



МОНГОЛ УЛСЫН ИХ ХУРЛЫН
2023 ОНЫ ХАВРЫН ЭЭЛЖИТ ЧУУЛГАН

2023 ОНЫ 04 ДҮГЭЭР САРЫН 04-НИЙ 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 04 дүгээр сарын 04-ний өдөр, Мягмар гараг

<i>Хуралдааны тэмдэглэлийн агуулга</i>	1
<i>Хуралдааны товч тэмдэглэл:</i>	2-5
<i>Хуралдааны дэлгэрэнгүй тэмдэглэл:</i>	6-18

- 1. Байнгын хорооны тогтоолын төсөл /Улсын Их Хурлын хаврын ээлжит чуулганы 4 дүгээр сард хэлэлцэх асуудлын цаглавар батлах тухай/* 6-7
- 2. Төмөр замын тээврийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгын төсөл болон хамт өргөн мэдүүлсэн хуулийн төслүүд /Засгийн газар 2023.01.10-ны өдөр өргөн мэдүүлсэн, анхны хэлэлцүүлэг/* 7-18

**Монгол Улсын Их Хурлын 2023 оны хаврын ээлжит чуулганы
Эдийн засгийн байнгын хорооны 04 дүгээр сарын 04-ний өдөр
/Мягмар гараг/-ийн хуралдааны товч тэмдэглэл**

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

Хуралдаанд ирвэл зохих 17 гишүүнээс 10 гишүүн хүрэлцэн ирж, 58.8 хувийн ирцтэйгээр хуралдаан 14 цаг 38 минутад Төрийн ордны “Их эзэн Чингис хаан” танхимд эхлэв.

Томилолттой: Х.Булгантуяа, Ч.Хүрэлбаатар;
Чөлөөтэй: Х.Ганхуяг, Б.Жавхлан;
Эмнэлгийн чөлөөтэй: Т.Доржханд.

Нэг.Байнгын хорооны тогтоолын төсөл /Улсын Их Хурлын хаврын ээлжит чуулганы 4 дүгээр сард хэлэлцэх асуудлын цаглавар батлах тухай/

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.

Тогтоолын төслийг Улсын Их Хурлын гишүүн Ц.Цэрэнпунцаг танилцуулав.

Тогтоолын төсөлтэй холбогдуулан Улсын Их Хурлын гишүүдээс асуулт, санал гараагүй болно.

Ц.Цэрэнпунцаг: “Монгол Улсын Их Хурлын 2023 оны хаврын ээлжит чуулганы 4 дүгээр сард Эдийн засгийн байнгын хорооны хэлэлцэх асуудлын цаглавар батлах тухай” Байнгын хорооны тогтоолын төслийг батлах санал хураалт явуулъя.

Зөвшөөрсөн: 7
Татгалзсан: 3
Бүгд: 10
70.0 хувийн саналаар Байнгын хорооны тогтоол батлагдлаа.

Уг асуудлыг 14 цаг 42 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, анхны хэлэлцүүлэг/

Хэлэлцэж буй асуудалтай холбогдуулан Зам, тээврийн хөгжлийн сайд С.Бямбацогт, Зам, тээврийн хөгжлийн яамны Төмөр зам, далайн тээврийн бодлогын хэрэгжилтийг зохицуулах газрын дарга М.Энхболд, мөн яамны Хуулийн хэлтсийн дарга С.Мяндасмаа, Төмөр зам, далайн тээврийн бодлогын хэрэгжилтийг зохицуулах газрын ахлах шинжээч

Л.Булганхүү, мөн газрын Төмөр замын тээврийн хэлтсийн шинжээч Ц.Наранчимэг нар оролцов.

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

Хуулийн төслийг анхны хэлэлцүүлэгт бэлтгэсэн талаар ажлын хэсгийн танилцуулгыг ажлын хэсгийн ахлагч, Улсын Их Хурлын гишүүн Ж.Бат-Эрдэнэ танилцуулав.

Танилцуулгатай холбогдуулан Улсын Их Хурлын гишүүн Д.Батлут, Ч.Ундрам нарын тавьсан асуултад Зам, тээврийн хөгжлийн сайд С.Бямбацогт, ажлын хэсгийн ахлагч, Улсын Их Хурлын гишүүн Ж.Бат-Эрдэнэ, Зам, тээврийн хөгжлийн яамны Төмөр зам, далайн тээврийн бодлогын хэрэгжилтийг зохицуулах газрын дарга М.Энхболд, мөн яамны Хуулийн хэлтсийн дарга С.Мяндасмаа нар хариулж, тайлбар хийв.

Төмөр замын тээврийн тухай /Шинэчилсэн найруулга/ хуулийн төслийн талаар ажлын хэсгээс гаргасан зарчмын зөрүүтэй саналын томъёоллоор санал хураалт явуулав.

Ц.Цэрэнпунцаг: 1.Улсын Их Хурлын гишүүн Ж.Бат-Эрдэнэ, А.Адъяасүрэн, Э.Бат-Амгалан, Б.Баттөмөр, Д.Бат-Эрдэнэ, Б.Жавхлан, М.Оюунчимэг, С.Чинзориг /Цаашид “Ажлын хэсэг” гэх/ нарын гаргасан, Төслийн 24 дүгээр зүйлийн 24.2 дахь хэсгийг доор дурдсанаар өөрчлөн найруулах:

“24.2.Улсын хилийн боомт чиглэсэн, хил дамнасан төмөр зам нь нийтийн зориулалттай төмөр замд хамаарах бөгөөд энэ төмөр замыг өмчлөгч нь нэг хуулийн этгээд байна.” гэсэн саналыг дэмжье гэсэн санал хураалт явуулья.

Дээрх саналтай холбогдуулан Улсын Их Хурлын гишүүн Н.Ганибалын тавьсан асуултад Зам, тээврийн хөгжлийн сайд С.Бямбацогт, ажлын хэсгийн ахлагч, Улсын Их Хурлын гишүүн Ж.Бат-Эрдэнэ нар хариулж, тайлбар хийв.

Зөвшөөрсөн:	6
Татгалзсан:	5
Бүгд:	11

54.5 хувийн саналаар санал дэмжигдлээ.

2.Ажлын хэсгийн гаргасан, Төслийн 30 дугаар зүйлийн гарчиг, 30.1 дэх хэсгийн “хөдлөх бүрэлдэхүүн,” гэснийг болон “Зөвшөөрлийн тухай хуульд заасан” гэснийг тус тус хасах гэсэн саналыг дэмжье гэсэн санал хураалт явуулья.

Зөвшөөрсөн:	6
Татгалзсан:	6
Бүгд:	11

50.0 хувийн саналаар санал дэмжигдсэнгүй.

Улсын Их Хурлын гишүүн Д.Батлутын “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 Д.Батлутын гаргасан горимын саналыг дэмжье гэсэн санал хураалт явуулья.

Зөвшөөрсөн: 8

Татгалзсан: 3

Бүгд: 12

72.7 хувийн саналаар горимын санал дэмжигдлээ.

Ц.Цэрэнпунцаг: Дээрх саналыг дэмжье гэсэн санал хураалтыг дахин явуулья.

Зөвшөөрсөн: 8

Татгалзсан: 3

Бүгд: 12

72.7 хувийн саналаар санал дэмжигдлээ.

Найруулгын санал:

Ц.Цэрэнпунцаг: 1.Ажлын хэсгийн гаргасан, Төслийн 4.1.25 дахь заалтыг, 11.1.27 дахь заалтын “зарим” гэснийг, 42.6.3 дахь заалтын “, найдвартай” гэснийг тус тус хасаж, 4.1.17 дахь заалтын “чиг” гэсний өмнө “суурь бүтцийн” гэж, 9.1.3 дахь заалтын “олгох” гэсний өмнө “зэргийг” гэж тус тус нэмэх гэсэн саналыг дэмжье гэсэн санал хураалт явуулья.

