



**МОНГОЛ УЛСЫН
ЕРӨНХИЙ АУДИТОР**

210646 Улаанбаатар хот, Чингэлтэй дүүрэг
Бага тойруу, Засгийн газрын IV байр
Утас: 26-04-37, Факс: 32-32-66

2016.03.03 № 377

танай _____-ны № _____-т

**УИХ-ЫН ТӨСВИЙН БАЙНГЫН
ХОРООНЫ ДАРГА Ч.УЛААН
ТАНАА**

Улсын Их Хурлын Төсвийн байнгын хорооны 2016 оны 1 дүгээр сарын 12-ний өдрийн 1 дүгээр тогтоолд заасны дагуу Хамтарсан үйлдвэрүүдийн үйл ажиллагааны үр дүнд аудит хийх сэдвийн хүрээнд Монгол-Оросын хамтарсан “Улаанбаатар төмөр зам” ХНН-ийн 2012-2014 онуудын үйл ажиллагаанд ОХУ-ын Тооцооны танхимтай хамтран хийсэн аудитын тайланг Төрийн аудитын тухай хуулийн 19.3.3-т заасны дагуу хүргүүлж байна.

Хүлээн авч, танилцана уу.

МОНГОЛ УЛСЫН
ЕРӨНХИЙ АУДИТОР

А.ЗАНГАД

\\10.10.10.20\Bichig_Khereg\Yawsan_Bichig\2016\0303GAG4.Docx

072392



МОНГОЛ УЛСЫН ҮНДЭСНИЙ АУДИТЫН ГАЗАР



Монгол-Оросын хамтарсан “Улаанбаатар төмөр зам” ХНН-ийн хувь нийлүүлсэн хөрөнгийн ашиглалт, эдийн засгийн үзүүлэлтүүдийг сайжруулах чиглэлээр авч хэрэгжүүлж буй арга хэмжээний үр дүнд хийсэн гүйцэтгэлийн аудитын тайлан

АГУУЛГА

Тайланг бэлтгэсэн:	Товчилсон үгийн тайлбар	4
Үндэсний аудитын газар	Аудитын зорилт, хамарсан хүрээ, арга зүй, хүндрэл бэрхшээл.....	5
▪ Гүйцэтгэлийн аудитын газар	▪ Үндсэн мэдээлэл	7
Газрын дарга М.Наранжаргал	Бүлэг 1. УБТЗ ХНН-ийн үйл ажиллагааг зохицуулж буй хэлэлцээр, дүрмийг өнөөгийн нөхцөлд нийцүүлэн шинэчлэх шаардлагатай болжээ.	
Аудитын менежер Д.Баттулга	▪ 1949 оны Монгол-Оросын Засгийн газар хоорондын хэлэлцээрт гарын үсэг зурснаас хойш 20 гаруй удаа нэмэлт, өөрчлөлт хийгджээ.	9
Ахлах аудитор Б.Саруул	▪ УБТЗ ХНН-ийн эрх зүйн баримт бичгүүдийн үйлчлэл зарим талаараа эрсдэл дагуулж байна.	10
Шинжээч Х.Энх-Амгалан Б.Ариунжаргал	▪ Шалгалтад хамрагдсан хугацаанд хийгдсэн бүтэц, зохион байгууллалтын өөрчлөлтөөс зардлын хэмнэлт гараагүй байна.	11
	▪ Төлбөргүй, хугацаагүйгээр хэрэглүүлэхээр олгосон газрын хэмжээ тодорхойгүй байна.	12
	▪ Төмөр замын дэр мод бэлтгэх зориулалтаар ашигласан ойн сангийн нөхөн сэргээлт хангалтгүй хийгджээ.	12
	▪ 1949 оноос хойш УБТЗ ХНН-ийн дүрмийн сан 424.4 дахин нэмэгджээ.	13
	▪ Хөрөнгө нийлүүлэгчийг сонгохдоо өрсөлдөөнийг хязгаарласан байна.	14
	▪ Ерөнхий хороо болон Гүйцэтгэх удирдлага Хэлэлцээрээр хүлээсэн үүргээ бүрэн хангаагүй байна.	14
	▪ Онцгой албан татвар төлөлтийн асуудал эцэслэн шийдвэрлээгүй байна.	15
2016 оны 2 дугаар сар	Бүлэг 2. Тайлант хугацаанд үйлдвэрлэлийн болон эдийн засгийн үзүүлэлтүүд буурах хандлагатай байна.	
Уг тайланг УАГ-ын Веб сайт-аас үзнэ үү.	▪ Хагас жил шахуу хугацаанд батлагдсан төлөвлөгөөгүй ажилласан байна	16
www.audit.mn	▪ Сүүлийн 3 жилд нийгэмлэгийн үйл ажиллагааны эерэг үр дүн ихэнхдээ ханшийн зөрүүгийн бодит бус ашгаар илэрхийлэгджээ.	17
Аудитын тайлан, дүгнэлттэй холбоотой асуудлаар нэмж тодруулах, асууж лавлах зүйл байвал 261456, 262451, 263755 дугаарын утас, 323266 дугаарын факсаар харилцана уу	▪ Дамжин өнгөрөх ачаа тээвэрлэлтийн хэмжээний бууралт нь үйлдвэрлэл-санхүүгийн төлөвлөгөөний биелэлтэд сөргөөр нөлөөлжээ.	17
ХАЯГ: Үндэсний аудитын газар Засгийн газрын IV байр, Бага тойруу-6, Улаанбаатар-46 Монгол Улс	▪ Тээвэрлэлтийн орлогын төлөвлөгөө тасарсан байна.	19
	▪ Тарифыг дахин шинэчлэн тогтоох шаардлагатай байна.	19
	▪ Тээвэрлэлтийн зардал тогтмол өссөн байна.	22
	▪ Цалин хөлсийг албан тушаалын түвшинд харилцан адилгүй нэмэгдүүлжээ.	23
	▪ Төлөвлөгөөт татаастай нэгжүүдийн алдагдлын хэмжээ буурахгүй байна.	24
	▪ Нийгмийн салбарын алдагдалтай ажиллаж байсан 11 нэгжийг улсын болон орон нутгийн өмчид шилжүүлсэн байна.	25
	▪ Ашигтай ажиллаж байгаа охин компаний жишээгээр зарим нэгжийн менежментийг сайжруулах боломж байна.	25
	▪ Хугацаа хэтэрсэн авлагыг барагдуулах ажил хангалтгүй байна.	26
	▪ Хугацаа хэтэрсэн өглөгийг барагдуулах шаардлагатай байна.	26
	▪ Монгол Улсын Засгийн газраас дамжуулан зээлдүүлсэн зээлийн төлбөрийг хугацаанд нь барагдуулаагүй байна.	27
	▪ Нийт зүтгүүрийн 37.7 хувийнх нь ашиглалтын хугацаа дууссан байна.	28
	▪ Худалдан авах ажиллагаанд ТБОНӨХБАҮХАТХ-ийн холбогдох заалтыг мөрдөөгүй байна.	29
	▪ Хөрөнгө оруулалтыг дагаж өндөр үнэтэй сервис үйлчилгээ оруулж ирсэн байна.	30

▪ УБТЗ ХНН-ээс зардал бууруулах арга хэмжээ авч хэрэгжүүлсэн нь нийгэмлэгийн үйл ажиллагаанд зарим талаараа эерэг нөхөө үзүүлэхээр байна.	31
▪ Хувь нийлүүлэгчдэд ногдол ашгийг хугацааны алдагдалтай шилжүүлсэн байна.	31
▪ Шалган байцаах комиссын зөвлөмжийн хэрэгжилт 80 хувьтай байна.	32
▪ Дотоод аудитын үйл ажиллагааг бэхжүүлэн, дотоод хяналт, аудитын алба болгон өргөжүүлэх шаардлагатай байна.	33
▪ ҮАГ-тай зөвшилцөлгүйгээр хөндлөнгийн аудитын компанийг сонгосон байна.	34
Дүгнэлт	36
Зөвлөмж	38
Хавсралт №1. УБТЗ ХНН-ийг байгуулсан Монгол-Оросын Засгийн газар хоорондын Хэлэлцээрт оруулсан өөрчлөлтүүд.....	39

ТОВЧИЛСОН ҮГИЙН ТАЙЛБАР

БНМАУ	Бүгд Найрамдах Монгол Ард Улс
БНХАУ	Бүгд Найрамдах Хятад Ард Улс
БОНХС	Байгаль орчин, ногоон хөгжлийн сайд
ВТБ банк	Внешно-торговлЫй банк
ДЦС	Дулааны цахилгаан станц
ЗСБНХУ	Зөвлөлт Социалист Бүгд Найрамдах Холбоот Улс
МУ	Монгол Улс
МУЕА	Монгол Улсын Ерөнхий аудитор
МУЗГ	Монгол Улсын Засгийн газар
НХК	Нээлттэй хувьцаат компани
НХН	Нээлттэй хувьцаат нийгэмлэг
ТБОНӨХБАҮХАТХ	Төрийн болон орон нутгийн өмчийн хөрөнгөөр бараа, ажил үйлчилгээ худалдан авах тухай хууль
ТӨХК	Төрийн өмчит хувьцаат компани
ОТЗ НХН	“Оросын төмөр зам” нээлттэй хувьцаат нийгэмлэг
ОХУ	Оросын Холбооны Улс
УБ	Улаанбаатар
УБТЗ ХНН	“Улаанбаатар төмөр зам” хувь нийлүүлсэн нийгэмлэг
УМХГ	Улсын мэргэжлийн хяналтын газар
ҮАГ	Үндэсний аудитын газар
ЦДАШ	Цахилгаан дамжуулах агаарын шугам
ХНН	Хувь нийлүүлсэн нийгэмлэг
ХЭГ	Хэрэг эрхлэх газар
ХХК	Хязгаарлагдмал хариуцлагатай компани

АУДИТЫН ЗОРИЛТ, ХАМАРСАН ХҮРЭЭ, АРГА ЗҮЙ

1. Аудит хийсэн үндэслэл

Аудитыг Монгол Улсын Ерөнхий аудиторт Үндэсний аудитын газраас 2015 онд нийлүүлэх бүтээгдэхүүн, ажил, үйлчилгээний төлөвлөгөө, ОХУ-ын Тооцооны танхимтай 2013 онд байгуулсан хамтын ажиллагааны хэлэлцээрийг үндэслэн Төрийн аудитын тухай хуулиар тодорхойлсон ҮАГ-ын бүрэн эрхийн хүрээнд хийлээ.

2. Гүйцэтгэлийн аудитын зорилт

ОХУ-ын Тооцооны танхимтай хамтран "Улаанбаатар төмөр зам" ХНН-ийн (цаашид УБТЗ ХНН гэх) хувь нийлүүлсэн хөрөнгийн ашиглалт, эдийн засгийн үзүүлэлтүүдийг сайжруулах чиглэлээр авч хэрэгжүүлж буй арга хэмжээний үр дүнгийн талаар санал, дүгнэлт боловсруулж холбогдох байгууллага, албан тушаалтанд танилцуулж, олон нийтэд мэдээлэхэд аудитын зорилт чиглэгдсэн болно.

Аудитыг дараах дэд зорилтын хүрээнд гүйцэтгэлээ. Үүнд:

- УБТЗ ХНН дэх хууль, журмын хэрэгжилт, хувь нийлүүлсэн хөрөнгийн чанар, хөрөнгийн удирдлагын үр дүнг үнэлэх.
- УБТЗ ХНН-ийн үйлдвэрлэлийн ба эдийн засгийн үзүүлэлтүүдийг сайжруулах чиглэлээр авч хэрэгжүүлсэн арга хэмжээний үр дүнд үнэлэлт өгөх.

3. Хамарсан хүрээ

Аудитыг Монгол-Оросын хамтарсан УБТЗ ХНН-ийн 2012-2014 оны үйл ажиллагааны үр дүнгийн болон санхүүгийн тайлангийн, бусад баримт материалд тулгуурлан гүйцэтгэлээ.

4. Арга зүй

Аудитыг Төрийн хяналт шалгалтын стандарт, гүйцэтгэлийн аудитын арга зүйг ашиглан УБТЗ ХНН-ийн үйл ажиллагааг зохицуулж буй Засгийн газар хоорондын хэлэлцээр, холбогдох хууль, түүнийг дагалдан гаргасан эрх зүйн актуудын хүрээнд хэрэгжүүлэгч байгууллага, нэгжийн холбогдох албан тушаалтантай ярилцлага хийж, санал асуулга, лавлагаа, тодруулга авч, байгууллагын үйл ажиллагааны болон санхүүгийн тайлан, бусад шаардлагатай баримт материалд тулгуурлан дүн шинжилгээ хийж, үйл ажиллагааны хүрээнд хэрэгжүүлсэн зорилтот арга хэмжээнээс түүвэрчлэн шалгаж, аудитын хөтөлбөр, горим, асуудлын шинжилгээний дагуу нотлох зүйл цуглуулж, дүн, дүгнэлт, зөвлөмж боловсруулж гаргалаа.

5. Аудитын дүн

Аудитын дүн, дүгнэлтэд дэмжлэг болох нотлох зүйлс, хавсралт судалгааг цахим болон биет хэлбэрээр авч ажлын баримт материалд хавсаргав.

6. Аудитын явцад учирсан хүндрэл, бэрхшээл

Аудитын тайланг ОХУ-ын Тооцооны танхимтай хамтран ажиллах хэлэлцээрт тусгагдсан асуудлын хүрээнд 2015 оны 3 дугаар сарын 31-нээс 4 дүгээр сарын 17-ны өдрүүдэд ОХУ-ын Тооцооны танхимын төлөөлөгчидтэй УБТЗ ХНН-ийн Удирдах газар дээр ажиллах явцад цуглуулсан баримт, материалд үндэслэн гүйцэтгэсэн бөгөөд нийгэмлэгээс дахин нэмэлт материал гаргуулалгүйгээр авсан баримтад дүн шинжилгээ хийх, талбарын ажлын үр дүнгээр гарын үсэг зурагдсан урьдчилсан тайланд тусгагдсан мэдээллийн дагуу хязгаарлагдмал байдлаар бэлтгэсэн болно. Мөн аудитыг гүйцэтгэх явцад боловсон хүчний болон цаг хугацааны хомсдол байсныг зайлшгүй дурдах хэрэгтэй гэж үзлээ.

Түүнчлэн УБТЗ ХНН-ийн үйл ажиллагаанд мөрдөгдөж байгаа Хувь нийлүүлэгчдийн 2012 оны дугаар 1, дугаар 5, 2014 оны дугаар 2, Ерөнхий хорооны хурлын тэмдэглэлүүд, Ерөнхий хорооны үйл ажиллагааны журам, мөн ихэнх худалдан авалтын гэрээнүүд төрийн албан ёсны

хэл буюу монгол хэл дээр үйлдэгдээгүй байсан нь аудитын явцад цаг хугацаа алдах хүндрэл учруулж байв¹.

¹ 2003 оны 5 дугаар сарын 15-ны өдөр Монгол Улсын Их Хурлаар батлагдсан "Төрийн албан ёсны хэлний тухай хуулийн 5.4-д "Монгол Улсад аж ахуйн үйл ажиллагаа эрхэлж байгаа гадаад улсын хуулийн этгээд, төрийн бус байгууллага нь Монгол Улсын төрийн байгууллагатай төрийн албан ёсны хэлээр харилцаж, санхүү, татвар, хөдөлмөрийн холбогдолтой баримт бичгийг төрийн албан ёсны хэлээр хөтөлнө.", 5.10-т "Монгол Улсаас гадаад оронтой байгуулах гэрээ, хэлэлцээрийг төрийн албан ёсны хэлээр үйлдсэн байна" гэж заасныг УБТЗ ХНН бүрэн хэрэгжүүлж ажиллаагүй байна.

“Улаанбаатар төмөр зам” ХНН-ийн талаарх үндсэн мэдээлэл

Монгол-Оросын хамтарсан УБТЗ ХНН-ийг Зөвлөлт Холбоот Улс, БНМАУ-ын Засгийн газар хооронд 1949 оны 6 дугаар сарын 6-нд Хэлэлцээрт гарын үсэг зурснаар байгуулсан.

Уг хэлэлцээрт заагдсаны дагуу хувь нийлүүлсэн нийгэмлэгийн хувь эзэмшигчид нь ОХУ-ын талаас Зам харилцааны яам, Монголын талаас Тээврийн яам байх ба нийгэмлэгийг эрх барих байгууллага нь хувь нийлүүлэгчийн хурал байхаар заажээ. Хувь нийлүүлэгчдийн хурлаас Ерөнхий хороо ба Шалган байцаах комиссыг байгуулж, тэдгээрийн үйл ажиллагааны заавар, жилийн тайлангуудыг батлах, ашиг хуваарилах, харин Ерөнхий хороо нь замын даргын эрх хэмжээнээс хэтэрсэн асуудлаар шийдвэр гаргахаар заасан.

Хэлэлцээрийн дагуу ОХУ-ын Наушки тосгоны район дах Монгол-Зөвлөлтийн хил дээр байгаа хязгаарын боомтоос Улаанбаатар хот хүртэл төмөр замын шугамыг тавих ба ашиглахаар байгуулсан хувь нийлүүлсэн нийгэмлэгийн хөрөнгө нь 800.0 сая төгрөг бөгөөд 408.0 сая төгрөгийг Зөвлөлтийн талаас, 392.0 сая төгрөгийг Монголын талаас оруулахаар тохиролцсон байна.

Дээрх хөрөнгийг хэлэлцээрийн 5 дугаар зүйлд зааснаар ОХУ-ын талаас Улсын банкнаас төгрөгийн ханшаар тооцон нийгэмлэгийн дансанд шилжүүлэх, Монгол Улсын талаас замын барилгын ажилд зориулж адуу, морь, гэр, барилгын материал, хүнсний зүйл, хувцас худалдан авахад 8.0 сая төгрөгийг нийгэмлэгийн дансанд шилжүүлэх, төмөр замын бүх чиглэлийн дагуу нийтдээ 120 метр өргөн зурвас газар ба станцуудад уртаашаа 2.0 мянган метр, өргөнөөрөө 300.0 метр газрыг хугацаагүйгээр ашиглуулсны хөлсийг 4.0 сая төгрөг, цахилгаан станц, гидростанц зэрэг техникийн барилга, тэдгээрт туслах чанарын байруудыг барихад материал бэлтгэх зорилгоор нийт 10.0 мянган гектар газрыг хугацаагүй ашиглуулсны хөлсийг 12.0 сая төгрөгөөр тус тус үнэлэн оруулах, үлдэх 368.0 сая төгрөгтэй тэнцэх рублийн зээлийг ОХУ-аас авч бүрдүүлэхээр заажээ.

Нийгэмлэгийн бүтээн байгуулалт, хөгжлийн түүхээс дурдвал,

- 1936.10.09-нд Улаанбаатар-Налайх хооронд нарийн төмөр зам байгуулах тухай тогтоол гарч, 43.0 км урттай анхны төмөр замаар галт тэрэгний хөдөлгөөнийг 1938 оны зун Ардын хувьсгалын 17 жилийн ойн баярыг тохиолдуулж нээсэн.
- 1939 онд Соловьёвск-Баянтүмэнгийн хооронд 238.0 км урт анхны өргөн төмөр замыг ашиглалтад оруулсан.
- 1947 оны 9 сараас Наушкаас Улаанбаатар хүртэлх 402.0 км өргөн төмөр зам барих ажил эхэлж, 1949 оны 11 дүгээр сарын 7-нд хуучнаар Октябрын баярын өдөр анхны галт тэрэгний цуваа Улаанбаатар хотноо ирсэн байна.
- 1952 онд БНМАУ, ЗСБНХУ, БНХАУ-ын хооронд шууд харилцааны төмөр замын шугам нээх гурван талт гэрээг байгуулснаар 1953 оны 2 дугаар сарын 8-нд Зөвлөлт-Монголын Засгийн газрын хоорондын Хэлэлцээрээр Улаанбаатараас Замын-Үүд хүртэл төмөр замыг ЗСБНХУ хөрөнгөөр барьж байгуулахаар тохиролцон 1956 онд 713.0 гаруй км урттай шугамыг нээсэн.
- 1958 онд Хонхор Налайхын 13.5 км, Төв цахилгаан комбинат, Мах комбинатын 5.9 км салаа зам ашиглалтад орсон.
- 1963 онд Дархан Шарын голын 63.0 км төмөр зам ашиглалтад орсон.
- 1973 онд Салхит-Эрдэнэтийн зэс молибдений уурхай хүртэл 164.0 км шинэ төмөр замыг барьж байгуулсан. Олон улсын галт тэрэгний үйлчилгээ бий болсон.
- Үргэлжлүүлэн 1982 онд Багахангай-Багануурын 96 км, 1983 онд Сайншанд-Зүүнбаянгийн 50 км, 1984 онд Толгойт-Сонгины 20 км, 1987 онд Айраг-Бор-Өндөрийн 60 км, 1992-2012 онд Замын-Үүд - Эрээний 8.1 км, 2014 онд Толгойт-Улаанбаатарын 3.3 км хос замын шугамыг барьж байгуулжээ.

Өнөөдрийн байдлаар УБТЗ ХНН-ийн төмөр замын шугамын нийт урт 1,830.1 км, үүнээс ОХУ-аас БНХАУ-ыг холбосон гол замын урт 1,110.0 км, жилдээ 23.0 сая тонн ачаа тээвэрлэх

хүчин чадалтай, 15,056 ажилтантай, замыг дагасан 508 гүүр, 35 өртөө зөрлөг, 5 депо, төв буудал баригдсанаас гадна, орон сууцны хороолол, эмнэлэг, сургууль, гуанз, дэлгүүр, клуб бүхий олон тосгон суурин бий болсон байна.

УБТЗ ХНН нь Монгол Улсын ачаа эргэлтийн 69.5 хувь, зорчигч эргэлтийн 1.1 хувийг гүйцэтгэж, экспорт, импортын ачааны ихэнх хэсгийг тээвэрлэдэг. УБТЗ ХНН нь Багануур, Шарын гол, Шивээ-Овоо зэрэг томоохон нүүрсний уурхайнууд, Дарханы төмөрлөгийн үйлдвэр ТӨХК, Хөтөлийн Цемент шохойн үйлдвэр, Дарханы ДЦС, Монгол-Оросын хамтарсан Эрдэнэт үйлдвэр ХХК, Монголросцветмет нэгдэл зэрэг томоохон аж ахуйн нэгжүүдэд үйлчилдэг.

