



МОНГОЛ УЛСЫН ИХ ХУРЛЫН 2023 ОНЫ НАМРЫН ЭЭЛЖИТ ЧУУЛГАН

2023 ОНЫ 11 ДҮГЭЭР САРЫН 22-НЫ ӨДӨР, ЛХАГВА ГАРАГ

ХУРАЛДААНЫ ТЭМДЭГЛЭЛ БАЙНГЫН ХОРООНЫ ХУРАЛДААН

ХУРАЛДААН ЗОХИОН БАЙГУУЛАХ ХЭЛТЭС

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

НЭГДСЭН ХУРАЛДААНЫ ТЭМДЭГЛЭЛИЙН АГУУЛГА
2023 оны 11 дүгээр сарын 22-ны өдөр, Лхагва гараг

<i>Хуралдааны тэмдэглэлийн агуулга</i>	<i>1</i>
<i>Хуралдааны товч тэмдэглэл:</i>	<i>2-5</i>
<i>Хуралдааны дэлгэрэнгүй тэмдэглэл:</i>	<i>6-59</i>
<hr/>	
<i>1.Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн төмөр замын бүтээн байгуулалтад зарцуулсан хөрөнгө, үр дүнгийн талаарх Үндэсний аудитын газрын тайланг сонсох</i>	<i>4-13</i>
<i>2.Байнгын хорооны дарга сонгох тухай асуудал</i>	<i>41-42</i>
<i>3.Тавантолгой-Зүүнбаян чиглэлийн төмөр замын бүтээн байгуулалтад зарцуулсан хөрөнгө, үр дүнгийн талаарх Үндэсний аудитын газрын тайланг сонсох</i>	<i>42-59</i>

**Монгол Улсын Их Хурлын 2023 оны намрын ээлжит чуулганы
Үйлдвэржилтийн бодлогын байнгын хорооны
11 дүгээр сарын 22-ны өдөр /Лхагва гараг/-ийн
хуралдааны товч тэмдэглэл**

Үйлдвэржилтийн бодлогын байнгын хорооны дарга Т.Энхтүвшин ирц, хэлэлцэх асуудлын дарааллыг танилцуулж, хуралдааныг даргалав.

Хуралдаанд ирвэл зохих 16 гишүүнээс 11 гишүүн хүрэлцэн ирж, 68.8 хувийн ирцтэйгээр хуралдаан 10 цаг 10 минутад Төрийн ордны “Үндсэн хууль” танхимд эхлэв.

Томилолттой: А.Адъяасүрэн, Г.Дамдинням, Ц.Туваан;
Чөлөөтэй: С.Ганбаатар, Ш.Раднаасэд.

**Нэг.Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн төмөр замын бүтээн
байгуулалтад зарцуулсан хөрөнгө, үр дүнгийн талаарх Үндэсний аудитын газрын
тайланг сонсох**

Хэлэлцэж буй асуудалтай холбогдуулан Монгол Улсын Ерөнхий аудиторын орлогчийн албан үүргийг түр орлон гүйцэтгэгч, Санхүү-нийцлийн аудитын газрын захирал, тэргүүлэх аудитор Ц.Наранчимэг, Гүйцэтгэл-нийцлийн аудитын газрын захирал, тэргүүлэх аудитор Д.Энхболд, мөн газрын Аудитын менежер Б.Саруул, ахлах аудитор Б.Батдэлгэр, Г.Жавхлан, “Тавантолгой төмөр зам” ХХК-ийн гүйцэтгэх захирал Н.Будбаяр, мөн компанийн Төсөл, хөгжлийн газрын дарга Б.Болор-Эрдэнэ, Хяналт шинжилгээ, үнэлгээ, дотоод аудитын албаны дарга Н.Мөнхсүрэн, “Монголын төмөр зам” Төрийн өмчит хувьцаат компанийн гүйцэтгэх захирал Б.Отгонсүх, Санхүүгийн хэлтсийн дарга Г.Өлзийбаяр, Зэвсэгт хүчний Барилга-инженерийн цэргийн удирдах газрын дарга Х.Батсайхан, Бодлого-төлөвлөлтийн хэлтсийн дарга Д.Энхцог, Санхүүгийн хэлтсийн дарга Ц.Баяргэрэл, Бодь интернэшнл ХХК-ийн гүйцэтгэх захирал Б.Долгормаа, мөн компанийн Төсөл хариуцсан дэд захирал Б.Эрдэнэбаяр, Хуулийн хэлтсийн захирал Б.Амгалан, Эрдэнэс тавантолгой хувьцаат компанийн Стратеги төлөвлөлт, төслийн газрын дарга Ц.Анх-Од, мөн газрын мэргэжилтэн Б.Галсанбат, Ерөнхий нягтлан бодлогч Ш.Цогзолмаа, Тээвэр зохицуулалтын хэлтсийн ахлах мэргэжилтэн Б.Батмягмар нар оролцов.

Хуралдаанд Улсын Их Хурлын Тамгын газрын Хууль, эрх зүйн газрын Байнгын хороон асуудал хариуцсан хэлтсийн Үйлдвэржилтийн бодлогын байнгын хороо хариуцсан ахлах зөвлөх Б.Гандулам, референт Б.Ууганцэцэг, Хяналт шалгалт, үнэлгээний газрын Хяналт шалгалтын хэлтсийн референт Х.Хэрлэн нар байлцав.

Бүтээн байгуулалтад зарцуулсан хөрөнгө, үр дүнгийн талаарх аудитын дүгнэлтийг Монгол Улсын Ерөнхий аудиторын орлогчийн албан үүргийг түр орлон гүйцэтгэгч, Санхүү-нийцлийн аудитын газрын захирал, тэргүүлэх аудитор Ц.Наранчимэг танилцуулав.

Тайлантай холбогдуулан Улсын Их Хурлын гишүүн Ж.Бат-Эрдэнэ, Г.Ганболд, Ж.Батжаргал, Д.Батлут, Н.Наранбаатар, О.Цогтгэрэл нарын тавьсан асуултад Монгол Улсын Ерөнхий аудиторын орлогчийн албан үүргийг түр орлон гүйцэтгэгч, Санхүү-нийцлийн аудитын газрын захирал, тэргүүлэх аудитор Ц.Наранчимэг, Гүйцэтгэл-нийцлийн аудитын газрын захирал, тэргүүлэх аудитор Д.Энхболд, мөн газрын Аудитын менежер Б.Саруул, ахлах аудитор Б.Батдэлгэр, Г.Жавхлан, “Тавантолгой төмөр зам” ХХК-ийн гүйцэтгэх захирал Н.Будбаяр, Бодь интернэшнл ХХК-ийн гүйцэтгэх захирал Б.Долгормаа нар хариулж, тайлбар хийв.