Зөвшөөрсөн: 7

Татгалзсан: 4

Бүгд: 11

63.6 хувийн саналаар санал дэмжигдлээ.

Ц.Цэрэнпунцаг: Улсын Их Хурлын гишүүн Д.Батлутын гаргасан, Үйлдвэрийн осол, хурц хордлогоос шалтгаалсан өвчний улмаас нас барсан ажилтны ар гэрт ажилтны нэг сарын дундаж цалин хөлсийг 36 дахин нэмэгдүүлж олгох гэсэн саналыг дэмжье гэсэн санал хураалт явуулья.

Дээрх саналтай холбогдуулан Улсын Их Хурлын гишүүн Д.Батлут тайлбар хэлэв.

Зөвшөөрсөн: 3

Татгалзсан: 8

Бүгд: 11

27.3 хувийн саналаар санал дэмжигдсэнгүй.

Төмөр замын тээврийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгын төсөл болон хамт өргөн мэдүүлсэн бусад хуулийн төслүүдийн анхны хэлэлцүүлгийг дахин явуулж дууслаа.

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

Уг асуудлыг 15 цаг 15 минутад хэлэлцэж дуусав.

Байнгын хорооны хуралдаанаар 2 асуудал хэлэлцэв.

Хуралдаан 38 минут үргэлжилж, 17 гишүүнээс 13 гишүүн хүрэлцэн ирж, 76.5 хувийн ирцтэйгээр 15 цаг 16 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 04 дүгээр сарын 04-ний өдөр,
Мягмар гараг
Төрийн ордны “Их эзэн Чингис хаан”
танхим
14 цаг 38 минут

**БАЙНГЫН ХОРООНЫ ХУРАЛДААНЫ
ДЭЛГЭРЭНГҮЙ ТЭМДЭГЛЭЛ**

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

Хуралдаанд оролцож байгаа гишүүдийг танилцуулъя. Хүрэлбаатарын Булгантуяа гишүүн гадаад томилолттой байна. Тогмидын Доржханд гишүүн өвчтэй байна. Чимэдийн Хүрэлбаатар гишүүн гадаад томилолттой байна.

Ингээд бусад гишүүд хүрэлцэн иржээ. Ингээд хуралдааны ирцийг танилцууллаа.

Ингээд Байнгын хорооны гишүүдийн олонх хүрэлцэн ирж Байнгын хорооны ирц 52.9 хувьтай бүрдсэн тул

Нэг.Байнгын хорооны тогтоолын төсөл /Улсын Их Хурлын хаврын ээлжит чуулганы 4 дүгээр сард хэлэлцэх асуудлын цаглавар батлах тухай/

2023 оны 4 дүгээр сард Байнгын хороогоор хэлэлцэх асуудлын цаглавар батлах тухай Байнгын хорооны тогтоолын төслийг хэлэлцэж эхэлбэ. Ингээд Та бүхэндээ тогтоолын төслийг уншиж танилцуулъя.

Монгол Улсын Их Хурлын 2023 оны хаврын ээлжит чуулганы 4 дүгээр сард Эдийн засгийн байнгын хорооны хэлэлцэх асуудлын цаглавар батлах тухай Монгол Улсын Их Хурлын тухай

Эдийн засгийн байнгын хорооны 2023 оны 04 дүгээр сарын 04-ний өдрийн хуралдаан нээснийг мэдэгдье.

Байнгын хорооны хуралдаанаар хэлэлцэх асуудлыг танилцуулъя.

Нэгдүгээрт, Монгол Улсын Их Хурлын чуулганы хуралдааны дэгийн тухай хуулийн 10 дугаар зүйлийн 10.6 дахь хэсэгт заасны дагуу 2023 оны 4 дүгээр сард Байнгын хороогоор хэлэлцэх асуудлын цаглавар батлах тухай Байнгын хорооны тогтоолын төсөл.

Хоёрт, Төмөр замын тээврийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгын төсөл болон хамт өргөн мэдүүлсэн бусад хуулийн төслүүд.

Энэ хуулийн төслийг Засгийн газар 2023 оны 01 дүгээр сарын 10-ны өдөр өргөн мэдүүлсэн. Анхны хэлэлцүүлгийг дахин явуулна. Ийм хоёр асуудал хэлэлцэнэ.

Хэлэлцэх асуудал дээр өөр саналтай гишүүд байна уу? Алга байна.

Хэлэлцэх асуудалдаа оръё.

хуулийн 23 дугаар зүйлийн 23.2.14 дэх заалт, Монгол Улсын Их Хурлын чуулганы хуралдааны дэгийн тухай хуулийн 10 дугаар зүйлийн 10.6 дахь хэсгийг үндэслэсэн Эдийн засгийн байнгын хорооноос ТОГТООХ нь:

1.Монгол Улсын Их Хурлын даргын 2023 оны 03 дугаар сарын 29-ний өдрийн Монгол Улсын Их Хурлын 2023 оны хаврын ээлжит чуулганы 4 дүгээр сард хэлэлцэх асуудлын дараалал тогтоох

тухай 56 дугаар захирамжид заасан Эдийн засгийн байнгын хорооны эрхлэх асуудлын хүрээнд хамаарах хууль, Улсын Их Хурлын бусад шийдвэрийн төслийг хэлэлцэх цаглаварыг хавсралтаар баталсугай.

2.Хууль хэлэлцэх хугацааг тусгайлан заасан асуудал болон Байнгын хорооны эрхлэх асуудлын хүрээнд өргөн мэдүүлсэн хууль, Улсын Их Хурлын бусад шийдвэрийн төсөлтэй хамт өргөн мэдүүлсэн Эдийн засгийн байнгын хорооны эрхлэх асуудлын хүрээний хууль, Улсын Их Хурлын бусад шийдвэрийн төслийг хэлэлцэхэд энэ цаглавар хамаарахгүй.

3.Энэ тогтоолын биелэлтийг хангаж хэлэлцэх асуудлын бэлтгэл хангахыг Улсын Их Хурлын Тамгын газар Л.Өлзийсайханд үүрэг болгосугай.

Асуулт, саналтай гишүүд байна уу? Алга байна. Санал хураалт явуулж эхэлье.

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

Хэлэлцэх асуудал хоёр. Төмөр замын тээврийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгын төсөл болон хамт өргөн мэдүүлсэн бусад хуулийн төслүүдийн анхны хэлэлцүүлгийг хэлэлцэж эхэлье.

Төслийг Байнгын хорооны болон чуулганы нэгдсэн хуралдааны анхны хэлэлцүүлэгт бэлтгэсэн талаарх ажлын хэсгийн танилцуулгыг ажлын хэсгийн ахлагч, Улсын Их Хурлын гишүүн Ж.Бат-Эрдэнэ танилцуулна.

Ж.Бат-Эрдэнэ гишүүний микрофоныг нээе. Ажлын хэсгийнхнийг оруулъя.

Монгол Улсын Их Хурлын 2023 оны хаврын ээлжит чуулганы 2023 оны 4 дүгээр сард Эдийн засгийн байнгын хороогоор хэлэлцэх асуудлын цаглавар батлах тухай Байнгын хорооны тогтоолын төслийг баталъя гэсэн томьёолоор санал хураалт явуулъя. Санал хураалт. /алх цохив/

Гишүүдийн 70.0 хувь нь дэмжиж, санал дэмжигдлээ. Санал хураалт явуулж дууслаа.