1.1 Монгол-Оросын хамтарсан УБТЗ ХНН-ийн үйл ажиллагаа нь 1949 оны БНМАУ болон ЗСБНХУ-ын (хуучин нэрээр) Засгийн газар хооронд байгуулсан хэлэлцээр, 1968 оны дүрэм, түүнтэй холбогдон гарсан Ерөнхий хороо, ХНН-ийн албадын дүрэм, 2007 онд батлагдсан Төмөр замын тээврийн тухай хууль, төмөр замын үйл ажиллагааг зохицуулж буй дүрэм, журмын хүрээнд зохицуулагдсаар ирсэн.

1949 оны Монгол-Оросын Засгийн газар хоорондын хэлэлцээрт гарын үсэг зурснаас хойш 20 гаруй удаа нэмэлт, өөрчлөлт хийгджээ.

1.2 УБТЗ ХНН-ийг байгуулсан 1949 оны 2 орны Засгийн газрын хоорондын хэлэлцээрт нэмэлт хэлэлцээр болон протоколуудаар 20 гаруй удаа өөрчлөлт, шинэчлэлт хийгджээ. (Хавсралт №1-ээс үзнэ үү.)

1.3 2007 онд Төмөр замын тээврийн тухай хууль шинэчлэн батлагдсанаар 1996 оны Төмөр замын тээврийн аюулгүй байдлын тухай хууль хүчингүй болж өмчийн төрөл хэлбэр харгалзахгүйгээр төмөр замын тээврийн бүх төрлийн үйл ажиллагааны зарчмыг тодорхойлж, хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангахтай холбогдсон харилцааг нарийвчлан зохицуулж өгсөн байна.

1.4 Төмөр замын тээврийн тухай хуулийн 10 дугаар зүйлийн 10.1.3² дах заалт, 15 дугаар зүйлд заасны дагуу эрх бүхий байгууллагаас дараах багц дүрэм, журмуудыг батлан мөрдүүлж байна. Үүнд:

- *Зам, тээвэр, барилга, хот байгуулалтын сайдын 2011 оны 5 дугаар сарын 10-ны өдрийн 138 дугаар тушаалаар “Суурь бүтэц ашиглуулах журам”;*
- *Мөн дээрх сайдын 2012 оны 3 дугаар сарын 29-ний өдрийн 82 дугаар тушаалаар “Төмөр замын аюултай бүс, төмөр замын зурвас газар, аюулгүйн бүсэд төмөр замын болон бусад объект байрлуулах, үйлдвэрлэл, үйлчилгээ явуулах, нэвтрэх журам” батлагдсан.*

1.5 УБТЗ ХНН нь Монгол Улсын нэгдэн орсон дараах Олон улсын гэрээ, дүрмийг баримтлан ажиллаж байна. Үүнд:

- *Олон улсын ачааны харилцааны тухай хэлэлцээр, түүний хавсралт болон албан заавар. 1951 оны 11 дүгээр сарын 1-нээс эхлэн мөрдөж байгаа, олон улсын төмөр замын шууд харилцаанд ачаа тээвэрлэлтийг зохион байгуулахад ашиглагддаг.*
- *Олон улсын зорчигчийн харилцааны тухай хэлэлцээр, түүний хавсралт болон албан заавар. 1951 оны 11 дүгээр сарын 1-нээс эхлэн Олон улсын хамтын ажиллагааны гишүүн орнуудын хооронд төмөр замаар зорчигч, тээш, ачаа тээвэрлэх шууд болон төмөр зам-далайн тээвэр хосолсон шууд бус харилцаанд мөрдөгддөг.*
- *Олон улсын харилцаанд вагон эдэлгээний дүрэм. 1956 оны 1 дүгээр сарын 1-нээс мөрдөгдсөн бөгөөд 2004 оны 6 дугаар сарын 1-ний өдрөөс нэмэлт өөрчлөлт орж, суудлын болон ачааны вагоны эдэлгээний дүрэм болж өөрчлөгдсөн.*
- *Нэгдсэн нэвтрэх тарифийн тухай гэрээ*

1.6 Дээрх Олон улсын гэрээнд нэгдэн орсноор УБТЗ ХНН-ийн үйл ажиллагаанд үзүүлж буй нөлөөлөл, үр ашигтай эсэх талаар хийсэн судалгаа, баримт материал нийгэмлэгт алга байна.

²10.1-д Төмөр замын тээврийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллага дараах бүрэн эрхийг хэрэгжүүлнэ. 10.1.3-т төмөр замын тээврийн нийтлэг багц дүрмийг батлах;

1.7 Олон улсын гэрээнд нэгдэн орсноор дамжин өнгөрүүлэх тээврийн хөлсийг швейцарь франкаар тооцдог бөгөөд швейцарь франкийн ханш өссөнөөс дамжин өнгөрүүлэх тээвэр манай хойд болон урд 2 хөршийн хувьд 2013 оноос эхлэн алдагдалтай болж ирсэн нь харагдаж байна.



1.8 Цаашид УБТЗ ХНН-ийн үйл ажиллагааны үр дүнг сайжруулах үүднээс нэгдэн орж, мөрдлөг болгон ажиллаж байгаа олон улсын гэрээний үр нөлөөнд хяналт, үнэлгээ хийх шаардлагатай болжээ.

УБТЗ ХНН-ийн эрх зүйн баримт бичгүүдийн үйлчлэл зарим талаараа эрсдэл дагуулж байна.

1.9 УБТЗ ХНН-ийн 1968 оны дүрмийн 4-т “Нийгэмлэгийн мэдлийн үндсэн хөрөнгүүд, эд материал нь ямар нэгэн даатгалд үл хамаарна” гэж заасан нь тус нийгэмлэгийн эд хөрөнгийг даатгалд хамруулж болох асуудлыг хязгаарлаж өнөөгийн нөхцөлд эд хөрөнгийн болон санхүүгийн эрсдэлийг бий болгож байна. Жишээлбэл,

- 2013 оны 8 дугаар сарын 14-нд УБТЗ ХНН-ийн галт тэрэг, камаз маркийн автомашинтай мөргөлдөж, тус бүр нь 80 тоннын жинтэй хоёр зүтгүүр, гурван чиргүүл замаасаа гарсны улмаас 200 метр төмөр замын шугам эвдэрч, ачаа, зорчигч тээврийн 11 чиглэлийн галт тэрэгний хөдөлгөөн зогссон байна.
- 2014 онд төмөр замын хэмжээнд 8 үйлдвэрлэлийн осол гарснаас 1 хүний амь нас үрэгдэж, 7 хүн хүнд, хөнгөн гэмтэл авсан. Мөн авто зам тээвэртэй холбоотой 2 осол бүртгэгдсэнээс 2014 оны 10 дугаар сарын 27-нд төмөр замын гарам дээр суудлын тэрэг галт тэрэгтэй мөргөлдөж 2 хүн амиа алдсан осол гарсан.
- 2015 онд галт тэрэгний ослын улмаас 8 иргэн амь насаа алдсан байна. 2015 оны 10 дугаар сарын 7-нд Дархан өртөөний наана байрлах Цайдам зөрлөгийн 143 дугаар километрийн гарам дээр портер машин галт тэрэгний урдуур орж, дайруулан 2 хүн амь насаа алдсан.

1.10 Төмөр замын тээврийн тухай хуулийн 32 дугаар зүйлийн 32.2-т “Төмөр замын объект, төмөр замаар тээвэрлэх ачаа, тээш, ачаан тээшийг хууль тогтоомжид заасан журмаар даатгалд хамруулж болно” гэж заасны дагуу даатгалд хамруулж болохоор байна.

1.11 УБТЗ ХНН-ийн дүрмийн 5-д “Нийгэмлэгээс 3-р зүйлийн “г”-д заасны үндсэн дээр байгуулж байгаа гэрээ, хэлэлцээрүүд нотариатын журмаар үл батлагдана” гэсэн нь Монгол Улсад хүчин төгөлдөр үйлчилж буй Иргэний хууль болон бусад хууль тогтоомжуудтай зарим талаараа нийцэхгүй байна.

1.12 1949 оны хэлэлцээрийн 9 дүгээр зүйлд “Хувь нийлүүлсэн нийгэмлэг нь БНМАУ-ын нутаг дэвсгэр дээр өөрийн ажил явуулгыг мөнхүү БНМАУ-ын хуульд тохируулан гүйцэтгэх бөгөөд Монгол Улсын үйлдвэр, байгууллагуудын эдэлдэг эрх хөнгөлтүүдийг эдэлнэ”, 1968 оны дүрмийн 2 дугаар зүйлд “Тус нийгэмлэг нь өөрийн үйл ажиллагааг БНМАУ-ын нутаг дэвсгэр дээр БНМАУ-ын хууль, дүрэмд зохицуулж гүйцэтгэх бөгөөд Монгол Улсын байгууллагуудын эдлэх бүх эрх хангалтыг эдлэнэ” гэж зааснаар УБТЗ ХНН нь үйл ажиллагаагаа Монгол Улсын хууль тогтоомжийн дагуу явуулах үүрэгтэй байна.

- 2009 оны 2 дугаар сарын 5-нд 2 дугаар УБТЗ ХНН-ийн Ерөнхий хорооны хурлаар УБТЗ ХНН-ийн бүтэц, орон тоог баталсан бөгөөд Замын дарга, ерөнхий инженер, 6 орлогч даргаас бүрдсэн удирдах газар байгуулсан бол 2014 оны шийдвэрээр Замын даргын орлогчийн тоог 8 болгож нэмэгдүүлсэн.
- 2011 онд нийт ажиллагсдын тоо 14,914 байсан бол 2014 онд 14,850-д хүрч 64 орон тоо хасагдсан ч цалингийн зардал 2013 онд өмнөх оныхоос 9.9 хувиар, 2014 онд 11.4 хувиар тус тус нэмэгдсэн.

Төлбөргүй, хугацаагүйгээр хэрэглүүлэхээр олгосон газрын хэмжээ тодорхойгүй байна.

1.19 Төмөр замын тээврийн тухай хуулийн 3.1.11-т зааснаар "төмөр замын зурвас газар гэж төмөр замын шугамын дагуух технологийн онцлог үйл ажиллагааг явуулах, тээврийн аюулгүй байдлыг хангах зориулалт бүхий газрыг" хэлнэ. Мөн хуулийн 27.6-д зааснаар "Төмөр замын зурвас газарт энэ хуулийн дагуу тогтоосон дэглэмд зааснаас бусад ажил, үйлчилгээ эрхлэхийг хориглоно" гэж заасан.

1.20 1949 оны хэлэлцээрийн 5 дугаар зүйлийн б-д "Төмөр замын бүх чиглэлийн дагуух нийтдээ 120 метр өргөн зурвас газар ба харин станцууд дээр уртаашаа 2000 метр хүртэл, өргөнөөрөө 300 метр газрыг нийгэмлэгийн ашиглалтанд хугацаагүйгээр шилжүүлэн хэрэглүүлнэ" мөн 5 дугаар зүйлийн в-д "Цахилгаан станц, гидростанц зэргийн техникийн барилга байшин ба тэдгээрт туслах чанарын байруудыг босгох, мөн мод зэрэг барилгын материалуудыг бэлтгэх, түүнчлэн чулуун нүүрс, нефть, төмөр замыг барихад ба түүнийг цаашид ашиглах явдалд хэрэглэгдэх хэмжээгээр ухаж гаргахад чухал хэрэглэгдэх хэсэг газруудыг дээр дурдсан зурвас газрын гадна талд гаргаж нийгэмлэгт хугацаагүйгээр шилжүүлэн хэрэглүүлнэ. Энэхүү зүйлд дурдсан газруудын ерөнхий талбай нь 10.0 мянган гектар болно. Эл газрыг хугацаагүйгээр хэрэглүүлсний хөлсийг ерөнхийд нь 12.0 сая төгрөгөөр үнэлнэ" гэж заажээ.

1.21 Түүнээс хойшхи үеийн нэмэлт хэлэлцээр, өөрчлөлт оруулсан протоколуудаар нэмж баригдсан төмөр замын шугамын дагууд болон түүнийг дагалдах барилга, байгууламжуудад зориулан 1949 оны хэлэлцээрт заагдсан хэмжээгээр газрыг төлбөргүй, хугацаагүйгээр ашиглуулахаар шийдвэрлэж байсан.

1.22 2014 оны 12 дугаар сарын 31-ний байдлаар УБТЗ ХНН-ийн хэмжээнд 19.8 мянган га газрын ашиглах эрхийн гэрчилгээг авч, баталгаажуулсан байна. Энэ нь УБТЗ ХНН-ийн ашиглаж буй газрын 37.6 хувь болж байна.

1.23 УБТЗ ХНН-ээс 2005 оны 7 дугаар сарын 18-ний өдөр Геомастер ХХК-тай гэрээ байгуулан "Монгол Улсын төмөр замын ачаа тээврийн бүх боомт, хот, зөрлөгүүдийг хамруулан хойд хилээс урд хил хүртэл реперийн суулгалт, байрлал өндрийн үндэслэлийн сүлжээний ажил, байр зүйн зурвас зураглал"-ыг 1:1000 масштабтай хийлгэж, 2006 оны 10 дугаар сарын 30-нд дуусахаар гэрээ байгуулсан байна. Замын даргын 2014 оны 1 дүгээр сарын 16-ны өдрийн 9 тоот албан даалгавраар Геомастер ХХК-ий гүйцэтгэсэн байр зүйн зургийг хийгдсэн хэмжээнд нь буюу 567.1 сая төгрөгийн ажлыг биет бус хөрөнгөнд бүртгэсэн байна. Гэрээлэгч талуудын буруутай үйл ажиллагаанаас хамаарч 10 гаруй жил үргэлжилсэн боловч гэрээт ажил одоог хүртэл бүрэн хийгдэж дуусаагүй, УБТЗ ХНН хичнээн га газар ашиглаж байгааг бүрэн тодорхойлох боломжгүй байна.

1.24 Иймд газрыг гэрчилгээжүүлэх ажлыг эрчимжүүлж, УБТЗ ХНН-т ашиглаж буй газрын хэмжээг бодитой тодорхойлох шаардлагатай болжээ.

Төмөр замын дэр мод бэлтгэх зориулалтаар ашигласан ойн сангийн нөхөн сэргээлт хангалтгүй хийгджээ.

1.25 1949 оны хэлэлцээрийн 8-р зүйлийн "м"-д "... зурвас газруудад байгалийн баялаг ба ой модыг ашиглах хэрэг тохиолдвол газар ба ой модыг хувь нийлүүлсэн нийгэмлэгт тусгай хэлэлцээрүүдээр гарган өгнө" гэж заасан боловч ой, ашигт малтмал ашиглах тохиолдол бүрт тусгайлсан хэлэлцээр хийгээгүй байна.

1.26 Төмөр замын дэр мод бэлтгэх зориулалтаар БНМАУ-ын Сайд нарын Зөвлөлийн 1952 оны 175 дугаар тогтоолоор (хуучнаар) Сэлэнгэ аймгийн нутаг Тужийн нарс, Нарийн гачуурт, Төв

аймгийн нутаг Баянгол, Хавчранга зэрэг газраас 10.0 мянган га, 1958 оны 326 дугаар тогтоолоор Сэлэнгийн Бүхлэйд 6.9 мянган га, 1965 оны 133 дугаар тогтоолоор Сэлэнгийн Ялбагт 14.9 мянга га, 1980 оны 380 дугаар тогтоолоор Сэлэнгэ аймгийн Зүүнхараагаас 4.6 мянган га, нийт 36.9 мянган га газрыг хувь нийлүүлсэн нийгэмлэгийн эдэлбэрт шилжүүлэн ашиглуулж байжээ.

1.27 УБТЗ ХНН-ийн харьяа "Зүүнхараагийн Мод боловсруулах үйлдвэр" нь дээрх ойн сангийн газраас төмөр замын хэрэгцээнд зориулан 2.1 сая шахам шоометр хэрэглээний модыг бэлтгэн 7.0 сая гаруй ширхэг модон дэр үйлдвэрлэжээ.

1.28 Монгол Улсын 2012 оны Ойн тухай хуулийн 13.1.5-д "экологийн шаардлага, нөөцийг харгалзан тухайн бүс нутагт мод, ойн дагалт баялгийн ашиглалтыг хязгаарлах буюу тодорхой хугацаагаар хориглох", 13.1.8-д "ойн нөөцийн төлөв байдал, чанарыг тодорхойлох, үнэлгээ өгөх, нөөцийн өөрчлөлт, ашиглалт, хамгаалалтын байдлыг хянах" гэж заасныг үндэслэн 2013 онд БОНХ-ийн сайдын тушаалаар Төмөр замын дэр мод үйлдвэрлэх зорилгоор ойгоос мод бэлтгэхийг 2013 оны 5 дугаар сарын 1-ний өдрөөс эхлэн 5 жилийн хугацаатай хориглосон байна.

1.29 Дээрх хуулийн 30.2-т "Иргэн, ойн нөхөрлөл, аж ахуйн нэгж, байгууллага огтолсон нэг модны оронд арав буюу түүнээс дээш тарьц суулгацыг ойд тарьж ургуулж, улсын ойн санд хүлээлгэж өгнө" гэж заасны дагуу ойг нөхөн сэргээх, үржүүлэх үүргийг иргэн, аж ахуйн нэгж байгууллагуудад хариуцуулсны дагуу Монгол-Оросын хамтарсан УБТЗ ХНН нөхөн сэргээлт хийлгүй орхисон нийт эзэмшиж байсан талбайн 80 гаруй хувьд хийгдээгүй орхигдсон ойжуулалт болон ой нөхөн сэргээлтийг хийж, нийгмийн хариуцлагаа хэрэгжүүлэх шаардлагатай байна.

1949 оноос хойш УБТЗ ХНН-ийн дүрмийн сан 424.4 дахин нэмэгджээ.

1.30 УБТЗ ХНН нь 1949 онд 800.0 сая төгрөгийн дүрмийн сантайгаар анх байгуулагдаж түүнээс хойш 8 удаа дүрмийн сангаа нэмэгдүүлсэн байна. Дүрмийн сангийн өөрчлөлтийг хүснэгтээр харуулбал,

	(сая төгрөгөөр)							
Өөрчлөлт оруулсан онууд	1949	1952	1953	1955	1966	1986	1999	2012
Монголын талын хувь оролцоо мөнгөн дүнгээр	392.0	1,078.0	1,100.0	1,500.0	1,110.0	1,529.3	1,824.2	169,766.9
Эзэмшлийн хувиар	49%	49%	50%	50%	50%	50%	50%	50%
Оросын талын хувь оролцоо мөнгөн дүнгээр	408.0	1,122.0	1,100.0	1,500.0	1,110.0	1,529.3	1,824.2	169,766.9
Эзэмшлийн хувиар	51%	51%	50%	50%	50%	50%	50%	50%
Нийт дүн	800.0	2,200.0	2,200.0	3,000.0	2,220.0	3,058.5	3,648.3	339,533.7

1.31 УБТЗ ХНН-ийн Ерөнхий хорооны 2012 оны 3 дугаар сарын 26-ны өдрийн хуралдааны шийдвэрийн дагуу хувь нийлүүлсэн хөрөнгийн хэмжээг 250.0 сая ам.доллараар нэмэгдүүлэх шийдвэр гаргажээ.

1.32 Монгол Улсын Засгийн газрын 2012 оны 5 дугаар сарын 16-ны өдрийн 166 дугаар тогтоолоор Монгол-Оросын хувь нийлүүлсэн УБТЗ ХНН-ийн дүрмийн санг нэмэгдүүлэхэд шаардагдах 125.0 сая ам.долларыг Монгол Улсын 2012 оны төсвийн тухай хуульд тусган шийдвэрлэсэн байна.

1.33 УБТЗ ХНН-ийн Хувьцаа эзэмшигчдийн 2012 оны 6 дугаар сарын 13-ны өдрийн ээлжит бус 2 дугаар хуралдаанаар 250.0 сая ам.долларын хөрөнгө оруулалтын асуудлыг хэлэлцэн зөвшөөрчээ.

1.34 Тус шийдвэр гарснаар хувь нийлүүлэгч талууд тус бүр 125.0 сая ам.долларыг УБТЗ-ын техник, технологийг шинэчлэн сайжруулах зорилгоор Оросын тал хувь нийлүүлсэн хөрөнгийг нэмэгдүүлэх өөрийн хувь болох 125.0 сая ам.долларыг ОХУ-ын "ВТБ" банкинд байгаа нийгэмлэгийн харилцах дансанд хоёр үе шатаар, 112.5 сая ам.долларыг 2012 оны 6 дугаар сард, 12.5 сая ам.долларыг 2012 оны 11 дүгээр сард тус тус шилжүүлсэн байна.

Хөрөнгө нийлүүлэгчийг сонгохдоо өрсөлдөөнийг хязгаарласан байна.

1.35 УБТЗ ХНН-ийн Ерөнхий хорооны шийдвэрийн дагуу Оросын талын оруулсан хувь хөрөнгийг "Трансмашхолдинг" компанитай байгуулсан гэрээний дагуу 123.9 сая ам.доллаар 37 ширхэг зүтгүүр худалдаж авахдаа ОХУ-ын "ВТБ" банкнаас зээлээр авсан бөгөөд дээрх хөрөнгөөр уг зээлийг төлөхөд зарцуулсан байна. Дүрмийн сангийн нэмэгдэлд ОХУ-ын талаас оруулсан хөрөнгийн үлдэгдэл 1.1 сая ам.долларыг ашиглах талаар шийдвэр гараагүй, "ВТБ" банкны депозит дансанд байршуулсан.