Улсын Их Хурлын гишүүн Г.Ганболд, Ж.Батжаргал, Т.Энхтүвшин нар үг хэлэв.

Байнгын хорооны гишүүд Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн төмөр замын бүтээн байгуулалтад зарцуулсан хөрөнгө, үр дүнгийн талаарх Үндэсний аудитын газрын тайланг сонсов.

Уг асуудлыг 12 цаг 33 минутад хэлэлцэж дуусав.

Хоёр.Байнгын хорооны дарга сонгох тухай

Хуралдаанд Улсын Их Хурлын Тамгын газрын Хууль, эрх зүйн газрын Байнгын хороон асуудал хариуцсан хэлтсийн Үйлдвэржилтийн бодлогын байнгын хороо хариуцсан ахлах зөвлөх Б.Гандулам, референт Б.Ууганцэцэг нар байлцав.

Улсын Их Хурлын гишүүн Э.Бат-Амгалан Улсын Их Хурал дахь Монгол Ардын намын бүлгээс Улсын Их Хурлын гишүүн Г.Ганболдыг Үйлдвэржилтийн бодлогын байнгын хорооны даргад нэр дэвшүүлж байгаа талаарх саналыг танилцуулав.

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

Монгол Улсын Их Хурлын чуулганы хуралдааны дэгийн тухай хуулийн 27 дугаар зүйлийн 27.1-д заасны дагуу санал хураалт явуулав.

Н.Энхболд: Улсын Их Хурлын гишүүн Гочоогийн Ганболдыг Үйлдвэржилтийн бодлогын байнгын хорооны даргаар сонгохыг дэмжье гэсэн санал хураалт явууля.

Зөвшөөрсөн:	6
Татгалзсан:	5
Бүгд:	11

54.5 хувийн саналаар дэмжигдлээ.

Улсын Их Хурлын гишүүн Т.Аубакирын “дэмжсэн” санал “эсрэг” гарсан тул дэмжсэнээр тооцож, 63.6 хувийн саналаар дэмжигдлээ.

Байнгын хорооноос гарах санал, дүгнэлтийг Улсын Их Хурлын гишүүн

Н.Наранбаатар Улсын Их Хурлын чуулганы нэгдсэн хуралдаанд танилцуулахаар тогтов.

Уг асуудлыг 12 цаг 40 минутад хэлэлцэж дуусав.

Гурав.Тавантолгой-Зүүнбаян чиглэлийн төмөр замын бүтээн байгуулалтад зарцуулсан хөрөнгө, үр дүнгийн талаарх Үндэсний аудитын газрын тайланг сонсох

Хэлэлцэж буй асуудалтай холбогдуулан Монгол Улсын Ерөнхий аудиторын орлогчийн албан үүргийг түр орлон гүйцэтгэгч, Санхүү-нийцлийн аудитын газрын захирал, тэргүүлэх аудитор Ц.Наранчимэг, Гүйцэтгэл-нийцлийн аудитын газрын захирал, тэргүүлэх аудитор Д.Энхболд, мөн газрын Аудитын менежер Б.Саруул, ахлах аудитор Б.Батдэлгэр, Г.Жавхлан, “Тавантолгой төмөр зам” ХХК-ийн гүйцэтгэх захирал Н.Будбаяр, мөн компанийн Төсөл, хөгжлийн газрын дарга Б.Болор-Эрдэнэ, Хяналт шинжилгээ, үнэлгээ, дотоод аудитын албаны дарга Н.Мөнхсүрэн, “Монголын төмөр зам” Төрийн өмчит хувьцаат компанийн гүйцэтгэх захирал Б.Отгонсүх, Санхүүгийн хэлтсийн дарга Г.Өлзийбаяр, Зэвсэгт хүчний Барилга-инженерийн цэргийн удирдах газрын дарга Х.Батсайхан, Бодлого-төлөвлөлтийн хэлтсийн дарга Д.Энхцог, Санхүүгийн хэлтсийн дарга Ц.Баяргэрэл, Бодь интернэшнл ХХК-ийн гүйцэтгэх захирал Б.Долгормаа, мөн компанийн Төсөл хариуцсан дэд захирал Б.Эрдэнэбаяр, Хуулийн хэлтсийн захирал Б.Амгалан, Эрдэнэс тавантолгой хувьцаат компанийн Стратеги төлөвлөлт, төслийн газрын дарга Ц.Анх-Од, мөн газрын мэргэжилтэн Б.Галсанбат, Ерөнхий нягтлан бодлогч Ш.Цогзолмаа, Тээвэр зохицуулалтын хэлтсийн ахлах мэргэжилтэн Б.Батмягмар нар оролцов.

Хуралдаанд Улсын Их Хурлын Тамгын газрын Хууль, эрх зүйн газрын Байнгын хорооны асуудал хариуцсан хэлтсийн Үйлдвэржилтийн бодлогын байнгын хороо хариуцсан ахлах зөвлөх Б.Гандулам, референт Б.Ууганцэцэг, Хяналт шалгалт, үнэлгээний газрын Хяналт шалгалтын хэлтсийн референт Х.Хэрлэн нар байлцав.

Бүтээн байгуулалтад зарцуулсан хөрөнгө, үр дүнгийн талаарх аудитын дүгнэлтийг Монгол Улсын Ерөнхий аудиторын орлогчийн албан үүргийг түр орлон гүйцэтгэгч, Санхүү-нийцлийн аудитын газрын захирал, тэргүүлэх аудитор Ц.Наранчимэг танилцуулав.

Тайлантай холбогдуулан Улсын Их Хурлын гишүүн Г.Ганболд, О.Цогтгэрэл нарын тавьсан асуултад Монгол Улсын Ерөнхий аудиторын орлогчийн албан үүргийг түр орлон гүйцэтгэгч, Санхүү-нийцлийн аудитын газрын захирал, тэргүүлэх аудитор Ц.Наранчимэг, Гүйцэтгэл-нийцлийн аудитын газрын захирал, тэргүүлэх аудитор Д.Энхболд, “Монголын төмөр зам” Төрийн өмчит хувьцаат компанийн гүйцэтгэх захирал Б.Отгонсүх, Зэвсэгт хүчний Барилга-инженерийн цэргийн удирдах газрын дарга Х.Батсайхан нар хариулж, тайлбар хийв.

