батболд Зам, тээврийн яамны Төрийн нарийн бичгийн дарга. Босоод байгаарай. Цэнгэл Төрийн өмчийн бодлого зохицуулалтын газрын дарга, Мөнхтамир МИАТ төрийн өмчит хувьцаат компанийн гүйцэтгэх захирал шинээр томилогдсон байх. Одмөнх МИАТ төрийн өмчит хувьцаат компанийн Санхүү эрхэлсэн газрын захирал, Мөнхнасан ирсэн биз дээ. Мөнхнасан байгаа биз дээ. Энд тэмдэглээгүй байх юм. Мөнхнасан Иргэний нисэхийн ерөнхий газрын дарга. Хэн үйлдчихэв. Батдарь МИАТ төрийн өмчит хувьцаат компанийн Бизнес төлөвлөлтийн хэлтсийн газрын дарга, МИАТ төрийн өмчит хувьцаат компанийн эрхэлсэн дэд захирал гэнэ үү, Коммер эрхэлсэн дэд захирал Өлзийболд. Ийм ажлын хэсэг байна.

Халтар сайд төмөр замын холбоотой хуралтай, Цэнгэл дарга. Танилцуулгыг Төрийн нарийн бичгийн дарга Батболд хийнэ ээ. 3 номерын микрофон өгье. Ажлын хэсгийн 3 номер.

**С.Батболд**: Эрхэм хүндэт гишүүд ээ, Монгол Улс 2021 оны 5 дугаар сараас коронавируст халдварын эсрэг дархлаажуулалтын гэрчилгээг харилцан хүлээн зөвшөөрсөн зарим улсуудтай агаарын хилээ нээсэн хэдий ч олон улсын нислэгийг тогтворжуулах, хэвийн горимд шилжүүлэх ажил цар тахлын нөхцөл байдал, гадаад улс орны халдвар хамгааллын горим, дархлаажуулалтын явцаас хамаараад удаашралтай байна аа.

Олон улсын агаарын тээвэрлэгчдийн холбооны судалгаагаар 2020 он, 2021 оны 10 сарын хугацаанд агаарын тээврийн салбар уналтад орсонтой холбоотой гадаад улс орны Засгийн газраас өөрийн орны агаарын тээврийн салбарыг сэргээх зорилгоор нийтдээ 243 тэрбум ам.долларын санхүүжилтийн дэмжлэг үзүүлсэн байна аа.

Монгол Улсын Засгийн газрын тухайд 2020 оны агаарын тээврийн салбарт авах зарим арга хэмжээний тухай 137 дугаар тогтоолоор олон улсын болон орон нутгийн чиглэлд хуваарьт нислэг гүйцэтгэж буй дотоодын агаарын тээвэрлэгчдийн Иргэний нисэхийн ерөнхий газарт төлөх навигацийн хуримтлагдсан өглөг 2,2 тэрбум төгрөг, МИАТ төрийн өмчит хувьцаат компанийн 2018 оны төрийн өмчийн ногдол ашгийн өглөг 7,3 тэрбум төгрөгийг чөлөөлж, 2019 оны цэвэр ашгийн дүнгээс төрийн өмчийн ногдол ашиг хуваарилахгүй байхаар шийдвэрлэж, мөнгөн дүнгээр МИАТ төрийн өмчит хувьцаат компанид 9,5 тэрбум төгрөгийн дэмжлэг үзүүлсэн байна аа.

Засгийн газраас 2021 оны агаарын тээвэр, аялал жуулчлалын талаар авах зарим арга хэмжээний тухай 162 дугаар тогтоолоор цар тахлын улмаас уналтад орсон агаарын тээвэр, аялал жуулчлалын салбарыг харилцан уялдаатай хөгжүүлэх, агаарын харилцааны эрх зүйн зохицуулалтыг сайжруулах, жуулчин тээврийн нислэгийн тоо, давтамж, чиглэлийг нэмэгдүүлэх арга хэмжээ авч ажиллахаар шийдвэрлээд байна аа.

Зам тээвэр, хөгжлийн яамнаас бодлого, зохицуулалтын дараах арга хэмжээг авч ажиллаж байна аа.

Нэгдүгээрт, МИАТ төрийн өмчит хувьцаат компанийн нислэгийн сүлжээг өргөжүүлэх, агаарын харилцааны эрх зүйн зохицуулалтыг сайжруулах ажлыг хийж 2021 онд Улаанбаатар-Сөүл, Улаанбаатар-Хонг конг чиглэлийн нислэгийн давтамж, багтаамжийг нэмэгдүүлсэн.

Хоёрдугаарт, 2022-2023 онд Сөүл, Токио, Москва, Эрхүү, Бээжин, Хөх хотын чиглэлийн нислэгийг тогтворжуулж 2019 оны түвшинд хүргэх. МИАТ төрийн өмчит хувьцаат компанийн хувьд Шанхай Америкийн нэгдсэн улсын Сиатл хотын чиглэлд шинээр нислэг үйлдэхээр төлөвлөн ажиллаж байна аа.

Гуравдугаарт, агаарын тээврийн зах зээлийн өнөөгийн байдал, цар тахлын улмаас үүсээд буй санхүүгийн хүндрэл, тулгамдаж буй асуудлыг судлан тогтоож, салбарын үйл ажиллагааг сэргээн тогтворжуулах, агаарын тээвэрлэгчдийн өрсөлдөх чадвар, санхүүгийн байдлыг сайжруулах бодлого, зохицуулалтын арга хэмжээний саналыг боловсруулан Төрийн өмчийн бодлого, зохицуулалтын газартай хамтран ажиллаж байна аа.

Дөрөвдүгээрт, нислэгийн зардлын ихэнх хувийг эзэлдэг агаарын хөлгийн шатахууны үнийг төрийн зохицуулалттай бууруулах, шатахуун хангамжийн гидрант системийг ашиглах, зардлыг зохицуулах асуудлыг төрийн өмчит Эрчис ойл компанид хариуцуулан ажиллах бэлтгэл ажлыг хангаж байна аа.

Тавд, өнөөгийн байдлаар шатахуун хангамжийг байгууламжийн ашиглалтыг Иргэний нисэхийн газар хариуцаж, 2021 оныг дуустал 1,8 тэрбум төгрөгийн алдагдлыг хариуцаад байна.

Зургаад, МИАТ төрийн өмчит хувьцаат компанийн Засгийн газрын нөөц сангийн алдангийн үлдэгдэл болох 989,7 сая төгрөгийн өглөг, Иргэний нисэхийн ерөнхий газар, түүний харьяа байгууллагуудад төлөх, нисэх буудлын болон агаарын навигацын үйлчилгээний хураамжийн хуримтлагдсан өглөг 9,27 тэрбум төгрөгийн өглөгийг тус тус чөлөөлүүлэхээр ажиллаж байна аа. Анхаарал тавьсанд баярлалаа.

**Ж.Ганбаатар**: Танилцуулгатай холбоотойгоор асуулт асуух Байнгын хорооны гишүүд нэрсээ өгөхийг хүсье юм.

Би асуулт асууна. Булгантуяа гишүүнээр тасаллаа. Батлут гишүүн асуултаа асууя.

**Д.Батлут**: Та бүхэндээ энэ өдрийн мэндийг хүргэе ээ. Мэдээлэлтэй танилцлаа. Бас их сайхан. Одоо өөдрөг л төсөөллүүд гаргаж ирж тавьсан байна л даа. Орлого үр дүнгийн төсөөлөл гээд 2022-2024 оны гээд. Жишээлэх юм бол одоо нислэгийн тоог аяллын тоог 2726-д хүргэнэ. 2023 онд, 2024 онд 3037-д хүргэнэ гээд. Гэтэл энэ цар тахлын өвчлөлийн энэ ковидийн нөхцөл байдлыг чинь бас ахиад эрчимтэй тархаж байгаа улс орнуудад, зарим нэг улс орнууд одоо хил хязгаараа хааж байгаа гээд асуудлууд гарч байгаа шүү дээ. Энэ өвчлөлийн нөхцөл байдал чинь өнөөдөр бас хэдий хэр хугацаанд үргэлжлэх нь тодорхой биш байгаа. Тэгэхээр та бүхний энэ одоо төсөөлөл энэ нөхцөл байдалд хэрхэн биеллээ олох юм бэ? Хэрвээ биеллээ олохгүй нөхцөл байдал та бүхэн ямар нөөц төлөвлөгөө гаргаж ажиллаж байгаа ажиллах юм бэ? Энэ нөөц төлөвлөгөө бий юу, үгүй юу гэдэг дээр хариулт авъя.

Хоёрдугаарт нь энэ засаглалтай холбоотой асуудлууд дээр бид нар бас анхаарах ёстой гэж харж байгаа. Төрийн өмчийн бодлого зохицуулалтын газрын дарга та бас хариулах болов уу гэж бодож байна. Энэ нэг 5 онгоцтой, 802 хүн ажиллаж байгаа юм. Бусад одоо энэ агаарын нислэг үйлддэг улс орнуудын компаниудтай харьцуулахад нэг онгоцонд 160 ажилтан ноогдож байх жишээтэй. Тэгэхэд бусад улс орнуудын энэ агаарын нийслэлийн компаниуд болохоор хамгийн багадаа 115 хүнтэй байх жишээтэй. 1 онгоцонд 115 хүн ноогдож байх жишээтэй. Тэгэхээр энэ менежментийн тал дээр ер нь ямар төлөвлөгөө гаргаж ажиллах юм бэ? Цаашдаа. Энэ тал дээр одоо энэ удирдах зөвлөлийн даргын хувьд энэ гүйцэтгэх засаглалд байгууллагуудаа бас хэлж ярьж байгаа. Цаашлаад санал шийдэж байгаа зүйлүүд байгаа юм уу? Мэдээж одоо түлшний үнийг Эрчис ойл компаниар одоо шууд нийлүүлэхээр түүнээс нэлээн бас ашиг олох, энэ түлшний үнийн хямдралууд бий болгох нөхцөл байдал бүрдэж байгаа хэдий ч гэсэн бас бид нар урсгал зардал дээр ахиж анхаарах л хэрэгтэй зүйл байгаа юм.

Гуравдугаарт нь энэ та бүхний мэдээлэлтэй танилцаж байна л даа. Цалингийн хэмнэлт гээд нэг нэр томьёо гараад ирсэн байх юм. Би энийг одоо ерөөсөө ойлгохгүй байна л даа. Магадгүй юу гэж ойлгож байгаа вэ гэхээр цар тахлын өвчлөлийн үед энэ зарим нэг үйл ажиллагаа нь үйл ажиллагаагаа зогсоосон ч гэдэг юм уу, хүмүүсээ цөөлж ажиллуулсан юм болов уу. Тэгээд түүнээс гарсан одоо зүйлийн ба цалингийн санд үлдсэн мөнгөн хөрөнгө юм болов уу гэж харж байгаа юм. Цалингийн сан хэмнэнэ гэдэг ч одоо би ерөөсөө ойлгохгүй байна шүү. Яахаараа ингэж илэрхийлдэг юм бол оо. Харин магадгүй энэ өвчлөлийн үед ажилчдынхаа амьдралын хэв маягийг дордуулахгүйн тулд магадгүй тэтгэмж өгдөг, цалингийн тодорхой хувиар өгдөг энэ тэр нөхцөл байдалд орох ёстой шүү дээ. Тэгэхэд өнөөдөр цалингийн хэмнэлт гээд гаргаад суучихсан 11 тэрбум төгрөг тавьчхаад тэрийгээ хэмнэлт гээд зарлаад бичээд сууж байгаа та бүхнийг ойлгохгүй байна аа. Энэ дээр нэг тайлбар өгөөч ээ. Төлөөлөн удирдах зөвлөлийн дарга аа, гүйцэтгэх захирал аа, ийм зүйл цаашид байх ёстой юм уу, үгүй юу? Ийм зүйлийг байлгачихаад одоо та бүхэн удирдлагын гэж орж ирээд сууж байгааг бол би бас ичмээр санагдаж байна шүү.

**Ж.Ганбаатар**: Асуултад хариулъя. Гараа өргөнө шүү. Хэд байна наадах чинь. 5 номерын микрофон. Гишүүний асуултад хариулъя. Нэрээ хэлээд албан тушаалаа хэлье.

МИАТ төрийн хувьцаат компанийн гүйцэтгэх захирал Мөнхтамир байна аа. Батлут гишүүний асуултад хариулъя.

Энэ ковидын дараах нөхцөл байдалтай холбоотой 2022 оны төсөөллийг нэлээн өөдрөгөөр хийсэн байна гэж асууж байна. Үүнд тайлбар хэлэхэд олон улсын агаарын тээврийн холбооноос гаргасан судалгааны дагуу болбол одоо ковидынн дараах зорчих урсгалын нөлөөлөл 2019 оны байдал руу хэвийн байдал руугаа буцаж орох нь 2023 оны зун гэдэг төсөөлөл гаргасан байгаа.

Энэ төсөөлөл дээр болбол МИАТ компани 2022 оны 4 дүгээр улиралд 2019 оны байдал руугаа эргэж орох юм байна аа. Энэ ковидын дараах огцом өсөлтөд онгоцнуудаа бэлэн байлгая аа гэдэг байдлаар төсөөллөө хийсэн. Хэрвээ өнөөдрийн нөхцөл байдлаар ковидын омикрон гэсэн нэр томьёолол бүхий шинэ, одоо энэ мутацлагдсан вирус гарсантай холбогдуулан хэрвээ үйл ажиллагаа маань дахиад зогсон, зорчих урсгал нэмэгдэхгүй, нислэг нэмэгдэхгүй байгаа тохиолдолд нөөц төлөвлөгөөний асуудал ярьж байна.

2020, 2021 оны үед болбол бид нар МИАТ компанийн хувьд болбол одоо карго нислэгээр бүх үйл ажиллагааг амиа зоогоод явж байсан гэж хэлж болно.

Тэгэхээр карго нислэгийн гэрээгээр одоо нөөц төлөвлөгөөнд оруулсан дахиад 2022 оны зорилт түвшин дээр нөөц төлөвлөгөө оруулсан байгаа. Энэ нь болбол одоо ямар учиртай вэ гэвэл МИАТ компанийн одоо үйл ажиллагаанаас эхэлж байгаа 4 онгоц дөрвүүлээ карго нислэгийн зөвшөөрөл авсан. Яг одоогийн байдлаар бол дөрвүүлэнг нь 12 цагийн дотор суудлыг нь авч хаяад каргонд явуулж байгаа. Энэ 2021 оны 12 дугаар сарыг дуустал болбол онгоцны рейс зогсолтгүйгээр карго нислэгүүдийг хийгээд явж байна аа. Хэрвээ одоо энэ нөхцөл байдал эргээд үргэлжлээд явах юм бол 2022 онд бид нар 100 хувь карго руу явна аа гэсэн тийм төлөвлөгөөтэй байгаа.

Гуравдугаар асуулт нь цалингийн хэмнэлтийн талаар Батлут гишүүн асуулаа. 11 тэрбумын цалингийн хэмнэлт гэдэг болбол одоо компанийн нийт ажилчидтай хөдөлмөрийн гэрээ байгуулсан үндсэн цалинд ороогүй ээ. Энэ болбол ерөөсөө компаниудын ажиллаж байгаа инженер техникийн ажилтнуудын нэмэгдэл, цалингийн зардал мөн илүү цагийн зардлууд хасагдсантай холбоотойгоор ийм хэмнэлт гарсан.