Монгол Улсын Их Хурлын 2023 оны хаврын ээлжит чуулганы 2023 оны 4 дүгээр сард Эдийн засгийн байнгын хороогоор хэлэлцэх асуудлын цаглавар батлах тухай Байнгын хорооны тогтоолын төслийн хэлэлцүүлэг дууслаа.

Ингээд дараагийнхаа асуудалд оръё.

Ж.Бат-Эрдэнэ: Эдийн засгийн байнгын хорооны эрхэм гишүүд ээ,

Төмөр замын тээврийн тухай хуулийн төслийг хэлэлцүүлэгт бэлтгэх үүрэг бүхий ажлын хэсэг хуулийн төсөлтэй холбогдуулан бэлтгэсэн зарчмын зөрүүтэй саналын томьёолол, танилцуулга 2023 оны 03 дугаар сарын 28-ны өдрийн Байнгын хорооны хуралдаанд танилцуулж хэлэлцүүлсэн билээ.

Нэгдсэн хуралдаанаар төслийн анхны хэлэлцүүлгийг явуулах үед Байнгын хорооноос тавьсан хүсэлтийн

дагуу төслийн анхны хэлэлцүүлгийг Байнгын хороогоор дахин явуулахаар шийдсэн билээ.

Ажлын хэсэг болон ажлын дэд хэсэг 2023 оны 04 дүгээр сарын 03, 04-ний өдрүүдэд хуралдан дараах асуудлыг төсөлд нэмж тусгах нь зүйтэй гэж үзлээ.

1.Төслийн 24 дүгээр зүйлийн 24.1-д нийтийн зориулалттай төмөр зам нь төрийн өмчит буюу төрийн өмч давамгайлсан хуулийн этгээдийн өмчлөл байна гэж.

Мөн 24.2-г Улсын хилийн боомт чиглэлийн болон хил дамнасан төмөр зам нь нийтийн зориулалттай төмөр замд хамаарна гэж тус тус заасан.

Монгол Улсын Хилийн тухай хуулиар “боомтын дэд бүтэц”, “улсын хил дамнасан байгууламж”, “хилийн боомт” гэсэн ойлголтыг тодорхойлсон заалтуудтай уялдуулан хөрш оронтой төмөр замын хил дамнасан байгууламж барих, ашиглах үйл ажиллагаатай холбоотой асуудал. Ялангуяа улсын хил рүү чиглэсэн хил дамнасан төмөр замын өмчлөгч нь нэг хуулийн этгээд байх шаардлага үүсэж байгаа юм.

Энэ асуудалтай холбогдуулан саналын томъёоллыг бэлтгэн Та бүхэнд хүргүүлсэн болно.

Ажлын хэсгийн саналыг хэлэлцэн шийдвэрлэж өгнө үү.

Анхаарал тавьсанд баярлалаа.

Ц.Цэрэнпунцаг: Ж.Бат-Эрдэнэ гишүүнд баярлалаа.

Ажлын хэсгийг танилцуулъя. М.Энхболд Зам, тээврийн хөгжлийн яамны Төмөр зам, далайн тээврийн бодлогын хэрэгжилтийг зохицуулах

газрын дарга, С.Мяндасмаа Зам, тээврийн хөгжлийн яамны Хуулийн хэлтсийн дарга. Байна уу? Босоорой. Л.Булганхүү Зам, тээврийн хөгжлийн яамны Төмөр зам, далайн тээврийн бодлогын хэрэгжилтийг зохицуулах газрын ахлах шинжээч, Ц.Наранчимэг Зам, тээврийн хөгжлийн яамны Төмөр зам, далайн тээврийн бодлогын хэрэгжилтийг зохицуулах газрын Төмөр замын тээврийн хэлтсийн шинжээч.

Ажлын хэсгийн танилцуулгаас асуух асуулттай Улсын Их Хурлын гишүүд нэрсээ өгнө үү.

Ч.Ундрам гишүүнээр тасаллаа. Ингээд Д.Батлут гишүүний микрофоныг нээе.

Д.Батлут: Та бүхэнд энэ өдрийн мэндийг хүргэе.

Төмөр замын тээврийн тухай хууль хэлэлцэгдэж байна. Тэгэхээр энэ дээр бас төмөр замын салбарт ажиллаж байгаа ажиллагсдын нийгмийн асуудал, нийгмийн баталгаа, ажлын байрны нөхцөл байдал, түүнтэй холбоотой асуудлууд бас нэлээн яригдах ёстой гэж үзэж байгаа. Тэгээд хоёр, гурван асуулт байна.

Монголын төмөр замчдын үйлдвэрчний эвлэлийн байгууллагаас хэвлэлийн бага хурал хийхдээ хөдөлмөрийн харилцаанд ялгаварлан гадуурхалт их байна. Тэр дундаа ажилчид бэлгийн дарамтад өртсөөр байна гэдэг асуудлыг мэдэгдсэн.

Тэгэхээр энэ төмөр замын ажилчдын дунд энэ бэлгийн дарамт гарсан гэсэн тэр Хүний эрхийн комиссын дүгнэлт ер нь гарсан юм уу? Гарсан бол ямар арга хэмжээ авсан бэ энэ дээр.

Мэдээж бас ажлын байрны дарамт, шахалтууд ч гэсэн байдаг гэсэн ийм судалгаанууд гарсан байдаг юм билээ.

Тэгэхээр төмөр замын салбар маань бүхэлдээ энэ тал дээр ямар арга хэмжээ авсан. Хууль, эрх зүйн зохицуулалт дээрээ ямар чиглэлийг тусгаж өгсөн бэ гэдэг дээр нэг хариулт авъя.

Хоёрдугаарт нь, ажилчдын нийгмийн баталгааг хангах тал дээр дорвитой алхмууд гарсан байна. Тухайлах юм бол 47.1.1 дээр төмөр замын тээврийн байгууллагад 25 болон түүнээс дээш жил ажилласан эрэгтэй, 20 болон түүнээс дээш жил ажилласан эмэгтэй ажилтан Төмөр замын тээврийн байгууллагаас өндөр насны тэтгэвэр тогтоолгосон бол 10-аас доошгүй сарын тэтгэмж авна гээд. Буцалтгүй тусламж авна гээд.

Гэтэл хуучин хуулийнхаа 31.3-д байсан. Үйлдвэрлэлийн осол, хурц хордлогоос шалтгаалсан өвчний улмаас нас барсан ажилтны ар гэрт ажилтны нэг сарын дундаж цалин хөлсийг 36 дахин нэмэгдүүлж ар гэрт нь олгох гэсэн ийм заалт байхгүй болсон байна. Одоо төсөл дээрээ байхгүй байгаа.

Яагаад үүнийг орхигдуулж хаясан юм бэ? Одоо оруулах боломж байгаа юм уу?

Гуравдугаарт нь, судалгаагаар төмөр замын салбарт 7000 орчим ажилтан, ажиллах хүчин хэрэгтэй байгаа гэж яригдаж байгаа. Тэгээд Төмөр замын дээд сургууль жилд дунджаар 300 орчим оюутан элсүүлдэг юм байна.

Тэгэхээр хүний нөөцийн дутагдалтай байдлыг арилгах, тэр дундаа төмөр замчдын нийгмийн баталгааг

нэмэгдүүлэх тал дээр энэ хууль дээр ямар зохицуулалтууд орж байгаа юм бэ? Цаашлаад бид нар энэ дээр ямар арга хэмжээ авах юм бэ гэж.

