Монгол Улсын Их Хурлын 2012 оны намрын ээлжит чуулганы Эдийн засгийн байнгын хорооны 2013 оны 01 дүгээр сарын 30-ны өдөр (Лхагва гариг)-ийн хуралдаан 11 цаг 05 минутад Төрийн ордны “А” танхимд эхлэв.

Улсын Их Хурлын гишүүн Д.Ганбат ирц, хэлэлцэх асуудлын дарааллыг танилцуулж, хуралдааныг даргалав.

***Хуралдаанд ирвэл зохих Байнгын хорооны 19 гишүүнээс 11 гишүүн ирж, 57.8 хувийн ирцтэй байв.***

***Чөлөөтэй:*** *Б.Гарамгайбаатар, Д.Батцогт, Л.Гантөмөр, С.Дэмбэрэл, Г.Уянга;*

***Өвчтэй:*** *Н.Батбаяр;*

***Тасалсан:*** *Х.Баттулга, Л.Энх-Амгалан*

***Нэг. “Иргэний нисэхийн салбарыг хөгжүүлэх талаар төрөөс баримтлах бодлого батлах тухай” Улсын Их Хурлын тогтоолын төсөл (****анхны хэлэлцүүлэг****)***

Хэлэлцэж буй асуудалтай холбогдуулан Зам, тээврийн сайд А.Гансүх, Зам, тээврийн дэд сайд Х.Эржан, Зам, тээврийн яамны Төрийн нарийн бичгийн дарга Б.Батзаяа, Зам, тээврийн яамны Агаарын тээврийн бодлогын хэрэгжилтийг зохицуулах хэлтсийн дарга Б.Очирсүх, Иргэний нисэхийн ерөнхий газрын дарга С.Буяндалай, МИАТ-ТӨХК-ний гүйцэтгэх захирал Г.Жаргалсайхан, Агаарын тээвэрлэгчдийн холбооны тэргүүн С.Хүрэлбаатар, Зам, тээврийн яамны Агаарын тээврийн бодлогын хэрэгжилтийг зохицуулах хэлтсийн мэргэжилтэн Ч.Мөнхтуяа, Улсын Их Хурлын Тамгын газрын зөвлөх Э.Ганболд, Улсын Их Хурлын Эдийн засгийн байнгын хорооны зөвлөх Ж.Батсайхан, референт Ш.Ариунжаргал нарын бүрэлдэхүүнтэй ажлын хэсэг байлцав.

“Иргэний нисэхийн салбарыг хөгжүүлэх талаар төрөөс баримтлах бодлого батлах тухай” Улсын Их Хурлын тогтоолын төслийг анхны хэлэлцүүлэгт бэлтгэсэн талаар ажлын хэсгээс гаргасан санал, дүгнэлтийг Улсын Их Хурлын гишүүн Д.Ганбат танилцуулав.

Ажлын хэсгийн танилцуулгатай холбогдуулан Улсын Их Хурлын гишүүдээс асуулт гараагүй болно.

**Нэг.** Зарчмын зөрүүтэй санал.

**Д.Ганбат: - *1.*** Тогтоолын төслийн гарчгийг “Төрөөс иргэний нисэхийн салбарт 2020 он хүртэл баримтлах бодлого” гэж өөрчлөн найруулах гэсэн саналыг дэмжиж байгаа гишүүд гараа өргөнө үү.

Зөвшөөрсөн: 8

Татгалзсан: 3

Бүгд: 11

Гишүүдийн олонхийн саналаар дэмжигдлээ.

***2.*** Засгийн газрын үйл ажиллагааны хөтөлбөртэй уялдуулан төслийн 2.1-д дараах агуулга бүхий заалт нэмэх:

“2.2.2. Монгол Улсыг чиглэсэн олон улсын нислэгийн давтамж, чиглэлийг 2016 онд 2012 оны түвшнээс хоёр дахин нэмэгдүүлнэ.”

Дээрх саналын томъёололтой холбогдуулан Улсын Их Хурлын гишүүн Ц.Оюунгэрэлийн асуусан асуултад Улсын Их Хурлын гишүүн С.Бямбацогт хариулж, тайлбар хийв.

Зөвшөөрсөн: 8

Татгалзсан: 3

Бүгд: 11

Гишүүдийн олонхийн саналаар дэмжигдлээ.

***3.*** Засгийн газрын үйл ажиллагааны хөтөлбөртэй уялдуулан төслийн 3.4-ийг дараах байдлаар өөрчлөн найруулах:

“3.4. Иргэний нисэхийн салбарт төр, хувийн хэвшлийн оролцоог дэмжиж, агаарын тээврийн салбарыг өмчийн олон хэлбэртэй, чөлөөт өрсөлдөөнтэй болгох бодлогыг 2020 он хүртэл үе шаттайгаар хэрэгжүүлнэ.”

Дээрх саналын томъёололтой холбогдуулан Улсын Их Хурлын гишүүн Ц.Оюунгэрэлийн асуусан асуултад Улсын Их Хурлын гишүүн Д.Ганбат, С.Бямбацогт нар хариулж, тайлбар хийв.

Зөвшөөрсөн: 9

Татгалзсан: 2

Бүгд: 11

Гишүүдийн олонхийн саналаар дэмжигдлээ.

***4.*** Засгийн газрын үйл ажиллагааны хөтөлбөртэй уялдуулан төслийн 3.5-ыг дараах байдлаар өөрчлөн найруулж, энэ өөрчлөлттэй холбогдуулан 3.5.1-ыг “3.6”, 3.5.2-ыг “3.7” гэж тус тус өөрчлөх.

“3.5. Хөрш зэргэлдээ ОХУ болон БНХАУ-тай агаарын тээврийн хамтын ажиллагааг өргөжүүлж, Монгол Улсыг энэ хоёр орны хооронд агаарын тээврийн транзит үйлчилгээний төв болгох чиглэлийг баримтална.” гэсэн саналыг дэмжиж байгаа гишүүд гараа өргөнө үү.

Зөвшөөрсөн: 7

Татгалзсан: 4

Бүгд: 11

Гишүүдийн олонхийн саналаар дэмжигдлээ.

***5.*** Төслийн 3.1-ийн “хүчин зүйл” гэсний дараа “гэж үзэж агаарын харилцааг эдийн засгийн тэргүүлэх чиглэлд тооцон төрийн бодлогоор дэмжин хөгжүүлнэ.” гэж нэмэх гэсэн саналыг дэмжиж байгаа гишүүд гараа өргөнө үү.

Зөвшөөрсөн: 8

Татгалзсан: 3

Бүгд: 11

Гишүүдийн олонхийн саналаар дэмжигдлээ.

***6.*** Төслийн 3.6.1-ийг “Иргэний нисэхийн салбарт төрийн үйлчилгээний харилцан уялдаатай, нэгдмэл байдлыг хангана” гэж өөрчлөн найруулах саналыг дэмжиж байгаа гишүүд гараа өргөнө үү.

Зөвшөөрсөн: 8

Татгалзсан: 3

Бүгд: 11

Гишүүдийн олонхийн саналаар дэмжигдлээ.

***7.*** Төслийн “Иргэний нисэхийн салбарт хэрэглэгчийн эрх ашгийг хамгаалах нэгжийг шинээр байгуулан ажиллана.” гэсэн 3.6.2-ыг хасах саналыг дэмжиж байгаа гишүүд гараа өргөнө үү.

Зөвшөөрсөн: 8

Татгалзсан: 3

Бүгд: 11

Гишүүдийн олонхийн саналаар дэмжигдлээ.

***8.*** Төслийн 3.6.3-ыг дараах байдлаар өөрчлөн найруулах:

“3.6.3. онцгой болон тусгай үүргийн нислэгийн агаарын хөлгийг 2014 оноос Монгол Улсын төрийн үйлчилгээнд ашиглаж эхэлнэ.” гэсэн саналыг дэмжиж байгаа гишүүд гараа өргөнө үү.

Дээрх саналын томъёололтой холбогдуулан Улсын Их Хурлын гишүүн Х.Болорчулууны асуусан асуултад Улсын Их Хурлын гишүүн Д.Ганбат, Зам, тээврийн сайд А.Гансүх нар хариулж, тайлбар хийв.

Зөвшөөрсөн: 9

Татгалзсан: 2

Бүгд: 11

Гишүүдийн олонхийн саналаар дэмжигдлээ.

***9.*** Төслийн “Хөтөлбөрийг үндэсний хууль тогтоомж болон олон улсын стандарт, зөвлөмжид нийцүүлэн тухай бүр шинэчилж байна.” гэсэн 4.1-ийг хасах саналыг дэмжиж байгаа гишүүд гараа өргөнө үү.

Дээрх саналын томъёололтой холбогдуулан Улсын Их Хурлын гишүүн Ц.Даваасүрэн, Ц.Оюунгэрэл нарын асуусан асуултад Зам, тээврийн сайд А.Гансүх хариулж, тайлбар хийв.

9 дэх саналыг ажлын хэсэг татаж авав.

***10.*** Засгийн газрын үйл ажиллагааны хөтөлбөртэй уялдуулан төслийн 6.1.1-ийг дараах байдлаар өөрчлөн найруулах:

“6.1.1. Шинээр барих олон улсын нисэх буудлыг Хойд Азийн зорчигч, ачаа тээвэрлэлтийн зангилаа болгон тус нисэх буудлын нутаг дэвсгэрийг оролцуулан эдийн засгийн чөлөөт бүс байгуулна.” гэсэн саналыг дэмжиж байгаа гишүүд гараа өргөнө үү.

Зөвшөөрсөн: 8

Татгалзсан: 3

Бүгд: 11

Гишүүдийн олонхийн саналаар дэмжигдлээ.

***11.*** Засгийн газрын үйл ажиллагааны хөтөлбөртэй уялдуулан төслийн 6.1-д дараах агуулга бүхий заалт нэмэх:

“6.1.6. Шинэ олон улсын нисэх буудлын зарим төрлийн үйлчилгээг хувийн хэвшлийн байгууллагуудад концессын гэрээний үндсэн дээр шилжүүлэн гүйцэтгүүлнэ:

6.1.7. Буян-Ухаа дахь олон улсын нисэх буудлын ашиглалтыг сайжруулах гэсэн саналыг дэмжиж байгаа гишүүд гараа өргөнө үү.

Дээрх саналын томъёололтой холбогдуулан Улсын Их Хурлын гишүүн Ц.Даваасүрэнгийн асуусан асуултад Зам, тээврийн сайд А.Гансүх хариулж, тайлбар хийв.

Зөвшөөрсөн: 9

Татгалзсан: 2

Бүгд: 11

Гишүүдийн олонхийн саналаар дэмжигдлээ.

***12.***  Төслийн 5.2.2-ыг дараах байдлаар өөрчлөн найруулах:

“5.2.2. Олон улсын иргэний нисэхийн байгууллагын Холбоо, навигаци, ажиглалт ба Нислэгийн хөдөлгөөний менежмент концепци, үзүүлэлтэд тулгуурласан навигаци концепцийг 2020 он хүртэл тус тус бүрэн хэрэгжүүлж нислэгийн аюулгүй байдлыг сайжруулна.” гэсэн саналыг дэмжиж байгаа гишүүд гараа өргөнө үү.

Зөвшөөрсөн: 8

Татгалзсан: 3

Бүгд: 11

Гишүүдийн олонхийн саналаар дэмжигдлээ.

***13.*** Төслийн “Олон улсын шинэ нисэх буудлыг концессын гэрээгээр ажиллуулах” гэсэн 6.4-ийг хасах, энэ өөрчлөлттэй холбогдуулан 6.4.1-ыг “6.4”, 6.4.2-ыг “6.5” гэж тус тус өөрчлөх гэсэн саналыг дэмжиж байгаа гишүүд гараа өргөнө үү.

Зөвшөөрсөн: 8

Татгалзсан: 3

Бүгд: 11

Гишүүдийн олонхийн саналаар дэмжигдлээ.

***14.*** Засгийн газрын үйл ажиллагааны хөтөлбөртэй уялдуулан төслийн 7.1.1.2-ыг дараах байдлаар өөрчлөн найруулах:

“7.1.1.2. МИАТ ХК-д үндэсний агаарын тээвэрлэгчийн статус олгож, түүний 51-ээс доошгүй хувийг төрийн эзэмшилд байлгана.” гэсэн саналыг дэмжиж байгаа гишүүд гараа өргөнө үү.

Дээрх саналын томъёололтой холбогдуулан Улсын Их Хурлын гишүүн С.Одонтуяа, Ц.Даваасүрэн Г.Баярсайхан, Ц.Оюунгэрэл, Д.Ганбат, С.Бямбацогт, Ц.Баярсайхан, Д.Ганхуяг, Д.Бат-Эрдэнэ нар санал хэлэв.

Зөвшөөрсөн: 7

Татгалзсан: 4

Бүгд: 11

Гишүүдийн олонхийн саналаар дэмжигдлээ.

***15.*** Төслийн 8.3.1-8.3.4-ийг дараах байдлаар өөрчлөн найруулах:

“8.3.1. Агаарын хөлгийн шатахуун нь стратегийн бүтээгдэхүүн мөн.

8.3.2. Агаарын хөлгийн шатахууныг татвараас хөнгөлж, чөлөөлнө.

8.3.3. Агаарын хөлгийн шатахууныг харилцан хамааралгүй олон эх үүсвэрээс нийлүүлэх нөхцөлийг бүрдүүлж, чөлөөт өрсөлдөөнийг хөхиүлэн дэмжинэ.

8.3.4. Агаарын хөлгийн шатахууныг үйлдвэрлэгчээс худалдан авах ажиллагааны журмыг Засгийн газар тогтооно.” гэсэн саналыг дэмжиж байгаа гишүүд гараа өргөнө үү.

Зөвшөөрсөн: 8

Татгалзсан: 3

Бүгд: 11

Гишүүдийн олонхийн саналаар дэмжигдлээ.

***16.*** Төслийн 10.7-гийн “санхүүжилтийн” гэсний өмнө “Бодлогыг хэрэгжүүлэх, иргэний нисэхийн салбарын үйл ажиллагааны” гэж нэмэх гэсэн саналыг дэмжиж байгаа гишүүд гараа өргөнө үү.

Зөвшөөрсөн: 7

Татгалзсан: 4

Бүгд: 11

Гишүүдийн олонхийн саналаар дэмжигдлээ.

**Д.Ганбат: -** Улсын Их Хурлын гишүүн Ц.Оюунгэрэлийн гаргасан, 8.3.3-ын “чөлөөт” гэснийг нь хасах гэсэн саналыг дэмжиж байгаа гишүүд гараа өргөнө үү.

Зөвшөөрсөн: 4

Татгалзсан: 7

Бүгд: 11

Гишүүдийн олонхийн саналаар дэмжигдсэнгүй.

**Хоёр.** Найруулгын санал.

1. Төслөөс “карго”, “helipad” гэснийг тохиолдол бүрт “(ICAO)” гэснийг төслийн 1.2.1.3-аас хойш орсон тохиолдол бүрт тус тус хасах.

2. Төслийн 2.1.2-ын “болгон” гэснийг “болгоно” гэж, 2.2-ын “Агаарын тээврийн зах зээлийг нээлттэй болгох” гэснийг “Агаарын харилцааны зохицуулалт” гэж, 2.2.1.6-гийн хамтын ажиллагааны” гэснийг “түншлэлийн” гэж, 2.3.1-ийн “нэмж тохирох” гэснийг “нэмэгдүүлэх” гэж, 2.3.2-ын “тээвэрлэлтийн” гэснийг “тээврийн” гэж, 3.5.2-ын “нисэх” гэснийг “болон” гэж, 7.2-ын “зохистой бодлого баримтална” гэснийг “зохицуулах чиглэл баримтална” гэж, “Гурав” дугаар бүлгийн гарчгийг “Бодлогын зарчим” гэж тус тус өөрчлөх.

3. Төслийн 2.3.1, 2.3.2-ын “зохицуулалтыг” гэсний өмнө “эрх зүйн” гэж, 2.2.1.3-ын “Томилогдсон” гэсний өмнө “Агаарын харилцааны тухай Засгийн газар хооронд байгуулсан хэлэлцээрийн дагуу олон улсын хуваарьт нислэг гүйцэтгэхээр” гэж тус тус нэмэх.

4. Төслийн 2.3, 3.6, 3.7, 5.2.1.1-5.2.1.5, 10.7.1-ийг тус тус хасах. Үүнтэй холбогдуулж зарим дэд заалт нь хэсгийн заалт болно.

5. Төслийн Долдугаар бүлгийг Гуравдугаар бүлэгт нэгтгэх.

