

ЭДИЙН ЗАСГИЙН БАЙНГЫН ХОРООНЫ ХУРАЛДААНЫ ТЭМДЭГЛЭЛ  
2023 ОНЫ 01 ДҮГЭЭР САРЫН 17-НЫ ӨДӨР, МЯГМАР ГАРАГ



## МОНГОЛ УЛСЫН ИХ ХУРЛЫН 2022 ОНЫ НАМРЫН ЭЭЛЖИТ ЧУУЛГАН

2023 ОНЫ 01 ДҮГЭЭР САРЫН 17-НЫ ӨДӨР, МЯГМАР ГАРАГ

# ХУРАЛДААНЫ ТЭМДЭГЛЭЛ

ЭДИЙН ЗАСГИЙН БАЙНГЫН ХОРООНЫ ХУРАЛДААН



ХУРАЛДААН ЗОХИОН БАЙГУУЛАХ ХЭЛТЭС

Та хуралдааны тэмдэглэлийн цахим хувьтай дараах  
QR кодыг уншуулан танилцах боломжтой.

**ЭДИЙН ЗАСГИЙН БАЙНГЫН ХОРООНЫ ХУРАЛДААНЫ  
ТЭМДЭГЛЭЛИЙН АГУУЛГА**

*2023 оны 01 дүгээр сарын 17-ны өдөр, Мягмар гараг*

<i>Хуралдааны тэмдэглэлийн агуулга</i>	1
<i>Хуралдааны товч тэмдэглэл:</i>	2-5
<i>Хуралдааны дэлгэрэнгүй тэмдэглэл:</i>	12-74
<hr/>	
<i>1. “Ерөнхий хяналтын сонсголын тайлан хэлэлцэнтэй холбогдуулан авах арга хэмжээний тухай” Улсын Их Хурлын тогтоолын төсөл /эцсийн хэлэлцүүлэг/</i>	6-7
<i>2. Төмөр замын тээврийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгын төсөл болон хамт өргөн мэдүүлсэн хуулийн төслүүд /Засгийн газар 2023.01.10-ны өдөр өргөн мэдүүлсэн, хэлэлцэх эсэх/</i>	7-49
<i>3. Ажлын хэсгийн ахлагчийг сонгох тухай асуудал</i>	49-50

**Монгол Улсын Их Хурлын 2022 оны намрын ээлжит чуулганы  
Эдийн засгийн байнгын хорооны 2023 оны 01 дүгээр сарын 17-ны өдөр  
/Мягмар гараг/-ийн хуралдааны товч тэмдэглэл**

Эдийн засгийн байнгын хорооны дарга Ц.Цэрэнпунцаг ирц, хэлэлцэх асуудлын дарааллыг танилцуулж, хуралдааныг даргалав.

Хуралдаанд ирвэл зохих 19 гишүүнээс 10 гишүүн ирж, 52.6 хувийн ирцтэйгээр хуралдаан 11 цаг 00 минутад Төрийн ордны “Их засаг” танхимд эхлэв.

Чөлөөтэй: Б.Жавхлан, Б.Энхбаяр;

Эмнэлгийн чөлөөтэй: Т.Аюурсайхан, Ц.Даваасүрэн, Ч.Ундрэм.

**Нэг. “Ерөнхий хяналтын сонсголын тайлан хэлэлцэсэнтэй холбогдуулан авах арга хэмжээний тухай” Улсын Их Хурлын тогтоолын төсөл /эцсийн хэлэлцүүлэг/**

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

Улсын Их Хурлын тогтоолын төсөлтэй холбогдуулан Улсын Их Хурлын гишүүнээс гаргасан зарчмын зөрүүтэй саналын томъёолоор санал хураалт явуулав.

**Ц.Цэрэнпунцаг:** Улсын Их Хурлын гишүүн С.Чинзоригийн гаргасан, Төслийн 1 дэх заалтын 2 дахь дэд заалтын б-д “нөхөн олгох” гэсний дараа “асуудлыг судалж, холбогдох хууль тогтоомжийн хүрээнд шийдвэрлэх” гэж нэмэх гэсэн саналыг дэмжье гэсэн санал хураалт явуулья.

Зөвшөөрсөн: 5  
Татгалзсан: 5  
Бүгд: 10  
50.0 хувийн саналаар санал дэмжигдсэнгүй.

Улсын Их Хурлын гишүүн Б.Баттөмөрийн “дэмжсэн” санал техникийн саатлын улмаас “эсрэг” гарсан тул дээрх санал хураалтыг хүчингүй болгож, дахин санал хураалт явуулах горимын санал гаргав.

**Ц.Цэрэнпунцаг:** Улсын Их Хурлын гишүүн Б.Баттөмөрийн гаргасан горимын саналыг дэмжье гэсэн санал хураалт явуулья.

Зөвшөөрсөн: 7  
Татгалзсан: 3  
Бүгд: 10  
70.0 хувийн саналаар горимын санал дэмжигдлээ.

**Ц.Цэрэнпунцаг:** Төслийн 1 дэх заалтын 2 дахь дэд заалтын б-д “нөхөн олгох” гэсний дараа “асуудлыг судалж, холбогдох хууль тогтоомжийн хүрээнд шийдвэрлэх” гэж нэмэх гэсэн саналыг дэмжье гэсэн санал хураалтыг дахин явуулъя.

Зөвшөөрсөн: 7  
Татгалзсан: 3  
Бүгд: 10  
70.0 хувийн саналаар санал дэмжигдлээ.

“Ерөнхий хяналтын сонсголын тайлан хэлэлцсэнтэй холбогдуулан авах арга хэмжээний тухай” Улсын Их Хурлын тогтоолын төслийн эцсийн хэлэлцүүлгийг явуулж дууслаа.

Байнгын хорооноос гарах танилцуулгыг Улсын Их Хурлын гишүүн С.Чинзориг Улсын Их Хурлын чуулганы нэгдсэн хуралдаанд танилцуулахаар тогтов.

*Уг асуудлын 11 цаг 05 минутад хэлэлцэж дуусав.*

***Хоёр.Төмөр замын тээврийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгын төсөл болон хамт өргөн мэдүүлсэн хуулийн төслүүд /Засгийн газар 2023.01.10-ны өдөр өргөн мэдүүлсэн, хэлэлцэх эсэх/***

Хэлэлцэж буй асуудалтай холбогдуулан Зам, тээврийн хөгжлийн сайд С.Бямбацогт, Зам, тээврийн хөгжлийн дэд сайд Л.Халтар, Зам, тээврийн хөгжлийн яамны Төмөр зам, далайн тээврийн бодлогын хэрэгжилтийг зохицуулах газрын хэлтсийн дарга Д.Жавхлан, мөн яамны Төрийн захиргаа, удирдлагын газрын Хуулийн хэлтсийн дарга С.Мяндасмаа, Төмөр зам, далайн тээврийн бодлогын хэрэгжилтийг зохицуулах газрын ахлах шинжээч Л.Булганхүү, Б.Хулан, Ц.Наранчимэг, Салбарын хяналтын газрын төмөр замын хяналт хариуцсан шинжээч Х.Итгэлт, “Монголын төмөр зам” төрийн өмчит хувьцаат компанийн гүйцэтгэх захирал П.Ганхүү, “Улаанбаатар төмөр зам” хувь нийлүүлсэн нийгэмлэгийн Ерөнхий инженерийн орлогч А.Батболд 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 нар байлцав.

Төслийн үзэл баримтлалын талаарх илтгэлийг Зам, тээврийн хөгжлийн сайд С.Бямбацогт танилцуулав.

Илтгэлтэй холбогдуулан Улсын Их Хурлын гишүүн Ж.Ганбаатар, Б.Баттөмөр, Х.Ганхуяг, Ч.Хүрэлбаатар, Х.Булгантуяа, Д.Бат-Эрдэнэ, О.Цогтгэрэл, Н.Ганибал нарын тавьсан асуултад Зам, тээврийн хөгжлийн сайд С.Бямбацогт, Зам, тээврийн хөгжлийн дэд сайд Л.Халтар, мөн яамны Төрийн захиргаа, удирдлагын газрын Хуулийн хэлтсийн дарга С.Мяндасмаа, Төмөр зам, далайн тээврийн бодлогын хэрэгжилтийг зохицуулах газрын ахлах шинжээч Л.Булганхүү, “Монголын төмөр зам” төрийн өмчит хувьцаат компанийн

гүйцэтгэх захирал П.Ганхүү, “Улаанбаатар төмөр зам” хувь нийлүүлсэн нийгэмлэгийн Ерөнхий инженерийн орлогч А.Батболд нар хариулж, тайлбар хийв.

Улсын Их Хурлын гишүүн Д.Бат-Эрдэнэ, Б.Баттөмөр, Ц.Цэрэнпунцаг нар үг хэлэв.

**Ц.Цэрэнпунцаг:** Төмөр замын тээврийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгын төсөл болон хамт өргөн мэдүүлсэн бусад хуулийн төслүүдийн үзэл баримтлалыг дэмжиж, чуулганы нэгдсэн хуралдаанаар оруулж хэлэлцүүлэх нь зүйтэй гэсэн саналыг дэмжье гэсэн санал хураалт явуулья.

Зөвшөөрсөн: 7  
Татгалзсан: 6  
Бүгд: 13  
53.8 хувийн саналаар санал дэмжигдлээ.

Байнгын хорооноос гарах санал, дүгнэлтийг Улсын Их Хурлын гишүүн Ж.Бат-Эрдэнэ Улсын Их Хурлын чуулганы нэгдсэн хуралдаанд танилцуулахаар тогтов.

*Уг асуудлыг 13 цаг 11 минутад хэлэлцэж дуусав.*

#### ***Гурав.Ажлын хэсгийн ахлагчийг сонгох тухай асуудал***

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 нар байлцав.

Аялал жуулчлалын тухай хуулийн төслийг Байнгын хороо, чуулганы нэгдсэн хуралдаанаар хэлэлцүүлэх бэлтгэл хангах үүрэг бүхий ажлын хэсгийг ахалж байсан Улсын Их Хурлын гишүүн Х.Булгантуяа Засгийн газрын гишүүн болсон тул ажлын хэсгийг Улсын Их Хурлын гишүүн М.Оюунчимэгээр ахлуулах саналыг Байнгын хорооны дарга, Улсын Их Хурлын гишүүн Ц.Цэрэнпунцаг гаргав.

Мөн Улсын Их Хурлын гишүүн Ч.Хүрэлбаатар ажлын хэсгийг Улсын Их Хурлын гишүүн Х.Ганхуягаар ахлуулах саналыг гаргав.

**Ц.Цэрэнпунцаг:** Улсын Их Хурлын гишүүн Ц.Цэрэнпунцагийн гаргасан, Аялал жуулчлалын тухай хуулийн төслийг Байнгын хороо, чуулганы нэгдсэн хуралдаанаар хэлэлцүүлэх бэлтгэл хангах үүрэг бүхий ажлын хэсгийн ахлагчаар Улсын Их Хурлын гишүүн М.Оюунчимэгийг томилох нь зүйтэй гэсэн саналыг дэмжье гэсэн санал хураалт явуулья.

Зөвшөөрсөн: 1  
Татгалзсан: 11  
Бүгд: 12  
8.3 хувийн саналаар санал дэмжигдсэнгүй.

**Ц.Цэрэнпунцаг:** Улсын Их Хурлын гишүүн Ч.Хүрэлбаатарын гаргасан, Аялал жуулчлалын тухай хуулийн төслийг Байнгын хороо, чуулганы нэгдсэн хуралдаанаар хэлэлцүүлэх бэлтгэл хангах үүрэг бүхий ажлын хэсгийн ахлагчаар Улсын Их Хурлын гишүүн Х.Ганхуягийг томилох нь зүйтэй гэсэн саналыг дэмжье гэсэн санал хураалт явуулья.

Зөвшөөрсөн: 7

Татгалзсан: 5

Бүгд: 12

58.3 хувийн саналаар санал дэмжигдлээ.

Аялал жуулчлалын тухай хуулийн төслийг Байнгын хороо, чуулганы нэгдсэн хуралдаанаар хэлэлцүүлэх бэлтгэл хангах үүрэг бүхий ажлын хэсгийг Улсын Их Хурлын гишүүн Х.Ганхуяг ахлахаар тогтов.

*Уг асуудлыг 13 цаг 13 минутад хэлэлцэж дуусав.*

Байнгын хорооны хуралдаанаар 3 асуудал хэлэлцэв.

*Хуралдаан 2 цаг 14 минут үргэлжилж, 19 гишүүнээс 14 гишүүн ирж, 73.7 хувийн ирцтэйгээр 13 цаг 14 минутад өндөрлөв.*

**Тэмдэглэлтэй танилцсан:**  
ЭДИЙН ЗАСГИЙН БАЙНГЫН  
ХОРООНЫ ДАРГА

Ц.ЦЭРЭНПУНЦАГ

**Тэмдэглэл хөтөлсөн:**  
ХУРАЛДААНЫ ТЭМДЭГЛЭЛ  
ХӨТЛӨХ АЛБАНЫ  
ШИНЖЭЭЧ

Ц.АЛТАН-ОД

## **МОНГОЛ УЛСЫН ИХ ХУРАЛ**

2023 оны 01 дүгээр сарын 17-ны өдөр,  
Мягмар гараг  
Төрийн ордны “Их Засаг” танхим  
11 цаг 00 минут

### **БАЙНГЫН ХОРООНЫ ХУРАЛДААНЫ ДЭЛГЭРЭНГҮЙ ТЭМДЭГЛЭЛ**

**Ц.Цэрэнпунцаг:** Байнгын хорооны эрхэм гишүүдийн энэ өдрийн амгаланг айлтгая.

Хуралдаанд оролцож байгаа гишүүдийг танилцуулъя.

Т.Аюурсайхан гишүүн өвчтэй байна. Ц.Даваасүрэн гишүүн өвчтэй байна. Б.Жавхлан гишүүн хурал давхацсан. Чөлөөтэй. Ч.Ундрам гишүүн өвчтэй. О.Цогтгэрэл гишүүн чөлөөтэй. Тэгээд бусад гишүүд хүрэлцэн ирсэн байна.

#### ***Нэг. “Ерөнхий хяналтын сонсголын тайлан хэлэлцэнтэй холбогдуулан авах арга хэмжээний тухай” Улсын Их Хурлын тогтоолын төсөл /эцсийн хэлэлцүүлэг/***

“Ерөнхий хяналтын сонсголын тайлан хэлэлцэнтэй холбогдуулан авах арга хэмжээний тухай” Улсын Их Хурлын тогтоолын төслийн эцсийн хэлэлцүүлгийг хэлэлцэж эхэлье.

Төслийн талаар саналтай Улсын Их Хурлын гишүүд байна уу? Тийм байна. Гишүүд алга байна. Ингээд бичгээр ирүүлсэн зарчмын зөрүүтэй санал байна. Энэ дээр бол С.Чинзориг гишүүний гаргасан санал байна.

Ингээд Байнгын хорооны гишүүдийн олонх хүрэлцэн ирж Байнгын хорооны ирц 52.6 хувьтай бүрдсэн тул Эдийн засгийн байнгын хорооны 2023 оны 01 дүгээр сарын 17-ны өдрийн хуралдаан нээснийг мэдэгдье.

Байнгын хорооны хуралдаанаар хэлэлцэх асуудлыг танилцуулъя.

Нэгдүгээрт, “Ерөнхий хяналтын сонсголын тайлан хэлэлцэнтэй холбогдуулан авах арга хэмжээний тухай” Улсын Их Хурлын тогтоолын төсөл.

Хоёр. Төмөр замын тээврийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгын төсөл болон хамт өргөн мэдүүлсэн бусад хуулийн төслүүд гэсэн хоёр асуудал хэлэлцэнэ.

Ингээд хэлэлцэх асуудал дээр өөр саналтай гишүүд байна уу? Алга байна. Хэлэлцэх асуудалд оръё.

Нэгдүгээрт. Хэлэлцэх асуудал нэг.

Ингээд 1 дэх заалтын 2 дахь дэд заалтын б-д “нөхөн олгох” гэсний дараа “асуудлыг судалж, холбогдох хууль тогтоомжийн хүрээнд шийдвэрлэх” гэж нэмэх.

Ийм зарчмын зөрүүтэй санал гаргасан байна. Тэгээд үүгээрээ санал хураалт явуулъя. Тэгэх үү. Санал хураалт явуулъя. Тийм байна. Харин тийм. Ингээд санал хураалт явуулъя. Би сая саналын томъёоллыг уншиж танилцуулсан. Энэ саналаар бүгдээрээ

дэмжихье. Санал хураалт. Дэмжих юм.  
Зарчмын зөрүүтэй санал.

Б.Баттөмөр гишүүн санал гаргах  
уу.

**Б.Баттөмөр:** Би сая энэ тогтоолын  
төслийг дэмжиж байгаа юм. Тэгээд сая  
дарсан чинь болсонгүй. Тэгээд дахиж  
санал хураалт явуулж өгөөч.

**Ц.Цэрэнпунцаг:** Бас  
Х.Булгантуяа гишүүний микрофон  
массласан байна. Б.Баттөмөр гишүүн сая  
дарсан боловч санал нь эсрэг гарсан  
байна. Тэгээд ингээд Б.Баттөмөр  
гишүүний гаргасан саналаар саяын  
хураасан санал хураалтыг хүчингүйд  
тооцъё гэсэн гэсэн томьёоллоор санал  
оруулж байлаа. Санал хураалт. /алх  
цохив/

Гишүүдийн 70.0 хувийг нь  
дэмжиж саяын хураасан санал хүчингүй  
боллоо.

*Хоёр.Төмөр замын тээврийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгын төсөл болон  
хамт өргөн мэдүүлсэн хуулийн төслүүд /Засгийн газар 2023.01.10-ны өдөр өргөн  
мэдүүлсэн, хэлэлцэх эсэх/*

Төмөр замын тээврийн тухай  
хуулийн шинэчилсэн найруулгын төсөл  
болон хамт өргөн мэдүүлсэн бусад  
хуулийн төслүүдийг хэлэлцэх эсэхийг  
хэлэлцэж эхэлье.

Хуулийн төслийн талаарх төсөл  
санаачлагчийн илтгэлийг Монгол Улсын  
Их Хурлын гишүүн, Зам, тээврийн  
хөгжлийн сайд С.Бямбацогт уншиж  
танилцуулна. С.Бямбацогт сайдын  
микрофоныг нээе.

**С.Бямбацогт:** Эдийн засгийн  
Байнгын хорооны гишүүдийн өдрийн  
амгаланг айлтгая.

Тийм учраас дахин санал хураалт  
явуулъя. Санал хураалт. /алх цохив/

Гишүүдийн 70.0 хувь нь дэмжиж  
санал дэмжигдлээ.

Санал хураалт явуулж дууслаа.

“Ерөнхий хяналтын сонсголын  
тайлан хэлэлцсэнтэй холбогдуулан авах  
арга хэмжээний тухай” Улсын Их  
Хурлын тогтоолын төслийн эцсийн  
хэлэлцүүлгийг явуулж дууслаа.

Тогтоолын төслийн эцсийн  
хэлэлцүүлгийг явуулсан талаарх Байнгын  
хорооны санал, дүгнэлтийг чуулганы  
нэгдсэн хуралдаанд Улсын Их Хурлын  
гишүүн С.Чинзориг уншиж танилцуулна.

Дараагийн асуудалдаа орёе.  
Хэлэлцэх асуудал хоёр. Ажлын  
хэсгийнхнийг оруулаарай.

Төмөр замын тээврийн тухай  
хуулийг 2007 онд анх батлагдсан.  
Өнгөрсөн 16 жилийн хугацаанд төмөр  
замын тээврийн салбарт гарсан олон  
өөрчлөлттэй холбоотойгоор уг хуулийг  
үндсээр нь шинээр өөрчлөх шаардлага  
үүссэн.

2020 оны 5 сард анх энэ хуулийн  
шинэчилсэн найруулгыг Их Хуралд  
өргөн барьсан. Хоёр жил гаруй хугацаанд  
Их Хурал дээр ажлын хэсэг ажиллаад, энэ  
ажиллаж байх хугацаанд бас шинэчилсэн  
найруулгын төсөл маань нэлээд  
өөрчлөлтүүд орсон. Үүнтэй



холбоотойгоор олон зарчмын зөрүүтэй санал гарсан. Үүнийг хуулиа татаж аваад нэгтгээд олон санал хураалт хийхгүйгээр ажлаа бас хялбарчлаад явах үүднээс Засгийн газар татаж аваад Их Хурлын ажлын хэсэг ажилласан. Хоёр жил гаруй хугацаанд ажилласан саналуудыг тусгаад Их Хуралд өргөн барьж байгаа юм.

Гарсан өөрчлөлтүүдийн талаар товчхон хэлэх юм бол төмөр замын салбарт өмчийн олон хэлбэр бүхий хуулийн этгээдүүд бий болж, хэрэглэгчийн тоо өссөн. 2010 оны байдлаар суурь бүтэц эзэмшигч нэг байсан бол одоо суурь бүтэц эзэмшигч 4, тээвэрлэгч 4, суурь бүтэц барих, угсрах эрх бүхий 253 аж ахуйн нэгж, дагнасан болон салбар зам, талбай, хөдлөх бүрэлдэхүүн эзэмшигч 250 орчим болж нэмэгдээд байгаа.

Зөвхөн 2022 онд үндэсний төмөр замын сүлжээний урт 2964 километр болж урьд өмнөхөөс 40 гаруй хувиар нэмэгдсэн. Тухайлах юм бол Зүүнбаян-Ханги, Тавантолгой-Гашуунсухайт, Тавантолгой-Зүүнбаян чиглэлийн 876 километр төмөр замын бүтээн байгуулалтын барилгын ажил дуусаж, төмөр замаар хийх экспортын хоёр болон гуравдагч гарцуудтай болсон. Цаашид ч бас зүүн болон баруун босоо тэнхлэгийн төмөр зам зэрэг төмөр замуудыг бас барьж төмөр замын сүлжээ улам өргөжих төлөвтэй байгаа.

Хуулийн шинэчилсэн найруулан төсөл нийтдээ 11 бүлэг, 49 зүйлтэй. Холбооны Бүгд Найрамдах Герман Улс, Оросын Холбооны Улс, Бүгд Найрамдах Хятад Ард Улс, Бүгд Найрамдах Солонгос Улс зэрэг 10 гаруй орны төмөр замын тээврийн хуулийг харьцуулан судалж боловсруулсан.

Хуулийн төслийн гол зорилт нь төмөр замын тээврийн суурь бүтцийг шинээр барих, өргөтгөх, суурь бүтэц, хөдлөх бүрэлдэхүүний өмчлөх, ашиглах, зорчих зорчигч, ачаа тээвэрлэх, тээврийн аюулгүй байдлыг хангах, ажилтны нийгмийн баталгаа хангахтай холбогдсон харилцааг зохицуулахад чиглэсэн.

Хууль батлагдсанаар төмөр замын тээвэрлэлттэй холбоотой суурь харилцаа илүү тодорхой, оновчтой зохицуулагдаж, тээвэрлэлтийн үйл ажиллагаанд оролцогчийн тэгш оролцоог хангаж, суурь бүтэц болон хөдлөх бүрэлдэхүүний ашиглалт, засвар үйлчилгээ сайжирч хөрөнгө оруулалт, тээврийн үр ашиг нэмэгдэнэ гэж үзэж байна.

Төмөр зам ажилтны нийгмийн баталгаа цааш тэдний тогтвортой ажиллах нөхцөл бүрдэж, хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах, галт тэрэгийн болон сэлгээний хөдөлгөөнтэй холбоотойгоор ажилтныг эрүүл мэндийн үзлэгт хамруулах зэрэг асуудлуудыг илүү тодорхой зохицуулахаар тусгасан байгаа.

Төмөр замын тээврийн салбарт төрийн бодлогын нэгдмэл уялдааг хангах, Төрөөс төмөр замын тээврийн талаар баримтлах бодлогыг төлөвлөлттэй хэрэгжүүлэх нөхцөл бүрдэнэ. Түүнчлэн төмөр замын тээврийн сүлжээг өргөжүүлэн олон улсын хамтын ажиллагааг хөгжүүлж, төмөр замын суурь бүтэц, хөдлөх бүрэлдэхүүний өмчлөл, эзэмшил, ашиглалтын эрх зүйн орчин илүү сайжирч, боловсронгуй болно.

Олон улс, бүс нутаг, гадаад орны дэвшилт техник, технологи эзэмших, инноваци нэвтрүүлэх, хөрөнгө оруулалт татах боломж бүрдэж, тээврийн үр ашгийг нэмэгдүүлэх чухал ач холбогдолтой гэж үзэж байна.

Төмөр замын тээврийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулга батлагдсанаар төмөр замаар хийх экспорт, импорт мөн транзит тээврийн хэмжээ нэмэгдэнэ. Төмөр зам дагасан хөгжил зам тээврийн салбарт шинэ сэргэлт улам бүр эрчимжих боломж нэмэгдэнэ гэж үзэж байгаа юм.