Ер нь ковидын 2020 оны 2 сараас эхэлснээс хойш 2020, 2021 оны хугацаанд болбол сул зогсолтод 3 сарын хугацаанд нийт ажилчдыг цалингийн 60 хувиар цалинжуулж 3 сарын хугацаанд ажиллуулсан. Үүнээс бусдаар болбол цалин мөнгө хасаагүй. Удирдлагын хэмжээнд болбол цалингийн 40 хүртэлх хувийг одоо хүртэл хассан шийдвэр нь явж байгаа. Сая энэ шийдвэрийг бол одоо 2022 оны 6 дугаар сарын 01 хүртэл ахиад сунгачихсан явж байгаа. Баярлалаа.

**Ж.Ганбаатар**: Батлут гишүүн 1 минут тодруулъя.

**Д.Батлут**: Ерөнхийдөө ойлголоо. Тэгэхдээ бол энэ ковид цар тахлын үед энэ ажилчдынхаа нийгмийн асуудал дээр тэр дундаа энэ цалин цавуутай, ажил орлоготой байх тал дээр бол бүхий л компани, аж ахуйн нэгжүүд бас анхаарч байх ёстой юм аа. Илүүтэй хэмнэлт гаргана гэхээсээ илүүтэйгээр тэр одоо мэргэжлийн чадварлаг ажилчдаа тогтвор суурьшилтай байх тал дээр нь амьдралынх нь чанарт өөрчлөлт оруулахгүй байх тал дээр нь анхаарч ажиллах ёстой. Захирал аа.

2 дахь асуултад хариулт авмаар байна. Энэ тал дээр менежментийн асуудлууд ямар байгаа юм? Жишээлбэл манайх 5 онгоцтой, 802 хүн ажиллаж байна. Хуваагаад үзэх юм бол 1 онгоц чинь 160 хүн хуваагдаж байна. Тэгэхэд бусад зарим одоо агаарын тээврийн компаниуд 115, хамгийн доод тал нь. 115 хүн, нэг онгоцонд хамрагдаж байх жишээтэй. Энэ тал дээр одоо бас менежментийн талаар хийх энэ асуудал дээрээ тодорхой төлөвлөж байгаа зүйл байгаа юм уу, энэ Төрийн өмчийн бодлого зохицуулалтын газрын дарга та энэ дээр ямар байр суурьтай байгаа юм.

**Ж.Ганбаатар**: Hэн хариулах уу? Цэнгэл дарга 4 номерын микрофон. Гишүүний тодруулгад хариулна. Тодруулга 1 минут.

**Б.Цэнгэл**: Батлут гишүүний асуултад хариулъя аа. Та хэлж байна. Одоо МИАТ компани бол 5 агаарын хөлөгтэй, 803 ажилчинтай байж байгаа. Манай МИАТ компанийн нэг онцлог гэх юм бол зөвхөн одоо агаарынхаа яг тээврийн үйлчилгээгээ одоо нислэгийнхээ бизнесийн хажуугаар агаарын хөлгийн техникийн үйлчилгээ, газрын үйлчилгээ, бизнес лёнз, тэгээд нислэгийн үеийн худалдаа зэрэг одоо бусад энэ дагалдах үйлчилгээгээ бас өөрөө МИАТ компани бие дааж хийдэг ийм онцлогтой юм байгаа юм. Бусад орнуудын компаниуд бол эдгээр одоо энэ газрын буюу техникийн үйлчилгээг бол бусад охин компаниуд хэлбэрээр авч явдаг. Ийм байгаа. Бид МИАТ компанийн цаашдын одоо менежментийг … /минут дуусав/

**Ж.Ганбаатар**: Дараагийн асуултад хариулахдаа гүйцээгээд хариулаарай. Бат-Эрдэнэ гишүүн асуултаа асууя.

**Ж.Бат-Эрдэнэ**: Өнөөдөр МИАТ компанийн санхүүгийн бөгөөд үйл ажиллагааны тайлан гэх юм уу одоо танилцуулгыг сонсъё гэсэн юм аа. Тэгээд энэ утгаараа орж ирж байх шиг байна.

Саяын танилцуулгыг харж байхад ерөнхийдөө зүгээр нэг сайхан эдийн засгийнхаа нөхцөл байдал яах вэ, ковидын үед хүнд л байгаа юм шиг байна. Цаашдаа болбол ингээд сайжраад 2019 оныхоо нөхцөл рүү ороод явчихна гэсэн ийм танилцуулга хийчих шиг болох юм.

Би ойлгохдоо бол санхүүгийн хувьд бас хүнд байгаа гэж ойлгож байгаа шүү дээ. Энэ чинь ерөөсөө дурдагдсангүй. Илэн далангүй, юуны төлөө энэ Эдийн засгийн байнгын хороогоор орж ирж байгаа билээ. Энэ чинь илэн далангүй бүх зүйлүүдийг ингээд ярих хэрэгтэй байна аа. Ямар нөхцөлтэй байгаа юм. Тэгэхээр санхүүгийн тайлан, санхүүгийн одоо өр авлагууд чинь яг ямаршуу өртэй байна аа. Ямар авлагатай байна аа. Энийгээ нэг тодорхой хэлээд өгөөч,

Хоёрдугаарт, 5 онгоцтой гэж байна. Онгоцны насжилтууд чинь нэгдүгээрт юу болж байгаа билээ, хоёрдугаарт нөгөө шинээр авсан онгоцны чинь өр төлбөр энээ тэрээ гэсэн юмнууд чинь ямар хэмжээнд явж байгаа вэ? Нөгөө Голомт дээр өр төлбөр байгаа билүү, үгүй бил үү. Энэ нэг жижигхэн юм хийчихсэн, энийг чинь харахгүй юм. Ерөөсөө.

Гуравдугаарт, энэ МИАТ-ын нөхцөл байдлаас шалтгаалаад хүндрэлтэй байгаа нөхцөл байдлаас шалтгаалаад миний үед уг нь болбол хувьчилъя гэж Засгийн газраар ороод Улсын Их Хурал руу орж ирж байсан. Тухайн үед. Энэ нь болбол яах вэ, хувийн хэвшлийнхнийг оруулж ирэх нээлттэй зах зээл рүүгээ оръё гэсэн нөгөө Иргэний агаарын тээврийн либералчлалын үед хүрээнд хийгдэж байсан ажил л даа. Тэгээд одоо нэг ийм зүйл сонсогдоод байх юм. Санхүүгийн хүндрэлтэй байгаа нөхцөлд 40 хүртэл хувийг нөгөө одоо нэг Иргэний агаарын тээврийн либералчлалын хүрээнд ингээд дэмжээд ингээд л оруулж ирж байгаа нөгөө бусад хувийн компаниуд бизнес Аэро монголиа, Хүннү гэсэн энэ компаниуддаа энэ нэг 40 хүртэл хувийг өгнө гээд байх юм. Энэ үнэн тиймэрхүү яриа яваад байна уу? Эсвэл та нарын тийм одоо хоорондоо ярьсан төлөвлөсөн зүйлүүд чинь байгаад байна уу? Эсвэл төлөвлөсөн зүйл шиг байгаа болбол энийгээ нэг тодруулж өгөөч ээ. Энэ аж ахуйн нэгжүүд чинь өөрөө өөрсдийгөө одоо өр төлбөргүйхэн шиг, арай нэг аятайхан ийм нөхцөл байдлаар бид нарын энэ нөгөө нэг орон зайг нөхөөд, ингээд одоо хөл дээрээ босох гээд ядаж байгаа аж ахуйн нэгжүүд байгаа шүү дээ. Ийм аж ахуйн нэгжүүдээ буцаад энэ рүү оруулж ирээд, хүчээр, би бол тэгж ойлгосон шүү, уучлаарай. Тэгээд энэ өр төлбөрөө хамт хуваалцаад явах ч гэдэг юм уу, ийм байдалтай байна гэвэл энэ болбол буруу бодлого. Зүгээр зах зээл дээр хувиа худалдан борлуулна аа, нээлттэй одоо компани болно оо гэж байгаа болбол энэ зөв. Тэгэхээр ийм бодлого байна уу, үгүй юу? Энэ талаар хариулж өгөөч ээ гэж байна. Баярлалаа.

**Ж.Ганбаатар**: Бат-Эрдэнэ гишүүний хувьд бол үг хэлэх боломжтой. Мөн нэмэлтээр ахиад 3 минут асуулт асуух. Дэгийнхээ хуулиар бол эрхтэй. Оюунчимэг гишүүн хоёр.

Хэн хариулах уу. 5 номер. Гүйцэтгэх захирал.

**Б.Мөнхтамир**: Бат-Эрдэнэ гишүүний асуултад хариулъя. Санхүүгийн нөхцөл байдлын талаар болбол товч танилцуулгыг нэгдүгээрт нь хийе.

Ер нь бол МИАТ төрийн өмчит компани сүүлийн 2017, 2018, 2019 оны нөхцөл байдлын хувьд болбол цэвэр ашгийн хувь хэмжээ нь 48, 52, 35 тэрбумын ашигтай ажиллаад улсын төсөвт бол ноогдол ашиг болон эрүүл мэндийн даатгалын шимтгэл, аж ахуйн нэгжийн орлогын албан татвар гэх зэрэг татваруудаар дараалаад 18, 32, 27 тэрбумын орлогыг бүрэлдүүлж байсан байна аа.

2020 оны 2 дугаар сараас эхлэн бүх нислэгүүд зогссонтой холбогдуулан компанийн мөнгөн урсгалын хэмжээнд бол 2020 онд 58 тэрбумын алдагдалтай, 2021 онд төлөвлөлтийн гүйцэтгэлээрээ дахиад 52 тэрбумын алдагдалтай гарахаар байна аа.

Өнөөдрийн байдлаар болбол нийт хүлээгдэж буй 51,3 тэрбум төгрөгийн төлбөртэй байна. Онгоцны түрээсийн хувьд түрүүн Бат-Эрдэнэ гишүүн асууж байна. Одоогийн байдлаар болбол үйл ажиллагаанд ашиглахгүй байгаа 1 онгоц, яг үйл ажиллагаанд ашиглагдаж байгаа 4 онгоц байна. 4 онгоцын 1 нь болбол 767300 буюу одоо 2013 онд МИАТ компани Засгийн газрын баталгаат зээлээр худалдаж авсан өргөн биетэй нэг онгоц байгаа. Энэ онгоцны төлбөр бол 2023 оны хоёрдугаар сарын байдлаар төлөгдөж дуусна. Одоогийн байдлаар 12 сая долларын төлбөр байгаа.

Үлдэгдэл 3 онгоц болбол 737800 төрлийн 3 онгоцонд бүгд түрээсийн зардлаар гарч явж байна аа. Энэ түрээсийн зардлуудыг дурдвал, хамгийн өндөр үнэтэй нь Жу 1015 бүртгэлийн дугаартай 440 мянган долларын сарын 440 мянган долларын түрээстэй, нөгөө 2 онгоц нь болбол си экс пи сарын 256000, 1088 нь сарын 380 гэсэн түрээстэй байгаа. Энэ түрээсэлсэн онгоцуудыг 12 сарын 01-нээс эхлэн сая ажил авснаас хойш сарын хугацаанд онгоцны түрээс буулгах хэлцэл хийн, 1088-ын 380 мянган долларын түрээстэй онгоцыг 155 мянгаар цаашдаа ашиглахаар болж байна. 256000 долларын үнэтэй си экс пи-г болбол 155000 мянгаар цаашдаа ашиглахаар болоод ингээд онгоцны түрээс болбол зардлууд буураад явж байгаа. Одоо энэ 1015-тай буюу одоо үлдэгдэл 37 онгоцыг болбол ирэх 12 сард бас хэлцлийн түвшинд ингээд яригдаад явж байгаа.

2 дугаар онгоцны төлбөрийн үлдэгдлийг та түрүүн асууж байна. Нийт 51,3 тэрбум төгрөгийн 25 орчим нь болбол төрийн байгууллага төлөх төлбөр, үлдэгдэл 26,3 тэрбум нь болбол манай гадаад дотоодын харилцагч байгууллагуудын төлбөр байгаа. Шатахууны төлбөр, үндсэн төлбөрүүд явж байгаа.

Хувьчлалын талаар Цэнгэл дарга хариулах байх. Түүний талаар би бол мэдэж байгаа юм алга аа. Бат-Эрдэнэ гишүүн.

**Ж.Ганбаатар**: Хурлаа би удирдаж байгаа. Та наад микрофоноо унтраачих. Дуусчихсан бол. Цэнгэл дарга нэмэлт хариулт 2 минутад хариулъя. Түр хүлээж байгаарай, асна нь өөрөө.

**Б.Цэнгэл**: Хувийн хэвшлийн авиа компаниудад бол 40 хүртлэх хувийг нь өгнө гэдэг асуудал бол ор үндэсгүй зүйл, тийм асуудал ерөөсөө ямар ч түвшинд яригдаагүй ээ.

Сая Засгийн газраас бол тогтоол гараад төрийн өмчит компаниудын үйл ажиллагааг сайжруулах чиглэлээр тогтоол гаргаад одоо албадаж байгаа. Энэ тогтоолын дараа бол компаниудыг 3 ангилалд хуваагаад компаниудын жагсаалт гаргах юм. 100 хувь төрд байх компаниуд өөрсдөө байгууллагадаа компаниуд бүтцийн өөрчлөлт орох, зарим нь татан буулгагдах компаниуд гэсэн одоо ангиллууд гарах юм. Энэ дээр бид эхний ээлжид бол МИАТ компаниа 100 хувь төрийн өмчлөлтэй хамт байлгаж байгаад, ингээд Засгийн газар болон Их Хуралдаа оруулаад нөгөө хувьчлалын олон нийтийн компани болгох чиглэлүүдээ батлуулаад, түүний үндсэн дээр бол төрийн өмч давамгайлсан тэгээд олон нийтийн хяналттай IPO гаргах замаар МИАТ компанийг олон нийтийн компани болгох ийм чиглэлийг бол барьж ажиллахаар ингэж төлөвлөж байгаа. Үүний урьдчилсан нөхцөлийг хангах үүднээс өнөөдөр 803 ажилчидтай компанийн одоо 300-аад хүн нь гэх юм бол миний түрүүн хэлсэн, одоо газрын үйлчилгээ, техникийн үйлчилгээ хариуцаж байгаа ийм одоо баг байгаа. Тэрийг нь одоо тус охин компани болгох хэлбэрээр бол одоо бүтцийн өөрчлөлт хийгээд МИАТ компанийг дотор нь өөрчлөн байгуулалтыг хийж эхлэх юм. Тэрийг хүлээхгүйгээр хийж эхэлнэ. Тэгэх юм бол 1 онгоцонд оногдох ажилчдын тоо бол 80, 90 рүү бууж ирэх юм. Ийм байдлаар бид бол зоригтой реформыг бол МИАТ компани дээр хийхээр төлөвлөж байна аа. Яг энэ хүрээнд бол Зам, тээврийн хөгжлийн яамтай Төрийн өмчийн бодлого зохицуулалтын газар холбогдох одоо экспертүүдийг оруулсан ажлын хэсэг бол ажиллаж байгааг хэлье ээ. Баярлалаа.

**Ж.Ганбаатар**: Үнээ нэмье гэхээр өрсөлдөх чадваргүй, хувьцаагаа заръя гэхээр өртэй, өртэй байгууллагын хувьцааг хүн авах болов уу? Оюунчимэг гишүүн.