Хамгийн сүүлд нь, энэ төмөр замын салаа замуудтай холбоотой маргаанууд хувийн хэвшил, аж ахуйн нэгжүүд дунд нэлээн байгаад байгаа юм. Тухайлах юм бол салбар зам, салаалсан зам нэг компани эзэмшдэг. Түүнээс салаалсан, тэр салбар замаас ахиад салаалсан замууд гардаг. Гэтэл салаа зам эзэмшиж байгаа хүн маань тухайн салаалж бас ашиглаж байгаа. Тэр замыг ашиглаж байгаа аж ахуйн нэгжтэйгээ ойлголцохгүй, үнэ тариф дээр тогтдоггүй тийм асуудлууд гарч байгаа.

Тэгэхээр энэ дээр албан ёсоор тийм тариф тогтоож өгөх боломж байгаа юм уу? Тогтоосон юм байдаг юм уу, үгүй юу?

Энэ асуудлыг тодорхой хэмжээнд шийдэл гаргаж өгөхгүй бол энэ хувийн хэвшлийн аж ахуйн нэгжүүд дунд бас нэлээн хэрүүл, маргаан дагуулсан, олон жил шүүх, хяналтын байгууллагуудаар явсан, ямар нэгэн үр дүн гардаггүй асуудлууд нэлээн их байна.

Тэгээд энэ тал дээр ямар зохицуулалтууд хийх юм бэ гэдэг тал дээр хариулт авъя. Баярлалаа.

Ц.Цэрэнпунцаг: Гурван асуулт асуулаа. Хэн хариулах юм. Ажлын хэсгээс хариулах уу? Ажлын хэсгээс 3 номерын микрофоныг нь нээчихье.

М.Энхболд: Байнгын хорооны гишүүд Улсын Их Хурлын гишүүддээ өдрийн мэнд дэвшүүлье.

Д.Батлут гишүүн сая хөдөлмөрийн харилцаанд хүний эрхийн дарамт шахалт байна уу. Ер нь төмөр замын салбарт

нэлээн өндөр, шаардлага тавигддаг. Техник технологи энэ тэр гээд ингээд ажлын байр 24 цаг тасралтгүй ажиллах энэ тэр гээд.

Ер нь төмөр замд энэ эрэгтэй, эмэгтэй гэдэг юм уу, эсвэл энэ бэлгийн дарамтын гэсэн ийм асуудлууд байнга зүгээр ингээд л яригдаад явдаг болохоос яг нотлогдож батлагдсан юм бол байхгүй. Тэр Хүний эрхийн комиссоос ч гэсэн энэ талаар гаргасан тийм юм байхгүй байгаа.

Ажилчдын нийгмийн баталгаа гэж байна. Энэ чухал асуулт. Төмөр замын салбарт өнөөдөр Улаанбаатар төмөр замд 16 мянган ажилтан ажиллаж байгаа. Хуучин төмөр замд орон сууц гээд янз янзын хөнгөлөлт, баталгаа байсан.

Төмөр замын тээврийн тухай хуулийн одоо энэ шинэчилсэн найруулга дээр хуучин байснаасаа бид нар төмөр замын тээвэрт “тасралтгүй” гэдэг үгийг аваад, мөн энэ дээр эрэгтэй 25, эмэгтэй 20 жил төмөр замын салбарт ажилласан бол төмөр замын байгууллага нь өөрөө энэ нийгмийн баталгаа, тусламж, тэтгэмжийг олгоно гэж тусгаж зааж байгаа.

Тэгээд үүнийг төмөр замчид, нийт ажилчдаас энэ заалтад нэлээн талархалтай хандаж байгаа гэдгийг хэлэх гэсэн юм.

Төмөр замын салбарт сая Тавантолгой-Зүүнбаян, Тавантолгой-Гашуунсухайт, мөн Хангийн төмөр замууд гээд энэ том том төслүүд хэрэгжээд ер нь хүний нөөцийн мэргэжилтэй ажлын шаардлага зайлшгүй нэмэгдэж байгаа. 7000 орчим гэсэн судалгаа гишүүнд байгаа юм байна.

Ер нь тийм судалгаа байгаа. Одоо манайд төмөр замын дээд сургууль, төмөр замын техник коллеж, мөн төмөр замын мэргэжил, сургалтын үйлдвэрийн

төвүүд гээд ийм төвүүдийг ажиллуулж байгаа.

Түүнээс гадна Оросын Холбооны Улс болон Хятад улсад мэргэжилтэй ажилтнуудыг үе шаттайгаар бэлтгэхээр ийм зохицуулалтууд хийгээд явж байгаа.

Ц.Цэрэнпунцаг: Ажлын хэсгийн ахлагч Ж.Бат-Эрдэнэ гишүүн нэмж хариулъя.

Ж.Бат-Эрдэнэ: Тэгэхээр Төмөр замын тээврийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулга гэж орж ирж байгаа.

Үндсэндээ шинэчилсэн найруулга гэхээсээ гадна энэ бол ерөөсөө зах зээлийн орчин, нөхцөлд төр болон хувийн хэвшлийг хооронд нь зохицуулсан шинэ зохицуулалт оруулсан ийм шинэ хууль гэж болно.

Урьд өмнө нь ерөөсөө Улаанбаатар төмөр зам гэсэн ганцхан төмөр замын компанитай, ганцхан суурь бүтэцтэй, ганцхан тээвэрлэгчтэй байсан бол одоо олон хувь болон хувьсгалын ийм олон хэвшлийн аж ахуйнуудын хоорондын харилцааг зохицуулах болоод ирж байгаа шүү дээ.

Тийм болохоор энэ хууль ерөөсөө үндсэндээ бараг шинэ хууль гэж хэлж болохоор болчхоод байгаа юм.

Тэгэхээр хүний нөөцтэй холбоотой асуудал түрүүн хэллээ. Тэр мэргэжлээс шалтгаалсан гэмтэл осолд орсон үед одоо юу гэдэг юм, эмчилгээ, сувилгаанд оруулах гэж байгаа. Энэ бол яг Улаанбаатар төмөр зам дээрээ мөрдөөд ирж байсан заалт байгаа юм.

Тэгэхээр бид үүнийг нөгөө хууль болгонд ийм юм оруулаад байхаар чинь энэ чинь өөрийнхөө дагнасан хуулиараа

зохицуулах ёстой байсан юмыг бид хуульд нь ингээд оруулаад тодруулаад явчихаар бүх хуульд дагаад ийм юм орох болчихоод байгаа юм.

Тийм болохоор энэ яах вэ, зүгээр цаашдаа төмөр замчдын хувьд Улаанбаатар төмөр зам дээрээ нөгөө дотоод дүрмээрээ мөрдөөд явчих байх. Гагцхүү бид сая энэ дээр 47.1.1 дээр байгууллага бол 25 болон түүнээс дээш жил ажилласан эрэгтэй, 20 болон түүнээс дээш ажилласан эмэгтэй ажилтан төмөр замын тээврийн байгууллага өндөр насны тэтгэвэрт гаргахад 10-аас доошгүй сарын хугацааны ийм тэтгэмж олгоно гэдэг зүйлийг механикаар ингээд оруулаад ирж байгаа.

Яагаад гэхээр ерөнхийдөө шинээр бий болж байгаа төмөр замын байгууллагууд үүнийгээ мөрдөөд явчихаасай гэсэн үүднээс энэ орж ирээд гишүүд маань дэмжээд явчихаж байгаа юм.

Хоёрдугаарт, хүний нөөцтэй холбоотой асуудал дээр үнэхээр хүний нөөцийн асуудал бол дутагдалд орно. Энэ чинь төмөр замтай холбоотой гурав, дөрвөн том байгууллагууд ороод ирлээ. Хувийн хэвшлийн дөрөв, таван ч том тээврийн байгууллагууд бий болоод эхэлж байна.