Ингээд Төмөр замын тухай хуулийн төслийг хэлэлцэхийг дэмжиж шийдвэрлэж өгнө үү гэж Байнгын хорооны гишүүдээс хүсэж байна.

Анхаарал тавьсанд баярлалаа.

**Ц.Цэрэнпунцаг:** Ажлын хэсгийг танилцуулъя. Л.Халтар Зам, тээврийн хөгжлийн дэд сайд, Д.Жавхлан Зам, тээврийн хөгжлийн яамны Төмөр зам, далайн тээврийн бодлогын хэрэгжилтийг зохицуулах газрын хэлтсийн дарга, С.Мяндасмаа Зам, тээврийн хөгжлийн яамны Төрийн захиргаа, удирдлагын газрын Хуулийн хэлтсийн дарга, Л.Булганхүү Зам, тээврийн хөгжлийн яамны Төмөр зам, далайн тээврийн бодлогын хэрэгжилтийг зохицуулах газрын ахлах шинжээч, П.Ганхүү “Монголын төмөр зам” төрийн өмчит хувьцаат компанийн гүйцэтгэх захирал, А.Батболд “Улаанбаатар төмөр зам” хувь нийлүүлсэн нийгэмлэгийн Ерөнхий инженерийн орлогч, Б.Хулан Зам, тээврийн хөгжлийн яамны Төмөр зам, далайн тээврийн бодлогын хэрэгжилтийг зохицуулах газрын ахлах шинжээч, Х.Итгэлт Зам, тээврийн хөгжлийн яамны Салбарын хяналтын газрын төмөр замын хяналт хариуцсан шинжээч, Ц.Наранчимэг Зам, тээврийн хөгжлийн яамны Төмөр зам, далайн тээврийн бодлогын хэрэгжилтийг зохицуулах газрын шинжээч.

Төсөлтэй холбогдуулан асуулт асуух Улсын Их Хурлын гишүүд нэрээ өгнө үү.

Х.Ганхуяг гишүүнээр тасаллаа.  
Ж.Ганбаатар сайд асуултаа асууя.

**Ж.Ганбаатар:** Энэ “Улаанбаатар төмөр зам”-аас хүн байхгүй юм уу? Хуулиа гол хэрэгжүүлэх газраас хүн байгаа юм уу? Энэ дарга нь хаачсан юм. Дарга чинь хаачсан юм ч үгүй. Энэ чинь саяхан өвчтэй их олон сар байж байгаад байхгүй байсан шүү дээ. Ахиад чөлөөтэй болчихдог юм уу. Юун өнөөдөр гэж. Энэ хүн чинь бараг ажилдаа ирэхгүй хоёр, гурван сар боллоо биз дээ. Тийм ээ. Үгүй тэгээд энд ажил нь яаж яваад байгаа юм. Тэгээд.

Ийм чухал энэ ард иргэдийн амьжиргаанд нөлөөлж байгаа гол агентлаг, энэ газрыг удирдаж байгаа хүн тэгээд ажлаа хийдэггүй юм уу. Та суу суу. Би танд яриагүй байна. Би энэ сайд, энд байгаа дарга нарт нь хэлж байгаа юм.

Энэ Х.Хэрлэн гэдэг хүн энэ төмөр замыг удирдсанаас хойш энэ салбар бүр элгээрээ хэвтлээ шүү дээ. Нурлаа шүү дээ.

Дээрээс нь Монгол Улсад чинь энэ газрын буруу удирдлага, буруу шийдвэрээс болоод ард иргэдийн амьжиргаанд нь гоц нөлөө үзүүлж байна шүү дээ. Тэгээд энэ хууль нь хэлэлцэж байхад энэ хүн байдаггүй юм уу.

Би одоо хэрвээ Байнгын хорооны дарга бол шууд буцаана даа. Үүнийг. Энэ агентлагийнх нь дарга нь байхгүй. Тоодоггүй юм уу. Байнгын хороог яам яаж үзээд байгаа юм. Их Хурлыг яаж үзээд байгаа юм.

Өчнөөн мянган халаа сэлгээ хийнэ. Тэр байгууллага дотор. Ер нь хуучны тэр ажлаа мэддэг хүмүүс нь ихэнх нь байхгүй. Тэгээд өнөөдөр нийгэмд тэр хүмүүс ямар байдалтай байна. Тэндээс ямар асуудлууд үүсэж байна.

Би энэ төмөр замын байгууллагыг бол ерөнхийд нь мэднэ л дээ. Тэгээд одоо энэ хууль нь хэлэлцэж байхад ямар ч хүн байхгүй. Дэд дарга нь ч юм уу, тэр хэчнээн орлогчтой билээ. Тэр орлогч нар нь байдаггүй юм уу?

Энэ Л.Халтар сайд бол тэндээс гарсан маш сайн мэдэж байгаа. Салбараа өөрөө сайн ойлгож байгаа. Тэр “Улаанбаатар төмөр зам” чинь одоо яг энэ хуулийг чинь хэрэгжүүлэх юм байгаа биз дээ. Тэгээд энэ салбараа элгээр нь хэвтүүлчихсэн хүмүүс өөрсдөө байхгүй. Засгийн хурал дээр ирдэггүй хүн шүү дээ. Тэр хүн. Засгийн хуралдаан дээр ирдэггүй.

Тэгээд салбараа ийм хэмжээнд хүргэчихсэн. Тэгээд хуулийг нь хэлэлцэж байхад байхгүй. Би энэ хүнийг иртэл нь үүнийг хойшлуулах л саналтай байна.

**Ц.Цэрэнпунцаг:** Ерөнхийдөө Ж.Ганбаатар сайд санал хэлчихлээ.

Ингээд Б.Баттөмөр гишүүн та асуултаа асууя. Уучлаарай. Асуултын нэрс дээр Ч.Хүрэлбаатар сайдыг нэмээрэй.

**Б.Баттөмөр:** Сая Ж.Ганбаатар сайдын хэлж байгаатай санал нэг байна. Энэ төмөр замд ажлын туршлага их чухал шүү.

Эмэгтэй 55, эрэгтэй 60 хүрэнгүүт л тэтгэвэрт гаргана гээд л хөөчихдөг.

Залуучууд байдаг. Залуучуудаа дэмжих хэрэгтэй. Гэхдээ залуучууд мундаг хулгай хийж байна шүү дээ. Аймшигтай. Айна ичнэ гэж байхгүй. 11 тэрбум төгрөг гаргачихаад жижиг мөнгө гээд л. Төмөр замд тийм их мөнгө байдаг юм. Алдагдалтай ажиллаж байна л гэж байгаа юм шүү.

Бодох ёстой юмнууд байгаа шүү. Үүнийгээ та нар яах вэ тэр ярих газраа ярих юм байгаа биз дээ.

Өнөөдрийн ярьж байгаа энэ хууль бол маш чухал хууль. Энэ инфляцыг чинь гол өдөөж байгаа юмны нэг нь бол энэ тээвэр ложистикийн асуудал гэж байгаа шүү дээ. Асар их өсчихсөн.

Энэ хууль батлагдсанаар үр дүн нь энэ салбарт хөрөнгө оруулалт нэмэгдэж, төмөр замын үр ашиг дээшилнэ гэсэн ийм хүлээлт байгаа гэж ингэж үзэж байгаа.

Бас нэг чухал асуудал юу вэ гэхээр аюулгүй байдал хангагдана. Суурь бүтэц эзэмшигч, хөдлөх бүрэлдэхүүний ажлын уялдаа хангагдана гэж байгаа. Хуулийн хүрээнд харилцан үр ашигтай, тэгш эрхийн асуудал хийгдэнэ гэж байгаа. Энэ “Улаанбаатар төмөр зам” гэдэг байгууллага Монгол Улсын түүхэнд асар том үүрэг гүйцэтгэсэн байгууллага шүү. Нөгөө хуучны юм ул болно гэгчээр бүх юм ул болоод байгаа болохоос биш. Зөвлөлт Холбоот Улстай хамтарч байгуулсан энэ төмөр замын үр ашгийг Монголчууд бид хэзээ ч мартаж болохгүй. Харамсалтай нь юу вэ гэхээр сүүлийн үед энэ чиглэлээр. Одоо ер нь Оросын Холбооны Улстай хамтарч ажиллах юм маш муу байгаа шүү дээ.

“Улаанбаатар төмөр зам”-д хөдлөх бүрэлдэхүүнээс өгсүүлээд тэр вагон бүх юмнуудынх нь хугацаа ер нь бараг

дуусаж байгаа. Нэмэлт хөрөнгө оруулалт хийгддэггүй. Энэ юунаас болоод байна. Үүнийг энэ төмөр зам хариуцсан улсууд хариулаач.

Ер нь тэгээд цаашдаа ямар бодлого баримтлах юм бэ гэж.

Хоёр дахь асуудал. Энэ суурь бүтэц хийдэг 253 аж ахуйн нэгж гэж байгаа юм. Монголчуудын тусгай зөвшөөрлөөр авсан тоо дэндчихсэн байгаа шүү дээ. 94 спиртийн үйлдвэр, 280 архины үйлдвэр, 220 дээд сургууль, 253 дэд бүтэц хийдэг компаниуд л гарсан юм байна л даа.

Энэ ямар шалгуураар өгдөг юм бэ? Одоо яг идэвхтэй үйл ажиллагаа явж байгаа нь хэд байна? Энэ чинь байх ёстойгоос хэд дахин илүү гарчихсан байгаад байх шиг байх юм.

Гурав дахь асуулт. Энэ мухар төмөр замтай холбоотой асуудал. Бид очоод л их мундаг тууз хайчлаад л байгаа. Гэтэл тэр нь мухар. Сая гарч байгаа энэ Их Хурал дээр нэг мэдээллээс л сонсоход энэ мухар төмөр замын тэр шилжүүлэх байгууламжийг байгуулахад дахиад хоёроос гурван жил хэрэгтэй. 300 сая доллар хэрэгтэй гэж байгаа юм. Энэ Бичигт, Хөөт гээд л янз бүрийн төмөр замууд одоо ингээд л баригдах гэж байна. Тэгээд энэ царигийн асуудлаа та нар юу гэж бодож байгаа вэ? Царигийн асуудлуудаа.

Технологийн зам гээд тэр шууд нарийн царигаараа шууд гараад цаанаа оччихдог энэ бодлого ямар юм байдаг юм бол оо.

Энэ суурь бүтэц хариуцдаг, тээвэр хийдэг хоёр нь тус аж ахуйн нэгж байна гээд энэ хуульд орчихсон байж байгаа.

Яагаад нэг аж ахуйн нэгж байж болохгүй гэж. Нэг компани энэ ажлыг хийлээ гэхэд хоёр аж ахуй нэгжийг байгуулах ёстой юм уу? Ямар учир шалтгаан байгаа юм? Энэ асуултуудад хариулт авъя.

**Ц.Цэрэнпунцаг:** С.Бямбацогт сайд хариулъя. С.Бямбацогт сайдын микрофоныг нээе дээ.

**С.Бямбацогт:** Б.Баттөмөр гишүүний асуултад хариулъя.

Хариулахын өмнө бас манай ажлын хэсэг холбогдох албан тушаалтнууд ирсэн байгаа. Зам, тээврийн хөгжлийн дэд сайд Л.Халтар, Зам, тээврийн хөгжлийн яамны Төмөр зам, далайн тээврийн бодлогын хэрэгжилтийг зохицуулах газрын хэлтсийн дарга Д.Жавхлан, С.Мяндасмаа Хуулийн хэлтсийн дарга, Л.Булганхүү Төмөр зам, далайн тээврийн бодлогын хэрэгжилтийг зохицуулах газрын ахлах шинжээч.

Мөн холбогдох төмөр замын компаниудаас хүмүүс ирүүлсэн П.Ганхүү “Монголын төмөр зам” компанийн гүйцэтгэх захирал, А.Батболд “Улаанбаатар төмөр зам” хувь нийлүүлсэн нийгэмлэгийн ерөнхий инженерийн орлогч.

Б.Хулан Зам, тээврийн яам, Х.Итгэлт Зам, тээврийн яамны шинжээч Ц.Наранчимэг гээд ийм хүмүүс оролцож байгаа.

Өнөөдрийн хэлэлцэж байгаа хуулиар зөвхөн “Улаанбаатар төмөр зам”-ын асуудал хэлэлцээгүй. Гэхдээ “Улаанбаатар төмөр зам”-аас холбогдох албан тушаалтнууд ирснийг би бас сая дурдаж хэллээ.

Ер нь Монгол Улс ганцхан төмөр замтай байсан. “Улаанбаатар төмөр зам” гээд Орос Монголын хамтарсан тавь тавин хувь эзэмшдэг. 1100 километр гол зам дээр үйл ажиллагаа явагддаг. Үндсэндээ “Улаанбаатар төмөр зам” бол монополь байдлаар сүүлийн 1949 онд байгуулагдсан цагаасаа хойш үйл ажиллагаа явуулж ирсэн.

Сүүлийн жилүүдэд олон төмөр замтай болсон. Түрүүн би хэлсэн. Нэг л суурь бүтэц эзэмшигч, нэг л тээвэрлэгчтэй байсан бол суурь бүтэц эзэмшигч 4 боллоо, тээвэрлэгч нь 4 боллоо. Төмөр зам барьдаг тусгай зөвшөөрөлтэй аж ахуйн нэгж 250 гаруй боллоо.

Ингээд үндсэндээ төмөр зам дагасан тээвэр, төмөр замаар үйлчилгээ маш их хэмжээгээр нэмэгдэж байгаа. Монгол төрийн бодлого ч гэсэн бас олон төмөр зам барьж байгуулах энэ бодлогыг бас хийж хэрэгжүүлж байгаа учраас энэ төмөр замын энэ эрх зүйн харилцааг тодорхой болгох ийм шаардлага үүссэн. Энэ шаардлагын хүрээнд Төмөр замын тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгын төслийг Монгол Улсын Засгийн газар Их Хуралд өргөн барьсан.

Ингээд яаралтай хэлэлцээд энэ асуудлыг хурдан шийдэхгүй бол тодорхойгүй, зохицуулалтгүй тулгамдсан олон асуудлууд байгаад байгаа. Төмөр замын өнгөрсөн намар гарсан осол аваартай холбоотой. Төмөр замын тээврийн үнэ тарифтай холбоотой. Төмөр замаар суурь бүтэц эзэмшиж байгаа компаниудын хоорондын үйл ажиллагаатай холбоотой.

Энэ төмөр замууд дээгүүр олон суурь эзэмшигчтэй болсонтой холбоотойгоор хийж байгаа тээвэртэй

холбоотой олон харилцааг нэгдсэн нэг хуулиар бодлогоор зохицуулахгүй бол үндсэндээ сая Б.Баттөмөр гишүүний хэлж байгаа царигийн асуудал, суурь бүтэц эзэмшиж байгаа асуудлууд дээр асуудал үүсэж байгаа юм.

Тухайлах юм бол суурь бүтэц эзэмшиж байгаа “Улаанбаатар төмөр зам” зөвхөн тээврээ хийдэг. Зөвхөн “Улаанбаатар төмөр зам” монополь байдлаасаа болоод бусад аж ахуйн нэгжүүд үндсэндээ асуудлууд үүсдэг.

Тийм болохоор үүнийг шийдэх, зохицуулах ийм шаардлагууд байгаа. “Монголын төмөр зам” Зүүнбаян-Тавантолгой чиглэлийн төмөр зам барьчихлаа. Энэ дээр тодорхой үнэ тариф, тээвэрлэлтийн бодлого тусдаа. Гашуунсухайтын төмөр зам дээр тусдаа. Ханги мандлын төмөр замдаа тусдаа ийм бодлогууд байгаад байх юм бол болохгүй байгаад байгаа.

Тийм болохоор ийм шаардлага үүсэж байгаа. Үүнтэй холбоотойгоор тээврийг задлах, үндсэндээ суурь бүтэц эзэмшигч нь тээвэрлэгч байхгүй байя. Суурь нэг компани байх юм бол тусдаа аж ахуйн нэгж болгож салгаж хувааж задалъя.

Ингэж төмөр замын тээврийн үйл ажиллагаанд тодорхой хэмжээгээр монополийг задлах. Нөгөө талдаа өрсөлдөөнийг бий болгох ийм зорилгоор үндсэндээ суурь бүтэц эзэмшигч, тээвэрлэгч хоёрыг тусдаа аж ахуй гэж байхаар оруулж ирсэн.

Олон тусгай зөвшөөрөлтэй аж ахуйн нэгж байна гэдэг дээр хуучин зөвхөн ганцхан “Улаанбаатар төмөр зам”-ын төмөр замтай байх үед л тэр салаа төмөр зам, терминалуудыг эзэмшдэг

компаниуд өөрсдийнхөө жижиг тусгай зөрчлөөр үйл ажиллагаа явуулдаг байсан бол сүүлийн жилүүдэд баригдсан 870 гаруй километр төмөр замыг барьж байгуулахад олон аж ахуйн нэгжүүд зөвшөөрөл авсан.

Энд үндсэндээ төмөр замын бүтээн байгуулалтын ажилд олон аж ахуйн нэгжид оролцуулах ийм шаардлага байсан учраас тусгай зөвшөөрлүүд олгогдсон байх. Мэдээж тусгай зөвшөөрлийнхөө дагуу хуулийн дагуу бас хууль зөрчихгүй үйл ажиллагаа явуулж байвал энэ аж ахуйн үйл ажиллагаа явагдана.

Энэ төмөр замын бүтээн байгуулалтын ажилтай холбоотой цар хүрээн хумигдах, мөн үйл ажиллагаа хуулийн хүрээнд явуулахгүй бол тусгай зөвшөөлийг эзэмшигчдийн тоо цөөрөх. Үүнийг үндсэндээ бизнесийг чөлөөтэй байх энэ зарчмын хүрээнд цаашдаа зохицуулагдаж явна гэж харж байгаа.

Мухар төмөр замын тухайд яах аргагүй.../минут дуусав/

**Ц.Цэрэнпунцаг:** С.Бямбацогт сайдад нэмж 3 минут өгчихье. Нэмж хариулъя.

**С.Бямбацогт:** Мухар төмөр замуудын тухайд бид төмөр зам маш хурдан барьж байгуулах нь чухал гээд үндсэндээ Гашуунсухайтын төмөр зам, Ханги-Мандалын төмөр зам гээд төмөр замууд хурдан хугацаанд бариад байгуулчихсан.

Гэтэл энэ төмөр зам дээгүүр ачаа бараа тээвэрлэж, хамгийн гол нь уул уурхайн бүтээгдэхүүн, ялангуяа экспортын орлогоо нэмэгдүүлэх зорилгоор л төмөр замуудыг барьж

байгаа. Монгол Улсын эдийн засагт хэрэгтэй гэдэг үүднээс.

Гэтэл энэ төмөр замуудыг хурдан хугацаанд Хятадын төмөр замтай холбох хил холболтын төмөр зам, хил холболтын төмөр зам дээр тээвэр, вагон, зүтгүүр. Энэ асуудлыг хамтад нь зэрэг яваагүй. Цувуулаад явчихсан. Үндсэндээ. Энэ бол өмнөх алдаа юм билээ. Бидний. Уг нь төмөр зам барьж байх явцдаа холболтын төмөр замын асуудлыг зэрэгцээд явж байх ёстой байсан. Төмөр зам барьж байх явцдаа вагон, зүтгүүр, түүн дээгүүр тээвэр хийх вагон, зүтгүүр асуудал давхар зэрэгцээ яриа шийдэж байх ёстой байсан. Гэтэл үүнийгээ зэрэгцүүлж яваагүй учраас үндсэндээ бид өнөөдөр энэ төмөр замаа барьсан мөртлөө экспортод ачаа бараа гаргаж чадахгүй байна. Төмөр зам барьчихсан мөртлөө дахиад энэ төмөр зам дээгүүр төрийн өмчийн компаниудын зүтгүүр, вагон дутагдалтай байна.

Тийм болохоор Монгол Улсын Засгийн газар, Зам, тээврийн хөгжлийн яам энэ асуудал дээр онцгой анхаарч яаралтай шийдэхээр ажиллаж байгаа. Энэ жилдээ бид холболтын төмөр замуудыг, Ханги-Мандалын холболтын төмөр зам, Гашуунсухайт-Ганцмодны холболтын төмөр зам, Шивээхүрэнгийн холболтын төмөр зам, Хөөт-Бичигтийн холболтын төмөр замуудыг хурдан хугацаанд Хятад Улсын Засгийн газартай хэлэлцээр хийж энэ асуудлыг шийдэхээр ажиллаж байгаа гэдгийг танд хэлье.

Царигийн тухайд ер нь өргөн, нарийн цариг гээд ярьдаг. Төрөөс төмөр замын талаар баримтлах бодлогод 2010 онд тусгасан энэ бодлого дээр хил рүү чиглэсэн экспортын чиглэлтэй боомт чиглэсэн төмөр замын царигийн асуудлыг Улсын Их Хурал шийднэ.

Засгийн газар өргөн барьж гэсэн заалт байдаг. Өөрөө Монгол Улсын төмөр замууд бол өргөн царигтай гэсэн ийм бодлого явж байгаа. Энэ бодлогын хүрээнд өргөн төмөр замууд баригдаж. Тэр уурхайгаас боомт руу чиглэсэн төмөр зам бас нарийн царигаар баригдаж болох тийм шийдвэрүүд урд нь Засгийн газар гаргасан байдаг. Энэ гаргасан шийдвэр нь Үндсэн хуулийн цэц дээр очоод хүчингүй болсон. Үүнтэй холбоотойгоор өргөн царигийн төмөр замууд баригдсан.

Нэгэнтээ өргөн замын төмөр зам баригдсан учраас Хятадын төмөр замтай ачаа бараагаа хурдан шуурхай хугацаанд шилжүүлэн ачихын тулд бид бас өргөн, нарийн терминалуудыг барьж байгуулах ажлыг хийж хэрэгжүүлж ийм байдлаар үндсэндээ хилийн боомт дээр өргөн, нарийн цэргийн тарминалуудыг барьж байгуулах ийм шийдлээр асуудлыг шийдэхээр явж байгаа. Ажиллаж байгаа.

**Ц.Цэрэнпунцаг:** Б.Баттөмөр гишүүн та нэмж асуух юм уу?

**С.Бямбацогт:** “Улаанбаатар төмөр зам”-ын хувьд “Улаанбаатар төмөр зам”-ын хүчин чадлыг нэмэгдүүлэх энэ тал дээр бас Оросын Холбооны Улсын Засгийн газартай Монгол Улсын Засгийн газар ажиллаж байгаа. Энэ хүрээндээ бид Богд хаан төмөр зам барих юм бол Улаанбаатар хотын нэгдүгээрт нь түгжрэлийн асуудал.

Хоёрдугаарт нь, “Улаанбаатар төмөр зам”-аас ачааг тээх, нэвтрүүлэх хүчин чадал нэмэгдэх юм гэдэг энэ асуудлыг ярьж Богдхан төмөр зам барьж байгуулахаар ажиллаж байна. Гэхдээ өмнө нь хийсэн гэрээ хэлцлийг цуцалсан. Хэт өндөр өртөгтэй, төсөвтэй байсан учраас одоо бид Оросын Холбооны Улс.../минут дуусав/

**Ц.Цэрэнпунцаг:** Б.Баттөмөр гишүүнд нэмж 1 минут өгье.

**Б.Баттөмөр:** Одоо эхлээд манайхан чинь Гашуунсухайт-Тавантолгой гээд л нэг төмөр зам бариад эхэлсэн. Цаад талтайгаа тохироогүй. Тэгээд явсаар явсаар байгаад хил дээр очоод тэгээд мухардчихдаг. Тэгээд тэр нөгөө холболтын цэг гэдэг юмаа сүүлд очиж өндөр түвшинд л яриад байх шиг байна л даа.

Монголчууд чинь юмыг бодож, төлөвлөж хийж чаддаггүй. Тэгээд сэтгэл, амбиц хөөрлөөр хийдэгтэй л холбоотой л доо.

Тийм учраас энэ алдаагаа засна биз дээ. Бичигт, Хөөт гээд л зөндөө юмнууд яригдаж байна. Тэр цэгээ тохирч тэр юмнуудаа хийх нь зөв байх.

Энэ “Улаанбаатар төмөр зам”-ын ирээдүй их сайн байх ёстой шүү. Хөрш оронтойгоо их сайн харилцах ёстой Монгол, Оросын найрамдлын хамтын ажиллагааны гол асуудал нь “Улаанбаатар төмөр зам”.

Ер нь Оросын хамтарсан юмнаас үлдсэн Эрдэнэт, Монгол ярьчихсан. Одоо энэ “Улаанбаатар төмөр зам” л байгаа.

Тийм учраас энэ дээр би бас яг юу хийгдэж байна.