1.36 Дүрмийн сангийн өөрчлөлтөөр Монголын талын оруулсан хувь хөрөнгийн 54.0 сая ам.доллаар 15 ширхэг зорчигч тээврийн вагон, 8 ширхэг зүтгүүр, 2 ширхэг рейлбус, зам хэмжигч тус тус худалдан авсан байна. Дүрмийн сангийн 70.0 сая ам.доллаар УБТЗ ХНН-ээс 2014 оны 2 дугаар сарын 12-ны өдөр УБТЗ ХНН-ийн "Төмөр замын дохиолол хориглол, холбооны системийн зураг төсөл боловсруулах, нийлүүлэх угсралт суурилуулалт"-ын ажлын гүйцэтгэгчийг сонгон шалгаруулахаар олон улсын нээлттэй тендер зарласан бөгөөд уг тендер оролцохоор ОХУ-ын "Элтеза" ХХК, ХБНГУ-ын "Siemens" корпораци болон МУ-ын "Мэдээлэл холбоо сүлжээ" ХХК нарын хамтарсан консорциум, Бельги Улсын "Алстом Бельгиум" компаниуд материалаа ирүүлсэн байна. 2014 оны 7 дугаар сарын 9-нд тендерийн үнэлгээний хороо дүгнэлт гаргаж тендер оролцогчдоос шаардлага хангасан нэг ч тендер ирүүлээгүй тул бүх тендерээс татгалзах шийдвэр гаргасан байна.

1.37 2015 оны 7 дугаар сард УБТЗ ХНН-ээс "Төмөр замын дохиолол хориглол, холбооны системийн зураг төсөл боловсруулах, нийлүүлэх угсралт суурилуулалт"-ын ажлын гүйцэтгэгчийг сонгон шалгаруулахаар хязгаарлагдмал тендер зарлаад байна.

1.38 Монголын талын оруулсан хөрөнгөөр хийгдэх "Төмөр замын дохиолол хориглол, холбооны системийн зураг төсөл боловсруулах, нийлүүлэх угсралт суурилуулалт"-ын ажлын гүйцэтгэгчийг сонгохоос бусад хөрөнгө оруулалтын арга хэмжээнд Монгол Улсын Төрийн болон орон нутгийн өмчийн хөрөнгөөр бараа ажил, үйлчилгээ худалдан авах тухай хуулийн дагуу тендер зарлаж, сонгон шалгаруулалт хийгээгүй нь 1949 оны хэлэлцээрийн 9 дүгээр зүйлд "Хувь нийлүүлсэн нийгэмлэг нь БНМАУ-ын нутаг дэвсгэр дээр өөрийн ажил явуулгыг мөнхүү БНМАУ-ын хуульд тохируулан гүйцэтгэх...", 1968 оны дүрмийн 2 дугаар зүйлд "Тус нийгэмлэг нь өөрийн үйл ажиллагааг БНМАУ-ын нутаг дэвсгэр дээр БНМАУ-ын хууль, дүрэмд зохицуулж гүйцэтгэх..." гэж заасныг зөрчиж, өрсөлдөөнийг хязгаарласан, нийлүүлэгдсэн хөрөнгийн үнэ болон чанарын хувьд эрсдэл дагуулсан үйлдэл болжээ.

1.39 2015 оны 4 дүгээр сарын 1-ны өдрийн Монгол банкны албан ханшаар 71.1 сая ам.долларыг тооцвол 141.0 тэрбум төгрөгийн хөрөнгийг хугацаанд нь ашиглаагүй нь хөрөнгө оруулалтын өгөөжийг бууруулж байна.

1.40 2012 оны 12 дугаар сарын 17-ны өдрийн Хувь нийлүүлэгчдийн хамтарсан 6 дугаар хурлын протоколоор дүрмийн 6 дугаар зүйлд нэмэлт өөрчлөлт оруулж "Нийгэмлэгийн хувь нийлүүлсэн хөрөнгийг 339,533.7 сая төгрөгийн хэмжээгээр тогтоох бөгөөд тус бүр 1,697.7 сая төгрөгийн нэрлэсэн үнэ бүхий 200 хувьцаанд хуваана." гэж тусгаж УБТЗ ХНН-ийн дүрмийн санг 339,533.7 сая төгрөг болгон нэмэгдүүлсэн байна.

Ерөнхий хороо болон гүйцэтгэх удирдлага Хэлэлцээрээр хүлээсэн үүргээ бүрэн хангаагүй байна.

1.41 УБТЗ ХНН-ийн дүрмийн 9-д зааснаар "Хувь нийлүүлэгчдийн хурал нь ээлжийн ба ээлжит бус гэсэн 2 хэлбэртэй байна. Ээлжит хурлыг ерөнхий хорооноос эрхлэж ажиллагааны он дууссанаас хойш 3 сараас хэтрүүлэхгүйгээр жил бүр зарлан хуралдуулах бөгөөд ээлжит бус хурлыг ерөнхий хорооноос өөрийн үзэмжээр буюу шалган байцаах комиссын шаардлагаар хуралдуулна" гэж заажээ.

1.42 Аудитад хамрагдсан хугацаанд УБТЗ ХНН-ийн Ерөнхий хорооны ээлжит болон ээлжит бус хурлууд 2012 онд 6 удаа, 2013 онд 5 удаа, 2014 онд 4 удаа тус тус хуралдсан байна.

1.43 2014 оны байдлаар УБТЗ ХНН-ийн дүрмийн 22 дугаар зүйлд заасны дагуу Замын даргын тушаалаар батлагдсан 82 дүрэм, журам ХНН-ийн үйл ажиллагаанд мөрдөгдөж байна.

1.44 2014 онд Худалдан авалт, борлуулалтын албаны дарга "Агуулах дахь бараа материал, сэлбэг хэрэгслийг шилжүүлэх, хүлээх авах тухай" журам баталсан нь УБТЗ ХНН-ийн дүрмийн 17-д заасан Ерөнхий хорооны үүрэгт "хөдлөх ба үл хөдлөх хөрөнгийг шилжүүлэх, борлуулах, данснаас хасах, түүнчлэн нийгэмлэгийн нэрийн өмнөөс мөнгөн хөрөнгө зээлэх талаар холбогдох шийдвэрүүдийг гаргана", Замын даргын баталсан ХНН-ийн алба, хэлтсийн дүрэмд заасныг тус тус зөрчиж, эрх мэдлээ хэтрүүлэн ашигласан байна.

1.45 Дүрмийн 16 дугаар зүйлд "Ерөнхий хороо нь шаардлагын дагуу хуралдах боловч улирал тутам нэгээс доошгүй хуралдана" гэж заасны дагуу Ерөнхий хороо жилд хамгийн багадаа 4 удаа хуралдсан байх ёстой байна. Аудитад хамрагдсан хугацаанд 2014 оноос бусад жилд 4-өөс доошгүй удаа хуралдаж байсан ч хурал хоорондын хугацаа харилцан адилгүй, 2014 оны 4 дүгээр улиралд Ерөнхий хороо хуралдаагүй байна.

1.46 УБТЗ ХНН-ийн дүрмэнд заасан хугацаанд хуралдаагүй тохиодолд нийгэмлэг тухайн үеийн нөхцөл байдалд нийцүүлэн оновчтой шийдвэрүүдийг гаргаж чадахгүй байх эрсдэлийг бий болгожээ.

Онцгой албан татвар төлөлтийн асуудлыг эцэслэн шийдвэрлээгүй байна.

1.47 УБТЗ ХНН-ийн 1949 оны хэлэлцээрийн 10 дугаар зүйлд "Монгол Улсын дотор байгаа буюу ирээдүйд бий болж болох ямар нэгэн албан татварыг үл ноогдуулна" гэж заасан байна. УБТЗ ХНН нь 2012-2014 онуудад 5 нэр, төрлийн татвар, 6 нэр, төрлийн төлбөрөөр 51,719.9 сая төгрөгийг улс, орон нутгийн төсөвт төлсөн байна. Хүснэгтээр харуулбал,

(сая төгрөгөөр)

№	Үзүүлэлтүүд	2012 онд		2013 онд		2014 онд	
		Тооцоолсон	Төлсөн	Тооцоолсон	Төлсөн	Тооцоолсон	Төлсөн
Албан татвар							
1	Хувь хүний орлогын	13,227.0	12,815.3	15,536.2	15,269.0	16,641.1	16,032.1
2	Гаалийн					23.0	23.0
3	Дизель түлшний	2,585.1	2,584.3	1,588.9	1,606.7	2,431.0	2,413.4
4	Авто тээврийн болон өөрөө явагч хэрэгслэлийн	39.4	39.4	37.3	37.4	35.9	36.0
5	Галт зэвсгийн	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3
Төлбөр							
1	Ойгоос хэрэглээний мод, түлээ бэлтгэж ашигласны	220.8	220.8	48.0	48.0	96.9	80.6
2	Түгээмэл тархацтай ашигт малтмал ашигласны	100.7	101.2	175.1	175.1	137.7	137.7
3	Ус ашигласны	22.2	21.2	20.7	20.1	30.4	31.2
4	Агаарын бохирдлын	3.5	3.5	4.1	4.1	3.7	3.9

5	Авто зам ашигласны	-	-	-	-	12.5	12.5
6	Бэлчээр ашигласны	1.0	1.0	0.8	0.8	0.9	0.9
ДҮН		16,200.0	15,787.0	17,411.4	17,161.5	19,413.4	18,771.6

1.48 Улс, орон нутгийн төсөвт төлөх татвар, төлбөрөөс 2012-2014 онуудад 1.4-3.3 хувийг дутуу төвлөрүүлсэн байна.

1.49 1993 оны Монгол Улсын Онцгой албан татварын тухай хуульд 1998 оны 1 дүгээр сарын 15, 1999 оны 1 дүгээр сарын 22-ны өдрүүдийн өөрчлөлтөөр "онцгой албан татвар ногдох бараа импортлож, үйлдвэрлэж байгаа иргэн, аж ахуйн нэгж, байгууллага албан татвар төлөгч байна" гэж зааснаар УБТЗ ХНН 1998 оноос эхлэн онцгой албан татвар төлжээ. Нийгэмлэгт байгаа баримтаас харахад 2009 оноос эхлэн уг татварыг төлөхгүй байх асуудлыг хөөцөлдөж эхэлсэн бөгөөд одоогийн байдлаар уг асуудалд шүүх эцсийн шийдвэр гаргаагүй байна.

Бүлэг 2

Тайлант хугацааны үйлдвэрлэлийн болон эдийн засгийн үзүүлэлтүүд буурах хандлагатай байна.

Хагас жил шахуу хугацаанд батлагдсан төлөвлөгөөгүй ажилласан байна.

2.1 Нийгэмлэгийн хэмжээнд жил бүрийн үйлдвэрлэл-санхүүгийн үйл ажиллагааны төлөвлөгөөг МУ-ын макро эдийн засгийн үзүүлэлтүүдийг харгалзан өмнөх оны гүйцэтгэл, нийгэмлэгийн Ерөнхий хорооноос баталсан ачаа тээвэрлэлтийн төлөвлөгөөнд үндэслэн боловсруулдаг байна.

2.2 Ерөнхий хорооны үйл ажиллагааны төлөвлөгөөний дагуу нийгэмлэгийн үйлдвэрлэл-санхүүгийн төлөвлөгөөг жил бүрийн нэгдүгээр улиралд багтаан хэлэлцүүлж, хувь нийлүүлэгчдийн хурлаар батлуулахаар төлөвлөсөн боловч 2012 оны үйлдвэрлэл-санхүүгийн төлөвлөгөөг 2012 оны 3 дугаар сарын 26-нд Хувь нийлүүлэгчдийн хурлаар баталгаажуулж, 2013 оны төлөвлөгөөг Ерөнхий хорооны хурлаас 2013 оны 5 дугаар сарын 8-нд, Хувь нийлүүлэгчдийн хурлаар 2013 оны 11 дүгээр сарын 28-нд, 2014 оны төлөвлөгөөг Ерөнхий хорооны хурлаар 2014 оны 5 дугаар сарын 30-нд, Хувь нийлүүлэгчдийн хурлаар 2014 оны 7 дугаар сарын 7-нд тус тус баталгаажуулсан байна. Аудит хийгдэх үед 2015 оны үйлдвэрлэл-санхүүгийн төлөвлөгөө Ерөнхий хорооны хурлаас дэмжигдээгүй, Хувь нийлүүлэгчдийн хурлаас баталгаажуулаагүй байна.

2.3 Ерөнхий хороо цаг хугацаандаа хуралдаагүй, төлөвлөгөөг шаардлага хангахуйц хэмжээнд боловсруулж чадахгүй байгаагаас шалтгаалж 2013-2015 онуудын төлөвлөгөө хугацаандаа батлагдаагүй байна. Тухайлбал,

- 2012 оны 10 дугаар сарын 5-ны өдрийн ээлжит бус 6 дугаар хурлаар 2013 оны үйлдвэрлэл санхүүгийн төлөвлөгөөг "ОТЗ" НХН-тэй зөвшилцөн 10 дугаар сард багтаан Ерөнхий Хорооны хурлаар оруулахыг Замын даргад даалгасан боловч тухайн онд Ерөнхий хороо дахин хуралдаагүй.
- 2013 оны 1 дүгээр сарын 28-ны өдрийн ээлжит 1 дүгээр хурлаар зарим ачааны тарифыг өмнө тохирсон хэмжээгээр индексжүүлэх шийдвэр гараагүй тул 2013 оны үйлдвэрлэл-санхүүгийн төлөвлөгөөг дахин боловсруулж 2013 оны 3 дугаар сарын эхний 10 хоногт багтаан танилцуулахыг Замын даргад даалгасан боловч хугацаандаа хэрэгжээгүй.
- 2014 оны 2 дугаар сарын 14-ний өдрийн 2 дугаар ээлжит хурлаар 2014 оны үйлдвэрлэл-санхүүгийн төлөвлөгөөг ачаа тээврийн батлагдсан төлөвлөгөөтэй уялдуулан дахин боловсруулж 2014 оны 4 дүгээр сарын 1-ний дотор танилцуулахыг Замын даргад даалгасан боловч Ерөнхий хороо тухайн хугацаанд хуралдаагүй.
- 2014 оны 12 дугаар сарын 12-ны өдрийн ээлжит 5 дугаар хурлаар 2015 оны үйлдвэрлэл-санхүүгийн төлөвлөгөөг авч хэлэлцэн алдагдалгүй төлөвлөгөө боловсруулах шаардлагатай түвшинд тарифыг индексжүүлж дахин боловсруулан 2015 оны 1 улиралд багтаан танилцуулахыг даалгасан боловч 2015 оны 1 дүгээр улиралд Ерөнхий хороо хуралдаагүй байна.

2.4 Үйлдвэрлэл-санхүүгийн төлөвлөгөөг хугацаанд нь батлаж чадахгүй байгаагаас төлөвлөгөөний хэрэгжилтийг оны эхнээс жигд хангах үйл явц алдагдаж байна.

Сүүлийн 3 жилд нийгэмлэгийн үйл ажиллагааны эерэг үр дүн ихэнхдээ ханшийн зөрүүгийн бодит бус ашгаар илэрхийлэгджээ.

2.5 УБТЗ ХНН-ийн 2012-2014 оны орлого, зарлага, санхүүгийн үр дүнгийн байдлыг хүснэгтээр харуулбал,
(тэрбум төгрөгөөр)

Үйл ажиллагааны төрөл	2012 он			2013 он			2014 он		
	Орлого	Зарлага	Ашиг/ алдагдал	Орлого	Зарлага	Ашиг/ алдагдал	Орлого	Зарлага	Ашиг/ алдагдал
Тээвэрлэлт	416.5	405.3	11.2	421.4	420.1	1.3	427.9	444.4	(16.5)
Үйлдвэрийн бус аж ахуй	48.2	39.4	8.8	51.3	39.0	12.3	55.4	42.1	13.4
Үйлдвэрийн бүтээгдэхүүн	29.4	29.3	0.1	30.8	31.2	(0.4)	30.4	30.5	(0.1)
Их засвар	2.2	2.2	0.0	1.9	1.9	0.0	1.8	1.8	0.0
Их барилга	37.1	37.2	(0.1)	35.0	35.0	0.0	34.1	34.1	0.0
Орон сууц нийгэм хангамж	6.0	11.0	(5.1)	6.2	12.7	(6.5)	5.9	13.8	(7.9)
Бараа материал түлшний борлуулалт ба олголт	12.2	11.2	1.0	12.3	10.4	2.0	14.6	12.9	1.7
Эрүүлийг хамгаалах соёл	8.0	16.4	(8.3)	9.3	15.5	(6.3)	10.9	17.4	(6.5)
Орон нутаг	9.6	9.6	0.0	10.2	10.2	0.0	9.2	10.0	(0.9)
Бусад үйл ажиллагаа	5.6	0.1	5.5	6.5	0.7	5.8	9.2	4.8	4.4
Дүн	574.7	561.6	13.2	584.9	576.7	8.2	599.5	611.9	(12.4)
Ханшийн зөрүү	55.9	33.1	22.8	73.0	44.8	28.2	57.8	33.7	24.1
Нийт ашиг/ алдагдал			36.0			36.3			11.7

2.6 Аудитад хамрагдсан хугацаанд нийгэмлэгийн ашгийн 63.3-100.0 хувийг үйл ажиллагааны бус ханшийн зөрүүгийн бодит бус ашиг эзэлж байгаагаас харахад нийгэмлэг 2014 оноос эхлэн алдагдалтай ажиллаж эхэлсэн байна.

Дамжин өнгөрөх ачаа тээвэрлэлтийн хэмжээний бууралт нь үйлдвэрлэл-санхүүгийн төлөвлөгөөний биелэлтэд сөргөөр нөлөөлжээ.

2.7 УБТЗ ХНН-ийн үндсэн үйл ажиллагаа нь ачаа болон зорчигч тээвэрлэлтээр тодорхойлогддог. Үйлдвэрлэлийн үндсэн үзүүлэлтүүдийг хүснэгтээр харуулбал,

Монгол-Оросын хамтарсан "Улаанбаатар төмөр зам" ХХН-ийн үйл ажиллагааны үр дүнд ОХУ-ын Тооцооны танхимтай хамтран гүйцэтгэсэн аудитын тайлан

№	Үзүүлэлт	Хэмжих нэгж	2010 онд		2011 онд		2012 онд			2013 онд			2014 онд			
			Төлөвлөгөө	Гүйцэтгэл	Төлөвлөгөө	Гүйцэтгэл	Төлөвлөгөө	Гүйцэтгэл	Гүйц. хувь	Төлөвлөгөө	Гүйцэтгэл	Гүйц. хувь	Төлөвлөгөө	Гүйцэтгэл	Гүйц. хувь	
1.	Ачаа тээвэрлэлт	сая тонн	15.020	16.846	17.826	18.448	19.190	20.445	106.5	19.650	21.035	107.0	21.500	21.118	98.2	
1.1	Үүнээс	Орсон	сая тонн	1.500	1.583	1.600	2.018	1.700	2.445	143.8	2.020	2.484	123.0	3.565	2.289	64.2
1.2		Гарсан	сая тонн	3.800	4.614	5.792	5.966	7.410	6.576	88.7	7.320	6.069	82.9	6.931	6.191	89.3
1.3		Орон нутаг	сая тонн	7.540	8.330	7.870	8.574	8.200	9.890	120.6	8.800	10.725	121.9	8.479	10.5736	124.7
1.4		Дамжин өнгөрүүлсэн ачаа	сая тонн	2.180	2.319	2.564	1.889	1.880	1.534	81.6	1.510	1.757	116.4	2.525	2.0648	81.8
1.4.1		БНХАУ-аас ОХУ руу	сая тонн	0.422	0.520	0.571	0.319	0.300	0.185	61.7	0.170	0.226	132.9	0.28	0.329	117.5
1.4.2		ОХУ-аас БНХАУ руу	сая тонн	1.758	1.799	1.993	1.570	1.580	1.349	85.4	1.340	1.531	114.3	2.245	1.736	77.3
2	Ачаа эргэлт	сая тонн км	8,934	10,319	11,441	11,418	12,729	12,143	95.4	12,417	12,077	97.3	13,063	12,474	95.5	
3	Тээвэрлэлтийн дундаж алслалт	км	594.8	612.5	641.8	618.9	663.3	593.9	89.5	631.9	574.1	90.9	607.6	590.7	97.2	
4	Зорчигч тээвэрлэлт	сая хүн	3.800	3.556	3.641	3.832	3.980	4.000	100.5	3.930	3.759	95.6	3.600	3.306	91.8	
4.1	Үүнээс	Орсон	сая хүн	0.050	0.039	0.045	0.042	0.054	0.036	66.7	0.028	0.037	132.1	0.030	0.0290	96.5
4.2		Гарсан	сая хүн	0.097	0.105	0.090	0.120	0.120	0.132	110.0	0.120	0.131	109.2	0.100	0.123	123.0
4.3		Орон нутаг	сая хүн	3.648	3.409	3.500	3.667	3.800	3.830	100.8	3.780	3.589	94.9	3.469	3.152	90.9
4.4		Дамжин өнгөрүүлсэн	сая хүн км	0.006	0.004	0.006	0.004	0.006	0.002	33.3	0.002	0.0019	95.0	0.002	0.002	123.3
5	Зорчигч эргэлт	сая зорчигч км	1,233	1,241	1,182	1,400	1,417	1,485	104.8	1,403	1,394	99.4	1,321	1,194	90.4	
6	Дундаж алслалт	км	324.4	349.1	324.7	365.3	356.0	371.3	104.3	357.0	370.8	103.9	366.9	361.2	98.4	
7	Тонн-км-т шилжүүлснээр	сая тонн км	10,167	11,560	12,624	12,818	14,146	13,628	96.3	13,820	13,471	97.5	14,384	13,668	95.0	

2.8 Монгол-Оросын хамтарсан УБТЗ ХНН 2014 онд хувь нийлүүлэгчдийн хурлаас баталсан үйлдвэрлэл-санхүүгийн төлөвлөгөөний биелэлтийг бүрэн хангаж ажиллаагүй байна. 2010 оныг суурь болгон авч үзэхэд 2012-2014 онуудад ачаа тээвэрлэлт 21.4-25.4 хувиар, зорчигч тээвэр 2012-2013 онд 5.7-12.5 хувиар өсч, 2014 онд 7.0 хувиар буурчээ.