Улсын Их Хурлын гишүүн Г.Ганболд, Ж.Батжаргал, Т.Энхтүвшин нар үг хэлэв.

Байнгын хорооны гишүүд Тавантолгой-Зүүнбаян чиглэлийн төмөр замын бүтээн байгуулалтад зарцуулсан хөрөнгө, үр дүнгийн талаарх Үндэсний аудитын газрын тайланг сонсов.

Уг асуудлыг 13 цаг 43 минутад хэлэлцэж дуусав.

Байнгын хорооны хуралдаанаар 3 асуудал хэлэлцэв.

Хуралдаан 3 цаг 33 минут үргэлжилж, ирвэл зохих 16 гишүүнээс 11 гишүүн хүрэлцэн ирж, 68.8 хувийн ирцтэйгээр 13 цаг 43 минутад өндөрлөв.

Тэмдэглэлтэй танилцсан:
ҮЙЛДВЭРЖИЛГИЙН БОДЛОГЫН
БАЙНГЫН ХОРООНЫ ДАРГА

Т.ЭНХТҮВШИН

Тэмдэглэл хөтөлсөн:
ХУРАЛДААНЫ ТЭМДЭГЛЭЛ
ХӨТЛӨХ АЛБАНЫ ШИНЖЭЭЧ

П.МЯДАГМАА

МОНГОЛ УЛСЫН ИХ ХУРАЛ
2023 оны 11 дүгээр сарын 22-ны өдөр,
Лхагва гараг Төрийн ордон “Үндсэн
хууль” танхим 10 цаг 21 минут.

**БАЙНГЫН ХОРООНЫ ХУРАЛДААНЫ
ДЭЛГЭРЭНГҮЙ ТЭМДЭГЛЭЛ**

Т.Энхтүвшин: Эрхэм гишүүдийн энэ өдрийн мэндийг хүргэж байна. Байнгын хорооны хуралдаанд оролцож байгаа гишүүдийн ирцийг танилцуулъя.

Ц.Анандбазар ирсэн байна, Аубакир гишүүн ирсэн байна, Батжаргал гишүүн ирсэн байна, Батлут гишүүн ирсэн байна, Ж.Бат-Эрдэнэ гишүүн ирсэн байна, Гочоогийн Ганболд гишүүн ирсэн байна, Наранбаатар гишүүн ирсэн байна, Энхтүвшин гишүүн ирсэн байна, Ж.Эрдэнэбат гишүүн ирсэн байна. Байнгын хороо хорооны гишүүдийн олонх нь хүрэлцэн ирж Байнгын хорооны ирц 62.5 хувьд хүрсэн тул Үйлдвэржилтийн бодлогын байнгын хорооны 2023 оны 11 дүгээр сарын 22-ны өдрийн хуралдааныг нээснийг мэдэгдэж байна.

Байнгын хорооны хуралдааны хэлэлцэх асуудлыг та бүхэнд танилцуулъя.

Нэгд нь, Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн төмөр замын бүтээн байгуулалтад зарцуулсан хөрөнгө үр дүнгийн талаарх Үндэсний аудитын газрын тайланг сонсоно,

Хоёрт нь, Тавантолгой-Зүүнбаян чиглэлийн төмөр замын бүтээн байгуулалтад зарцуулсан хөрөнгө үр дүнгийн талаарх Үндэсний аудитын газрын тайланг сонсох,

Гуравт нь Засгийн газарт чиглэл өгөх тухай Байнгын хорооны тогтоолын төслийг танилцуулна,

Дөрөв дэх нь Байнгын хорооны даргыг сонгох тухай гэсэн ийм 4 асуудал байж байгаа.

Хэлэлцэх асуудалтай холбогдуулаад санал хэлэх гишүүд байна уу? Алга байна.

Хэлэлцэх асуудалдаа оръё.

Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн төмөр замын бүтээн байгуулалтад зарцуулсан хөрөнгө үр дүнгийн талаарх Үндэсний аудитын газрын тайланг сонсоно оо.

Ажлын хэсгээ оруулаарай. Зэвсэгт хүчин оруулаад суулгачих.

Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн төмөр замын бүтээн байгуулалтад зарцуулсан хөрөнгө, үр дүнгийн талаарх Үндэсний аудитын газрын тайланг сонсоно.

Оролцож байгаа ажлын хэсгийг албан тушаалтнууддаа танилцуулъя.

Үндэсний аудитын газар

Ц.Наранчимэг Үндэсний Ерөнхий аудиторын орлогчийн албан үүргийг түр орлон гүйцэтгэгч, Гүйцэтгэл нийцлийн аудитын газрын захирал Д.Энхболд, аудитор менежер Б.Саруул, ахлах аудитор Б.Батдэлгэр, ахлах аудитор Г.Жавхлан. Жавхлан байна уу?

Тавантолгой төмөр зам

Гүйцэтгэх захирал Будбаяр, Төсөл хөгжлийн газрын дарга Болор-Эрдэнэ, Хяналт шинжилгээ, дотоод аудитын албаны дарга Мөнхсүрэн,

Монголын төмөр зам

Гүйцэтгэх захирал Б.Отгонсүх, Санхүүгийн хэлтсийн дарга Г.Өлзийбаяр,

Зэвсэгт хүчний Барилга инженерийн зэргийн удирдах газар,

Хурандаа Х.Батсайхан Ерөнхий инженер, Бодлого төлөвлөлтийн хэлтсийн дарга хурандаа Д.Энхцог, Санхүүгийн хэлтсийн дарга, хурандаа Ц.Баяргэрэл,

Бодь интернэйшнл компани гүйцэтгэх захирал Б.Долгормаа, Төсөл хариуцсан дэд захирал Б.Эрдэнэбаяр, Хуулийн хэлтсийн дарга Б.Амгалан, Эрдэнэс Монгол стратеги төлөвлөлт, төслийн газрын дарга Ц.Анх-Од, Ерөнхий нягтлан бодогч Ш.Цогзолмаа, Стратеги төлөвлөлт төслийн газрын мэргэжилтэн Б.Галсанбат, Тээвэр зохицуулалтын хэлтсийн ахлах мэргэжилтэн Батмягмар.

Ажлын хэсгийг та бүхэндээ танилцууллаа.

Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн төмөр замын бүтээн байгуулалтад зарцуулсан хөрөнгө үр дүнгийн талаарх тайланг Үндэсний аудитын газрын дэд дарга Ц.Наранчимэг танилцуулна. Наранчимэгийн микрофоныг өгөөрэй. 2 номер.