**М.Оюунчимэг**: Энэ асуулгыг бол сар гаруйн өмнө тавьсан юм аа. Тавьсан бас нэг шалтгаан нь МИАТ хувьцаат компаниар нөгөө зорчин ирж байгаа хүмүүс цар тахлын үед хүний эрх зөрчигдөж байгаа бас асуудлууд байна. Үйлчилгээтэй холбоотой гомдлууд байгаад байгаа учраас Нийгмийн бодлогын байнгын хороон дээр олон хүний хүсэлтүүд ирээд ингээд тавьж байсан. Цаг хугацаа жоохон хоцорлоо. Гэхдээ би энэ тавьсан асуулгын буянд, харин Улсын онцгой комиссоос яг энэ дагуу 7 хоногийн дараа тэр хил, гаалийнхан орж ирээд МИАТ-ын үйлчлүүлэгчдийн хүний эрх зөрчдөг энэ асуудлаар харин тушаалаа буцааж хэвийн горимд оруулсан гэж би сонссон. Энэ талаар Мөнхтамир дарга бас нь мэдээлэл өгөөрэй. Нэгд.

Хоёрт нь сая Цэнгэл дарга ярьж байна л даа. Зоригтой реформ хийх гэдэг нэрийн дор зохион байгуулалтаа дампууруулж байгаад хувьчлах бодлого хэдэн жилийн өмнө явж байгаад харин зогссон. Тэгээд агаарын тээврийн либералчлах бодлогыг нэг Улсын Их Хурал дээр оруулж ирж байж бид нар бас энэ шударга өрсөлдөөнийг бий болгохын тулд Солонгос болон бусад улсуудын бас сайн агаарын тээврийн компани энэ тэрийг оруулж ирж байсан л даа. Одоо ингээд харж байхад үнэхээр өрөндөө бол бүр баригдчихсан байгаад байна шүү дээ. Одоо энэ 51,9 тэрбум төгрөгийн өр өөрөө юунд байна гэхээр тэр чигээрээ бүх газар өртэй. Үүнээс гадна бас гадаад өр нь нийлээд 87 тэрбум төгрөгийг нь төлөх хуваарьтай гээд Засгийн газрын баталгаа гаргаж байсан гээд маш их өр төлбөрийн асуудал байна. Гэхдээ энэ нь ганц МИАТ компаниас болоогүй Монгол Улс өөрөө үндэсний агаарын тээврийн ганц компанитай. Энэ компанийг чадварлаг сайн ажиллаасай гэж би лав хувьдаа маш их хүсдэг. Яагаад гэхээр осол аваар, агаар одоо байгалийн гамшгийн үед, одоо цар тахлын үед яг шаардлагатай тохиолдолд нөгөө л МИАТ компани маань ёстой тусгай үүргийн нислэг үйл ажиллагаа явуулаад л энэ явж байдаг. Гэхдээ эргээд энэ нь өөрөө өр төлбөр болоод үүсээд энэ нь МИАТ компанийн хувьчлах юм уу, эсвэл нэр хүнд нь унах, энэ нь далимдуулж өрсөлдөөнөөс хасагдах ийм бодлогууд давхар яваад байгааг үгүйсгэх аргагүй байна аа. Одоо 60, 40 гэдгээр хувьчлал явагдаад тэр олон нийтэд нээлттэй хувьцаа маягаар 40 хувийг нь борлуулах асуудал яригдаж байна гэж байна. Би Цэнгэл даргын маш бодит мэдээллийг Эдийн засгийн байнгын хороон дээр өгөөсэй гэж бодож байна аа. Энэ надад аудитын дүгнэлт байна. МИАТ компанид хийсэн. Үнэхээр ноцтой ноцтой зөрчлүүд байна л даа. Тэгээд энэ зөрчлүүдээс харахад МИАТ компанийн энэ ТУЗ ер нь ажиллахгүй байна. ТУЗ-даа одоо санхүүтэй дотоод аудиттай холбоотой ямар ч мэдээлэл нь ТУЗ-аар хэлэлцэгддэггүй. Энэ нь өөрөө маш олон алдагдалд хүрэх шалтгаан болсон байна гэсэн дүгнэлтийг аудитын газраас хийсэн байна л даа. Тэгээд эхлээд Цэнгэл дарга миний энэ асуултад хариулахыг би хүсэж байна аа. Саяын 2 асуулт. Хувьчлал бодит байж чадах уу, үгүй юу. Зоригтой реформ гэдэг чинь өөр юм уу, үгүй юу?

Дээрээс нь өнөөдрийн энэ санхүүгийн энэ их хямрал яагаад ТУЗ-аараа орж, тэгээд ТУЗ нь үүнийг тухай бүрд нь ингээд шийдээд яваад байхгүй өнөөдөр ингээд бараг л хэдэн зуун тэрбумд нь өр нь болчхоод байна шүү дээ. Тэгээд энэ дээр нэг хариулт авъя хүсэж байна.

Хоёрт нь, Мөнхтамир дарга, шинэ дарга бас энд ажиллаж байсан хүн учраас бас нэг реформ хийчих юм сан. Шинэчлэл хийсэн гэсэн бодлого байгаа байх. Боловсон хүчний асуудал, хүний нөөцтэй холбоотой асуудал МИАТ хувьцаат компани дээр нь үнэхээр дампуурлын түвшинд хүрчихсэн байна аа. Бүхээгний үйлчлэгчээсээ аваад бусад улс оронд бид олон онгоцоор одоо зорчдог хүнд үйлчлэл нь гэж юу байдгийг, бусад улсуудын стюардис үйлчлэгч нар яаж харуулдгийг бид мэднэ. Гэтэл өнөөдөр МИАТ хувьцаат компанийн маань нөгөө үйлчлэгч нар хуучин шиг биш болчихсон байгаад байна. Иргэд маш их гомдолтой. Энэ дээр тэр бид нарт ирсэн гомдол дээр байсан. Тэгэхээр та нар энэ яаж сонгож авч байна. Арын хаалганы баахан үйлчлэгч нартай болчихсон байгаад байна. Нэгд. Хоёрт нь гадаадад ажиллаж байгаа МИАТ-ын төлөөлөгч нар бол зүгээр л нэг хэсэг бизнесийн хүмүүст үйлчилдэг хүмүүс болчихсон. Үүнийг нь Улсын Их Хурлын гишүүд болон холбогдох салбарынхан шинэчлэх гээд ярихад олон нийтийн сүлжээгээр захиалгатай гутаадаг асуудлууд хүртэл сая гарсан. Энэ бол бодит жишээтэй шүү. Өнөөдөр би хүний нэр ус хэлэхээ больё, гэхдээ энийг зүгээр, хэрвээ ийм давтагдвал энэ асуудлыг бол одоо ёс зүйн хариуцлагын түвшинд хөндөж ярина шүү гэдгийг би бас хэлье ээ гэж бодож байна аа. Сунгаад авчих уу, Дарга аа.

**Ж.Ганбаатар**: Тэрийгээ бол та гишүүдийн асуултын дараа шүү, тийм.

Хэн хариулах уу? 4 номер гишүүний асуултад хариулъя.

**Б.Цэнгэл**: Оюунчимэг гишүүний хэлж байгаатай 100 хувь санал нэг байна аа. МИАТ компани бол хэвийн ажиллаж байх үедээ бол жилдээ 500-аад тэрбум төгрөгийн одоо борлуулалт хийдэг ийм компани. Яг цар тахлын үед л одоо энэ компани бол хүндэрсэн. 2018, 2019 онд бол 32-52 тэрбум төгрөгийн жил бүр ингэж ашигтай ажиллаж байсан. Жилд 500 гаруй тэрбум төгрөгийн борлуулалт хийж байгаа компани зөвхөн эздийн өмч нь бол 15 тэрбум төгрөг байх жишээтэй. Тэгэхээр бид одоо энэ дизбаланс болчихсон энэ МИАТ компанийн хөрөнгийг эдийн засгийн эргэлтэд оруулах ийм асуудал яригдаж байгаа юм. Нэгдүгээрт.

Хоёрдугаарт, өмч хувьчлалын асуудлыг бол, тухайлбал Засгийн газар бол дангаараа шийдэхгүй ээ. Энэ бол Их Хурлаар заавал орж байж үндсэн чиглэлээ батлуулж байж, тэгээд Засгийн газар жагсаалтаар ингээд гаргаад явдаг, одоо ийм хууль дүрэмтэй. Хэрэв хувьчлалын тухай асуудал яригдах юм бол энэ нээлттэй Их Хурлын түвшинд асуудал яригдах байх гэж бодож байгаа.

Бид юу гэж зорьж байна гэхээр бол хувьчлал гэдэг нэр нэр томьёог бол ер нь эргэж харах байх гэж бодож байгаа. Засгийн газар энэ асуудлыг бас боловсруулж байгаа юм байна лээ. Тэгэхээр хамгийн гол нь бид бол олон нийтийн, одоо паблик буюу олон нийтийн хяналттай ийм нээлттэй компани болгох нь бол энэ компанийн цаашдын ирээдүйд үр дүнтэй юм аа. Энэ дээр хөрөнгө оруулагч тал нь бол дотоодынх болон гадаадынх гэдэг асуудал өнөөдөр яг ярихад бол эрт байна. Хамгийн гол нь энэ асуудлыг нээлттэй МИАТ компани дотооддоо болон олон улсад нэр хүндтэй, ийм үндэсний хэмжээний компани байх энэ зорилтыг бол хангах хэмжээнд асуудлыг бол боловсруулж оруулж ирнэ ээ гэж бид бол үзэж байгаа.

Нэн удахгүй Засгийн газраар энэ компаниудын жагсаалтыг бол оруулж бид хэлэлцүүлэх гэж байна. Энэ хүрээнд бол нэлээн нээлттэй ярих байх гэж бодож байгаа юм. Баярлалаа.

**Ж.Ганбаатар**: Оюунчимэг гишүүн тодруулъя. 1 минут.

**М.Оюунчимэг**: Цэнгэл дарга аа, тэр нөгөө энэ санхүүгийн асуудалтай холбоотой зөрчлүүд яагаад ТУЗ-аараа ордоггүй. Дотоод хяналт нь гүйцэтгэх захирлынхаа доор байдаг учраас энэ орохгүй байгаад байна гэхээр танд болон ТУЗ-д ер нь энэ МИАТ-ын дотоод асуудлууд, энэ санхүүгийн хямралтай холбоотой юмыг гаргаад тавиад шийдэх эрх байхгүй байна уу? Нэгдүгээрт энд хариулт өгнө үү.

Хоёрт, Батболд дарга аа, яам үнэнийг хэлэхэд агаарын тээвэр, авто зам хоёроо хаяад байна. Өнөөдөр та нар Засгийн газраас МИАТ хувьцаат компанитай холбоотой, энэ энэ асуудлуудыг яаралтай шийдье, ингэе, тэгье гээд хөөцөлдөөд гүйгээд явж байгаа хүн байна уу. Компани нь өөрсдөө л нэг ийм засгаар оруулдаг, өнөөдөр Засгийн газрын хуралдаанаас баахан чиглэлүүд өгчихсөн. Үүнийг шийдэгдэх бололцоо байгаа юм уу, үгүй юу. Эсвэл ингэсээр байгаад нээрээ дампууруулах бодлого яваад байна уу? Батболд дарга та энд тодорхой хариулт өгөх хэрэгтэй байна. Энэ Халтар сайд өөрөө ч энд уг нь байх ёстой. Төрийн өмчит компанийг удирдан зохион байгуулж байгаа хүмүүс нь яам өөрөө байх ёстой. Тэгээд яам энэ дээр үнэхээр анхаарахгүй байгаад байна л даа. Бодлого яаж яваад байгаа нь тэр нь мэдэгдэхгүй байгаад байна. Батболд дарга та энэ дээр маш … /минут дуусав/

**Ж.Ганбаатар**: Цэнгэл дарга тодруулганд хариулъя. 4 номер.

**Б.Цэнгэл**: Энэ намрын чуулганаар Төрийн болон орон нутгийн өмчийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулга, Төрийн өмчит компанийн тухай хуулийг бүр шинээр боловсруулж оруулж ирэх гэж байгаа юм. Энэ дээр бол яг таны наад яриад байгаа асуудлууд бол яг бүгд цогцоороо орж ирэх юм. Үнэхээр одоо ТУЗ үр дүнгүй ажиллаж байгаа. ТУЗ одоо яг компанийн тухай хуульд заагдсан чиг үүргээ бүрэн хэрэгжүүлж чадахгүй байгаа гэдэг бид дүгнэлт хийсэн. Өнөөдөр бол хувьцаа эзэмшигчдийн эрхийг хэрэгжүүлэгч 7 субъект байгаа юм. Засгийн газрын Хэрэг эрхлэх газар, салбарын яамдууд, Төрийн өмчийн бодлого зохицуулалтын газар. Өнөөдөр хувьцаа эзэмшигчийн эрхийг Төрийн болон орон нутгийн тухай өмчийн хуульд 2014 онд орсон нэмэлт өөрчлөлтөөр Засгийн газар 80 дугаар тогтоолоор ингээд өөрчлөөд яваад байгаа юм. Тэгээд энийг бол бид бол больё оо. Энэ дээр бол хуулиар бол нэг мөсөн одоо өөрчилье гэж байгаа юм. Яг өнөөдөр бол МИАТ 100 хувь төрийн өмчит компани. ТУЗ-ийнх нь даргыг нь бол Зам, тээврийн хөгжлийн төрийн … /минут дуусав/

**Ж.Ганбаатар**: Батболд дарга хариулт өгье. 1 минут.

**С.Батболд**: Оюунчимэг гишүүний асуултад хариулъя аа. Өр төлбөртэй холбоотой асуудал МИАТ-ын ТУЗ-аар бол цаг тухай бүрд нь орж байгаа, ороод энийг хэлэлцдэг. Саяын ярьж байгаа 51тэрбумын өр бол нэлээн олон жилийн бас хуримтлагдсан өр байдаг. Энэ өрийг бас барагдуулах ажлыг үе шаттайгаар хийгээд явж байгаа ажлууд байгаа. Зам, тээвэр хөгжлийн яамны хувьд жишээ нь энэ МИАТ-ын асуудлаар ер нь агаарын тээвэртэй холбоотой, энэ хүндэрч байгаа асуудлаар Засгийн газарт бид нар 3 удаа асуудал оруулж, тодорхой хэмжээний асуудлуудыг бас шийдүүлсэн. Саяын хэлсэн, жишээ нь, 95 тэрбум төгрөгийн одоо тэр өр төлбөр, ногдол ашгийг чөлөөлөх мэтийн ийм ажлууд хийж байна.

Мөн агаарын тээврийн либералчлалтай холбоотой асуудлыг Засгийн газарт танилцуулж, Байгаль орчны сайд, Зам тээврийн сайдад хамтарсан үүрэг өгөөд, үүний дагуу одоо бас төлөвлөгөө гараад ажиллаж байгаа юмнууд байгаа.