2.9 Сүүлийн 5 жилийн үзүүлэлтээс харахад ачаа тээвэрлэлт нийт дүнгээрээ өссөн боловч дамжин өнгөрүүлэх тээвэрлэлтийн ОХУ-аас БНХАУ-руу тээвэрлэсэн ачааных 2010 оны үзүүлэлтийг суурь болгон авч үзвэл, 2012 онд 25.0, 2013 онд 14.9, 2014 онд 3.5 хувиар тус тус буурсан, БНХАУ-аас ОХУ-руу тээвэрлэсэн ачааных 2012 онд 64.4, 2013 онд 56.5, 2014 онд 36.7 хувиар тус тус буурсан үзүүлэлттэй байгаа нь ОХУ болон БНХАУ хооронд ачааг Байгалийн цаад хязгаар Манжуурыг холбосон төмөр замын шугамыг ашиглан тээвэрлэж байгаатай холбоотой байна.

2.10 Иймд нийгэмлэгийн ашигт ажиллагааг нэмэгдүүлэх үүднээс Оросын талын хувь нийлүүлэгчид транзит тээвэрлэлтийг нэмэгдүүлэх талаар илүү их санал, санаачлага гаргах боломж байна.

2.11 Зорчигч тээвэрлэлт буурахад дамжин өнгөрөх зорчигчийн тоо 2012-2014 онуудад 50.0-53.8 хувиар буурсан, орох зорчигчийн тоо 5.1-25.7 хувиар буурсан нь хамгийн их нөлөө үзүүлжээ. Энэ нь автозамын чанар сайжирч авто тээврээр зорчигчдын тоо нэмэгдсэн, ирэх жуулчдын тоо багассанаас шалтгаалсан гэж үзлээ.

Тээврийн хэрэгсэл	Зорчигчдын тоо, сая хүн			Зорчигчдын тооны өсөлт, бууралтын хувь	
	2012 он	2013 он	2014 он	2013/2012	2014/2013
Төмөр зам	4.0	3.8	3.3	(5.0)	(13.2)
Агаарын тээвэр	0.8	0.8	0.7	0.0	(12.5)
Авто зам	313.9	304.2	342.0	(3.1)	12.4
Орсон гадаады иргэдийн тоо	0.623	0.515	0.506	(17.3)	(1.7)
Гарсан гадаады иргэдийн тоо	0.625	0.513	0.504	(17.9)	(1.8)
Үүнээс жуулчдын тоо	0.476	0.418	0.392	(12.2)	(6.2)

Эх сурвалж: Монгол Улсын Үндэсний статистикийн хорооны мэдээллээс

Тээвэрлэлтийн орлогын төлөвлөгөө тасарсан байна.

2.12 УБТЗ ХНН-ийн үйл ажиллагааны орлого 2013 онд 1.8 хувь буюу 7.9 сая, 2014 онд 12.9 хувь буюу 63.5 сая төгрөгөөр тасарсан байна.

№	Үзүүлэлт	2011 оны гүйцэтгэл	2012 он			2012 /2011 %	2013 он			2013 /2012 %	2014 он			2014 /2013 %
			Төлөвлөгөө	Гүйцэтгэл	Хувь		Төлөвлөгөө	Гүйцэтгэл	Хувь		Төлөвлөгөө	Гүйцэтгэл	Хувь	
			(сая төгрөгөөр)											
1	Ачаа тээвэрлэлт	338.1	364.1	357.9	98.3	105.9	372.2	365.2	98.1	102.0	437.9	380.2	86.8	104.1
1.1	Дамжин өнгөрүүлсэн	53.9	59.8	43.0	71.8	79.7	45.6	54.4	119.2	126.6	88.9	76.2	85.7	140.1
Үүнээс	БНХАУ-аас ОХУ руу	44.1	53.0	36.6	69.0	82.8	38.7	46.5	120.0	127.1	77.0	62.5	81.1	134.5
	ОХУ-аас БНХАУ руу	9.8	6.8	6.4	93.8	65.5	6.9	7.9	114.5	123.7	11.9	13.7	115.3	173.2
1.2	Орсон	62.3	39.9	67.7	169.7	108.7	60.3	59.4	98.5	87.7	100.5	54.3	54.0	91.4
1.3	Гарсан	153.2	203.9	171.4	84.1	111.8	194.9	155.3	79.7	90.6	179.0	168.1	93.9	108.2
1.4	Орон нутаг	68.6	60.4	75.8	125.5	110.6	71.3	96.1	134.7	126.7	69.5	81.7	117.5	85.0
2	Зорчигч тээвэр	36.8	39.7	39.0	98.1	105.8	36.1	37.4	103.4	95.9	35.0	32.8	93.6	87.7
2.1	Олон улс	5.8	6.2	5.9	95.5	102.4	4.7	5.1	108.5	86.7	4.0	3.4	84.7	66.8
2.2	Орон нутаг	31.0	33.5	33.0	98.5	106.5	31.4	32.2	102.7	97.6	31.0	29.3	94.7	91.0
3	Тээш тээвэрлэлт	6.3	5.7	6.3	111.3	100.3	6.5	5.5	83.8	86.1	4.8	2.4	50.8	44.6
4	Бусад орлого	9.7	6.9	13.3	193.1	137.3	14.4	13.4	92.7	100.5	13.6	12.4	91.4	92.9
5	Бүгд	390.9	416.4	416.5	100.0	106.6	429.3	421.4	98.2	101.2	491.4	427.9	87.1	101.5

МУ-ын сүүлийн 4 жилийн гадаад худалдааны үзүүлэлт

2.13 Орлогын төлөвлөгөөний биелэлтэд эдийн засгийн нөхцөл байдлаас шалтгаалан импортын хэмжээ буурсан, 2014 онд экспорт, дамжин өнгөрүүлэх ачааны хэмжээг хийсвэрээр өсгөж төлөвлөсөн зэрэг нь сөргөөр нөлөөлжээ.

Гадаад худалдаа	сая ам.доллар					
	2011 он	2012 он	2013 он	2014 он	2013/2012 хувь	2014/2012 хувь
Экспорт	4,817.5	4,384.7	4,269.1	5,774.3	97.4	131.7
Импорт	6,598.4	6,738.4	6,357.8	5,236.7	94.4	77.7

Эх сурвалж: Монгол Улсын Үндэсний статистикийн хорооны мэдээллээс

Тарифыг дахин шинэчлэн тогтоох шаардлагатай байна.

2.15 УБТЗ ХНН-ийн дүрмийн 17-ийн "в"-д "Ерөнхий хороо нь ачаа, зорчигчид болоод тээш, шуудан тээвэрлэлтийн тарифуудыг тогтооно", мөн Монгол Улсын 2010 оны "Өрсөлдөөний тухай" хуулийн 3.1-д "Энэ хуулийн үйлчлэлд аж ахуй эрхлэгч...байгууллага хамаарна.", 6.1.2-д "бодит зардлыг нь харгалзан тухайн бараа бүтээгдэхүүнийг борлуулах үнийн өөрчлөлтийг хянан зөвшөөрөл олгох зохицуулалтыг Шударга өрсөлдөөн, хэрэглэгчийн төлөө газар хийнэ" гэж заасны дагуу ачаа болон зорчигч тээврийн тарифыг нэмэх саналаа боловсруулан Ерөнхий хорооны хурлаар батлуулан мөрдөж байна.

2.16 УБТЗ ХНН-ийн даргын 2013 оны 6 дугаар сарын 24-ний өдрийн А-156, 2013 оны 12 дугаар сарын 06-ны өдрийн А-303 дугаар тушаалуудаар өөрчлөлт орсон "Ачаа тээвэрлэлтийн тариф хэрэглэх дүрэм"-ийг ашиглаж тарифын тооцооллыг хийж байна.

УБТЗ ХНН-ийн 2012-2014 оны гол нэр төрлийн үйл ажиллагааны үр дүнг хүснэгтээр харуулбал, (сая төгрөгөөр)

Үзүүлэлт	2012 он	2013 он	2014 он
Дотоодын ачаа тээвэрлэлт			
Орлого	314,944.9	310,830.9	304,032.4

Зарлага	301,382.7	300,377.7	321,797.3
Ашиг/ алдагдал	13,562.2	10,453.1	(17,764.9)
Ашигт ажиллагааны хувь	104.5	103.5	94.5
Зорчигч тээвэр			
1. Олон улс			
Орлого	5,922.0	5,136.9	3,430.1
Зарлага	8,958.0	9,754.8	9,983.7
Ашиг/ алдагдал	(3,036.0)	(4,617.8)	(6,553.7)
Ашигт ажиллагааны хувь	66.1	52.7	34.4
2. Орон нутаг			
Орлого	33,032.9	32,230.5	29,343.3
Зарлага	54,313.4	52,602.0	48,527.7
Ашиг/ алдагдал	(21,280.4)	(20,371.6)	(19,184.4)
Ашигт ажиллагааны хувь	60.8	61.3	60.5
Дамжин өнгөрүүлсэн тээвэр			
Орлого	42,954.4	54,376.3	76,183.3
Зарлага	37,419.6	45,763.9	64,083.4
Ашиг/ алдагдал	5,534.8	8,612.4	12,099.9
Ашигт ажиллагааны хувь	114.8	118.8	118.9

2.17 Дээрх хүснэгтээс харахад олон улсын болон орон нутгийн зорчигч тээвэрлэлтийн үйл ажиллагааны хэмжээ буурсан нь тарифын ашигт түвшин буурахад гол нөлөө үзүүлсэн байна.

Ачаа тээврийн тарифын талаар

2.18 Ачаа тээврийн тарифын хувьд ачаа тээврийг 17 бүлэгт хуваан тарифыг тогтоон мөрдөж байна. 2012-2014 оны ачаа тээвэрлэлтийг нэр төрлөөр нь хүснэгтээр харуулбал,

(төгрөг/ 1 тонн км)

№	Тээврийн төрлөөр	2012 он			2013 он			2014 он		
		Тарифт үнэлгээ	Өөрийн өртөг	Зөрүү	Тарифт үнэлгээ	Өөрийн өртөг	Зөрүү	Тарифт үнэлгээ	Өөрийн өртөг	Зөрүү
1	Төмрийн бус хүдэр									
2	Химийн ачаа	50.0	30.2	19.8	46.8	32.6	14.2	47.8	34.2	13.6
3	Өнгөт ба хар металл	23.8	26.1	(2.3)	21.5	28.2	(6.7)	22.7	29.6	(6.9)
4	Мод, модон эдлэл	22.5	26.8	(4.3)	22.2	28.9	(6.7)	21.9	30.3	(8.5)
5	Зэс, цайрын баяжмал	34.7	25.4	9.3	36.8	27.5	9.4	37.9	28.8	9.0
5.1	Төмрийн хүдэр	26.5	23.1	3.4	28.6	25.5	3.1	28.3	27.2	1.1
6	Нефть, нефтийн бүтээгдэхүүн	31.3	29.3	2.0	28.6	29.4	(0.8)	29.8	33.0	(3.2)
7	Жонш	25.2	28.0	(2.7)	30.0	30.2	(0.2)	31.3	31.7	(0.4)
8	Машин, механизм	66.0	53.8	12.2	66.3	58.1	8.1	65.2	61.0	4.1
9	Ноос ноолуур, арьс шир	18.5	30.3	(11.8)	38.1	32.7	5.4	35.6	34.3	1.3
10	Хүнсний бүтээгдэхүүн	16.7	25.3	(8.6)	16.7	27.3	(10.7)	15.7	28.7	(13.0)

11	Нүүрс (орон нутаг)	21.5	29.5	(8.1)	21.7	30.3	(8.6)	23.6	33.7	(10.1)
11.1	Экспортын нүүрс	29.1	25.5	3.5	36.1	27.6	8.5	34.0	29.0	5.0
12	Барилгын материал	24.0	25.3	(1.3)	24.0	27.3	(3.3)	23.8	28.7	(4.9)
13	Гэрийн хэрэглэл	49.4	30.1	19.3	27.4	32.6	(5.2)	23.5	34.2	(10.7)
14	Жижиг илгээлт	42.5	28.1	14.4	30.7	26.1	4.6	29.2	27.5	1.7
15	Чингэлэг	92.7	93.0	(0.3)	91.1	86.6	4.5	87.8	91.2	(3.4)
16	Бусад ачаа	38.8	27.6	11.3	38.5	26.1	12.4	43.1	38.9	4.2

2.19 Тарифын хувьд 9 нэр төрлийн дотоодын тээвэр тодорхой хэмжээний алдагдалтай байгаагаас хүнсний бүтээгдэхүүн, гэрийн хэрэглэл, орон нутагт тээвэрлэсэн нүүрс, мод модон эдлэл зэрэг 18 нэр төрлийн тээвэрлэлтээс 9 нь алдагдалтай байна.

2.20 2012 онд ачаа тээврийн тарифт өөрчлөлт ороогүй, 2013-2014 онуудад 6 нэр, төрлийн ачаа тээвэрлэлтийн тарифыг доорх байдлаар нэмэгдүүлсэн байна. Үүнд:

№	Тээврийн төрөл	Замын даргын 2013.04.18-ны өдрийн А-89 тушаалаар		Замын даргын 2014.01.21-ны өдрийн А-15 тушаалаар		Замын даргын 2015.07.24-ны өдрийн А-163 тушаалаар	
		Хэрэгжиж эхлэх хугацаа	Нэмсэн хувь	Хэрэгжиж эхлэх хугацаа	Нэмсэн хувь	Хэрэгжиж эхлэх хугацаа	Нэмсэн хувь
5	Зэс, цайрын баяжмал	2013.05.01	10				
5.1	Төмрийн хүдэр	2013.05.01	5				
7	Жонш	2013.05.01	25			2015.08.01	10
8	Машин, механизм					2015.08.01	10
11	Нүүрс (орон нутаг)			2014.01.28	10	2015.08.01	10
11.1	Экспортын нүүрс	2013.05.01	10				

2.21 Тарифын нэмэлтээр зэс, цайрын баяжмал, төмрийн хүдэр, экспортод гаргаж байгаа нүүрс 2014 оны байдлаар дотоодын тээвэрлэлтийн орлогын 50.4 хувийг бүрдүүлж буй ашигтай тарифуудыг нэмсэн байна. Жонш тээвэрлэлтийн тарифыг 2 удаа нэмж, тарифын алдагдал бараг арилсан боловч энэ нь дотоодын тээвэрлэлтийн орлогын 1.4 хувийг бүрдүүлж, жилд ачих хэмжээ тогтмол байгаагаас харахад нийгэмлэгийн борлуулалт, ашигт ажиллагаанд бодитой нөлөө үзүүлэхээргүй байна.

2.22 Харин орон нутгийн нүүрс тээвэрлэлтийн тарифыг 2014 оны 1 дүгээр сарын 28-наас эхлэн 10 хувь, 2015 оны 8 дугаар сарын 1-нээс эхлэн 10 хувиар тус тус нэмсэн нь дотоодын нүүрсний тээвэрлэлтийн тарифын алдагдал 30.0 хувьтай байсныг 16.0 хувь хүртэл бууруулах тооцоо гарч, тарифын алдагдал бүрэн арилаагүй ч дотоодын тээвэрлэлт нийт дүнгээрээ ашигтай ажиллахад тодорхой хэмжээнд нөлөөлөхүйц нөхцлийг бүрдүүлсэн байна.

2.23 Төмөр замаар тээвэрлэж байгаа 1 тонн.км ачааны тарифт үнэлгээ 40.1 төгрөг байгаа нь МУ-ын ЗТС-ын 2013 оны 162 дугаар тушаалаар батлагдсан Автотээврийн жишиг тарифаар 100 км-ээс дээш километр зайд ачааны зэрэглэлээс хамаарч дунджаар 1тонн.км ачааг 296.20 төгрөгөөр тээвэрлэж байгаатай харьцуулахад 7.4 дахин бага үнээр тээвэрлэж байгаа нь харагдаж байна.

Зорчигч тээврийн тарифын талаар

2.24 Зорчигч тээврийн тарифын хувьд 2 төрөлд хуваагддаг бөгөөд алдагдалтай тарифаар ажиллаж байна.

(төгрөг / 1 зорчигч км)

Дугаар	Зорчигч тээврийн төрөл	2012 он				2013 он				2014 он			
		Тарифт үнэлгээ	Өөрийн өртөг	Зөрүү	Алдагдлын хувь	Тарифт үнэлгээ	Өөрийн өртөг	Зөрүү	Алдагдлын хувь	Тарифт үнэлгээ	Өөрийн өртөг	Зөрүү	Алдагдлын хувь
1	Орон нутаг	23.7	39.0	(15.3)	64.4	24.8	40.5	(15.7)	63.2	26.6	43.9	(17.4)	65.4
2	Олон улс	63.5	96.1	(32.6)	51.3	54.0	102.5	(48.5)	89.9	38.4	111.9	(73.4)	191.1

2.25 Энэ нь 2009-2013 онд зорчигч тээврийн тарифт өөрчлөлт ороогүй бөгөөд 2014 оны 10 дугаар сарын 1-нээс эхлэн дагаж мөрдөхөөр Замын даргын 2014 оны А-227 дугаар тушаалаар орон нутгийн зорчигч тээврийн тарифыг 10 хувиар, мөн өдрийн Замын даргын А-228 дугаар тушаалаар олон улсын зорчигч тээврийн үйлчилгээний тарифыг 15 хувиар тус тус нэмэгдүүлсэн ч тарифын хувьд алдагдалтай хэвээр байна.

2.26 Төмөр замаар орон нутагт тээвэрлэж байгаа 1 зорчигч км-ын тарифт үнэлгээ 26.6 төгрөг байгаа нь МУ-ын ЗТС-ын 2013 оны 162 дугаар тушаалаар батлагдсан Автотээврийн жишиг тарифаар хот хоорондын зорчигч тээврийн 1 хүн.км-ын дундаж тариф 55 төгрөгөөр тээвэрлэж байгаатай харьцуулахад 2 дахин бага үнэтэй байна.

Дамжин өнгөрөх тээврийн тариф

2.27 Олон улсын дамжин өнгөрөх ачаа тээвэрлэх үед нэгдсэн нэвтрэх тарифыг мөрддөг бөгөөд тооцоолол хийхдээ швецари франкыг ашигладаг ба энэ нь тарифын хувьд 3 ангилалтай байна. Тарифын хэмжээнд 100 кг-ыг нэг сантиметраар тооцон 1 дүгээр ангиллын ачааны суурь тариф нь 1,110 км зайд 1 тонн нь 51.2 швецари франк, 2 дугаар ангиллын ачаанд 25.7 швецари франк, 3 дугаар ангиллын ачаанд 24.8 швецари франк байна. Тарифын хувьд дамжин өнгөрүүлэх тээвэр өртгөө бүрэн нөхсөн байна.

(төгрөг/ 1 тонн км)

Дугаар	Тээврийн төрөл	2012 он			2013 он			2014 он		
		Тарифт үнэлгээ	Өөрийн өртөг	Зөрүү	Тарифт үнэлгээ	Өөрийн өртөг	Зөрүү	Тарифт үнэлгээ	Өөрийн өртөг	Зөрүү
1	Транзит тээвэр	25.2	22.0	3.3	27.9	23.5	4.4	33.2	28.0	5.3

2.28 Монгол Улсын 2009 оны инфляцийн түвшинтэй харьцуулахад 2012 онд 1.8 дахин, 2013 онд 1.3 дахин, 2014 онд 1.6 дахин нэмэгдсэн байхад зарим нэр төрлийн тарифыг алдагдлыг нөхөж чадахуйц хэмжээнд нэмэгдүүлж чадаагүй байна.

2.29 УБТЗ ХНН Шударга өрсөлдөөн хэрэглэгчийн төлөө газрын 2006 оны 3 дугаар тогтоолоор монополь аж ахуйн нэгжийн жагсаалтад хамрагдсан, тухайн зах зээлд шинээр аж ахуй эрхлэгч нэвтрэн ороход эдийн засгийн болон хууль, эрх зүйн боломж хязгаарлагдмал байгаа ч зарим нэр төрлийн тээврийн тарифын хувьд зах зээлийн өрсөлдөөнийг хангахуйц хэмжээнд тогтоож чадаагүй байна.

Тээвэрлэлтийн зардал тогтмол өссөн байна.

2.30 Аудитад хамрагдсан хугацааны зардал өмнөх оны мөн үеэс 2012 онд 59.8 тэрбум төгрөг буюу 17.3 хувь, 2013 онд 14.8 тэрбум төгрөг буюу 3.7 хувь, 2014 онд 24.3 тэрбум төгрөг 5.8 хувиар тус тус нэмэгдсэн ч төлөвлөсөнөөс хэтрээгүй байна. Зардлын гүйцэтгэлийг хүснэгтээр харуулбал,

№	Үзүүлэлт	Хэмжих нэгж	2011 оны гүйцэтгэл	2012 он			2013 он			2014 он		
				Төлөв	Гүйц	Хувь	Төлөв	Гүйц	Хувь	Төлөв	Гүйц	Хувь
1	Тонн км-т шилжүүлснээр	сая тонн км	12,818.4	14,145.4	13,628.1	96.3	13,820.0	13,470.9	97.5	14,384.3	13,668.2	95.0
2	1 тонн км-ын өөрийн өртөг	төгрөг	27.0	28.6	29.7	103.8	30.4	31.2	102.4	33.8	32.5	96.1
3	Нийт зардал, үүнээс	сая төгрөг	345,472.6	405,178.9	405,304.5	100.0	420,745.6	420,134.8	99.9	486,449.0	444,392.2	91.4
3.1	Цалин	сая төгрөг	82,262.0	102,036.3	108,747.5	106.6	121,694.2	119,581.5	98.3	136,220.0	133,625.3	98.1
3.2	НДШ шимтгэл	сая төгрөг	10,319.3	13,060.6	13,556.6	103.8	15,163.0	15,038.0	99.2	17,099.0	16,841.4	98.5
3.3	Материал	сая төгрөг	20,539.7	24,184.2	24,910.5	103.0	25,150.5	22,386.4	89.0	24,500.0	20,961.4	85.6
3.4	Шатахуун	сая төгрөг	111,058.8	122,801.2	128,470.7	104.6	133,385.4	146,229.6	109.6	160,553.8	140,177.7	87.3
3.5	Эрчим хүч	сая төгрөг	1,525.7	1,720.3	1,682.1	97.8	1,877.8	1,756.0	93.5	2,000.0	1,921.1	96.1
3.6	Бусад	сая төгрөг	119,767.1	141,376.3	127,937.1	90.5	123,474.7	115,143.3	93.3	146,076.2	130,865.3	89.6
3.6.1	Түүний дотор, үндсэн хөрөнгийн элэгдэл	сая төгрөг	12,671.8	20,000.0	17,892.6	89.5	20,500.0	18,724.6	91.3	22,250.0	20,361.5	91.5
3.6.2	Их засварт суутгасан	сая төгрөг	60,000.0	64,400.0	64,400.0	100.0	43,000.0	43,000.0	100.0	50,400.0	50,400.0	100.0
3.6.3	Зүтгүүр түрээс	сая төгрөг	4,609.0	3,000.0	4,474.8	149.2	6,015.9	10,362.8	172.3	9,000.0	9,293.5	103.3
3.6.4	Толгой түрээс	сая төгрөг	8,997.7	3,000.0	1,832.6	61.1	4,950.0	1,357.1	27.4	1,800.0	729.8	40.5
3.6.5	Томилолтын зардал	сая төгрөг	4,085.8	4,438.1	4,398.5	99.1	4,636.7	4,468.9	96.4	4,524.3	4,228.3	93.5
3.6.6	Зээлийн хүүгийн зардал	сая төгрөг	13,929.1	13,115.2	15,553.9	118.6	4,100.0	4,284.8	104.5	3,100.0	3,072.3	99.1

2.31 Зардлын өсөлт нь цалин, нийгмийн даатгалын шимтгэлийн өсөлт, түлшний үнийн өсөлт, зүтгүүрийн түрээсийн зардал нэмэгдсэнтэй холбоотой байна.