**Ц.Цэрэнпунцаг:** Б.Баттөмөр гишүүний асуултад нэмж ажлын хэсгээс хариулах уу. “Улаанбаатар төмөр зам”-аас хэн байлаа. Хариулаарай. Б.Баттөмөр гишүүн. Ажлын хэсгийн 1, 2, 3-д ажиллана. Микрофон. 1 дээр нь очиж сууж байгаад хариул. Ажлын хэсгийн 2-ыг нээгээрэй.

**А.Батболд:** Ерөнхий инженерийн орлогч А.Батболд гэж хүн байна. Гишүүний асуултад хариулъя.

Түрүүн хөдлөх бүрэлдэхүүний элэгдлийн байдлын талаар Б.Баттөмөр гишүүн асуусан. Нийт хөдлөх бүрэлдэхүүний 52 хувь нь ашиглалтын хугацаа хэтэрсэн байгаа. Үүнээс 3201 ширхэг вагоны парктай. Үүнээс ер нь 1496 ашиглалтын хугацаа нь хэтэрчихсэн байгаа юм. Энэ нь өөрөөр хэлбэл ер нь нийт паркийн 46.7 хувь. Зорчигчийн вагон 260 ширхэг зорчигчийн вагон. Үүнээс 189 ширхэг нь буюу нийт паркийн 72.7 хувь нь ашиглалтын хугацаа хэтэрсэн байгаа. Зүтгүүр бол 100 тавиад зүтгүүр. Гэхдээ үүнээс 47 зүтгүүр буюу нийт паркийн 35 хувь нь ашиглалтын хугацаа нь хэтэрчихсэн байгаа юм.

Тэгэхээр мэдээж хэрэг тэвэрлэлтийг хэвийн жигд явуулахад эхний асуудал бол нөгөө хилийн гарцыг аль болох хүчин чадлыг нь нэмэгдүүлэх тухай. Тэгэхийн тулд энэ жил бид Хятадтай нарийн царигаар холбогдож байгаа энэ холболтоо бас хос болгох зорилгоор ямар ч гэсэн өөрийнхөө хилийн хязгаар хүртэл бид нарийн царигийн төмөр зам энэ жил барьж ашиглалтад оруулсан.

Хоёр дахь нь хилийн Замын-Үүд боомтынхоо хүчин чадлыг нэмэгдүүлэхийн тулд ер нь орон зайн хувьд Замын-Үүд өртөө маань өөрөө нэлээн хязгаардмагдал болчихсон байгаа.

Тийм учраас наад талдаа хилийн өртөөтэй залгаа, хамгийн эхний зөрлөгтөө холбож хос замтай болгосон байгаа. 14.6 километр. Эхний ээлжинд энэ ажлуудыг бид хийж байгаа.

Энэ жил бид ямар ч гэсэн шинэ төмөр замуудтайгаа холбогдож байгаа тэр холболтынхоо тэр хэсгийн хүчин чадлыг нэмэгдүүлэх зайлшгүй шаардлага байгаа. Сайншанд-Зүүнбаянгийн хооронд дахь 47 километр энэ төмөр зам.

Ер нь анх ашиглалтад 1984 онд орсноос хойш бид их засвар ерөөсөө хийгдээгүй. Тэр үеийнхээ л эс дарган тийм бага хүчин чадалтай ийм зам байгаа. Үүнийг ямар ч гэсэн 2023 ондоо багтааж бид үүнийгээ яаралтай их засвар хийх.

Тэгээд Сайшанд өртөө маань өөрөө энэ олон залгаа төмөр замуудын холбоос дээр зангилаа болж байгаа учраас Сайшанд өртөөнийхөө хүчин чадлыг 3 үе шаттай бид нэмэгдүүлье гэсэн төлөвлөгөөтэй байгаа. Энэ жил бид эхний үе шатаа хэрэгжүүлнэ. Сайншанд өртөөнийхөө тэр хүчин чадал дээр нь нэлээн онцгой анхаарна.

Мэдээж хэрэг нийт төмөр замынхаа хувьд гэх юм бол ер нь нэвтрүүлэх хүчин чадал бараг дээд хязгаартай хүрчхээд байгаа юм.

Тийм учраас ер нь болж өгвөл энэ холбоо дохиоллын систем гээд манай дээр яваад байгаа. Тэр маань одоохондоо нэг төсөл маань арай дуусаагүй байгаа. Үүнийг хэрвээ бүтэн ашиглалтад оруулах юм бол хүчин чадал 20 орчим хувиар нэмэгдэнэ.

Ингээд дэд бүтцийн хувьд иймэрхүү арга хэмжээнүүд. Мэдээж хэрэг энэ хөдөлмөр бүрэлдэхүүний асуудал дараагийн асуудал байгаа. Энэ дээр тэгэхдээ хувийн хэвшил бол энэ дээр нэлээн олон тоотой ийм вагон оруулж ирсэн байгаа юм билээ. Тэд нар бол 8750 орчим ийм вагон эзэмшиж байгаа юм



билээ. Үүнийг аль болох суурь бүтцийнхээ, дэд бүтцийнхээ багтаамжаар бид тээвэрлэх галт тэрэгнийхээ тоонд тохируулж л тэрийг оролцуулах. Аль болох тэр либералчлалыг “Улаанбаатар төмөр зам” дээр явуулах ийм эрмэлзэлтэйгээр ажлыг зохион байгуулж байгаа.

Манайх өөрсдөө үндсэндээ 3201-ээр ингээд хязгаарлагдчихаад байгаа.

**Ц.Цэрэнпунцаг:** Х.Ганхуяг гишүүн асуултаа асууя. Дараа нь үг хэлье. Дараа үг байгаа.

**Х.Ганхуяг:** Хоёр асуудал байна. Асуулт.

Нэгдүгээр асуудал болохоор цаашдаа бид “Улаанбаатар төмөр зам”-ыг хэрхэх талаар тодруулах гэсэн юм. Манай гол орц гарц энэ төмөр замтай холбоотой байдаг. Тэгээд мэдээж цаашдаа “Улаанбаатар төмөр зам” Монголын 100 хувийн мэдэлтэй болгох тал дээр ер нь ажлууд хийгдэх үү, үгүй юу. Нэгдүгээр асуудал.

Хоёрдугаар асуудал. Энэ хоёр төрлийн зөвшөөрөл нэмэхээр энд орж ирсэн байна. Энэ хууль 2023 оны 01 сарын 10-нд өргөн баригдсан юм байна.

Тэгэхээр Зөвшөөрлийн хууль чинь таны санаачилсан, одоо миний батлуулсан Зөвшөөрлийн хууль маань 2023 оны 01 сарын 01-нээс хэрэгжээд эхэлсэн.

Тэгэхээр зөвшөөрлийг нэмэхийн тулд нээлттэй сонголт явуулчихсан байх ёстой. Нөгөө эрсдэлийн үнэлгээ хийчихсэн байх ёстой. Тэгээд Засгийн газрын хуралдаанаар орсны дараа энэ хуульд нэмж болохоор орчихсон байгаа

шүү, сайд аа. Яг ингэж явах юм бол та Зөвшөөрлийн хуулийг зөрчих гээд байна гэж би хэлэх гээд байгаа юм.

Тэгээд нэг бол энэ зөвшөөрөлтэй холбоотой хэсгээ татаж авах хэрэгтэй. Тэгээд тэрийгээ та нээлттэй сонголоо зохион байгуул. Та өөрөө санаачилсан хуулийнх нь дагуу нээлттэй сонголоо хийгээд оруулж ирмээр байна гэдгийг танд сануулах гэсэн юм. Хуулийн тэр заалтуудыг нь.

Тэгээд ийм хоёр асуулт байна даа.

**Ц.Цэрэнпунцаг:** С.Бямбацогт сайд хариулъя.

**С.Бямбацогт:** Манай Х.Ганхуяг гишүүн Зөвшөөрлийн хуулийн автор болчихоод нэрээ. Уг нь автор нь би шүү. Тэгээд хоёулаа нэг гаргалгаагаа гаргая. Манай яамныхан бас нэмээд хариулчихаарай. Зөвшөөрлийн хуулийн юун дээр. С.Мяндасмаа дарга. Тийм.

“Улаанбаатар төмөр зам”-ын Монголын талын хувь эзэмшил нэмэгдэх үү гэдэг асуудал яригдаж байгаа.

Ер нь яах вэ, “Улаанбаатар төмөр зам”-ын Монголын талын хувийг нэмэгдүүлэх асуудлыг үеийн үед хөндөж үзсэн юм билээ. Тэгээд Оросын Холбооны Улсын тал, Оросын талууд зөвшөөрдөггүй. Аль адилхан тавь тавин хувь эзэмшдэг. Ийм нөхцөл байдалтай.

Тийм болохоор энэ бол нөгөө хоёр тал хоорондоо харилцан ойлголцож тохиролцож байж энэ асуудал шийдэгдэнэ. Тийм болохоор нэлээн төвөгтэй нөхцөлтэй байдалтай байгаа. Ялангуяа Оросын Холбооны Улс өнөөдөр ингээд Украйнтай хийж байгаа дайнаас хамаараад Европ руу бусад чиглэлээр

гарч байгаа экспортын ачаа, транзит ачаанууд нь нэлээн асуудалтай учраас “Улаанбаатар төмөр зам” дээр нэлээн ач холбогдол өгдөг. Монголын нутаг дээгүүр “Улаанбаатар төмөр зам”-аар дамжин өнгөрүүлж Хятад Улс руу гаргах экспорт дээрээ маш тийм хүчтэй нэмэгдүүлэх бодлого барьж байгаа.

Тийм болохоор “Улаанбаатар төмөр зам” эзэмшиж байгаа хувь эзэмшлээ багасгах энэ тал дээр нэлээн хатуу байр суурьтай байх болов уу гэсэн тийм бодолтой байгаа.

Зүгээр “Улаанбаатар төмөр зам”-ын хүчин чадлыг нэмэгдүүлэх. “Улаанбаатар төмөр зам”-ын 2018 онд баталсан 20, 30 гийн хөтөлбөр байгаа. Тэр хөтөлбөрт үндсэндээ өнөөдрийн хүчин чадал бол дээд цэгтээ тулчихсан. Өнгөрсөн 2021 онд 31 сая тонн ачаа тээвэрлэсэн. Үүнээс илүү ачаа тээвэрлэх бололцоо байхгүй байгаад байгаа юм.

Үүнийг нэмэгдүүлэхийн тулд бид нэгдүгээрт нь Богд хаан төмөр зам.

Хоёрдугаарт нь, бусад төмөр замуудаа хос болгох. Хос төмөр замтай.

280 орчим километр төмөр замыг бид хос буюу хос төмөр замтай болгосноороо “Улаанбаатар төмөр зам”-ын нэвтрүүлэх хүчин чадлыг 50 сая тонн. Цаашлаад 54 сая тоннд хүрэх бололцоотой гэж ийм хөтөлбөр хийсэн байдаг юм билээ. Ингэх юм бол үндсэндээ Монгол Улс маань ч гэсэн өнөөдөр энэ вагонтой холбоотой гарч байгаа нь авлига, хүнд суртал, энэ хээл хахуулийн асуудал үндсэндээ Эрээнээр гарч байгаа “Улаанбаатар төмөр зам”-аар нэвтрүүлэх хүчин чадал багаас болж хамаарч байгаа.

Тийм болохоор бид нэвтрүүлэх хүчин чадлаа нэмэгдүүлчих юм бол Оросын Холбооны Улсаас гарах транзит ачааг ч нэмэгдүүлэх, Монгол Улсын экспортын ачаа барааг ч гэсэн бас “Улаанбаатар төмөр зам”-аар нэвтрүүлэх хүчин чадлыг нэмэгдүүлж Монгол Улсын эдийн засагт томоохон хувь нэмрээ оруулна гэсэн ийм байр суурьтай, ийм бодолтойгоор Монгол Улсын Засгийн газар, Зам, тээврийн хөгжлийн яамныхан яг энэ чиглэлд илүү анхаарч ажиллаж байгаа гэдгийг хэлье.

Зөвшөөрөлтэй холбоотой асуудал дээр С.Мяндасмаа дарга. Бид мэдээж баталсан хуулийн хүрээнд хуулиа санаачлах ёстой. Энэ дээр тодорхой шийдлүүд гаргаад өргөн барьсан байх ёстой. Тэгээд үүнийг С.Мяндасмаа дарга хариулья.

**Ц.Цэрэнпунцаг:** Ажлын хэсгийн 2 номерын микрофонын нээе.

**С.Мяндасмаа:** Асуултад хариулья.

Тэгэхээр бид хуулиа оноос өмнө өргөн баригдсан учраас Зөвшөөрлийн тухай хуулийн нөгөө шилжилтийн үеийн зохицуулалт хамаарчих байх гээд бодсон. Тийм оноос өмнө бид Засгаар хэлэлцүүлээд Улсын Их Хуралд өргөн мэдүүлэх нь зүйтэй гээд тогтсон болохоор оноос өмнө бараг амжаад шилжилтийн үеийн зохицуулалт хамаарчих байх гэж цаг хугацааг тэгж тооцоолсон байсан.

Тэгээд энэ хоёр зөвшөөрөл бол яг сая төмөр замын төслийн бүтээн байгуулалтын үед зайлшгүй шаардлагатай ийм хоёр тусгай зөвшөөрөл байгаа.

Одоо Зөвшөөрлийн хуульд төмөр замтай холбоотой 4 зөвшөөрөл байгаа. Тэгээд нийтдээ 6 зөвшөөрөл барьж байгаа. Энэ төмөр замын техник, технологийн хяналт тавих үйлчилгээ, ТЭЗҮ, зураг төсөл боловсруулах зөвлөх үйлчилгээ гэсэн ийм 2 үйлчилгээ шинээр зөвшөөрөл нэмэхээр ингэж оруулсан байгаа.

Цаг хугацааны хувьд бид ингэж төлөвлөсөн байсан.

**Ц.Цэрэнпунцаг:** Х.Ганхуяг гишүүн нэмж тодруулж асууя. 1 минут.

**Х.Ганхуяг:** Тэгээд одоо бол ингээд хууль өргөн бариад л тэгээд л зөвшөөрөл нэмчихдэг асуудал бол хаагдчихсан шүү.

Тэгээд нэг бол тэр хэсгээ буцааж татаж ав. Нэг бол та энэ С.Бямбацогт сайдаар хууль зөрчүүлэх гэж байна л гэдэг асуудлыг би ярина гэж хэлэх гэсэн юм. Ямар ч боломжгүй. Хуулиа хараарай.

**Ц.Цэрэнпунцаг:** Ч.Хүрэлбаатар сайд асуултаа асууя.

**Ч.Хүрэлбаатар:** Би хэд хэдэн зүйл асуух гэсэн юм. Төмөр зам бол одоо манай улсын хөгжлийг гацаагч болоод хувирчихсан байгаа.

Уг нь төмөр зам урд талд нь хөгжиж эдийн засгаа чирж явдаг бол одоо төмөр зам бол хөгжлийн хамгийн гацаадаг. Үүн дээр энэ төмөр замын хүчин чадал нь хүрэлцэхгүй байгаа учраас үнэ нь өсдөг. Аж ахуйн нэгжүүдийн хувьд зардал өсдөг ийм салбар болоод удаж байна.

Яагаад вэ гэхээр энэ салбарыг ерөөсөө урагшлуулж, шинэчилье гэдэг ийм хүсэл байхгүй байгаа юм. Тэгээд яг энэ төмөр замыг ер нь цаашид нь яаж авч явах вэ гэдэг арга замаа үнэхээр ний нуугүй хэлэхэд энэ яам бол би С.Бямбацогт сайдын хэлж байгаа юм биш. Тэр өмнөх байсан хүмүүс нь сэтгэл гаргаж ажиллаагүй л дээ.

Тэгээд яаж байна вэ гэхээр Засгийн газар зээл авч өгдөг. Дараа нь тэрийг нь төлөхгүй явсаар байгаад дараа нь тэрийг нь Улсын Их Хурлаар оруулж тэрийг нь болиулж төмөр замыг төрөөс хүртэл тэрийг нь дааж явдаг. Угтаа бол энэ “Улаанбаатар төмөр зам” бол хангалттай ашигтай ажиллаад явах боломжтой.

Төмөр зам нь ашигтай ажиллахаар тэр төмөр замд ямар ч банк зээл олгоно. Гэтэл өөрсдөө төмөр замаа ашиггүй ажиллуулчихаад зээл олддоггүй.

Тэгээд бизнесийн талаас нь аваад үзэхэд, эдийн засгийн талаас нь аваад үзэх юм бол хамгийн буруу арга замаар Монголын төмөр зам хөгжиж байгаа.

Тэгэхээр “Улаанбаатар төмөр зам”-ыг нэгдүгээрт. Ер нь бүх төмөр замуудыг нэгдүгээрт ашигтай ажиллуулах хэрэгтэй. Ашигтай ажиллуулах бүх нөхцөл бололцоо нь байгаа.

Одоо яаж байна вэ гээч. “Улаанбаатар төмөр зам”-аар тээвэрлэх үнэ нэмчих юм бол инфляц үүснэ гэж хэлээд үнээ ингээд бага барьчихдаг. Тэгсэн мөртлөө тэр дээгүүр нь явж байгаа хувийн хэвшлийнх нь 4-өөс 5 дахин өндөр үнээр үйлчилгээ үзүүлж байгаа юм.

Тэгэхээр тэр төмөр замын вагон эзэмшиж байгаа төрийн компаниуд бай, тэр тээвэрлэгч компани яах вэ гэвэл өөрийнхөө вагоныг өөрсдөө явуулбал тэр нь хямдхан учраас 4 дахин өндөр үнэтэй явуулж байгаа хувийн хэвшлийнхэн тэрийгээ түрээслүүлнэ. Тэгээд дундаас нь мөнгө хусна. Ийм тогтолцоо, буруу тогтолцоо “Улаанбаатар төмөр зам”-д удаж байгаа. Үүнийг шинэ хууль эрх зүйн орчноор яаж шийдэх гэж байгаа юм?

Ер нь “Улаанбаатар төмөр зам”-аар явж байгаа тарифыг өсгөчихвөл үнэ өснө гэдэг. Энэ бол худлаа тайлбар шүү дээ. Шал худлаа тайлбар. Яагаад гэвэл тэр үнэ өсгөөд орж ирэх ёстой байсан мөнгийг аль хэдийн авлигын мөнгө авлигаар хүмүүс авчхаж байгаа. Уг нь тэр мөнгө бол тэр төмөр замд ажиллаж байгаа дарга, цэргийн хармаанд биш төмөр замын өөрийнх нь дансанд нь ороод дараа нь төмөр замаа өргөж тэлэх ийм арга хэмжээнд зарцуулагдаж байх ёстой байгаа юм. Гэтэл яг эсрэгээрээ.

Тайлбар нь гоё. Ард түмэнд ингээд төмөр замын үнэ өсгөчихвөл үнэ өсчихнө гэж. Түүн шиг худлаа зүйл байхгүй. Харин үнээ өсгөөд хүчин чадлаа нэмээд маш их хэмжээний ачаа тээвэрлэгдээд эхэлбэл энэ бол харин үнэ бууж өрсөлдөөн орж ирэх ийм боломж бүрдэнэ.

Тийм учраас үүнийгээ яаж энэ дээрээ шийдэхээр оруулж ирж байгаа юм. Хамгийн гол асуудал энэ байна.

Тэгэхээр яг энэ асуудлыг яаж шийдэх гэж байгаа юм бэ? Энэ яамнаас асууя. Тэгээд дараа нь.../минут дуусав/

**Ц.Цэрэнпунцаг:** Хэн хариулах вэ? С.Бямбацогт сайд хариулья.

**С.Бямбацогт:** “Улаанбаатар төмөр зам” монополь учраас “Улаанбаатар төмөр зам”-ын үнийг тогтоох, тээврийн тарифыг тогтоох асуудал дээр Шударга өрсөлдөөн, хэрэглэгчийн төлөө газар, Засгийн газраас тодорхой бодлого барьж тэгж ажиллаж байсан юм билээ.

Тэгээд энэ барьж байсан бодлого нь юу вэ гэхээр ерөөсөө л төмөр зам дээгүүр гол хатуу ачаа бараа тээвэрлэж байна. Энэ хүнсний бүтээгдэхүүн. Хятадаас төмс, хүнсний ногооноос авхуулаад тэгээд л нөгөө элсэн сахар, цагаан будаа гэдэг юм уу энэ гол ачаа төмөр замаар тээвэрлэгдэж байна.

Тийм болохоор хүнсний бүтээгдэхүүн, инфляцыг өсгөхгүйн тулд төмөр замын тарифыг бага байх ёстой. Нефть бүтээгдэхүүн бүгд ихэнх нь 90 хувь нь үндсэндээ төмөр замаар орж ирж байгаа. Төмөр замын тариф нэмчих юм бол дагаад нефть бүтээгдэхүүний үнэ өсчихнө. Тийм учраас төмөр замын тариф бага байх ёстой.

Энэ цахилгаан станцууд. Монгол Улсын эрчим хүч үйлдвэрлэж байгаа. Энэ цахилгаан станцууд нүүрсийг “Улаанбаатар төмөр зам” л ганцхан тээвэрлэж өгдөг. “Улаанбаатар төмөр зам”-аар тээвэрлэж байгаа учраас тариф нэмчих юм бол энэ цахилгаан станц цахилгаан, дулааны үнэ өсчихнө. Тийм болохоор суурь нь өснө гээд ингээд.

Гэх мэтчилэнгээр үндсэндээ ерөөсөө л бүх үнийг барьж байсан. Экспортын ачаан дээр бас л зэсийн баяжмал, төмрийн хүдэр, жонш, тэгээд нүүрс дээр бас л үнийг барьчихсан. Үүнийгээ дагаад ийм байсан юм билээ.

Нэг жоохон жоохон нэмэх гээд оролддог. Тэгэнгүүт нь Шударга өрсөлдөөн, хэрэглэгчийн газар, дээрээс нь Засгийн газар үнэ нэмж болохгүй ээ. Энд нь бас Ч.Хүрэлбаатар сайдын ярьдаг иймэрхүү байдлаар ойлголт нийгэмд төрүүлээд түүнээсээ болоод үнэ нэмж болохгүй юм байна гэсэн хавтгайдаа тийм ойлголттой болсон. Тийм байсан байхыг үгүйсгэхгүй.

Би сайд болчихоод яг энэ асуудлыг хөндсөн. Яагаад тариф нэмж болдоггүй юм. Яагаад зах зээлийнхээ зарчмаар, эдийн засаг, бизнесийнхээ зарчмаар явж болдоггүй юм бэ. Үнэ тарифаа өсгөө гэхээр мөн “Улаанбаатар төмөр зам”-ынхан, манай яамныхан бас ярьж байгаа, асуудлаа надад тайлбарлаж байгаа тайлбар ийм л юм ярьдаг байсан.

Ийм учраас эхний ээлжид ингэхгүй. Ядаж тэгвэл энэ инфляцад нөлөөлөхгүй гэж үзэж байгаа бараа, бүтээгдэхүүний тээвэрлэлтийн тарифыг нэмье. Экспортын тарифыг нэмье гэдэг асуудлыг хөндсөн, ярьсан. Ингээд шийдэгдсэн.

Одоо үндсэндээ 20 хувь. Экспортын бараа, бүтээгдэхүүний тариф нүүрс, жонш, зэсийн баяжмал, төмрийн үйлдвэр дээр 20 хувь нэмсэн. Түүхэндээ өндөр ингэж нэмж болохгүй. Ингэж нэмж ёстой асуудалтай гэж намайг нэмэх шийдвэр гаргаж байхад шүүмжлэлтэй хандаж байсан. Гэтэл яг бодит байдал дээр 20 байтугай 200 хувь нэмэх шаардлагатай байгаа нь саяын төмөр зам дагасан авлига, хээл хахуультай холбоотой харагдаж байгаа байхгүй юу.

“Улаанбаатар төмөр зам” тээвэрлэж өгөхдөө 100 саяар тээвэрлэж өгдөг. Хувийн хэвшлийнхэн 100 саяар “Улаанбаатар төмөр зам”-аас тээвэрлэх

эрхээ олж авчхаад цааш нь 500 саяар хувийн хэвшлийн нүүрсийг тээвэрлэж өгдөг.

Тийм болохоор юу гэдэг юм, экспортын тарифыг илүү их нэмэх шаардлагатай юм байна. Цаашлаад мөн Эдийн засаг, хөгжлийн яамтай бид ярьж байгаа. Бусад тарифаа нэмье.

Ер нь энэ зах зээлийнхээ зарчмаар ажилламаар байгаа юм. Тийм. Тэгэхгүй хэтэрхий төр оролцоод хэтэрхий бариад ингээд өсөж чаддаг ч үгүй, тэлж чаддаг ч үгүй. Өнгөрсөн жил алдагдалтай ажилласан. Үүнээсээ болоод төмөр замчдынхаа цалингийн 13 дахь сарын цалинг 200 хувь урд нь нэмдэг тийм уламжлалтай байсан. Өнгөрсөн жил 100 хувь нэмээд 200 чадахгүй байна гээд сууж байгаа юм.