**Ж.Ганбаатар**: Танд дараа нь эрх байгаа. Одоо сая нэг тодруулчихсан даа. Хүрэлбаатар гишүүн. Танд дараа нь эрх байгаа.

**Ч.Хүрэлбаатар**: Сайн бичиж аваад тодорхой хариулт өгөөрэй гэдгээ хэлье.

МИАТ дээр бас нисэх дуртай гэдгээ бас түрүүлээд хэлчихье ээ. Тэгээд энэ ковидын үед бол Монгол Улс бас энэ хөл хорио хорих, хил хаах зүйл бол нэлээд эрт эхэлсэн. Бусад орнуудтай харьцуулбал бас нэлээд тийм хүнд хатуу арга хэмжээнүүдийг авч явсан. Үүний үр дүнд МИАТ нэлээд одоо хүнд цохилтод орсон компаниудын нэг гэдэг нь бол ойлгомжтой байгаа. Гэхдээ би бас харьцангуй гайгүй сайн ажиллаж байгаа болов уу гэсэн тийм бодол бол дотроо байгаа. Ингээд хэд хэдэн асуулт байна аа.

Нэгдүгээрх асуулт. Яг энэ нислэгийн чинь зардлын яг дотор нь нэг нарийн ангилж авч үзмээр байх юм. Онгоцтой холбоотой зардал нэг онгоц худалдаж авах ч юм уу, түрээслэх ч юм уу, энэ зардал нь нийт зардлыг чинь хэдэн хувь нь байдаг юм. Түлш яг хэдэн хувьд нь байдаг юм? Цалин хэдэн хувьд нь байна, хэдэн хувийн. Үйлчилгээтэй холбоотой бусад зардлууд, тэр бусад газар төлдөг тэр онгоцны буудлын төлбөр гэдэг нь яг хэдэн хувь нь байдаг юм гэдгийг нэгдүгээрт сонсмоор байна.

Хоёрдугаарт, Боинг 737 макс гэдэг онгоцыг МИАТ авлаа гэж байсан. Тэгээд тэр нь одоо хэд хэдэн газар осол болоод шинээрээ тэр Монгол Улсад нийлүүлэгдээгүй явсан. Үүний байдал яг ямар байгаа вэ? Та бүгд төлбөрөө бол хийчихсэн байгаа байх тийм ээ. Үүнтэй холбоотойгоор одоо тэрийгээ яана гэж та нар бодож байгаа авна гэж байгаа юм уу. Одоо тэр чинь хавар дизайны технологийн зохион бүтээгчийн алдаанаас болоод ослууд гарчихсан гэж үзэж байгаа юм байна лээ шүү дээ. Тэгэхээр түүнтэй холбоотой энэ онгоцоо та нар авъя гэж байгаа юм уу, авахгүй гэж байгаа юм уу. Цаашдаа тэгээд яая гэж байгаа. Үүнтэй холбоотойгоор ямар хэмжээний хохирол зардал гарав гэдгийг хэлье. Асуух юм. Энэ миний гурав дахь асуулт.

Дөрөв дэх асуулт нь энэ дэлхий нийтээр угаасаа энэ онгоцны карго чинь том бизнес биш байж байгаад сая коронагийн үед карго нэлээд том бизнес болж хувирч байгаа, ашигтай. Тэгэхээр та бүгд энэ дээр яаж шилжилтүүд хийж байгаа юм. Нөгөө онгоцнуудынхаа суудлуудыг аваад карго зориулалтаар явуулж байгаа юу? Яаж байгаа юм. Яг энэ чиглэлээр та бүгдийг ямар үйлдэл хийв? Цаашдаа энэ чиглэлээр ер нь юу хийе гэж бодож байна вэ? Тийм амар одоо хил нээгдээд явахгүй болов уу л гэж би бодож байгаа. Тэгэхээр энэ дээр яг юу хийх вэ гэдгийг нь.

Дараагийн нэг асуудал бол энэ корона буюу халдварт өвчинтэй холбоотойгоор онгоцонд сууж байгаа зорчигчдод тавигдах шаардлагууд нэлээд өөрчлөгдөж байгаа. Гар угаадаг ч юм уу, тэр цэвэрлэдэг ч юм уу, энэ хэмжээний одоо ариун цэвэртэй холбоотой зүйлүүд байна шүү дээ. Үүнтэй холбоотойгоор зардал хэр нэмэгдэхээр байна вэ?

Дээр нь нэг суудал алгасаад суулгаж нисэх гэдэг ийм шаардлагууд чинь одоо зарим газруудад тавигдах ч юм уу, хүний эрүүл мэндтэй ч холбоотой. Халдвар авахгүйн тулд ийм бас зүйлүүд байгаа шүү дээ. Тэгэхээр энэ төрлийн зардлууд чинь та бүгд дээрээ хэр бэрхшээл болж ирэх вэ? гэдэг ийм нэг асуудал байгаа.

Дараагийн хамгийн онцгой анхаарах зүйл бол энэ либералчлал бол явагдана аа. Яагаад гэвэл бид нар ард иргэдээ өөрсдөө хямдхан. Тэгээд хүссэн газар руугаа нисэх ийм боломжийг бол ард иргэддээ олгох ёстой. Тэгэхээр либералчлал явагдах юм чинь та бүгдийн либералчлалдаа яаж бэлдэж байгаа вэ? Компанийн засаглал чинь одоо ил тод байж чадаж байгаа юу? Компанийн засаглал сайн байгаа юу? Пар гээд л маргааш нөгөөдрөөс та нар энэ либералчлалын нөхцөлд ажиллаад эхлэх цаг болчихсон байгаа шүү дээ. Тэгэхэд та бүгд бэлэн байх ёстой шүү. Тийм учраас та бүгд энэ чиглэлээр ер нь ямар арга хэмжээнүүд авч байгаа вэ гэдгийг асууя аа. Яг энэ 5 асуултдаа бүгдэд нь хариулт авъя.

**Ж.Ганбаатар**: Тэр 2019, 2020 онд бол тэр Корей аэр 2-ын давуу эрх энэ тэр байсан. Тэр бичиг баримт одоо байхгүй болоод Корей, МИАТ хоёрын давуу эрх үгүй болоод одоо тэр Туркийн онгоц, Бусаны онгоц гээд л олон онгоцууд орж ирсэн. Тэгээд энэ нэг бүх зүйлтэйгээ мөр нийлүүлж алхаж чадах уу гэдэг асуулт, бас Хүрэлбаатар гишүүний асуултад байна аа гэж ойлголоо.

Хэн хариулах уу. 5 номер. Гүйцэтгэх захирал.

МИАТ төрийн өмчиткоманийн гүйцэтгэх захирал Мөнхтамир байна аа. Хүрэлбаатар гишүүний асуултад хариулъя.

Нэгдүгээр асуулт буюу энэ ковидын хөл хорионы үед онгоцны зардлын хувиуд нь ямар байдаг юм бэ? Онгоцны түрээс болон шатахууны зардлаараа ямаршуухан байдалтай байдаг юм бэ гэдгийг. Ер нь болбол одоо яг 2021 онд нисэж байгаа билет тутмын бүрдэл нь болбол одоо нийт билетийн үндсэн билетийн 27 хувь нь бол шатахууны зардал болж байна. Нисэх буудлын хураамж нь 13 хувь, навигацийн зардал 7 хувь, 7 ажилчдын цалин 8 хувь, техник үйлчилгээ нь 9 хувь, онгоцны түрээс 37 хувь, инженер техникийн ажилчдын цалин 7 хувь, агентын шимтгэл 2 хувь, даатгал 3 хувь, тэгээд 23 хувийн алдагдалтайгаар ингээд 2021 онд хийгдсэн нислэгүүд нь явсан байна аа. Энэ нийт билетийн зардлыг 100 хувь гэж тооцох юм бол.

2019 онд хэвийн нөхцөл байдлын үед болбол үндсэн том эзэлж байгаа хувь нь болбол ерөөсөө шатахуун болон онгоцны түрээсийн зардал. Онгоцны техник үйлчилгээний зардлууд хамгийн өндөр хувиудыг эзэлж байсан байна. 24 хувь нь шатахууны зардал, 10 хувь нь техник үйлчилгээ, 12 хувь нь онгоцны түрээсийн зардлуудыг 2019 оны байдлаар эзэлж байсан юм. Тэгэхээр 2021 онд бол одоо нислэгийн тоо буурсантай холбогдуулан нэгж нислэгийн зардлын хэмжээ нь болбол түрээсийн зардал бол хамгийн дийлэнх хувь бараг 40-өөд хувийг эзлээд явж байгаа ийм байдалтай байгаа.

Үүний эсрэг болбол ямар ажлууд арга хэмжээ авч байна вэ? гээд. Энэ тавдугаар либерачлалын асуулт дээр нэгтгээд хариулъя. Хоёрдугаар асуулт буюу макс онгоцыг авч ашиглаж байгаа цаашид яаж авч хэрэгжүүлэх гэж байна вэ? гэсэн асуулт байна.

Боинг 737 макс онгоц 2019 оны 10 сард Монгол Улсад орж ирээд 1 сарын хугацаанд нислэг үйлдэж байсан боловч дутагдал гарч онгоцыг төр грандад буюу газардуулсан байгаа. Энэ хугацаанд болбол манай онгоцны түрээслэгч авалон компанитай бид нар удаа дараагийн хэлцэл хийгээд өнгөрсөн 10 сарын 15-ны өдөр эцсийн байдлаар гэрээгээ зурсан нь ямар байдалд үүсэж байна вэ гэхээр макс онгоцыг return to servise буюу ашиглалтад ороод эхэлсэн өдрөөс нь хойш сарын 501 мянган долларын түрээстэй байсныг нь эхний 2 сар үнэгүй, дараагийн 24 сарын хугацаанд 185 мянган долларын түрээс, үлдэгдэл хугацаандаа 360 мянган долларын түрээсээр ингээд авч ашиглахаар үнийг нь аваад гэрээгээ шинэчлэн байгуулсан байгаа. Макс онгоцны хувьд бол Америкийн зах зээл дээр Америкийн FAA Буюу Иргэний нисэхийн ерөнхий газар нь зөвшөөрөөд, зөвшөөрлөө өгөөд нисээд эхэлсэн. Одоо Хятадын си эй буюу Иргэний нисэхийн ерөнхий газар дээр инспекшн ороод 12 дугаар сард ороод дуусчихсан. 1 дүгээр сараас ашиглалтад орох хүлээлттэй явж байгаа. Хэрвээ одоо Хятадын Иргэний нисэхийн ерөнхий газар хүлээн зөвшөөрөөд Монголын Иргэний нисэхийн ерөнхий газраас бас энэ максыг иргэний агаарын тээвэрт ашиглах зөвшөөрлийг гарсан тохиолдолд болбол МИАТ компани үйл ажиллагаандаа авч хэрэгжүүлээд ашиглана аа гэсэн төлөвлөгөөтэй явж байна аа.

Гуравдугаарт нь карго бизнесийн шилжилтийн асуудлыг Хүрэлбаатар гишүүн асуулаа. 2020, 2021 оны хувьд болбол карго бид нар болбол зорчигч тээврийн онгоцны хажуугаар женерал карго үйлчилгээ үзүүлдэг байсан болбол одоо 2020, 2021 оны хугацаанд болбол нийт онгоцны бүх суудлыг аваад карго хэлбэрт оруулаад каргоны бизнес рүү бас ерөнхийдөө болбол нэлээн гүнзгий орж үзлээ. Энэ болбол бас бид нарын хувьд бас туршлага байсан юм гэж бодож байна. 2020 оны хувьд болбол 42 тэрбумын ашиг каргогоос олж байсан болбол 2021 оны байдлаар одоо ингээд 260 орчим нислэгээр 102 тэрбумын ашиг хийгээд энэ алдагдлыг бас эг хаагаад явж байсан гол үндсэн нислэг маань карго нислэг байсан гэж хэлж байна.

Дөрөвдүгээрт нь, зорчигчдод тавих коронагийн шаардлага дээр нэмэлт зардлууд … /минут дуусав/

**Ж.Ганбаатар**: Цэнгэл дарга гүйцэж хариулъя. Наад хүнийхээ хариулаагүй асуултад. 2 минут. 4 номер.

Б.Цэнгэл Төрийн өмчийн бодлого зохицуулалтын газрын дарга.

Коронагийн үед 350 сая орчим төгрөгийн нэмэлт зардал гарсан байгаа. Өөрөөр хэлбэл халдвар хамгаалалтын дэглэм гэдэг бас шинэ юу орж ирж байгаа учраас яалт ч үгүй одоо нэмэлт зардлууд гарч ирж байгаа. Яах вэ, энэ бол нийт зардлын бол 6-7 хувьд байгаа. Ийм байна.

5 дахь асуултын хувьд бол либральчлалын асуудал. Ер нь бол либеральчлалын бодлогыг бол МИАТ компанид бол ер нь хэрэгжүүлээд эхлээд явж байгаа гэж бодож байгаа. Энэ асуудал бас Засгийн газрын хурлаар бол бас уг нь бас орж яригдсан. МИАТ компани либеральчлалын асуудал яригдахаар бол ер нь үнэ тарифын асуудлаа заавал одоо эхэлж яригддаг. Үнэ тарифын асуудал яригдахаар бол бусад улсын одоо авиа компаниудыг бас чөлөөтэй нэмэгдүүлэх, ингэж байж өрсөлдөөнийг бий болгох, өрсөлдөөн бий болсноор үнэ тариф буух гэдэг ийм бодлогыг бол ерөнхийдөө Монгол Улсын Засгийн газар бол энэ талд нь бол дэмжиж байгаа. Гэхдээ МИАТ компани бас яг өөрийнх нь бас онцлог. Олон жилд одоо хуримтлуулсан өөрийнх нь бас капитал байж байгаа. Тийм учраас одоо МИАТ-ын энэ дээр бол бас өөрийн стратеги бас баримтлах ёстой гэдэг. Бас нэг ийм зүйлүүд яригддаг. Тэгээд яг энэ талаар бол яг манай МИАТ компанийн удирдлагууд бол бас яг мэргэжлийн талаас нь бол бас хэлэх байх гэж бодож байна аа.

**Ж.Ганбаатар**: Хүрэлбаатар гишүүн тодруулъя. 1 минут.

**Ч.Хүрэлбаатар**: Тэр Боинг 737-оос болж одоо яг МИАТ компани хохирол амссан уу л гэж асуусан шүү. Түрүүчийнх нь.

Дараагийнх нь энэ либералчлалд бол угаасаа Засгийн газрын бодлого нь гарчихсан, төрийн бодлого гарчихсан. Тэгэхээр МИАТ нь өөрөө либералчлалд бэлэн байх ёстой шүү. Өрсөлдөөнд бэлэн байх ёстой шүү. Тэгэхээр одоо илүү дутуу зардлаа багасгадаг, засаглалаа сайжруулдаг, ил тод байдаг. Ийм юм руу та бүгд маань сайн шилжээрэй л гэдгээ, бэлдээрэй л гэдэг зүйл хэлж байгаа. Бас амаргүй нөхцөлд би бол МИАТ компани сайн ажиллаж байгаа болов уу гэж их горьдож найдаж байгаа. Алдаа дутагдал байлгүй л яах вэ. Гэхдээ цаашдаа анхаарна биз. Тийм учраас тэр Боинг 737 макс гэдэг чинь осол болсон шүү дээ. Хүндрэл гээд түрүүн хэлээд байх юм, осол болчихсон. Энэ нь эргээд Монгол хүний амь настай холбоотой учраас та нар маш болгоомжтой хандаарай л гэж хэлэх гэж байгаа юм. Хохирлоор … /минут дуусав/

**Ж.Ганбаатар**: Гүйцэтгэх захирал 1 минут тодруулгад хариулъя.

Гишүүд асуулт юутай шүү, санал хураалттай. Тийм учраас Байнгын хорооны гишүүд явахгүй байхыг хүсье. 5 номер.