6. Тогтоолын төслийг дараах байдлаар өөрчлөх:

Монгол Улсын Их Хурлын тогтоол. Төрөөс иргэний нисэхийн салбарт 2020 он хүртэл баримтлах бодлого батлах тухай.

Иргэний нисэхийн тухай хуулийн 5.1.1 дэх заалт, Монгол Улсын Их Хурлын тухай хуулийн 43.1 дэх хэсгийг үндэслэн тогтоох нь:

1. “Төрөөс иргэний нисэхийн салбарт 2020 он хүртэл баримтлах бодлого”-ыг хавсралтаар баталсугай.
2. ”Төрөөс иргэний нисэхийн салбарт 2020 он хүртэл баримтлах бодлогыг”-ыг хэрэгжүүлэх арга хэмжээний төлөвлөгөөг боловсруулан баталж, тухайн жилд авч хэрэгжүүлэх арга хэмжээ, түүнд шаардагдах хөрөнгийг жил бүрийн улсын эдийн засаг, нийгмийг хөгжүүлэх үндсэн чиглэл, улсын төсөвт тусгаж ажиллахыг Монгол Улсын Засгийн газар Н.Алтанхуягт даалгасугай.
3. Энэ тогтоолын хэрэгжилтэд хяналт тавьж ажиллахыг Эдийн засгийн байнгын хороо Б.Гарамгайбаатарт үүрэг болгосугай.

Дэмжиж байгаа гишүүд гараа өргөнө үү.

Зөвшөөрсөн: 9

Татгалзсан: 2

Бүгд: 11

Гишүүдийн олонхийн саналаар дэмжигдлээ.

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

Уг асуудлыг 12 цаг 10 минутад хэлэлцэж дуусав.

***Хоёр. Аж ахуйн үйл ажиллагааны тусгай зөвшөөрлийн тухай болон Газрын тосны бүтээгдэхүүний тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай хуулийн төслүүд (****хэлэлцэх эсэх****)***

Хэлэлцэж буй асуудалтай холбогдуулан Уул уурхайн сайд Д.Ганхуяг, Газрын тосны газрын даргын үүргийг түр орлон гүйцэтгэгч Г.Өлзийбүрэн, Газрын тосны газрын дэд дарга н.Амараа, Уул уурхайн яамны Хуулийн хэлтсийн дарга Л.Болдхүү, Уул уурхайн яамны Стратегийн бодлого, төлөвлөлтийн газрын ахлах мэргэжилтэн Л.Раднаасүрэн, Уул уурхайн яамны мэргэжилтэн н.Бат-Оргил, Улсын Их Хурлын Тамгын газрын зөвлөх Ш.Хишигсүрэн, Улсын Их Хурлын Эдийн засгийн байнгын хорооны зөвлөх Ж.Батсайхан, референт Ш.Ариунжаргал нарын бүрэлдэхүүнтэй ажлын хэсэг байлцав.

Төсөл санаачлагчийн илтгэлийг Уул уурхайн сайд Д.Ганхуяг танилцуулав.

Танилцуулгатай холбогдуулан Улсын Их Хурлын гишүүн Д.Тэрбишдагва, С.Бямбацогт нарын асуусан асуултад Уул уурхайн сайд Д.Ганхуяг, Газрын тосны газрын даргын үүргийг түр орлон гүйцэтгэгч Г.Өлзийбүрэн нар хариулж, тайлбар хийв.

Улсын Их Хурлын гишүүдээс санал гараагүй болно.

**Д.Ганбат: -** Аж ахуйн үйл ажиллагааны тусгай зөвшөөрлийн тухай болон Газрын тосны бүтээгдэхүүний тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай хуулийн төслүүдийг Улсын Их Хурлын чуулганы нэгдсэн хуралдаанаар хэлэлцүүлэх нь зүйтэй гэсэн саналыг дэмжиж байгаа гишүүд гараа өргөнө үү.

Зөвшөөрсөн: 9

Татгалзсан: 2

Бүгд: 11

Гишүүдийн олонхийн саналаар дэмжигдлээ.

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

Уг асуудлыг 12 цаг 25 минутад хэлэлцэж дуусав.

***Гурав. Монгол Улсын Газрын тосны бүтээгдэхүүний хангамж, үнийн өнөөгийн байдлын талаарх Уул уурхайн сайд Д.Ганхуягийн мэдээлэл сонсох***

Хэлэлцэж буй асуудалтай холбогдуулан Уул уурхайн сайд Д.Ганхуяг, Газрын тосны газрын даргын үүргийг түр орлон гүйцэтгэгч Г.Өлзийбүрэн, Газрын тосны газрын дэд дарга н.Амараа, Уул уурхайн яамны Хуулийн хэлтсийн дарга Л.Болдхүү, Уул уурхайн яамны Стратегийн бодлого, төлөвлөлтийн газрын ахлах мэргэжилтэн Л.Раднаасүрэн, Уул уурхайн яамны мэргэжилтэн н.Бат-Оргил, Улсын Их Хурлын Тамгын газрын зөвлөх Ш.Хишигсүрэн, Улсын Их Хурлын Эдийн засгийн байнгын хорооны зөвлөх Ж.Батсайхан, референт Ш.Ариунжаргал нарын бүрэлдэхүүнтэй ажлын хэсэг байлцав.

Монгол Улсын Газрын тосны бүтээгдэхүүний хангамж, үнийн өнөөгийн байдлын талаарУул уурхайн сайд Д.Ганхуяг товч танилцуулав.

Улсын Их Хурлын гишүүдээс асуулт гараагүй болно.

Улсын Их Хурлын гишүүд мэдээллийг сонсов.

***Хуралдаан 12 цаг 27 минутад өндөрлөв.***

Тэмдэглэлтэй танилцсан:

ЭДИЙН ЗАСГИЙН БАЙНГЫН

ХОРООНЫ ДАРГА Б.ГАРАМГАЙБААТАР

Тэмдэглэл хөтөлсөн:

ХУРАЛДААНЫ ТЭМДЭГЛЭЛ

ХӨТЛӨГЧ Ц.АЛТАН-ОД

**МОНГОЛ УЛСЫН ИХ ХУРЛЫН**

**2012 ОНЫ НАМРЫН ЭЭЛЖИТ ЧУУЛГАНЫ ЭДИЙН ЗАСГИЙН БАЙНГЫН ХОРООНЫ 2013 ОНЫ 01 ДҮГЭЭР САРЫН 30-НЫ ӨДӨР (ЛХАГВА ГАРИГ)-ИЙН ХУРАЛДААНЫ ДЭЛГЭРЭНГҮЙ**

**ТЭМДЭГЛЭЛ**

***Хуралдаан 11 цаг 05 минутад эхлэв.***

**Д.Ганбат: -** Эдийн засгийн байнгын хорооны хуралдааныг үргэлжлүүлье. Гишүүдийнхээ энэ өдрийн амар амгаланг айлтгая.

Хуралдаанаар хэлэлцэх асуудлыг та бүхэнд танилцуулъя. Эхлээд нэгдүгээрт Иргэний нисэхийн салбарыг хөгжүүлэх талаар төрөөс баримтлах бодлого батлах тухай Улсын Их Хурлын тогтоолын төсөл. Анхны хэлэлцүүлэг. Хоёрт нь, Аж ахуйн үйл ажиллагааны тусгай зөвшөөрлийн тухай болон газрын тосны бүтээгдэхүүний тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай хуулийн төслүүд хэлэлцэх эсэх. Гуравт нь, Бензин шатахууны нийлүүлэлт, үнэ ханшийн талаарх Уул уурхайн сайд Д.Ганхуягийн мэдээлэл сонсох ийм гурван асуудал байна. За ингээд хэлэлцэх асуудлаа батлах уу. За ингээд хэлэлцэх асуудлаа баталчихлаа. Дарааллын дагуу Иргэний нисэхийн салбарыг хөгжүүлэх талаар төрөөс баримтлах бодлого батлах тухай анхны хэлэлцүүлгийг хийе.

***Нэг. “Иргэний нисэхийн салбарыг хөгжүүлэх талаар төрөөс баримтлах бодлого батлах тухай” Улсын Их Хурлын тогтоолын төсөл***

***(****анхны хэлэлцүүлэг****)***

Ажлын хэсгийн санал, дүгнэлтийг за би танилцуулчихья.

За Эдийн засгийн байнгын хорооны 2012 оны 07 дугаар тогтоолоор Иргэний нисэхийн салбарыг хөгжүүлэх талаар төрөөс баримтлах бодлого батлах тухай Улсын Их Хурлын тогтоолын төслийг хэлэлцүүлэгт бэлтгэх үүрэг бүхий ажлын хэсгийг Улсын Их Хурлын гишүүн би Д.Ганбат ахалж, бүрэлдэхүүнд нь Улсын Их Хурлын гишүүн Н.Батбаяр, Д.Батцогт, Б.Бат-Эрдэнэ, Баярсайхан, С.Бямбацогт, Д.Ганхуяг, Б.Гарамгайбаатар, Б.Наранхүү, С.Одонтуяа нар ажиллалаа.

Ажлын хэсгийн өргөтгөсөн хуралдааныг 5 удаа, дэд хэсгийн хуралдааныг 8 удаа тус тус зохион байгуулж, Зам тээврийн яам, Иргэний нисэхийн ерөнхий газар, МИАТ болон бусад авиа компаниудын удирдлага, салбарын хүмүүсийг оролцуулсан хамтарсан уулзалт ярилцлагыг зохион байгуулж, тэдний саналыг авч нэг бүрчлэн хэлэлцэж төслийн хэлэлцүүлэгт бэлтгэлээ.

Ажлын хэсгээс дараах саналыг Байнгын хорооны хуралдаанд оруулж танилцуулахаар шийдвэрлэлээ. Үүнд бодлогын баримт бичгийг 2020 он хүртэл хөгжүүлэх хугацаатай болгох. Засгийн газрын үйл ажиллагааны хөтөлбөртэй уялдуулан Монгол Улсыг чиглэсэн олон улсын нислэгийн давтамж чиглэлийг 2016 онд 2012 оны түвшнээс 2 дахин нэмэгдүүлэх, хөрш зэргэлдээ ОХУ болон БНХАУ-тай агаарын тээврийн хамтын ажиллагааг өргөжүүлж, Монгол Улсыг энэ хоёр орны хооронд агаарын тээврийн транзит үйлчилгээний төв болгох чиглэлийг баримтлах, шинэ олон улсын нисэх буудлын зарим төрлийн үйлчилгээг хувийн хэвшлийн байгууллагууд концессын гэрээний үндсэн дээр шилжүүлэх гүйцэтгүүлэх. Буян-Ухаа дахь олон улсын нисэх буудлыг сайжруулж цаашид хувийн хэвшлийн менежментэд ашиглах нөхцөлийг хангах гэсэн заалтуудыг тус тус төсөлд нэмж тусгах. Түүнчлэн иргэний нисэхийн салбарт төр, хувийн хэвшлийн оролцоог дэмжиж агаарын тээврийн салбарыг өмчийн олон хэлбэртэй, чөлөөт өрсөлдөөнтэй болгох бодлогыг 2020 он хүртэл үе шаттайгаар хэрэгжүүлэх, шинээр барих олон улсын нисэх буудлыг хойд Азийн зорчигч, ачаа тээвэрлэлтийн зангилгаа болгон тус нисэх буудлын нутаг дэвсгэрийг оролцуулан эдийн засгийн чөлөөт бүс байгуулах, МИАТ хувьцаат компани, үндэсний агаарын тээвэрлэгчийн статус болгож түүний 51-ээс доошгүй хувийг төрийн эзэмшилд байлгах зэрэг өөрчлөлтүүдийг төсөлд тусгах саналуудыг ажлын хэсгийн гишүүдийн олонхи дэмжиж улмаар Байнгын хорооны хуралдаанд танилцуулахаар шийдвэрлэлээ.

Ажлын хэсгээс гаргасан зарчмын зөрүүтэй болон найруулгын шинжтэй саналын томъёоллын жагсаалтыг та бүхэнд тараасан.

Иргэний нисэхийн салбарыг хөгжүүлэх талаар төрөөс баримтлах бодлого батлах тухай Улсын Их Хурлын тогтоолын төслийг хэлэлцүүлэгт бэлтгэх үүрэг бүхий ажлын хэсгээс гаргасан санал дүгнэлт, зарчмын зөрүүтэй саналуудыг хэлэлцэн шийдвэрлэж өгөхийг та бүхнээс хүсье.

За баярлалаа.

За ингээд хууль санаачлагчаас болон ажлын хэсгээс асуух асуулттай гишүүд байна уу? За алга байна. За ингээд санал хураалт явуулъя.

Энэ дээр санал байхгүй. Асуулт хариулт л байна. Дэгээрээ ийм. За зарчмын зөрүүтэй санал.

Нэг. Тогтоолын төслийн гарчгийг “Төрөөс иргэний нисэхийн салбарт 2020 он хүртэл баримтлах бодлого” гэж өөрчлөн найруулах. Энэ дээр асуулт асууж болно. Асуултгүй бол саналыг нь хураах уу. За дэмжиж байгаа гишүүд гараа өргөнө үү.

11-ээс 8. Эхний асуудал дэмжигдлээ.

Хоёр. Засгийн газрын үйл ажиллагааны хөтөлбөртэй уялдуулан төслийн 2.1-д дараах агуулга бүхий заалт нэмэх:

“2.2.2. Монгол Улсыг чиглэсэн олон улсын нислэгийн давтамж, чиглэлийг 2016 онд 2012 оны түвшнээс хоёр дахин нэмэгдүүлнэ.”

За Ц.Оюунгэрэл гишүүн.

**Ц.Оюунгэрэл: -** Энэ жаахан ноцтой заалт харагдаад байх юм надад. Энэ Монгол Улсыг чиглэсэн олон улсын нислэгийн давтамж, чиглэлийг бид нар 4-хөн жилийн дотор 2 дахин нэмэгдүүлж чадах юм уу? Ийм үндэсний хүчин чадал байгаа юм уу? Байхгүй бол бид нар чинь гадаадын нисэхийнхнийг одоо хаалгаа дэлгэж оруулна гэсэн үг хийгээд байгаа юм биш үү. Энэ дээр жаахан тодруулж өгөхгүй юу. Яг бид нар өөрсдөө энийг хийх гээд байгаа юм уу? Эсвэл бид нар хаалгаа гадныханд нээгээд тэгээд үндэснийхээ одоо нөгөө өрсөлдөгч нарынхаа эсрэг том өрсөлдөгч нар авчирч оруулах гээд байгаа юм уу? Энэ яаж хоёр дахин нэмэгдэх юм бол оо.

**Д.Ганбат: -** Энд Эдийн засгийн байнгын хорооны хуралдаанд оролцож байгаа Засгийн газрын гишүүд, ажлын хэсгийн гишүүдийг танилцуулчихъя. За Зам тээврийн сайд А.Гансүх, Зам тээврийн дэд сайд н.Эржан, Зам тээврийн яамны Төрийн нарийн бичгийн дарга Б.Батзаяа, Зам тээврийн яамны Агаарын тээврийн бодлогын хэрэгжилтийг зохицуулах хэлтсийн дарга Б.Очирсүх, Иргэний нисэхийн ерөнхий газрын дарга С.Баяндалай, За МИАТ төрийн өмчит компанийн гүйцэтгэх захирал Г.Жаргалсайхан, Зам тээврийн яамны Агаарын тээврийн бодлогын хэрэгжилтийг зохицуулах хэлтсийн мэргэжилтэн Ч.Мөнхтуяа гэсэн ийм бүрэлдэхүүнтэй хүмүүс оролцож байгаа юм байна.

Ц.Оюунгэрэл гишүүний асуултад. Хариулах гэж байгаа юм уу. С.Бямбацогт гишүүний хариулъя.

**С.Бямбацогт: -** Ажлын хэсгийн гишүүд хариулдаг. Шаардлагатай бол дэд ажлын хэсгээс бас нэмж тодруулж хариулж болно. Ийм бас дэгтэй явдаг гэдгийг сануулчихъя.

Тэгэхээр энэ Монгол Улсын Засгийн газрын үйл ажиллагааны мөрийн хөтөлбөрт орсон байгаа. Ер нь бол бас энэ Иргэний агаарын тээврийн үйл ажиллагааг сайжруулъя. Үйлчилгээг нэмэгдүүлье гэж. Тэрнээс гадна манай Ц.Оюунгэрэл сайд маань Соёл, спорт, аялал жуулчлалын сайд хийж байгаа. Үнэхээр бас Монгол Улсыг чиглэсэн аялал жуулчлалын урсгалыг нэмэгдүүлэх бодлого үе үеийн төр засгийн бодлого болж явж ирсэн.