Ийм байдалтайгаар үндсэндээ зөвхөн “Улаанбаатар төмөр зам” ч биш цахилгаан станцууд иймэрхүү байдлаар л үндсэндээ төрийн хэтэрхий оролцооноос болж ингэж байгаа юм.

Тийм болохоор бид цаашдаа энэ салбарт тийм либерал эдийн засаг зах зээлийнхээ зарчмаар ажиллах бодлого барих ёстой. Энэ дээр Ч.Хүрэлбаатар сайдтай санал нэг байгаа. Яг энэ зохицуулалтыг бид энэ хуульд оруулж өгсөн байж байгаа.

Мөн хэтэрхий монополь байхгүй. “Улаанбаатар төмөр зам” болон бусад суурь бүтцүүд, түүн дээгүүр явах хөдлөх бүрэлдэхүүн, тээвэрлэгч нарын үнэ, тарифыг Засгийн газрын хэрэгжүүлэгч агентлаг Төмөр замын агентлаг байгуулагдана. Энэ дээрээ хяналтаа тавьж, бодлого зохицуулалтыг уялдуулж ажиллах ийм зохицуулалтыг энэ хуулийн төсөлд оруулж өгсөн байж байгаа.

Ийм байдлаар тодорхой хэмжээгээр бодлогоор хэтэрхий монополь давуу тал бий болгохгүй. Нөгөө талд нь юу гэдэг юм хэтэрхий өрсөлдөөнд оруулахгүй байх.../минут дуусав/

**Ц.Цэрэнпунцаг:** Ч.Хүрэлбаатар гишүүний суусан асуултад нэмж ажлын хэсгээс хариулах уу. Яг хуулийнхаа тэр төсөл дээрээ, хууль дээрээ хэдийн хэд дээрээ яг энэ асуудлыг ингэж шийдэж байгаа юм гээд төслөө сайхан уншаад нэг тайлбарлаад өгөх үү.

Хамгийн гол нь энэ хууль гарч байгаагийн ач холбогдол нь энэ. Төмөр зам дээр гарч ирж байгаа энэ том асуудлыг шийдэж байна уу л гэж асууж байгаа шүү дээ. Яг хуулийн аль аль зүйл, заалтаараа үүнийг зохицуулж байгаа юм. Ажлын хэсгийг хэд хариулах юм. Л.Халтар сайд та 3 дээр сууж байгаад хариулах уу. Ажил хэсгийн 3 номерыг нээгээдэх.

**Л.Халтар:** Ч.Хүрэлбаатар сайдын асуулт дээр нэмээд хариулчихъя.

Ер нь С.Бямбацогт сайд хэлчихлээ дээ. Үндсэн агуулгыг нь. Өмнө нь “Улаанбаатар төмөр зам” гээд нэг компани. Тэгээд ерөнхий хороогоороо батлуулсан нэг тарифтай ийм явсан.

Одоо үндсэндээ гуран төрлийн төмөр зам гарч ирж байгаа юм. Тийм. Монгол Оросын хамтарсан. Тэгээд төрийн өмчтэй. Хувийн хэвшлийн гэсэн.

Тэгээд үүнийг бид тэр тариф монопольлогдох гэдгээс бас жоохон болгоомжилъё. Тэгээд нэгдсэн аргачлалтай байя гээд хуулийн төслийн 9

дүгээр бүлэг дээр байж байгаа. Төмөр замын тариф, даатгал гээд.

Энэ дээр бол яах вэ, хуучин уламжлалаа хадгалъя. Дээрээс нь нэгдсэн тарифыг боддог аргачлалтай болчихъё. Тэгэхгүй бол төр, хувийн хэвшлийнхэн хоорондоо ингэх байх гэж.

Энэ дээр 11.1.20 байгаа. 11.1.20 дээр байна шүү дээ, төмөр замын тээврийн тариф тогтоох нэгдсэн аргачлал гээд. Тэгээд энэ аргачлалаараа бол бүх төмөр зам, хувийн болон төрийн хэвшлийн компаниуд нэгдсэн тарифын бодлоготой байя.

Цаашдаа ер нь төмөр замын тээврийн тарифыг зах зээлтэй нь уялдуулаад чөлөөлөөд өгье л гэж байгаа юм.

Төмөр замын байгууллага. Суурь бүтэц эзэмшигч нь. Үгүй ээ үгүй. Нэгдсэн харин аргачлал боловсруулаад аргачлалын дагуу бүх төмөр замууд нэгдсэн аргачлалаар тооцно л гэж байгаа юм.

**Ц.Цэрэнпунцаг:** Ч.Хүрэлбаатар гишүүн нэмж асууя. 3 минут нэмж өгье.

Өнөөдөр хамгийн гол нь бид төмөр замын хууль хэлэлцэх эсэхийг нь хэлэлцэж байгаа учраас энэ дээрээ цөмөөрөө жоохон хуулиа гишүүддээ мэдээлэл сайн өгөх. Ер нь нэлээн дэлгэрэнгүй сайхан ярилцаж явчвал цаашдаа хэлэлцүүлгүүд амар хялбар байх үүднээс би хугацаа тавиу өгөөд байгаа шүү.

**Ч.Хүрэлбаатар:** Та нар өөрсдөө юмаа мэдэж ярих хэрэгтэй шүү дээ. Өргөсөн хуулийн чинь 9 дүгээр бүлэг

дээр 44 дүгээр зүйл дээр төмөр замын тариф байна гээд.

Төмөр замын тээврийн байгууллага нь тариф тогтооно гэж заачихсан байна шүү. Тэгчхээд харин тэр нэг агентлаг байгуулагдах юм байна. Тэр нь зөвшөөрөл олгохоор энд оруулаад өгчихөж. Ярьж байгаа юмны чинь С.Бямбацогт сайдын ярьж байгаагаас яг жоохон зөрж байна.

Ер нь хэдүүлээ энэ дээр нэг юм маш сайн ойлгох ёстой. Богд хаан төмөр зам гээд ярьдаг. Энэ бол Улаанбаатарыг тойрч байгаа “Улаанбаатар төмөр зам”-ын нэг хэсэг байгаа. Тэгээд үүнийг яахаараа нүүрсээр барьдаг юм бэ. Энэ дээр л Монгол Улсын бодлого алдагдсаныг л харуулаад байгаа юм.

Төмөр зам өөрөө үйл ажиллагаагаараа ашиг олоод ашигтай учраас тэнд нь банкнууд итгэж зээл олгох замаар “Улаанбаатар төмөр зам” энэ “Богд хаан төмөр зам”-ыг өөрсдөө барих ёстой. Гэтэл одоо яаж байна вэ. Нүүрсээр барина. Юугаар хийнэ гээд хийчихсэн. Тийм ойлгомжгүй бөгөөд маш буруу тогтолцоо руу явж байгаа.

“Улаанбаатар төмөр зам” битгий хэл манай Монголд байгаа түрүүн хэлдэг гурван янзын төмөр замууд чинь өөрсдөө үйл ажиллагаанаасаа ашиг олж өөрсдөө түүгээрээ үйл ажиллагаагаа тэлж явах ийм л зохицуулалтыг бид үүгээр гаргаж өгөх ёстой. Энэ хуулиар. Тэгэхгүй бол буруу явна.

Тэгэхээр үнэ яаж тогтоох ёстой вэ гэж. Одоо бол бид ингээд Засгийн газрын түвшинд үнэ нэмэх ёстой, Их Хурал дээр үнэ нэмэх ёстой гээд яриад сууж байгаа.

Тэгэхээр энэ үр ашгийн тухай асуудал байх ёстой. Дээр нь үнийг яаж тогтоох ёстой вэ гэхээр одоо суурь нь төрийнх дээр. Дээгүүр нь явж байгаа хүмүүс дуртай үнээ хэлж тогтоож явах. Өөрөөр хэлбэл одоо төрийнхөөс 4 дахин үнийн зөрүүтэй байгаа шүү дээ.

Тийм учраас төр гоё шударга ёс ярьж байгаад, инфляц ярьж байгаад үнээ нэмэхгүй барьчихаад хувийнх нь түрээсэлж мөнгө хусдаг. Үүнээс гарах арга чинь юу вэ гэвэл тариф л байгаа юм. Тарифын бодлого зөв явах юм бол энэ дээр юу гэдэг юм авлига, хээл хахууль үүсгэх нөхцөлийг бүрдүүлж өгөөд байх шаардлага бидэнд байхгүй шүү дээ. Тэгээд төмөр зам нь өөрөө өөрийнхөө үйл ажиллагаагаараа тэлж байх ийм боломжийг бүрдүүлж өгөх ёстой.

Угтаа яаж хийх ёстой вэ гэхээрээ эцсийн тарифыг тэр төмөр замын байгууллага нь. Тээвэрлэгч байгууллага гэж биш шүү. Агентлаг нь өөрсдөө тогтоог. Үнэ нэмэх асуудлуудаа тээвэрлэгч байгууллагууд нь өөрсдөө өгөг. Тэгэхгүй бол яана гээч. Төрийнхөн болохоор инфляц ярьж бага тогтоогоод хувийнх нь ашгаа бодож 4 дахин үнийн зөрүүг гаргаж тогтооно.

**Ц.Цэрэнпунцаг:** Ч.Хүрэлбаатар гишүүнд 1 минут нэмж өгье.

**Ч.Хүрэлбаатар:** Тэгэхээр төмөр замын тарифыг бид зөв болгоод тогтоочих юм бол энд асуудлууд үүсэхгүй явчих боломжтой.

Түрүүн С.Бямбацогт сайд хэлж байна. Гэхдээ үнэн шүү. Яахаараа зэсийн баяжмал тээвэрлэдэг тариф бага байдаг. Тэгээд үр дүнд нь юу болж байна вэ гэвэл Эрдэнэтийн ашиг нь их наядар тоологддог. Эрдэнэт үйлдвэрийн. Тэгсэн

мөртлөө “Улаанбаатар төмөр зам” нь 30 тэрбум төгрөгийн алдагдалтай. Яагаад хямдхан тогтоож өгч байгаа юм.

Хэний эрх ашгийн төлөө. Дээр нь энэ дээгүүр явж байгаа гаднаас оруулж ирж байгаа хүнсний бараа, бүтээгдэхүүний тээвэрлэлтийн тарифыг нэмчихвэл үнэ өснө гэж. Үүн шиг худлаа юм байхгүй. Яагаад вэ гээч. Ихэнх тэр хүнс зөөж байгаа аж ахуйн нэгжүүд чинь төмөр замаар.../минут дуусав/

**Ц.Цэрэнпунцаг:** Дахиад 1 минут нэмж өгье.

**Ч.Хүрэлбаатар:** Хүнс тээвэрлэж байгаа компаниуд төмөр замаар тээвэрлэж чадахгүй байгаа. Яагаад гээч олдохгүй байхгүй юу тэр хүмүүст.

Тэгээд тэр хүмүүс чинь аль хэдийн авто тээврээр оруулаад ирж байгаа юм. Асар өндөр үнэтэй хүнсний бараа болон бусад бараанууд орж ирээд эндээ өндөр үнэ шингэчихсэн үнээр зарагдаж байгаа. Хэн хожиж байгаа вэ гэвэл төмөр замаас тэр тээвэр дээр, вагон дээр тавиулах боломжтой хүмүүс нь л үндсэндээ тэр хямдхан үнийн давуу талыг олоод байгаа.

Өөрөөр хэлбэл Эрдэнэт их наяд төгрөгийн ашигтай ажилладаг. Төмөр зам нь 30 тэрбум төгрөгийн алдагдалтай ажилладаг ийм тогтолцоо руу орчихсон. Тэгээд өргөтгөл хийж чаддаггүй. Толгой авч чаддаггүй. Вагон авч чаддаггүй. Энэ нь эргээд Монгол Улсын эдийн засгийг боомилоод байгаа зүйл болчихоод байгаа учраас бид үнэ тарифын асуудлыг маш хариуцлагатай яримаар байгаа юм. Энэ дээр юу гэж бодож байгаа вэ? С.Бямбацогт сайд аа.

**Ц.Цэрэнпунцаг:** С.Бямбацогт сайд хариулья.

**С.Бямбацогт:** Ч.Хүрэлбаатар сайдтай ерөнхийдөө санал нэг байгаа.

Бас энэ салбарт оччихоод мэдээлэл гэдэг юм уу багатайгаасаа болоод бас жоохон өөртөө үл итгэх, энэ тарифыг хамаагүй нэмж болдоггүй юм байх даа. Инфляц өсчих юм байх даа гэж жоохон тийм үл итгэх байдлаар бас хандаж. Тэгээд манай төмөр замчдын, манай салбарынхны хэлж байгаа хамаагүй нэмж болохгүй шүү. Сайд аа. Наадах чинь бөөн хэл ам болдог шүү. Бөөн инфляц болдог шүү гэдэг дээр жаахан болгоомжтой хандаж байсан. Одоо бол тэгэхгүй ээ. Одоо зах зээлийнх нь зарчмаар явуулна. Зах зээлийнх нь зарчмаар.

Одоо зөвхөн дотоод тээврийн тарифаас гадна бид төмөр замын тарифыг. Энэ транзит тээврийн тариф байж байгаа. Бид Хятадын тээвэрлэж байгаа тариф дээр 60 хувь, Оросын тээвэрлэж байгаа тариф дээр 50 хувийн хөнгөлөлт өгч байгаа. Үндсэндээ хоёр дахин илүү хөнгөлөлт үзүүлж байгаа. Олон улсын жишиг тарифаас. Үүнийг ч гэсэн бид нэмэх ёстой. Нэмэх ёстой.

Өөрөөр хэлэх юм бол төмөр замын тээврийн тарифыг бүх чиглэлд нь чөлөөт өрсөлдөөнд шилжүүлнэ. Энэ зах зээлийнх нь зарчмаар явуулна. Ийм бодлого барина.

Энэ хүрээндээ бид бас хуульд оруулж ирсэн заалт бол төмөр замын тарифыг тогтоох аргачлалыг яам батална. Төрийн захиргааны төв байгууллага. Яамны баталсан аргачлалыг мөрдүүлэх, хяналт тавих, зохицуулалт хийх энэ ажлыг төмөр замын агентлаг, төрийн захиргааны байгууллага хэрэгжүүлнэ гээд энэ хуулийн 9 дүгээр бүлгийн 44.2-т



заачихсан байж байгаа. Төмөр замын байгууллага нь төмөр замын тээврийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны байгууллагын зөвшөөрөлгүй тээврийн тарифт өөрчлөлт оруулахыг хориглоно гээд.

Төмөр замын тээврийн байгууллага гэдэг маань нөгөө суурь бүтэц эзэмшигч. Дээрээс нь тээвэрлэгч нар энд орж байгаа. Энэ хүмүүс дураараа тариф тогтоохгүй. Яамны сайдын баталсан аргачлалын дагуу агентлаг хяналтаа тавьж, тарифыг зохицуулна.

Ингэхдээ ганцхан бидний бодлого бол ер нь бас тэгээд нэг талдаа Ч.Хүрэлбаатар сайдын хэлж байгаа асуудлууд байгаа байхэ. Нэг талдаа. Бид хэтэрхий юу гэдэг юм хулгай гэдэг талаас нь харж болохгүй байх. Яах аргагүй үе үеийн Засгийн газрын бодлогод энэ тээврийн тарифыг нэмчих юм бол инфляц өдөөгдөнө гэдэг бодлого л явж ирсэн юм билээ. Гол нь бол. Тэр далим доор нь юу гэдэг юм ханцуй доогуур нь хулгай хийнэ гэдэгтэй адилхан үүнийг далимдуулаад тарифыг хэтэрхий хямд байлгаад зах зээлийн зарчмаар бусдаас шан харамж, авлига авдаг асуудлууд байсан байхыг үгүйсгэхгүй. Байсан байна лээ. Угаасаа. Тийм.

**Ц.Цэрэнпунцаг:** Ч.Хүрэлбаатар гишүүн тодруулж асууя. 1 минут.

**Ч.Хүрэлбаатар:** Төмөр замын асуудал үнэхээр эдийн засгийн хөгжлийг боомилдог, гацаа болчхоод байгаа учраас би энэ дээр санаа зовж яриад байгаа юм.

Дээр нь тэнд хууль бус олон үйлдлүүд явагдаад байна шүү дээ. Хэдүүлээ буруу юмыг л зөв болгох талаас нь ярьж байгаа шүү.

Тэгэхээр С.Бямбацогт сайд хэлчихлээ шүү дээ. Сайд аргачлалыг нь, журмыг нь батлаад тэгээд түүнийх нь дагуу тээвэрлэгч байгууллага буюу тэр суурь бүтцийг эзэмшигч болон тээвэрлэгч компаниуд үнээ тогтооно. Түүнд нь зөвшөөрлийг нь эцэст нь төмөр замын байгууллага өгнө гэж.

Сайд журмын батлах юм. Харин энэ хуульдаа хийгээд өгчихвөл яадаг юм. Өөрөөр хэлбэл, дахиад нэг Х.Баттулга гэдэг хүн очоод Монгол Улсын хөгжлийг 10, 20 жилээр нь хойш нь татвал яах юм бэ. Энэ хүн Зам тээврийн сайд болсноор л Монгол Улсын хөгжил 10 жилээр хойшлоод шийдэгдэж байна шүү дээ.

Тэгэхээр сайд хийхгүйгээр тэр төмөр замын байгууллага нь өөрсдөө үнээ.../минут дуусав/

**Ц.Цэрэнпунцаг:** Энэ дээр тодорхой яриулж байсан юм. Аргачлалаа бид хуульдаа бичиж болох уу? С.Бямбацогт сайд хариулья.

**С.Бямбацогт:** Энэ хуулийн хэлэлцэх эсэхийг нь шийдчихээд бид анхны хэлэлцүүлгийн шатанд Ч.Хүрэлбаатар гишүүний ярьж байгаа асуудлыг оруулж болно.

Ер нь тэр нь зөв байх. Хэн нэгэн сайдын үзэмжээр, хэн нэгэн Засгийн газар гарч ирээд дур дураараа эдийн засагт нөлөөлдөг суурь үнүүдийг савлуулдаг ийм бодлогуудыг хийгээд байж болохгүй байх. Үнэ тогтоох аргачлал, тээврийн тариф тогтоох аргачлалыг хуульдаа хийгээд өгчихдөг. Энэ бол төрийн бодлого байдаг. Хэн нэгэн хувь хүний, хувь сайдын үзэмж биш байдаг. Ийм байдлаар зохицуулаад өгчих нь илүү тогтвортой бодлоготой

болоход хэрэгтэй байх. Ингэж төрийн бодлого болж явах ёстой.

**Ц.Цэрэнпунцаг:** Х.Булгантуяа гишүүн асуулт асууя.

**Х.Булгантуяа:** Энэ хууль өмнө нь нэг орж ирээд тэгээд буцсан билүү. Л.Халтар сайд аа. Дахиж өргөн барьж байгаа билүү. Та буцаж татаж аваад өргөн барьж байгаа. Тийм ээ. Тийм.

Тэгээд би бол ингэж ойлгоод байгаа шүү дээ. Энэ төмөр замын тээврийн асуудал гэдгийг ганцхан “Улаанбаатар төмөр зам” ер нь хийхгүй юм байна. Яваандаа үүнийг хувийн хэвшил ч гэсэн хийдэг болох юм байна. Тэр хууль эрх зүйн орчныг нь ер нь бий болгож байгаа юм байна. Хуучин ганцхан “Улаанбаатар төмөр зам” гэдэг ганцхан тээвэрлэгчээс олон тээвэрлэлт, тээвэрлэгчтэй болох хууль эрх зүйн орчныг нь бий болгож байгаа юм байна гээд.

Тэгээд өмнө нь би шүүмжилж байсан ганц хоёр асуудлууд яг хэвээрээ орж ирээд байх юм. Энэ төмөр замын ажилтны хөдөлмөрийн харилцаа гээд л байгууллагын дотоод журам дээр байхаар юмнуудыг. Дүрэмт хувцастай байна гээд л. Үүнийг “Улаанбаатар төмөр зам” өөрөө дотоод журмаараа шийдэж болдоггүй байсан юм уу.

Хувийн хэвшил. Жишээлбэл, “Эрдэнэс Тавантолгой” гэдэг компани өөрөө тээврийн компанитай боллоо гэхэд дүрэмт хувцастай байх уу, үгүй юу гэдгийг өөрсдөө л мэдэг л дээ.

Ингээд эрүүл мэндийн үзлэгт хамрагдана. Үүнийг хөдөлмөрийнхөө гэрээгээр л зохион байгуулчихаж болох байх.

Тэгснээ ахиад дээрээс нэмээд 20-иос 25 жил ажилласан бол тэтгэвэрт гарахдаа 10-аас доошгүй сарын дундаж цалинтай тэнцэх хэмжээний нэг удаагийн буцалтгүй тусламж олгоно. Энэ хувийн хэвшил байвал, эсхүл “Улаанбаатар төмөр зам” өөрсдөө үүнийг ашигтай ажилладаг ч байдаг юм уу ийм байвал дүрэм журмаар шийдчихэж болох байх.

Ер нь энэ салбарын хуулиуд дээр халамжийн асуудлуудыг ч байдаг юм уу, цалин хангамжийн асуудлуудыг ингэж тус тусад нь оруулж ирэхээс бид аль болохоор татгалзъя гэж яриад байгаа шүү дээ. Тийм ээ. Тэгэхгүй бол ингээд салбарууд маань дандаа ялгаатай. Төр нэг нэг үйлчилгээгээ үзүүлдэг хүмүүсийг илүү их дэмжээд, нэг хэсгийг нь дэмжихгүй байгаа ч юм шиг харагдах гээд байгаа байхгүй юу.

Одоо яг ингэх юм бол жишээлбэл нисэхийн салбар ороод л ирэх байх. Араас нь. Ингээд бусад нь бүгдээрээ ар араасаа төрийн өмчит компаниуд энэ тэр гээд ороод ирэхээр бид бүгдээрэнг нь яах юм бэ?

Ингээд л буцалтгүй тэтгэмж олгох энэ тэр гээд л ороод ирэх юм. Тэгээд заавал салбарын хууль дээр орж ирэх шаардлага байгаа юм уу? Нэгдүгээрт.

Хоёрдугаарт, түрүүн Ч.Хүрэлбаатар сайд хэлж байна. “Улаанбаатар төмөр зам”-ыг Засгийн газрын зээл аваад техник, тоног төхөөрөмжийн шинэчлэлийн асуудлыг шийдээч ээ гэж өмнө нь нэлээн их шахаж байсан юм. Бид “Улаанбаатар төмөр зам” гэдэг компанийг аль болохоор өөрсдөө санхүүгийн хувьд сахилга баттай байгаад зээл аваад явдаг. Тэгээд ашигтай

орлоготой ажилладаг ийм байгаасай гэж хүсээд байгаа юм.

Тэгээд яах вэ, төр, засгаас үүрэг даалгавар өгөөд Та бүхэн ингэж ажил. Аль болохоор үнэ, тарифаа бага байлга гэдгийг бас ойлгож байна. Нөгөө талаараа энэ зарлагаа бууруулах дээр Та бүхэн маань өнгөрсөн хугацаанд ер нь юу хийсэн юм бэ. Нэг л аймаар том бүтэцтэй ийм байгууллага болоод байна гээд. Нэгдүгээрт.

Хоёрдугаарт, дээрээс нь нэмээд энэ дээгүүр чинь тээвэрлэж байгаа уул уурхайн бүтээгдэхүүнүүд гээд зөндөө их байгаа болохоор энэ нь нэг талаасаа шууд бус дотаци болчихдог. Яахаараа татвар төлөгч бидний мөнгөөр зээл аваад уул уурхайн компанийн бараа, бүтээгдэхүүнийг хөнгөлөлттэй үнээр тээвэрлэхэд дэмжлэг үзүүлээд явж байдаг юм бэ.

Дээрээс нь энэ дээр тээвэрлэлт хийж байгаа компаниуд нь дандаа янз янзын шугамаар тээвэр хийх эрхээ олж авдаг гээд байгаа юм.

Тэгэхээр бид улс төрийн ч байдаг юм уу, лоббитой хэсэг бүлэг хүмүүсийн бараа, бүтээгдэхүүнийг тээвэрлэх дээр нөгөө бодлоороо улсын төсвөөс ч байдаг юм уу, дотацитайгаар хийгээд байна гэдэг ийм асуудал үүсээд байгаа юм.

Үнэнийг хэлэхэд иргэд бидний эм тариа, нэн шаардлагатай хүнс, бараа бүтээгдэхүүн төмөр замаар яг орж ирж байна уу, үгүй юу гэдэг бол бас асуудалтай хэвээрээ байгаа шүү дээ.

Тэгэхээр үүнийг Та бүхэн маань ер нь өнгөрсөн хугацаанд, энэ өнгөрсөн 5 жилийн хугацаанд гэдэг юм уу “Улаанбаатар төмөр зам” энэ зардал

мөнгөө бууруулах тал дээр ер нь жоохон ажиллаж болоогүй юм уу.