Тэгээд үүнтэй төмөр замын боловсон хүчний асуудал нэн тэргүүнд тавигдах ёстой.

Тэгээд бид төмөр замын агентлаг байгуулж байгаа. Төмөр замын агентлаг байгуулж байгаа. Тэгээд төмөр замын агентлаг дотроо төмөр замын тээврийн салбарын хүний нөөцийг бэлтгэх, тодорхойлох, мэргэжилтэй ажилтан бэлтгэх, сургах гээд ингээд бүх асуудлуудаа ерөнхийдөө хариуцаад явчих ийм агентлаг дээр хариуцчихна.

Урьд өмнө нь зөвхөн Улаанбаатар төмөр зам дээр бэлтгэдэг. Улаанбаатар төмөр зам дээр машинист бэлтгэдэг. Тэр нь л жинхэнэ машинист шиг байдаг байсан бол үүнийг үндсэндээ бидний нөгөө авто тээврийн жолооч яаж бэлддэг билээ. Ер нь тэр систем рүүгээ оруулчихна. Одоо жишээ нь, бидний сертификат өгсөн сургууль хаана ч байсан. Магадгүй зүгээр машинист бэлтгэдэг ийм сургуулиуд дахиад сертификат аваад гарах бололцоотой. Улаанбаатар төмөр замын одоо бэлтгэж байгаагаас зөрөөд шүү дээ. Ингээд ажилтан бэлтгэх, төмөр замын ажилтан бэлтгэх, төмөр замын машинист бэлтгэх. Тэр нь урд ч бай, хойно ч бай, хаана ч бай төмөр зам дээрээ машинистаа хийгээд явах ийм боломжтой бололцоотой байхаар нээгээд өгчхөж байгаа юм.

Салаа төмөр замтай холбоотой асуудал дээр нэлээн заалтуудыг оруулж өгсөн. Энэ дээр. Бүр гоц анхаарсан шүү. Яагаад гэхээр ер нь бид нарын дэд бүтэцтэй холбоотой асуудал дээр нэг асуудал байгаа шүү дээ. Төрийн өмчит шугам. Эрчим хүч түгээх ч бай, цахилгаан холбооны асуудал ч бай, дэд бүтэц, бусад дэд бүтцийн шугамууд ч бай эндээс хувийн хэвшлийнхэн салаалж авдаг. Хувийн хэвшлийнхэн салаалж авчхаад тэрийгээ өөрийнхөө хөрөнгөөр тавьчихаад тэр нь өөрийнх нь хөрөнгө мэтээр цаашаагаа дахиад дамлаад явчихдаг. Гэтэл цаанаасаа төвийн эрчим хүч түгээж байдаг. Дэд бүтэц, ус, цахилгаан, уур түгээж байдаг. Эндээс мэдээж төмөр замын үйлчилгээ үзүүлж байгаа.

Тэгэхээр энэ цаашаагаа өөрийн чинь яриад байгаа үнэхээр ийм асуудал гараад байгаа. Цаашаагаа зараад явчихдаг. Улсын хөрөнгө оруулалтын ийм дэд бүтцийн шугамыг цаашаа зардаг, дамладаг. Тэгээд нөгөөдөхөө өндөр үнэ

тавьдаг. Тэгээд тохиролцдоггүй асуудлууд болчихоод байгаа юм.

Тийм болохоор энэ дээр.../минут дуусав/

Ц.Цэрэнпунцаг: Тодруулж асуух уу? Тэгвэл тодруулж асуусны дараа нэмээд хариулчих уу? Эсвэл та саяынхаа хариулт дээр. Ж.Бат-Эрдэнэ гишүүн та гүйцээгээд хариулчих.

Ж.Бат-Эрдэнэ: Тэгэхээр энэ дээр улсын хөрөнгө оруулалт бүхий энэ гол шугамаас, өөрөөр хэлбэл үндсэн шугамаас салаалсан тохиолдолд тийм үү, салаалсан тохиолдолд энэ бол өөрийн өмч байна. Энэ тарифаа өөрөө л гаргана.

Гэхдээ энэ тарифыг энэ гол магистрал өөрөө мэддэг. Цаашаагаа салаалаад дамлаад явдаг асуудлыг энэ нөхөр мэддэггүй, гол шугам нь өөрсдөө мэддэг ийм юм руу оруулж ирж байгаа юм. Энэ бол одоо бараг дэд бүтцийн шийдэлд анхных нь ийм хуульд нь оруулж ирж байгаа шийдэл болж байгаа байх шүү. Тэгж байж тэр нөгөө маргаанууд байхгүй болно. Өөрөөр хэлбэл улсаас түгээж байгаа энэ зүйлийг цаашаа дамлаад байдаг асуудал, маргаан дагуулдаг асуудлыг таслан зогсоочхож байгаа шүү. Тийм.

Ц.Цэрэнпунцаг: Д.Батлут гишүүн нэмж асууя.

Д.Батлут: Би уг нь тодорхой асуулт асуусан. Зарим нэг дээр хангалттай хариулт авч чадсангүй.

Тэгэхээр бид нар урьд нь байсан зүйлийг шинээр хууль оруулж ирж байгаа ч юм уу, өөрчлөлт оруулахдаа дордуулж болохгүй гэж бодож байгаа юм. Хүрсэн түвшингөөс. Тухайлах юм бол урьд нь байсан тэр хуулийн харилцаан дээр төмөр замын салбарт ажиллагсдын нийгмийн

асуудал, нийгмийн баталгаан дээр төмөр замд ажиллаж байгаа үйлдвэрлэлийн осол, хурц хордлогоос шалтгаалсны өвчний улмаас нас барсан ажилтны ар гэрт нэг сарын цалин 36 дахин нэмэгдүүлж ар гэрт нь олгох заалт байсан бол одоо байхгүй болчихсон байгаа.

Мэдээж үүнийг тодорхой хэмжээгээр оруулж өгч байж дараа нь хэрэгжих боломж нь бүрдэнэ гэж байгаа юм. Хуулиас давсан зохицуулалт, журам гэж байхгүй байх.

Тэгэхээр энэ дээр надад нэг хариулт өгөөч. Яагаад энэ хасагдсан бэ? Ер нь шинэ тутамд хэрэгжих гэж байгаа асуудал. Төмөр зам дээр энэ асуудал төмөр замын хуучин хэрэгжих гээд.../минут дуусав/

Ц.Цэрэнпунцаг: Д.Батлут гишүүнд нэмж 1 минут өгье.

Д.Батлут: Сая ажлын хэсгийн ахлагчийн хариулж байгаагаар бол Улаанбаатар төмөр зам үүнийг хэрэгжүүлээд явдаг. Энэ бол дотоод журмаараа шийддэг гэж байх шиг байна.

Энэ хуулийн зохицуулалттай зүйлийг хийж өгөөд бүхий л төмөр зам дээр адилхан үйлчилдэг байх ёстой болов уу гэж харж байгаа юм.

Тэгэхээр урьд нь байсан зүйлийг одоо байхгүй болгож орж ирж байгаа нь өөрөө учир дутагдалтай байна. Ажилчдынхаа нийгмийн асуудал, баталгаа тал дээр үүнийг заавал оруулж өгөх ёстой гэж харж байгаа.

Тэгэхээр энэ дээр Та бүхний байр суурь. Яагаад ингээд хассан юм? Одоо ямар байр суурьтай байгаа вэ гэдгээр хариулт авмаар байна.