Тэгээд энэ нэгэнтээ бид өмнөө тавьсан зорилгоо биелүүлэхийн тулд бас нэлээн томхон тодорхой хэмжигдэхүйц зорилтыг бас авч үзэх ёстой гэж үзэж байгаа.

Монгол Улс маань нөгөө талаасаа бас газар зүйн байршлынхаа хувьд ч гэсэн үнэхээр давуу талтай. Хойд Америк, Зүүн Өмнөд Азийг холбосон агаарын маш том урсгалыг бий болгох боломж байгаад байгаа юм л даа. Тийм учраас бид одоо нэлээн томхон зорилт тавъя. Хэрэгжүүлэх гэж зүтгэе. Мэдээж энд бол үндэсний гэсэн бодлогоо нэгдүгээрт тавина. Бусдаар гадныханд үүд хаалгаа нээж өгнө гэсэн зорилтыг үүний цаана агуулаагүй. Үндэстний гэдэг бодлого нэгдүгээрт явж байгаа гэдгийг хэлье. Тэгээд бас шаардлагатай бол манай дэд ажлын хэсгийн гишүүд маань нэмж хариулж болно.

**Д.Ганбат: -** За саналаа хураая. Дэмжиж байгаа гишүүд гараа өргөнө үү.

11-ээс 8. Энэ заалт дэмжигдлээ.

За гурав дахь заалт. Засгийн газрын үйл ажиллагааны хөтөлбөртэй уялдуулан төслийн 3.4-ийг дараах байдлаар өөрчлөн найруулах:

“3.4. Иргэний нисэхийн салбарт төр, хувийн хэвшлийн оролцоог дэмжиж, агаарын тээврийн салбарыг өмчийн олон хэлбэртэй, чөлөөт өрсөлдөөнтэй болгох бодлогыг 2020 он хүртэл үе шаттайгаар хэрэгжүүлнэ.”

Асуулт алга. За Ц.Оюунгэрэл гишүүн асууя.

**Ц.Оюунгэрэл: -** Би ч уг нь Засгийн газрын гишүүн л дээ. Мэдэж л байна. Засгийн газрынхаа хөтөлбөрийг ойлгож л байгаа. Гэхдээ бас нөгөө сонгогдсон тойрог маань нисэхийн асуудалтай их холбоотой байдаг. Тэр хавиас бас сонгогдсон учраас сонгогчдын маань санаа зовж байгаа асуудлууд бас гарч ирээд байгаа шүү. Тийм учраас манай Засгийн газрын гишүүд бас ойлгоорой. Одоо Аялал жуулчлалын сайд байж, Засгийн газрын гишүүн байж асуулт асуулаа гэдэг юм битгий бодоорой.

За тэгээд би нисэхийн салбар дотор бол маш хязгаарлагдмал зах зээл гэж үздэг л дээ. Ер нь манай сонгогчид ч гэсэн тэгж үздэг. Нисэхийн салбарт, нисэх дээр очоод ингээд сонгуульд өрсөлдөж байхад нисэхийнхэн, энэ нисэхийн салбар бол чөлөөт өрсөлдөөний зах зээл биш хязгаарлагдмал зах зээл шүү. Энэ хязгаарлагдмал зах зээлийг бас хэтэрхий их чөлөөт өрсөлдөөнтэй болгох гэж байна гэж одоо нисэхийн аюулгүй байдал, бас нисэхийн тэр үндэсний чадавхи энэ тэрийг бас хохироочих вий гэсэн ийм болгоомжлол маш их байдаг юм. Тийм учраас би зүгээр энэ өгүүлбэр дотроо өмчийн олон хэлбэртэй гэчихээд чөлөөт өрсөлдөөнтэй болгох гэдэг үгийг л хасуулах саналтай байна. Ганцхан энэ үгийг. Чөлөөт өрсөлдөөнтэй болгох бодлогыг гэдэг.

Зүгээр өмчийн олон хэлбэртэй болгох бодлогыг гэдгээрээ л явчихвал болоо юм биш үү. Онгоц авах, онгоцоор үйлчлүүлэх, таксигаар үйлчлүүлэх хоёр бол нэлээн өөр учраас энэ дээр үндэсний аюулгүй байдал талаасаа, үндэснийхээ чадавхийг одоо гадны чөлөөт өрсөлдөөнд унагаачихгүй байх талаасаа, гадагшаа дотогшоо гарах энэ найдвартай зах зээлтэй байх талаасаа бид нар энэ зах зээлээ их зөв ойлгож энэ хязгаарлагдмал зах зээлийг их зөв ойлгож зохицуулмаар санагдаж байна.

**Д.Ганбат: -** Гишүүний асуултад хариулъя. Энэ Засгийн газрын мөрийн хөтөлбөрт агаарын тээврийн салбарыг өмчийн олон хэлбэртэй, чөлөөт өрсөлдөөнтэй болгох бодлогыг 2016 он хүртэл үе шаттайгаар хэрэгжүүлнэ гэж байгаа юм. Бид бүхэн бол энэ ажлын хэсэг, бид бүхэн яриад 2020 хүртэл гэж байгаа юм. Ерөөсөө энэ агаарын тээврийн бодлого нэлээн сайн явуулахгүй бол болохгүй. Өрсөлдөөнтэй ийм хэлбэрээр. Мөн өмчийн олон хэлбэрийг оролцуулах ёстой. Өнөөдөр тэр нь байгаа боловч бодлого байхгүй учраас нэлээн дампуурлын байдалтай яваа. Энэ бодлого гараад ингээд явахад 2016 он гэхэд МИАТ маань үндэсний агаарын тээвэрлэгч болно. 2020 он гэхэд өрсөлдөгч компанийг оруулна гэсэн ийм ажлын хэсгийн бодлогоор ингэж орж байгаа юм. Яг энэ бол Засгийн газрынхаа мөрийн хөтөлбөрт орчихсон байгаа. Бид бүхэн энийг дэмжээд чөлөөт гээд оруулахгүй болохгүй. Өрсөлдөөн байгаа л юм чинь чөлөөтэй байлгахгүй бол өрсөлдөөнийг ямар нэгэн байдлаар хязгаарлана энэ тэр гэсэн юм байхгүй гэж ойлгож байна. Тэгэхээр санал хураалгачихаж болж байна энэ дээр.

**С.Бямбацогт: -** Яах вэ Ц.Оюунгэрэл сайд, гишүүний санаа зовж байгаа зүйлд бас би санаа зовж байгаа, адилхан. Хөдөө орон нутагт, ялангуяа дотоодын нислэг бол зайлшгүй төрийн зохицуулалт, төрийн дэмжлэг зайлшгүй шаардлагатай байгаад байгаа юм. Орон нутгийн нислэгүүд байнга алдагдалтай байдаг. Манай өнөөдрийн иргэний агаарын тээврийн бас баруун Герман чиглэлийн нислэг алдагдалтай байдаг. Тийм болохоор энэ өрсөлдөөн багатай салбартаа төрийн зохицуулалт, төрийн бас дэмжлэг хэрэгтэй байгаа.

Энэ дээр та бас уншвал 10.2 дахь заалт байж байгаа. Орон нутгийн алслагдсан бүс нутгуудыг холбох, зайлшгүй шаардлагатай төрийн үйлчилгээг бүх иргэдэд хүргэх зорилгоор алслагдсан бүс нутагт болон сумдад агаарын тээврийн хуваарьт нислэгийн үйлчилгээг татвараас хөнгөлөх, чөлөөлөх болон нөхөн олговрын бодлогоор дэмжинэ гэсэн бас заалт байж байгаа. Энүүгээрээ бид нар дотоодын нислэгээ бас чөлөөт өрсөлдөөнтэй гэдэг тодорхой төрийн зохицуулалт дэмжлэгтэйгээр явах агуулгыг оруулж ирсэн байгаа. Тийм болохоор таны санаа зовж байгаа асуудал тусгагдсан байгаа гэж та ойлгож болно.

**Д.Ганбат: -** За ингээд санал хураалт явуулъя. Дэмжиж байгаа гишүүд гараа өргөнө үү.

11-ээс 9. За гурав дахь санал дэмжигдлээ.

Дөрөв дэх санал. Засгийн газрын үйл ажиллагааны хөтөлбөртэй уялдуулан төслийн 3.5-ыг дараах байдлаар өөрчлөн найруулж, энэ өөрчлөлттэй холбогдуулан 3.5.1-ыг “3.6”, 3.5.2-ыг “3.7” гэж тус тус өөрчлөх.

“3.5. Хөрш зэргэлдээ ОХУ болон БНХАУ-тай агаарын тээврийн хамтын ажиллагааг өргөжүүлж, Монгол Улсыг энэ хоёр орны хооронд агаарын тээврийн транзит үйлчилгээний төв болгох чиглэлийг баримтална.” За дэмжиж байгаа гишүүд гараа өргөнө үү.

11-ээс 7. За дэмжигдлээ.

Тав. Төслийн 3.1-ийн “хүчин зүйл” гэсний дараа “гэж үзэж агаарын харилцааг эдийн засгийн тэргүүлэх чиглэлд тооцон төрийн бодлогоор дэмжин хөгжүүлнэ.” гэж нэмэх. Дэмжиж байгаа гишүүд гараа өргөнө үү.

11-ээс 8. За дэмжигдлээ.

Зургаа. Төслийн 3.6.1-ийг “Иргэний нисэхийн салбарт төрийн үйлчилгээний харилцан уялдаатай, нэгдмэл байдлыг хангана” гэж өөрчлөн найруулах. Дэмжиж байгаа гишүүд гараа өргөнө үү.

11-ээс 8. За энэ заалт дэмжигдлээ.

Долоо. Төслийн “Иргэний нисэхийн салбарт хэрэглэгчийн эрх ашгийг хамгаалах нэгжийг шинээр байгуулан ажиллана.” Гэсэн 3.6.2-ыг хасах. Дэмжиж байгаа гишүүд гараа өргөнө үү.

11-ээс 8. За дэмжигдлээ энэ заалт.

Найм. Төслийн 3.6.3-ыг дараах байдлаар өөрчлөн найруулах:

“3.6.3. онцгой болон тусгай үүргийн нислэгийн агаарын хөлгийг 2014 оноос Монгол Улсын төрийн үйлчилгээнд ашиглаж эхэлнэ.”

**Х.Болорчулуун: -** Энэ онцгой болон тусгай үүргийн нислэгийн агаарын хөлгийг 2014 оноос Монгол Улсын төрийн үйлчилгээнд ашиглаж эхэлнэ гэж оруулсан байна. Энэ бол одоо онцгой байдлын албан газар, онцгой байдлын хэрэгцээнд ашиглах болон одоо эмнэлгийн түргэн тусламжийн хэрэгцээнд ашиглах хөнгөн хэлбэрийн онгоцыг хэлж байна уу? Ийм онгоц бол аргагүй энэ алслагдмал хязгаар нутагт, тэр аймгуудад хэрэгтэй байна. Ялангуяа хязгаар нутгийн аймгийн хүмүүс бол алс хязгаарт амьдарч байгаагийнхаа золиос болж эмнэлгийн түргэн тусламж авч чадахгүй байдалд хүрч эрсдэлд орох, мөн тэр оны өмнө 11 сард Сэлэнгэд эх, үр хоёр 4, 5 цаг одоо мөсөн дээр явж байгаад хил гараад явчихтай адилхан ийм байдал үүсэхгүй юм. Тэгэхээр энэ онгоц авах талаар ер нь одоо төлөвлөсөн, 2014 хэдийг авах вэ, цаашдаа хэдийг авах вэ? Ер нь энэ бодлогынхоо талаа бас ярьж өгөхгүй гэсэн асуулт байна.

**Д.Ганбат: -** За Х.Болорчулуун гишүүний асуултад хариулъя. Онцгой үүргийн нислэг гэдэг бол нөгөө төрийн албаны айлчлал, Ерөнхийлөгч, Ерөнхий сайдын тийм ээ. Энэ чиглэлд заагдана. Тусгай үүргийн нислэг гэдэг нь бол батлан хамгаалах нислэг, за мөн хил хамгаалах, гэмт хэрэгтэй тэмцэх, нөгөө байгалийн гамшиг саяны таны хэлдэгтэй хамаарсан нислэгийг хэлж байгаа юм.

За товч ажлын хэсгээс хариулахад ийм байна. А.Гансүх сайд нэмээд хариулах уу.

**А.Гансүх: -** Х.Болорчулуун гишүүний асуусан яг энэ чиглэл зорилт бол агаарын тээврийн бодлогод бүрэн бүрэн тусгагдсан ерөнхий агаарын тээвэр гэдэг нэр томъёо доороо явдаг. Манай улсад төдийлөн хөгжөөгүй байгаа энэ general aviation буюу ерөнхий агаарын тээврийг хөгжүүлэхээр бодлогын бичиг баримтад тусгасан байгаа.

**Д.Ганбат: -** За санал хураалт явуулъя. Энэ заалтыг дэмжиж байгаа гишүүд гараа өргөнө үү.

11-ээс 9. Энэ заалт дэмжигдлээ.

За ес дэх заалт. Төслийн “Хөтөлбөрийг үндэсний хууль тогтоомж болон олон улсын стандарт, зөвлөмжид нийцүүлэн тухай бүр шинэчилж байна.” Гэсэн 4.1-ийг хасах. За энэ заалтыг дэмжиж байгаа гишүүд гараа өргөнө үү.

Нэгэнт бодлого гаргачихаад байн байн өөрчлөөд байх нь зохисгүй юм гэж үзэж байгаа. Бодлого бол 2020 хүртэл тийм ээ ингэж гаргачихсан. Ойлгомжтой асуудал. За Ц.Даваасүрэн гишүүн.

**Ц.Даваасүрэн: -** Бид бол одоо ялангуяа нөгөө навигацийн орлого, агаараар дайрч өнгөрсөн онгоцны тоо нэмэгдүүлэх, навигацийнхаа хүчин чадлыг нэмэгдүүлэх, тэгээд энэ навигаци, энэ нисэхийн аюулгүй байдлын үйлчилгээ олон улсын стандарт энэ тэр гэсэн юм гарч ирвэл хэрэгжүүлэхгүй гээд суугаад байж болохгүй шүү дээ. Хэрэгжүүлэх хэрэгтэй болох байлгүй дээ.

Би одоо цаашдаа бол харин энэ агаараар дайран өнгөрч байгаа нислэгийн тоог нэмэгдүүлэхийн төлөө л бид ажиллана, тэгж энэ хөтөлбөр гарна гэж ингэж бодоод байгаа шүү дээ. Тэгэхээр заавал ингээд одоо хөдөлгөж болдоггүй хатуу дүрэм журамд оруулж болох уу. Шинэчлэл хийх гэж байгаа бол.

**Д.Ганбат: -** А.Гансүх сайд хариулъя. Ц.Оюунгэрэл гишүүн дараа нь асуучих.

**А.Гансүх: -** Ц.Даваасүрэн гишүүний саналыг бол дэмжиж байна. Яагаад гэвэл олон улсын байгууллагын дүрэм журам бол заавал хэрэгжүүлэх ийм үүрэгтэй. Монгол Улс бол нэгдэн орсон конвенцийнхээ дагуу. Тэгэхээр энэ заалтыг хэвээр үлдээх нь зүйтэй.

**Д.Ганбат: -** Ц.Оюунгэрэл гишүүн асууя.

**Ц.Оюунгэрэл: -** Энд угаасаа нисэхийн салбарт чинь хууль тогтоомж, олон улсын стандарт, зөвлөмж чинь аюулгүй байдлыг хангахын тулд л байнга шинэчлэгдэж байдаг шүү дээ. Тэгээд хаа нэгэн газар нисэхийн бас манай улсад биш ч байлаа гэсэн хаа нэгэн газар нисэхийн ямар нэгэн юм болоход тэр зүйлийг дахин давтуулахгүйн тулд заавал тэр стандартууд нь дор дор нь шинэчлэгдэж байдаг. Энийгээ бид нар хөтөлбөртөө байнга тусгаж явж байхгүй бол тэгээд нөгөө нэг чөлөөт өрсөлдөөнөө зөвшөөрөөд хаясан. Тэгээд тэр дундуур чинь явж байтал дахиад юу ч болоо билээ. Тэгж байх үед чинь одоо хууль тогтоомж, олон улсын стандарт чангарах ёстой байдаг. Тэгээд тэр чангарахад нь бид одоо энэ хөтөлбөрөө нийцүүлж л явахгүй бол болохгүй гэж бодоод байх юм. Энэ бол аюулгүй байдал талаасаа бол хамгийн байнга стандарт нь шинэчлэгдэж байдаг салбар учраас уян хатан л хөтөлбөртэй байх ёстой гэж бодож байна.