**Б.Мөнхтамир**: Хүрэлбаатар гишүүнд баярлалаа, ойлголоо. Ер нь болбол макс онгоцны асуудал дээр макс онгоцны хохирол дээр бид нар нийт үйл ажиллагааны хохирлыг бүгдийг нь оруулаад 14 сая долларын хохирол учирсан гээд Боинг компани руу compensation буюу нөхөн олговор, хүсэлт тавьсан. Энэ нөхөн олдворын хүрээнд бол Боинг компаниас 3,3 сая долларын тэтгэмжийг 2021 оны 7 дугаар сард манайд өгсөн байгаа. Тийм.

Гурав дахь асуулт. Тавдугаар асуудал буюу тэр либеральчлал дээр манайхыг бэлэн үү гэж байна. Би түрүүн нэгдүгээр асуудал дээр ярьж байсан. Ерөнхийдөө болбол билетийн зардлын 40 хувийг онгоцны түрээс бүрдүүлээд байгаа. Шатахуунаас гадна. Тэгэхээр бид нар энэ либеральчлал үнийн бодлогоор өрсөлдөх нь зүйд зүйн хэрэг ээ. Тэгэхээр үнийг бууруулахад болбол ер нь шатахууныг үнийг бууруулахаас гадна онгоцны түрээсийг бууруулах нь зайлшгүй шаардлагатай юм аа гэдэг утгаараа одоо эхний 2 онгоцны хэлэлцээр болбол маш амжилттай болоод нэлээн хямдхан түрээстэй болсон байгаа. Одоо цаашлаад ирэх бүх онгоцуудын түрээсийг болбол буулгаж, үнийн бодлого дээр өрсөлдөх чадвараараа ажиллана аа гэсэн зорилготой явж байгаа. Баярлалаа.

**Ж.Ганбаатар**: Баттөмөр гишүүн асуултаа асууя.

**Б.Баттөмөр**: МИАТ компани одоо алдагдалтай ажиллаж байгаа нь харамсалтай байна аа. Уг нь болбол одоо ашигтай ажилладаг. Яах вэ, корона энэ тэр гээд асуудлууд бол байгаа байх аа. Үүнийг бол бол ойлгож байгаа. Цэнгэл даргын сая хэлж байгаа тэр паблик компани болгоно оо гэдэг нь бол зүйтэй. Ашигтай ажиллаж байсан үед нь хөрөнгийн зах дээр гаргах нь зүйтэй байх гэж ингэж бодож байна. Тэр болтол болбол бас хугацаа байна аа.

Мөнхтамир захирлаас 3 асуулт байна. Энэ МИАТ компани 2021 онд 35,2 тэрбум төгрөгийн алдагдалтай ажилласан байна. Энэ алдагдлын бүтэц нь юу байна аа, яг юу юу байна. Сая Хүрэлбаатар сайдын асуултад хариулах тэр яг тэр хэмжээгээрээ алдагдал байна уу? Эсвэл одоо өөр юу байна? 35,2 тэрбум төгрөгийн алдагдлын бүтцийг хэлж өгөөч. Шатахуун гэдэг ч юм уу, түрээс ч гэдэг юм уу.

Хоёрдугаарт нь, энэ Бээжин, Хонг конг, Сөүл, Токио, Москва. Берлин хотуудад 2-5 хүний орон тоотой төлөөлөгчийн газар ажиллуулж байгаа юм байна. Цаашдын зорилго болбол одоо Шанхай, Тяньжин, Чиндү, Ордос, Бээжин хотын да шиан онгоцны буудал кизель, прага гээд л чиглэлд нислэг гүйцэтгэх юм байна л даа. Тэгтэл энэ төлөөлөгчийн газрууд дотор Хонг конг гээд явж байх юм. Энэ Хонконгийн төлөөлөгчийн газар юу хийдэг юм бэ? Хоёр дахь асуулт энэ.

Гурав дахь асуулт болбол 2021 онд худалдан авалт 42 хувьтай байна. Ингээд он дуусах нь л дээ. Энэ юунаас болж байна. Хууль дүрэмтэйгээ холбоотой байна уу, эсвэл та нарын ажиллагаатай холбоотой байна уу? Нэгэнт одоо худалдан авалтыг төлөвлөсөн бол төлөвлөсөн хэмжээндээ одоо авах л ёстой байсан. Ингээд худалдан авалт нь 42 хувьтай мөртлөө хэвийн үйл ажиллагаа яваад байхаар зэрэг энэ төлөвлөлт чинь буруу байсан юм биш үү? Юутай холбоотой байна. Ийм асуултуудад хариулт авъя.

**Ж.Ганбаатар**: 5 номер гишүүний асуултад хариулъя.

МИАТ компанийн гүйцэтгэх захирал Мөнхтамир Баттөмөр гишүүний асуултад хариулъя.

Нэгдүгээр асуулт буюу энэ 35 тэрбум төгрөгийн алдагдлын бүтцийг асууж байна. 35 тэрбумын алдагдал нь болбол ерөнхийдөө 2019 онд МИАТ компани жилдээ 2500 нислэг хийж байсан бол 2020 онд 391, 2021 онд ингээд 600 орчим нислэг хийж байгаа нь өөрөө энэ онгоцны түрээсийг зогсоох боломжгүй ээ. Хийсэн гэрээ маань өөрөө онгоцны түрээсийн гэрээ маань болбол форс мажорын заалт байхгүй учраас бид нар нислэг зогссон ч гэсэн онгоцныхоо түрээсээ төлөөд л явж байгаа учраас энэ алдагдлууд гараад байгаа юм аа гээд нэгд товч хариулчихъя.

Хоёрт нь, бол Хонконгийн төлөөлөгчийн газар гэж байна уу? Хонгконгийн төлөөлөгч буюу одоо бид нарын МИАТ компанийн үндсэн 6 нислэг хийдэг чиглэл дээр бүгд төлөөлөгчийн газрууд байгаа. Төлөөлөгчийн газрын үүрэг нь болбол тухайн улс оронд үйлдэж байгаа нислэгийн зөвшөөрөл, нислэгтэй холбоотой тооцоолол, тэнд онгоцыг хүлээж авах газрын үйлчилгээ, онгоцны сумалгаа аюулгүй байдлыг хангах зорилгоор ажилладаг байгууллага байгаа. Хон конгийн төлөөлөгчийн газар болбол Хонгконгийн нислэг нисэж эхэлсэнтэй холбогдон байгуулагдан 2 хүний орон тоотой байдаг аа. Өнөөдрийн байдлаар бол Хонконгийн нислэг бүрэн зогссон учраас төлөөлөгчийн газрынхныг Монгол Улсад татаж авчирчихсан ажиллуулж байгаа. Монгол Улсын цалингаар.

Гуравдугаар асуудал нь 42 хувьтай худалдан авалт багассан байна аа гэж байна. Энэ болбол шууд коронавирусийн тархалт эхэлсэнтэй хил хаасантай холбогдуулан бид нар төлөвлөгдсөн байсан хөрөнгө оруулалтуудыг бүгдийг нь зогсоосон. Шинэ нисэх рүү нүүхтэй холбоотой ажилчдын барилга, газрын тоног төхөөрөмжийн шинэ худалдан авалт хийх зэрэг нислэг зогссонтой холбогдуулан шаардлагагүй худалдан авалтуудыг бүгдийг нь зогсоосон байгаа юм аа. Баярлалаа.

**Ж.Ганбаатар**: Амартүвшин асуултаа асууя.

**Г.Амартүвшин**: Баярлалаа. Манай үндэсний иргэний агаарын тээврийн МИАТ компани нь алдагдалтай ажиллах нь бол гарцаагүй ээ. Сая Мөнхтамир захирал бас хэлж байна. Нислэг үйлдсэн, үлдээгүй тогтмол зардал нь гарна аа. Өөрөөр хэлбэл онгоцны түрээсийн зардал гэх мэт зардлууд, ажиллагсдын цалин ямар ч тохиолдолд гараад төлөгдөөд явах шаардлагатай. Би яг энэ МИАТ-ын асуудалд орж байгааг мэдээд энэ ер нь 2020, 2021 онд дэлхийн энэ агаарын тээврийн компаниудын нөхцөл, санхүүгийн нөхцөл байдлыг жоохон сонирхсон юм аа. Тэгээд үнэхээр бол алдагдлын хэмжээ бол 2020 онд нийт одоо салбар 137 тэрбум долларын алдагдалтай байна. 2021 онд 52 тэрбумын алдагдалтай ажиллахаар байна. Нийт одоо өр зээл нь бол 30 хувиар нэмэгдээд, зорчигчдын тоо нь 63 хувиар буурсан байна аа. Тэгэхээр бол мэдээж хэрэг МИАТ-ын үйл ажиллагаанд бол энэ ковидын нөхцөл байдал маш сөргөөр нөлөөлсөн. Тэгээд өнөө хүртэл одоо бас энэ үйл ажиллагаагаа авч явж байгаа МИАТ компанийн одоо удирдлагуудад бас талархлаа илэрхийлье ээ. Хэцүү нөхцөлд байгаа. Ямар нэгэн төр засгаас одоо тэр нөгөө Иргэний нисэхийн төлбөрийн дэмжлэгээс өөр дэмжлэг аваагүй юм байна шүү дээ. Та нар чинь дулаан, цахилгаанаа тэглээгүй тийм ээ. Ямар нэгэн өөр тийм дэмжлэг аваагүй болохоор бас энэ нөхцөл байдлыг харгалзаж үзэхэд бол бас дажгүй сайн ажиллаж байна гэж бодож байна аа. Гэхдээ мэдээж хэрэг одоо хэмнэлтийн горимд орох нь шаардлагатай. 2022 онд бол нөхцөл байдал буцаад 2019 оны түвшиндээ босож шууд орчихгүй. Тэр бол тодорхой. Тийм болохоор тодорхой хэмжээгээр бас нислэгийн тоо чинь нэмэгдэнэ. Гэхдээ 2019 оны 2500 нислэгтээ арай хүрэхгүй байх. Тэгэхээр үүнтэй холбоотой бас урсгал зардлаа яаж хэмнэх вэ дээр одоо удирдлага нь илүү анхаарч ажиллана биз дээ? Сая бол захирал нь хэлж байна. Одоо энэ түрээсийн зардлаа нэлээд танасан байна.

Үүнтэй холбоотой 2 асуудал байна аа.

Нэгдүгээрт, 787 дримлайнер авна гэсэн тийм тохироо байгаа. Тэгээд гэрээ хийгдсэн байгаа. Энэ маань юу болсон бэ? Сүүлийн нэг мэдээллийг уншихад болохоор Боинг нь өөрөө үйлдвэрлэл нь доголдол ороод, 787-ын үйлдвэрлэл нь бол нэлээн хойшлогдож байгаа. Тэгэхээр энэ бол танай үйл ажиллагаанд яаж нөлөөлөхөөр байна, та нар стратегийн хувьд ямар тактик баримтлах гэж байна вэ гэдгийг мэдэх гэсэн юм аа.

Хоёрдугаарт, карго бол яах вэ, иргэний агаарын нислэгийн дагалдах тийм бизнес байсан бол одоо энэ ковидын нөхцөл байдалд бол тусдаа том бизнес болох боломж харагдаад байна л даа. Энэ дээр удирдлагууд ямар бодлого цаашид баримталж явах гэж байна үүнийг бас сонирхох гэсэн юм аа, баярлалаа.

**Ж.Ганбаатар**: Амартүвшин гишүүний асуулт дээр би нэг асуулт асууя. Тэр нийт өр чинь хэд юм, хэн зөвхөн 2021 оноо битгий яриад бай, тэгэх үү? Нийт өрөө хэлээрэй. Нийт хуримтлагдсан өр өө. Тэр Амартүвшин гишүүний тэр зуун хорин хэдэн сая доллар, тэгээд 51 тэрбум гэдэг нь зөв үү гэдэг. Гишүүний асуултад хариулъя. Гүйцэтгэх захирал 5 номер.

МИАТ компанийн гүйцэтгэх захирал Мөнхтамир Амартүвшин гишүүний асуултад хариулъя. Юуны түрүүнд баярлалаа. Тэгээд нийт эхний 2 асуудлыг болбол би асуулт биш санал гэж ойлгоод шууд энэ 787-оос нь түрүүлээд хариулаад явчихъя гэж байна. 787 дримлайнер онгоцны гэрээг 2019 оны 5 дугаар сард 2021 оны 5 сард нийлүүлэх нөхцөлтэйгөөр гэрээгээ хийсэн. Ковидын нөхцөл байдал үүссэнтэй холбогдуулан 787 онгоцны нийлүүлэлтийн асуудал хойшилсонтой холбогдуулаад 2022 оны 5 сар хүртэл хойшилсон байгаа. Энэ хугацаанд болбол одоо өнөөгийн нөхцөл байдлаар бол Боинг компанийн түрүүн Амартүвшин гишүүн бас өөрөө хэллээ. Бойнг компанийн нийлүүлэлт нь 787 онгоцны их биений композит материалын нийлүүлэлт дээр алдаа гарсантай холбогдуулан үйлдвэрлэл FAA-аас зогсоосон байгаа. Одоо болбол Боинг компани сардаа 2 онгоц 787-г гаргаж байгаа. Манай онгоцны захиалгын дараалал болбол 100 дээр байгаа. Тэгэхээр 2монгоцоор зуугаар тооцоход энэ ондоо бол бид нөр 787-г авах боломжгүй болох байх аа. Энэ тохиолдолд болбол 787 онгоц нь өнөөгийн энэ алдагдалтай байх үед болбол өндөр үнэтэй гэдэг утгаараа бид нар бол early tramination нөхцөл нь үүсээд 2022 оныхоо 5 сараас хойш болбол энэ онгоцныхоо гэрээг цуцлах боломжтой гэж харж байгаа. Тэгэхээр энэ болбол цэвэр биднээс шалтгаалах биш Боинг компаниас шалтгаалах үйл ажиллагаа тэр байдлаар одоо стратегийн хувьд хүлээгээд байж байна аа гэсэн үг.

Хоёрдугаарт нь, карго нислэлийг дагалдах тусдаа бизнес болгох боломжуудыг бас бид нар судалж байна. Хэрвээ одоо карго нислэгийг явах юм бол бид нар Иргэний нисэхийн дүрмийн 121-ээр гэрчилгээ хийгдэж зорчигч тээвэрлэдэг. Тэгэхээр бид нар бол тусдаа карго нислэгийн карго онгоцны үйл ажиллагаа явуулах зөвшөөрлийг авах ёстой. Үүнийг авахын тулд аюулгүй ажиллагаа болон каргоны зориулалтын онгоц түрээслэх гэх мэтийн цаашдын үйл ажиллагаанууд байгаа. Тэгээд энэ дээр болбол судалгааны ажлуудыг бол хийж байгаа. Яваандаа болбол карго нислэг болбол бас зөвхөн Монгол Улсаас биш Монгол Улс Азийг Америк руу холбосон карго дэлхийн ХАБ, Хонг конгийн ХАБ-ыг ашиглах боломж нөхцөлүүдийг бас судалж байгаа гэж хариулъя.