Тэр тарифтай холбоотой асуудал бол зөв байна. Мэдээж журмаар зохицуулагдах байх. Яг тодорхой болгож өгөхгүй бол хувийн хэвшлийн аж ахуйн нэгжүүдийн хооронд янз бүрийн маргаан болоод, түүнээсээ шалтгаалсан шүүх, хяналтын байгууллага дээр очоод шийдэгддэггүй олон жил болж байгаа ийм асуудлууд байгаа шүү. Тэгээд энэ дээр нэлээн сайн анхаарч гаргалгаа гаргасан байна гэж ойлголоо. Баярлалаа.

Ц.Цэрэнпунцаг: Ажлын хэсгийн 1 номер хариулах уу? Ажлын хэсгийн 1 номерын микрофоныг нэе дээ.

С.Мяндасмаа: Гишүүний асуултад хариулъя.

Хуучин Хөдөлмөрийн хуулийн 31.3 үйлдвэрлэлийн осол, хурц хордлогоос шалтгаалсан өвчний улмаас нас барсан ажилтанд нөхөн төлбөр олгохтой холбоотой ийм харилцаа байгаа.

Тэгэхээр одоогийн хуулийг Хөдөлмөрийн хууль шинэчлэн найруулагдсантай холбоотойгоор Хөдөлмөрийн хуульд илүү дэлгэрэнгүй зохицуулчихсан учраас бид энэ хуулиар зохицуулах боломжтой гэж харсан. Нэг.

Хоёрдугаарт, үйлдвэрлэлийн ослын бие даасан хууль байгаа учраас бид энэ бие даасан хуулиудаар зохицуулах боломжтой юм байна гээд энэ хуулийн төсөлд оруулаагүй байгаа.

Ц.Цэрэнпунцаг: Ажлын хэсгийн ахлагч Ж.Бат-Эрдэнэ гишүүн нэмж хариулъя.

Ж.Бат-Эрдэнэ: Түрүүн би хэлсэн. Ер нь салбарын хэд хэдэн хуулиуд хийж байхад хуучин хэрэглэж байсан зүйлээ ингээд татаж оролцуулах гээд байсан юмнууд байгаа юм л даа. Тэгээд одоо жишээ нь мал эмнэлгийнхэн ингээд

малын халдварт өвчинтэй холбоотой асуудалд өртөх юм бол яах вэ гээд л ингээд л бүх хуулиудад ингээд оруулаад байж болохгүй гэсэн ийм хуулийн юу руу л орчхоод байгаа юм.

Тэгэхээр нөгөө бие даасан хууль дотор байгаа заалтыг ингэж наашаа татаж оруулаад хэрэггүй гэж л орж ирж байгаа юм л даа. Тийм.

Ц.Цэрэнпунцаг: С.Бямбацогт сайд нэмж хариулъя. С.Бямбацогт сайд та картаа хийчихсэн үү юу?

С.Бямбацог: Хуучин Монгол Улс Улаанбаатар төмөр зам гээд ганцхан компанитай. Орос Монголын хамтарсан. Ганцхан гол замтай. 1100 километр. Тэгээд л үндсэндээ Улаанбаатар төмөр замын харилцааг хуучин хуулиар зохицуулдаггүй байсан.

1997 оноос хуулиар зохицуулдаг болсон уу. 2007 оноос хуулиа зохицуулдаг болсон. 2007 онд Төмөр замын тухай хуулийг баталж байх үед ганцхан л Улаанбаатар төмөр зам. Өөрөөр хэлэх юм бол үндсэндээ Улаанбаатар төмөр зам компанид зориулсан нэг л хуультай байсан. Тэгээд түүгээр бүх харилцааг зохицуулж байсан.

Одоо бол үндсэндээ нөхцөл байдал өөрчлөгдсөн. Олон төмөр замын компаниуд байгуулагдсан. Хувийнх, төрийнх, олон улсын хөрөнгө оруулалттай янз янзын. Цаашдаа ч олон төмөр замууд байгуулагдана.

Тэгээд үүнтэй холбоотой бүх харилцааг энэ хуулиар зохицуулах гээд тэгэхээр нэг компанид зориулсан хууль маань бусад компаниуд нь шаардлага тавихад нэлээн асуудалтай болчхож байгаа юм.

Тийм болохоор энэ нийтлэг харилцаа, Хөдөлмөрийн тухай хуулиараа тийм үү, үйлдвэрлэлийн осол, маргаантай холбоотой үйлдвэрлэлийн осол, маргааныг шийдвэрлэх тухай хуулиараа.../минут дуусав/

Ц.Цэрэнпунцаг: С.Бямбацогт сайд дахиад нэмээд 1 минут өгье.

С.Бямбацогт: Тийм. Үндсэн зохицуулах. Тийм үү. Хөдөлмөрийн тухай хууль болон Үйлдвэрлэлийн осол, маргааныг шийдвэрлэх тухай хууль, энэ хуулиудаараа зохицуулъя. Үүнээс өөр асуудлууд байх юм бол тухайн компаниуд, тухайн байгууллагууд өөрсдийн хөдөлмөрийн дотоод журмаараа шийдвэрлэх бололцоотой. Үүнийг нь уян хатан нээгээд өгчихсөн. Тэр компанийн өөрсдийн санхүүгийн чадавх, бодлоготой холбоотойгоор. Нэмээд нийгмийн асуудлыг шийдэх асуудлыг дотоод журмаар шийдэх бололцоог нь энэ хуулиар нээгээд өгчихсөн байгаа.

Ц.Цэрэнпунцаг: Ч.Ундрам гишүүн асуултаа асуухгүй гэсэн учраас ингээд гишүүд асуулт асууж, хариулт авч дууслаа.

Ингээд Байнгын хорооны өмнөх хуралдаанаар санал хурааж шийдвэрлэсэн зарчмын зөрүүтэй саналын томьёоллоор дахин санал хураалт явуулах шаардлагагүй учраас ажлын хэсгийн дахин хэлэлцүүлэхээр бэлтгэсэн саналын томьёоллуудаар санал хураалтыг явуулж эхэлье.

Төмөр замын тээврийн тухай хуулийн төслийн талаарх зарчмын зөрүүтэй саналын томьёолол.

1.Төслийн 24 дүгээр зүйлийн 24.2 дахь хэсгийг доор дурдсанаар өөрчлөн найруулах:

“24.2.Улсын хилийн боомт чиглэсэн, хил дамнасан төмөр зам нь нийтийн зориулалттай төмөр замд хамаарах бөгөөд энэ төмөр замыг өмчлөгч нь нэг хуулийн этгээд байна.”

Санал гаргасан Улсын Их Хурлын гишүүн Ж.Бат-Эрдэнэ, А.Адьяасүрэн, Э.Бат-Амгалан, Б.Баттөмөр, Д.Бат-Эрдэнэ, Б.Жавхлан, М.Оюунчимэг, С.Чинзориг. Цаашид “Ажлын хэсэг” гэх.

Санал хураалт. Гишүүд ээ, анхааралтай байгаарай. Санал хураалт. /алх цохив/

Гишүүдийн 54.5 хувь нь дэмжиж, санал дэмжигдлээ.

2.Төслийн 30 дугаар зүйлийн гарчиг, 30.1 дэх хэсгийн “хөдлөх бүрэлдэхүүн,” гэснийг болон “Зөвшөөрлийн тухай хуульд заасан” гэснийг тус тус хасах.

Санал гаргасан “Ажлын хэсэг”. Санал хураалт.

Санал хураалтыг Зогсооё. Н.Ганибал гишүүн асуултаа асууя. Н.Ганибал гишүүний микрофоныг нээе.