**Д.Ганбат: -** За энийг А.Гансүх сайд ажлын хэсэгт орж ажилласан. Танд анхааруулахад. За энийг татаад авчихъя. Тийм. За татаж авлаа гэж ойлгоод дараагийн арав дахь заалтыг уншаад явчихъя.

Засгийн газрын үйл ажиллагааны хөтөлбөртэй уялдуулан төслийн 6.1.1-ийг дараах байдлаар өөрчлөн найруулах:

“6.1.1. Шинээр барих олон улсын нисэх буудлыг Хойд Азийн зорчигч, ачаа тээвэрлэлтийн зангилаа болгон тус нисэх буудлын нутаг дэвсгэрийг оролцуулан эдийн засгийн чөлөөт бүс байгуулна.” Дэмжиж байгаа гишүүд гараа өргөе.

11-ээс 8. Энэ заалт дэмжигдлээ.

Арван нэг. Засгийн газрын үйл ажиллагааны хөтөлбөртэй уялдуулан төслийн 6.1-д дараах агуулга бүхий заалт нэмэх:

“6.1.6. Шинэ олон улсын нисэх буудлын зарим төрлийн үйлчилгээг хувийн хэвшлийн байгууллагуудад концессын гэрээний үндсэн дээр шилжүүлэн гүйцэтгүүлнэ:

6.1.7. Буян-Ухаа дахь олон улсын нисэх буудлын ашиглалтыг сайжруулна.

За Ц.Даваасүрэн гишүүн асууя.

**Ц.Даваасүрэн: -** Тэгэхээр энэ хувьчлалтай холбогдолтой асуудлуудыг бас бид нар нэлээн болгоомжтой хандах ёстой гэж ингэж бодож байна. Тэгэхээр энэ яг ямар үйлчилгээнүүдийг концессын гэрээгээр шинжүүлнэ гэдгээ тодорхой болгохгүй бол зарим төрлийн гээд тэгэхээр энэ чинь бүгд болно гэсэн үг байхгүй юу. Тийм ээ. Яг сонгож авсныгаа энийг гэж хэлж байгаа шүү дээ гээд ингээд заачихна шүү дээ. Тэгэхээр энэ дээр хэрвээ бид нар зарим төрлийн үйлчилгээг үнэхээр концессоор хийх бололцоо байна гэж үзэж байвал ямар үйлчилгээнүүд байна. Тэрийгээ тодорхой зааж өгье. Тэгэхгүй бол зарим гэдэг чинь нэг ёсондоо бүгдийг нь гэж ойлгож болно шүү дээ.

**Д.Ганбат: -** А.Гансүх сайд хариулъя. Энийг тодруулах нь зөв байх.

**А.Гансүх: -** Засгийн газрын мөрийн хөтөлбөртэй уялдуулаад хувийн хэвшлийг концессын гэрээгээр ажиллуулах боломжтой гэж үзэж хөтөлбөрт оруулсан юм. Энэ зарим төрлийн үйлчилгээ гэдгийн доор бид нар зүгээр яг үйлдвэрлэлийн бус. Одоо нисэхийн аюулгүй байдалтай холбоогүй үйлчилгээний салбарыг хамруулж ойлгож байгаа. Тэгэхээр яг тодруулаад мөрийнхөө хөтөлбөрт оруулъя гэх юм бол бас оруулаад явах, татгалзах юм байхгүй.

Ер нь бол энэ бодлогын бичиг баримтыг хэрэгжүүлэх арга хэмжээний томоохон юм чинь төлөвлөгөө гарна. Энэ төлөвлөгөөндөө тусгаад явах боломжтой гэж уг нь үзэж байгаа. Бодлогынхоо бичиг баримтаа зүгээр зарчмаа тусгаж өгчихөөд хэрэгжүүлэх арга хэмжээнийхээ нарийвчилсан төлөвлөгөөндөө ямар төрлийн үйлчилгээгээ хувийн хэвшлээр хэрэгжүүлэх вэ гэдгээ ингээд тусгаад явах боломжтой юм гэж үзсэн.

**Ц.Даваасүрэн: -** Тэгвэл ингэх үү. Хэрвээ тусгавал яг нисэхийн үндсэн үйл ажиллагаа, аюулгүй байдал энэтэй холбогдолтой үйлчилгээ бол энд хамаарахгүй гэдгийг нь тодорхой зааж өгөөд зүгээр сервис үйлчилгээнүүд байж болно шүү дээ. Буудал дээр байдаг. Ийм үйлчилгээний хувьд одоо жишээлбэл байж болох юм гэдэг юмыг тодруулаад өгчих юм бол болж л байна л даа.

**Д.Ганбат: -** Тэр үйлчилгээний гэдгийг нь оруулаад, тэрийг нь концессын гэрээгээр өгье гээд оруулчих уу. Дэмжиж байгаа гишүүд гараа өргөе. Ц.Даваасүрэн гишүүний юуг тусгачихъя.

11-ээс 9. За дэмжигдлээ.

За төслийн 5.2.2-ыг дараах байдлаар өөрчлөн найруулах:

“5.2.2. Олон улсын иргэний нисэхийн байгууллагын Холбоо, навигаци, ажиглалт ба Нислэгийн хөдөлгөөний менежмент концепци, үзүүлэлтэд тулгуурласан навигаци концепцийг 2020 он хүртэл тус тус бүрэн хэрэгжүүлж нислэгийн аюулгүй байдлыг сайжруулна.” За санал хураая. Дэмжиж байгаа гишүүд гараа өргөнө үү.

11-ээс 8. За арван хоёр дахь заалт дэмжигдлээ.

Арван гурав. Төслийн “Олон улсын шинэ нисэх буудлыг концессын гэрээгээр ажиллуулах” гэсэн 6.4-ийг хасах, энэ өөрчлөлттэй холбогдуулан 6.4.1-ыг “6.4”, 6.4.2-ыг “6.5” гэж тус тус өөрчлөх. Дэмжиж байгаа гишүүд гараа өргөнө үү.

11-ээс 8. За дэмжигдлээ.

Арван дөрөв. Засгийн газрын үйл ажиллагааны хөтөлбөртэй уялдуулан төслийн 7.1.1.2-ыг дараах байдлаар өөрчлөн найруулах:

“7.1.1.2. МИАТ ХК-д үндэсний агаарын тээвэрлэгчийн статус олгож, түүний 51-ээс доошгүй хувийг төрийн эзэмшилд байлгана.”

За С.Одонтуяа гишүүн асууя.

**С.Одонтуяа: -** За тэгэхээр би бас энэ ажлын хэсэгт байгаа. Тэгээд ажлын хэсэг дээр бас нэлээн олон удаагийн хуралдаан дээр бид нар ярьсан. Энэ МИАТ-ийн хувьчлалын асуудлыг нь одоо түр оруулахгүй одоо энэ асуудлыг яръя гэж. Яагаад гэхээр ер нь бол манай мөрийн хөтөлбөрт байгаа л даа. МИАТ-ийн хувьчлалын асуудал орсон байгаа.

Гэхдээ одоо цаг үед бол МИАТ компанийн өнөөгийн байдал бол өөрөө их хүнд байгаа. Ойлгомжгүй байгаа. 4 онгоцыг одоо бонд мөнгөөр авах ийм хүсэлт гаргасан байгаа. Мөн одоо энийг ингээд оруулахаар хувьчилж авах гэж байгаа компаниуд нь өөрсдөө өнөөдөр бас маш их санхүүгийн хүндрэлтэй байгаа. Дандаа алдагдалтай ажиллаж байгаа гэсэн компаниуд байгаа. Eznis компани маш алдагдалтай ажиллаж байгаа. За мөн одоо Монголиан Эйрлайнз гээд компанийн асуудал өөрөө өнөөдөр бас нэлээн тийм тодорхойгүй зүйлүүд маш их байгаа. Тийм учраас энэ асуудлыг ажлын хэсэг дээр би бол хасах санал гаргаад. Энэ ажлын хэсгийн 6 хүний нэр байна л даа. Энэ дээр Баярсайхан гишүүн, Д.Ганхуяг гишүүн бид 3 бол МИАТ-ийн хувьчлалын асуудлаас бусдыг нь одоо зөвшөөрч байна гэсэн санал гаргасан. Энэ асуудлыг оруулахгүй гэдэг дээр санал гаргасан.

Тэгэхээр манай бүлгийн гишүүд бас надад өнөөдөр санал хэлж байна л даа. Энэ асуудал ингээд хасагдахаар яригдаж байсан. Энд ингээд өчигдөр орой гэнэт ажлын хэсэг гээд ороод ирсэн байна. Энийг бид нар бүлэг дээр энэ асуудлыг ярих шаардлагатай байна. Мөн Засгийн газар тэр онгоц авахтай холбоотой зүйлийг ярилцах шаардлагатай байна гэж надад санал ирүүлсний дагуу энэ асуудлыг бол зүгээр би бол дэмжихгүй байна.

**Д.Ганбат: -** Би бас өөрийнхөө байр. Би энэ ажлын хэсгээ ахлаад 2, 3 сар ажиллаж байна. Тэгээд энэ Засгийн газрын мөрийн хөтөлбөрт энэ асуудал суучихсан байгаа. Гэхдээ яг өнөөдөр энэ МИАТ компанитай холбогдоод энэ байдлыг нь харахад ерөөсөө энэ чигээрээ ингээд яваад байх юм бол энэ байдал цаашдаа хүндрэх байна. Ерөөсөө бодлого боловсруулаад чиглэл гаргаж байгаа юм бол МИАТ компанийг 51-ээс доошгүй хувийг нь хувьчлах нь зүйтэй юм билээ гэсэн тийм итгэл үнэмшил надад өнөөдөр байгаа.

Өнөөдөр манай иргэний агаарын тээвэр МИАТ компани бол ямар байдалтай байна вэ гэхээр үнэхээр энд байгаа боловсон хүчний хувьд бол нэлээн сайн байгаа. Яагаад гэвэл энэ боловсон хүчин гэдэг зүйл маань би тэр нисэгч нарыг ярьж байна, тэр инженерүүдийг ярьж байна. Энэ хүмүүс маань үнэхээр 20, 30 жилээр бэлтгэгддэг ийм ховор мэргэжлийн улсуудаа. Энэ чиглэлээрээ яваад байвал энэ маань үнэхээр хэцүү байдалд орох гээд байгаа.

Нөгөө талаар бол манай иргэний агаарын тээвэр бол, иргэний агаарын нисэх бол өнөөдөр бол аюулгүй үйл ажиллагаа гэдэг талаасаа бол нэлээн гайгүй түвшинд байгаа юм. Энэ бол хэд хэдэн шалгалтаар тогтоосон. Азидаа бол гайгүй ажиллаж байгаа. Яг өнөөдөр энэ иргэний агаарын тээврийн бодлого буруу, МИАТ компанийг хувьчлаагүйгээс болоод, тухайн цаг үед нь хувьчлагдаагүйгээс болоод өнөөдөр яг муудсан хүнсэн дээр цугларч байгаа ялаа шиг энд луйварчид цугларчихсан байгаа юм. Энэ бодлогыг яг хугацаанд өнөөдөр ингэж шийдэхгүй юм бол энэ бодлогын бичиг баримтын үндсэн утга агуулга алдагдах гээд байна гэж ажлын хэсгийн нэлээн гишүүд үзэж энэ саналыг оруулсан байгаа юм шүү.

**С.Одонтуяа: -** Тодруулъя. Энэ нэлээд хэсэг гэж. 6 гишүүнээс. Өчигдөр орой яг энийг оруулсан ажлын хэсэгт буруу нь байгаагүй шүү дээ. Тэгээд би бол хувьчлахгүй гээд байгаа юм биш ээ. Би бас олон жил бизнес эрхэлж байсан хүн бас мэдэж байгаа шүү дээ. Ер нь өнөөдөр энэ төрийн юм гэдэг яагаад үнэгүйдэж байгаа, ийм асуудал гарч байгаа гэдгийг мэдэж байгаа. Гэхдээ энэ МИАТ компани чинь бондын мөнгөөр онгоц худалдаж авах асуудал яригдаж байна. Тэгэхээр энэ хувьчлал. Бид нар ингээд оруулангуут манайхан маргааш нь хувьчилдаг шүү дээ. Ийм зүйлүүд байгаа шүү дээ.

Тэгэхээр энэ асуудлыг зүгээр би оруулахгүй гэж ажлын хэсэг дээр гарсан юм.

**Д.Ганбат: -** За С.Бямбацогт гишүүн.

**С.Бямбацогт: -** Тэгэхээр энэ МИАТ компанийн энэ хувьчлалын асуудлыг оруулж ирсэн, санал гаргасан гишүүний нэг нь би байгаа юм. МИАТ компанийг хувьчлах ёстой гэдэг асуудал олон жил яригдаж байгаа. Өнгөрсөн Их Хурлын үед ч яригдаж байсан. Ер нь зүгээр аль болгон бид нар төрийн өмчид байлгаад, төрийн өмчөө саалийн үнээ болгоод, тэгээд эрх барьж байгаа хэсэг нь саагаад яваад байх уу. Тийм болохоор олон улсын нэр хүнд бүхий авиа компанид менежментийг нь өгөх байдлаар хувьчлаад явбал яасан юм бэ.

Өнөөдөр бид нар газар зүйн байршил маш том давуу талтай байдаг. Гэтэл бид ний давуу тал маань өнөөдөр давуу тал биш сул тал болж харагдаж байгаа. Бид нар өнөөдөр Америк явах гэж, Европ явах гэж Солонгосоор дамжиж, Бээжингээр дамжиж нисдэг. Хэрвээ олон улсын нэр хүнд бүхий авиа компанийн менежмент нь ороод ирэх юм бол Монголоосоо бид АНУ, Европ руу шууд нисдэг бололцоонууд бий болно. Дээрээс нь тэр Зүүн Өмнөд Азийг Хойд Америктай холбож байгаа хамгийн агаарын дөт зам бидэнд байж байгаа. Монголоор дамжиж маш олон нислэгүүд бий болно. Ийм боломжуудыг бий болгоё. Өнөөдөр МИАТ компани маань Монголдоо алдагдалтай ажиллаж байгаа. Гэтэл олон улсын тавцанд нэр хүнд бүхий авиа компани бол олон улсын хэмжээнд өрсөлдөх бололцоо боломжийг бий болгоё гэж үзэж байгаа юм л даа. Энэ үүднээсээ жаахан салхи савир оруулъя. Аль болгон тэр хөмөрсөн тогоотой адилхан байх вэ гэдэг санаа л.

**Д.Ганбат: -** Ц.Даваасүрэн гишүүн.

**Ц.Даваасүрэн: -** Тэгэхээр бид нар энэ Монголын иргэний агаарын тээврийн асуудал, энэ МИАТ-ийн тухай хэлэхдээ үндэсний аюулгүй байдлаа бодох хэрэгтэй. Хэзээ ч харийн хүн манай үндэсний аюулгүй байдлыг шийдэж өгөхгүй С.Бямбацогт гишүүн ээ. Харийн сайхан компани байсан ч шийдэж өгөхгүй. Тийм учраас далайд гарцгүй орны хувьд бид нар муу ч сайн ч үндэсний агаарын тээврийн компанитай байх хэрэгтэй. Эрээн хаагдъя. Бид нар яах юм. Ганц гарцтай болох нь байна шүү дээ. Тэгвэл бид нар адаглаад усаа ч болтугай онгоцоор авъя л даа. Өөр бүтээгдэхүүнээ гаднаас онгоцоор авъя л даа. Тэр бүгдийг чинь энэ Монголын иргэний агаарын тээвэр гүйцэтгэх байхгүй юу. Тийм учраас энэ иргэний агаарын тээврийн асуудал дээр, МИАТ-ийн хувьчлалын асуудал дээр бид нар үндэсний аюулгүй байдлаа бодож.

Тэр муу дарга тавьж байгаа чинь төрийн л алдаа байхгүй юу даа. Тэрийгээ бид нар харин засах, тэр корпорацийн удирдлагыг сайн болгох чиглэл рүү нь хандуулаад. Одоо ингээд бас асуудал явж л байна. Тэгэхээр цаашдаа хүн чинь айдаг болно, анхаардаг болно шүү дээ.