2.32 Энэ нь 2013 оны 8 дугаар сарын 1-нээс цалинг 15 хувиар нэмсэн, 2013-2014 онуудад жилийн үр дүнгийн шагналыг 150.0 хувиар тооцон олгосон, ОХУ-аас худалдан авсан дизель түлшний үнэ 2012 оны 1-10 сард 3.9-18.5 хувиар буурсан боловч 2012 оны 11-12 сард 1.2-6.0 хувиар, 2013 онд 1.1-8.7 хувиар тус тус нэмэгдсэн, шинээр зүтгүүрүүд ашиглалтад орсон, мөн ажлын тоо хэмжээ нэмэгдсэний улмаас ачааны нэмэлт зүтгүүр түрээсэлснээс шалтгаалсан байна.

Цалин хөлсийг албан тушаалын түвшинд харилцан адилгүй нэмэгдүүлжээ.

2.33 УБТЗ ХНН-ийн дүрмийн 17-ийн "з"-д "Ерөнхий хороо нь ажилчдад олгох хөдөлмөрийн хөлсний системийг тогтоох ба орон тооны жагсаалт, албан тушаалын цалинг батална", 23 дах заалт Замын даргын үүргийн "б"-д "Замын дарга замын ажилчин ажилтан нарын хөдөлмөрийн хөлсний систем ба орон тооны жагсаалт албан тушаалын цалингийн тодорхойлолтыг боловсруулж Ерөнхий хороонд батлуулахаар оруулна", "ж"-д "нийгэмлэгийн Ерөнхий хорооноос баталсан хөдөлмөрийн хөлс олгох систем ...-ийг нэвтрүүлэх" гэж заасан байна.

2.34 Нийгэмлэгийн удирдлагаас Үйлдвэрчний эвлэлтэй байгуулсан 2014-2015 оны хамтын ажиллагааны гэрээний 2.1-д "Гэрээний хугацаанд ажилтнуудын хөдөлмөрийн хөлсний доод хэмжээг Хөдөлмөр, нийгмийн зөвшилцлийн гурван талт Үндэсний хорооноос тухайн үед тогтоосон хэмжээнээс 20-оос доошгүй хувиар нэмэгдүүлэн олгоно. (Удирдах газар)", 2.9-д "Улаанбаатар төмөр замын хөдөлмөрийн бүтээмжийн өсөлтийн хэмжээтэй уялдуулан төмөр замчдын тарифт ба албан тушаалын цалинг жил бүр 15-аас доошгүй хувиар нэмэгдүүлнэ. (Удирдах газар, салбар, нэгжүүд)" гэж тохиролцжээ.

2.35 Замын даргын 2012 оны 4 дүгээр сарын 9-ний өдрийн А-71 дугаар тушаалаар үндсэн цалинг 10 хувь, 2012 оны 9 дүгээр сарын 24-ний өдрийн А-173 дугаар тушаалаар дахин 10 хувь, 2013 оны 7 дугаар сарын 8-ны өдрийн А-180 дугаар тушаалаар 15 хувиар тус тус нэмэгдүүлсэн байна. Сүүлийн 3 жилийн орон тоо, цалингийн хэмжээг хүснэгтээр харуулбал,

(сая төгрөгөөр)

Үзүүлэлт	2012 он			2013 он			2014 он			
	Гүйцэтгэх		Удирдах	Гүйцэтгэх		Удирдах	Гүйцэтгэх		Удирдах	
	Төлөв	Гүйц	Гүйц	Төлөв	Гүйц	Гүйц	Төлөв	Гүйц	Гүйц	
Тайлангийн эцэст байгаа ажиллагсадын тоо	15,244	15,187	959	15,367	15,012	158	15,106	14,946	158	
Ажиллагсдын орлого	Цалин хөлс	151,264	159,121	13,498	174,897	174,897	2,847	198,222	194,769	3,163
	Шагнал		32,334	3,054		38,069	639		41,332	691
	Үр дүнгийн шагнал		13,408	1,180		7,156	181		14,981	266
	Дундаж цалин		873	1,173		971	1,501		1,086	1,668

2.36 Тайлант хугацаанд ажиллагсадын сарын дундаж цалин 976.7 мянган төгрөг харин удирдах шатны ажилтаны дундаж цалин 1,447.5 мянган төгрөг байсан байна. 2012 онд цалингийн зардал төлөвлөснөөс 7,857.2 сая төгрөгөөр буюу 1.05 хувиар хэтэрсэн ба 2013-2014 онд орон тоо, цалингийн хэтрэлт гараагүй байна.

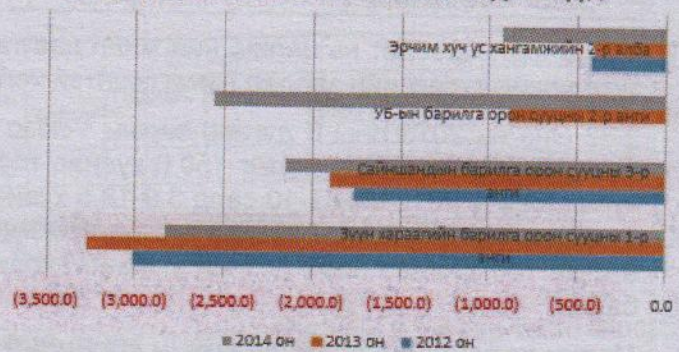
2.37 2012 оны гүйцэтгэлтэй харьцуулахад 2014 онд удирдах ажилтны сарын цалин 495.3 мянган төгрөг буюу 42.2 хувь, гүйцэтгэх ажилтных 212.8 мянган төгрөг буюу 24.4 хувиар нэмэгдсэнээс харахад албан тушаалын түвшинд цалинг харилцан адилгүй нэмэгдүүлсэн харагдаж байна.

Төлөвлөгөөт татаастай нэгжүүдийн алдагдлын хэмжээ буурахгүй байна.

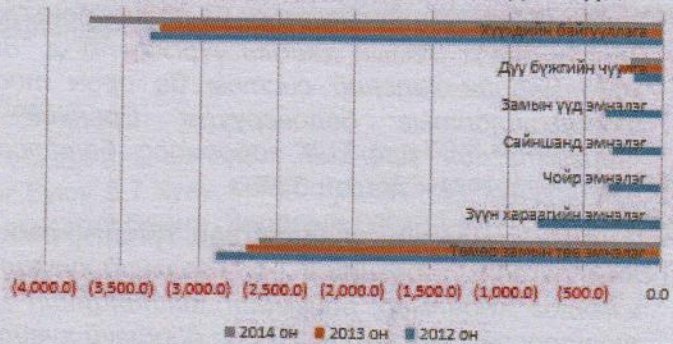
2.38 УБТЗ ХНН-ийн үйл ажиллагааны үр дүнгийн үзүүлэлтэд сөрөг нөлөө үзүүлж буй төлөвлөгөөт татаастай нэгжийн тоо 2012 онд 18 байсан бол 2013-2014 онуудад 15 болж буурсан ч нийт алдагдлын хэмжээ өмнөх онтой харьцуулахад 2013 онд 3.3 хувиар буурч, 2014 онд 9.9 хувиар нэмэгдсэн байна.

2.39 Нийгэмлэгээс нийгмийн хариуцлага болгон эрхэлж буй эрүүлийг хамгаалах болон соёл, боловсролын байгууллагууд, орон сууц, нийгэм хангамжийн салбарын нийт 25 нэгж 2012 онд 13.7, 2013 онд 12.8, 2014 онд 14.4 тэрбум төгрөгийн алдагдалтай ажилласан байна.

Орон сууц нийгэм хангамжийн байгууллагууд



Эрүүлийг хамгаалах, соёлын байгууллагууд



Нийгмийн салбарын алдагдалтай ажиллаж байсан 11 нэгжийг улсын болон орон нутгийн өмчид шилжүүлсэн байна.

2.40 УБТЗ ХНН 2012 онд Ерөнхий хорооны шийдвэрээр 2.1 тэрбум төгрөгийн татаастай 11 объектыг МУ-ын төрийн ба орон нутгийн өмчид шилжүүлсэн байна.

2.41 Цаашид 5.0 тэрбум төгрөгний татаастай Багануурын дулаан дамжуулах төв, 17 цэцэрлэг, ус хангамжийн 5 хэсэг, бохир зайлуулах 10 станц, 12 уурын зуух, нийт 45 аж ахуйн нэгжийг төр болон орон нутгийн өмчид өгөхөөр төлөвлөсөн байна.

2.42 Улс, орон нутгийн төсөвт шилжүүлэх нь алдагдлыг багасгах нэг алхам болж байгаа ч нийгмийн салбарын бүх байгууллагаа шилжүүлэх боломжгүй тул үйл ажиллагааных нь хувьд өөрөө өөрийгөө санхүүжүүлэх зарчмаар аж ахуйн тооцоо, менежментийн хувьчлал хийх боломжийг судалж үзэх шаардлагатай байна.

(сая төгрөгөөр)				
№	Салбар, нэгж	Орлого	Зардал	Татаас
1	Цэцэрлэг	2.0	92.4	(90.4)
2	Дулаан дамжуулах төв	36.4	100.1	(63.7)
3	Цэвэр усны худаг	26.7	37.1	(10.4)
4	Эмнэлэг (Сэлэнгэ)	16.7	788.6	(771.9)
5	Эмнэлэг (Говьсүмбэр)	7.7	337.5	(329.8)
6	Эмнэлэг (Дорноговь)	10.3	316.9	(306.6)
7	Эмнэлэг (Дорноговь)	9.8	350.4	(340.6)
8	Уурын зуух	189.5	207.3	(17.8)
9	Уурын зуух	238.9	164.4	74.5
10	Борих зайлуулах станц	43.5	162.8	(119.3)
11	Цэвэр ус хангамжийн хэсэг	137.8	238.2	(100.4)
Дүн		719.3	2,795.8	(2,076.5)

Ашигтай ажиллаж байгаа охин компаний жишээгээр зарим нэгжийн менежментийг сайжруулах боломж байна.

2.50 1999 оны 3 дугаар сарын 1-ний өдрийн УБТЗ ХНН-ийн Ерөнхий хорооны хурлаар даатгалын компани байгуулах шийдвэр гарсаны дагуу Замын даргын 2002 оны 4 дүгээр сарын 22-ны өдрийн 102 дугаар тушаалаар УБТЗ ХНН-ийн 100 хувийн хөрөнгө оруулалттай Ганзам даатгал ХХК байгуулагдсан. Монгол Улсын Сангийн яам болон УМХГ-аас 2004 онд даатгалын үйл ажиллагаа явуулах зөвшөөрөл олгосноор үйл ажиллагаа нь эхэлсэн. Санхүүгийн зохицуулах хорооноос 2007 оны 8 дугаар сарын 17-ны өдрийн 102 дугаар тогтоолоор олгосон даатгалын үйл ажиллагаа эрхлэх 2/14 дугаартай тусгай зөвшөөрөл хүрээнд ажилладаг.

2.51 2014 оны байдлаар Ганзам даатгал ХХК дараах даатгалын хэлбэрүүдээр даатгалын үйл ажиллагаа эрхэлж байна. Үүнд:

- ✚ Гэнэтийн осол, эмчилгээний зардлын;
- ✚ Хөрөнгийн;
- ✚ Авто тээврийн хэрэгслийн;
- ✚ Ачааны;
- ✚ Авто тээврийн хэрэгслийн жолоочийн хариуцлагын албан журмын хэлбэрийн даатгалуудыг үзүүлдэг.

2.52 2012 оны тайлант үеийн цэвэр ашиг 479.1 сая төгрөг, 2013 онд 590.4 сая төгрөг, 2014 оны тайлант үеийн цэвэр ашиг 650.8 сая төгрөг байсан байна. Ганзам даатгал ХХК нь үйл ажиллагаанхаа үр дүнгээр нийгэмлэгт 2012 онд 366.4 сая, 2013 онд 407.2 сая, 2014 онд 450.0 сая төгрөгийн ногдол ашгийг төлжээ.

2.53 Монгол Улсын Санхүүгийн зохицуулах хорооны 2012 оны 12 дугаар сарын 12-ны өдрийн 355 дугаар тогтоолоор даатгалын компаний дүрмийн сангийн доод хэмжээг 5.0 тэрбум төгрөгөөр шинэчлэн тогтоосны дагуу 2013 оны 3 дугаар сарын 25-ны өдөр хуралдсан Ганзам даатгал ХХК-ий Удирдах зөвлөлийн хурлаас дүрмийн сангаа 750.0 сая төгрөгөөр нэмэгдүүлснээр 2014 оны 12 дугаар сарын 31-ны өдрийн байдлаар 3,544.6 сая төгрөг болсон байна.

Хугацаа хэтэрсэн авлагыг барагдуулах ажил хангалтгүй байна.

2.54 Аудитад хамрагдсан хугацаанд Нийгэмлэгийн санхүүгийн тайлангаарх нийт авлага өмнөх жилүүдэд үүссэн авлагыг барагдуулаагүйгээс шалтгаалж 2014 оны жилийн эцэст 2012 онтой харьцуулахад 2,926.8 сая төгрөгөөр буюу 28.9 хувь, 2013 онтой харьцуулахад 16.6 хувиар нэмэгджээ. Нийт авлагыг насжилтаар нь харуулбал,

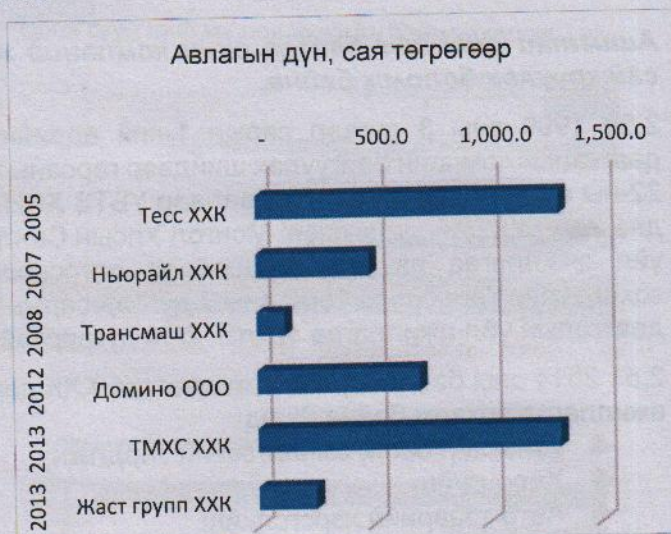
(сая төгрөгөөр)

Авлагын насжилт, сараар	Оны эцсийн байдлаар					
	2012		2013		2014	
	Мөнгөн дүн	Эзлэх хувь	Мөнгөн дүн	Эзлэх хувь	Мөнгөн дүн	Эзлэх хувь
Төлөгдөх хугацаандаа байгаа	7,858.9	77.6	7,606.3	68.0	7,105.5	54.4
1-3 сар	506.0	5.0	1,009.8	9.0	413.0	3.2
3-6 сар	96.9	1.0	87.8	0.8	328.7	2.5
6-12 сар	13.2	0.1	212.9	1.9	1,017.2	7.8
12 сараас дээш	1,647.9	16.3	2,274.5	20.3	4,185.4	32.1
Нийт авлага	10,123.0	100.0	11,191.4	100.0	13,049.8	100.0

2.55 Авлагын эргэцийг тооцож үзэхэд 2012 онд 76.6 удаа буюу 4.7 хоног, 2013 онд 54.7 удаа буюу 6.6 хоног, 2014 онд 48.7 удаа буюу 7.4 хоног байгаа нь авлага цуглуулах явц хэвийн байгаа ч 2012 оноос удааширсныг илтгэж байна.

2.56 Нийт авлагаас “Эксит транс” ХХК-ий 38.6 сая төгрөгийн авлагыг шүүхээр шийдвэрлүүлэхээр шилжүүлжээ.

2.57 Авлагын 45.6 хувийг 2002-2010 онуудад үүссэн хугацаа хэтэрсэн авлага эзэлж байгаагаас 94.1 хувийг эзэлж буй 4,207.1 сая төгрөгийн авлага нь 6 аж ахуйн нэгжийнх байна. Иймд эдгээр 6 компаний авлагыг богино хугацаанд барагдуулах шаардлагатай байна.



Хугацаа хэтэрсэн өглөгийг барагдуулах шаардлагатай байна.

2.58 2014 оны жилийн эцсийн байдлаар УБТЗ ХНН-ийн нийт өр төлбөрийн 70.9 хувийг богино хугацаат өр төлбөр, 29.1 хувийг урт хугацаат зээлийн өр эзэлж байна. Аудитад хамрагдсан хугацаанд нийт өр төлбөрийн хэмжээ 2012 онд 202.3 тэрбум төгрөг буюу 51.2 хувиар, 2013 онд 12.0 тэрбум төгрөг буюу 6.2 хувиар буурсан нь 2 улсын Засгийн газраас хувь нийлүүлсэн хөрөнгийг нэмэгдүүлсний дагуу ОХУ-ын талаас оруулсан хөрөнгөөр зүтгүүр авахаар “ВТБ” банкнаас авсан зээлийн өрийг төлсөн, харин 2014 онд 9.3 тэрбум төгрөг буюу 5.2 хувиар нэмэгдсэн нь нийгэмлэгийн дансны өглөгийн өсөлтөөс шалтгаалсан байна. Хүснэгтээр харуулбал,

(сая төгрөгөөр)

Нэр, төрөл	Жилийн эцсийн байдлаар							
	2011 он		2012 он		2013 он		2014 он	
	Мөнгөн дүн	Эзлэх хувь	Мөнгөн дүн	Эзлэх хувь	Мөнгөн дүн	Эзлэх хувь	Мөнгөн дүн	Эзлэх хувь
Богино хугацаат өр төлбөр								
Дансны өглөг	34,042.6	43.7	26,898.2	25.5	25,966.3	22.9	41,507.6	30.9
Цалингын өглөг	3,878.4	5.0	11,386.4	10.8	9,065.6	8.0	16,910.4	12.6
Татварын өр					965.3	0.8	1,743.6	1.3
ХХОАТ-ын өглөг	54.5	0.1	466.8	0.4	-	-	-	-
Бусад татварын өглөг	0.5	0.0	2.0	0.0	-	-	-	-
ЭМНД-ийн шимтгэлийн өглөг	406.2	0.5	2,706.8	2.6	2,994.4	2.6	4,626.9	3.4
Ногдол ашгийн өглөг	250.0	0.3	1,050.0	1.0	1,050.0	0.9	-	-
Банкны богино хугацаат зээл	-	-	51,727.4	49.0	55,060.6	48.5	47,278.5	35.2
Хүүний өглөг					6,897.3	6.1	7,748.4	5.8
Бусад өглөг	31,822.7	40.8	6,705.1	6.3	-	-	-	-
Бусад богино хугацаат өр, төлбөр					1,804.6	1.6	5,130.0	3.8
Урьдчилж орсон орлого	7,530.9	9.7	4,682.5	4.4	9,790.7	8.6	8,964.2	6.7
Нөөц төлбөр							214.9	0.2
Богино хугацаат өр төлбөрийн дүн	77,985.9	19.8	105,625.2	55.0	113,594.9	63.1	134,124.5	70.9
Урт хугацаат өр, төлбөр								
Урт хугацаат зээл	305,428.1		86,270.0		66,331.0		55,090.2	
Бусад урт хугацаа өглөг	10,734.5		-		-		-	
Урт хугацаат өр төлбөрийн дүн	316,162.6	80.2	86,270.0	45.0	66,331.0	36.9	55,090.2	29.1
Өр төлбөрийн нийт дүн	394,148.5	100.0	191,895.2	100.0	179,925.9	100.0	189,214.7	100.0

2.59 2014 оны 12 дугаар сарын 31-ний байдлаар нийт өр төлбөрийн 53.4 хувийг урт болон богино хугацаат зээл эзэлж байна.

Монгол Улсын Засгийн газраас дамжуулан зээлдүүлсэн зээлийн төлбөрийг хугацаанд нь барагдуулаагүй байна.