Ц.Наранчимэг: Байнгын хорооны дарга, Улсын Их Хурлын эрхэм гишүүд ээ,

Та бүхэнд Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн төмөр зам, бүтээн байгуулалтад зарцуулсан хөрөнгө үр дүнгийн талаарх аудит хийсэн аудитын тайланг танилцуулъя.

Энэ аудитад бид ерөнхий дүгнэлтээ төмөр замуудын төслүүдийг цогц байдлаар төлөвлөөгүйгээс шалтгаалан ойрын хугацаанд ТЭЗҮ-д заасан үр ашгаа өгөхөөргүй хил дамжуулан суурилагдсан хүчин чадлаар тээвэрлэлт хийх боломжгүй болсон байна гэсэн ерөнхий дүгнэлтийг өгсөн байгаа.

Яг энэ Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн төмөр замын энэ аудитад Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн төмөр замын хил холболтын цэгийг тохироогүй, төслийн хүрээнд хийгдэх

ажлууд бүрэн хийгдээгүйгээс ойрын хугацаанд эдийн засагт үр ашиг үр нөлөө үзүүлэхээргүй байна гэсэн ийм дүгнэлтийг өгсөн байгаа.

Улсын Их Хурлын 2010 оны 32 дугаар тогтоолоор баталсан Төрөөс төмөр замын тээврийн талаар баримтлах бодлогод шинээр нийт 7900 орчим төмөр замыг 3 үе шаттайгаар барихаар төлөвлөсөн байгаа. Бид аудитад 2 дахь үе шатад барьж эхлэх Тавантолгой-Гашуунсухайтын 267км замыг аудитад хамруулсан. Гашуун сухайт чиглэлийн төмөр замыг төрийн захиргааны байгууллагууд Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн төмөр замын төслийн ерөнхий гүйцэтгэгчийг сонгон шалгаруулах ажлыг хэлбэр төдий зохион байгуу байгуулсан байсан.

Засгийн газрын 2019 оны 304 дүгээр тогтоолоор Тавантолгой-Гашуунсухайт төмөр замыг гүйцэтгэхийг сонгож гэрээ байгуулах ажлыг 16 хоногт багтаахыг даалгасан байгаа. Мөн 5 хоногийн дотор ерөнхий гүйцэтгэгчийг сонгохоор заасан нь бол энэ сонгон шалгаруулалтыг хэлбэр төдий зохион байгуулсан байна гэж ингэж дүгнэсэн байгаа.

Тавантолгой төмөр зам компани нь Тавантолгой-Гашуунсухайт, Тавантолгой-Зүүнбаян чиглэлийн төмөр замуудыг холбох ажлын гүйцэтгэгчийг сонгохдоо Монгол Улсад хүчин төгөлдөр үйлчилж байгаа хууль тогтоомжийг бол мөрдөөгүй байна гэж аудитаар дүгнэсэн байгаа. Засгийн газрын 2020 оны 9 сарын 23-ны өдрийн төмөр замын барилгын ажлын зөвшөөрөл олгох тухай 113 дугаар тогтоолоор 2-т Тавантолгой-Гашуунсухайт, Тавантолгой-Зүүнбаян чиглэлийн төмөр замыг холбох төмөр замын суурь бүтцийн инженерийн нарийвчилсан зураг төсөл байгаль орчны нөлөөллийн үнэлгээг хийлгэсний үндсэн дээр барилгын ажлыг 2020 онд багтаан эхлүүлэх арга хэмжээ авахыг Зам,

тээврийн хөгжлийн сайд, Уул уурхай, хүнд үйлдвэрийн сайдад даалгасан байгаа.

Зам тээврийн хөгжлийн төв нь Тавантолгой төмөр замын гүйцэтгэсэн Тавантолгой-Гацуун сухайт, Тавантолгой-Зүүнбаян чиглэлийн замуудын төмөр замын холболтын ТЭЗҮ-ийн судалгааны ажлын тайланг 2021 оны 1 дүгээр сарын 21-ний өдрийн дүгнэлтээр магадалсан байсан. Зам, тээврийн хөгжлийн сайд, Уул уурхай, хүнд үйлдвэрийн сайдын 2020 оны 11 сарын 12-ны өдрийн хамтарсан тогтоолоор тогтоолын хэрэгжилтийг хангах тухай тушаал гаргасан байгаа. Уг тушаалд бол Тавантолгой-Гацуун сухайт, Тавантолгой-Зүүнбаян чиглэлийн төмөр замуудыг холбох төмөр замын барилгын ажлыг эхлүүлэхтэй холбогдуулан дараах арга хэмжээ авахыг Тавантолгой Төмөр замын удирдлагад даалгасан байгаа. Үүнд суурь бүтцүүдийн холбох Төмөр замын ТЭЗҮ-г боловсруулан холбогдох байгууллагуудаар батлуулсны үндсэн дээр санхүүжилтийг батлуулах, суурь бүтцийг холбох төмөр замын инженерийн нарийвчилсан зураг төслийг боловсруулж эрх бүхий байгууллагаар магадлуулах, суурь бүтцийг холбох төмөр замын барилгын ажлыг магадлуулсан зураг төсөлд үндэслэн 2020 онд эхлүүлэх ажлыг зохион байгуулахыг даалгасан байгаа.

Бодь интернэйшнл компани 2021 оны 6 сарын 24-ний өдрийн ерөнхий гүйцэтгэл дээр ажиллах ашиг сонирхлоо бол илэрхийлсэн байна. Ингээд 2021 оны 8 сарын 20-ны өдөр ерөнхий гүйцэтгэгчээр гэрээ байгуулсан байгаа. Тавантолгой-Гацуунсухайт, Тавантолгой-Зүүнбаян чиглэлийн төмөр замуудыг холбох, төмөр замын ажлыг байгаль орчны нөлөөллийн үнэлгээ хийгээгүй гэрээ байгуулж гүйцэтгүүлсэн байна гэж аудитаар дүгнэсэн байгаа. Монгол Улсын Засгийн газрын 2020 оны 9 сарын 23-ны өдрийн төмөр замын барилгын ажлын зөвшөөрөл олгох тухай 113 дугаар тогтоолд байгаа. Уг тогтоолд төмөр замын суурь бүтцийн инженерийн нарийвчилсан зураг төсөл

байгаль орчны нөлөөллийн үнэлгээг хийлгэсний үндсэн дээр барилгын ажлыг 2020 онд багтаан эхлүүлэх арга хэмжээ авахыг Монголын төмөр зам, Тавантолгой төмөр замд даалгасан байгаа.