Тэгэхээр одоо 4 онгоц нэмж авах гэж байна. Би бол онгоцны тоог нь нэмээд байх ёстой. Ялангуяа ачаа тээврийн онгоцны энэ чиглэлд чадавхийг нь бэхжүүлэх ёстой гэж бодож байгаа юм. Австралид жишээлбэл нэг төрлийн махаа зөвхөн онгоцоор зөөж гадаадад зардаг. Тэгэхдээ тэр нь ашигтай байгаад байна шүү дээ. Тийм учраас бид нар энэ агаарын тээврийн асуудал дээр онцгой ач холбогдол өгч тэр төрийн хяналтыг байлгах ёстой. Далайд гарцгүй орны хувьд энэ дээр бид нар тэгж хандаж болохгүй гэж бодож байгаа юм. Зөвхөн ганц хоёр хүний тэр компанийг буруу авч явсны төлөө гэдэг юм уу, аль эсвэл төр тэрийгээ менежментийг нь сайжруулж чадаагүйн төлөө бид нар тийм бодлого гаргаж болохгүй. Тэгэхээр энэ хувьчлалын асуудал, МИАТ-ийн хувьчлалын асуудал дээр зүгээр би дотоодын компаниудын хувьд байдаг юм уу, менежментийг нь сайжруулах чиглэлээр тодорхой хувийг нь, тэгэхдээ 51 хүртэл ерөөсөө болохгүй. Зүгээр бас нэг тийм хувьчлалын асуудал байж. Гадныханд бол хэрхэвч болохгүй. Ирландынхыг бид нар оруулж ирсэн. Ерөөсөө болохгүй. Тийм учраас яах вэ дотоодынхоо хувьд менежментийг сайжруулах янз бүрийн арга хэлбэрүүд байхыг би үгүйсгэхгүй байна. Гадныхныг бол энэ иргэний агаарын тээврийн үйлчилгээнд оруулж болохгүй. Яагаад гэвэл энэ үндэсний аюулгүй байдал.

**Д.Ганбат: -** Гишүүд хоорондоо асууж хариулж байна гэж ойлгож байна. Горимын саналаа хэлчихээд дараа нь Г.Баярсайхан гишүүн асууя.

**С.Бямбацогт: -** Асуултад хариулъя л даа.

**Г.Баярсайхан: -** Саналаа хэлье. Горимын санал. Дараа нь хэлчихэж болно шүү дээ.

Монголд бол өнөөдөр нисдэг динозавр байгаа юм л даа. Тэр нь бол одоо манай МИАТ байгаа юм. Асар их хэмжээний хөрөнгийг залгидаг. Тэр хэмжээгээрээ ашигтай ажиллаж чаддаггүй. Энэ юутай холбоотой юм бэ гэвэл ерөөсөө л төр бол хэзээ сайн менежер байж чаддаггүйтэй холбоотой. Монголын төмөр зам байна. Асар их хөрөнгө эргэлдүүлдэг газар. Тэгээд үлгэн салган тэгээд л явж байдаг. Ашиг нь бол одоо ямар байдгийг та бүхэн мэдэж байгаа. МИАТ бол яг ижилхэн. Үндэсний агаарын тээврийн статустай ийм хэлбэрээр 51 хувь нь төрд үлдээгээд цаашид үлдсэнийг нь хувьчлаад явах нь маш зөв зүйтэй асуудал.

Сая одоо тэр Ирландууд менежментийг нь авч яваад дампууруулсан гэдэг асуудал ярьж байна л даа. Ирландууд чинь орж ирээд тэр идээ бээрийг нь гаргаад ашигтай ажиллуулаад эхэлсэн байхгүй юу. Нөгөө албан тушаалтнууд мөнгө луйварддаг байсныг нь зогсоочихсон байхгүй юу. Тэгэнгүүт ерөөсөө энэ чинь болохоо байлаа гээд. Тухайн үедээ Ирландуудыг хөөж явуулж байсан юм. Бид бол гадныханд энэ үндэсний агаарын тээврийн гол оператор энэ компаниа хувьчилж өгөх гэж байгаа асуудал биш. Хугацаатай менежментийн гэрээгээр ажиллуулж болно. Мөн одоо үндэсний агаарын, үндэсний энэ жижиг компаниудаа ч гэсэн бас энэ том компанитайгаа хамтруулаад хувьчлалд нь оруулаад явах нь би зөв зүйтэй гэж хувьдаа бодож байгаа.

Харин тэр онгоцны асуудал яригдаж байна. Онгоцны асуудлыг тэр 1.5 миллиард долларын бондоос худалдаж авах нь хэр зэрэг оновчтой юм бэ гэдэг асуудал байгаа. Түүнээс биш онгоцтой болохын тулд бид лизингээр авч болно, түрээсэлж болно. Онгоцтой болохын тулд олон альтернатив зам байна гэдгийг ойлгох хэрэгтэй. Заавал Засгийн газар мэдээж тэр гаднаас босгосон, Монгол Улсынхаа нэр төрийг барьцаалж байгаад босгосон мөнгөөрөө онгоц худалдаж авчихаад тэрийгээ эргүүлээд хувьчлах гэж байна гэсэн ийм ойлголт яваад байгаа. Энэ бол би хувьдаа тийм биш ойлгож байгаа. Тэр 49 хувийг Монголын компаниуд авах гэж байгаа бол тэд нар ямарваа нэгэн аргаар мөнгө босгоод тэр онгоцны худалдаж авах мөнгөнд нэмэрлэж болно шүү дээ. Тэгэхээр өнөөдрийн энэ хэлбэрээр цаашид МИАТ-ийг ямар ч тохиолдолд авч явж болохгүй. Хүнээр ярих юм бол ракийн 3 дугаар үе шат тусчихсан явж байна шүү дээ. Одоо идэж болох, цавчаад, тасдаад тарааж болох бүх юм юу байна бүгдийг нь тултал нь одоо цаана чинь одоо хэвлэл мэдээллээр бүх юм нь гарч байна шүү дээ. Төрийн оролцоо дангаар явах юм бол энэ идэж уудаг юм хэвээрээ үлдэнэ. Ямар ч тохиолдолд хувийн хэвшлийнхнийг оруулж цусыг нь сэлбэж цэвэр агаар оруулж хажууд нь хяналттай байлгах ёстой гэсэн ийм байр суурийг би хэлмээр байна. За баяр баярлалаа.

**Д.Ганбат: -** Гишүүд 5 минут, асуулт 5 минут шүү. А.Гансүх сайд тэр бондын мөнгөөр МИАТ компани тэр онгоц худалдан авах уу, яах юм, тэр ямар юм бэ гэдгийг сая Г.Баярсайхан гишүүн асуулаа. Тэрэнд хариулъя.

**А.Гансүх: -** Анх бодлогын бичиг баримтыг Засгийн газраар хэлэлцэж Их Хуралд өргөн барьж байх явцад бондын хөрөнгө оруулалт бол шийдэгдээгүй байсан. Тийм учраас МИАТ компанийн өрсөлдөх чадварыг дээшлүүлэх зорилгоор хувийн хэвшлийн хөрөнгө оруулалтыг татах нь зүйтэй юм байна гэдэг асуудал яригдаад Засгийн газар дээр дэмжигдсэн. Энэний дараа бонд зарагдаад ихээхэн хэмжээний хөрөнгө оруулалт ороод ирсэн. Энэ мөнгөнөөс хэрвээ төр өөрөө, одоо хувийн хэвшлийн хөрөнгө оруулалт шаардлагагүй гэж үзээд бондынхоо санхүүжилтээр шинэ онгоцныхоо худалдан авах санхүүжилтийг хийгээд өгчих юм бол яг өнөөдөртөө бидэнд хувийн хэвшлийн хөрөнгө оруулалт шаардлагагүй байна. Зүгээр онгоцтой холбож ярихад.

Зарчмын хувьд бол ер нь бол хувьчилна гэдэг бодлого бол одоо яригдаж байгаа биш үе үеийн Засгийн газар, олон парламент дээр яригддаг байсан. Шинэ асуудлыг оруулж ирж байгаа юм биш. Зүгээр ер нь Монгол Улс агаарын тээврийн бодлогодоо хувьчлал хийх юм бол хэдэн хувь нь төрдөө байх юм бэ гэдэг тэр зарчим юмаа л эндээ тусгая гэж байгаа юм. Анхааралтай харвал 51-ээс доошгүй хувь гэж байгаа шүү. Доод тал нь 51. Магадгүй одоо ажлын хэсгийн гишүүд ярьж байгаад 80, 90, хэдэн хувиар нь ч хүртэл одоо энийг тавьж болно. Энэ бол одоо чөлөөтэй ийм байгаа.

Тэгэхээр ажлын хэсгийн явцад гишүүд бол энэ саналыг буцааж оруулж ирсэн юм. Уг нь бол энэ хасагдаад явж байсан. Ажлын хэсгийн гишүүд Их Хурлын гишүүд шаардлагатай шүү гэж үзээд буцааж оруулж ирсэн. Тэгээд санал хураалтаараа шийдээд өгнө биз дээ гэж.

**Д.Ганбат: -** За Ц.Оюунгэрэл гишүүн.

**Ц.Оюунгэрэл: -** За энэ одоо хүн болгон МИАТ-ийг шүүмжилж байхад би нэг МИАТ-ийг өмөөрье гэж бодож байна. Айлд бол нэг ийм шоовдор хүүхэд байдаг байхгүй юу. Бүх ажлыг нь хийгээд л. Морь, малаа ч маллаад, түлээ түлшиндээ ч яваад. Хөл залгуулаад. Тэгсэн мөртлөө нэг халтар хувцастай. Яг тийм хүүхэд шиг байгууллага гэж би МИАТ-ийг боддог юм. Ерөөсөө л манай аюулгүй байдлын манаанд ч тэр, тээврийн манаанд ч тэр. Тэгээд бүх л юманд тэгээд МИАТ явж байдаг. Тэгээд нөгөө үнэгүй, тамирчдаа зөөх болохоор л МИАТ, ийшээ тийшээ урлагийнхнийгаа явуулах болохоор МИАТ. Бид нар бол МИАТ гэдэг компанийг нэг тийм ялаа шавчихсан тийм газар гэж хармааргүй байна. Энэ бол зүгээр л жинхэнэ, одоо Монголын жинхэнэ иргэний агаарын тээврийн, жинхэнэ Монгол Улсын нэрийг гаргаж яваа байгууллага гэж хармаар байна.

Яг одоо торгон өмдөө өмсөөд гэртээ ингээд хоймроо суучихаад шагайгаа тоглож байдаг нэг айлын эрх хүүхэд байдаг. Тэр нь бол харин Иргэний агаарын тээврийн удирдах газар гэж би бодож байна л даа. Тэр нь бол тэнгэрээс унасан мөнгийг одоо навигацийн орлого гэж хураачихаад тэгээд төрөөс бол маш их хэмжээний хөрөнгө оруулалт авчихаад сууж байдаг. Ер нь бид үндэснийхээ тээвэрлэгчид бол төр бол ерөөсөө хөрөнгө оруулаагүй шүү дээ. Сүүлийн хэдэн жил олсон бүх мөнгө, хийсэн бүх ажлаа өөрийнхөө ашгаар, өөрийнхөө орлогоор МИАТ хийсэн. Төр бол хөрөнгө ч оруулаагүй, зээл ч өгөөгүй ингээд яваад байдаг. Гэтэл МИАТ бор хүү бол бүх юмаа болгоод л яваад байдаг. Харин төрөөс маш их хөрөнгө оруулаад, төрөөс маш их мөнгө аваад торгон өмд өмсчихөөд шагай тоглоод сууж байдаг хүү, хоймрын эрх хүүхэд бол одоо ямар бодлого оруулж ирж байна вэ гэхээр энэ МИАТ-ыг бол одоо тийм ялаа шавчихсан муухай байгууллага гэсэн ийм бодлого оруулж ирж байна.

Тэгэхээр би энэ дээр ийм алаг үзэлтэй байхаа болъё гэж хэлмээр байна л даа. Тэгэхээр зэрэг МИАТ бол биеэ даагаад яваад байж бүрэн чадах үндэсний хэмжээний компани. Түүнийг заавал одоо яаран хувьчлах гэсэн бодлого одоо өнөөдөр Засгийн газрын хөтөлбөрт орчихсон. Одоо болоо. Хичнээн олон юмнууд ордог юм. Тэгээд заавал энд оруулж байх ямар албатай юм. Тэгээд Засгийн газрын хөтөлбөр тухайн үедээ, тохиромжтой үедээ энийгээ оруулж ирнэ биз. Одоо бол онгоцоо авах гээд бас нэг олон жил төрөө ямар ч дэмжлэггүй явж явж байгаад ганц удаа төрөөс дэмжлэг авах гэж байхад нь дээр нь энийг нь битгий саармагжуулаачээ гэж хэлмээр байх юм.

Тэгээд ерөнхийдөө бол тэр Ирландын юуны талаар бол Г.Баярсайхан гишүүн энэ тэр нэлээн өөр ойлголттой байдаг юм шиг байна. Яг одоо амьдрал дээр юу болж байгаа вэ гэхээр Ирландаас ирсэн хүмүүсийн авч байсан цалинг нь л үзчихээрэй. Тэр Ирландын менежерүүдийн авдаг байсан цалинг нь одоо эргээд түүх сөхөөд үзчихээрэй. Тэд нарын авдаг байсан цалин нь өөрөө бараг МИАТ-ийгаа дампууруулах хэмжээний цалин авч байсан тийм менежерүүд ирчихээд явсан шүү дээ. Тэгээд МИАТ чинь сөхөрчихсөн байж байхад нь харин даруухан цалинтай хэдэн монгол менежерүүд нь энэ МИАТ-ийгаа нэлээн босгож ирсэн шүү дээ. Одоо сүүлийн жилүүдийн түүх бол ийм байгаа шүү дээ. Одоо тэр даруухан цалинтай хэдэн менежерүүдийнх нь цалин бүр илүү доош нь буулгачихсан байж байгаа. Нөгөөдүүлийгээ одоо хэтэрхий өндөр цалин авч байна гээд.

Тэгэхээр зэрэг бид нар бол үндэсний аюулгүй байдал талаасаа, үндэсний өндөр мэргэжлийн боловсон хүчнүүдийн төвлөрөл болж байгаа энэ газрыгаа элдэв юмаар хочилмооргүй л байна. Одоо тэгэхээр зэрэг одоо би Засгийн газрынхаа кабинетын гишүүдийн гаргаж байгаа саналаас өөр санал гаргаж байгаадаа харамсаж байна. Тэгэхдээ одоо яах аргагүй МИАТ бол онцлог компани. Маш онцлог компани. Тэгээд энэ компаниа бид нар ойлгох хэрэгтэй. Энэ компаниа бид нар хайрлах хэрэгтэй.

Ер нь Монгол Улсын Улаанбаатар төмөр замын төмөр замыг нь ховхлоод хаячихъя. Ховхолж хаячихаад метр метрээр нь одоо хувийн компаниудад өгчихье. Энэ улсын төмөр бүтэхгүй байна гэж бид нар ярьдаггүй биз дээ. Яг түүн шигээ одоо энэ компаниа бид нар гадагшаа бид нарыг хөл залгуулдаг хамгийн найдвартай, хамгийн үндэсний хамгийн авч явах ёстой компани гэж л ингэж хармаар байна.

**Д.Ганбат: -** Энэ юу шүү. Бид бүхэн бол энэ саналаа хэлэх биш тийм ээ, асуулт хариулт явагдаад энийг тайлбарлах процесс явагдах ёстой юм байгаа шүү. Энэ анхны хэлэлцүүлэг.

Ц.Оюунгэрэл сайдын наад ярьж байгаад би гайхаж байна. Засгийн газраас одоо ингээд чиглэл бодлого гарчихсан. Засгийн газрын бодлогоос кабинетын гишүүн нь эсрэг юм яриад байдаг. Энэ дээр болохоор Байнгын хорооны бид нарын дүгнэлт бол энэтэйгээ давхцаж явах ёстой. Яг би харин эсрэгээрээ энийг тодорхой цагт нь, тодорхой үед нь менежментийн бодлого, тэр өмчийн хэлбэрт нь өөрчлөлт оруулахгүй л юм бол энэ байдал үргэлжлээд явах нь ойлгомжтой. Энэ бол одоо бараг 10, 20 жилээр үргэлжилсэн байгаа байхгүй юу.

**Ц.Оюунгэрэл: -** Тэр кабинетээсээ өөр бодлого гаргалаа гэдгээ би тайлбарлаж хэлсэн шүү дээ. Би бол энэ тойргийг төлөөлж байгаа хүн. Манай тойрог дээр ийм асуудал яригдаж байна. Би сонгогчдынхоо үгийг дамжуулж байна.

**Д.Ганбат: -** Тэгэхгүй бол энэ идсэн уусан юм нь ахиад үргэлжлээд, өшөө тэр байтугай миний яриад байгаа хоёр байгаа ололттой юм нь байхгүй болох гээд байгаа шүү. Энийг одоо манай бодлого боловсруулдаг, шийдвэр гаргадаг улсууд бас анхаарч байгаа, ойлгож байгаа байхаа гэж бодож байна.