Ганбаатар гишүүн түрүүн нэмж хэллээ. Өрийн асуудлыг ярьж байна. Өр дээр болбол сая Амартүвшин гишүүн хэлэхдээ нийт дэлхийн компаниудын өрийг хэлэх шиг болсон. Манай дээр болбол одоо яг хүлээгдэж байгаа төлбөрөөрөө 51,3 тэрбум, банкны зээлийн төлбөр 86 тэрбум төгрөг байгаа. Энэ болбол нөгөө 2013 онд авсан хуваарьт төлбөрийн дагуу төлөгдөөд явж байгаа пэпко-ийн зээлийн төлбөрийн үлдэгдэл, Монгол Улсын Хөгжлийн банкны зээлийн төлбөрийн үлдэгдэл. Энэ нөгөө 767 онгоц худалдаж авсан онгоцны төлбөрүүд явж байгаа.

Бид нар 2020 оны 11 сард ХААН банкны 35 тэрбум төгрөгийн шугаман зээл нээлгэсэн. Энэ болбол нөгөө алдагдлыг сар болгоны мөнгөн урсгалын алдагдлыг нөхөх зорилгоор авсан. Ингээд нийлээд энэ 86,6 тэрбум төгрөг байна аа.

**Ж.Ганбаатар**: 86 дээр 51-ийг нэмэх юм уу? нэмэхгүй юу? Үгүй ээ. Тэгээд яаж толгой эргүүлээд байдаг юм бэ? Амартүвшин тодруулах юм. Амартүвшин гишүүн уучлаарай.

**Г.Амартүвшин**: Тэр Боинг 787 асуудал дээр бол хэрвээ тэр цуцлах боломж байдаг юм бол үүнийг нэлээн сайн ашиглах нь зөв байх аа гэж бодож байгаа. Ер нь бол би өмнө нь ч гэсэн арилжааны банканд ажиллаж байхад МИАТ-ыг одоо онгоц худалдаж авахыг нь бол их шүүмжилдэг байсан. Ер нь дэлхий даяар онгоцын компаниуд онгоц худалдаж авахаа больсон шүү дээ. Дандаа түрээсээр явдаг. Тийм болохоор энэ шинэ онгоц худалдаж авдаг юмаа одоо болих хэрэгтэй. Аль болохоор насжилт гайгүйтэй тийм онгоцнуудыг түрээсэлж явах нь илүү ашигтай. Та нар ч гэсэн илүү тийм уян хатан нөхцөл байдлыг чинь үүсгэнэ шүү дээ. Тэгэхээр үүнийг удирдлагууд нь анхаарна биз дээ.

Би, Ганбаатар дарга, тэр 137 тэрбум доллар гэж ярьсан. Би бол нийт одоо дэлхийн онгоцны компаниудын өр төлбөрийг ярьсан шүү. МИАТ биш. Баярлалаа.

**Ж.Ганбаатар**: Булгантуяа гишүүн. Тийм байлгүй тийм ээ, Булгантуяа гишүүн.

**Х.Булгантуяа**: Нэлээн олон асуултууд нь бас давхцаж байна аа. Тэгэхдээ ковидоос өмнө ч гэсэн дээ ерөнхийдөө энэ Хөгжлийн банкийг бас нэлээн хүндрүүлж байсан асуудлуудын нэг бол яг энэ МИАТ-ын зээллэг байсан шүү дээ, тийм ээ. Хөгжлийн банкан дээр. Миний санаж байгаагаар ковид дөхөж байхад 2019 оны сүүлээр бид нар нэлээн томоохон зээлүүдийг төлж барахааргүй болж байна шүү гэдэг асуудлыг хүртэл ярьж байсан. Зам, тээврийн яамнаас уламжлаад Сангийн яаманд уламжилж байсан. Тухайн үед Хүрэлбаатар сайд сайд байсан одоо сайн мэдэж байгаа байх. Тэгээд одоо кодид бас дээрээс нь нэмээд бас нэмэрлэчих шиг боллоо. Тэгэхээр угаасаа 2019 онд ерөнхийдөө одоо төсөв санхүүгийн хувьд хүндрэх нь ээ гэж мэдэж байсан. Тухайн үед тэгвэл ямар арга хэмжээ авахаар та нар төлөвлөж байсан бэ? 2019 онд одоо санхүү төсвийнхөө асуудлыг сайжруулахад нэгдүгээрт,

Хоёрдугаарт, Төрийн өмчийн удирдлага зохицуулалтын газар төрийн өмчийн компаниудынхаа ганцхан эрх ашгийг хамгаалдаг биш төрийн өмнөөс энэ төрийн өмчийн компаниудыг хяналттай, сахилга баттай, болохгүй бол шууд татан буулгадаг бай л даа. ТУЗ-д нь ороод суучихсан юм чинь одоо үүнийг хамгаалах ёстой гэдэг байр суурь нь бас заримдаа үнэнийг хэлэхэд ярих гээд байгаа юм. Гэтэл уг нь бол энэ чинь олон толгой компаниудын дээд талын олон одоо төрийн өмчит компаниудын дээд талын толгой компани, Холдинг компани байхгүй юу. Бараг төрийн өмчийн удирдлага зохицуулалтын газар бол. Та нар яахаараа үр ашигтай ажилладаггүй юм? Та нар яахаараа төрийн өмнөөс өнөөдөр зээл авчхаад үүнийгээ төлж чаддаггүй юм. Танайх яахаараа ийм одоо либералчилж чаддаггүй юм ч гэдэг юм уу. Ингэж өнөөдөр ярьж үр ашгийнх нь араас хөөцөлдөж явж байх ёстой болохоос биш нэг банкаа хүнд байдалд оруулаад, тэндээс магадгүй эдийн засагт илүү үр өгөөжтэй төсөл хөтөлбөр, санхүүжилт хийх боломжийг нь аваад бонд гаргуулаад том том онгоц бараг бэлэн мөнгөөр худалдаж авчхаад түрүүн Амартүвшин гишүүн бас хэлж байна. Монгол шиг ингээд бараг бэлэн мөнгөөр авчхаад шууд хэд хэдэн онгоц худалдаад авчихдаг тийм баян улс ховорхон байх. Одоо тэр араб, арабын баян улсууд л авдаг байх. Тэгэхээр яг түүнтэй зэрэгцээд одоо авчхаад одоо хүндрэнгүүт яг ковидын хажуугаар, одоо хэцүүдсэн шүү. 127,2 хоёр тэрбум төгрөг ер нь л одоо өгөхгүй бол бол одоо МИАТ хэцүүдлээ гээд ингээд ийм юм яриад сууж байдаг. Тэгвэл та нар өөрсдөө үүнийгээ сайжруулъя гэсэн ямар төлөвлөгөө байгаа юм. Яг ямар төлөвлөгөө байгаа юм? Зарим нэг онгоцнуудаа түрээсэлье, зарим нэг онгоцнуудаа болохгүй бол зарж борлуулъя. Сая захирал өөрөө хэллээ. Дэлхий даяараа онгоцны борлуулалт, үйлдвэрлэл аягүй хүндэрчихсэн байгаа тийм ээ. Тэгэхээр одоо бол онгоц зарж борлуулахад аягүй гоё үе байгаа. Тэр битгий хэл автомашины үйлдвэрлэл дэлхий даяараа гацчихсан. Японд автомашины үнэ нэмэгдэж байгаа гэсэн. Эрэлт нь нийлүүлэлт нь бас хүнд байгаа гэсэн. Тэгэхээр яг үүнтэй адилхан танайх тэгвэл энэ эдийн засгийн хямралыг давж гарах танайх ямар төлөвлөгөө байгаа юм?

Дээрээс нь энэ аягүй том бүтэцтэй энэ бүтэцтэй энэ санхүүгээ сайжруулах дээрээ одоо ямар төлөвлөгөө гаргаж төрийн өмчийн удирдлага зохицуулалтын газартай ярьсан ийм ямар ажлууд байгаа юм бэ? Дээрээс нь бүгдийг нь өөрөө нисээд байхгүй шүү дээ. Одоо сүүлдээ бүр жишээлбэл, Оюу толгойн нислэгт гээд тэгж байхад хувийн хэвшлийг биш өөрсдөө ч гэсэн оролцоод бас нисэж байгаа байх. Тэгэхээр уг нь бол бүүр нэг том том одоо олон улсын одоо токио руу жижиг төрийн өмчит хувийн компаниуд нисэж чадахгүй бол МИАТ нисэхийг ойлгож байна. Тэгээд заавал хувийн хэвшлийн жижиг сажиг ажлууд руу орох шаардлага байгаа юм уу, байгаа юм уу? Энэ олон аймаг орон нутагт байгаа баахан энэ иргэний нисэхийн харьяа байгаа байх. Тэгэхдээ би бас МИАТ-аас бас давхар асуумаар байна. Энэ олон нисэх буудлууд энэ тэр байгаа. Та нар Зам, тээврийн яамнаас үүн дээр ерөнхийдөө эдийн засгийн тооцоолол хийсэн зүйл байгаа юм уу? Яагаад гэвэл танай салбарын боловсон хүчин аягүй үнэтэй байхгүй юу. Цалин хангамж аягүй их өндөр шаарддаг, тэгээд одоо зам тавиад бараг нисэх хүн олдохгүй байхад чинь тэнд ахиад л аймаг болгоны нисэхүүдийг ажиллуулаад байх хэрэгцээ шаардлага байгаа юм уу? Үүн дээр ер нь Зам, тээврийн яамнаас ч гэсэн ямар бодлого байгаа юм бэ? Ийм хэдэн асуултыг асууя. Тэгээд нэмж тодруулъя. Шаардлагатай бол.

**Ж.Ганбаатар**: Иргэний нисэхийн ерөнхий газрын дарга хэрвээ шаардлагатай бол гараа өргөөд асуултад хариулаарай. Нэмж хариулах бол.

Хэн хариулах уу? 5 номер гишүүний асуултад хариулъя.

МИАТ компанийн гүйцэтгэх захирал Мөнхтамир Булгантуяа гишүүний асуултад хариулъя аа.

Нэгдүгээрт нь, 2019 оны эцсийн байдлаар болбол МИАТ компани бас төлбөрийн чадваргүй байсан гэдэг юман дээр хариулт өгөхөд 2019 оны сүүл гэхэд бид нар ковидын нөхцөл байдал үүсэхийг мэдээгүй байсан. Энэ байдлаар болбол 2019 оны эцсийн байдлаар эцсийн баланс дээр 35 тэрбумын цэвэр ашигтай ажилласан. Бид нар бол Засгийн газрын баталгаат зээлийг бол цаг хугацаанд нь төлөөд явж байсан. Энэ дээр болбол тухайн үедээ бид нар санхүүгийн алдагдал хүлээнэ гэдэг төлөвлөлт бол байгаагүй ээ. Тэгээд ковидын нөхцөл байдал үүссэнтэй холбогдуулан санхүүгийн алдагдал хүлээж байгаа. Энэ алдагдал эдийн засгийн хүндрэлтэй нөхцөлүүдээс гарах МИАТ компани дотооддоо төлөвлөгөө гаргаад баталсан. Одоо энэ ирэх 5 дахь өдрийн ТУЗ-ийн хурлаар болбол нэмж батлуулан үйл ажиллагаагаа хэрэгжүүлнэ ээ. Үүн дээр болбол нийт 273 төрлийн зардал хэмнэх болон нэмэлт орлого олгох ажлууд байгаа. Энэ ажлууд маань болбол зөвхөн үндсэн үйл ажиллагааны чиглэлээс гадна маркетингийн болон бусад нэмэлт үйл ажиллагааны орлогуудыг, газрын үйл ажиллагааны, агаар хөлгийн, засвар үйлчилгээний гэх мэт орлогуудыг оруулаад хавсаргасан явж байгаа. Энэ дээр болбол сар болгонд мөнгөн урсгалын 3 тэрбум төгрөгийн алдагдал хүлээж явсан алдагдлыг болбол бууруулахаар нийт 2,3 тэрбумын алдагдлыг татаж буулгаад одоо мөнгөн урсгалын алдагдлаа бас хэмнэе ээ гэдэг энэ ажлууд маань оролцчихсон явж байгаа гэж хэлье.

Нисэх буудлын асуудлыг бол Иргэний нисэхийн ерөнхий газраас хариулах байх аа. Булгантуяа гишүүн, баярлалаа танд.

**Ж.Ганбаатар**: Цэнгэл дарга гүйцэж хариулъя. 2 минут. 4 номер.

**Б.Цэнгэл**: Бид ганцхан МИАТ компанитай тухайд ч биш ер нь компанийн засаглалыг яаж сайжруулах вэ, компанийг яаж үр өгөөжтэй байлгах вэ гэдэг талаасаа Засгийн газар бол их анхаарч ажиллаж байна аа. Сүүлийн үед. Ер нь бидний 20 гаруй жил явж байсан, энэ одоо буруу хэлбэрийг өөрчлөх цаг болсон гэж үзэж байгаа. Тийм учраас бид Засгийн газарт бол зүгээр хэд хэдэн хувилбар явж байгаа юм. Нэг хувилбар нь бол Төрийн өмчийн бодлого зохилцуулалтын газрыг корпорацын одоо хэлбэр лүү зохион байгуулах бас боломжийг бас судалсан. Тухайлбал би Сингапурын темасек Хятадын сасек Казахстан болон бусад орны одоо туршлагыг судлаад төрийн өмчийн корпораци болгох бололцоотой байна аа гэдэг хувилбарыг гаргаж ирээд Засгийн газарт одоо танилцуулах түвшинд л ингээд явж байгаа. Ингэх юм бол ер нь бол одоо компанийг урт хугацаанд нь одоо төлөвлөдөг, хөрөнгө оруулалтыг нь бас шийддэг. Тэр боловсон хүчин, хүний нөөцийн хувьд нь бие даалгадаг, улс төрөөс хараат бус байлгах гээд ер нь энэ засаглалыг сайжруулах чиглэлээр олон улсын ОЕСЭТ гэж байгууллагын одоо гаргаад байгаа зөвлөмж, зааварчилгаанд бол ерөнхийдөө тулгуурлаад бид энэ дээр бол бас одоо өөр өнцгөөс энэ асуудлыг дэвшүүлэхээр бол Засгийн газар дээр бол нэлээн эрчимтэй ажиллаж байгаа. Тэгэхээр энэ хүрээнд бол манай МИАТ компанийн одоо өөрчлөн байгуулалтын асуудал бол ороод явна аа гэдгийг би бас Булгантуяа гишүүнд бол маш товч хэлбэрээр ийм тайлбар хэлье ээ. Баярлалаа.

**Ж.Ганбаатар**: Би нэг ганц нэг асуулт асууя.

Тэгээд Ж.Бат-Эрдэнэ гишүүн, Булгантуяа гишүүн тодруулъя. 1 минут.

Ж.Бат-Эрдэнэ гишүүн, Оюунчимэг гишүүн 2 нэмж асуулт асуух эрхтэй гэдгийг бас анхааруулж хэлье. Булгантуяа гишүүн тодруулъя.