2.60 2000 оны 10 дугаар сарын 25-нд Монгол Улсын Засгийн газрын баталгаагаар УБТЗ-ын ХЭГ, Олон улсын хамтын ажиллагааны Японы банкнаас төмөр замын тээврийг сэргээн сайжруулахад зориулж хөнгөлттэй зээлийг төсөвт эргэн төлөх нөхцөлтэйгөөр дамжуулан зээлдэх MONP1 LSB-0103, MONP2 LSB-0104 дугаар зээлийн гэрээнүүдийг байгуулсан. Зээлийн зориулалт нь төмөр замын тээх, нэвтрэн өнгөрүүлэх чадварыг дээшлүүлэх үүднээс зүтгүүр, хөдлөх бүрэлдэхүүн, зам төмөр, холбоо мэдээллийн хэрэгсэл, засварын тоног төхөөрөмжийг нэвтрүүлэх, зөвлөх үйлчилгээ авахад чиглэгдсэн байна. Зээлийн эргэн төлөлттэй холбоотой мэдээллийг хүснэгтээр харуулбал,

(сая иенээр)

Төлбөр төлөх хугацаа	Зээлийн хуваарийн дагуу эргэн төлөх		Төлсөн зээлийн дүн		Хугацаандаа төлөгдөөгүй			Төлбөр төлөх хугацаа	Зээлийн хуваарийн дагуу эргэн төлөх		Төлсөн зээлийн дүн		Хугацаандаа төлөгдөөгүй																
	Үндсэн зээл	Хүүгийн төлбөр	Үндсэн зээл	Хүүгийн төлбөр	Үндсэн зээл	Хүү	Нийт		Үндсэн зээл	Хүүгийн төлбөр	Үндсэн зээл	Хүүгийн төлбөр	Үндсэн зээл	Хүү	Нийт														
MONP1 зээлийн гэрээний дагуу															MONP2 зээлийн гэрээний дагуу														
2000.11.15		20.0		102.1		(82.1)	(82.1)					118.3	0.0	(118.3)	(118.3)														
2001.11.15		39.7		39.4		0.3	0.3	2001.08.15		64.7		128.6	(64.7)	(63.9)	(128.6)														
2002.11.15		39.7		39.7		0.0	0.0	2002.08.15		128.4		128.4	(128.4)	(0.0)	(128.4)														
2003.11.15	80.7	39.7	80.7	39.7	0.0	0.0	0.0	2003.08.15		127.3		128.4	(127.3)	(1.1)	(128.4)														
2004.11.15	161.3	38.3	161.3	38.2	(0.0)	0.1	0.1	2004.08.15		128.7		128.5	(128.7)	0.3	(128.5)														
2005.11.15	161.3	36.3	161.6	36.4	(0.3)	(0.1)	(0.4)	2005.08.15	223.7	126.8	223.4	126.6	96.9	0.2	97.1														
2006.11.15	161.3	34.4	161.0		0.3	34.4	34.7	2006.08.15	223.7	120.6	224.0	5.0	103.1	115.6	218.7														
2007.11.15	161.3	32.4			161.3	32.4	193.7	2007.08.15	612.4	112.0			500.4	112.0	612.4														
2008.11.15	161.3	30.6	76.3		85.0	30.6	115.5	2008.08.15	223.7	97.4	53.7		126.2	97.4	223.7														
2009.11.15	161.3	28.5			161.3	28.5	189.8	2009.08.15	223.7	90.9			132.8	90.9	223.7														
2010.11.15	161.3	26.6		7.6	161.3	19.0	180.3	2010.08.15	223.7	84.6	426.6	69.8	139.0	14.9	153.9														
2011.11.15	161.3	24.7	161.4	24.7	(0.1)	(0.0)	(0.1)	2011.08.15	223.7	78.4	223.8	78.4	145.3	(0.0)	145.3														
2012.11.15	161.3	22.8	161.0	22.8	0.3	0.0	0.3	2012.08.15	223.7	72.3	223.3	72.2	151.4	0.1	151.5														
2013.11.15	161.3	20.8		20.8	161.3	0.0	161.3	2013.08.15	223.7	65.9		29.7	157.8	36.1	194.0														
2014.11.15	161.3	18.9	30.1		131.2	18.9	150.0	2014.08.15	223.7	56.4	30.1		167.2	56.4	223.7														
ДҮН	1,855.0	453.3	993.4	371.3	861.6	82.0	943.5	ДҮН	2,625.5	1,354.5	1,404.9	1,014.0	1,271.0	340.5	1,611.5														

2.61 Зээлийн эргэн төлөлтийг 2005 оноос эхлэн хугацаанд нь төлөөгүй бөгөөд 2014 оны зээлийн эргэн төлөлтийн хуваарийн дагуу тооцоолсноор үндсэн төлбөрөөс 2,082.1 сая иен,

хүүгийн төлбөрөөс 422.5 сая иен, нийт 2,504.6 сая иений зээлийн хугацаа хэтэрсэн үлдэгдэлтэй байна.

2.62 Аудитад хамрагдсан хугацаанд дээрх зээлийн өрөөс нийгэмлэг Сангийн ямаар дамжуулан 2014 оны 11 дүгээр сарын 28-ны өдөр "Дулааны 4 дүгээр цахилгаан станц" ТӨХК-ий нүүрсний тээвэрт төлөх өрөөс 152.9 сая төгрөгийг, 2014 оны 12 дугаар сарын 31-нд 800.0 сая төгрөгийг хоорондын тооцоогоор барагдуулсан байна.

2.63 УБТЗ ХНН-ийн Ерөнхий хорооны хурлаар дээрх зээлтэй холбоотой асуудлыг Шалган байцаах комиссын 2012, 2013 онуудын үйлдвэрлэл, санхүү-аж ахуйн үйл ажиллагаанд хийсэн шалгалтын тайлангийн дүнгийн хүрээнд авч хэлэлцсэн боловч тодорхой шийдэл гаргаагүй.

2.64 Дамжуулан зээлдүүлэх гэрээний 3.5-д "зээлдэгч нь үндсэн өр, хүүгийн төлбөр хийх хугацааг хожимдуулсан тохиолдолд гүйцэтгээгүй үүргийн үнийн дүнгээс жилийн 8.0 хувиар тооцон алдангийг үл маргах журмаар тооцно" гэж заасныг үндэслэн зээлийн эргэн төлөлтийн хуваарийн дагуу тооцоход 2014 оныг дуусталх хугацаанд 974.7 сая иен буюу Монгол банкны хаалтын ханшаар тооцоход 15.4 тэрбум төгрөгийн алданги төлөхөөр тооцоо гарч байна. Хүснэгтээр харуулбал,

(сая иенээр)

MONP1 зээлийн гэрээний дагуу			MONP2 зээлийн гэрээний дагуу		
Зээлийн төлбөр хийх хугацаа	Хугацаа хэтэрсэн зээлийн дүн	Тооцсон алданги	Зээлийн төлбөр хийх хугацаа	Хугацаа хэтэрсэн зээлийн дүн	Тооцсон алданги
2007.11.15	146.2	11.7	2007.08.15	295.9	23.7
2008.11.15	261.7	20.9	2008.08.15	519.5	41.6
2009.11.15	451.6	36.1	2009.08.15	743.2	59.5
2010.11.15	631.9	50.6	2010.08.15	897.1	71.8
2011.11.15	631.9	50.6	2011.08.15	1,042.4	83.4
2012.11.15	632.2	50.6	2012.08.15	1,193.9	95.5
2013.11.15	793.5	63.5	2013.08.15	1,387.8	111.0
2014.11.15	943.5	75.5	2014.08.15	1,611.5	128.9
MONP1 гэрээний алдангийн дүн		359.4	MONP2 гэрээний алдангийн дүн		615.3

2.65 Монгол Улсын Засгийн газрын баталгаагаар Японы улсын Олон улсын хамтын ажиллагааны банкнаас төмөр замын тээврийг сэргээн сайжруулахад зориулж төсөвт эргэн төлөх нөхцөлтэйгөөр, хөнгөлттэй нөхцлөөр авсан MONP1, MONP2 зээл нь тухайн үедээ төмөр замын тээх, нэвтрэн өнгөрүүлэх чадварыг дээшлүүлэх, хөдлөх бүрэлдэхүүн, зам төмөр, холбоо мэдээллийн хэрэгсэл, засварын тоног төхөөрөмжийг сайжруулахад үнэтэй хувь нэмрээ оруулсан тул Монгол Улсын өмнө хүлээсэн үүргээ биелүүлэх, эсвэл дээрх зээлийн хөрөнгийн дүнгээр Монгол Улсаас оруулсан хувь нийлүүлсэн хөрөнгийг нэмэгдүүлэх гэх зэргээр тодорхой шийдвэр гаргах шаардлагатай байна.

Нийт зүтгүүрийн 37.7 хувийнх нь ашиглалтын хугацаа дууссан байна.

2.66 Нийгэмлэгийн санхүүгийн тайлангаар бүртгэлтэй үндсэн хөрөнгийн 763.9 тэрбум төгрөгийн хөрөнгийн 54.7 хувийг тээврийн хэрэгсэл, 27.8 хувийг байгууламж, 8.7 хувийг машин, тоног төхөөрөмж эзэлж байна. Хөрөнгийг харъяалах салбараар ангилбал,

(сая төгрөгөөр)

Үндсэн хөрөнгийн нэр, төрөл	Үндсэн үйлдвэрлэл	Туслах үйлдвэрлэл	Үйлчилгээний аж ахуй	Бусад	ДҮН
Барилга	14,902.3	2,389.5	9,562.7	3.3	26,857.8
Орон сууцны барилга	583.3	75.6	20,013.4		20,672.2
Байгууламж	196,232.5	4,317.8	12,099.2		212,649.4
Машин тоног төхөөрөмж	31,510.1	11,775.0	23,206.5	70.4	66,562.0
Компьютер	5,035.2	349.5	1,910.4	12.6	7,307.7
Хэмжих, шалгах, багаж төхөөрөмж	2,737.0	272.5	1,128.1		4,137.6
Тээврийн хэрэгслэл	394,030.3	2,154.4	21,898.2		418,082.9
Бусад	275.3		55.3	14.4	345.1
Аж ахуйн эд хогшил	4,325.0	234.5	2,670.5	51.7	7,281.7
Нийт хөрөнгийн дүн	649,631.0	21,568.8	92,544.3	152.3	763,896.4
Эзлэх хувь	85.0	2.8	12.1	0.0	100.0

2.68 Засгийн газрын 2005 оны 233 дугаар тогтоолын 2 дугаар хавсралтаар батлагдсан үндсэн хөрөнгийн элэгдэл тооцох журмын дагуу³ элэгдэл тооцох хугацааг 15 жил, жилд тооцох элэгдлийн хэмжээг 6.6 хувь байхаар тогтоосон байна.

2.69 Бүртгэлээр нийгэмлэгт ашиглагдаж байгаа нийт 138 зүтгүүрийн 52 ширхэг буюу 37.7 хувь нь ашиглалтын хугацаа дууссан бөгөөд 2015 оны байдлаар хугацаа дууссан 15 зүтгүүр ашиглагдаж байгаа нь техникийн аюулгүй байдлыг зөрчиж байна.

Серийн дугаар	Нийт тоо ширхэг	УБТЗ ХНН-т ашиглагдаж байгаа илчит тэрэг			
		Ашиглалтын хугацаа дууссан	Ашиглалтын хугацаа дуусаагүй	Ашиглалтад байгаа	Актлах шаардлагатай
2М62М	18	17	1	7	7
2М62ММ	20	3	17	6	10
М62УМ	14	6	8	8	
ТЭМ2	25	24	1	23	1
ТЭМ18	1		1	1	
ТЭМ18ДМ	11		11	11	
2ТЭ116	2		2	1	
2ТЭ116УМ	31		31	30	
2ТЭ116УД	4		4	4	
ДАШ	2	2	0	1	
Загал	10		10	9	
Нийт	138	52	86	101	18

Худалдан авах ажиллагаанд ТБОНӨХБАҮХАТХ-ийн холбогдох заалтыг мөрдөөгүй байна.

2.70 УБТЗ ХНН-ийн Ерөнхий хорооны 2006 оны 7 дугаар сарын 3-ны өдрийн хуралдаанаар батлагдсан УБТЗ-ын Хангамжийн албаны дүрмийн дагуу алба нь нийгэмлэгийн салбар нэгжүүдийг гадаад, дотоод зах зээлээс гэрээ хийх замаар тоног төхөөрөмж, сэлбэг хэрэгсэл, түлш, шатах тослох материал бэлтгэн нийлүүлэх, ажилчдыг хөдөлмөр хамгааллын хувцас болон дүрэмт хувцсаар хангах, гадаад дотоод худалдааны худалдан авах ажиллагааг эрхлэн явуулах чиг үүргийг гүйцэтгэдэг.

2.71 Хангамжийн алба нь үйл ажиллагаандаа Монгол-Оросын хувь нийлүүлсэн УБТЗ нийгэмлэгийн Хэлэлцээр, дүрэм, Монгол Улсын холбогдох хууль тогтоомжийг удирдлага болгон ажиллахаар заасан боловч шалгалтад хамрагдсан хугацаанд худалдан авах ажиллагааг Монгол Улсын ТБОНӨХБАҮХАТХ болон Засгийн газрын 2013 оны 68 дугаар тогтоолоор батлагдсан Төрийн болон орон нутгийн өмчийн хөрөнгөөр бараа, ажил, үйлчилгээ

³ "Бүх төрлийн зуух, турбин, 35 кВ хүртэл хүчдэлтэй ЦДАШ болон кабель шугам, дэд өртөө, 5-аас доош шоо метр багтаамжтай экскаватор, илчит тэрэг, цахилгаан зүтгүүр"-ийн элэгдэл тооцох хугацаа 15 жил

худалдан авах ажиллагаанд мөрдөх журмыг сонгоход баримтлах босго үнийн заалтыг мөрдлөг болгон зохион байгуулаагүй байна.

2.72 2012-2014 онуудад худалдан авалт хийхдээ гүйцэтгэгчийг сонгосон байдлыг хүснэгтээр харуулбал,

№	Худалдан авалтын аргачлал	Валют	2012 он			2013 он			2014 он		
			Гэрээний тоо	Мөнгөн дүн 2012.12.31-ний өдрийн Монгол банкны ханшаар, сая төгрөгөөр	Эзлэх хувь	Гэрээний тоо	Мөнгөн дүн 2013.12.31-ний өдрийн Монгол банкны ханшаар, сая төгрөгөөр	Эзлэх хувь	Гэрээний тоо	Мөнгөн дүн 2014.12.31-ний өдрийн Монгол банкны ханшаар, сая төгрөгөөр	Эзлэх хувь
1	Нээлттэй тендер	сая төгрөг	7	772.4	1.4	5.0	552.0	1.0	3.0	458.9	1.3
2	Харьцуулалт болон шууд аргаар		142	55,839.4	98.6	89.0	55,620.0	99.0	67.0	35,642.2	98.7
	Нийт дүн		149	56,611.8	100.0	94.0	56,172.0	100.0	70.0	36,101.1	100.0

2.73 Нийт байгуулсан гэрээний 1.0-1.4 хувийг нээлттэй тендер шалгаруулалтаар, үлдэх хэсгийг Үнийн комиссоос зохион байгуулсан үнийн харьцуулалт болон шууд гэрээний аргаар байгуулжээ.

Хөрөнгө оруулалтыг дагаж өндөр үнэтэй сервис үйлчилгээ оруулж ирсэн байна.

2.74 УБТЗ ХНН-ийн Ерөнхий хорооны 2012 оны 6 дугаар хуралдаанаар “ТМХС” ХХК-тай гэрээ байгуулахаар шийдвэрлэсний дагуу сервис үйлчилгээний АҮГ/12/089 дугаар гэрээг 3 жилийн хугацаатай байгуулан засвар үйлчилгээг хийлгэж эхэлсэн байна. Гэрээнд зааснаар 2013 онд 9,437.4 сая төгрөг, 2014 онд 14,625.7 сая төгрөгийн үйлчилгээ авахаар тохиролцжээ.

2.75 Гэрээний дагуу 2013-2014 оны үйлчилгээний төлбөрт 8.9 тэрбум төгрөг төлсөн бөгөөд 2013, 2014 оны жилийн эцсээр хоорондын тооцоог эцэслэн тохирч чадаагүй, нийгэмлэгийн өөрсдийн тооцоолсноор 6,018.9 сая, “ТМХС” ХХК-ий тооцоолсноор 13,328.6 сая төгрөгийн өртэй байна.

2.76 Зүтгүүрийн аж ахуйн албаны 2014 оны жилийн эцсийн тооллогоор дараах тооцооллын зөрүү гарсан байна. Үүнд:

1. 2014 оны АҮГ/14/008 дугаар гэрээний үнийн дүнд (тарифт үнэлгээнд шингэсэн) 9,521.9 сая төгрөгийн 2ТЭ116УМ илчит тэргэнд суурилуулах сэлбэг материал багтсан бөгөөд жилийн эцэст хоёр талаас сэлбэг материал зарцуулсан анхан шатны баримтуудыг тулгаж үзэхэд 4,797.1 сая төгрөгийн сэлбэг тавьсан буюу 4,724.8 сая төгрөгийн сэлбэгийг “ТМХС” ХХК дутуу тавьсан болох нь тогтоогдсон. Энэ дүнг “ТМХС” ХХК-д төлөх ёстой өглөгөөс хасч тооцсон.
2. “ТМХС” ХХК нь тус нийгэмлэгээс 2013 онд 358.6 сая, 2014 онд 1,272.1 сая төгрөгийн алданги нэхэмжилсэн. Гэрээний дагуу талууд сар бүр тооцоо нийлсэн акт үйлдэн баталгаажуулах, үүний үндсэн дээр төлбөр төлөх ёстой байтал УБТЗ ХНН-ийн сар бүрийн эцэст үйлдсэн актад “ТМХС” ХХК-ийн зүгээс нэг ч удаа гарын үсэг зурж ирүүлээгүй байна. Ийм учраас УБТЗ ХНН-ийн зүгээс төлбөр хугацаандаа төлөөгүйгээс үүссэн алдангийг хүлээн зөвшөөрөөгүй байна. УБТЗ ХНН-ийн тооцоогоор гэрээний дагуу 45,432.5 сая төгрөгийн алданги гарсан байна.
3. Гэрээнд үнийн дүнд нь НӨАТ нэмж төлөхөөр ороогүй бөгөөд “ТМХС” ХХК нь НӨАТ төлөгч байгууллага тул өөрсдөө харууцах ёстой учир УБТЗ ХНН нь 2013 он болон 2014 оны эхний 2 сарын тооцоонд НӨАТ-ыг хүлээн зөвшөөрөөгүй байна.

2.77 УБТЗ ХНН нь өөрийн мэдлийн засвар үйлчилгээний төвтэй тул цаашид үнэ, өртөг өндөртэй гэрээ байгуулж санхүүгийн эрсдэл гаргахгүй байхад анхаарч ажиллах хэрэгтэй байна.

УБТЗ ХНН-ээс зардал бууруулах арга хэмжээ авч хэрэгжүүлсэн нь нийгэмлэгийн үйл ажиллагаанд зарим талаараа эерэг нөлөө үзүүлэхээр байна.

2.78 Тайлант хугацаанд үйлдвэрлэл-санхүүгийн үйл ажиллагааны төлөвлөгөөнд зардал бууруулахаар тусгагдсан арга хэмжээний хэрэгжилтийг графикаар харуулбал,



2.79 Зардал бууруулах төлөвлөгөө нь 2012 онд 95.1 хувь, 2013 онд 101.2 хувь, 2014 онд 184.3 хувийн хэрэгжилттэй байна.

- 2012 онд нийт 4 арга хэмжээ хэрэгжүүлэхээр төлөвлөснөөс 1 арга хэмжээг хэрэгжүүлж тээвэрлэлтийн тоо хэмжээ буурсан үед хөдлөх бүрэлдэхүүнийг нөөцөд авч 4.5 тэрбум төгрөгийн зардлыг хэмнэсэн.
- 2013 онд Ерөнхий хорооны 3 дугаар эчнээ хурлаар үйлдвэрлэл-санхүүгийн төлөвлөгөөний бүрэлдэхүүнд баталсан зардал хэмнэх 27 арга хэмжээний хүрээнд 8.5 тэрбум төгрөгийн зардал бууруулахаар төлөвлөснөөс гүйцэтгэлээр 8.6 тэрбум төгрөгийн зардал хэмнэсэн байна. Тухайлбал, *Тээвэрлэлтийн тоо хэмжээ буурсан үед хөдлөх бүрэлдэхүүнийг нөөцөд авснаар – 1.9 тэрбум, ажлын тоо хэмжээ буурснаар ажилчдад цалингүй чөлөө олгож – 3.2 тэрбум, замын хэсгүүдэд ус түгээдэг галт тэрэгний тоог цөөрүүлж – 724.1 сая, зүтгүүрийн халуун зогсолтыг 10 хувиар бууруулж – 161.0 сая төгрөг тус тус бууруулсан байна.*
- 2014 онд Ерөнхий хорооны 2 дугаар хурлаар хэлэлцэн баталсан 24 арга хэмжээнээс 8.9 тэрбум төгрөгийн хэмнэлт гаргахаар төлөвлөснөөс 16.4 тэрбум төгрөгийн зардал хэмнэсэн байна. Тухайлбал, *Тээвэрлэлтийн тоо хэмжээ буурч хөдлөх бүрэлдэхүүнийг нөөцөд авснаар - 6.4 тэрбум, ажлын тоо хэмжээ буурахад ажилчдад цалингүй чөлөө олгож – 1.6 тэрбум, вагон эргэлтийг түргэсгэж -1.7 тэрбум, түлшний хувийн зарцуулалтыг 2.5 хувиар бууруулж – 3.5 тэрбум төгрөг тус тус хэмнэсэн.*

2.80 2012-2014 онуудад зардал бууруулах, орлого нэмэгдүүлэх арга хэмжээ авч хэрэгжүүлсэн нь нөөц бололцоог илрүүлсэн алхам болсон бөгөөд цаашид дээрх арга хэмжээг үргэлжлүүлэн хэрэгжүүлэх нь зүйтэй байна.

Хувь нийлүүлэгчдэд ногдол ашгийг хугацааны алдагдалтай шилжүүлсэн байна.