За Ц.Баярсайхан гишүүн.

**Ц.Баярсайхан: -** Ажлын хэсгийн зарим гишүүн бол бас намын бүлгээр хэлэлцье энэ асуудлыг гэж санал тавьж байгаа юм. Тэгэхээр миний зарчмын горимын санал бол юу гэж байна вэ гэхээр зэрэг одоо энэ томъёоллоороо санал хураачихаа. Тэгэхгүй энийг дараа нь хэлэлцье гээд ингэх юм бол энэ хэлэлцүүлэг чинь хойшилно. Харин дараа нь мэдээж аль аль намын бүлэг юм уу тодорхой хэмжээндээ яриад ингээд саналаараа шийднэ. Өнөөдөр ямар нэгэн салбарт хайр зарласнаараа тус хүргэж байна уу, ус хүргэж байна уу гэдгээ улс төрчид бол мэдэх хэрэгтэй. Ер нь бол бид нар аль болохоор зөв ярьсан хэрнээ дандаа хийхдээ буруу хийдэг. Дээр нь тэр нэг салбарт одоо юу гэдэг юм тодорхой хэсгийг нь дэмжиж байгаа юм шиг юм ярьдаг чинь бол эргээд ус болдог, хөгжилд нь садаа болдог ийм юмнууд гарна. Тийм учраас энэ мэргэжлийн хүмүүсээсээ ярилцаад Засгийн газрын мөрийн хөтөлбөрт оруулчихсан зүйлийг одоо бид тодорхой түвшинд эхлэх хэрэгтэй шүү дээ.

Тэгэхээр горимын санал бол саналаа хураагаад л шийдэх ёстой. Одоо ингээд хуваагдаад л яриад байвал маш олон зүйл ярина шүү дээ. Одоо итгэл үнэмшилтэй бол, жишээлбэл Ц.Даваасүрэн гишүүн бол итгэл үнэмшилтэй л байгаа, С.Одонтуяа гишүүн итгэл үнэмшилтэй л байгаа, Ц.Оюунгэрэл сайд бол өөрийнхөө итгэл үнэмшлээр л ярьж байгаа учраас зарчмын асуудал бол саналаа хураагаад. Хэрвээ намын бүлэг дээрээ ярих ёстой гэвэл чуулганы нэгдсэн хуралдаанаар орохын өмнө тэр намын бүлгүүд нь шийдвэрээ гаргаад л явна биз. Шаардлагатай гэж үзвэл Засгийн газар ч эргээд энэ асуудлыг ярьж болно шүү дээ.

**Д.Ганбат: -** Тийм ээ тийм. Таны саналыг дэмжиж байна. Гэхдээ яах вэ нэг асуудлаар хоёр гурван бодлого байж болохгүй гэсэн ийм зүйл байна. За Ц.Даваасүрэн гишүүн, Д.Ганхуяг гишүүн хэлчихээд тэгээд дараа нь саналаа хураая.

**Ц.Даваасүрэн: -** А.Гансүх сайдаас би нэг зүйл тодруулъя гэж. Тэгэхээр би бол ингээд байгаа юм л даа. Төр энэ Монголын иргэний агаарын тээврийн асуудлыг бол онцгойлон анхаарч мэдэлдээ байлгах ёстой гэж. Жишээлбэл, хувь хүн дээр бодъё л доо. Одоо жишээлбэл би хүний машин, хүний морь унадаг байя. Нэг өдөр тэр хүн татчихвал тэгээд л би явгарна шүү дээ. Тийм учраас бид нар бол үндэсний агаарын тээвэртэй байх ёстой. Гарцаагүй. Тэр бол далайд гарцгүй орны хувьд байх ёстой.

Зүгээр харин тэр төр муу менежмент гэдэг юм биш ээ, Г.Баярсайхан гишүүн ээ. Тийм биш. Тэр бид нар муу менежмент хийж байгаа нь бидний буруу л байхгүй юу.

Тэгэхээр би ингэх гээд байна л даа. 51 хувиас доошгүй байна гээд байна шүү дээ. Тэгэхээр яах вэ хуулиар авч үзэх юм бол хэрвээ төр онцгой мэдэлдээ байлгана гэвэл 66 хувийн саналаас дээш байх болчихоод байгаа юм. Тийм ээ. Тэгэхээр та бол одоо 51-ээс 66-аас доошоо ороод ирэхээр яах вэ хувийн хэвшил ороод ирэх юм бол бас менежмент дээр нь тодорхой хяналт бий болох юмаа гэдэг агуулгаар тэгээд байна уу? Би зүгээр төр ер нь одоо энэ агаарын тээвэр дээр онцгой хяналтаа тогтоох ёстой, үндэсний аюулгүй байдал талаасаа гэх юм бол би 70 хүртэл хувийг нь гэж ингэж ойлгоод байна л даа. Яагаад гэвэл бид нар үнэхээр энэ далайд гарцгүй орны хувьд үндэсний агаарын тээвэртэй байх ёстой.

**С.Бямбацогт: -** За ажлын хэсгийн гишүүн хариулъя. Тэгэхээр энэ дээр юу яаж байгаа юм л даа. МИАТ компанид бид нар үндэсний агаарын тээвэрлэгч гэсэн статус онцгой бүрэн эрхийг өгч байгаа энэ бодлогоороо. Тэгээд дээрээс нь 51-ээс доошгүй хувь нь төрд байна гээд тусгаад өгч байгаа юм.

Ер нь яах вэ дээ бас гадны менежмент оруулж ирье. Энүүгээрээ бид нар энэ МИАТ компанийг өшөө сайжруулъя, үйл ажиллагааг нь, менежментийг нь сайжруулъя гэж үзэж байгаа болохоос биш тасдаад хуваагаад одоо юу гэдэг юм гадныхны хараат болгох гээд байгаа юм байхгүй л дээ.

Өнөөдөр МИАТ компани ямархуу үйл ажиллагаа, орон нутагт хэдэн чиглэлд нислэг хийдэг байлаа. Гадаад дотоод хэдэн чиглэлд нислэг хийдэг байлаа, өнөөдөр хэдэн чиглэлд нислэг хийдэг болсон, яаж жижгэрсэн, яаж хумигдсаныг одоо Ц.Оюунгэрэл сайд сайн мэдэж байгаа. Та тойрог л яриад байх юм. Тойрог чинь тэгвэл МИАТ нисэж байгаа юу нисэхгүй байгаа. Ховдод нисэхгүй байгаа. Та тэгвэл сайжирсан чинь энэ үү тийм ээ үгүй байхгүй юу. Тийм болохоор өнөөдөр бид нар Монгол төр яах ёстой юм, ард иргэддээ үйлчлэх ёстой. Төр ард иргэддээ үйлчлэх ёстой. Төр ард иргэддээ үйлчлэхийн тулд төрийн өмчийн компаниудыг өшөө үйл ажиллагааг нь сайжруулах ёстой. Өнөөдөр монголчууд яахаараа Бээжинд нэг хоног, хоёр хоног саатаж, Сөүлд нэг хоног, хоёр хоног саатаж онгоцны буудал дээр нь сандал дээр унтаж Америк явах ёстой юм, Европ явах ёстой юм. Яагаад МИАТ компани Улаанбаатараасаа гэрээсээ шууд Америк явж болдоггүй юм, Европ явж болдоггүй юм бэ. Ингэхийн тулд бид нар энэ компанид хүч сэлбэмээр байна, цус сэлбэмээр байна, үйл ажиллагааг нь сайжруулмаар байна. Ингэхийн тулд олон улсын нэр хүнд бүхий авиа компаниудаа оролцуулъя. Таны хэлж байгаа тэр 66 хувиас доошгүй нь төрд байна гэж байж болно бас тийм. Ийм л бодлого явуулж байгаа. Тэгэхгүй тэгээд төрдөө байх ёстой гээд нөгөө унааны морь сайн ч биш, муу ч биш. Тэгээд байж л байдаг. Төрдөө байж байгаа юм чинь яах вэ яах вэ гээд бид нар тэгээд аль болгон гадагшаа дотогшоо нисэхдээ ингээд зовж зүдэрч нисч байх ёстой юм бэ. Энийг бас нэг жаахан бодоочээ гэж одоо бодлого орж ирж байгаа юм. Саналаа хураалгаад шийдчихье. Яриад байвал их цаг орно.

**Д.Ганбат: -** За яах вэ, гишүүдийг би яриулчихъя гэж бодож байна. Д.Ганхуяг гишүүн. Дараа нь Д.Бат-Эрдэнэ гишүүн. Тэгээд Х.Болорчулуун гишүүн, Г.Баярсайхан гишүүн.

**Д.Ганхуяг: -** Энэ саналыг бол дэмжиж байна. Төр 51-ээс доошгүй хувьтай байх саналыг дэмжиж байна. Засгийн газрын үйл ажиллагааны хөтөлбөр батлагдсан байгаа. Тэнд бас ингэж суусан. Нөгөө талаас зүгээр яах вэ нэг юм нь дутуу байгаа юм. 2012-2016 онд энэ төрийн өмчийн болон төрийн өмчийн оролцоотой аж ахуйн нэгжүүдийн хувьчлах, хэрхэн хувьчлах юм бэ гэсэн шийдвэрийг Улсын Их Хурал баталж өгөх ёстой. Тэр дээр бас энийг оруулах шаардлагатай байхаа гэж ингэж бодож байна.

Яагаад дэмжиж байгаа юм бэ гэхээр одоо жишээлбэл Эрдэнэс Тавантолгой, Энержи ресурс гээд Ухаа Худаг гээд хоёр байхад Ухаа Худаг нь бүр урагшаагаа явчихаад байгаа юм. Тэр бол бас төрийн компани ажиллаж байсан хүн өрсөлдөгч компани дэмждэг байсантай ч холбоотой ийм асуудал байгаа. Тэгэхээр энд бол зайлшгүй хувийн хэвшлийн менежмент орох ёстой. Зүгээр бусад орнуудыг ингээд харьцуулаад харж байхад иргэний агаарын тээврийн компани бол паблик компани байгаа. Ард түмэн нь аягүй их хувьцаа эзэмшдэг. Тэр үндэсний компаниудад 49 хувиа өгөх үү, нийт иргэддээ хувьцаа эзэмшүүлэх үү гэдэг асуудлыг бас тусгайлан дараа нь ярих шаардлагатай болов уу гэж ингэж ойлгож байгаа.

Жишээлбэл, Засгийн газрын бондыг ч гэсэн иргэд нь, тухайн улс орны иргэд нь авдаг. Тэгээд тэр бондоор хэрэгжиж байгаа төслийг амжилттай хяналт тавьдаг. Үүнтэй адилхан ард түмэн нь хувьцаа эзэмших юм бол энэ компанийн хувь заяа өшөө илүү сайн явна. Өнөөдөр яаж байна вэ гэхээр МИАТ бүх компанид ялагдаж байгаа. Өрсөлдөөнд. KAL байна, China Air байна, тэгээд жижиг компаниуд бүгдэд нь ялагдаж байгаа. Энд яаж байна вэ гэхээр нүүдлийн шувуу шиг удирдлага тавигддаг. Сонгууль бүрээр өөрчлөгддөг. Эхний үед Эрдэнэтийнх өөрчлөгддөг байсан бол одоо бол бүх юм өөрчлөгдөж байгаа шүү дээ. Энэтэй л холбоотой асуудал. Бид бол энэ төрийн өмчийн болон төрийн өмчийн оролцоотой аж ахуйн нэгжүүдийн удирдлагыг томилдог энэ асуудалтай холбоотой эрх зүйн орчинг боловсронгуй болгох, өшөө нийгэмд суурилуулах энэ арга хэмжээг яаралтай авах энэ асуудал тулгамдсан асуудал болсон. Тийм учраас зарчмын хувьд бол дэмжээд явах нь зүйтэй юм гэж ингэж хэлэх байна.

**Д.Ганбат: -** Д.Ганхуяг гишүүнд баярлалаа. Манай С.Бямбацогт гишүүн бол ажлын хэсэгт орж нэлээн сайн ажилласан. Гэхдээ энэ дээр нэг тодруулаад хэлэхэд Монголын иргэний агаарын тээвэрлэгч компани онцгой статус олгоё гэж байгаа шүү. Тийм ээ. Тэр нь юу гэсэн үг вэ гэхээр бас гадаадын аж ахуйн нэгжийг оруулалгүйгээр өөрийн гэсэн тийм ээ нэг 51-ээс доошгүй хувийг нь төр хянасан ийм агаарын тээврийн компани, үндэсний компанийг байлгах гэсэн энэ бодлого цаана нь яваа шүү гэдгийг манай гишүүд ойлгоорой.

Тэр хувьчлалын хувьд бол эргээд яаж хувьчлах вэ, ямар байдлаар хувьчлах вэ гэдэг бол Улсын Их Хурлаар орж ирнэ. Тэр дээр бид бүхэн ярьж болно.

За Д.Бат-Эрдэнэ гишүүн.

**Д.Бат-Эрдэнэ: -** Энэ төрөөс баримтлах бодлогын баримт бичгийг одоо ингээд гаргах цаг нь болсон. Ажлын хэсэг маань бас нэлээдгүй 2, 3 сар бид нар ажиллалаа. Одоо энэнээс цааш ажиллаад одоо цаг дэмий өнгөрөх байх гэж бодож байгаа.

Тэгэхээр яг Монголын хувьд бол яг агаарын зам, агаарын тээвэр бол одоо бид нар хамгийн их анхаарч, энийгээ дэмжих ёстой салбар. Бусад одоо төмөр зам ч юм уу, автозам ч юм уу ямар нэгэн байдлаар бидний хоёр том хөршөөсөө шалтгаалаад ямар нэгэн барьцаанд орох, ямар нэгэн гэрээ хэлцэл хийх асуудлууд явагддаг. Тэгэхээр агаарын зам бол Монголын хувьд бол энэ асуудлыг гэтлэх хамгийн одоо тийм давуу талтай тийм тээвэр байгаа юм.

Тэгэхээр хөгжиж байгаа, эдийн засаг нь сайн хөгжиж байгаа жижиг орнууд, хүн ам цөөнтэй жижиг орнууд хамгийн эхэндээ төрийн бодлогоороо өөрийнхөө агаарынхаа салбарыг, иргэнийхээ агаарын тээврийг маш, нэн тэргүүнд нь дэмжиж өгдөг. Одоо энэ Арабын хөгжсөн орнууд, өөр одоо хүн ам цөөнтэй жижиг орнууд бол энэ өөрийнхөө иргэний агаарын тээврийг онцгойлон дэмжиж өгч байдаг. Өнөөдөр та бүхэн цөмөөрөө бас мэдэж байгаа байх. Тийм ээ. Одоо олон улсын телевиз, хэвлэл мэдээллээр хүн ам цөөнтэй хөгжиж байгаа орнуудын агаарын компаниудынх нь сурталчилгаа явагддаг шүү дээ. Тийм ээ. Тэгэхээр энэ дээр бид нар онцгой анхаарах хэрэгтэй. Манайх шиг оронд бол агаарын тээврээ маш хурдтай, энэ дээр бид нар үе шатаар нь бид нар бодлогын асуудлуудаа дэмжээд дэмжээд явах ёстой гэж бодож байгаа юм.

За одоо энэ асуудлыг бид нар хурдан шийдэж тэр нэг гэрээ хэлцэл хийгдсэн 4 онгоцныхоо асуудлыг хурдтай шийдэх ёстой байх. Энэ дээр бид нар цаг алдалгүйгээр одоо энэ иргэний агаарын тээврийн нисэх компанийнхаа ажилд нь садаа болохгүйгээр энэ шийдвэрийг нь хурдан гаргаж өгөх ёстой гэж бодож байгаа.

За тэр хувьчлалын асуудал дээр бид нар юмыг дарааллаар нь явъя. Эхлээд хэдүүлээ энэ компани босгож ирээд онгоцтой болгоё. Цөмөөрөө бас нэг итгэлтэй ашигтай ажилладаг тийм менежмент оруулаад энэ бас нэг гайгүй үндэсний компани болгочихъё. Дараа нь энийг нээлттэйгээр 51 хувь хүртэл нь хувьчлах хэрэгтэй. Хэрвээ цаад хувьчилж авах гэж байгаа хүмүүс нь тийм бас бага хувь байх юм бол энэ бас үнэд хүрэхгүй. Тийм учраас 51 хувь нь төрдөө байдаг. 49 хүртэл хувь бол нээлттэйгээр үндэсний компаниуддаа хувьчлах зайлшгүй шаардлагатай байхаа гэж бодож байгаа юм. Тийм учраас энэ бодлогын бичиг баримтуудыг хурдан яаралтайгаар. Санал зөрүүтэй асуудал байвал хэдүүлээ саналаа хураагаад шийдээд хурдан шийдье гэсэн саналтай байна. За баярлалаа.