Тэгээд энэ хөдөлмөрийн харилцаа гээд энэ асуудлуудаа жоохон либералчилж болоогүй юм уу гэдэг ийм хэдэн асуултуудыг асуух гэсэн юм.

**Ц.Цэрэнпунцаг:** Х.Булгантуяа гишүүн үндсэндээ нэг хоёр асуултууд нь. Эхнийх нь яг энэ хууль дээрээ орсон юм. Хоёр дахь асуулт нь “Улаанбаатар төмөр зам”-аас асуусан асуулт шиг байна. Тийм үү. С.Бямбацогт сайд эхлээд хариулчихъя.

**С.Бямбацогт:** Тэгэхээр хоёр дахь асуултаас нь эхлээд хариулчихъя.

Ер нь “Улаанбаатар төмөр зам” бол бүгд мэднэ. Хоёр улсын хамтарсан Монгол Улсын хамгийн олон ажил олгогч. Тийм үү. 16 мянган хүн ажилладаг. Социализмын үеэс хойш тогтвортой, тасралтгүй үйл ажиллагаа явуулж байгаа ийм хамгийн том ажил олгогч байгууллага. Энэ утгаараа монополь онцгой бүрэн эрхтэй гэдэг юм уу, давуу эрхтэй гэдэг юм уу ийм байгууллага гэдэг утгаараа вант улс. Хэтэрхий хаалттай ийм явж ирсэн.

Улаанбаатар нөгөө төмөр замын вант улс гэж ярьдаг байсан шүү дээ. Бүгд мэдэж байгаа. Бүхий л сургууль, цэцэрлэг, эмнэлэг. Одоо юу гэдэг юм. Соёлын төв. Тэгээд л дагалдах бүх л юмнуудаа бүгдийг нь аваад явдаг. Ерөөсөө Монгол Улсын төрөөс, Засгийн газраас, Монгол Улсын нутаг дэвсгэрт явж байгаа бизнесээс үл хамааралтай бүгдийг өөрсдөө бодлогоороо зохицуулдаг ийм л байгууллага байсан.

Сүүлийн жилүүдэд олон төмөр зам, олон суурь бүтэц, олон тээвэрлэгч

гарч ирсэнтэй холбоотойгоор энэ байгууллага маань хэтэрхий монополь, бусдадаа шахалт дарамт үзүүлэх ийм асуудлууд бас үүсэж байгаа.

Тэгээд үүнтэй холбоотойгоор энэ төмөр замын тухай хуулийг өөрчилье. Шинэчилж найруулъя. Энэ төмөр замыг либерал болгоё, зах зээлийнхээ харилцаанд шилжүүлбье, өрсөлдөөн бий болгоё, хэн нэгнийг давамгайл байдалтай байлгахыг больё гэдэг агуулгаар энэ хуулийн шинэчилсэн найруулга орж ирсэн.

2020 онд өргөн баригдсан. Хоёр жил гаруй Эдийн засгийн байнгын хороон манай Ж.Бат-Эрдэнэ гишүүн ахлаад ажилласан. Ингээд нэлээд олон санал гараад энэ олон саналаар санал хураах юм бол бас нэлээн ажил болох юм байна гээд татаж аваад энэ саналуудыг суулгаад оруулж ирж байгаа.

Ингэхдээ урьд нь байсан хуульд орж ирсэн нийгмийн баталгааны асуудал. Төмөр зам өөрөө бас онцлогтой байгууллага.

Энэ бол иргэний нисэхийн салбар, төмөр зам хоёр бол үнэхээр онцлогтой. Бүгд мэднэ. Тэнд нэг л аюулгүй ажиллагаа зөрчигдөх юм бол, нэг л хувь хүн хариуцлага алдах юм бол тэнд олон хүний амь нас, эрүүл мэнд юугаар ч нөхөж төлшгүй маш том эд хөрөнгийн хохирол учирч байдаг. Ийм онцлогтой байгууллага учраас энд илүү онцгой дэглэм нөхцөл шаарддаг.

Одоо төрийн захиргааны албан хаагч, төрийн үйлчилгээний албан хаагч, төрийн тусгай албан хаагч гээд бид чинь бас нэг яг төрд ажиллаж байгаа албан хаагч нараа ангилж онцлогоос нь ажил үүргийнх нь чиг үүргийг нь онцолж

ангилдаг шүү дээ. Түүнтэй адилхан энэ бизнес эрхэлж байгаа төрийн болон хувийн өмчит аж ахуй нэгжүүд, үйлчилгээнүүд, бизнесийн харилцааны дундаас энэ төмөр зам бол бас онцгой ач холбогдолтой юм. Энд ажиллаж байгаа хүмүүс нь халуунд халж байдаг, хүйтэнд хөрч байдаг. Өдөр тутам хийж байгаа ажил нь аюулгүй ажиллагаа, ард иргэдийн амь нас, эрүүл мэндтэй холбоотой асуудал явагдаж байдаг учраас энэ чиглэлээр нийгмийн асуудлыг анхаарсан энэ салбарт үйл ажиллагааг тогтвортой явуулах үүднээс тэр нийгмийн баталгааны асуудал, тэр хувцас формын асуудал, мөн бас тэр тэтгэвэртээ гарах урамшууллын асуудал бас орж ирсэн байгаа гэдгийг хэлье. Үүнийг зөв ойлгоосой гэдгийг Х.Булгантуяа гишүүнээс хүсье.

Зардал бууруулах тал дээр бас тийм байгаа. Бид сая “Улаанбаатар төмөр зам” дээр шалгалт оруулсан. Оруулчих. Одоо ажиллаж байна. Яагаад 16 мянга. 1100 километр төмөр зам дээр 30 сая тонн ачаа тээвэрлэхэд 16 мянган хүн ажиллах шаардлагатай юм уу, шаардлагагүй юм уу.

“Болдтөмөр Ерөө голын төмөр зам” хувийн хэвшлийн төмөр зам байж байна. Хэдэн хүн ажиллаж байна. “Монголын төмөр зам” хэдэн километр төмөр замд ачаа бараа тээвэрлэх билээ. Тэнд хэдэн хүн ажиллаж байна. Олон улсын жишиг ямар байдаг юм байна. Үүнийг харьцуулж нэлээн томхон судалгаа хийж байж “Улаанбаатар төмөр зам”-ын бүтцийн өөрчлөлтийн асуудлыг ярина. “Улаанбаатар төмөр зам”-д би сайд болж очоод эхний үүрэг бол зардлаа бууруул, орлогоо нэмэгдүүл. Зардал чинь хэтэрхий нүсэр байна. Энэ зардлаа бууруулах тал дээр тодорхой ажлууд хийж хэрэгжүүл, орлого нэмэгдүүлэх

асуудлыг оруулж ир гэсэн үүрэг өгсөн. Энэ үүрэг маань тодорхой хэмжээнд хэрэгжиж байх гэж найдаж байгаа.

Дээрээс нь Зам, тээврийн хөгжлийн яамнаас тодорхой шалгалт оруулсан. Энэ чиглэл рүү бас илүү тулж, илүү нухацтай ажил гэсэн чиглэлийг өгсөн байгаа.

“Улаанбаатар төмөр зам” нэмж хариулах юм уу? Хариулт байна уу? Манайхан. Л.Булганхүү нэмээд хариулчих.

**Ц.Цэрэнпунцаг:** Ажлын хэсгийн 2 номерын микрофоныг нээе.

**Л.Булганхүү:** С.Бямбацог сайдын хариулт дээр нэмээд хариулъя.

Төмөр замын байгууллага өөрөө онцлогтой гэдгийг нь хэлсэн. Энэ бол газар зүйн байршлын хувьд ч гэсэн говь, хээр газар. Дээр нь алсагдмал газар байршиж байдаг. Энэ төмөр замчид.

Бид 24 цагийн турш тасралтгүй хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангаж ажилладаг ийм ажилчид байгаа юм.

Эд нарын нийгмийн асуудал маш хүндрэлтэй байдаг. Өөрөөр хэлэх юм бол хээр ажиллаж байгаа, хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангаж байгаа улсуудын цалин хөлснөөс авхуулаад нийгмийн баталгааг нь бид хуулиар зохицуулж өгөхөөс өөр гарц байхгүй.

Өмнө нь хууль дээр тасралтгүй ажиллаж байгаа улсуудад энэ тэтгэмжийг олгодог байсан бол бид одоо энэ дээр тасралтгүй биш, одоо 20-иос 25 жил ажилласан хүмүүст тэтгэмжийг нь олгоё гэдэг ийм заалтуудыг тусгаж өгсөн байгаа.

Дүрэмт хувцсын хувьд энэ байгууллагын соёл. Энэ бол олон жил дагаж ирсэн ийм соёлууд байгаа. Төмөр замын байгууллагууд нэг ижил тийм төмөр замын хувцастай байдаг юм.

Тэгээд төмөр замын мэргэжилтэй ажилтныг мэргэжлийн зэрэг дээшлүүлж, мэргэшүүлэх асуудал маш хурцаар тавигдаж байгаа. Сүүлийн үед төмөр замын бүтээн байгуулалттай холбоотой манай төмөр замын зөвлөх болон мэргэжлийн инженерүүдийн сургалт энэ дээр байхгүй болсноос холбоотойгоор бүтээн байгуулалтад төмөр замын инженерүүд оролцож чадахаа байсан. Тийм учраас үүнийг хуульдаа тусгаж өгч байгаад эндээ сургалтын асуудлыг оруулж өгч байгаа юм.

Бас нэг онцлог нь энэ төмөр замын машинистуудыг төрийн байгууллага бэлтгэх ийм заалт энэ хууль дээр шинээр орж ирсэн. Өөрөөр хэлэх юм бол төмөр замын суурь бүтэц дээгүүр бүх бусад тээвэрлэгч буюу эзэмшигч нар чөлөөтэй нэвтрэх боломжийг нь хангаж өгөхөөр ийм зохицуулалтыг оруулж өгсөн байгаа. Баярлалаа.

**Ц.Цэрэнпунцаг:** Х.Булгантуяа гишүүн нэмж асууя.

**Х.Булгантуяа:** Хэдүүлээ “Улаанбаатар төмөр зам”-ын тухай хуулийг батлаагүй шүү дээ. Тийм ээ.

Энэ чинь Төмөр замын тээврийн тухай хууль гээд та бүхэн маань энэ дээр. Хувийн хэвшил ч гэсэн ажиллах боломж бололцоог нь бид энэ хуулиар нээж өгөх гээд байгаа шүү дээ.

Тэгэхээр би тухайн байгууллага нь өөрсдөө дүрэм журмаараа, ашиг

орлогоороо энэ асуудлуудаа шийдэж болдоггүй юм уу. Манай бусад хуулиуд дээр нэг их ингээд л хувцастай байна, дүрэмтэй байна, ингэж халамж өгнө гээд л. Үнэнийг хэлэхэд яах вэ, салбар болгон онцлог. Онцгой байдал ч онцлог. Хүний хүүхдүүдийн эрүүл мэнд боловсролын төлөө ажиллаж байгаа эмч, багш нар ч онцлог. Тэгээд ингээд онцлог болохоороо манайх бол тусгай юу эдлэх ёстой юм гээд ингээд байхаар төр өөрөө их хэцүү байдалд орох гээд байна л даа. Тэгээд та бүхэн яг л нөгөө “Улаанбаатар төмөр зам”-д зориулсан Төмөр замын тээврийн тухай хуулийг нэгдүгээрт оруулж ирээд байх юм.

Хоёрдугаарт, манай хотын иргэдээс нэг ийм асуулт асуугаад байгаа юм. Энэ Улаанбаатарын дундуур явж байгаа төмөр замын эргэн тойрны газар чинь та бүхний төмөр замын зурвас газар гэх юм уу, төмөр замын тусгай бүс гэх юм уу, хамгаалалтын бүс гэх юм уу энд хамардаг баймаар юм шиг байх юм. Гэтэл үүнийг чинь эргэн тойронд нь дүүрэн орон сууцын хороолол, ямар бассейн гэнэ үү, одоо ийм худалдааны төвүүд баригдаад байх юм. Энэ бүх газрууд та бүхэн энэ яг ном журмынхаа дагуу олгогдсон юм уу? Үүнийг хэн хаанаас олгоод байдаг юм бэ? Төмөр замаас олгодог юм уу, нийслэлээс олгоод байдаг юм уу?

Та бүгдийн хамгийн сүүлийн судалгаагаар Улаанбаатарын төмөр замын дагуу хэчнээн газруудыг ингэж хууль дүрэм зөрчиж олгосон байдаг юм бэ? Энэ дээр ямар арга хэмжээ авсан юм бэ гээд. Ялангуяа манай Баянзүрх дүүрэгт ийм газрууд маш их байдаг. Тэгээд тэрийг бас би иргэдийнхээ зүгээс тусгайлан асуух гэсэн юм. Нэгдүгээрт.

Хоёрдугаарт, нэгэнт хэрвээ ингээд та бүхэн эндээсээ ашиг орлого олж байгаа юм бол энэ төмөр замын эргэн тойронд, ялангуяа энэ сууршлын бүсийн эргэн тойронд дуу чимээнээс хамгаалсан хананууд байдаг. Тэр хаалтууд. Тэрийг байгуулж болдоггүй юм уу. Эргэн тойронд нь хөгшин настай, жижиг хүүхдээс авхуулаад л бид бүгдээрээ эргэн тойронд нь амьдраад. Ашгийн нэг хэсэг нөгөө компани нь аваад тэгээд эргэн тойрныхоо дуу чимээ, хүндрэл бэрхшээлийг нь болохоороо оршин сууж байгаа иргэд нь байгаад байдаг.

Дээрээс нь нэмээд тасралтгүй нэмж хорооллууд бариад байдаг. Газрыг нь олгоод байдаг. Тэнд нь сургууль барья гэвэл газар өгөхгүй байх. Аягүй бол энэ чинь тусгай бүс гээд. Тэгснээ ямар нэгэн байдлаар орон сууц барих болохоор газрыг нь олгочихсон байдаг. Худалдааны төв барих болохоор газрыг нь олгочихсон байдаг.

Тэгээд үүнийг та бүхэн яаж зохицуулсан юм бэ? Би зүгээр энэ ийм ерөнхий хуулиуд бол аягүй ерөнхий байх ёстой.

Дээрээс нь нэмээд хувийн хэвшлийг маш их дэмжсэн ерөнхий зохицуулалтын хууль байх ёстой гэж бодоод байгаа юм л даа. Тэгээд дүрэмт хувцас, тэр халамж хамгааллыг бол тухайн компани нь дотоод журмаараа ашиг орлогоороо. Шаардлагатай бол 10 сараас илүүг ч олгож болох байх. Том компани өөрсдөө ашигтай ажиллаад энэ хүн манайд чухал үүрэг гүйцэтгэсэн гэвэл түүнээс илүү би олгохыг ерөөсөө нэг хориглох ёстой гэж хэлээгүй байхгүй юу. Гол нь бид “Улаанбаатар төмөр зам”-ын дүрмийг Эдийн засгийн байнгын хороо батлаагүй шүү л гэж хэлж байгаа юм.

**Ц.Цэрэнпунцаг:** С.Бямбацогт сайд нэмж хариулья.

**С.Бямбацогт:** Төмөр замын салбар өөрөө бас жоохон онцлогтой гээд түрүүн бас хэлсэн. Тийм ээ.

Онцлогтой гэдэгт нь эхнээс нь тодорхой зорилготойгоор боловсон хүчин бэлддэг. Тэр боловсон хүчний сэлгэн ажиллах, шилжин ажиллах, өөр газар луу очоод ажиллах ийм бололцоо боломж байхгүй. Тэгээд л насаараа л энэ төмөр замаа дагаад л энэдээ л ажиллаж байдаг. Тэгээд ажиллаж байгаа ажил нь өөрөө бас өдөр шөнөгүй 24 цагаар. Тэгээд дандаа одоо юу гэдэг юм, өртөө зөрлөг гээд та бүхэн мэдэх байх. Тийм үү. Хөдөө хээр ийм хүнд нөхцөлд онцлогтой салбарт аягүй явцуу. Гараад хөрвөөд ажиллачихья гэхээр хөрвөх бололцоогүй, хөрвөх чадваргүй.

Ийм учраас л энэ салбарыг бас нэг тогтвортой боловсон хүчнээр тасралтгүй найдвартай зорчигч болон тээврийн үйл ажиллагааг хангах ийм чухал салбар учраас бид илүү анхаарч байгаа.

Сая би хэллээ шүү дээ. 13 дахь сарын урамшуулал жоохон буурахад л энэ салбар дээр маш том доголдол доржилт үүсэж байна. Өнөөдөр хүртэл Үйлдвэрчний эвлэлийнхэн, Төмөр замчдын үйлдвэрчний эвлэлийнхэн шаардлага тавиад сууж байна. Ийм эмзэг салбар юм. Ийм чухал стратегийн ач холбогдолтой юм. Тийм учраас л энэ заалт орж ирж байгаа юм.

Гэхдээ урдах 2007 онд батлагдсан, одоо хүчин төгөлдөр хуульд байсан 18 заалт энэ дээр 7-хон заалт болж нийгмийн баталгааны асуудал нь бас багасаж байгаа. Өөрөөр хэлэх юм бол өмнөх хуулиасаа энэ нийгмийн

баталгааны асуудал өшөө хумиад хязгаарлаж бас орж ирж байгаа.

Нэмээд тэр газартай холбоотой асуудлыг Л.Халтар сайд хариулах юм уу, хэн хариулах юм.

**Ц.Цэрэнпунцаг:** Ажлын хэсгийн 3 номер нэмж хариулья.

**Л.Халтар:** Х.Булгантуяа гишүүний асуултад хариулья.

Энэ эмнэлгийн үзлэгийн юм нэг их яригдсангүй. Бид нарын хууль бол төр, хувийн хэвшлийн аль ч компанид бүрэн ижил тэгш үйлчлэх ёстой. Энэ хууль батлагдсанаар.

Тэгэхээр ялангуяа хувийн хэвшлийн компаниуд зардлаа жоохон танах гээд. Нөгөө эмнэлгийн үзлэгт оруулдаг зүйлийг нь хойш тавьдаг зүйлүүд нь зарим аж ахуйн нэгжүүд дээр харагддаг юм. Тийм учраас үүнийг нь хуульчлаад өгчихье гэж байгаа юм. Төрийн ч бай, хувийн ч бай бүгд ажилчдынхаа эрх ашгийг эрүүл мэндийг тооцож энэ үзлэгт хамруулж бай. Ялангуяа хөдөлгөөнтэй холбоотой бол жил болгон орох ёстой. Үүнийг хуульчилж өгөхгүй бол болохгүй байна.

Хоёрдугаарх нь, 25, 20 жилд энэ 10 сарын тэтгэмж гээд. Тэгээд өмнөх хууль дээр бол “тасралтгүй” гэж байсан юм. Өөрөөр хэлбэл та өнөөдөр “Улаанбаатар төмөр зам”-ын ажилтан байвал тасралтгүй л 20 жил ажиллачихсан, 25 жил ажиллаж байж үүнийг авна. Тэр хүн өөр хаана ч очих бололцоо алга.

Гэтэл өнөөдөр төрийн өмчтэй хувийн хэвшлийн төмөр замууд гараад ирлээ. Ах төмөр замын хувьд одоо

“Улаанбаатар төмөр зам”-д ажиллаж байгаа инженер, техникийн ажилтнууд, бусад туршлагатай ажилтнууд шилжээд ажиллаж болно. Тэр компаниудаа бид бас бодож байгаа юм.

Тийм учраас “гасралтгүй” гэдэг үгийг нь авч хаяад та төмөр замын салбарт, жишээлбэл 20, 25 жил ажиллачихсан бол тэтгэвэрт гарахдаа иймийг ав. Тэр нь хувийн хэвшлийг ч бай, төрийн өмчтэй компани ч бай олго л гэж хуульчилж өгч байгаа юм.

Газрын хувьд Улаанбаатарт яг ийм болсон. Яг энүүхэндээ гэхэд 2005 оноос энэ асуудал үүссэн. Энэ газрыг нийслэл тухайн үедээ дүүргүүд өгч байсан. Өгчихсөн.

Одоо “Улаанбаатар төмөр зам” бол энэ ихэвчлэн “Улаанбаатар төмөр зам”-д хамаарагдаж байна. “Улаанбаатар төмөр зам”-ынхан нэлээдгүй газруудаа шүүхэд өгчихсөн. Заргалдаад хэрэг үүсгээд явж байгаа юм билээ.

Тэр нөгөө дуу чимээ багасгадаг гэдэг бол Х.Булгантуяа гишүүн яг зөв асуудал тавьж байна. Олон газруудаас ялангуяа төмөр замын дагуу баригдсан энэ хорооллуудаас байнга тийм юм ирдэг юм. Ялангуяа шөнийн цагт. Яагаад гэхээр шөнө сэлгээ хийж байгаад Толгойт өртөө, Улаанбаатар, Амгалан гэсэн 3 өртөөн дээр сэлгээ хийх үед дуут дохио өгдөг. Дуут дохио өгч байгаа үед яг шууд нөгөө иргэд чинь шөнө нойрон дунд нь л сигнал дуугарна даа. Ингээд л асуудал үүсдэг.

Тийм учраас энэ дээр уг нь анхнаасаа нийслэл, дүүрэг ч бай зөвшөөрөл өгөхдөө энэ барилгыг барих гэж байгаа бол та нар энэ дээр дуу намсагч ханыг нь хий гэдэг л шаардлага өгөх байсан байна лээ. Одоо цаашдаа

нийслэлтэйгээ хамтарч байгаад “Улаанбаатар төмөр зам” санхүүгийн бололцооны түвшинд хүрээд ирэхээрээ үүнийг нь Улаанбаатар хотын дундуур явж байгаа замынхаа дагуу барих шаардлагатай.

Уг нь энэ чинь 50 метрийн зурвастай байж байгаа шүү дээ. Тэгээд тэр нь 1949 оныхоо хэлэлцээрээр “Улаанбаатар төмөр зам”-ын эзэмшилд байх ёстой. Харин Улаанбаатараас бусад Амгалангаас цаашаагаа хойшоо Ногоон толгойгоос хойшоогоо Сүхбаатар, Амгалангаас урагшаагаа Замын-Үүд хүртэл болон Баянтөмөр тасгийнхаа бүх газруудыг “Улаанбаатар төмөр зам” бол өнгөрсөн онуудад кадастрын зургийг нь хийлгээд баталгаажуулаад авсан.

Улаанбаатарт нэг ийм замбараагүй зүйл үүссэн. Үүнийг засах ганц арга бол нийслэлтэй “Улаанбаатар төмөр зам” хамтарсан хөрөнгө гаргаж байгаад энэ зүйлүүдийг нь бариад өгөх шаардлагатай гэж. Тийм.

**Ц.Цэрэнпунцаг:** Д.Бат-Эрдэнэ гишүүн асуултаа асууя.

**Д.Бат-Эрдэнэ:** Та бүгдийн өдрийн амар амгаланг айлтгая.

Тэгэхээр энэ хууль бол маш чухал хууль. Маш чухал хууль. Энэ дээр Эдийн засгийн байнгын хороо, Их Хурлын гишүүд онцгой анхаарч ажиллах хэрэгтэй. Яг Монголын өнөөгийн энэ шилжилтийн эдийн засгийн үед энэ төмөр замын тээврийн асуудал бол маш чухал юм.

Тэгэхээр бид 74 жилийн өмнө зурагдсан 1949 оны гэрээгээр “Улаанбаатар төмөр зам” маань өнөөдөр



бүх л үйл ажиллагаагаа эрх зүйн хүрээнд зохицуулдаг байх.

Тэгэхээр энэ дээр цаашдаа ямар өөрчлөлтүүд байх шаардлагатай байгаа юм. Энэ дээр ер нь цаашдаа энэ нь төмөр замын тээврийн хөгжлийн асуудлыг хэрхэн саад хохирол болж байгаа юм. Энэ дээр ямар яриа хөөрөө байдаг вэ гэж байгаа.

Монгол Улсад одоо яах вэ, бид тулгамдсан асуудал болоод л яриад байх шиг байна. Цаашдаа энэ маршрут тэр хөндлөн, босоо олон маршрутууд яригддаг. Энэ олон маршрутуудыг бид зөв хийж байж нөгөө дэд бүтцийг нь сайн тавих юм бол хотын газар үнэтэй болно гэдэг шиг бид Монгол Улсын хэмжээнд ингэж төмөр замынхаа хэлхээ, маршрутуудыг зөв хийх юм бол Монгол Улсын хэмжээнд нөгөө тулгамдаад байдаг утаа, төвлөрөл, бүхий л асуудлууд, орон нутгийн өөрөө удирдах ёсны асуудлууд, мөн хөдөө орон нутагт байгаа тэр уул уурхайн баялгууд үнэд орох гээд Монгол Улсын яг л шилжилтийн үеийн эдийн засагт маш хэрэгтэй асуудлуудыг холболт хийж өгөх, үнэд оруулах асуудал байгаа юм.