Зам, тээврийн хөгжлийн сайд, Уул уурхай, хүнд үйлдвэрийн сайдад даалгасан гэж байна. Тавантолгой-Гацуун сухайт, Тавантолгой-Зүүнбаян чиглэлийн төмөр замыг холбох төмөр замын ажлыг байгаль орчны нөлөөллийн үнэлгээ хийлгэлгүйгээр гэрээ байгуулж гүйцэтгүүлсэн байна.

Тавантолгой нүүрс ачих ложистикийн төвийн ТЭЗҮ-ийг боловсруулах гүйцэтгэгчийг хэрхэн сонгох нь тодорхойгүй, боловсруулсан ТЭЗҮ-г хуульд заасны хэлбэрээр баталгаажуулаагүй байна гэж аудитын тайланд дурдсан байгаа. Монгол Улсын Засгийн газрын 2021 оны 4 дүгээр сарын 7-ны өдрийн 89 дүгээр тогтоол, ТЭЗҮ, зураг төслийг боловсруулан хянан баталгаажуулах ажлыг холбогдох хууль тогтоомжийн хүрээнд зохион байгуулж барилгын ажлыг 2021 оны 2 дугаар улиралд багтаан эхлүүлэх арга хэмжээ авахыг уг тогтоолд заасан байгаа.

Холбогдох яамд компани ТУЗ ч барьж байгуулах ажиллагаа нь төмөр замын хөдөлгөөний болон техникийн аюулгүй ажиллагаа, барилга байгууламжийг технологийн горим стандарт шаардлагад нийцэж байгаа хэсэгт хяналт тавьж ажиллахдаа Зам, тээвэр хөгжлийн сайд Барилга, хот байгуулалтын сайдад даалгасан байхад барилга байгууламжийн зураг төсөл төсвийг мэргэжлийн байгууллагаар хянаж баталгаажуулахгүйгээр гэрээ байгуулсан байна гэж ингэж дүгнэсэн байгаа. Тавантолгойн нүүрс ачих ложистикийн төвийн гүйцэтгэгчийг хэрхэн сонгосон нь тодорхойгүй, боловсруулсан ТЭЗҮ-д хуульд заасан хэлбэрээр баталгаажуулаагүй байна гэж аудитаар дүгнэсэн. Монгол Улсын

Засгийн газрын 2021 оны 5 дугаар сарын 17-ны өдрийн 20 дугаар тогтоолд Тавантолгой төмөр зам компанийн үе шаттайгаар шилжүүлэхийг зөвшөөрсөн ийм тогтоол гарсан. Уг тогтоолын 3 дугаар заалтад уг ажлыг хууль тогтоомжид нийцүүлэн 2020 оны 2 дугаар улиралд багтаан гүйцэтгэхийг гүйцэтгэх захиралд үүрэг болгосон байгаа. Тавантолгой төмөр зам компани нь Бодь интернэйшнл компанитай 2022 оны 8 дугаар сарын 20-ны өдөр бол гэрээ байгуулсан байгаа юм.

Гашуунсухайт шилжүүлэн ачих терминалын ТЭЗҮ-үүд хийсэн магадлалын нэгдсэн дүгнэлтийг төмөр зам замын байгууламжийн зураг төслийн эксперт дангаар бол баталгаажуулсан байна гэж ингэж дүгнэсэн байгаа. Энэ дээр бид тайландаа Зам, тээврийн хөгжлийн яам Тавантолгой төмөр зам холбогдох газруудын баталгаажуулалтын талаар оруулсан. Уг магадлалын ерөнхий дүгнэлтийг Зам, тээврийн хөгжлийн төв төрийн өмчит үйлдвэрийн газрын тушаалаар даргын тушаалаар экспортын ажлыг томилсон байхад ажлын хэсгийн нэг гишүүн нь дээрх ТЭЗҮ-үүд бүхэлд нь экспертний дүгнэлтийг бие даан гаргасан ийм ашиг сонирхлын зөрчил байсан.

Шилжүүлэн ачих терминалын ажлыг гэрээгүйгээр гүйцэтгүүлж баталгаажуулсан байна гээд аудитын тайлангаар түгээсэн байгаа. Шилжүүлэн ачих терминалын ажлыг гэрээгүйгээр гүйцэтгүүлж баталгаажуулсан байгаа. Энэ дээр суурьшлын бүсийн барилга байгууламжийг нийт 45 сая ам доллароор, нийт гэрээний дүнгийн ажлыг хийсэн. Энэ дээр бүх тоон мэдээллүүд нь бол харагдаж байгаа. Засгийн газрын 2022 оны 4 дүгээр сарын 13-ны өдрийн 22 дугаар хуралдааны тэмдэглэлд Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн төмөр замын бүтээн байгуулалтын хүрээнд технологийн бус нийгмийн шинж чанартай барилга байгууламж барих зэрэг зарим ажлыг хойшлуулах замаар

зохицуулалт хийж ТЭЗҮ-д заасан дүнгээр Гашуунсухайт өртөөнд вагоноос автомашин руу шилжүүлэн ачих терминалын барилгын ажлыг яаралтай эхлүүлэх арга хэмжээ авахыг Тавантолгой төмөр замд бол даалгасан байгаад байгаа. Уг ажил бол Бодь интернэйшнл компанид 2020 оны 6 сар 22-ны өдрийн 1/672 тоот албан бичгийг хүргүүлэхдээ Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн төмөр замын бүтээн байгуулалтын ажлын зураг төсөл худалдан авалт барилгын ажил гүйцэтгэх гэрээг ерөнхий нөхцөлийн 3.5-д заасны дагуу Гашуунсухайт өртөөнд байрлах шилжүүлэн ачих барилга байгууламжийн барилгын ажлыг эхлүүлэхийг мэдэгдэж 2 дугаарт нь ТЭЗҮ-д заасан үнийн дүнгээр хийх ажлын ажлын даалгавар тоо хэмжээ бол мэдэгдсэн байгаа.

Хувийн жингийн тохируулгыг талуудын байгуулсан. Гэрээнд Тавантолгой-Гашуунсухайт дэглэм төмөр замын бүтээн байгуулалтын зураг төсөл, худалдан авалт, барилгын ажил гүйцэтгэх гэрээг хавсралт 2-т заасны дагуу гэрээний 5.7-д заасан суурьшлын бүсийн барилга байгууламжийн багц ажлын хувийн жингээс шилжүүлэн тооцно шэсэн байгаа юм. Уг албан бичигт. Гүйцэтгэлийн баталгааг талууд өөрсдөө баталгаажуулж их хэмжээний урьдчилгаа төлбөрийг гүйцэтгэгчид баталгаажгүйгээр олгосон байна гэж аудит үзсэн байгаа.