**Д.Ганбат: -** За болчихов уу. За Г.Баярсайхан гишүүн хэлээд саналаа хураачихъя.

**Г.Баярсайхан: -** За ер нь бол тодорхой л доо. Энэ Засгийн газрын мөрийн хөтөлбөрт орчихсон асуудал яригдаж байгаа юм. За энэ орчихсон асуудлыг бид бас үндсэндээ цаг үрээд яриад яваад байх шиг байна л даа. Би өнөөдрийн байдлаар МИАТ-д хайр зарламааргүй байна. Ард түмний, татварын төлөгчдийн асар их мөнгө ямар үр дүнгүй зарцуулагдаж байгаа билээ. Тэгэхээр үүнийг одоо бид нар зүгээр л эрүүл болгохын тулд үгүй ард иргэддээ тэгвэл хувьчилья л даа. Хувийн компаниудад аллергитэй байгаа юм бол. Монгол Улсын иргэн МИАТ-ийн хувьцаа эзэмшиж болно шүү дээ.

За тэгээд үнэхээр одоо бядтай, чадалтай, хөрөнгө мөнгөтэй компаниуд нь гараад ирдэг юм бол 49 хүртэлх хувийг эзэмшээд явдаг юм байгаа биз. Тэгэхээр яг өнөөдрийн байдлаар явах юм бол өнөөдөр МИАТ компани дээр гарч байгаа энэ асуудлууд улам даамжраад явна гэдгийг бас ойлгох хэрэгтэй. Монголын иргэний агаарын тээвэр МИАТ гэсэн компани дэлхий шилдэг агаарын тээвэрлэгч компани болоход болохгүй нь юу байгаа байгаа юм. Тэгвэл нэг л саад байна шүү дээ. Төр менежментээ хийж чадахгүй байна. Сүүлийн 10 жилд 8 удаа захирал нь солигдсон юм билээ. Тэгэхээр энэ гишүүдийн ярьж байгаа хувьчлал, за бусад энэ Засгийн газрын мөрийн хөтөлбөрт байгаа зүйлүүдийг би хувьдаа дэмжиж байгаа юм.

За тэр онгоцны асуудлыг. Хэний мөнгөөр, бондоороо худалдаж авах уу, эсвэл компаниуд нь өөрсдөө худалдаж авах уу. Ямарваа нэгэн одоо хамгийн оновчтой хэлбэрээр нь энэ онгоцны мөнгийг тодорхой болгох ёстой шүү. За би дэмжиж байна.

**Д.Ганбат: -** За баярлалаа гишүүд ээ. Одоо санал хураая. Хангалттай хэллээ. За санал хураая. Дэмжиж байгаа гишүүд гараа өргөнө үү. Монголын үндэсний агаарын тээвэрлэгч компани. Тэр бол ойлгомжтой.

11-ээс 7. Энэ санал дэмжигдлээ.

Арван тав. Төслийн 8.3.1-8.3.4-ийг дараах байдлаар өөрчлөн найруулах:

“8.3.1. Агаарын хөлгийн шатахуун нь стратегийн бүтээгдэхүүн мөн.

8.3.2. Агаарын хөлгийн шатахууныг татвараас хөнгөлж, чөлөөлнө.

8.3.3. Агаарын хөлгийн шатахууныг харилцан хамааралгүй олон эх үүсвэрээс нийлүүлэх нөхцөлийг бүрдүүлж, чөлөөт өрсөлдөөнийг хөхиүлэн дэмжинэ.

8.3.4. Агаарын хөлгийн шатахууныг үйлдвэрлэгчээс худалдан авах ажиллагааны журмыг Засгийн газар тогтооно.” 15-ыг дэмжиж байгаа гишүүд гараа өргөнө үү.

11-ээс 8.

Арван зургаа. Төслийн 10.7-гийн “санхүүжилтийн” гэсний өмнө “Бодлогыг хэрэгжүүлэх, иргэний нисэхийн салбарын үйл ажиллагааны” гэж нэмэх.

11-ээс 7.

Одоо найруулгын хэдхэн санал байна.

**Ц.Оюунгэрэл: -** Нэг логикгүй юм баталчихлаа. Дарга аа, нэг логикгүй юм баталчихлаа бид нар. Би тэр дээр хэлсэн шүү дээ. Тэр 3 дугаар заалт дээр тэр чөлөөт өрсөлдөөн гэдгийнхээ чөлөөтийг нь хасчихаачээ. Зохицуулалттай өрсөлдөөн болгоё гээд байхад чөлөөтэй батлаад хаячихсан чинь сая одоо бид нар энэ 15 дээр яг чөлөөт биш жинхэнэ чөлөөт өрсөлдөөний эсрэг юм энд батлаад хаячихлаа шүү дээ.

**Д.Ганбат: -** За таны наадахыг чинь авлаа. Чөлөөт гэдгийг нь хасъя. За саяны Ц.Оюунгэрэл гишүүний хэлдэгээр санал хураалт явуулчихъя. Чөлөөт гэдгийг нь хасах гэсэн гишүүд гараа өргөөрэй.

11-ээс 4. За таны санал дэмжигдсэнгүй.

Хоёр. Найруулгын санал. За би бүгдийг нь уншчихъя. Тэгээд нэгмөсөн санал хураачихъя.

Нэг. Төслөөс “карго”, “helipad” гэснийг тохиолдол бүрт “(ICAO)” гэснийг төслийн 1.2.1.3-аас хойш орсон тохиолдол бүрт тус тус хасах.

Хоёр. Төслийн 2.1.2-ын “болгон” гэснийг “болгоно” гэж, 2.2-ын “Агаарын тээврийн зах зээлийг нээлттэй болгох” гэснийг “Агаарын харилцааны зохицуулалт” гэж, 2.2.1.6-гийн хамтын ажиллагааны” гэснийг “түншлэлийн” гэж, 2.3.1-ийн “нэмж тохирох” гэснийг “нэмэгдүүлэх” гэж, 2.3.2-ын “тээвэрлэлтийн” гэснийг “тээврийн” гэж, 3.5.2-ын “нисэх” гэснийг “болон” гэж, 7.2-ын “зохистой бодлого баримтална” гэснийг “зохицуулах чиглэл баримтална” гэж, “Гурав” дугаар бүлгийн гарчгийг “Бодлогын зарчим” гэж тус тус өөрчлөх.

Гурав. Төслийн 2.3.1, 2.3.2-ын “зохицуулалтыг” гэсний өмнө “эрх зүйн” гэж, 2.2.1.3-ын “Томилогдсон” гэсний өмнө “Агаарын харилцааны тухай Засгийн газар хооронд байгуулсан хэлэлцээрийн дагуу олон улсын хуваарьт нислэг гүйцэтгэхээр” гэж тус тус нэмэх.

Дөрөв. Төслийн 2.3, 3.6, 3.7, 5.2.1.1-5.2.1.5, 10.7.1-ийг тус тус хасах. Үүнтэй холбогдуулж зарим дэд заалт нь хэсгийн заалт болно.

Тав. Төслийн Долдугаар бүлгийг Гуравдугаар бүлэгт нэгтгэх.

Зургаа. Тогтоолын төслийг дараах байдлаар өөрчлөх:

За би тогтоолыг нь бас хамт уншчихъя.

Монгол Улсын Их Хурлын тогтоол. Төрөөс иргэний нисэхийн салбарт 2020 он хүртэл баримтлах бодлого батлах тухай.

Иргэний нисэхийн тухай хуулийн 5.1.1 дэх заалт, Монгол Улсын Их Хурлын тухай хуулийн 43.1 дэх хэсгийг үндэслэн тогтоох нь:

1.“Төрөөс иргэний нисэхийн салбарт 2020 он хүртэл баримтлах бодлого”-ыг хавсралтаар баталсугай.

2.”Төрөөс иргэний нисэхийн салбарт 2020 он хүртэл баримтлах бодлогыг”-ыг хэрэгжүүлэх арга хэмжээний төлөвлөгөөг боловсруулан баталж, тухайн жилд авч хэрэгжүүлэх арга хэмжээ, түүнд шаардагдах хөрөнгийг жил бүрийн улсын эдийн засаг, нийгмийг хөгжүүлэх үндсэн чиглэл, улсын төсөвт тусгаж ажиллахыг Монгол Улсын Засгийн газар Н.Алтанхуягт даалгасугай.

3.Энэ тогтоолын хэрэгжилтэд хяналт тавьж ажиллахыг Эдийн засгийн байнгын хороо Б.Гарамгайбаатарт үүрэг болгосугай.

Ажлын хэсэг. За ингээд санал хураачихъя. Дэмжиж байгаа гишүүд гараа өргөнө үү.

11-ээс 9. За ингээд батлагдлаа.

За анхны хэлэлцүүлгийг хийж дууслаа. Нэгдсэн хуралдаанд ажлын хэсгийн дүгнэлтийг ажлын хэсгийн ахлагчийн хувьд би танилцуулчихъя. За баярлалаа гишүүд ээ. За баярлалаа Ажлын хэсгийн гишүүдэд.

***Хоёр. Аж ахуйн үйл ажиллагааны тусгай зөвшөөрлийн тухай болон Газрын тосны бүтээгдэхүүний тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай хуулийн төслүүд (****хэлэлцэх эсэх****)***

За ингээд Аж ахуйн үйл ажиллагааны тусгай зөвшөөрлийн тухай болон Газрын тосны бүтээгдэхүүний тухай хуульд нэмэлт өөрчлөлт оруулах тухай хуулийн төслүүдийн хэлэлцэх эсэхийг шийдье. Төсөл санаачлагчийн илтгэлийг Улсын Их Хурлын гишүүн, Уул уурхайн сайд Д.Ганхуяг танилцуулна. Таныг урьж байна.

**Д.Ганхуяг: -** Эдийн засгийн байнгын хорооны дарга, Улсын Их Хурлын эрхэм гишүүд ээ.

Аж ахуйн үйл ажиллагааны тусгай зөвшөөрлийн тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай, Газрын тосны бүтээгдэхүүний тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай хуулийн төслийн талаар товч танилцуулгыг хийе.

Шинэчлэлийн Засгийн газар шатахууны хангамж, үнийг тогтворжуулахад чиглэсэн арга хэмжээнүүдийг авч хэрэгжүүлж байгаа бөгөөд Монголбанкны ерөнхийлөгч уул уурхайн сайдын хамтарсан тушаалаар шатахууны жижиглэнгийн худалдааны үнийг тогтворжуулах, валютын ханшны эрсдэлээс хамгаалах дэд хөтөлбөрийг батлан хэрэгжүүлж байна. Уг хөтөлбөрийн хүрээнд шатахууны хил дээрх өртгийн валютын ханшны өөрчлөлтөөр хамаарах нөлөөллийг бууруулах, жижиглэнгийн үнийг тогтворжуулах, улсын нөөц бүрдүүлэх боломжийг нэмэгдүүлэх зорилгоор шатахуун импортлогч болон бөөний болон жижиглэнгийн худалдаа эрхлэгч аж ахуйн нэгжүүдэд хөнгөлөлттэй зээлийн шугамыг нээж өгсөн. Мөн шатахууны хангамжийг тогтвортой байлгахын тулд нийт нөөцийн хэмжээг 40 хоног байсныг 60 хоног болгож өөрчлөх зэрэг арга хэмжээг авч хэрэгжүүллээ.

Мөн шатахууны бөөний худалдаанд татварын хөнгөлөлт эдлүүлдэг тогтолцоог өөрчилж жижиглэнгийн үнийг тогтворжуулах зорилгоор шатахууны гааль, онцгой албан татварыг салбарын онцлогыг харгалзан ялгавартай тогтоох хууль тогтоомжийг батлуулан мөрдүүлж байна. Үүнээс гадна эдгээр арга хэмжээний эргэлтийг хангуулах, хяналт тавьж ажиллах ажлын хүрээнд шатахууны худалдаа эрхэлж байгаа аж ахуйн нэгжүүдийг үйл ажиллагааны ялган бүртгэлжүүлж, шатахуун импортлогчид, бөөнөөр борлуулагчид, жижиглэнгээр борлуулагчид үйл ажиллагааны онцлогийг харгалзан тусгайлсан нөхцөл шаардлагыг тодорхой болгож тусгай зөвшөөрөл олгодог, түдгэлзүүлдэг, цуцалдаг болгох шаардлагын үүднээс Аж ахуйн үйл ажиллагааны тусгай зөвшөөрлийн тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөл оруулах зайлшгүй шаардлагатай байна.

Энэ хуулийн төсөл Улсын Их Хурлаар хэлэлцэгдэн батлагдсан тохиолдолд улс орны нийгэм, эдийн засагт бас боломжийн эерэг үр дүн бол авчрах юмаа гэдгийг тэмдэглэж хэлмээр байна.

Хууль батлагдан гарснаар шатахууны импортлох бөөний болон жижиглэнгийн худалдаа эрхлэх нөхцөл, шаардлагыг тодорхой болгож, бүх төрлийн шатахууныг импортлох, худалдах үйл ажиллагаанд тавих төрийн хяналт, зохицуулалт тодорхой болох, бүтээгдэхүүний хангамжийг хэвийн явуулах, бүтээгдэхүүнийг худалдаалахад өөрчлөх зөрчил багасч аюулгүй ажиллагаа, хангамж, нийлүүлэлтэд тавигдах хяналт шалгалт, зохицуулалт сайжрах зэрэг эерэг үр дагавар гарна.

Нөгөөтэйгүүр шатахууны үнэ, ялангуяа жижиглэнгийн үнийг харьцангуй тогтвортой байлгахад нөлөө үзүүлж манай улсын зах зээлийн эдийн засгийн суурь үнэ ханш, түүнчлэн иргэдийн амьжиргааны өртгийн тогтвортой байдалд чухал нөлөө үзүүлэх юм. Шинэчлэлийн Засгийн газраас иргэдийн амьжиргааны өртгийн тогтвортой байдлыг хангах зорилтын хүрээнд шатахууны жижиглэнгийн үнийг тогтвортой байлгахын тулд шатахууны бөөний худалдаанд татварын хөнгөлөлт үзүүлдэг тогтолцоог өөрчилж жижиглэнгийн үнийг тогтворжуулах бодлого, үндэсний аюулгүй байдлыг хангах арга хэмжээний нэг болох газрын тосны бүтээгдэхүүний хомсдол үүсэхээс сэргийлж шатахууны улсын нөөц бүрдүүлэх зорилт арга хэмжээ бүрэн хэрэгжүүлэх боломж бүрдэнэ. Шатахууны худалдаа эрхэлж байгаа болон эрхлэх аж ахуйн нэгжүүдийн үүрэг хариуцлага зохистой түвшинд хүрнэ.

Анхаарал тавьсанд баярлалаа.

**Д.Ганбат: -** Д.Ганхуяг сайдад баярлалаа. За энэ ажлын хэсгийн бүрэлдэхүүнийг танилцуулъя. Уул уурхайн сайд, Засгийн газрын гишүүн, Их Хурлын гишүүн Д.Ганхуяг сайд байна. Мөн Газрын тосны газрын даргын үүргийг түр орлон гүйцэтгэгч Г.Өлзийбүрэн байна, Газрын тосны газрын дэд дарга н.Амараа орж байна. Уул уурхайн яамны Хуулийн хэлтсийн дарга Л.Болдхүү гэж байна, Уул уурхайн яамны Стратегийн бодлого, төлөвлөлтийн газрын ахлах мэргэжилтэн Л.Раднаасүрэн гэж байна, Уул уурхайн яамны мэргэжилтэн н.Бат-Оргил гэсэн ийм бүрэлдэхүүнтэй ажлын хэсэг байгаа юм байна.

За хууль санаачлагчаас асуух асуулт гишүүдэд байна уу? Нэрсээ өгнө үү. За Д.Тэрбишдагва гишүүн.

**Д.Тэрбишдагва: -** Энэ ОХУ-аас саяны хамгийн сүүлд айлчлал хийгээд бас тэр дээр нефтийн бүтээгдэхүүн авахаар шинэ бодлого, тохиролцоонд хүрнэ гэж ярьж байсан. Монгол Оросын Засгийн газрын комиссын хуралдаанаар бид 2-оос 3 сая тоннын нефтийн хэрэгцээтэй гэж санал тавиад, Оросын талд тавьсан. Тэгээд саяны энэ очиж айлчилсан гэрээ хэлэлцээрийн үр дүнд энэ 2-оос 3 сая гэдэг дээрээ тодорхой тохиролцоонд хүрэхээр болсон уу? Энэ үйл ажиллагаа дараа нь дахиж уулзаж шийдвэрлэхээр болсон уу? Энэ дээр ямархуу үр дүн байгаа вэ?