**Х.Булгантуяа**: МИАТ компани санхүүгийнхээ хүндрэлээс гарах төлөвлөгөөн дотор нэг маркетингийн зардал хасах гээд л нэг арай нэг иймэрхүү жижигхэн л зардлаар бол ийм их том компанийн өр зээлийн хүндрэлийн асуудлыг бол хэдүүлээ барахгүй шүү дээ. Тэгэхээр би нөгөө түрүүн асууж байсан шүү дээ тийм ээ. Одоо зарим нэг эс үгүй бол онгоцноосоо зарж борлуулах ч байдаг юм уу тийм томоохон төлөвлөгөө байгаа юу. Болохгүй бол бид нар үүнийг түрээслээд аваад шийдэж бас болох байх аа. Тэгэхээр өнөөдрийн хувьд та бүхэнд өөр ямар том төлөвлөгөө байгаа вэ? Тэгээд би жишээлбэл, яг үнэнийг хэлэхэд 3, 4 жилийн өмнөөс МИАТ компани өөрсдөө билетийн кассууд Улаанбаатар хотод нээгээд эхэлсэн. Би бол жоохон гайхсан. Одоо өмнө нь түүний өмнө бол ганцхан билетийн касстай тэр нь тусгай чиг үүргийн онгоцны билет л зардаг тийм ээ. Тийм л ганц касс Улаанбаатар хотын төвд байдаг. Бусад бүгдийг нь одоо хувийн хэвшлүүд дээр л гүйцэтгэдэг байсан. Тэгсэн чинь одоо өөрсдөө билетээ зардаг. Ингээд л өөрсдөө шууд бэлэн мөнгөөр улсаас баталгаа гаргаж байгаа шүү дээ. Хөгжлийн банкны чинь баталгаа гэдэг бол улсын баталгаатай яг адилхан.

**Ж.Ганбаатар**: Тэр төлөвлөгөөний талаар хариулт хэлье. Гүйцэтгэх захирал 1 минут. 5 номер.

**Б.Мөнхтамир**: Онгоцны хувьд болбол нийт үйл ажиллагаанд эрхэлж байгаа 5 онгоцны маань нэг нь л одоо манай МИАТ компанийн өөрийн өмч. Бусад нь бол бүгд түрээсийнх байгаа. Ер нь болбол үүнтэй бас санал нэг байна. Булгантуяа гишүүнтэй. Онгоц худалдаж авна гэдэг болбол өнөөгийн хувьд болбол ашиггүй зүйл ээ. Тэгээд яах вэ, онгоц зарах, борлуулах хувилбар дээр болбол нийт одоо энэ 2013 онд гэрээлж худалдаж авсан 767300 онгоцын маань нийт авсан өртөг маань бол 160 сая доллар байгаа. Өнөөгийн нөхцөл байдлаар бид нар үүнийг борлуулах хэмжээнд очих юм болбол 25-30 сая долларын хэмжээнд борлуулах нөхцөлтэй байгаа. Тэгэхээр энэ 2023 оны 2 сард төлбөрөө төлөөд дуусах онгоцыг бид нар дахиад түрээсгүйгээр өөрсдөө 10 жил ашиглах учраас тэгэхээр ирээдүйн үр ашгаа бодоод өөрсдөө хадгалсан нь зөв өө гэдэг шийдвэртэй явж байгаа.

Тэр маркетингийн зардал гэдэг биш маркетингийн орлого гэдэг асуудлыг томоохон харилцагч компаниудтайгаа санал тавиад явж байгаа. Банкнуудтай маркетингийг онгоцон дээрээ хийх гэрээгээр одоо томоохон үр дүнгээр бид нар нэмэлт орлого олох боломжуудыг хайж явж байгаа гэж … /минут дуусав/

**Ж.Ганбаатар**: Асуултыг бол би өчигдөр Байнгын хорооны хуралд бэлтгэх хүрээнд Цэнгэл дарга, одоо сайд, энэ гүйцэтгэх захирал, Иргэний нисэхийн ерөнхий газрын дарга нартай уулзсан. Давтаж асуугаад яах вэ дээ. Сануулж хэлэх хэдэн зүйл байна.

Энэ танай компанийн хувьд бол төрийн өмчит бусад компаниудаас онцлогтой нэг зүйл бол байна аа. Төрийн өмчит компаниуд бол ашигтай, ашиггүй ажилласан. Тэр одоо дампуурч байгаа ч гэсэн эдийн засагт болоод Монголын ард түмний амьжиргаанд нь үзүүлэх нөлөө нь МИАТ компани шиг биш ээ. Танай компанийн хувьд бол их онцлогтой. Танай компаниас шалтгаалаад одоо иргэд гадагшаа явж эмчлүүлж чадахгүй. Одоо гадаадын бусад улсууд руу очиж сурдаг юм уу тийм ээ, одоо үйлчилгээ авах, энэ гадаадад аялна гэдэг үгээ бол болих хэрэгтэй. Ялангуяа одоо төрийн албаныхан гадаадад аялж байгаа гээд одоо энэ тэр гадаадад аялна гэдэг нь тодорхой хувь байгаа боловч тэндээс үйлчилгээ авч байгаа. Зорчих гэдэг үгийг хэрэглэх хэрэгтэй. Тийм. Тэгэхээр энэ МИАТ компанийн хувьд бол их онцлогтой. Монгол Улсын эдийн засагт бол их чухал нөлөө үзүүлдэг. Ард иргэдийн амьжиргаанд чухал нөлөө үзүүлдэг. Тийм учраас танай компани билетийнхээ үнийг эс үгүй бол засагтайгаа нийлдэг юм уу, одоо яадаг юм, ямар нэгэн байдлаар бусад улсын жишигт нийцүүлж хямдхан болгох хэрэгтэй. Энэ бол үүрэг чинь. Үүнийг одоо юу гэдэг юм татаасаас авдаг юм уу, мэдэхгүй. Би бол тэрийг мэдэхгүй байна. Одоо яадаг юм байгаа юм. Тэгэхгүй бол танай билетийн үнийг дагаад Солонгосын Корейн аэр, Туркийн энэ одоо компанийн үнэ өсөөд байгаа юм. Буцаад. Бусад улсууд руу болохоор маш хямдхан үнэтэй. Тэгээд Монгол руу үнэтэй. Монголоос ашиг олоод байдаг. Тэгэхээр энэ бол өөрөө зүй зохисгүй байна аа. Хүн болгон мэдэж байгаа шүү дээ. Туркийн онгоцоор европ нисэхэд хэд юм? Туркийн онгоцоор одоо Зүүн өмнөд Азиудын улсууд руу нисэхэд хэд юм. Монгол руу нисэхэд хэд юм. Туркээс Истанбулаас ярьж байгаа шүү дээ. Солонгосоос одоо Америк нисэх, Канад нисэх хэд юм. Тэгээд яагаад Монголд одоо 3 дахин үнэтэй юм? Энэ чинь өөрөө одоо би зүгээр та нарыг шүүмжлэхээсээ илүү, энэ чинь тогтолцоо чинь өөрөө болохгүй байна. Үүнийг бол одоо хамгийн гол нь энд санаа зовж Их Хурлын гишүүд асуулга асуусан. Түүнээс биш одоо танай дотоод зовлон та нарыг муу ажиллаж байна. Сайн ажиллаж байна гэдэг дүгнэлтдээ гол асуудал бол биш. Энэ асуудал чинь өөрөө одоо Монгол Улсын эдийн засагт маш ноцтой, одоо нэг талаар дэмжлэг үзүүлэх боломжтой, нөгөө талаар саад болоод байна. Хувийн одоо компаниудын өгч байгаа судалгаагаар бол 4 онгоцтой компанид бол 150 ажилчин бүх ажлыг нэгэд хангалттай гэж байгаа юм. 150-200. Тэр Цэнгэл даргын тайлбарлаж байгаа илүү ажлуудыг нь бүгдийг нь хийгээд байна. Тэгэхээр үүнийг бол одоо, тэгээд санхүүгийн сахилга батын хувьд бол маш муу, надад ирсэн, одоо энэ Байнгын хороогоор асуудлуудыг хэлэлцэнэ гэхээр надад дээр өргөдөл ирж байгаа юм. Тэр өргөдөл дотор бол 5 мянган долларын цалин авдаг хүн нэг жил ажилдаа ирэхгүй байна гэж байгаа шүү дээ. Гадаадад байдаг хүн. Тэгээд би одоо улсыг нь хэлээд яах вэ. Эдийн засгийн байнгын хорооны дарга аа, үүнийг хэлж өгөөрэй гэж байгаа юм. 5 мянган долларын цалин авдаг 1 хүн, 1 жил ажилдаа ирэхгүй, тэгээд ажил нь зүгээр л явж байдаг. Энэ санхүүгийн сахилга бат бол маш муу байна аа л гэсэн үг. Санхүүгийн сахилга бат гэдэг үгийг сайн ойлгодог байлгүй дээ. Тэгэхээр МИАТ-ын хувьд бол зүгээр иргэний нисэхийнхээ одоо өөрийнхөө одоо энэ юутай бол байх ёстой гээд тийм ээ. Нислэгийн компанитай байх ёстой гэдэг дээр би бол санал нэг байна, одоо байх ёстой байх аа. Гэхдээ байх ёстой гэдэг утгаар нь үнэтэй билеттэй, тэгээд одоо, тэрийг бол, одоо, эс үгүй бол одоо засагтай өөртөө нь юм уу, одоо ямар нэгэн байдлаар энэ билетийг улс жишигтэй нийцүүлэх хэрэгтэй. Энэ өөрөө жуулчдын асуудал болоод олон асуудал, гаднын хөрөнгө оруулалтын асуудлуудыг боомилж байгаа. Тэгэхээр энэ танай энэ компани бол энэ хэн Цэнгэл дарга бол энэ компанийг онцгойлон авч үзэх ёстой. Төрийн өмчит бусад компаниудаас чинь шал өөр, тэр төрийн өмчит бусад компанийн эдийн засагт үзүүлж байгаа нөлөөлөл хамаагүй өөр. Тэр компани байхгүй болсноороо монгол улсад ямар одоо бараг өрсөлдөөнийг нэмэгдүүлэх ч магадлалтай. Энэ МИАТ компанийн хувьд бол хамаагүй өөр байна аа.

Тэгэхээр энэ асуудал чинь 20, 30 жил яригдсан. Тэгэхээр одоо үндэсний аюулгүй байдал одоо юу гэдэг юм бэ дээ. Саяын энэ цар тахал шиг үе тохиолдохоор иргэдээ авчрах онгоцгүй болчихвол яах вэ? Одоо хувийн компани чинь эс үгүй бол яах вэ? Чухал үед. Одоо энэ одоо Монгол Улс л юмыг чинь нэг ийм иргэний одоо юутай өөрийн гэсэн энэ компанитай байх ёстой энэ тэр гээд.

Яах вэ, тэр геополитик одоо тэр олон юмаа ярьдаг юм байгаа биз, тэрийг нь бол одоо дүгнэж мэдэхгүй байна. Эдийн засгийн хувьд бол одоо үнэхээр Америкаас Солонгос ирэхэд 300, 400 доллароор ирдэг, Америкаас Солонгосоор дайраад Монголд ирэхэд 1000, 2000 доллар болдог байж болохгүй шүү дээ. Энэ 400, 300 доллароор Солонгос оччихоод наашаа ирэхдээ 1500 доллароор нисэж байна гэсэн үг үү? Үгүй ээ, энэ өөрөө бид нарын асуудлыг маш том, ерөөсөө ойлгогдохгүй асуудалд хүргэж байгаа юм. Тэгэхээр үүнийг бол одоо яг энэ асуудал дээр л бид санаа зовж байгаа гэсэн үг. Түүнээс биш МИАТ-ыг бид нар одоо муу сайн ажиллаж байна, тэр нь тийм байна, энэ нь ийм байна гэдэг асуудал дээр бол одоо Их Хурлын гишүүд нэг их тэгээд байх зүйл бол юу байна. Шинэ одоо удирдлагууд нь шинэхэн тавигдсан байна. Иргэний нисэхийн ерөнхий газар цаашдаа бол би 3 удаа энэ асуудлыг эргээд ярилаа, бүр давтаад. Одоо их олон удаа ярьж байгаад уучлаарай. Гэхдээ одоо үүнийг ярихгүй байхын арга алга. Тэгээд өчигдөр бол одоо бараг Цэнгэл дарга, Халтар сайд бид нар бол өрөөндөө бараг хэрэлдэх шахуу юм болсон л доо. Тэгээд асуудлуудыг бол одоо тавьчихсан учраас би давтаж тавиад яах вэ гэж бодож байна.

Одоо Оюунчимэг гишүүн, Бат-Эрдэнэ гишүүн нар нэмэлт асуулт 3 минут, үг 4 минут хэлэх эрхтэй байгаа. Бат-Эрдэнэ гишүүн асуултаа асууя. 3 минут.

**Ж.Бат-Эрдэнэ**: Ганцхан асуулт байна аа. Энэ Мөнхтамир захирал маань хэдэн жил ажиллачихлаа МИАТ-д. Тэгээд ард нь үг хэлье. 5 дахь жил. Үргэлжлээд үгээ хэлчих үү.

**Ж.Ганбаатар**: Тэг тэг.

**Ж.Бат-Эрдэнэ**: Нэгдүгээрт, Мөнхтамир захиралд ажлын амжилт хүсье ээ. Тэгээд юм л бол юу гэдэг билээ. Муу л бол захын хар овоохой гэдэг шиг бид нар чинь бас МИАТ-ыгаа бүр дээр үеэс эхлээд барьж одоо ингэж чангалсаар байгаад сурчихсан юм л даа. Тэгээд миний хувьд болбол одоо МИАТ-ынхан болбол намайг одоо МИАТ компанийг их дэмждэггүй гэсэн бодолтой байдаг юм. МИАТ-ынхан. Үгүй байхгүй юу. Та нарыг үргэлж тэр тохойноос чинь дэмжиж явдгийг л больё гэж байгаа юм шүү дээ. Өөрөө өөрсдөө ашгаа олдог, өөрөө өөрсдөө хөл дээрээ босдог ийм нөхцөл байдлыг л бий болгоё гэж байгаа шүү дээ. Хамгийн гол нь. Түүнээс болбол одоо МИАТ компанид дургүйдээ ч одоо чангалаад байдаг биш, байсан биш. Хамгийн гол нь та нар өөрсдийнхөө энэ зах зээл дотор тэр тусмаа сая Хүрэлбаатар гишүүн хэллээ шүү дээ. Энэ зах зээл дотор энэ либералчлал дотор өөрсдөө тэмцэх, өөрсдөө ажиллах, одоо сэлэх ийм боломж бололцоогоо та нар өөрсдөө гаргаарай.

Тэгэхийн тулд Мөнхтамир захиралд нэг зүйлийг хэлье. Дотроо олон жил ажиллаад ирэхээр та нар дотроо шингэчихдэг шүү. Цоо шинэ өнцгөөс олж хараарай гэж.

Энэ Цэнгэл дарга бас нэг сайхан үг хэллээ. 20, 30 жил бид нар буруу жишгээр явчихсан гэж. Одоо ондоо жишгээр харах ёстой шүү. ТУЗ-ийн дарга Батболд юм шиг байна, тийм ээ. Бас ондоо жишгээр харах ёстой шүү. Одоо санхүүгийн би одоо ТУЗ-ийн дарга байж байхад санхүүгийн одоо хэмнэлтийг хийлгэх гээд та нараас ерөөсөө чадаагүй. Тэгээд л ийм юм нь ч одоо зардал зайлшгүй байх ёстой. Тэр ч зардал зайлшгүй байх ёстой, тэр ч одоо экогийн зарчмын дагуу байх ёстой энэ тэр гээд л толгой эргүүлээд байдаг. Тэгвэл наад тооцоог чинь би харахгүй. Надад ашиг гаргаж өг. Нэг тэрбум төгрөгийн хоёр тэрбум төгрөгийн ашиг гаргасан үедээ над дээр хүрч байж гарын үсэг зуруулаарай гээд явчихаар 20 хоногийн дараа хүрч ирээд ашиг гаргаад та нар батлуулж байсан түүх байгаа шүү дээ. Тэгэхгүй зүгээр асуугаад байвал зардлаар толгой эргүүлээд байдаг, тэр нь ч хэрэгтэй, энэ нь ч хэрэгтэй, тэр нь зайлшгүй гээд л яриад байдаг. Ийм түүх байгаа шүү дээ.