Гэрээгээр гүйцэтгүүлэхдээ гэрээний үүргийн гүйцэтгэлийн баталгаажгүйгээрээ захиалагч гүйцэтгэгчийн гарын үсгээр өөрийн хүлээсэн үүрэгт өөрөө баталгаа гаргаж их хэмжээний урьдчилгаа олгосон байна.

Үүнд Эрдэнэс Тавантолгой компани Тавантолгой төмөр зам болон Бодь интернэйшнл компанийн хооронд байгуулсан Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн төмөр замын бүтээн байгуулалтын зураг төсөл, худалдан авалт, барилгын ажлын санхүүжилтийг

холбогдох дээрх байгууллагуудын хооронд байгуулсан Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн төмөр замын бүтээн байгуулалтын зураг төсөл, худалдан авалт авалт, барилгын ажил гүйцэтгэх гэрээний талууд гэрээний үнийн дүнгийн 10.9 хувь буюу 110 сая амдоллар мөн 72 сая амдолларын 1.2 сая тонн нүүрсний, дээрх компаниуд мөн Тавантолгойн нүүрс ачих ложистикийн төвийн барилга байгууламжийг барьж байгуулах зураг төслийн ажлын зураг төсөл, худалдан авалт, барилгын ажлын санхүүжилтийн гэрээг мөн хоорондоо байгуулах гэрээнд 78.8 тэрбум төгрөгийг мөн уг компаниуд Тавантолгой-Зүүнбаян чиглэлийн төмөр замуудын холболтын төмөр замын санхүүжилтийн гэрээг мөн гэрээнд заасан дүнгээр урьдчилгаа олгосон байна гэж аудитын тайлангаар баталгаажуулсан.

Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн төмөр замын бүтээн байгуулалтын зураг төсөл худалдан авалтын барилгын ажлын бодит гүйцэтгэлийг захиалагчийн баталгаажуулснаар 2023 оны 6 дугаар сарын 30-ны өдрийн байдлаар 787.1 сая ам доллар буюу 78.3 хувьтай, гүйцэтгэгчээс 2020 оны 9 дүгээр сараас хойших хугацаанд ирүүлсэн гүйцэтгэлийг баталгаажуулаагүй байна.

Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн төмөр замын төслүүдийн ажлын бодит гүйцэтгэлээс 16 сая ам.доллар 56.6 тэрбум төгрөгийн санхүүжилтийг илүү олгосон байна гэж аудитаар гаргасан байгаа. Энэ асуудал нь дараах хүчин зүйлээс шалтгаалсныг аудитын тайланд бас тодорхой дурдаж өгсөн байгаа.

Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн төмөр замыг 2023 оны 6 дугаар сарын 30-ны өдөр 804.7 сая ам.доллар буюу 2 их наяд 762.3 тэрбум төгрөг зарцуулсан байна. Мөн Гашуунсухайт Ганц мод боомтын төмөр замын хилийн холболтын цэгийг эцэслэн тогтоогоогүй хил холболтын ТЭЗҮ зураг төслийг

боловсруулаагүй бүтээн байгуулалтын ажил эхлээгүйгээс уг төсөл нь ТЭЗҮ-д тусгасан үр дүнгээ өгөхөд хугацаа шаардлагатай болсон байна. Хил орчмын төмөр замын зурвас газрын эзэмшлийг хуульд нийцүүлэн шийдвэрлүүлэх шаардлагатай байна. Засгийн газрын 2020 оны 92 дугаар тогтоолоор Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн төмөр замын 207 дээр нэмэх нь 00 дахь километрээс Монгол Улсын урд хил дэх төгсгөлийн цэг 30895км хүртэлх төмөр замын шугамын чигийг баталсан.

Газрын тухай хуулийн 16 дугаар зүйлийн 16.1.13-д үндэсний томоохон бүтээн байгуулалт дэд бүтцийн төсөл хөтөлбөр болон төр хувийн хэвшлийн түншлэлийн төсөл хэрэгжүүлэх газар тусгай хэрэгцээний газар байна гэж заасан боловч тус төмөр замын чигийн дагуух Гашуунсухайтын шилжүүлэн ачих терминал байхгүй 966 газрын 471 га газар нь Улсын Их Хурлын 2022 оны 81 дүгээр тогтоолоор тусгай хэрэгцээнд авсан Улсын хилийн зурвас газартай давхцалтай, 495 га газар нь Улсын Их Хурлын 1996 оны 43 дугаар тогтоолоор тогтоосон тусгай хамгаалалтад авсан говийн бага ДЦГ-ын хил заагт хамаарч байна.

Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн төмөр замын бүтээн байгуулалтын ажилд улсын болон техникийн комиссоос өгсөн үүрэг даалгаврын хэрэгжилт хангагдаагүй байна гэж үзсэн байгаа. Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн төмөр замын бүтээн байгуулалтад хийсэн гүйцэтгэлийн аудитаар илэрсэн алдаа зөрчлийн нэгтгэлийг та бүхэнд танилцуулъя.

Нийтдээ 860.1 тэрбум төгрөгийн 29 зөрчил илэрсэн байна. 6 зөвлөмжийг өгсөн. 651 сая төг бүрийн нэг төлбөрийн акт тогтоосон. 602.3 тэрбум төгрөгийн 3 албан шаардлага, 4 асуудлыг хууль хяналтын байгууллагад шилжүүлсэн байна.

Аудитаар дараах дүгнэлтийг өгч байна.

Төрөөс төмөр замын талаар баримтлах бодлогыг хэрэгжүүлэх хугацаа санхүүжилтийн эх үүсвэр нь тодорхойгүй хэрэгжилтэд оролцогч талуудын эрх үүргийг тодорхойлоогүй, хэрэгжилтийг бодитой үнэлээгүй, хэрэгжилтийг хангах холбогдох арга хэмжээг авч ажиллаагүйгээс хэрэгжилт хангалтгүй байна гэж ингэж дүгнэж байна.

Төмөр замын салбарын хэмжээнд бодлогын хэрэгжилтийг эрчимжүүлэх шийдвэрүүд удаа дараалан гаргаж байсан ч хэрэгжүүлэх төслүүдийг эдийн засаг нийгэмд үзүүлэх үр нөлөөгөөр эрэмбэлж цогц байдлаар төлөвлөөгүйгээс ихээхэн хэмжээний үргүй зардал гарсан байна. Тавантолгой-Зүүнбаян чиглэлийн төмөр замаар цааш дамжуулах өртөөдийн тээх нэвтрүүлэх хүчин чадал, тээвэрлэлт хийх хөдлөх бүрэлдэхүүн хүрэлцээгүйгээс суурилагдсан хүчин чадлынхаа 18.6 хувийг ашиглахаар Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн төмөр замын хувьд хил холболтын цэгийг урьдчилан тохиролцоогүйгээс төмөр замын хилээр дамжуулан тээвэрлэлт хийх боломжгүй зам болсон байна.