Н.Ганибал: Энэ 24.2 дээр сая санал хураалт явчихсан л даа. Би зүгээр тодруулаад нэг мэдээлэл авчихъя л гэж бодож байна.

Улсын хилийн боомт чиглэсэн, хил дамнасан төмөр зам нь нийтийн зориулалттай төмөр замд хамаарах бөгөөд энэ төмөр замыг өмчлөгч нь нэг хуулийн этгээд байна гээд.

Энэ дээр заавал нэг л хуулийн этгээд гэдэг ойлголт нь яг ямар ойлголт байна вэ? Төр, хувийн хэвшил, хамтарсан гээд. Тэр нийлээд байна гэдэг л

ойлголтыг явуулаад байна уу? Олон нийтийн нээлттэй ямар нэгэн хувьцаат байдлаар явахгүй л гэсэн санааг илэрхийлээд байна уу? Энэ дээр нэг тодруулж өгөөч.

Ц.Цэрэнпунцаг: Ажлын хэсэг. Хэн хариулах вэ? Ажлын хэсгийн ахлагч Ж.Бат-Эрдэнэ гишүүн хариулья.

Ж.Бат-Эрдэнэ: Нийтийн төмөр зам ер нь төрийн өмчит буюу төрийн өмчит хамгаалсан компанийн хуулийн этгээдийн өмч байна гэж байгаа юм. Ер нь төмөр зам маань. Суурь бүтэц нь.

Тэгээд үүн дээрээ улсын хил дамнасан, боомт чиглэсэн, хил дамнасан төмөр зам нийтийн зориулалттай төмөр замд хамаарах бөгөөд энэ төмөр замыг өмчлөгч нэг хуулийн этгээд байна гэж.

Ер нь одоо ингээд концесс. Улс өөрсдөө мөнгөө гаргаж ирж хийж чадахгүй байна шүү дээ.

Тэгэхээр ямарваа нэг хөрөнгө оруулагч, гаднын болоод дотнын өөрсдийн хөрөнгө оруулагчид орж ирж энэ төмөр замыг тавиад байгаа юм. Хил дамнасан дээр бол онцгойлон хөрөнгө оруулагч. Өөрөөр хэлбэл нүүрс байдаг ч юм уу, газрын элементүүд ч байдаг юм уу уул уурхайн бүтээгдэхүүнийг гадагшаа гаргах гэж байгаа. Одоо 20 жил байдаг юм уу, арван хэдэн жилээр ингээд концесс гаргаад ингээд эзэмшигч бий болдог.

Гэтэл яг үүнийг дотроос нь ингээд таслаад, хөрөнгө оруулагч орж ирээд нэг чиглэлийн төмөр зам тавих гэхээр дундаас нь таслаад яг нөгөө өрөм хэсгийг нь ч нэг нь очоод авчихдаг ч юм уу. Ингээд ерөөсөө л самууруулаад, дундаас нь орж ингэж эвдэлж бусниулахгүйн тулд энэ ерөөсөө хэрвээ та ийшээ тавина гэж байгаа бол нэг л хөрөнгө оруулагч, нэг л

эзэмшилтэй. Тэгээд концессынхоо хугацаанд өөрсдөө эзэмшээд явна гэдгийг л оруулж ирж байгаа юм.

Тэгэхгүй бол одоо ингээд хараад байхад төмөр зам тавьж байхад яг боомтын хэсэг дээр ч байдаг юм уу, нөгөө ачиж буулгадаг, бизнес эргэлддэг хэсэг дээр ч байдаг юм уу нэг өмчлөгч би үүнийг нь хийнэ гэдэг. Тэгээд цаашаагаа том төмөр замыг нь хийнэ гэхээр би хийхгүй, үүнийг нь хийхгүй гэдэг. Том төмөр замыг нь хийгээд ирэхээр тэр хэсгийг нь булааж авах гээд байдаг ч юм уу. Ийм зүйлүүд амьдрал дээр ер нь гарах тал руу л харагдаад байна л даа.

Тийм болохоор ерөөсөө хэрвээ хөрөнгө оруулья гэж байгаа туушид нь өгье гэж байгаа юм. Тэр нөгөө өрмийг нь хэн нэгэн сугалаад авдаггүйгээр нэг эзэмшигч байя. Тэгээд улсдаа сүүлд нь шилжүүлэх л ийм нөхцөлийг би бүрдүүлээд байгаа юм.

Ц.Цэрэнпунцаг: Н.Ганибал гишүүн хариулт хангалттай юу? Н.Ганибал гишүүн нэмэлт асуулт асууя.

Н.Ганибал: С.Бямбацогт сайдыг орж ирсэн дээр асуучихъя.

Яг энэ дээр, яг энэ заалт дээр ойлголт юу л байна л даа. Сүхбаатар аймагт байгаа Бичигтийн боомтыг дамнасан олон улсын төмөр замын асуудал яригдаад байгаа л даа.

Тэр яг ингээд концесс зарлагдаад. Одоогийн байдлаар олон нийтэд мэдээллүүд нь хаалттай байдлаар л яваад байх шиг санагдаад байгаа юм. Энэ дээр ер нь яг Бичигтийн боомтын ажил өнөөдрийн байдлаар Хөөт, Бичигт, тэгээд Хатавч гээд. Энэ бол нэг л байна гэсэн ойлголт энэ хуульд, саяын энэ заалтаар явах юм байна.

Тэгэхдээ одоо яг яаж явж байгааг нь мэдэхгүй байна л даа.

Бичигтийн боомтын төмөр замын асуудал. 20 километрийн. Түрүүн яриад байна л даа. Хоёр боомтыг холбосон 20 километр төмөр замыг нэг компани авчихсан ч юм шиг. Тэнд концесс зарлагдаад явчихсан ч юм шиг ийм мэдээллүүд зүгээр ингээд дэл сул яваад байгаа байхгүй юу. Энэ дээр та нэг яг тодорхой хариулт өгөөч.

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

С.Бямбацогт: Тэгэхээр зүүн босоо төмөр зам буюу Чойбалсан-Хөөт-Бичигт-Зүүн Хатавч чиглэлийн төмөр зам байгаа юм.

Энэ төмөр замын концесс зарласан. Ерөнхийдөө төмөр замын компани байгуулагдаад бүтээн байгуулалтын ажил энэ хавар эхлүүлэхээр бид ажиллаж байгаа. Одоо эхний хагас жилдээ бүтээн байгуулалтын ажил эхэлчих болов уу гэж бодож байгаа.

Гэтэл яг энэ төмөр замыг барьж байгаа тийм үү. Одоо юу гэдэг юм. Чойбалсан-Хөөт-Бичигт төмөр замыг. Энд 400 орчим километр төмөр замыг нэг компани гэрээгээр хийгээд явж байтал Бичигт-Зүүн Хатавч чиглэлийн 20 километр төмөр замыг нь дундаас нь өөр компани орж ирээд гэрээ хийгээд авчих юм бол 400 километр төмөр замыг хөрөнгө оруулаад гэрээ хийгээд үүгээр нүүрс, ачаа тээвэр тээвэрлээд бизнес хийгээд өөрсдөө хөрөнгөө гаргаж барьчхаад тодорхой хугацааны дараа орлого, хөрөнгө оруулалтын зардлаа нөхөж авна гэж бодож байсан чинь дунд талын 20-хон километр зам дээр нэг нөхөр эрх авчих юм бол энэ нь давуу эрхтэй болчихоод нөгөө 400 километр

замд хөрөнгө оруулсан хүнд маш том эрсдэл, хөрөнгө оруулалтын зардал.../минут дуусав/

Ц.Цэрэнпунцаг: Тийм. С.Бямбацогт сайд нэмээд цаг өгье. Нэмээд нээчихээрэй.