Тэгэхээр Америкт чинь өнгөрсөн зууны дунд үед бол бүгдээрээ л гадна дотнын хөрөнгө оруулагчид л энэ төмөр замд л хөрөнгө оруулалтад онцгой анхаарч байсан энэ цаг үед байдаг.

Тэгэхээр энэ дээр бид гадна дотнын хөрөнгө оруулалтуудыг татах асуудал. Зөвхөн дотоодын хөрөнгө оруулалт ч биш. “Дойче банн” /Deutsche Bahn/ гээд л бид нэлээн ярьдаг байсан. Энэ асуудлуудыг өнөөдөр одоо тэр Гашуунсухайт-Ганц модын холболт дээр хүртэл бид цаашдаа хэрхэн яаж анхаарч

байна. Үүнийгээ энэ тал дээр бас нэг хэлнэ үү.

Тэгээд эдийн засгийн тооцоо, хөгжлийн асуудлууд дээр энэ хууль маань ямархуу ингэж. Нэг хүн бүхний, гадна дотнын нэг хөрөнгө оруулах гэсэн эрмэлзлийг төрүүлсэн ямар зүйлүүд энэ хууль дээр байна вэ? Хэзээ Монгол Улс цахилгаан төмөр замтай болох юм? Бид гадагшаа гарангуутаа нэг под гээд дээшээ холбогдоод л цахилгаан юманд суугаад баярлаад явдаг. Тэгээд хэзээ энэ цахилгаан төмөр замд холбогдох бидний ойрын зорилго юу байгаа юм? Хэзээ байгаа юм? Хурдны галт тэргэнд хэзээ суумаар байгаа юм? Бид урд хөршийнхөн тэдэн метрийн хурдтай галт тэргэнд суугаад байна гэж гайхаад байдаг. Тэгсэн мөртлөө тэнд гарч байгаа баялаг, тэдний олж байгаа уул уурхайн баялгийг нь бид түүхийгээр нь гаргаж өгөөд байдаг.

Тэгэхээр уул уурхайн баялгуудаа анхан шатны боловсруулалт хийх, гүн боловсруулалт хийхэд энэ улс орнуудынхаа ийм тархуу байршсан ийм том нутагт манай төмөр замын тээвэр, төмөр замын хэлгээ сүлжээ маш чухал байгаа юм.

Тэгэхээр энэ асуудлууд дээр бид нэг урагшаа харсан. Өнөөдрийг өнгөрөөсөн биш нэг урагшаа харсан асуудлууд дээрээ анхаараач ээ. Гаднын хөрөнгө оруулагчид ийм их баялагтай, дөнгөж хөгжиж байгаа, улс төрийн тогтворгүй байдал цаашдаа арилна. Энд хөрөнгө оруулах боломжууд, цаашдаа сонирхлууд өчнөөн бий болно. Энэ дээр нь анхаарсан, чиглэсэн ажлуудыг нэлээн их хийх хэрэгтэй юм уу. Энэ дээр чиглэсэн судалгааны байгууллагууд, эдийн засгийн тооцоо хийдэг, хөгжлийн чиглэлээр хийдэг тийм бүтцүүд байдаг юм уу? Ер нь одоо энэ төмөр замын

байгууллагууд маань. Төмөр замын тээвэр маань хэзээ хурдны галт тэрэгтэй болох юм? Хэзээ цахилгаантай болох юм хэдүүлээ. Хэзээ энэ маршрутууд маань яах юм.

Тэгэхээр ийм юмнуудыг хийгээд ийм хөрөнгө нийт том санхүүжилтийг хийх юм бол Монгол Улсад зайлшгүй маш чухал байгаа гэдгийг цөмөөрөө л ойлгоод байгаа.

Тийм учраас та нар маань зоригтойгоор ийм том санхүүжилт хэрэгтэй байна. Энэ асуудлуудыг хийх юм бол бид энэ нөгөө шаардлагадаа дутагдаад байгаа, очерлоод байгаа янз янзын хээл хахууль ороод байгаа тээврүүдийг нь ингэж зохицуулах юм байна. Энэ баруун бүс нутаг, зүүн бүс нутаг, хойд бүс нутаг, энэ бүх бүс нутгуудыг ингэж хөгжүүлэхэд ийм санхүүжилт хэрэгтэй байна гээд гадна дотнын хөрөнгө оруулагчдаа ил тавих, гаргаж тавих, дуудах.../минут дуусав/

**Ц.Цэрэнпунцаг:** С.Бямбацогт сайд хариулъя.

**С.Бямбацогт:** Тийм. Д.Бат-Эрдэнэ гишүүн маш чухал асуудал хөндөж байгаа юм.

Төмөр замын салбар манайд үндсэндээ 1949 оны хэлэлцээрээр Монгол Улсад байгуулагдсан “Улаанбаатар төмөр зам” гэж ганцхан компанитай. Тэгээд л тэр ганц компани л Орос, Монголын хамтарсан хоёр улсын Засгийн газар хоорондоо ярьж байгаад даргыг нь томилчихдог. Тэр нь тэгээд л нэг тусдаа нэг вант улс. Хаалттай явж ирсэн.

Яг үүнийгээ дагаад үндсэндээ ингээд дэлгээд сөхөөд үзсэн чинь бидэнд өнөөдөр энэ төмөр замын талаар 2010 онд

баталсан бодлого байдаг юм. Улсын Их Хурал дээр. Төрөөс төмөр замын талаар баримтлах бодлого гээд. Энэ бодлого дээр царигийн асуудал жоохон хөндсөн. Ийшээ тийшээ нь хэдэн чиглэлд төмөр зам байж болох юм гээд. Үндсэндээ уурхай дагасан.

Ингээд өгсөнөөс биш өөр юу гэдэг юм орчин үеийн шаардлагад нийцүүлэх, хөгжил дэвшил, инновац, технологийн дэвшилтэт технологи оруулж ирэх гэдэг тал дээр тийм судалгаа, шинжилгээ хийдэг. Энэ нь үр ашигтай юм байна. Энэ үр ашиггүй юм байна. Энэ нь зөв юм байна. Тэр нь буруу юм байна. Хурдан цахилгаан галт тэрэгтэй, хурдан нүүрс түлшнээс салъя, холдъё гэдэг тийм бодлого, хийж байсан түүх ерөөсөө байхгүй юм билээ. Бүр юу ч байхгүй. Үнэхээр харамсалтай. Би гайхдаг юм. Үе үеийн энэ салбар авч явж байсан хүмүүс юу бодож явсан юм бол гэж. Үнэхээр энэ дээр юу ч байхгүй.

Ер нь Монголчуудыг ерөөсөө “Улаанбаатар төмөр зам” л нэг жоохон төмөр зам барих байх. Бусад нь л барьж чадахгүй гэдэг ойлголттой бид сүүлийн 70 жил явсан байх.

Харин тэгээд 2017, 2018 оноос хойш бид оролдоод бас богино хугацаанд Зүүнбаян-Тавантолгой төмөр зам, Гашуунсухатын төмөр зам, тэгээд Ханги-Мандалын төмөр зам гээд. Ялангуяа Ханги-Мандалын төмөр замыг хувийн хэвшлийн хийгээд ингээд чадах. Монголчууд төмөр зам барьж чадах юм байна. Хурдан хугацаанд барьж чадах юм байна гэдгийг дотооддоо ч өөрсдөө итгэлтэй боллоо. Гадаадад ч гэсэн Монголчууд чадах юм гэдгийг ойлгодог, хүлээн зөвшөөрлөө. Энэ бол бидний нэг том давуу тал.

Одоо энэ дээрээ түшиглээд, тулгуурлаад дараагийн төмөр замуудыг барьж байгуулах. Ингэхдээ гадна, дотнын хөрөнгө оруулалт, тэр орчин үеийн шилдэг техник, технологи нэвтрүүлэх ажлыг зэрэгцүүлж явах ёстой юм байна лээ.

Тэгээд энэ хуулийн 20 дугаар зүйл дээр төмөр замын сүлжээ гээд байгаа. Энэ дээр тээвэрлэлтийн төлөвлөлт, зохицуулалтын нэгдмэл системтэй харилцан холбогдсон төмөр замын суурь бүтцүүдийг төмөр замын сүлжээ гэнэ.

Төмөр замын суурь бүтцийг холбоход дараах шаардлагууд тавигдана гээд үндсэндээ ярьж байгаа эдийн засгийн ач холбогдол, нийгмийн ач холбогдол, газар зүйн байршил. Тийм ээ. Галт тэргийн хөдөлгөөн зохицуулалт, нэгдмэл, төвлөрсөн байх гэх мэт. Зорчигчийн урсгал, зах зээлийн багтаамж гээд энэ бүх юмнуудыг ингэж судалж байж ашигт малтмалын ордын газрын байршил нөөц, түүнтэй холбоотой. Мөн олон улсын болон хил орчмын бүс нутгийн хамтын ажиллагааны хэтийн төлөв, аялал жуулчлалыг хөгжүүлэх бололцоо боломж гэх мэт ийм асуудлуудыг бүгдийг нь судалж байж төмөр замын сүлжээ, төмөр замын чиг чиглэлүүдийг гаргана гээд оруулчихсан байж байгаа.

Цаашдаа тийм болохоор урд нь юу гэдэг юм, ерөөсөө л харанхуй. Ийш нь нэг төмөр зам барьчихъя гээд л Гашуунсухайтаа аваачаад зөрүүлээд төмөр зам тавьчихсантай адилхан ийм алдаа дутагдал дахиж гарахгүй байх. Ийм байдлаар үндсэндээ асуудлууд шийдэгдээд явна.

Одоо эхний ээлжинд бид баруун босоо чиглэлийн төмөр зам. Арьсуурь-

Шивээхүрэн. Нөгөөдөх нь зүүн босоо төмөр зам. Чойбалсан-Баруун-Урт-Бичигт. Баруун-Урт-Бичигт байх уу, Хөөт-Бичигт байх уу гээд одоо бас маргаантай.

Дээрээс нь дахиад Сайншанд-Баруун-Урт чиглэлийн хөндлөн төмөр зам гээд.

Энэ төмөр замуудыг эхний ээлжид барьж байгуулах нь ач холбогдлын зөв юм байна гэсэн ерөнхий төсөөлөлтэй. Бас яг нарийвчлан ТЭЗҮ, судалгаа байхгүй. Ямар ч байсан баруун босоо төмөр зам, зүүн босоо.

Манай П.Ганхүү захирал нэмээд хариуцах. Ямархуу явж байгаа юм. Би хэлээд л байгаа юм. П.Ганхүү захирлаа хурдан ажиллана шүү. Удаан байна шүү гэж бас хэлж байгаа. Одоо та бас хэр зэрэг хурдлуулахыг энэ Их Хурлын чуулган дээр бас хэлчих ёстой байх.

Зүүн босоо хэзээ эзэнтэй болох вэ. Гүйцэтгэгчтэй болох вэ. Баруун босоо хэзээ эзэнтэй болох вэ, гүйцэтгэгчтэй болох вэ. Үүнийг бас хариулах нь зөв байх.

Бид амьхандаа хурдан хийх гээд үзэж байгаа. Ийм байдлаар ажлууд хийгдэж байгаа.

1949 оны хэлэлцээрийн тухайд Японоос хөнгөлөлттэй зээл авсан байдаг.../минут дуусав/

**Ц.Цэрэнпунцаг:** Ажлын хэсэг 3 номер нэмж хариулья.

**П.Ганхүү:** Асуултад хариулья.

Баруун босоо Арцсуурь-Шивээхүрэн, зүүн босоо Чойбалсан-

Хөөт-Бичигт гээд энэ хоёр төмөр замын хувьд тусгай зориулалтын компанид нь концессын эрхийг нь өгөөд Зам, тээврийн хөгжлийн сайд, “Монголын төмөр зам” компанийн захирал хоёрт санхүүгийн хувьд чадавхтай хамтрагчаа сонго.

Ингээд энэ төмөр замыг “Монголын төмөр зам” компанийн оролцоотой энэ тусгай зориулалтын компаниар хийнэ. Концессыг нь тусгай зориулалтын компани эзэмшинэ гэсэн ийм Засгийн газрын тогтоол гараад Их Хурлын гаргасан бодлогын дагуу ингээд явагдаж байгаа ажлууд байгаа.

2021 оны 10 сард хамгийн эхний тендер. Ер нь энэ нэг хамтрагч сонгох энэ ажил нь Төрийн худалдан авах ажиллагааны газраар яваад хүчингүй болсон байгаа юм. Нэгдүгээрт. 2021 оны 10 сард.

Дараагийнх нь, 2022 оны 3 сард одоо энэ тогтоол нь шинэчлэгдэж гараад Зам, тээврийн хөгжлийн сайд, “Монголын төмөр зам” компанийн захирал хоёрт үүрэг өгсний дагуу “Монголын төмөр зам” компаниас хамтрагчаа сонгоё гээд.

Ингээд санал авах үйл ажиллагаа яваад 3 сарын 18-нд хоёр дахь нь зарлагдаад дахиад хүчингүй болчихсон.

Гурав дахь нь 6 сарын 08-нд зарлагдсан байж байгаа. Тэгээд энэ зарлагдаад баруун босоо дээр нь 1 компани, зүүн босоо дээр нь консорциум хэлбэртэй 2 компанийг ажиллуулаач ээ гэсэн ийм чиглэлийг “Монголын төмөр зам” компани нэг ажлын хэсэг байгуулагдсан. Зам, тээврийн хөгжлийн яаман дээр дэд сайдаар ахлуулсан ажлын хэсэг байгуулагдсан. Ингээд явж байгаа.

Тэгээд үүний дагуу одоо тэр хамтарч ажиллах боломжтой саналуудаас нь санхүүгийн хувьд чадавхтай, хугацааны хувьд богино хугацаанд хийх боломжтой ийм компани гээд 2 компанийг сонгоод 2022 оны 12 сарын 22-нд Зам, тээврийн хөгжлийн сайддаа хүргүүлсэн.

Энэ дагуу бид нарт энэ хэлэлцээрийн явцад гэрээний ерөнхий концесс, ерөнхий нөхцөлтэй холбоотой ийм ийм зүйлүүд дээрээ анхаараа гэсэн чиглэл яамнаас ирсэн байгаа. Үүний дагуу бид буцаад нөгөө оролцогч талуудтайгаа хэлэлцээр хийгээд ингээд яамандаа буцаагаад хүргүүлж байгаа.

Тэгээд ингээд энэ бол ингээд шийдэгдчихэж байгаа юм.

Үүний дагуу дараагийн процесс бол Засгийн газрын хуралдаанд оруулж энэ танилцагдаад цаашаагаа явна.

Аль аль зүүн, баруун босоогийн хувьд хилийн боомтынхоо төмөр замаас эхэлж барина гэж ингэж аль аль тэр хамтрагч нартайгаа тохиролцсон байж байгаа. Энэ боомтын төмөр зам эхэлж барина. Тэгээд боомт талаасаа эхлээд гүн рүүгээ ингээд бариад явна гээд энэ хуваарийг нь гаргасан. Одоо жишээлэх юм бол зүүн босоо дээр Бичигт-Зүүнхатавчийн боомтынхоо төмөр замыг эхний ээлжид барина.

Тэгээд үүнээс үргэлжлүүлээд эхний 100 километрийг энэ ондоо багтааж барина. Баруун босоо дээр Шивээхүрэн-Сэхээгийн боомтынхоо төмөр замыг эхэлж барина.

Эндээсээ эхний 300 километрээр эхний ээлжид эхлүүлнэ гэсэн ийм графиктай явж байгаа.

Тэгээд Ерөнхий сайдын хувьд ч гэсэн энэ “Шинэ сэргээлт”-ийн бодлогын хувьд “Боомтын сэргээлт” гээд онцгой анхаарч байгаа учраас энэ боомтын төмөр замын хэсгийг нь, боомтын өргөн, нарийн царигаа хоёр төмөр замтай ийм богино хэсгийг одоо “Монголын төмөр зам” компанийг Монголын талыг төлөөлж Хятадын төмөр замын корпорацитай хэлэлцээ хийх байгууллагаар 2022 оны 12 сарын 20-нд томилсон байгаа. “Монголын төмөр зам”-ыг.

Бид хэлэлцээгээ хийх удирдамжаа яамнаасаа аваад ажиллаж байгаа. Энэ боомтын төмөр замыг 7 сарын 01-н гэхэд оруулаад.../минут дуусав/

**Ц.Цэрэнпунцаг:** Д.Бат-Эрдэнэ гишүүн та нэмж асуултдаа асуух уу? Нэмж асуулт асууя. Д.Бат-Эрдэнэ гишүүн.

**Д.Бат-Эрдэнэ:** Энэ 7 сард тэр холболт хийчих юм уу? 7 сард. Тэрийг.

Тэгэхээр яг өнөөдөр тулгамдсан асуудал бол яг эдийн засгийн тэлэлт, эдийн засгийн бас нэг жоохон мөнгө төгрөг орж ирэх нь бол өнөөдөр нүүрсний экспорт байгаа шүү.

Нүүрсний экспорт дээр бид тэр нэг Ханги, нөгөө Мандал, Гашуунсухайт, Ганц модыг холболт хийх юм бол ядаад 40-өөс 50 сая тонн нэмэгдэх боломжтой. Одоо байгаа 30 дээрээ 40-өөс 50 нэмэгдчих юм бол нэг хэсэг гайгүй болно.

Тэгэхээр энэ дээр зайлшгүй тэр 2 жил, 3 жил гэхгүйгээр хэдүүлээ бүх юмаа тавьж байгаад. Ашигтай юм руугаа л хүн бизнес. Ер нь тийш нь тавьдаг шүү дээ.

Тийм учраас тэр лүүгээ ингэж бүх мөнгөө шахаж байгаад, Засгийн газар хүртэл анхаарч байгаад энэ холболтуудаа л хурдан хиймээр байгаа юм. Маш хурдтай хиймээр байгаа юм.

Энэ дээр гадна дотнын хөрөнгө оруулагчдыг тат. Дотоодынхыгөө ичихгүй оруул. Бид ерөөсөө л тэгж ажиллахгүй бол болохгүй. Тэр “Дойче банн” нэлээн сонирхолтой байдаг. Манай “Улаанбаатар төмөр зам” бол ер нь транзит тээвэрт л зориулсан зам шүү дээ. Орос, Хятадын.

Тэгэхээр үүнийг бид бас ойлгож бусад салбар дээрээ эндээ бас нээлттэй ярьж, нэлээн гаднын хөрөнгө оруулагчдыг татаж ажиллах хэрэгтэй байх. Энэ дээр хүртэл өмнө нь төмөр замд ажиллаж байсан, энэ төслийг оруулж байсан компаниуд хүртэл байгаа. Энэ дээр онцгой анхаарч ажиллаач ээ.

Энэ дээр тэгээд цаашдаа удахгүй хэдүүлээ нэг цахилгаан, нөгөө эрчим хүчнийхээ нүүрсийг ядаад тэр галт тэрэг, хурдны галт тэрэг явуулахад тэрэнд зориулдаг тийм нэг цахилгаан эрчим нэмэх өчнөөн боломжууд байгаа шүү дээ. Энэ боломжууд дээрээ яг энэ тээврийнхээ хууль дотор салбар хариуцаж явж байгаа сайд нар маань яг ингээд онцгой анхаарч эхэлж байгаа юм байна. Тэгээд цаашдаа энэ дээрээ ингээд хөрөнгө мөнгө татсан, гаднын хөрөнгө оруулалтыг татсан ийм орчинг, ийм сонирхолтой төслүүдийг бий болгох нь өнөөдөр маш чухал байгаа юм.

Бусдаар бол бид өнөөдөр тэр салбарын хүндрэлтэй асуудлуудыг хэдүүдээ ингээд л шийдээд л яваад болох байх. Тэгээд энэ дээрээ илүү анхаарч ажиллаарай гэж хүсэж байна. Баярлалаа.

**Ц.Цэрэнпунцаг:** Д.Бат-Эрдэнэ гишүүн ерөнхийдөө санал хэллээ. Холболтыг нэмж хариулах уу? Ажлын хэсгийн 3 номер. Тодорхой хариулаарай.

**П.Ганхүү:** Түрүүн сайд хариулах чиглэл өгсний дагуу. Би бол нөгөө баруун, зүүн босоо Бичигт-Зүүнхатавч, Шивээхүрэн-Сэхээгийн тухай хариулсан байгаа юм. Тэр боомтын төмөр замтай холбоотой юм.

Гашуун сухайт-Ганц модных бол энэ арай тусдаа.

**Ц.Цэрэнпунцаг:** Д.Бат-Эрдэнэ гишүүний асуусан асуултад хариулах юу байна. Тэгье. С.Бямбацогт сайд хариулъя.

**С.Бямбацогт:** Тэгэхээр Гашуунсухайт-Ганцмодны холболтын төмөр замыг Хятадын талтай тохиролцох. Ханги-Мандалын төмөр замыг бас Хятадын талтай тохиролцож холболтын цэгээ тохироод хэлцэл байгуулаад, түүнийхээ дагуу ажлаа эхлүүлэх, ТЭЗҮ боловсруулах энэ ажлууд тодорхой түвшинд явж байгаа.

Гашуунсухайт-Ганцмод дээр техник, эдийн үндэслэл боловсруулах ажлыг “Чайна Энержи” компани, “Хятадын зураг төслийн товчоо” гээд компани эхэлчихсэн явж байгаа.

Одоо юу гэдэг юм, эхнээсээ нэг жоохон асуудалтай. Өндөржилтийн маш том зөрүүтэй. Дээрээс нь эхнээсээ зөв тавьсан ч юм уу, чиг трасс нь зөв байсан ч юм уу, буруу байсан ч юм уу бүү мэд.

Тийм болохоор Гашуунсухайт-Ганцмодны төмөр замыг холбох ажил нэлээд хүндрэлтэй явагдана. Жил, хоёр жилийн хугацаанд үндсэндээ бид хийж дуусах болов уу гэж бодож байна.

Ханги-Мандалын төмөр зам бол эхнээсээ харьцангуй юу гэдэг юм, төвөгшил багатай, төлөвлөлт нь зөв явчихсан учраас богинохон хугацаанд хоёр улсын Засгийн газрын хоорондын хэлэлцээрээр холболтын цэгээ, холболтынхоо зураг төслөө хийчих юм бол маш богино хугацаанд орчих бололцоотой.

Мөн баруун чиглэлийн Шивээхүрэн-Сэхээгийн төмөр зам бас хурдан хугацаанд орчих бололцоотой. Аль болох хурдан хугацаанд оруулахаар манай яам ажиллаж байгаа.

**Ц.Цэрэнпунцаг:** Сайдаас дахиад би Д.Бат-Эрдэнэ гишүүний асуусан асуулт дээр нэмээд тодруулаад асуучхад. Ер нь Д.Бат-Эрдэнэ гишүүн бас дээр юун дээр энэ асуултыг асууж байсан. Тийм ээ.

Ер нь одоо үүнийг яаралтай холбоод л нүүрсээ түргэн гаргах шаардлагатай байна. Энэ учраас энэ дээр бол одоо ямар нэгэн байдлаар энэ санхүүжилтийг нь. Одоо энэ холбох тэр санхүүжилт ер нь ямархуу хэмжээтэй шаардлагатай юм. Үүнийгээ бид цаашдаа санхүүжилтийн жишээлбэл төсвөөс. Төсвөөс мэдээж боломжгүй.

Тийм учраас хувийн хэвшилтэйгээ хамтраад төр, хувийн хэвшлийн түншлийн хууль ч гарсан. Энэ дагуу яаралтай түргэн холбоод, гаднын хөрөнгө оруулагчид, гадна, дотоод дотнын хөрөнгө оруулагчдаа аваад хувийн хэвшилтэйгээ хамтраад яаралтай түргэн ингээд явуулах ийм боломж байгаа юу. Энэ тал дээр ямар бодлого, санаа яамны бодлого ямар байгаа вэ гэж асууж байгаа юм шүү. Дахиад нэмээд С.Бямбацогт сайд хариул даа.

**С.Бямбацогт:** Тэгэхээр Бичигт-Хөөт, Ханги-Мандал, Шивээхүрэн-Сэхээ. Энэ төмөр замууд төр, хувийн хэвшлийн түншлэлийн хүрээнд явж байгаа.

Тэгээд тэр хүрээндээ энэ асуудал явагдана.

Гашуунсухайт дээр бид эхлээд ТЭЗҮ хийнэ. ТЭЗҮ хийсний дараа тодорхой зураг, төсөв гарна. Зураг, төсөв гарсны дараа бид яг ямар байдлаар шийдэх вэ гэдэг дээр одоохондоо ярилцаагүй. Нэлээд өндөр төсөв гарах юм билээ. Нэгээд өндөр төсөв гарах учраас хувийн хэвшлийнхэн оролцох уу. Эсвэл “Эрдэнэс Тавантолгой”-г хэрхэн яаж оролцуулах вэ. Эсвэл төмөр зам нүүрс худалдаж авч байгаа компанитай харилцан ярилцах уу гэдэг дээр одоо бодлого гарсан юм байхгүй байна.