**Д.Ганбат: -** За Д.Ганхуяг сайд хариулъя.

**Д.Ганхуяг: -** За баярлалаа. Шадар сайдын асуултад хариулъя. Манай холбогдох улсууд бас нэмнэ биз ээ гэж ингэж хэлэх байна.

Ерөнхийдөө 2 асуудал дээр тохиролцоонд хүрсэн. Одоо ажил хэрэг гэж явна. Засгийн газар хоорондын комиссын хурлаар жилд худалдан авч байгаа шатахуун, бүтээгдэхүүн бол 1.2 сая тонн. За газрын тос боловсруулах үйлдвэрлэлд эхний ээлжинд 2 сая хүртэлх газрын түүхий тос нийлүүлэх энэ асуудлыг тавьсан. Энэ асуудал бол явагдаж байгаа. Тэгээд Засгийн газар хоорондын комиссын хурал, тэрүүгээр санал нэгдсэн саналууд, хэрэгжүүлэх арга хэмжээний төлөвлөгөө гаргаад яг өдөр тутамд харилцаж ажиллаж байгаа.

Саяны айлчлалаар бол Роснефтьтэй манай Газрын тосны газар, за энэ шатахуун импортлогч аж ахуйн нэгжүүдийн мэргэжлийн холбоо харьцах хүнээ тохирсон. Мөн яамдын хооронд бас харилцах хүнээ тохирсон байгаа. Энэ бол ингээд үргэлжлээд явна гээд. Яг 2 асуудал дээр бол нэлээн үр дүнтэй ажилласан байна лээ гэж ингэж хэлэх байна. Нэгд нь бол манайд нийлүүлж байгаа шатахууны үнэ ОХУ-ын Роснефть компаниас нийлүүлж байгаа үнээс харьцангуй өндөр байгаа. Энийг та мэдэж байгаа. Тэгээд энэ үнийг эргэж харъя. 2 сарын үнэ дээр энийг харна гэсэн нэг ийм асуудлыг ярилцаж тохирсон байна лээ.

Хоёрт нь бол дэлхийн олон орнууд шатахуун, түүхий газрын тос импортолдог. Гэхдээ манайх шиг ингээд сар болгон нийлүүлж байгаа компанийн хилийн үнээс шалтгаалаад ингээд юу гэдэг юм жаахан тогтворгүй байдалтай байгаад байдаггүй. Олон улсын түвшний, 3 сар, 6 сарын санхүүгийн хэрэгсэл ашигласан хугацаанд тогтвортой, үнэ нь тогтвортой байдаг. Ийм гэрээ хэлэлцээрийг хийж тохирохоор болсон байна лээ гэж ингэж хэлэх байна.

**Д.Ганбат: -** За С.Бямбацогт гишүүн.

**С.Бямбацогт: -** Энэ нөгөө нэлээн олон компанид, 93.0 тэрбум төгрөг олгосон байгаа юм байна. Тийм ээ. Үнэ тогтворжуулах хөтөлбөрийн хүрээнд. 93.0 тэрбум төгрөг олгосон. Тэгээд үнэ маань тогтвортой байх ёстой байдаг. Сүүлийн үед шатахууны үнэ өсөөд байна гээд яригдаад байгаа. Тэгэхээр энэ дээр Д.Ганхуяг сайд бас тодорхой мэдээлэл өгөөчээ. Яагаад ямар шалтгааны улмаас энэ зээл авсан аж ахуйн нэгжүүд маань гэрээгээр хүлээсэн үүргээ биелүүлэхгүй байна. Энэ зээлийг авахдаа үнийг тогтвортой байлгана, шатахууны үнийг өсгөхгүй гэж авсан байх. Мөн авчихаад үнэ өсөөд байгаа ямар шалтгаан байна.

Хоёрдугаарт нь, энэ Петровис, НИК гээд Монгол Улсын хэмжээнд, ялангуяа жижиглэнгийн зах зээл дээр нэлээд том хувь нэмэртэй оролцдог компаниуд энэ зээлэнд яагаад хамрагдаагүй юм бэ? Энийг та хариулж өгөөч. Энэ зээлийг олгохдоо яг ямар шалгуураар зах зээлд, жижиглэн дээр шүү дээ. Бөөнийх биш тийм ээ. Жижиглэнгийн зах зээл дээр хэдэн хувь, ямар байр суурь эзэлдэг, үнэ нь голчилж үзсэн үү, эсвэл өөр шалгуурууд тавьж энэ зээлүүдийг олгосон уу? Дээд тал нь 28.0 тэрбум авсан байна. 21.0 тэрбум авсан байна. 16.0 тэрбум төгрөг авсан байна энэ компаниуд. Энэ дээр та нэг тодорхой хариулт өгөөч.

**Д.Ганбат: -** За энэ нэг ийм зүйл байгаа юм. Яг энэ газрын тосны асуудалтай холбогдуулаад, бензин шатахуунтай холбогдуулаад Уул уурхайн сайд маань мэдээлэл хийх юм. Д.Ганхуяг сайд бол. Тэгэхээр энэ асуултуудаа нийлүүлээд хариулчихвал болох уу. Тийм ээ. Нэг мөр тэмдэглэж аваад. Одоо энэ асуудлаа хэлэлцэх үү, үгүй юу гэдгээр санал хураалгачихъя.

**Д.Ганхуяг: -** Нэг хуулийн төсөл урд талд нь явж байгаа юм. Тэгээд дараа нь шууд мэдээллээ хийх юм. Би таныхад хариулчихаад тэгээд яах уу Д.Ганбат дарга аа.

**Д.Ганбат: -** Товчхон хариулчих. Бүр дэлгэрэнгүй дараа нь явчихъя. Тийм ээ.

**Д.Ганхуяг: -** Дараа нь дэлгэрэнгүй мэдээлэл хийнэ гээд. Би сүүлээс нь явчихъя. Энэ хөнгөлөлттэй зээл олгосон. Тэгээд энэ бол зөвхөн жижиглэнгийн худалдааг тогтвортой байлгахад зориулсан ийм хөнгөлөлттэй зээл. Зээл гэдгийг бол та бүхэн бүгдээрээ ойлгоно. Ингэснээр шатахууны жижиглэнгийн худалдааны үнийг тооцдог, бүр олон түмэнд нээлттэй ийм хүснэгт байгаа. Үнийн хүснэгт. Үнийн бүтцийн хүснэгт. Энэ дээр зээлийн хүүгийн зардал нь 36 мянга 500-гаас зарим нь 4 мянга, зарим нь 8 мянга. Нөгөө оруулж ирдэг хэмжээтэйгээ уялдаад. Мөн жижиглэнгийн худалдаатайгаа уялдаад болж зээлийн хүүгийн зардал буурсан гэж ингэж хэлэх байна.

Зээл олгохдоо жижиглэнгийн худалдааны зах зээлд эзэлж байгаа хувь хэмжээг нь үндэслэж Монголбанктай байгуулсан гэрээнийхээ дагуу тэр материалыг хүргүүлсэн байгаа. Нийтдээ 3 үзүүлэлтийг авч яг шударгаар ил тод хуваарилсан гэдгийг хэлэх байна. Тэр нь нэгдүгээрт нийт импортолж байгаа хэмжээ. Хоёрт нь, нийт жижиглэнгээр борлуулж байгаа хэмжээ. Жижиглэнгийн одоо бензин колонк гэж ярьдаг. Тэдний тоо за хот хөдөөд 3-аас 5 дахины нэг бензин колонкийн борлуулж байгаа шатахуун нь бол 3-аас 5 дахины зөрүүтэй байх юм байна гээд ингэж гаргаад ажлын хэсэг гаргаад ингээд хуваарилсан гэж хэлэх байна.

Петровис компани өнөөдрийн байдлаар хамрагдаагүй байгаа. Хамрагдаагүй байгаа гэсэн мэдээллийг надад өгч байгаа. Би холбогдох, удаа дараалан Монголбанктай байгуулсан гэрээнийхээ дагуу холбогдох мэдээллийг бүрэн өгчихсөн. Петровис компани бас манай Ашигт малтмалын газартай гэрээ байгуулчихсан байгаа байхаа. Тэрийг хэлчихээрэй Г.Өлзийбүрэн дарга. Энэ компаниудад өг гэдэг шийдвэрийг хүргүүлчихсэн байгаа. Манай салбараас гарах шийдвэр бол Монголбанкинд очсон байгаа. Өнөөдрийн байдлаар олгогдоогүй байна. Зүгээр тэр нь нэг нөгөө 17.0 тэрбум төгрөгийн асуудал. Нөгөө талаас бас сая дэмжлэг үзүүлж байхад компанийнх нь гүйцэтгэх захирал нь бол бас жаахан энэ нийтийн эрх ашигт нийцэхгүй, хууль бус жаахан мэдэгдэл хийсэн. Энэтэй холбоотой бас нэг ойлгомжгүй асуудал байгаад байна гэж. Энэ бол албан бус асуудал гэж ингэж ойлгож байгаа. Тэгээд өнөө маргаашгүй Петровис компанид энэ асуудал бол шийдэгдэх ёстой. Олгогдож байгаа хөнгөлөлттэй зээлийн хэмжээ манай яамнаас гарах шийдвэрийнхээ хүрээнд хамгийн их хэмжээтэй байгаа. Тэр нь бол зах зээлд эзэлж байгаа хэмжээгээрээ юмаа гэж ингэж хэлэх байна.

Үнэ нэмэгдээд байгаа шалтгаан бол сүүлийн 4 сар дараалан нэг удаа А-92-ыг эс тооцох юм бол Роснефтиэс нийлүүлж байгаа хилийн үнэ нэмэгдсэн. Тэгээд тэр зээлийн хүүгийн зардал бол 3-аас 4 дахин буурсан байгаа. Нэмэгдээд байгаа тохиолдол бол тэр зээлийн хүүгийн үнийн бүтцэд орж байгаа зээлийн хүүгийн зардал бол юу ч болохгүй юм билээ. Харин С.Бямбацогт гишүүн санаж байгаа байх. 2012 оны 01 сард бөөн огцом, үнэ өсөөд бөөн асуудал болж байсан. Та бид хоёр ажлын хэсэгт ажиллаж байсан. Бөөн жижиглэнгээр тусгаарлаад, жижиглэн дээр нь бол төрийн зохицуулалт дэмжлэгээ үзүүлээд, бөөний зах зээл дээрээ явуулахаар тухайн аж ахуйн нэгждээ асар их тийм нэмэр хандав болж байгаа юм. Хилийн үнэ дээрээ татвараа нэмээд тэгээд тодорхой ашигтайгаар нийлүүлчихдэг. Тийм учраас аж ахуйн нэгжүүд бол бөөн жижиглэнгээр нэгдээд тайлан гаргаж байгаа тохиолдолд бол бас тодорхой түвшинд тэсээд байх ийм асуудал яригдсан.

Тэгээд уг нь бол энэ 4 сарын хугацаанд ОХУ-ын нефтийн бүтээгдэхүүний экспортын татвар тийм шальтай хөдөлсөн зүйл байхгүй. Түүхий нефть бас тийм байдалтай байсан. Тэгээд энэ шалтгааныг тодруулахаар сая манай ажлын хэсэг Роснефтьтэй, за бас ОХУ-ын дэд сайдын түвшинд ч гэсэн уулзаад ирсэн. Ер нь асуудал тодорхой болох байх гэж ингэж хэлэх байна.

**Д.Ганбат: -** За Г.Өлзийбүрэн дарга нэмээд.

**Г.Өлзийбүрэн: -** За С.Бямбацогт гишүүний асуултад хариулъя. НИК, Петровис компанитай манай Газрын тосны газар бол энэ жижиглэнгийн санхүүжилтэд хамтарч ажиллахаар гэрээ зурсан байгаа. Нийт 54.0 тэрбум төгрөгийн санхүүжилт авахаар саналаа Монголбанкинд хүргүүлчихсэн явж байгаа. Энэ дээр тэр учир шалтгааныг ерөнхийдөө сайд хэлчихлээ.

За Петрожамп компанийн хувьд бас банкуудад саналыг нь хүргүүлсэн. 1.5 сая төгрөг буюу 2 тэрбум гаруй төгрөгийн бас санхүүжилт авах ёстой. Энэ дээр бас татварын өрийн асуудал байгаа. Банкууд бол энэ дээр олгохоос бас татгалзсан ийм асуудлууд байгаа. Ингээд 3 сар болоод энэ гэрээгээ дүгнэх юм. Нэг дүгнээд, тэгээд эргээд дахин санхүүжилтийн асуудлууд эргэн одоо яаж санхүүжүүлэх вэ гэдэг асуудлуудаа банктайгаа хамтраад дүгнээд явах юм. Ийм учиртай юм.

**Д.Ганбат: -** За ингээд асуулт, хариулт дууслаа. За үг хэлэх гишүүд байна уу? За алга байна. За ингээд санал хураая.

За Аж ахуйн үйл ажиллагааны тусгай зөвшөөрлийн тухай болон Газрын тосны бүтээгдэхүүний тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай хуулийн төслүүдийг Улсын Их Хурлын чуулганы нэгдсэн хуралдаанаар хэлэлцүүлэх нь зүйтэй гэсэн томъёоллоор санал хураалт явуулъя. Дэмжиж байгаа гишүүд гараа өргөнө үү.

11-ээс 9.

За баярлалаа. За ингээд илтгэгч гишүүнийг томилсон. С.Бямбацогт гишүүн үү, С.Одонтуяа гишүүн үү. За С.Бямбацогт гишүүнийг томилж байна.

***Гурав. Монгол Улсын Газрын тосны бүтээгдэхүүний хангамж, үнийн өнөөгийн байдлын талаарх Уул уурхайн сайд Д.Ганхуягийн***

***мэдээлэл сонсох***

За дараагийн хэлэлцэх асуудалдаа оръё. За ингээд Д.Ганхуяг сайд мэдээлэл хийнэ.

**Д.Ганхуяг: -** За би хариулчихъя. Та нар тэндээсээ мэдээлэл өгөөд. П  
Презентэйшн бэлтгэсэн үү энд. За юу яачихъя. Ерөөсөө Байнгын хороон дарга, эрхэм гишүүдэд хэлэхэд нэлээн ойлгомжтой материал тараагдсан байгаа. Тэгээд би нэг товчхон тайлбар хийчихье.

За энэ хангамж, үнийн байдал ямархуу байдалтай байгаа юм. Түрүүн би бас товч дурдсан. Ямар арга хэмжээнүүд авч хэрэгжүүлж байгаа юм. Ямар арга хэмжээ авч хэрэгжүүлэх шаардлагатай байгаа юм гэсэн ийм мэдээллүүдийг бас иргэдэд хэвлэл мэдээллээрээ дамжуулаад, нөгөө талаас Улсын Их Хурлын гишүүддээ мэдээлэл өгөх зориулалтаар бэлтгэсэн юм. Тэгээд энэ Монгол Улсын Газрын тосны бүтээгдэхүүний хангамж, үнийн өнөөгийн байдлын талаар, за шатахууны хангамж гэсэн дотроо нэг дэд хэсэгтэй. Засгийн газраас авч хэрэгжүүлж байгаа арга хэмжээг, тэр дотроо үнийн болон нөөцийн, за хууль тогтоомж, дүрэм шинэчлэх. За мөн хууль тогтоомж, дүрэмд тодорхой өөрчлөлт оруулж байгаа ийм мэдээллүүдийг нэгтгэсэн байгаа. Тэгээд гишүүдээс асуух асуултад хариулъя гэж ингэж бодож байна. Энийг тайлбарлаад цаг алдаад тусгүй болов уу гэж ингэж бодож байна. Баярлалаа.

**Д.Ганбат: -** За мэдээлэлтэй холбогдуулан асуух асуулттай гишүүд байна уу? Асуулт байвал асууя.

За ингээд гишүүдэд асуулт алга. Мэдээлэл хийсэн сайдад, за энэ ажлын хэсгийн бүрэлдэхүүнд, гишүүддээ баярлалаа. Өнөөдрийн хуралдаан дууссан тул хаасныг мэдэгдье.

***Хуралдаан 12 цаг 27 минутад өндөрлөв.***

Соронзон хальснаас буулгасан:

ХУРАЛДААНЫ ТЭМДЭГЛЭЛ

ХӨТЛӨГЧ Ц.АЛТАН-ОД