С.Бямбацогт: Тэгээд ийм учраас бид нар ерөөсөө ингээд тэр Хятадын хил хүртэл, Хятадын төмөр замтай холбогдох хүртлээ тэр 400 километр төмөр зам барьж байгаа компани, өөрөө хөрөнгөө гаргаж байгаа компани эрсдэлээ, хөрөнгөө гаргаад барих эрхийг нь өгье. Энэ хуулиар баталгаажуулж өгье.

Тэгэхгүй бол хуульд зохицуулалт байхгүй болохоор дундуур нь таслаад тэгээд крант дээр нь нэг компани орж ирчихээд давуу эрхтэй болчих вий гэдэг байдлаар хөрөнгө оруулж байгаа, тэр маш том эрсдэл үүрч байгаа компаниудад хуулийн ийм бололцоог бий болгоё гэдэг үүднээс оруулж ирж байгаа юм.

Яг таны хэлж байгаа 20 километр төмөр замыг тусад нь салгаад өөр компанид өгчихсөн юм бол байхгүй.

Хөрөнгө оруулагчийн эрсдэлийг бид хааж өгөхгүй бол хөрөнгөө оруул гээд оруулчихдаг. Тэгснийх нь дараа жижигхэн айлын байшин барь гээд байшин бариулчхаад байшингийнхаа үүдэнд нэг тамбур барьчхаад энэ тамбур нь минийх учраас манай хаалгаар дамжихад надад мөнгө төл гээд ингээд суугаад байвал байшиндаа гэрийн эзэн орж чадахгүй бол утгагүй биз дээ.

Яг үүнтэй л адилхан ийм эрсдэлийг хамгаалсан зохицуулалт.

Ц.Цэрэнпунцаг: Би сая зарчмын зөрүүтэй саналын томьёоллыг уншсан. Ингээд санал хураалтаа явуулъя. Санал хураалт. /алх цохив/

Д.Батлут гишүүний санал эсрэг гарсан байна. Д.Батлут гишүүн санал гаргах уу? Д.Батлут гишүүний микрофоныг нээе дээ.

Д.Батлут: Би сая дэмжиж санал өгсөн боловч төхөөрөмж ажилласангүй. Тэгээд саяын саналыг хүчингүй болгоод дахин санал хураалгаж өгөхийг хүсье.

Ц.Цэрэнпунцаг: Д.Батлут гишүүний гаргасан саналаар саяын хураасан санал хураалтыг хүчингүй болгоё гэсэн саналын томьёоллоор санал хураалт явуулья. Санал хураалт. /минут дуусав/

72.7 хувь нь дэмжиж, саяын санал хураалт хүчингүй боллоо.

Ингээд саяын санал хураалт хүчингүй болсон учраас дахин санал хураалт явуулья. Санал хураалт. /алх цохив/

Гишүүдийн 72.7 хувь нь дэмжиж, санал дэмжигдлээ.

Ингээд гурав дахь найруулгын санал.

1.Төслийн 4.1.25 дахь заалтыг, 11.1.27 дахь заалтын “зарим” гэснийг, 42.6.3 дахь заалтын “, найдвартай” гэснийг тус тус хасаж, 4.1.17 дахь заалтын “чиг” гэсний өмнө “суурь бүтцийн” гэж, 9.1.3 дахь заалтын “олгох” гэсний өмнө “зэргийг” гэж тус тус нэмэх.

Санал гаргасан “Ажлын хэсэг”. Санал хураалт. /алх цохив/

Гишүүдийн 63.6 хувь нь дэмжиж, санал дэмжигдлээ.

Улсын Их Хурлын гишүүн Д.Батлутын гаргаж байгаа зарчмын

зөрүүтэй саналын томьёоллоор санал хураалт явуулья. Ингээд саналын томьёоллыг уншиж танилцуулья.

Үйлдвэрийн осол, хурц хордлогоос шалтгаалсан өвчний улмаас нас барсан ажилтны ар гэрт ажилтны нэг сарын дундаж цалин хөлсийг 36 дахин нэмэгдүүлж олгох.

Төмөр замын тээврийн тухай хуулийн 47.1.2 дахь хэсэг болгож оруулж байгаа. Шинээр оруулж байгаа. Энэ дээр санал хураалт явуулья гэнэ. Д.Батлут гишүүн тайлбарлаарай. Тайлбараа өгөөрэй.

Д.Батлут: Энэ ажилчдын нийгмийн баталгааг хангах тал дээр бид дорвитой алхам хийж явах хэрэгтэй.

Ойлголтын янз бүрийн зөрүү, магадгүй гарах эрсдэлээс урьдчилан сэргийлэх чиглэлээр би энэ саналыг оруулж байгаа. Энэ хуульд хуучин байсан. Энэ хуулийн 31.3 дээр хуучин байсан заалт. Тэгээд одоо шинэчилсэн найруулга дээр энэ зүйл, заалт байхгүй болсон байгаа.

Нийгмийг баталгаа хангах гэдэг 47.1.2 дээр энэ үйлдвэрлэлийн осол, хор уршгаас шалтгаалж нас барсан ажилтны ар гэрт нь нэг сарын дундаж цалинг 36 сараар үржүүлж олгох асуудлыг оруулаад өгөх нь зүйтэй гэж харж байгаа. Тийм.

Энэ нь эргээд ямар нэгэн хууль зүйн тайлбар хүсэхгүйгээр тухайн байгууллагууд ажилчдынхаа асуудлыг шийдэх тийм боломжуудыг бүрдүүлэх боломжтой юм гэж хараад байна. Дордуулалгүйгээр явуулья бүгдээрээ.

Ц.Цэрэнпунцаг: Ерөнхийдөө Д.Батлут гишүүн сая гаргасан зарчмын зөрүүтэй саналаа тайлбарлачихлаа.

Түрүүн ажлын хэсгийнхнээс энэ дээр асуусан шүү дээ. Яагаад хасагдсан бэ гээд. Ажлын хэсгийнхнээс түрүүн хариулсан. Тийм үү. Бие даасан хуулиар зохицуулж байгаа. Үүнийг хангалттай зохицуулна гэж үзэж байгаа учраас гэж тайлбарласан. Үүнийг би яах вэ тодруулаад хэлчихье. Ингээд санал хураалт явуулчихъя. Санал хураалт. /алх цохив/

Гишүүд дэмжсэнгүй. 27.3 хувь нь дэмжсэн байна.

Ингээд хуулийн төслийн талаарх зарчмын зөрүүтэй нэмэлт саналуудаар санал хураалт явуулж дууслаа.

Төмөр замын тээврийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгын төсөл

болон хамт өргөн мэдүүлсэн бусад хуулийн төслүүдийн анхны хэлэлцүүлгийг дахин явуулж дууслаа.

Хуулийн төслийн анхны хэлэлцүүлгийг дахин явуулсан талаарх Байнгын хорооны санал, дүгнэлтийг чуулганы нэгдсэн хуралдаанд Ажлын хэсгийн ахлагч, Улсын Их Хурлын гишүүн Ж.Бат-Эрдэнэ уншиж танилцуулна.

Эдийн засгийн байнгын хорооны өнөөдрийн хэлэлцэх асуудал дуусаж, хуралдаан үүгээр өндөрлөж байна.

Ингээд хуралдаанд оролцсон эрхэм гишүүд Та бүхэндээ баярлалаа. Ажлын хэсгийнхэнд баярлалаа.

Хуралдаан 38 минут үргэлжилж, 15 цаг 16 минутад өндөрлөв.

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

Ц.АЛТАН-ОД