**Ц.Цэрэнпунцаг:** О.Цогтгэрэл гишүүн асуултаа асууя.

**О.Цогтгэрэл:** Монгол Улс төмөр замтай болоод 1949 оноос тоолбол 74 жил болж. Энэ 74 жил хөгжсөн салбар өнөөдөр ямар байдалд байна вэ гэдгийг бид бүгдийг нь хэн нэгэн хүний биш олон улсын дүгнэлтийг л харъя л даа.

Өмнөд Солонгосын кино групп хоцрогдсон төмөр замын кино зураг авахдаа Монгол Улсыг зорьж ирж авч байна. Хоцрогдсон түүхийн музей хаана байна вэ. Төмөр замын музей хаана байна вэ гэсэн чинь Монгол Улсад ирж кино зураг авч байна.

Бүхэл бүтэн монополь эрхтэй, давуу эрхтэй ийм том салбар яагаад ийм байдалд орчхов. Яагаад ийм өндөр алдагдалтай ажиллаж байна вэ гэдэг.

Дахиад энэ дээр бид үнэхээр тийм хариулт хайгаад байх ч шаардлага байхгүй. Монополь салбар хямд үнэ барьдаг. Үнэ хямд болохоор яадаг вэ. Далд эдийн засаг үүсдэг. Хомсдол үүсдэг. Хомсдол үүсэхээр яадаг вэ. Цаанаа дарга нар авлига авдаг. Ингээд энэ салбараараа нуруу унадаг гэдэг. Энэ чинь математикт батлах шаардлагагүй зүйлийг теором гэдэг шиг эдийн засагт энэ чинь дахиад л ямар ч батлах шаардлагагүй зүйл шүү дээ. Ийм л аксиом. Гэтэл эдийн засагт яг л ийм л нөхцөл байдал бид ингээд тов тодорхой зүйлийг л дагаад л ингээд явчихлаа.

Тэгэхээр энэ дээр маш олон зүйлүүдийг бид ингээд ярьж болно. Тэгэхдээ энэ бол аксиом. Зүгээр л тодорхой. Ийм үр дүнд хүрэх нь гарцаагүй. Ерөөсөө л энэ бол социалист эдийн засгийн бодит байдал, социалист эдийн засгийн музейг л одоо яг бид холоос хайх шаардлагагүй. Яг энэ төмөр замын салбараас, эрчим хүчний салбараас, олон салбаруудаас бид харж болно.

Тэгэхээр энэ дээр нэг ганц хоёр. Ер нь саяын тэр бодлогыг одоо энэ түүхийн музейгээс харах цогц бодлого маань юу вэ. Тэр дээр цөөн үгээр хариулж өгөөч.

Хоёрдугаарт нь, энэ төмөр замтай холбоотой 1949 оны гэрээ гээд байдаг. Энэ гэрээгээр одоо яг ямар ямар татваруудыг хөнгөлчихсөн байгаа билээ. Одоо чинь бараг 30-аад тэрбумын байна уу алдагдалтай гэж байгаа. Гэтэл энэ дээр чинь нэмээд асар олон татвараас ч чөлөөлөгдчихсэн байгаа.

Одоо миний санаж байгаагаар НӨАТ төлдөггүй байх. Бараг онцгой албан татвар, шатахуун дээр ч төлж байна

уу. Тэр газрын төлбөр гээд өчнөөн олон зүйл төлдөггүй гэж ойлгож байгаа.

Тэгэхээр энэ хүн ямар ямар хөнгөлөлтүүд авдаг юм? Энэ хөнгөлөлтүүдийг нь жилийн дүн нь өөрөө хэд байгаа юм? Жилдээ ямар хэмжээний хөнгөлөлт авч байна? Эдийн засагт үндсэндээ ингэж ийм дотацийн эдийн засаг, социалист эдийн засаг, хоцрогдсон эдийн засаг бий болгоход хувь нэмэр оруулж байгаа юм бол.

Дараа нь тэр олон улсын тарифын хэлэлцээр, тарифын хөнгөлөлт гээд нэг зүйл байн байн яригдаад байдаг. Монгол Улс энэ тарифын хэлэлцээрт нэгдсэнээр юу хожсон юм, юу олсон юм? Энэний тэр олз, гарзын тухай нэг мэдээлэл өгөөч. Манайх тэр тарифын хөнгөлөлтөө эдэлж чадаж байгаа юу? Тэрнээсээ юу олдог юм.

Манайхаар дамжиж өнгөрч байгаа тэр транзит тарифын хөнгөлөлтөөс ямар хэмжээний хөнгөлөлтийг бусдад үзүүлдэг юм. Энэ хоёрын зөрүү нь өнөөдөр бодитойгоороо яг ямар дүнтэй байгаа юм. Энэ тухай мэдээлэл өгөөч.

**Ц.Цэрэнпунцаг:** Ажлын хэсгээс хариулах уу. Ажлын хэсгийн 3 номер. 3 тодорхой асуулт асуусан.

**Л.Халтар:** Гишүүний асуултад хариулья.

Энэ хуулиар бол тэр татвар энэ тэр гэдэг асуудал ерөөсөө хөндөгдөхгүй. Тийм. “Улаанбаатар төмөр зам”-ынх бол 1949 оныхоо хэлэлцээрээр ингээд явагдчихна гэж.

Транзит тээврийн хувьд түрүүн С.Бямбацогт сайд хэлсэн. Энэ Хятадаас явж байгаа ачаанд буюу сондгой

чиглэлийн ачаан дээр 60 хувь, хойноос явж байгаа, Оросоос явж байгаа тэгш чиглэлийн ачаа нь 50 хувийн хөнгөлөлт.

Тэгэхдээ энэ дээр яг өнөөдрийг хүртэл “Улаанбаатар төмөр зам”-ын хувьд жишээлбэл би 2021 оны тоог хэлье. 81 тэрбум төгрөгийн тээвэрлэлтийн үр ашиг эерэг буюу нэмэх тэрбум төгрөг гараад ирэхэд тэрийгээ буцаагаад нөгөө нийгмийн чиглэлийн гэдэг юм уу, зорчигч тээврийнхэн дотацид бүгдийг нь өгөөд л явчхаж байгаа юм.

Тэгэхээр одоо энэ хууль батлагдаад ирэхээр түрүүний Ч.Хүрэлбаатар сайдын хэлээд байгаа, С.Бямбацогт сайдын хэлээд байгаа яах аргагүй толгойн дээр тулчихсан асуудал. Одоо бол бид зах зээлийнхээ зарчмаар ажилладаг болгоё. Тийм. Өрсөлдөөнд нь оруулья.

Тийм ч учраас түрүүн Б.Баттөмөр гишүүн бас асуусан. Бид хариултад нь хэлээгүй. Яагаад тээвэрлэгч, суурь бүтэц хоёрыг хоёр өөр болгоод байгаа юм бэ гэж. Ерөөсөө бид нарын нөгөө монополийг задлах гээд байгаа гол юм маань энэ хуулиар тэгж л зохицуулах юм. Жишээлбэл, өнөөдөр “Улаанбаатар төмөр зам” гэдэг юм уу, аль нэг төмөр зам нь жишээлбэл Тавантолгой төмөр зам гэж бодъё. Бид өөрийнхөө 237 дээр өөр тээвэрлэгч явуулахгүй. Өөрөө л тээвэрлэнэ гэдэг асуудал ярих юм. Тэгвэл бид уучлаарай хууль хуваана. Энэ дээр таны тарифтай тохироод, таны суурь бүтцийг ашиглаад өөр тээвэрлэгч тээвэрлэж болох нь ээ. Ингэж өрсөлдөөнийг бий болгож өгье л гэж байгаа юм. Гол амин сүнснүүдийнх нь нэг энэ.

Хоёрдугаарт нь, түрүүн ярилаа. Энэ бүтээн байгуулалтын ажлууд дээр



өмнө нь хуульчилчихсан яг дараалал байхгүй байсан шүү. Одоо бол энэ дээр энэ бүтээн байгуулалтын ажлуудыг тэгээс нь эхлээд барилгыг төмөр замын суурь бүтэцийг улсын комисст хүлээж аваад ашиглах хүртэлх бүх дарааллуудыг бас хуульчлаад өгчхөж байгаа юм. Ийм л давуу талуудад энэ шинэ найруулга дээр орж ирж байгаа. Тэгээд хэрвээ дугуу хариулсан бол О.Цогтгэрэл гишүүнээ та бас асуугаарай. Би хариулахад бэлэн байна. Ажлын хэсгийнхэн.

Тэр дээр А.Батболд дарга хариулах уу.

Ер нь юу шүү дээ. Нөгөө НӨАТ-ын татвар. Тэгээд гаалийн татвар. Технологийн зориулалттай ачаа, бараан дээр гааль, НӨАТ-ын татвар. Тэгээд яг дүнг нь А.Батболд дарга та асууж байгаад хэлчих үү.

**Ц.Цэрэнпунцаг:** О.Цогтгэрэл гишүүн бүр тодорхой ингэж асуусан шүү дээ. Бусдад бид тарифийн хөнгөлөлт өгч байгаа. Бусдаас авч байгаа. Энэ хоёрын зөрүү байна уу. Зөрүү гээд тооцсон тодорхой тоо байна уу гэж асуусан шүү.

**Л.Халгар:** Тэрийг нь энэ “Улаанбаатар төмөр зам”-ыг хариулчих.

**Ц.Цэрэнпунцаг:** 2 номерыг нээчихье. Ажлын хэсгийн 2 номерыг.

**А.Батболд:** Ер нь манайх саяхныг хүртэл нөгөө нефтийн бүтээгдэхүүний онцгой албан татвараас бусдыг нь бол бусдаас чөлөөлөгддөг байсан. Тэгээд саяхнаас энэ чинь түрүү жил шиг санаж байна. Тэрнээс бас мөн тэрийг төлөхөө больсон.

Ер нь татвар гэх юм бол хүн амын орлогын албан татвар. Ер нь жилдээ

манайх цалингийн нийт фонд ерөнхийдөө 380 орчим тэрбум төгрөг байдаг бол эндээс би бол бодож байна. Хэрвээ хүн амын албан нөгөө татварыг тооцох юм бол бас нэг гучин хэдэн тэрбум төгрөг болох болов уу л гэж ингэж бодож байна. Тэгэхдээ яг би тэр хувийг нь мэдэхгүй байна. Үүнийг тодруулж та бүгдэд хэлье.

Тарифын хөнгөлөлтийн хувьд түрүүн сайд эхэнд хэлсэн. Ер нь транзит тээвэр дээр. Ялангуяа манайх нийт төмөр замын орлого бүрдүүлэлтийн, ялангуяа орлого бүрдүүлэлт, тэгээд ашиг бүрдүүлэлт тал дээр ярих юм бол хамгийн их ашиг өгдөг тариф бол манай транзит болоод экспорт. Ер нь транзит.

Тэгээд транзит хуучин тасрах эрсдэл маш өндөр байсан учраас энэ дээр манайх Оросоос Хятад руу бол 60 хувь, Хятадаас хойшоо 50 хувийн ийм тарифын хөнгөлөлт өгч байгаа. Энэ дээр манайхаас үзүүлж байгаа тарифын хөнгөлөлт ийм байгаа. Одоохондоо бид үүнийгээ бас бууруулж нэг л зүрхлэхгүй байна. Гэхдээ энэ дээр бас ажиллаж байгаа. Манай тарифынхан.

**Ц.Цэрэнпунцаг:** О.Цогтгэрэл гишүүн нэмж асууя.

**О.Цогтгэрэл:** Саяын асуултуудад тодорхой хариулахгүй л байгаад байна л даа.

Яг тарифын хөнгөлөлтөөс яг юу олж байгаа юм бэ, юу алдаж байгаа юм бэ. Дахиад дээрээс нь тэр 1949 оны гэрээ бол ямар ч татвар төлдөггүй. Энэ татварын дүн чинь дахиад төсвөөр дамжиж ард иргэдэд очиж байгаа татвар төлөгчдийн л мөнгө байх ёстой шүү дээ. Гэтэл онцгой албан татвар ч төлдөггүй. НӨАТ-ын татвар ч төлдөггүй. Газрын татвар ч төлдөггүй. Юу ч төлдөггүй.

Тэгээд баахан алдагдал. Тэгээд дагаад баахан албан тушаалтнуудынх нь авлига хэдэн арван тэрбумаар нь явж байдаг. Энэний цаана чинь асар том тийм буглачихсан том асуудал бас байгаад байна. Тэрийгээ мэдэж байвал тоогоо хэлмээр байх юм.

Хоёрдугаарт нь, сая ингээд тоо харж байхад Канад Улс манайхаас том газар нутагтай. 32 мянган километр төмөр замтай, 1700 ажилтантай гэнэ. Гэтэл манайх 1800 километр төмөр замтай, 17 мянган ажилтантай. Харьцуулаад үз дээ. 30 мянган километр төмөр зам, 1700 ажилтантай. 1800 километр зам, 17 мянган ажилтантай. 300 дахин зөрүүтэй.

Нэг хүний хийж байгаа бүтээмж шууд утгаараа харьцуулбал 300 дахин зөрүүтэй. Энэ бүгд л сая тэр 70 жилийн түүхийн бугшсан зүйл, буруу бодлого, олон зүйл. Одоо дахиад шинэчлэл шаардаж байгаа олон зүйл шинэчлэлийн хэмжүүр чинь энд л харагдаад байх шиг байна л даа.

**Ц.Цэрэнпунцаг:** С.Бямбацогт сайд хариулах уу. Дараа нь ажлын хэсгээс нэмж хариулаарай. 2 номер. С.Бямбацогт сайдын микрофоныг нээе.

**С.Бямбацогт:** Тэр тодорхой тоонуудыг. “Улаанбаатар төмөр зам” яг ямар хөнгөлөлтүүд эдэлдэг юм. Нөгөө талдаа Монгол Улсын төр засагт, ард түмэнд ямархуу үр өгөөж гэдэг юм уу, нийгмийн ач холбогдол өгч байгаа юм. Үүнийг бас нэг харьцуулаад нэг тодорхой хариулчихвал зүгээр байх. Тодорхой тоо байдаг бол.

Энэ дээр ингээд бид бас тэгээд нэг хариулж чадахгүй суугаад байж хэрэггүй

байх. Бас хариултаас өмнө ажлын хэсэг бэлдээрэй.

Ер нь О.Цогтгэрэл гишүүний ярьж байгаа үнэн. Бүтээмж юу байна. 16 мянган хүнтэй, 1100 километр гол замтай. Тэгтэл 30 мянган километр дээр 1700 хүн ажиллаж байдаг.

Энэ судалгаа ийм байж болохгүй гэдэг судалгаа, бас үүрэг даалгавар өгчихсөн байгаа. Тэгээд яах аргагүй ерөөсөө л бугширчихсан, тусдаа хаалттай тийм л байсан.

Тийм болохоор тэгээд л тэр үед нь очоод л тэр хавьд нь аргалаад л ингээд ажиллаад явчихсан ийм л байсан юм билээ. Тэр хуулиа дагуулаад бид маш том.../минут дуусав/

**Ц.Цэрэнпунцаг:** Нэмж хариулах уу? С.Бямбацогт сайд нэмж 1 минут өгье.

**С.Бямбацогт:** Тийм. Бидний барих том бодлого бол энэ хууль батлагдсаны дараа энэ салбарт маш том бодлогын өөрчлөлт оруулах ёстой юм байна лээ. Бодлогын.

Сая хэлж байна шүү дээ. 50 хувь, 60 хувь хөнгөлчихсөн байгаа мөртлөө хамгийн ашигтай тээвэр нь транзит тээвэр байгаад байдаг. Хамгийн ашигтай. 50 хувь, 60 хөнгөлчихсөн байгаа мөртлөө.

Тэгээд бодохоор чинь бусад тээвэр дээр. Одоо ялангуяа зорчигч тээвэр дээр бид өнгөрсөн жил 50 хувь нэмсэн. Зорчигч тээврийн тарифыг. Улаанбаатараас Дархан ортол 6000 төгрөг байсан. 50 хувь нэмээд 9000 болсон. Гэтэл тэрийг иргэд ерөөсөө мэдрэхгүй байгаа байхгүй юу. 50 хувь нэмчихлээ гээд хашхираад жагсаал босох нь уу. Үгүй байгаа байхгүй юу. Тэртээ

тэргүй тэр зах зээлээс хэтэрхий доогуур тарифтай явж байсан. Ийм л байдалтай бидний бодлого бол юу гэдэг юм, ийм л бодлого явж ирсэн юм байна лээ.

Тийм болохоор л ийм бодлогыг бид яах аргагүй зах зээлийнх нь зарчимд, цаг үе хөгжлийн шаардлагад орчин үедээ нийцүүлж, энэ том өөрчлөлтийг хийхийн тулд энэ хуулийг бас оруулж ирж байгаа.

Энэ хуулийг дагуулдуулан та бүгдийн бас ярьж байгаа асуудлыг ч гэсэн ажлын хэсгийн явцад бид анхаарах ёстой. Энэ техник, технологийн дэвшил, хүний хөгжлийн бодлого, дэлхий нийтийн хөгжлийн чиг хандлага хаашаа явж байна. Энэ болгоныг бид энэ хуульдаа суулгах ёстой.

Тийм болохоор хэрвээ энэ дутуу суусан байдаг гүйцээж суулгах тал дээр манай ажлын хэсэг сайн анхаарч ажиллаасай. Анхааралдаа аваасай гэдгээ бас хэлье.

**Ц.Цэрэнпунцаг:** Ажлын хэсгийн 2 номер.

**А.Батболд:** Ер нь тэр хөнгөлөлтийн зөрүүний судалгааг О.Цогтгэрэл гишүүн танд тусгайлан бэлдээд өгье. Тэнд олон асуудал байгаа.

Яагаад гэвэл жишээлбэл тарифын 15 бүлгээс үндсэндээ 10 нь алдагдалтай байгаа. Хамгийн сүүлд 12 сарын 04-нөөс дотоодын нүүрс тээврийн тарифыг 18 хувиар. Өөрөөр хэлбэл алдагдлыг нь бууруулсан байгаа.

Тэгэхээр зорчигчийн тээврээс жилдээ бид 35 тэрбум гэдэг ч юм уу. Тэгэхээр энд их олон тоонууд бий. Зарим хүнсний бүлгийн ачаа. Бас ингээд зэсийн баяжмалыг 20, төмрийн хүдрийг 15,

жоншийг 15, экспортын нүүрсийг жишээлбэл 20 хувь гэдэг ч юм уу ингээд үүнийг бид 11 сарын 01-нээс жишээлбэл тарифыг нь яг ийм хэмжээгээр нэмэгдүүлсэн байгаа.

Гэхдээ 15 бүлгээс 10 бүлэг нь одоо хүртэл бас алдагдалтай хэвээр байгаа.

Тэгэхээр энд их олон тоонууд гарч ирэх учраас танд яг тодорхой тоонуудаар нь бүх зүйлүүдийг нь ингэж танд зүйлчилж хариулья.

Ер нь тэр транзит гээд байгаа нь яагаад ингээд байгаа юм бэ гэхээр ер нь хамгийн урт километр их хэмжээтэй ачааг тээвэрлэхээр л ер нь тээврийн өртөг буураад байгаа юм л даа.

Тэгэхээр транзит тээврийн хэмжээ нийт ачаа тээврийн хэмжээн дотор жоохон нэмэгдээд ирэх юм бол тээврийн өртөг бас ингээд буурах.

Тэгэхээр ер нь тээвэрлэлтийн бодлого бол энэ транзит тээврээ нэмэгдүүлэх гэдэг дээр ач холбогдол өгөөд байгаа юм. Тэгээд сайдаас бас намар 9 сард нэлээн эрчимтэй ийм үүрэг өгсөн.

Тийм учраас энэ хилийн гарцууд, ялангуяа Хятадын талд хүлээлгэж өгөх транзит тээврийн хүчин чадлаа нэмэгдүүлэх энэ чиглэлээр бариад байгаа юм. Галт тэрэг солилцоог ярьж байна. Сайд аа. Би. Тийм. Биш биш. Галт тэрэг солилцоо. Тийм. Уучлаарай.

Хоёрдугаарт, таны тэр түрүүн ярьдаг хилийн гарцаа, сайд аа. Уучлаарай.

**Ц.Цэрэнпунцаг:** “Улаанбаатар төмөр зам” бол 15 төрлийн бүтээгдэхүүн

гаргаад 10 нь алдагдалтай юм байна. Тийм үү.

**А.Батболд:** 15 бүлэг.

**Ц.Цэрэнпунцаг:** Үгүй яах вэ, 15 төрлийн юм үйлдвэрлэж гаргаад л. 5 нь ашигтай 10 нь ашиггүй ингэж л явдаг юм байна гэж ойлголоо шүү. Таны хариултаас.

Н.Ганибал гишүүн асуултаа асууя.

**Н.Ганибал:** “Монголын төмөр зам”-ын бодлого маань 74 жил гэж байна. О.Цогтгэрэл гишүүн хэллээ. Үнэн л дээ.

74 жил зөвхөн Оросын Холбооны Улстай хамтарсан төрийн төмөр зам буюу “Улаанбаатар төмөр зам” гэдэг ганцхан төмөр замтай явсаар өнөөдөр 70 гаруй жил боллоо.

Сүүлийн 4 жилд мэдээж хувийн төмөр зам. Төр болон хувийн хамтарсан төмөр замын бүтэцтэй. Цаашлаад төрийн өмчит компанийн хөрөнгө оруулалттай төмөр замтай. Бүр цаашлаад бидний ирээдүй нь болохоор гадаадын хөрөнгө оруулалт, концесс. Ийм олон төрлийн чиг баримжаатай төмөр замын суурь бүтэцтэй. Мөн төмөр замын ачаа тээвэрлэлтийн компаниудтай болох ийм зорилтын цаг хугацаан дээр тулаад ирчихсэн байна.

Тэгээд нэг асуулт байна. Өмчлөлийн энэ олон хэлбэрүүдийг энэ хууль маань бүгдийг нь хэрэгжүүлэх ийм боломж байгаа юу гээд асуучихъя.

Ер нь бидний хувьд “Улаанбаатар төмөр зам” гээд яг саяын энэ КОВИД-ын үе, энэ авлига, хүнд суртал, нүсэр их бүтэц, социалист маягийн ийм

байгууллага байна гэдгийг Монголын ард түмэн, дэлхий бүгдээрээ харлаа.

32 жилийн өмнөх тэр төмөр зам маань яг ингээд царцсан юм шиг өнөөдрийг хүртэл ингээд яваад байгаа. Мэдээж тэнд 1949 оны хийгдсэн гэрээ хэлцэл. Түүнийг Монгол Улс өөрчилж чаддаггүй. Оросын Холбооны Улс маань энэ асуудалтай хандаж байгаа хандлага нь бидний хүссэнээр болдоггүй гээд олон зовлонгууд байдаг байх. Гэхдээ бид өнөөдрийг хүртэл үүнийг хүсэхгүй явж байна.

Ер нь яах вэ, 70 жил “Улаанбаатар төмөр зам” бол Монголын ачаа тээврийн эргэлтийг нуруун дээрээ үүрч явсан гэвэл бүгдээрээ мэдэж байгаа. Тэгэхдээ энэ чинь цааш нь хөгжих ёстой. Энэ хөгжил байхгүй болчихсон. “Улаанбаатар төмөр зам”-ын дарга Засгийн газрынхаа үгэнд ордоггүй. Оросын Холбооны Улсын добротой ингээд томилогдсон гэдэг байдлаар асуудалд ханддаг. Хэрвээ Монгол Улсын төр даалгавар өгөхөөр Орос болохгүй байна, зөвшөөрөхгүй байна гэдэг ийм асуудлыг ярьсаар өнөөдрийн байдлыг бий болгосон.

“Улаанбаатар төмөр зам” бол социалист байгууллагууд, социализмын үед төрийн байгууллага ямар байдгийг үлгэр жишээ бидэнд өнөөдөр харуулж байгаагаараа бас давуу талтай байна. Учир нь дарга нар нь хулгай хийдэг. Хулгай нь баригддаг. Энд ямар нэгэн шинэчлэл хийгддэггүй. Ийм л асуудал харагдаж байна.

Тэгэхээр энэ дээр бид бүхэн энэ асуудлуудыг ер нь энэ хуулиараа оруулж ирж, эргээд хамтрагч тэр Оросын Холбооныхоо Улстай асуудлуудаа ярьдаг хэмжээнд л очих хэрэгтэй байна л даа.

Тэгэхээр түрүүний бүх л хүмүүс яриад байна шүү дээ. Энэ болохгүй байна. Хэдүүлээ. Тэгээд энэ асуудлууд дээр зүгээр ачаа тээврийн асуудал дээр ярих, хүн тээврийн асуудал дээр Дархан руу тэр вагонд сууж хүмүүс ер нь явахгүй дээ.