2.81 УБТЗ ХНН үйл ажиллагаагаа явуулж эхэлснээс хойш нийт 91.8 тэрбум орчим төгрөгийн цэвэр ашигтай ажиллаж, 1952 оноос эхлэн хувь нийлүүлэгчдэд ашгийн хуваарилалт хийж, нийтдээ Монгол Улсад 10.9 тэрбум, ОХУ-д 10.9 тэрбум төгрөгийн ногдол ашиг хуваарилсан байна.

2.82 Цэвэр ашгийг хэрхэн хуваарилах тухай асуудлыг УБТЗ ХНН-ийн Ерөнхий хорооны хурлаар хэлэлцүүлж, Хувь нийлүүлэгчдийн хурлаар баталдаг. 2012, 2013 онуудын ашгийн хуваарилалтыг хүснэгтээр харуулбал,

(сая төгрөгөөр)

Үзүүлэлт	2012 он		2013 он	
	Мөнгөн дүн	Эзлэх хувь	Мөнгөн дүн	Эзлэх хувь
Иит цэвэр ашиг	35,954.5	100.0	36,363.3	100.0
Хуваарилсан ногдол ашиг	1,050.0	2.9	4,000.0	11.0
- ОХУ	525.0	1.5	2,000.0	5.5
- Монгол Улс	525.0	1.5	2,000.0	5.5
Замын даргын санд	1,050.0	2.9	1,050.0	2.9
Алдагдал нөхөхөд	33,854.5	94.2	31,313.3	86.1

2.83 2015 он гарсаар хувь нийлүүлэгчдийн хурал хуралдаагүй учраас аудит хийгдэх хугацаанд 2014 оны ашгийн хуваарилалтын талаар шийдвэр гараагүй байв. УБТЗ ХНН-ийн 2014 оны үйл ажиллагааны цэвэр ашиг 11,655.6 сая төгрөг байна.

2.84 2012-2013 оны ногдол ашгийг шилжүүлсэн байдлыг харуулбал,

Талууд	Ногдол ашиг 2012 он		Ногдол ашиг 2013 он	
	Хувь нийлүүлэгчдийн хурал	Ногдол ашгийг шилжүүлсэн огноо	Хувь нийлүүлэгчдийн хурал	Ногдол ашгийг шилжүүлсэн огноо
ОХУ	2013 оны 11 дүгээр сарын 28	2014 оны 2 дугаар сарын 12 (шийдвэр гарснаас хойш 2.5 сарын дараа)	2014 оны 7 дугаар сарын 7	2014 оны 9 дүгээр сарын 29 (2.5 сар)
Монгол				2014 оны 8 дугаар сарын 18 (1 сар)

2.85 Хувь нийлүүлэгчдийн хурлаас зардал, ашиг, ногдол ашиг хуваарилах төлөвлөгөөг батладаг боловч хувь нийлүүлэгчдэд ногдол ашиг шилжүүлэх нөхцлийг тодорхойлоогүйгээс ногдол ашгийг санхүүгийн нөөцийн байдлаас хамаарч хугацаа алдан шилжүүлж байна.

Шалган байцаах комиссын зөвлөмжийн хэрэгжилт 80 хувьтай байна.

2.86 УБТЗ ХНН-ийн дүрмийн 8-д “Нийгэмлэгийн ажил хэргийг шалган байцааж байх зорилгоор Шалган байцаах комиссыг байгуулна.” гэж зааснаар Шалган байцаах комисс нь хувь нийлүүлэгчдийн хурлаас 2 талаас тэнцүү тооны нийт 4 хүний бүрэлдэхүүнтэй 3 жилийн хугацаатайгаар сонгогдох бөгөөд дотроосоо комиссын дарга, орлогчийг жил тутам ээлжлүүлэн сонгоно. Шалган байцаах комисс нь шийдвэрээ олонхийн саналаар батлах бөгөөд санал тэнцвэл даргын шийдвэрээр шийдвэр гаргадаг байна. Түүний үүрэгт жилийн тайлан баланс, ашиг хувиарлалт, өнгөрсөн оны алдагдлыг нөхөн төлөх журам зэргийг хэлэлцэх ба энэ талаар дүгнэлт хийх үйл ажиллагаа багтдаг байна.

2.87 2012-2013 оны Шалган байцаах комиссын бүрэлдэхүүнд:

- Монголын талаас Б.Жаргал – Монгол Улсын Зам тээврийн яамны Тээврийн хяналт, бүртгэлийн газрын даргын үүрэг гүйцэтгэгч, З.Цэрэнчимэг - Монгол Улсын Зам тээврийн яамны Санхүү, хөрөнгө оруулалтын хэлтсийн дарга
- Оросын талаас ОТЗ НХН-ийн “Желдорконтроль” төвийн хэлтсийн дарга Р.И.Алимова, ОТЗ НХН-ийн Санхүүгийн нэгтгэлийн газарт хэлтсийн дарга Е.М.Филатова нар орж ажилласан байна.

2.88 УБТЗ ХНН-т Шалган байцаах комиссын үйл ажиллагааг зохицуулсан мөрдөгдөж буй журам, заавар алга байна.

2.89 Шалган байцаах комиссоос УБТЗ ХНН-ийн 2012 оны үйлдвэрлэл, санхүү-аж ахуйн үйл ажиллагаанд 2013 оны 6 дугаар сарын 14-24-ний өдрүүдэд, 2013 оныхд 2014 оны 5 дугаар

сарын 12-18-ны өдрүүдэд шалгалт хийж, 2012 оны үйл ажиллагаанд 13 зөвлөмж, 2013 оны үйл ажиллагаанд 17 зөвлөмж өгсөн байна.

2.90 УБТЗ ХНН-ийн удирдлагаас жил бүр илэрсэн зөрчлийг Ерөнхий хороонд танилцуулж, дүгнэлтийн мөрөөр авах арга хэмжээний төлөвлөгөөг батлуулан ажилласан боловч он дараалан өгсөн зарим зөвлөмжийг хугацаанд нь хэрэгжүүлэх ажлыг зохион байгуулж чадаагүй байна. Үүнд:

- Монгол Улсын хууль, тогтоомжийн дагуу тусгай зөвшөөрөл шаардлагатай, төмөр замын салбарт үйл ажиллагаа явуулах лиценз, тусгай зөвшөөрлийг авах зөвлөмжийг 2012 онд өгсөн, дахин 2013 онд 2014 оны 8 дугаар сарын 1-ний дотор авах хугацаа зааж зөвлөмж өгсөн боловч Төмөр замын суурь бүтэц, хөдлөх бүрэлдэхүүн үйлдвэрлэх, угсрах, засварлах тусгай зөвшөөрлийг 2014 оны 10 дугаар сарын 10-нд авсан.
- Төсөв, гол чухал үзүүлэлтүүдийг бүрдүүлэх, төсвийн гүйцэтгэлд хяналт тавих арга зүйг боловсруулах зөвлөмжийг 2012 онд, мөн 2013 онд 2014 оны 9 дүгээр сарын 14-ны дотор боловсруулж, мөрдөхөөр хугацаа заасан боловч хугацаа хоцроож 2014 оны 12 дугаар сарын 31-ний өдрийн Замын даргын А-313 тушаалаар батлуулан мөрдөж эхэлсэн.
- Түүнчлэн тарифыг нэмэгдүүлэх, үндсэн хөрөнгийг дахин үнэлэх, эдэлбэр газрыг кадастрын бүртгэл болон улсын бүртгэлд бүртгүүлэх зөвлөмжийг он дараалан өгсөөр байсан ч хэрэгжилт нь удаашралтай байна.

2.91 Шалган байцаах комиссоос 2011 оноос хойшхи өгсөн зөвлөмжийн хэрэгжилтийг хүснэгтээр харуулбал,

Хүснэгтээс харахад нийт өгөгдсөн зөвлөмжийн хувь нь хэрэгжээгүй байна.	Шалгалтад хамрагдсан он	Шалгалтад хийсэн хугацаа	Нийт өгсөн зөвлөмжийн тоо	Үүнээс		
				Хэрэгжсэн	Хэрэгжих шатандаа	Хэрэгжээгүй
2.92 Хүснэгтээс харахад нийт өгөгдсөн зөвлөмжийн 20.0 хувь нь хэрэгжээгүй байна.	2011 он		10	1	7	2
	2012 он	2013.06.14-2013.06.24	13	2	8	3
2.93 Мөн 2014 оны үйлдвэрлэл, санхүү-аж ахуйн үйл ажиллагаанд хийх шалгалтын бүрэлдэхүүнийг	2013 он	2014.05.12-2014.05.18	17	4	10	3
	2014 он	хийгдээгүй				
		Дүн	40	7	25	8

Монголын тал хувь нийлүүлэгч солигдож, орны хүн томилогдоогүйн улмаас хугацаа алдан одоог хүртэл шалгалт хийгдээгүй байна.

2.94 Цаашид төлөвлөгөөнд заагдсан хугацаанд зөвлөмжийн биелэлтийг хангуулах ажлыг эрчимжүүлэх шаардлагатай байна.

Дотоод аудитын үйл ажиллагааг бэхжүүлэн, дотоод хяналт, аудитын алба болгон өргөжүүлэх шаардлагатай байна.

2.95 2012 онд УБТЗ ХНН-ийн Санхүүгийн хяналт, дотоод аудитын алба нь санхүүгийн тайлагналын болон гүйцэтгэлийн аудитын 2 багтай, 22 орон тоотойгоор үйл ажиллагаагаа явуулж байжээ. Аудитад хамрагдсан хугацаанд Дотоод аудитын албаны бүтцэд доорх өөрчлөлтүүд орсон байна. Үүнд:

- Замын даргын 2013 оны 7 дугаар сарын 19-ний өдрийн Б-1-108 дугаар тушаалаар Замын орлогч даргын шууд удирдлаган дор 10 орон тоотой ажиллахаар;
- Замын даргын 2014 он 3 дугаар сарын 13-ны өдрийн А-48 дугаар тушаалаар Замын даргын шууд удирдлаган дор ажиллахаар;
- Замын даргын 2014 оны 9 дүгээр сарын 10-ны өдрийн Б-1-166 дугаар тушаалаар орон тоог 13 болгож нэмсэн байна.

2.96 Уг алба нь Дотоод аудитын хороогоор дамжуулан Замын даргын баталсан төлөвлөгөө, хуваарийн дагуу 2011 онд батлагдсан албаны дүрмийн хүрээнд үйл ажиллагаагаа явуулж

ирсэн бөгөөд дүрмийг Замын даргын 2014 оны 10 дугаар сарын 28-ны өдрийн А-265 дугаар тушаалаар шинэчлэн баталсан байна.

2.97 Дотоод аудитын албаны шалгалтаар 2012-2014 онд нийт 2,560.2 сая төгрөгийн төлбөр, зөрчил илрүүлэн 520.3 сая төгрөгийн 206 акт, 257.7 сая төгрөгийн 68 албан шаардлага, 1201 зөвлөмж өгч ажилласан байна. Шалгалтын дүнг хүснэгтээр харуулбал,

(сая төгрөгөөр)

Он	Шалгалтын хамарсан хүрээ	Илрүүлсэн зөрчлийн дүн	Акт		Албан шаардлага		Зөвлөмж
			Тоо	Мөнгөн дүн	Тоо	Мөнгөн дүн	
2012 он	60 салбар, нэгжид 77 төрлийн шалгалт	1707.4	79	240.4	37	97	572
2013 он	208 салбар, нэгжид 9 төрлийн	733.2	87	255.3		65.7	629
2014 он	61 байгууллагад 63 төрлийн	119.6	40	24.6	31	95	
	Нийт дүн	2560.2	206	520.3	68	257.7	1201

2.99 Санхүүгийн хяналт, дотоод аудитын албаны орон тоог хассанаар үйл ажиллагааны цар хүрээ нь хумигдаж, илрүүлсэн төлбөр, зөрчлийн хэмжээ 2014 онд 2013 онтой харьцуулахад 6.1 дахин, 2012 онтой харьцуулахад 14.3 дахин буурсан үзүүлэлттэй байна. Цаашид дотоод аудитын албыг боловсон хүчин, зохион байгуулалтын хувьд бэхжүүлж дотоодын нөөц бололцоогоо ашиглан санхүүгийн сахилга батыг сайжруулж, үргүй зардал гаргах явдал багасгах нөөц бололцоо харагдаж байна.

Үндэсний аудитын газартай зөвшилцөлгүйгээр хөндлөнгийн аудитын компанийг сонгосон байна.

2.100 УБТЗ ХНН-ийн 2012-2014 онуудын санхүүгийн тайланд “Прайсуотерхаус куперс аудит” ХХК гүйцэтгэж ирсэн бөгөөд дээрх компанийг хэрхэн сонгосон талаарх мэдээлэл алга байна. Аудитын дүнгээр жил бүр “хязгаарлалттай” санал дүгнэлт өгөгдсөн бөгөөд түүний шалтгаан нь:

2012 онд - Үндсэн хөрөнгийг бодит үнэ цэнээр бүртгээгүй, салбар хоорондын орлого, худалдан авалтын гүйлгээг давхардуулан бүртгэсэн, 8.7 тэрбум төгрөгийн үнэ бүхий бараа материалын тоо хэмжээг баталгаажуулж чадаагүй;

2013 онд - Хөрөнгийн бодит үнэ цэнийн үнэлгээг хийлгээгүй, 5.4 тэрбум төгрөгийн бараа материалын үлдэгдлийн тоо хэмжээг баталгаажуулж чадаагүй;

2014 онд – мөн л хязгаарлалттай дүгнэлт өгсөн байна.

2.101 Аудитын дүнгээс харахад жил бүрийн санхүүгийн аудит тодорхой хязгаарт баригдмал, шийдэлд хүрэхүйц дүгнэлт, зөвлөмж санал болгоогүй байна.

2.102 Монгол Улсын Төрийн аудитын тухай хуулийн 15.1.2-т Үндэсний аудитын газар нь “төсвөөс санхүүжилт авсан, төсвийн орлого бүрдүүлдэг байгууллага, аж ахуйн нэгж төрийн өмчит болон төрийн өмчийн оролцоотой хуулийн этгээдийн үйл ажиллагаанд аудит хийх” бүрэн эрхийг эдлэхээр заасан. Мөн хуулийн 18.5-д “Төрийн аудитын байгууллага санхүүгийн тайланд аудит хийх чиг үүргээ аудитын бусад байгууллагаар гэрээний үндсэн дээр гүйцэтгүүлж болно. Ийнхүү гүйцэтгэсэн аудитын тайлангийн чанарыг төрийн аудитын байгууллага баталгаажуулна. Гэрээгээр аудит хийлгэх, аудитын тайланг баталгаажуулах журмыг Монгол Улсын Ерөнхий аудитор батална.” гэж заасны дагуу МУЕА-ын 2013 оны 158 дугаар тушаалаар батлагдсан “Төрийн аудитын байгууллага санхүүгийн тайланд аудит хийх чиг үүргээ аудитын бусад байгууллагаар гэрээний үндсэн дээр гүйцэтгүүлэх” журамд

заасны дагуу тодорхой шалгуур хангасан аудитын компанийг ҮАГ-аас сонгон гэрээ байгуулахаар заасан байна.

2.103 Гэвч УБТЗ ХНН дээрх хуулийг зөрчиж "Прайсуотерхаус куперс аудит" ХХК -тай гэрээ байгуулан аудит хийлгэсээр байна. Цаашид аудитын чанар, үр өгөөжийг дээшлүүлэх үүднээс ҮАГ-тай зөвшилцсөний үндсэн дээр аудитын компанийг сонгож, гурвалсан гэрээгээр аудит хийлгэж байхыг зөвлөж байна.

Дүгнэлт:

“Улаанбаатар төмөр зам” ХХН-ийн 2012 оноос 2014 оныг дуусталх үйл ажиллагаанд хийсэн аудитын дүнд үндэслэн дараах дүгнэлтийг хийж байна. Үүнд:

- ✓ Монгол-Оросын хамтарсан УБТЗ ХНН байгуулагдаад 67 жил болсон бөгөөд 2 улсын эдийн засаг, нийгмийн харилцаа, хууль эрх зүйн орчин үндсээрээ өөрчлөгдсөн боловч эдгээр өөрчлөлтийг тусгасан нэмэлт өөрчлөлтүүдийг 1949 оны хэлэлцээр, 1968 оны дүрэмд тусгаагүй байна.
- ✓ УБТЗ ХНН-ийн үйл ажиллагааг зохицуулж буй Хэлэлцээрийг дагалдах олон тооны өөрчлөлтүүд тусдаа хэлэлцээр, протоколуудаар баталгаажин хэрэгжиж байгаа нь ашиглахад хүндрэлтэй, бусад хүчин төгөлдөр хэрэгжиж буй хууль, журмын үг хэллэгтэй нийцэхгүй байна.
- ✓ Өнөөдрийн байдлаар УБТЗ ХНН-ийн төмөр замын шугамын нийт урт 1,830.1 км, жилдээ 23.0 сая тонн ачаа тээвэрлэх хүчин чадалтай, замыг дагасан 508 гүүр, 35 өртөө зөрлөг, 5 депо, төв буудал, орон сууцны хороолол, эмнэлэг, сургууль, гуанз, дэлгүүр, клуб бүхий 81 аж ахуйг бүрэлдэхүүндээ багтааж байна. УБТЗ ХНН нь Монгол Улсын ачаа эргэлтийн 69.5 хувь, зорчигч эргэлтийн 1.1 хувийг гүйцэтгэж, экспорт, импортын бүх ачааг тээвэрлэдэг монополь эрхтэй томоохон аж ахуйн нэгжийн тоонд орсон байна.
- ✓ 2012-2014 онуудад бүтэц зохион байгуулалтын талаар авч хэрэгжүүлсэн арга хэмжээнээс орон тоо, зардлын хэмнэлт гараагүй, харин өсөх хандлагатай байна.
- ✓ Нийгэмлэг байгуулагдсанаас эхлэн ашиглаж байгаа газрын хэмжээг бүрэн тооцож албажуулаагүй, ойн сангийн нөхөн сэргээлтийг бүрэн хийгээгүй орхигдуулсан, худалдан авалтыг хууль, журмын дагуу зохион байгуулаагүй нь Хэлэлцээрийн 9 дүгээр зүйлд “Хувь нийлүүлсэн нийгэмлэг нь БНМАУ-ын нутаг дэвсгэр дээр өөрийн ажил явуулгыг мөнхүү БНМАУ-ын хуульд тохируулан гүйцэтгэх..”, 1968 оны дүрмийн 2 дугаар зүйлд “Тус нийгэмлэг нь өөрийн үйл ажиллагааг БНМАУ-ын нутаг дэвсгэр дээр БНМАУ-ын хууль, дүрэмд зохицуулж гүйцэтгэх...” гэж заасантай зөрчилдөж байна.
- ✓ Ерөнхий хороо цаг хугацаандаа хуралдаагүйгээс батлагдсан төлөвлөгөөгүй ажиллаж байгаагаас үйлдвэрлэл-санхүүгийн төлөвлөгөөний хэрэгжилт буурах хандлага ажиглагдаж байна.
- ✓ УБТЗ ХНН-ийн дүрмийн 17-ийн “в”-д “Ерөнхий хороо нь ачаа, зорчигчид болоод тээш, шуудан тээвэрлэлтийн тарифуудыг тогтооно” гэж заасны дагуу тарифын өөрчлөлтүүдийг хийж байгаа ч зарим нэр төрлийн тээврийн хувьд зах зээлийн өрсөлдөөнийг хангахуйц хэмжээний тариф тогтоож чадаагүй байна.
- ✓ Монгол Улсын Засгийн газрын баталгаагаар Японы Олон улсын харилцааны банкнаас дамжуулан авсан зээлийн эргэн төлөлтийг гэрээний дагуу гүйцэтгээгүйгээс хугацаа хэтэрсэн зээл болон хүүгийн өглөг үүсчээ.
- ✓ 2012-2014 онуудад зардал бууруулах, орлого нэмэгдүүлэх арга хэмжээ авч хэрэгжүүлсэн нь нөөц бололцоог илрүүлсэн алхам болж, 2012-2014 онд 29.5 тэрум төгрөгийн зардал хэмнэсэн нь цаашид дээрх арга хэмжээг үргэлжлүүлэн хэрэгжүүлэх нь зүйтэйг харууллаа.
- ✓ УБТЗ ХНН-ийн дүрмийн 8-д “Нийгэмлэгийн ажил хэргийг шалган байцааж байх зорилгоор Шалган байцаах комиссыг байгуулна” гэж зааснаар шалган байцаах комисс 2 талаас тэнцүү тооны бүрэлдэхүүнтэй байгуулагдан жил бүрийн үйл ажиллагаа, тайланд дүн шинжилгээ хийж, дүгнэлт зөвлөмж өгч, нийгэмлэг түүнийг нь хэрэгжүүлж байгаа ч энэ нь олон улсын практикаар баталгаажаагүй, төдийлөн үр дүнтэй арга хэмжээ биш байж болохоор харагдаж байна.
- ✓ Дотоод аудитын албыг боловсон хүчин, зохион байгуулалтын хувьд бэхжүүлснээр хянан шалгах комиссын үйл ажиллагааг орлох, дотоодын нөөц бололцоогоо ашиглан

санхүүгийн сахилга батыг сайжруулах, үргүй зардал гаргах явдлыг багасгах нөөц
боломж байгаа нь харагдлаа.