Ашгаа гаргаж ирэхгүй бол гарын үсэг зурахгүй гээд хаячхаар гүйж хүрч ирээд ашиг гаргачихсан, гарын үсэг зуруулж байсан түүх байгаа. Түүнтэй адилхан одоо зайлшгүй зардлуудыг шахна гээд тэгэхээр одоо тэр санхүүгийн зардлын асуудлууд байж байна. Тэр одоо 800 ажилчин гэж байж байна. Наадах чинь цомхотгож болно шүү. Дотроо та нар ингээд л уягдчихаад байгаа болохоор наадхыгаа ингээд харахгүй. Тэгээд дотроо нөгөө нэг найзынхаа дундаа гэдэг юм уу, юу юм, нэмж болох уу, 1 минут. Ийм юм руу орчхоод байгаа шүү.

Хоёрдугаарт, Цэнгэл даргын барьж байгаа бодлогыг дэмжмээр байна аа. Ер нь болбол нээлттэй ийм компани руу бид нар орох ёстой, орох ёстой. Тэгэхгүй одоо тэгээд л МИАТ компани одоо үндэсний МИАТ компани, МИАТ компанидаа хайртай, МИАТ компани одоо үйлчилнэ. МИАТ компаниараа, одоо зорчино … /минут дуусав/

**Ж.Ганбаатар**: 4 минут байсан. 1 минут нэмж өгье. Бат-Эрдэнэ гишүүн.

**Ж.Бат-Эрдэнэ**: Тэгээд МИАТ компанидаа хайр зарлаад, тэгсэн мөртөө МИАТ компани дээрээ үнэтэй ажил, үнэтэй зорчоод байж болохгүй шүү дээ, тийм биз дээ. Зорчигчийн хувьд болбол хамгийн хямдхан байдлаар нисэх нь хамгийн чухал байхгүй юу даа. Яг нарийн яривал МИАТ-аар ниснэ үү, ямар компаниар ниснэ үү хамаа байхгүй. Яг нарийндаа болбол зорчигчид бол хямдхан зорчих нь л хамгийн чухал. Түүний төлөө л бид нар ажиллаж байгаа. Түүний төлөө Цэнгэл дарга Төрийн өмчийн хороо байх ёстой. Тэр хэмжээнд ажиллахад Мөнхтамир дарга, одоо энэ ТУЗ-ийнх нь бүх хүмүүс, энэ хамаг зардал юмнуудаа бодолцоод ингээд ажиллах ёстой шүү.

Энэ засаглал эрүүл байх тал дээр би хэллээ. Засаглалаа эрүүл байхын тулд шал ондоо түвшнээс харах ёстой. Одоо тэгээд бид нарын ярьдаг нөгөө нэг доод түвшиндээ байж байгаа хүмүүстээ толгойг нь нийлээд ч байдаг юм уу, эсвэл одоо ямар нэгэн намын томилгоо, энээ тэрээ гэсэн юман дээр анхаараарай. Мэргэжлийн талынхаа хүмүүсийг сонсоорой. Тэр одоо 51 хувь хүртлээ барьж байгаад бусдыг нь болбол хувьчлах гэдэг юм уу, нээлттэй болгох. Тэгээд тэр нөгөө засварын том … /минут дуусав/

**Ж.Ганбаатар**: Бат-Эрдэнэ гишүүний, асуулга асуусан гишүүний одоо хэлж байгаа саналуудыг, дүгнэлтүүдийг анхаарч ажиллаарай гэдгийг гүйцэтгэх засаглалын хүмүүст анхааруулж хэлье.

Оюунчимэг гишүүн асуултаа асууя. 3 минут.

**М.Оюунчимэг**: Баярлалаа. Байнгын хорооны даргад товчхон хоёрхон асуулт асууя.

Түрүүн Мөнхтамир даргаас асууя. Сая хэлж байна. Үнэ нь өндөр байгаа бол үйлчилгээ яг адилхан байх ёстой. Өнөөдөр Корейн аэр, азиан Туркийг харъя. Манайхтай үнэ ханш нь, жишээ нь яг адилхан хэрнээ үйлчилгээ бол шал өөр байгаа. МИАТ компанийн маань үнэ нь тэд нартай адилхан хэрнээ үйлчилгээ үнэхээр доор байна л даа. Одоо Нүхт тур гээд тэр катеринг хоол бэлддэг газар 2009 оноос хойш өнөөдрийг хүртэл яваад л байх, чанар нь бүр улам доошоо ороод байхад яагаад үүнийг сайжруулах гэрээ хэлцлээ өөрчилж болдоггүй юм. Шалтгаан нь хаана байгаад байна? Үнэнийг хэлэхэд өнөөдөр яг үнэ маш өндөр үнэтэй байгаа хэрнээ үйлчилгээ шал өөр байгаа. Тэнгэр газар шиг өөр байгаад иргэд бухимдалтай хандаад байгаа байхгүй юу. Нэгдүгээрт. Тэгэхээр энэ дээр нэг тодорхой хариулт өгөөч.

Хоёрт нь, МИАТ компанийн гадаад төлөөлөгчийн одоо ямар хүмүүс байна тэрийг яаж сонгосон, шалгуур ер нь ямархуу байна? Энд бас нэг стратегийн ач холбогдолтой газар. Түрүүн Байнгын хорооны дарга хэлсэн. МИАТ гэдэг бол тэр агаарын тээврийн үйлчилгээ. Агаарын тээврийн салбар бол бас хүн бүхний амь нас, эрүүл мэнд, бүх юмтай холбоотой маш чухал салбар. Эдийн засгийн хөгжилд ч хүний хөгжилд ч. Тэгэхээр бид нар Монголын иргэний агаарын тээвэр, үндэсний агаарын тээврээ бас ийм өрсөлдөх чадвартай, үйлчилгээ сайтай, нэр хүндтэй байгаасай гэсэн үүднээс энэ асуудлуудыг хөндөж тавьж байгаа юм аа. Тэгээд саяын асуултуудад тодорхой 2 асуултад товч хариулт өгөөч. Дараа нь үгээ хэлье ээ гэж бодож байна.

**Ж.Ганбаатар**: Гүйцэтгэх захирал хариуцах уу? Хэн хариулах уу? 2 минут.

**Б.Мөнхтамир**: Баярлалаа. Оюунчимэг гишүүний асуултад түрүүн бас минут хараад хариулж амжсангүй.

Нэгдүгээрт, үйлчилгээний ажилтнуудын асуудлаар ярьж байна. Энэ дээр болбол тантай 100 хувь санал нэг байна аа. Бид нар болбол одоо түрүүн Цэнгэл дарга ч гэсэн хэлж байсан. Реформ хийнэ гэдэг болбол зөвхөн одоо компанийн засаглалын хувьд биш давхар энэ үйлчилгээний асуудлыг онгоцоор орж ирж байгаа тэр зорчигчдын төлж байгаа төлбөрийнхөө хэмжээнд нь тааруулсан үйлчилгээг үзүүлэх тийм реформын үйл ажиллагаануудыг явуулж байгаа. Нэгдүгээрт энэ үйлчилгээний онгоцны үйлчлэгчээр ажиллаж байгаа хүмүүсийн сонгон шалгаруулалтыг болбол аттестатчилах ажлуудыг болбол ирэх оныхоо төлөвлөгөөнд оролцон хийх гээд явж байна аа. Үүнтэй холбогдуулан бид нар одоо өнөөгийн нөхцөл цаг үед болбол одоо IQ боловсон хүчин гэхээсээ илүү хүний харилцааны IQ чанарыг бид нар чухалчилж үзээд ирэх оны төлөвлөгөөн дээр болбол IQ тест дээр бүх хүмүүсийг аваад энэ сэтгэл зүйн хувьд энэ үйлчилгээний ажилтан байх ёстой хүн мөн үү, биш үү гэдэг байдлаар нарийвчилсан ажлуудыг зохион байгуулаад явж байгаа. Тантай 100 хувь санал нэг байна аа.

Үнийн хувьд болбол бид нар энэ үнийг буулгах бодлогын дагуу Зам, тээврийн яам болон Байгаль орчны яамны сайд нарын хамтарсан тушаал 2021 оны 8 сарын 10-нд гарсан. Үүнтэй холбоотойгоор болбол нийт МИАТ-ын үндсэн чиглэлүүдийн нислэгүүд дээр болбол үнийн хямдралыг зорчигчдод гаргая аа. Түрүүн би бас хэлж байсан. Зорчигчдын тийзний үнийн дийлэнх хувийг онгоцны түрээс эзэлж байгаа учраас бид нар онгоцны түрээсийн зардлыг бууруулбал тийзний үнэ буурах юм байна аа гэдэг бодлогоор онгоцны түрээсийн зардлыг бууруулаад урьдчилсан тооцоогоор болбол 17-31 хувийн хөнгөлөлтийг 2021 оны тариф дээр гаргаж ирж байгаа. Жишээлбэл, жишээ татаад яривал одоо ид үеийн Солонгосын нислэг 719 доллароос 515 хүртэл бууна аа, хамгийн ид үеийн Франкфуртын нислэг 948 доллар байсан бол үүнийг 800 доллар хүртэл бууна аа гээд үүнийг болбол одоо бид нар аялал жуулчлалын компаниуд болон аялал жуулчлалын байгууллагуудтайгаа хамтраад энэ үнүүдийг гаргаад одоо байгуулагдсан ажлын хэсэг дээрээ ярилцаад явж байгаа гэж тайлбар өгье.

**Ж.Ганбаатар**: Баярлалаа. 1 минут. Тэр төлөөлөгчийн газар дээр юу сул үгнүүдээ жоохон багасгаад минутаа хараад хариулаад сурна шүү. 1 минут гүйцээж хариулъя. Гишүүний асуулт.

**Б.Мөнхтамир**: Уучлаарай. Catering дээр бол 2009 оноос хойш катерингийн үйлчилгээг Нүхт түр компани үйлчилж байгаа нь үнэн. 2009 оноос хойш үнэлгээний хороо байгуулагдаж тендерээр үйл ажиллагаа яваагүй байсан боловч одоо 2021 оны саяын 11 сард бид нар үнэлгээний нээлттэй тендер шалгаруулалт зарласан байгаа. Үүнд болбол одоо шаардлагатай компаниуд нь оролцоод цаашаа шалгараад явах байх аа. Катерингийн хувьд болбол.

Төлөөлөгчийн газрын менежерүүдийг бол бид нар сонгон шалгаруулах дотоод журмынхаа процессоор явдаг. Ерөнхийдөө болбол айрпорт менежерүүд дээр болбол түрүүн би бас Хонг конгийн төлөөлөгчийн газрынх дээр дурдсан. Үндсэндээ болбол компанийн нислэгийн үйл ажиллагааг тухайн улс оронд нь явуулна. Шаардлагатай зөвшөөрлүүдийг авах аюулгүй ажиллагааны журмуудыг хангуулах дээр энэ төлөөлөгчийн газруудын ажиллагаа эрхэлж байгаа.

**Ж.Ганбаатар**: Оюунчимэг гишүүн үг хэлэх үү. Тийм ээ. Оюунчимэг гишүүн үг хэлнэ. 2 минут.

**М.Оюунчимэг**: Өнөөдрийн Эдийн засгийн байнгын хорооны хурлаас бас энэ тодорхой чиглэл өгөөсэй гэж бодож байна. Би бас Улсын Их Хурлын даргын ирэхэд Их Хурал, Засгийн газар, одоо ажлын хэсэг энэ тэр байгуулж энэ МИАТ хувьцаат компанийн үйл ажиллагааг сайжруулах, өр төлбөрийг барагдуулах, либералчлах өрсөлдөх чадварыг нэмэгдүүлэх тал дээр бас анхаарч ажиллана аа.

Улсын Их Хурал дээр төрийн өндөр албан тушаалтан, төрийн албан тушаалтан бол худлаа хэлэх ёсгүй. Батболд дарга бол түрүүн хүн бол худлаа хэлж байна, зүгээр аргалах хариулт өгч байна. Хажууд нь Цэнгэл дарга үнэхээр ТУЗ болоод энэ бүтэц, зохион байгуулалт, хяналтын тогтолцоог тодорхой болгохгүй бол хэцүү болохгүй байна гэдэг нь бас аудитын дүгнэлтээр тодорхой болчихсон байхад та төлөөлөн удирдах зөвлөл ажлаа сайн хийж байгаа гээд тэгээд ажлаа сайн хийсэн нь өр төлбөрт оруулаад л байж байгаа юм байна л даа. Төрийн нарийн бичгийн дарга ийм юм хариулаад сууж болохгүй шүү. Би танд хариуцлага тооцох асуудлыг ч тавьж эцэст нь одоо шийдтэл нь энэ асуудалд хяналт тавьж явж бас чадна шүү. Яагаад гэвэл та бол хариуцлагатай газрын Төрийн нарийн бичгийн дарга хийж байгаа. Тийм учраас энэ Засгийн газрын хуралдаанаас энэ олон 127,2 тэрбум төгрөгийн өр төлбөрийн санхүүжилтийг өнөөдөр яаж хэрхэн шийдэх вэ? Яаж агаарын тээврийг өрсөлдөх чадвартай болгох вэ? Олон нийтийн болоход аль болохоор улс орны эдийн засгийн хөгжилд, энэ компанийн хөгжилд нааштайгаар шийдэхгүй гээд толгойгоо зөв юманд ажиллуулаад явахын оронд Их Хурлын Эдийн засгийн байнгын хороон дээр аргалсан байдлаар хариулт өгч байж болохгүй шүү. Улсын Их Хурал хяналт шалгалтын хуулиа ч гаргаж байгаа. Та өөрөө үүнийг уншаад судлаад үзээрэй гэж би танд анхааруулаад хэлчихье ээ.

Тэгээд сая Ганбаатар дарга ерөнхийдөө хэлчихлээ. Бидний гол зорилго бол үндэсний агаарын тээврийг цар тахлын энэ үед нэгдүгээрт аль болохоор алдагдалгүй ажиллуулах, энэ өр төлбөрийг нь барагдуулах, хоёрт, хүний эрх энд зөрчигдөх ёсгүй. Сая бид нар гааль, ганцхан одоо МИАТ компани гэх дээр хил, гааль, мэргэжлийн хяналт орж ирээд л юун ковидоос бие биеэ хамгаалах биш харин нялх хүүхэд энд уйлалдаад л, харин ч учир нь халдвар тархах магадлалтай тийм нөхцөл байдал бий болсныг бид бол зогсоож чадсан. Цаашдаа энэ дээр илүү их анхаараарай. Тэгээд амжилт хүсье. Хяналт тавьж хамтарч ажиллах болно оо.

**Ж.Ганбаатар**: Өнөөдрийн Байнгын хорооны хуралдаан өндөрлөлөө.

Ажлын хэсгийнхэнд баярлалаа.

ДУУНЫ БИЧЛЭГЭЭС ХУРАЛДААНЫ

ДЭЛГЭРЭНГҮЙ ТЭМДЭГЛЭЛ

БУУЛГАЖ, ХЯНАСАН**:**

ШИНЖЭЭЧ Э.СУВД-ЭРДЭНЭ