Дорноговь руу аягүй бол манай хэдэн малчид сүү, цагаан идээгээ тээвэрлээд л явдаг шүү дээ. Тэнд чинь унаа гэхэд хэцүү. Хамгийн агааржуулалт сайтай машин, унаанууд гараад ирчихсэн байна. Замууд нь сайжирчихлаа.

Өнөөдөр “Улаанбаатар төмөр зам”-ын тэр вагон суухаар нөгөө нүүрс үнэртэнэ. Тохь тух муутай. Тар тар дуугарчихна. Ийм л байдалтай өнөөдөр тэр байгууллагын өнгө төрх харагдаад байгаа байхгүй юу.

Тэгэхээр бүх юм шинэчлэгдэх ийм зайлшгүй шаардлага байна. Тэгээд энэ хуулиа ашиглаад боломжуудаа нээх боломж байгаа юм уу гээд асуучихья.

**Ц.Цэрэнпунцаг:** Асуултад С.Бямбацогт сайд хариулъя.

**С.Бямбацогт:** Урд нь ганцхан төмөр замын суурь бүтэц эзэмшигчтэй, тээвэрлэгчтэй байсан. “Улаанбаатар төмөр зам” гэж. Тэгээд л үндсэндээ “Улаанбаатар төмөр зам” 70 жил монополь байдлаар үйл ажиллагаа явуулж байсан. Одоо ч яг энэ байдал нь хэвээрээ.

Хэдийгээр хувийн хэвшлийн төмөр замууд, суурь бүтцүүд, тээвэрлэгч нар бий болсон ч гэсэн одоо монополь хэвээрээ байгаа нь харагдаад байгаа шүү дээ.

Тийм учраас л үүнийг задлах, үнийг цэгцлэх зорилгоор л энэ хуулийн төслийг 2020 онд өргөн барьсан хууль хоёр жилийн хугацаанд дахиад зайлшгүй нэмэлт, өөрчлөлт орох шаардлага гарсан байна гэж үзсэн учраас татаж аваад дахиж өргөн барьж байгаа.

Энэ хуулийн нэг баримтлах зарчим гээд 3-хан заалт байж байгаа. Энэ дээр л үндсэндээ гол амин сүнс нь харагдана.

Хөдөлгөөний нэгдсэн зохицуулалттай төмөр замын тээвэрт дараах зарчмыг баримтална. Хөдөлгөөний нэгдсэн зохицуулалттай тээврийн бусад салбарын үйл ажиллагаатай уялдуулсан байх.

Хоёрдугаарт нь, үйлчилгээний чанар, хүртээмж, аюулгүй байдлыг хангасан тогтвортой байх. Төмөр замын тээвэрт баримтлах зарчим.

Гуравдугаарт нь, зах зээлийн өрсөлдөөнт нөхцөлийг бий болгож, тэгш оролцоог хангасан байх.

Ерөөсөө төмөр замын тээвэр яг энэ зарчмын хүрээнд л явагдана. Энэ зарчмын хүрээнд үндсэндээ үйл ажиллагаа бүх юм зохицуулагдана. Өнөөдөр ингэж явж чадахгүй байгаа нь харагдаад, ингэж чадахгүй болохоор энэ асуудлууд дэлгэгдээд л, яригдаад л ингээд л асуудал болж байгаа.

Дэлхий нийтийн хөгжлийн чиг хандлага. Одоо манай яамныхан, төмөр замынхан сайн бодоосой, толгойд нь ороосой гэж би бодож байгаа юм. Харамсаж байгаа.

Манай төмөр замын салбар...

Хөөе.., С.Чинзориг сайд аа. Энд юм ярьж байна шүү.

Ямар хаана явж байна гэдэг нь харж бодох тийм толгой тархи байдаггүй л байсан юм байх даа. Үнэхээр харамсаж байгаа. Хаана явж байна. Дэлхий нийтийн хөгжлийн чиг хандлагын хаана нь явж байна, бид.

Сая хэлж байгаа биз дээ. 30 мянган километр төмөр зам дээр 1700 ажиллаж байхад бид 1100 километр төмөр зам дээр 16 мянган хүн ажиллаж байдаг. Дэлхийн зах зээлийн жишиг тарифаас хоёр дахин, гурав дахин хямд үнэтэй тарифын тээвэр хийгээд байхад хамгийн ашигтай нь тэр байж байдаг.

Тэгээд тэр транзит тээврийн тарифаас чинь тэр хүнсний бүтээгдэхүүн, зорчигч тээрийн тариф чинь 10 дахин хямд шүү дээ бүр. Тэгж байхад яагаад боддоггүй юм бол. Яагаад сэтгэдэггүй юм бол оо. Дэлхийн зах зээл дээр чинь тээвэр хийхийн тулд ийм бага зардлаар ийм өндөр тарифтайгаар явж болдог юм байна. Бид чинь ийм өндөр зардалтайгаар ийм бага орлого олж ажиллаж байгаа чинь зөв юм уу, буруу юм уу гэж яагаад сэтгэдэггүй байсан юм бол оо. Үүнийг шийдэх юм сан гэж яагаад боддоггүй байсан юм бол оо. Би харамсаж байгаа.

Тийм болохоор энэ хуулийг бид хэлэлцээд батлах явцдаа энэ бодлогоо бас давхар харж явна. Манай яамныхан, “Улаанбаатар төмөр зам”, бусад төмөр замынхан бас анхаарах ёстой шүү. Үүнийг бас хэлчихье.

**Ц.Цэрэнпунцаг:** Н.Ганибал гишүүн нэмж асуулт асууя. 1 минут.

**Н.Ганибал:** Тээврийн үнэ тогтоох асуудал дээр түрүүн асуугаад байна лээ л

дээ. Энд уг нь Засгийн газарт эрхийг нь өгөөд явахгүй бол бусад бүх салбар төмөр зам дээр ингээд суурь үнэ тогтдог.

Тэгэхээр энэ дээр ер нь нэлээн сайн тооцоолохгүй бол болохгүй юм билээ. Цаашлаад тээврийн үнэ дээр түшиглээд концессууд бас орох, орохгүй. Одоо гадаадын хөрөнгө оруулалт орох, орохгүй бас энэ дээр ингээд тогтоод байгаа байхгүй юу. Тийм ээ.

Тэгэхээр энэ асуудлууд дээр та хэд бас сайн бодож тооцооллоо гаргаад яг Засгийн газрын эрх байх ёстой юм уу, эсвэл хувийнхаа өөрсдөө тооцоолох тэр аргачлалаар чинь тогтоох юм уу. Энэ дээр нэлээн сайн бодож байж. Тэгээд хөрөнгө оруулалт чинь тэнд хамаарагдах юм билээ.

Дээрээс нь тээврийн компаниуд энэ дээр байгуулагдах уу, үгүй юу гэдэг чинь асуудлууд нь шийдэгдэнэ.

Яг энэ бол авто зам дээр яг ингэж гарч ирээд байгаа байхгүй юу. Тээврийн үнийг тогтоохоор л тэндээ тааруулаад л дараагийн бүх юмнууд ингээд яваад байгаа юм.

**Ц.Цэрэнпунцаг:** Ажлын хэсгээс 2 номер. Ажлын хэсгийн 2 номерын микрофоныг нээе.

**Л.Булганхүү:** Тариф дээр тооцож үзэхэд бас нэг хамааралтай зүйл байгаа л даа. Энэ бол нэгдүгээрт энэ төмөр замын нийт суурь үнэлгээ, нийт үнэлгээ хэдэн төгрөг байх вэ, хөрөнгө оруулалт хэд байх вэ. Үүнээсээ хамаараад тарифын өөрчлөлтүүд өөр өөр төрлийн тарифууд гарч ирж байгаа.

“Улаанбаатар төмөр зам”-ын хувьд 1949 оноос хойш байгуулагдсан.

Үүнээс хойш нэлээн элэгдэл хорогдлын зардал гэж юм байхгүй болоод. Энэ дээр тарифын хувьд хямд.

Шинэ төмөр замууд дээр хөрөнгө оруулалт харилцан өөр байгаа учраас тарифын ялгаанууд гарч ирж байгаа юм.

Тэгээд хууль дээр бид төмөр замын тарифын аргачлалыг сайд өөрөө баталчихъя. Засгийн газрын гишүүн баталчихъя. Тэгэхдээ энэ дагуу хяналтыг агентлаг өөрөө хяналт тавья, дүгнэлт гаргая гэдэг ийм зүйл оруулж ирсэн байгаа.

**Ц.Цэрэнпунцаг:** Гишүүд асуулт асууж, хариулт авч дууслаа.

Ингээд төсөлтэй холбогдуулан үг хэлэх Улсын Их Хурлын гишүүд нэрээ өгөх үү. Ч.Хүрэлбаатар сайд. Б.Баттөмөр гишүүнээр. С.Чинзориг гишүүнээр.

С.Чинзориг гишүүн нэрээ татаж авлаа. С.Бямбацогт гишүүнээр тасаллаа. Гишүүд ээ, товч товчхон үг хэлээд. Би сая хэлэлцэх эсэх нь явсан учраас гишүүдээ сайхан чөлөөтэй яриулсан шүү. Сайхан товчхон товчхон саналуудаа хэлээд явчихъя. С.Бямбацогт гишүүн нэрээ татсан, С.Чинзориг гишүүн нэрээ татсан, Ч.Хүрэлбаатар гишүүн татлаа.

Д.Бат-Эрдэнэ гишүүн, Б.Баттөмөр гишүүн хоёр үг хэлье. Д.Бат Эрдэнэ гишүүн.

**Д.Бат-Эрдэнэ:** Би товчхон үг хэлье.

Тэгэхээр манай төмөр замын тээврийн салбарынханд нэг асуудал тулгарна. Том асуудал тулгарна.

Сая би тэр мэдээллээс сонслоо шүү дээ. Сайд аа, хувийнх нь 8750 ширхэг вагон оруулж ирсэн гэж байна. Улсад 3290 гэв үү. Тийм вагон байдаг гэж байна. Энэ хувийнхан маань мэдээж зах зээлийн эрэлтийг харгалзаад гадна дотноос олон вагон авчирч байгаа, захиалж байгаа, захиалах гэж байгаа.

Тиймээс цаашдаа хэдэн вагон ямар үнэтэй тээвэрлэлтийг нь хийх юм бэ гэдгийг манай салбарынхан зөв тооцож гаргахгүй юм бол баахан хувийнхан маань энэ чинь Монголын л хөрөнгө. Баахан вагон авчирдаг. Тэр нь явдаггүй. Явуулахын тулд баахан албан тушаалтнуудтай ярьдаг хөөрдөг. Ингээд эцэс төгсгөлгүй тийм маргаан, Монголын мөнгө төгрөг саатсан, гацсан асуудлууд гарна.

Тийм учраас та нар жилийн дараа юм уу, 6 сарын дараа тэр хоёр гарц маань Гашуунсухайд-Ганцмодын холболт, Ханги-Мандалын холболтууд хийгдэх хүртэл хэдэн вагон явах юм. Түүний дараа хэдэн вагон явах юм бэ гээд энэ тооцоогоо гаргаад. Хувийнх нь төдий хэрээний вагон оруулж ирэх боломж байна. Ийм үнэтэй явах юм гэдгийг нь ил тод гаргахгүй бол. Ил тод. Юм бүхэн ил тод байх юм бол хувийнханд хүртэл амар.

Хувийн хэвшлийнхэндээ тэгээд ил тод гаргаад тэдэн вагон явах юм байна гэдгийг нь хэлээд зөв ойлголт өгөхгүй бол энэ дээр бид яаж ийж байгаад зохицуулаад явчихна гэсэн тийм баахан дэмий хөрөнгүүд дэмий вагонууд авчрах вий. Энэ дээр онцгой анхаараарай. Үүнийг л сануулах гэсэн юм. Баярлалаа.

**Ц.Цэрэнпунцаг:** Б.Баттөмөр гишүүн үг хэлье.

**Б.Баттөмөр:** Энэ хуулийн төслийг дэмжиж байна.

Ингээд ажлын хэсэг байгуулаад, олон талаас нь сайн хэлэлцэж, батлах нь зүйтэй гэж ойлгож байна.

1949 оны хэлэлцээр гэж байгаа юм. Би бол энэ Монгол Улсын хөгжилд их том үүрэг гүйцэтгэсэн хэлэлцээр гэж ойлгодог. Ингээд энэ бараг далан хэдэн жил болчхож. Харамсалтай нь бид үүнийгээ өөрчилж чадаагүй. Шинэчилж чадаагүй. Ялангуяа ардчилал, зах зээлийн нийгэмд шилжсэн 30 жилийн хугацаанд Оросын талтай энэ талаар хамтарч ажиллаагүй.

Энэ төмөр замын салбарт шинжлэх ухаан, технологийн дэвшлүүд ерөөсөө нэвтрээгүй. Ялангуяа мэдээллийн технологи. Хиймэл оюун ухаан янз бүрийн юм ярихаа больё л доо. Мэдээллийн технологийн ололт амжилтууд их олон зүйлийг нэвтрүүлэх боломж байсан.

Ийм учраас 16 мянган хүнтэй. Тэгээд тэр нь бусад орнуудын түвшин нь энэ байх ёстойгоос даваад явчихсан.

Тэгээд мэргэжлийн бус хүмүүс сүүлийн үед их удирддаг болчихсон. Оросын талтайгаа хамтарч ажилладаггүй.

Ер нь Монгол Улсын хөгжил хоёр хөршөөс хамааралтай шүү. Урд хөршөөс хамааралтай, хойд хөршөөс хамааралтай. Бид эндээс нисээд тэр Номхон далайд очоод тэр Америкийн хажууд очоод байрлачихгүй. Хоёр хөрштэй онцгой ач холбогдолтой. Ялангуяа хойд хөрштэй.

Одоо энэ төмөр замын шинэчлэл гээд л тэгж байна. “Улаанбаатар төмөр зам”-ын технологи үүнтэй бүр салшгүй

холбоотой. Үүнээс бид ерөөсөө гарч ажиллахад их төвөгтэй болно шүү дээ.

Энэ хөдлөх бүрэлдэхүүний. Одоо сая тэр тоог хэлж байна шүү дээ. 40-өөс 50 хувь, 50-иас 60 хувь нь хуучирчихсан л гэж байгаа юм. Үүнийг яагаад шинэчилж болохгүй байгаа юм. Оросуудтай чинь бас ярьж болно шүү дээ.

Энэ чинь дээд түвшиндээ маш сайн ойлголцолтой байна. Өндөр албан тушаалын хүмүүс Монголд ирж байна. Тэр хүмүүстэй ойлголцох хэрэгтэй шүү дээ. Тэр купенд ороод би Дархан явж л байсан. Купенд ороод тэр нөгөө социализмын үед байсан одоо оюутан байх үедээ л нөмөрч байсан одоо хэвээрээ л байлаа шүү дээ.

Тэгээд алдагдалтай гээд байдаг. Тэр зэсийн тээвэр яагаад алдагдалтай байдаг юм. 1.2 их наяд төгрөгийн ашигтай ажиллаж байгаа шүү дээ. Эрдэнэт. Тэгэхэд төмөр зам чинь юу билээ. 78 тэрбум төгрөгийн алдагдалтай ажилласан байгаа юм.

Тэгээд сахилга хариуцлага гэж юм байдаггүй. Янз бүрийн хүмүүс ажилладаг. Нэг жижигхэн нөхрийн хармаанаас 7.3 гээд л. Алдагдлынх нь 10 хувь нь хармаанаас нь гарч байдаг. Ийм байж болохгүй шүү дээ.

Тийм учраас Оросуудтай хамтарч ажиллах ёстой. Энэ асуудал дээр их онцгой анхаарах шаардлагатай шүү.

Зарим улсууд 100 хувь аваад ирэхгүй яасан юм. 100 хувь авчирч болох л байх. Тэгэхдээ эрсдэлүүдийн бас. Би бол 100 хувь авчрах нь 49, 51 гэдгээсээ илүү эрсдэлтэй болов уу гэж бодож



байна. Яагаад гэхээр энэ чинь бүгд Оросын технологи. Оросоос хамааралтай.

Эргэн тойрных нь газар миний сонссоноор 30, 30 метр газрыг Монголын талын 51 хувь гэж тэгж гаргасан. Оросууд бүх хөдлөх бүрэлдэхүүн, суурь бүтцээ байгуулсан. Ийм л юм гэж сонсож байсан. 1949 оны хэлэлцээр.

Энэ төмөр замд мэдлэг их чухал. Маш их мэдлэгтэй, туршлагатай хүмүүс тэтгэвэрт гарчихсан. Ажил хайгаад явж байгаа шүү дээ.

Тийм учраас эрт хөөж гаргадаг юмыг сайн бодох ёстой шүү гэдгийг би хэлэх гэж байгаа юм.

Нэг мухар төмөр зам барьдаг. Дахиад нэг мухар төмөр зам явсаар байгаад дахиад мухар. Ийм бодлогогүй байж болохгүй шүү дээ. Энэ цахилгаан станцуудын нүүрс тээвэр дээр хөнгөлөлт гэж байгаа юм. Ийм байж болохгүй. Эд нар чинь асар их өндөр цалинтай, асар их тансаг хэрэглээтэй. Хулгай нүүрлэхсэн цахилгаан станцууд байгаа шүү дээ.

Төмөр замын тарифаас хөнгөлөлт эдлэх биш, цахилгаан станцууд өөрсдөө энэ алдагдалтай.../минут дуусав/

**Ц.Цэрэнпунцаг:** Гишүүд үг хэлж дууслаа. Би бас товчхон үг хэлчихье.

Гишүүд хамгийн гол нь энэ хууль гарснаар бидний шийдэх асуудал юу вэ гэдэг дээр хоёр гол зүйл яриад байна. Хамгийн гол нь үнэ тариф. Зах зээлийнхээ зарчмаар үнэ тогтдог болох байх гэж.

Хууль гарснаар асуудлыг шийдэх байх гэж харж, хуулийг дэмжиж байна гэж харж байгаа. Та бүхэн хуулиа

хэлэлцээд явахдаа үүнийгээ сайн анхаарч, хэлэлцүүлэгтээ идэвхтэй оролцож ажиллаарай.

Мөн хувийн хөрөнгө оруулалт, гадна, дотнын хөрөнгө оруулалт нээлттэй байх зарчим байх ёстой шүү гэж гишүүд ажлын хэсгийнхэнд анхааруулж хэлж байна. Гишүүд хуулийг дэмжиж, ер нь яаралтай оруулж ирж хэлэлцэх нь зүйтэй. Цаг нь болсон хууль гэж үзэж дэмжиж байна гэж харж байна.

Тэгээд хамгийн гол юм бол үнэ тариф гэж хэцүү юм байгаа юм. Үнэ тарифыг бол үнэхээр зохицуулна гэдэг бол биднээс хэтийдчихсэн асуудал. Тэгэхээр үнэ тариф бол уг нь зах зээлийнхээ жамаар тогтдог бол зүгээр байгаа юм.

Тэгээд би энэ дээр байнга ярьдаг нэг жишээ байдаг юм. Бараг 100-аад жилийн өмнө Америкт нэг нүүрсний тээвэрлэлтийн үнэ тарифын зохицуулалт хийсэн гэсэн.

Тэгээд түүнээс үүдээд цаашаа 32 мянган төрлийн үнэ тарифын зохицуулалт хийх шаардлага гарч ирсэн гэсэн.

Тэгэхээр мэдэхгүй. Бид үнэ тарифыг энэ дээр ингэж зохиомлоор бариад байгаагаас болоод цаашаа хэчнээн олон мянган төрлийн үнэ тариф зүгээр л нүүрснээс авхуулаад л өнөөдөр бид дотоодын эрчим хүчний нүүрсний үнэ тариф гэхэд л эндээс өөрчлөлт хийх болно. Ингээд л залгаад л яваад байх юм бол энэ тамтгаа алдах байх л даа. Энэ тооцоолоход хэцүү байх.

Тэгэхээр аль болохоор бүгдээрээ энэ хуулийг гаргаад, энэ үнэ тарифыг бид зах зээлийнх нь жамаар явдаг болгочих

юм сан л гэж цөмөөрөө хууль дээрээ нямбай сайхан ажиллаж хуулиа гаргая гэж гишүүддээ уриалъя.

Ингээд үг хэлэх хэсэг дууслаа. Ингээд санал хураалтаа явуулъя. Тэгээд санал хураалтаа явуулж эхэлбэ. Би Та бүхэндээ саналынхаа томъёоллыг уншиж танилцуулаадахъя.

Төмөр замын тээврийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгын төсөл болон хамт өргөн мэдүүлсэн бусад хуулийн төслүүдийг үзэл баримтлалын хүрээнд нь хэлэлцэхийг дэмжбэ гэсэн томъёоллоор санал хураалт явуулъя. Санал хураалт. Гишүүд ээ, анхааралтай байгаарай. /алх цохив/

Гишүүдийн 53.8 хувийн дэмжиж, санал дэмжигдлээ.

### *Гурав.Ажлын хэсгийн ахлагчийн сонгох тухай асуудал*

Сүүлийн асуудал байна. Аялал жуулчлалын тухай хуулийн ажлын хэсгийг ахалж байсан Х.Булгантуяа гишүүн Засгийн газрын гишүүн болсон. Одоо ажлын ачаалал ихтэй болсон учраас Ажлын хэсгийг М.Оюунчимэг гишүүнээр ахлуулахаар санал оруулж байна.

Энэ дээр санал хураалт явуулчихъя. Санал хураалт шүү. М.Оюунчимэг гишүүн. Миний хувьд М.Оюунчимэг гишүүнийг санал оруулж байна. Тэгээд эндээс горимын санал Ч.Хүрэлбаатар гишүүн гаргаж байгаа. Ч.Хүрэлбаатар гишүүн саналаа. Ч.Хүрэлбаатар гишүүн таныхыг нээчихсэн. Ч.Хүрэлбаатар.

**Ч.Хүрэлбаатар:** Үгүй яах вэ, яг энэ дээр би хувийн хэвшилд ажиллаж байсан, бас Зөвшөөрлийн хууль дээр

Гишүүд ээ, Та бүхэнд түр сууж байгаарай. Дараа нь дахиад нэг асуудал байгаа шүү. Богинохон. Шууд санал хураалт явуулна.

Санал хураалт явуулж дууслаа. Хуулийн төслийг хэлэлцсэн талаар Байнгын хорооноос гарах санал, дүгнэлтийг нэгдсэн хуралдаанд Улсын Их Хурлын гишүүн Ж.Бат-Эрдэнэ танилцуулна.

Ажлын хэсэг. Хуучин ажлын хэсгийг ахалж байсан Ж.Бат-Эрдэнэ гишүүн ахалж, ажлын хэсэг хэвээрээ ажиллана.

Хуулийн төслүүдийг хэлэлцэх эсэх хэлэлцүүлэг дууслаа.

нэлээд үр дүнтэй ажилласан Х.Ганхуяг гишүүнийг санал болгож байна.

Яагаад вэ гэхээр яг энэ дээр байж байгаа хандлага эд нар нь өөрсдөө яг энэ эдийн засгийн салбарт яригдаж байгаа чиглэлтэй нисэж байгаа учраас үүнийг дэмжиж өгөөч.

Хэдүүлээ энэ салбар дээр их эрүүлээр харж явмаар байгаа юм. Х.Ганхуяг гишүүн.

**Ц.Цэрэнпунцаг:** Ч.Хүрэлбаатар гишүүн сая санал гаргаж Х.Ганхуяг гишүүний нэрийг дэвшүүлсэн учраас эхлээд М.Оюунчимэг гишүүнээр санал хураалтаа явуулчихъя. Тэгээд тусдаа дараа нь Х.Ганхуяг гишүүнээр санал хураалт явуулъя.

М.Оюунчимэг гишүүнийг ажлын хэсгийн ахлагчаар ажиллуулья гэсэн саналын томьёоллоор санал хураалт явуулья. Санал хураалт.

Санал дэмжигдсэнгүй. Ийм учраас Х.Ганхуяг гишүүнээр санал хураалт явуулья. Тусдаа хураана гэж байна. Горимын дагуу. Санал дэмжигдсэнгүй. Одоо Х.Ганхуяг гишүүнээр санал хурааж явуулья.

Х.Ганхуяг гишүүнийг Аялал жуулчлалын тухай хуулийн ажлын хэсгийн ахлагчаар ажиллуулья гэсэн саналын томьёоллоор санал хураалт явуулья. Санал хураалт.

Гишүүдийн 58.3 хувь нь дэмжиж, санал дэмжигдлээ.

Өнөөдрийн Байнгын хорооны хуралдаан өндөрлөлөө. Ингээд хуралдаанд оролцсон эрхэм гишүүд Та бүхэндээ баярлалаа.

*Хуралдаан 2 цаг 14 минут үргэлжилж, 13 цаг 14 минутад өндөрлөв.*

**БИЧЛЭГЭЭС ХУРАЛДААНЫ  
ДЭЛГЭРЭНГҮЙ ТЭМДЭГЛЭЛ БУУЛГАЖ,  
ХЯНАСАН: ШИНЖЭЭЧ**

**Ц.АЛТАН-ОД**