Зөвлөмж

Аудитын дүн, дүгнэлтэд үндэслэн дараах зөвлөмжийг хүргүүлж байна. Үүнд:

Монгол Улсын Засгийн газарт:

- ✦ Хувь нийлүүлэгч 2 орны эдийн засаг, нийгэм, эрх зүйн нөхцөл байдал, олон улсын тухайн салбарын хөгжлийн жишгийг харгалзан БНМАУ, ЗСБНХУ-ын Засгийн газар хооронд 1949 онд байгуулсан Хэлэлцээрийг шинэчлэх

УБТЗ ХНН-ийн Ерөнхий хороонд:

- ✦ 2012 оны Хувьцаа эзэмшигчдийн хурлын шийдвэрээр 2 улсын Засгийн газраас оруулсан 250.0 сая ам.долларын хөрөнгийн үлдэгдлийг үр дүнтэй ашиглаж дуусгах
- ✦ Монгол Улсын Засгийн газрын баталгаагаар Япон улсын Олон улсын харилцааны банкнаас хөнгөлөлттэй нөхцлөөр авч ашигласан зээлийн эргэн төлөлтийн асуудлыг шийдвэрлэх, дүрмийн сангийн хувь нийлүүлсэн хөрөнгийг нэмэгдүүлэн тооцох боломжийн талаар судлах
- ✦ Онцгой албан татвар төлөлтийн асуудлыг 2 улсын Засгийн газрын түвшинд тавьж шийдвэрлүүлэх
- ✦ Өмнөх хугацаанд ашигласан ойн санг нөхөн сэргээх ажлыг хэрхэн зохион байгуулах талаар шийдвэр гаргах

Замын дарга Л.Пүрэвбаатар танаа:

- ✦ Монгол-Оросын хамтарсан УБТЗ ХНН-ийн үйл ажиллагаанд мөрдөгдөж буй 1949 оны хэлэлцээр, 1968 оны дүрмийг салбарын үйл ажиллагааг зохицуулж буй Монгол Улсын хууль тогтоомжууд өөрчлөгдөн шинэчлэгдсэн мөн тус хэлэлцээр, дүрмийг өнөөгийн нөхцөл байдалд нийцүүлэн шинэчлэх талаар холбогдох саналаа Ерөнхий хороонд хүргүүлэх
- ✦ УБТЗ ХНН-ийн хэлэлцээрийн дагуу ашиглаж буй газрыг бүрэн гэрчилгээжүүлж, баталгаажуулж дуусгах
- ✦ УБТЗ ХНН-ийн албад, хэлтсийн үйл ажиллагааны дотоод журмыг Ерөнхий хорооны 2009 оны 4 дүгээр сарын 17-ны хуралдаанаар Замын даргад шилжүүлсэн эрхийн дагуу баталгаажуулж мөрдөх
- ✦ Нийгэмлэгийн үйлдвэрлэл-санхүүгийн төлөвлөгөөг хугацаанд нь боловсруулж, хувь нийлүүлэгчдийн хурлаар батлуулж байх
- ✦ Хөрөнгө оруулалтын үр нөлөөг сайжруулж, худалдан авах ажиллагаанд Монгол Улсын хууль, дүрмийг мөрдөж ажиллах
- ✦ Алдагдалтай ажиллаж байгаа соёл, боловсрол, эрүүл мэндийн байгууллагууд, орон сууц, нийгэм хангамжийн салбаруудад менежментийн шинэчлэл хийх
- ✦ Дотоод хяналтын үр нөлөөг дээшлүүлэх, өргөжүүлэх, хамрах хүрээг тэлэх талаар арга хэмжээ авч хэрэгжүүлэх
- ✦ Нийгэмлэгийн санхүүгийн тайланд аудит хийх компанийг Төрийн аудитын тухай хуульд заасны дагуу сонгон шалгаруулж, гүйцэтгүүлэх

УБТЗ ХНН-ийг байгуулсан Монгол-Оросын Засгийн газар хоорондын Хэлэлцээрт оруулсан өөрчлөлтүүд:

Огноо	Товч утга
1949 оны 6 дугаар сарын 6.	Нэмэлт хэлэлцээрээр 483.6 сая рубль буюу тухайн үеийн ханшаар 368.0 сая төгрөгийн зээллэгийг ОХУ-ын ЗГ-аас 50 жилийн хугацаатай, жилийн 1 хувийн хүүтэй, эргэн төлөлтийг 1958 оноос эхлэн тэнцүү хэмжээгээр төлж барагдуулах зээллэг олгохоор шийдвэрлэсэн.
1949 оны 9 дүгээр сарын 19.	Нийгэмлэгийн хувь нийлүүлсэн хөрөнгө нь нэг бүрийн үнэ нь 100.0 мянган төгрөгийн үнэтэй 8.0 мянган ширхэг хувьцаанаас бүрдэх бөгөөд 51 хувийг Оросын тал, 49 хувийг Монголын тал эзэмших нэмэлт протокол үйлдсэн.
1950 оны 11 дүгээр сарын 1.	Нийгэмлэгт мэргэжилтэн бэлтгэх зорилгоор нийгэмлэгийн хөрөнгөөр ОХУ-ын Зам харилцааны яамны харъяа дээд сургуульд 1951 оноос эхлэн жил бүр 20 хүнийг сургах нэмэлт протоколд гарын үсэг зурсан.
1952 оны 9 дүгээр сарын 15.	Дан замтай, 1,524 мм өргөн замыг УБ-аас Замын-Үүд орчмын Монгол-Хятадын хил хүртэл байгуулах, ашиглах нэмэлт хэлэлцээр байгуулсан. Нэмэлт хөрөнгийг ОХУ-ын талаас төгрөгийн ханшаар тооцон нийгэмлэгийн дансанд шилжүүлэх, Монгол улсын талаас замын барилгын ажилд зориулж адуу, морь, гэр, барилгын материал, хүнсний зүйл, хувцас худалдан авахад зориулагдах хэмжээний төгрөг, төмөр замын дагуух зурвас газар ба станцуудад 1949 оны хэлэлцээрт заагдсан хэмжээгээр газрыг хугацаагүйгээр ашиглуулсны хөлс, цахилгаан станц, гидростанц зэрэг техникийн барилга, тэдгээрт туслах чанарын байруудыг барихад материал бэлтгэхэд зориулагдах газруудыг хугацаагүйгээр хэрэглүүлсний хөлсийг нэмэлт хэлэлцээрээр тохиролцсон дүнгээр тооцож, үлдэх хөрөнгийг ОХУ-аас зээллэг авах замаар нийлүүлэх.
1953 оны 4 дүгээр сарын 8.	Нэмэлт хэлэлцээрээр Замын-Үүд орчим байгаа Монгол-Хятадын хил хүртэлх төмөр замын шугамыг байгуулах ба ашиглахаар тохиролцсон. Хэлэлцээрийн дагуу 2 тал хувь нийлүүлсэн хөрөнгийн хэмжээг 1,400.0 сая төгрөгөөр нэмэгдүүлж, Оросын тал 51 хувь болох 714.0 сая төгрөгийг 3 хувааж 1955 онд шилжүүлж дуусгах, Монголын тал 49 хувь болох 686.0 сая төгрөгөөс 30.0 сая төгрөгийг хүнс, материал худалдан авахад, төмөр замын шугамын дагуу болон станцуудад зураас газрыг хугацаагүйгээр ашиглуулсны хөлсөнд 7.5 сая төгрөг, цахилгаан станц, гидростанц зэрэг техникийн барилга, тэдгээрт туслах чанарын байруудыг барихад материал бэлтгэх зорилгоор нийт 19.0 мянган гектар газрыг хугацаагүй ашиглуулсны хөлсөнд 22.5 сая төгрөгийг тооцож, үлдэх 626.0 сая төгрөгт жилийн 1 хувийн хүүтэй, 40 жилийн хугацаатай зээллэгийг ОХУ-аас авахаар тогтжээ.
1953 оны 11 дүгээр сарын 16.	1953 оны 4 дүгээр сарын 8-ны өдрийн протоколд өөрчлөлт оруулсан. Нийгэмлэгийн хувь нийлүүлсэн хөрөнгийг 50:50 байхаар өөрчилсөн. Монголын тал өөрийн хөрөнгийг 50 хувьд хүргэхийн тулд хөрөнгийг 22.0 сая төгрөгөөр нэмэгдүүлж, мөн энэ хэмжээгээр Оросын талын хөрөнгийг хорогдуулах, Монголын тал хөрөнгийн нэмэгдлийг ОХУ-аас 1953 оны 4 дүгээр сарын 8-ны өдрийн хэлэлцээрийн нөхцлөөр зээллэг авахаар тохиролцсон.
1954 оны 5 дугаар сарын 28.	1956 оны 4 дүгээр сарын 8-ны өдрийн хэлэлцээрийн протоколын 2-т "30.0 сая төгрөгийг замын барилгын ажилд зориулж адуу, морь, гэр, барилгын материал, хүнсний зүйл, хувцас худалдан авахад зориулж нийгэмлэгийн дансанд шилжүүлнэ" гэж заасныг 80.0 сая төгрөг болгон нэмэгдүүлсэн. Дээрх Монголын талын хувь хөрөнгийн төлбөрт 1953 онд оруулсан 10.0 сая төгрөгийг оруулан тооцож, үлдэх 70.0 сая төгрөгийг 1954 онд 30.0 сая, 1955 онд 40.0 сая төгрөгийг бэлэн мөнгөөр оруулах, Монголын талаас бэлэн мөнгөөр хувь төлбөрийг нэмэгдүүлж байгаа тул 1953.04.08-ны өдрийн хэлэлцээрээр ЗСБНХУ-аас авсан зээллэгийг 50.0 сая рублиэр хорогдуулахаар тохиролцсон.
1955 оны 4 дүгээр сарын 23.	2 талаас тэгш хөрөнгө оруулах замаар нийгэмлэгийн хөрөнгийг 800.0 сая төгрөгөөр нэмэгдүүлэх, ОХУ-ын тал 1955 онд 200.0 сая рубль, 1956 онд 200.0 сая рублийг нийгэмлэгийн дансанд оруулна, Монголын тал нь 360.0 сая төгрөгтэй тэнцэх 360.0

сая рублийг нийгэмлэгийн дансанд ЗСБНХУ-аас зээллэг авах замаар, 40.0 сая төгрөгийг 1956 оны турш улирал тутам тэгш хувиар оруулахаар хэлэлцэн тохирсон.

1956 оны 4 дүгээр сарын 23.	ОХУ-ын ЗГ-аас МУ-ын нутагт байгаа 1,524 мм өргөнтэй 268 км урт Эрэнцав-Баянтүмэн, 750 мм өргөнтэй 380.5 км урт Баянтүмэн-Тамсагбулагийн төмөр замын шугам, албаны бүх байшин, барилга, нарийн төмөр замын хөдлөх бүрэлдэхүүнийг балансад байгаа бусад эд хогшлын хамт УБТЗ ХНН-т үнэ төлбөргүй шилжүүлэх, МУЗГ-аас дээр дурдсан төмөр замын шугам, барилга байгууламжийн эзлэх газар ба замын хажуугийн зурвас газрыг нийгэмлэгт хугацаагүй, үнэ төлбөргүй шилжүүлэн өгөхөөр тохиролцсон.
1957 оны 4 дүгээр сарын 16.	1949 оны хэлэлцээрийн 3 дугаар зүйлийн Б, В-д Ерөнхий хороо, Замын даргын эрх, үүрэгт өөрчлөлт оруулж, дээрх өөрчлөлтийг оруулсан шинэ дүрэм батлагдсан өдрөөр хуучин дүрмийг хүчингүй болгохоор хавсралт протокол үйлдсэн.
1957 оны 8 дугаар сарын 5.	1957 оны 1 дүгээр сарын 1-ний өдрийн байдлаар ОХУ-ын ЗГ-аас МУЗГ-т УБТЗ ХНН-ийн хувь нийлүүлсэн хөрөнгийг төлөхөд олгосон зээлийн өрийг замыг барьсны дараа шинэчлэн тооцсоноор 1949 оны хэлэлцээрээр 368.0 сая рубль байхын оронд 186.9 сая рубль, 1953 оны 4 дүгээр сарын 8-ны өдрийн хэлэлцээр ба түүнийг дагуу үйлдсэн 1953.11.16, 1954.05.28, 1955.04.23-ны өдрүүдийн протоколуудаар 958.0 сая рубль байхын оронд 486.7 сая рубль, нийт зээлийн өрийн дүн 1,326.0 сая рубль байхын оронд 673.6 сая рубль болно гэж тооцсон. Түүнчлэн зээлийг ашигласан өдрөөс эхлэн 1956 оныг дуустал бодож Монголын талаас төлсөн дүнг өрийн дүнтэй харьцуулан тооцож гарсан зөрүү 20.6 сая рублийг зээлийн хүүгийн төлбөрт оруулан тооцохоор болсон.
1958 оны 9 дүгээр сарын 19.	1955 оны 4 дүгээр сарын 23-ны өдрийн протоколоор нийгэмлэгийн хөрөнгийг 3,000.0 сая төгрөг гэснийг 2,220.0 сая төгрөгөөр тогтоож, хэлэлцэгч 2 талд тэгшээр хуваарилахаар тохиролцсон. Наушкй өртөөнөөс Монгол-Оросын хил хүртэлх нийгэмлэгийн мэдэлд байгаа 14.4 сая рублийн үнэ бүхий төмөр замын хэсгийг Орос улсын өмч болгон шилжүүлж, УБТЗ-ыг барихад 2 талын илүү оруулсан хөрөнгийг дараах байдлаар олгохоор тохиролцсон. Нийгэмлэгийн хөрөнгөөс ОХУ-ын талд 115.2 сая рубль, түүнээс Наушкаас хил хүртэлх төмөр замын шугамын 14.4 сая рублийг хасч 129.6 сая рубль, Монголын талд 141.2 сая рубль, Монголын албан байгууллагуудад шилжүүлсэн барилга, төхөөрөмжийн үнэ 34.0 сая, нийт 175.2 сая рублийг олгохоор хэлэлцсэн. Мөн Монголын талд олгох хөрөнгөөс 141.2 сая рублийг МУЗГ-аас 1953 оны 4 дүгээр сарын 8-ны өдрийн хэлэлцээрээр авсан зээлийн өрийг төлөхөд зориулж, Монголын талын өрийг шинэчлэн бодоход хэрэглэсэн коэффициентоор Гадаад худалдааны үнэд оруулан 2 улсын хоорондын 1957.08.05-ны өдрийн протоколыг үндэслэн тооцсоноор өрийг 71.7 сая рублиэр хорогдуулсан. Шинэчлэн бодсоноос илүү төлсөн хүүг 1958.01.01-нээс хойшх Монголын зээлийн хүүд тооцохоор тохирчээ. Протоколын 7 дугаар зүйлд 1949 онд авсан зээлийн Монголын талд ашигтай гарсан зөрүүг 12.3 сая рубль байна гэж 1957.08.05-ны өдрийн протоколоор тооцсоныг нэмэгдүүлж 14.5 сая рубль болгосон.
1961 оны 1 дүгээр сарын 14.	1961.01.01-ний өдрөөс эхлэн ОХУ-д нэг рублийн алтан агуулгыг 0.987412 грамм цэвэр алтаар тогтоосноос шалтгаалан МУ-ын авсан зээлийн 1961.01.01-ний үлдэгдлийн тооцоог рублийн шинэчлэсэн алтан агуулгаар тооцоолсноор гэрээний үлдэгдлүүдийн үнэ ба мөнгөний дүнг өөрчлөгдөж болно гэсэн тохиролцоог хийсэн.
1966 оны 1 дүгээр сарын 6.	Дархан-Шарын голын төмөр замын шугам, түүнд хамаарах бүх барилга, байгууламжийг УБТЗ ХНН-т шилжүүлж, тэдгээр зам болон барилгын оршин байгаа зурвас газрыг МУЗГ нийгэмлэгийн ашиглалтад үнэ төлбөр, хугацаагүйгээр шилжүүлэхээр тохирсон. 1965.05.19-ний өдрийн протоколын дагуу Дархан-Шарын голын төмөр замын шугам ба түүнд хамаарах барилгын үнэ 9.9 сая рубль, нийгэмлэгээс МУЗГ-т шилжүүлэн өгч байгаа сургууль, үйлдвэр, орон сууцны үнэ 4.7 сая рубль бөгөөд зөрүү 5.2 сая рублиас ОХУ-ын талаас оруулах хувь 2.6 сая рублийг МУЗГ-ын авсан зээлийн үндсэн өрийг хорогдуулахаар хэлэлцсэн.
1971 оны 12 дугаар сарын 1.	УБТЗ ХНН-ийн нэвтрүүлэн өнгөрүүлэх чадлыг нэмэгдүүлэх нэмэлт хэлэлцээр байгуулсан. Наушки-Улаанбаатар-Замын-Үүд чиглэлд хоногт 24 хос галт тэрэг хүртэл нэвтрүүлэх чадварыг нэмэгдүүлэх, Соловьевск-Баянтүмэнгийн чиглэлд

хоногт 12 хос галт тэрэг хүртэл нэмэгдүүлэхэд шаардлагатай хөрөнгийг талууд адил тэгш хэмжээтэйгээр нэмэгдүүлж, санхүүжүүлэх. Монголын талын хөрөнгийг санхүүжүүлэхэд шаардлагатай зээлийг 15 жилийн туршид жил бүр ижил хувиар 1976.01.01-нээс эхлэн Монгол-Оросын худалдааны хэлэлцээрийн мөрдөгдөж байгаа нөхцлөөр монголын барааг ОХУ-д нийлүүлж төлнө. Зээлийн хүүг 1973.01.01-нээс эхлэн бодож, дараа жилийнх нь 1 дүгээр улиралд төлөхөөр хэлэлцэн тохирсон.

1982 оны 10 дугаар сарын 19. УБТЗ-ын ачаа эргэлтийг хурдасгах, зорчигчдын үйлчилгээг сайжруулах зорилгоор УБ төмөр замын зангилааг хөгжүүлэх, УБ зүтгүүрийн депог өргөтгөх, Сүхбаатар буудлыг хөгжүүлэх, Ерөө голын гүүрийг уртасгах, зэрэг УБТЗ ХНН-ийг хөгжүүлэх ажлуудын жагсаалтыг баталж, санхүүжилтийн асуудлыг хэлэлцсэн.

1986 оны 4 дүгээр сарын 3. Салхит-Эрдэнэтийн төмөр замын шугам болон төмөр замын нэвтрүүлэх чадварыг сайжруулахтай холбоотой барилга, байгууламжууд ашиглалтад орсонтой холбогдуулан УБТЗ ХНН-ийн дүрмийн санг 363,3 сая төгрөгөөр, үүнд Оросын талынхыг 210.9 сая, Монголын талынхыг 152.4 сая сая төгрөгөөр нэмэгдүүлэв. МУЗГ-аас УБТЗ ХНН-т Багахангай-Багануур, Толгойт-Сонгино, Сайншанд-Зүүнбаянгийн 410.9 сая төгрөгийн үнэ бүхий төмөр замын шугамыг хүлээлгэн өгч, мөн тэдгээрийг шугам дагуух болон барилга байгууламжуудын газар, мод бэлтгэх зориулалтаар ойн зурвас, нийт 20.7 сая төгрөг гэх зэргээр ОХУ-ын талаас оруулсан хөрөнгийн хэмжээ 210.9 сая, Монголын талаас оруулсан хөрөнгийн хэмжээ 583.6 сая төгрөг болж, нийгэмлэгийн хөрөнгийг 794.5 сая төгрөгөөр нэмэгдүүлсэн байна. 2 талаас оруулсан хөрөнгийн зөрүүг 71.8 сая шилжих рубль гэж тооцсон бөгөөд Монголын талын зөрүүгээр зээлийн үндсэн төлбөрийг бууруулахаар хэлэлцэн тохирсон.

1999 оны 3 дугаар сарын 4. 1982.10.19-ний өдрийн хэлэлцээрээр тохиролцсон ажлуудыг хийж дуусгасан, мөн Монголын талаас хөдлөх бүрэлдэхүүн шилжүүлсэн, бас нийгэмлэгээс Монголын талд 3 дэлгүүр шилжүүлж өгснөөр, хувь нийлүүлсэн хөрөнгө Монголын талд 413.4 сая, ОХУ-ын талд 176.3 сая төгрөгөөр нэмэгдэв. МУЗГ нь 100.1 мянган төгрөг буюу 22.5 мянган шилжих рублийн үнэтэй 175.6 га талбай эдэлбэр газрыг Хар-Айраг – Бор-Өндөрийн төмөр замын шугамын зурвас газарт зориулж нийгэмлэгт шилжүүлсэн. УБТЗ ХНН-ийн хувь нийлүүлсэн хөрөнгө 589.7 сая төгрөгөөр нэмэгдэх ба ОХУ-ын талаас 413.5 сая төгрөг, Монголын талаас 78.6 сая төгрөг бөгөөд 2 талаас оруулсан хөрөнгийн зөрүүг 43.3 сая шилжих рублиэр тооцож, үүнээс 21.6 сая шилжих рублийг Монголын талын зээлийн өрнөөс хасч тооцохоор тохиролцсон байна.



МОНГОЛ УЛСЫН
ЕРӨНХИЙ АУДИТОРЫН
ТУШААЛ

2016 оны 02 сарын 29 өдөр

Дугаар А/13

Улаанбаатар хот

Аудитын тайланг баталгаажуулах тухай

Төрийн аудитын тухай хуулийн 13 дугаар зүйлийн 13.4.5, "Гүйцэтгэлийн шалгалтын журам"-ын 23 дугаар зүйлийн 23.2, "Гүйцэтгэлийн аудитын тайланг хянан баталгаажуулах журам"-ын 4.2-т заасныг үндэслэн ТУШААХ нь:

1. Монгол-Оросын хамтарсан "УБТЗ" ХНН-ийн 2012-2014 оны үйл ажиллагааны хэрэгжилт, үр дүнд хийсэн гүйцэтгэлийн аудитын тайланг баталсугай.

2. Аудитын тайланг УИХ-ын Төсвийн Байнгын Хороо, ОХУ-ын Тооцооны танхим, Монгол-Оросын хамтарсан "УБТЗ" ХНН-т тус тус хүргүүлсүгэй.

3. Аудитын тайланд дурдлагдсан зөрчлүүдийг арилган, өгөгдсөн зөвлөмжийг хэрэгжүүлэх арга хэмжээ авч, үр дүнг 2016 оны 9 дүгээр сарын 10-ны дотор Үндэсний аудитын газарт ирүүлэхийг УБТЗ ХНН-ийн даргад зөвлөсүгэй.

4. Аудитын тайланд тусгагдсан зөвлөмжийн хэрэгжилтэд хяналт тавьж ажиллахыг Гүйцэтгэлийн аудитын газрын дарга, тэргүүлэх аудитор /М.Наранжаргал/-т даалгасугай.

МОНГОЛ УЛСЫН
ЕРӨНХИЙ АУДИТОР



ЗАНГАД

\\10.10.10.20\Bichig_Khereg\Tushaal\2016\0229GAG1.Docx

000179