Тавантолгой-Зүүнбаян, Тавантолгой-Гашуун сухайт чиглэлийн төмөр замын нэгж километр ноогдох өртөг нь ялгаатай байгаа нь замуудын өөр өртгийг бүрдүүлэх хөдөлмөрийн хөлс, түүхий эдийн үнэ, чанар харилцан адилгүй байсантай холбоотой байна. Тавантолгой-Зүүнбаян, Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн төмөр замын бүтээн байгуулалтын ажлыг дотоодын хөрөнгө оруулалтаар амжилттай хэрэгжүүлсэн ч зарим үйл ажиллагааны эрх зүйн зохицуулалт дутмаг нууцын зэрэглэлд хамаарч байсан шалтгаанаар холбогдох хууль зөрчсөн, үргүй зардал гаргасан, зориулалт бусаар зарцуулсан зөрчлүүд илэрсэн нь залилангийн эрсдэл өндөр байх магадлалтай байна.

Тавантолгой, Зүүнбаян, Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн төмөр замын бүтээн байгуулалтын төслүүдийн ажил бүрэн дуусаагүй төлөвлөгдөөгүй нэмэлт ажлаас санхүүжилтийн хэрэгцээ нэмэгдэж суурь бүтэц эзэмшигч Монголын төмөр зам, Тавантолгой төмөр зам компаниуд төлөвлөсөн хэмжээний орлого олох боломжгүй их хэмжээний өр төлбөр дамжуулан зээлийн эргэн төлөлт нь хойшилсон байна. Хөрөнгө оруулагч Эрдэнэс Тавантолгой компанийн хувьд 2 төмөр замын бүтээн байгуулалтын ажлыг 100 хувь санхүүжүүлж Тавантолгой төмөр зам, Зүүнбаян төмөр зам компанид хувь эзэмшлээсээ илүү хөрөнгө оруулсан, Зүүнбаян төмөр замыг татан буулгаж Монголын төмөр зам төрийн өмчит компанид нэгтгэсэн санхүүжүүлэх хөрөнгийн хэмжээг жил бүр нэмэгдэж оруулсан хөрөнгөд үнэлгээ хийгээгүй, үр ашиг хүртэх боломжгүй Тавантолгой-Зүүнбаян чиглэлийн төмөр замын бүтээн байгуулалтад оруулсан 566.1 тэрбум төгрөгийн хөрөнгийг хэрхэх талаарх шийдвэрт хүрээгүй зэрэг нь компанийн нийт хувьцаа эзэмшигчдийн эрх ашигт нийцэхгүй байна. Төмөр замын доод бүтэц ашигласан түгээмэл тархацтай ашигт малтмалын нэг шоо метрт ноогдох төлбөрийг сумын ИТХ-ын тогтоолоор Тавантолгой-Зүүнбаян чиглэлд нэг төгрөг, Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлд 125 төгрөгөөр харилцан адилгүй тогтоож орон нутгийн төсөвт төвлөрүүлэх орлогыг бууруулсан байна.

Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн төмөр замын дараах дүгнэлтийг өгч байгаа. Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн төмөр замын төслүүдийн гүйцэтгэгчийг сонгон шалгаруулахдаа ил тод өрсөлдөх тэгш боломжтой, үр ашигтай, хэмнэлттэй, хариуцлагатай байх зарчмыг баримтлаагүй.

Төслүүдийн ТЭЗҮ-д заасан дүнгээр ФИДИК гэрээг дотоодын аж ахуйн нэгжийн хооронд байгуулсан ч гэрээний ерөнхий болон тусгай нөхцөлийн зарим заалтууд Монгол Улсад хүчин төгөлдөр мөрдөгдөж буй хууль тогтоомжид нийцээгүй харилцан ашигтай байхаар тохиролцоогүй байна. Тавантолгой Гашуунсухайт өртөөдийн ажилтан албан хаагчдын амьдрах суурь бүс байгуулах 45 сая ам.долларыг Гашуунсухайт өртөөнд баригдах ишлжүүлэн ачих терминалын бүтээн байгуулалт зарцуулснаар орон сууц барих хөрөнгийн эх үүсвэргүй болжээ.

Нүүрс ачих ложистикийн төвийн ТЭЗҮ-ийг хууль тогтоомжид нийцүүлэн баталгаажуулаагүй, Тавантолгой-Гашуун сухайт, Тавантолгой-Зүүнбаян чиглэлийн төмөр замыг холбох төмөр замын төслийн байгаль орчны нөлөөллийн үнэлгээ хийгдээгүй байхад гэрээ байгуулж гүйцэтгүүлсэн байна. Гашуун сухайт-Ганц мод хил дамнасан төмөр замын холболтын ажлын ТЭЗҮ зураг төслийг боловсруулаагүйгээс Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн төмөр замын төсөл ойрын хугацаанд эдийн засаг нийгмийн хөгжилд эерэг нөлөө үзүүлэхээргүй байна.

Тавантолгой төмөр зам компанийн удирдах албан тушаалтан эрх мэдлээ хэтрүүлэн ашиглаж 3 дахь этгээдийн баталгаагүйгээр их хэмжээний урьд урьдчилгаа төлбөрийг гүйцэтгэгчид олгосон байна. Засгийн газраас Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн төмөр замын суурь бүтцийг барьж байгуулахад шаардагдах хөрөнгийн эх үүсвэрийг ТЭЗҮ-д заасан дүнгээр нүүрс урьдчилан борлуулах замаар бусад эх үүсвэрээр санхүүжүүлэхээр шийдвэрлэсэн байна. Шийдвэрлэснээр 57.4 сая долларын орлого олох боломжийг алдсан байна.

Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн төмөр замын бүтээн байгуулалт хийгдэх талбайн 471 га нь улсын хилийн зурваст, 495 га нь улсын

тусгай хамгаалалтын говийн бага ДЦГ-т хамаарч байхад холбогдох байгууллагаар шийдвэр гаргалгүй бүтээн байгуулалтын үйл ажиллагаа явуулж байна. Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн төмөр замын төслийн ажил гүйцэтгэх гэрээ санхүүжүүлэх гэрээг тусад нь байгуулсан ажлын гүйцэтгэл удааширсан, санхүүжилтийн гэрээнд төлбөрийг нүүрсээр 60 сарын хугацаанд ижил хэмжээгээр барагдуулахаар байсныг өөрчилсөн зэргээс Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн төмөр замын бүтээн байгуулалтын ажилд гүйцэтгэлээс 56.6 тэрбум төгрөгийн илүү санхүүжилт олгосон байна.

Улсын Их Хуралд дараах асууд асуудлыг тайлангаар толилуулж байгаа.

Төрөөс төмөр замын талаар баримтлах бодлого нь Хөгжлийн бодлого төлөвлөлт, түүний удирдлагын тухай хуулиар бодлогын баримт бичигт тавигдах шаардлагад нийцээгүй суурь түвшин хүрэх үр дүн нь хэмжигдэхүйц байдлаар боловсруулагдаагүй, хэрэгжилтэд оролцогч талуудын эрх үүргийн оролцоог тодорхойлоогүй санхүүжилтийн эх үүсвэр хэрэгжүүлэх хугацаа тодорхойгүйгээс хэрэгжилтийг үнэлэх боломжгүй. Ирээдүйн өв санд төвлөрүүлэх хөрөнгийг Улсын Их Хурлын шийдвэргүйгээр төмөр замын бүтээн байгуулалтад зарцуулах хөрөнгө оруулалтын санхүүжилтээр тоног төхөөрөмж, техник хэрэгсэл, бэлтгэгч зэргээс Монгол Улсын төсөв нэгдсэн байх зарчмыг алдагдуулж хууль тогтоох дээд байгууллага төрийн өмчийн өмчлөгч байх, эзэмших, ашиглах, захиран зарцуулах хэм хэмжээг зөрчсөн.

Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн төмөр замын бүтээн байгуулалтын ажил хийгдэж буй нь Монгол Улсын урьд хил хүртэлх төмөр замын шугамын чигийн дагуух 966 га газар нь улсын хилийн зурвас болон ДЦГ-т хамаарч тусгай хэрэгцээнд авах асуудлыг Улсын Их Хурлаар шийдвэрлүүлэхээр

байгаа зэрэгт анхаарлаа хандуулахыг Улсын Их Хурал толилуулж байна.

Монгол Улсын ерөнхий сайдад дараах зөвлөмжийг хүргүүлж байна.

Тавантолгой-Зүүнбаян,
Тавантолгой-Гашиунсухайт чиглэлийн төмөр замын бүтээн байгуулалтын ажлын үр дүнг бодитой үнэлж цаашид бүтээн байгуулалтад хийх эрх зүйн орчныг бүрдүүлж, зөрчил давтагдан гарах эрсдэлээс сэргийлэх, Тавантолгой-Гашиунсухайт чиглэлийн төмөр замын хил орчмын бүтээн байгуулалт хийгдэх улсын хилийн зурвас болон тусгай хамгаалалтын газарт харьяалагдаж буй газрын хэмжээ, заагийг нарийвчлан тогтоож, хуульд нийцүүлэн шийдвэрлүүлэх, Гашиунсухайт, Ганцмод хил дамнасан төмөр замын бүтээн байгуулалтын ажлыг богино хугацаанд дуусгах зохион байгуулалтын арга хэмжээ авахыг Зам, тээврийн сайдад дараах 2 зөвлөмжийг хүргүүлж байна. Төмөр замын бүтээн байгуулалтын ажил хийх хууль тогтоомжийн нийцлийг хангаж, шаардлагатай хууль, журмын өөрчлөлтийн санал, норм ба дүрэм, стандартуудыг боловсруулж батлуулах, мөрдөж ажиллах.

Төслүүдийн төмөр замын суурь бүтцийн галт тэрэгний хөдөлгөөний удирдлага зохицуулалт нь харилцан адилгүй тохируулга буюу программ хангамжийг ашиглаж байгаа нь цаашид үндэсний нэгдсэн сүлжээ үүсэхэд нэмэлт зардлууд шаардагдах эрсдэлтэй байгааг анхаарч дунд хугацаанд хөгжүүлэх зөөлөн дэд бүтцийн уялдааг хангах.

БОАЖ-ын сайдад дараах 3 зөвлөмжийг өгч байна.

Улсын хэмжээнд шинээр баригдсан болон төлөвлөж буй төмөр зам нь туурайтан амьтдын амьдрах орчныг хэсэгчлэн хувааж болзошгүй байгаа тул төмөр замын дагуу байгуулсан нүхэн болон гүүрэн гарцыг зэрлэг амьтад

ашиглаж байгаа хэсгийг нарийвчлан судалж мониторинг хийх, бүтээн байгуулалт хийгдсэн газар нутагт ашиглагдсан түгээмэл тархацтай ашигт малтмалын ордын нөхөн сэргээлтийг дутуу хийх, орхигдуулах тохиолдлууд гарч байгаа тул нөхөн сэргээлтийн талбайд мэргэжлийн байгууллагаар хяналт хийлгэж үр дүнг тайлагнах, төмөр замын трассын дагуу өргөст тор татсан нь мал, зэрлэг амьтад эндэх эрсдэлийг үүсгэж байгаад анхаарч хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг нэгдсэн нэг стандарт, нэг шаардлагын дагуу холбогдох арга хэмжээг авч хэрэгжүүлэх, Төрийн өмчийн бодлого зохицуулалтын газрын даргад дараах зөвлөмжийг өгч байна. Төмөр замын суурь бүтэц, эзэмшигч ТӨК-удын хөрөнгө оруулалтад хөрөнгийн бүртгэлд тавих хяналтыг сайжруулж компанийн ашигт ажиллагааг дээшлүүлэх, өр авлагыг барагдуулах. Дамжуулан зээлийн төлбөрийн эргэн төлөлтийн хугацааг компанийн бизнес төлөвлөгөөтэй уялдуулах арга хэмжээ авах, Эрдэнэс Тавантолгой компанийн захирал компанийн нийгмийн хариуцлагын хүрээнд төслүүдэд хөрөнгө оруулах, оруулсан хөрөнгийн ашиглалт, зарцуулалт, эргэн төлөлтөд хяналт тавих, өгөөж хүртэх нэгдсэн бодлого боловсруулж хэрэгжүүлж ажиллах.

Монголын төмөр зам төрийн өмчит компани, Тавантолгой төмөр зам ХХК-ийн, ТУЗ-д дараах 3 зөвлөмжийг хүргүүлж байна.

Төмөр замын суурь бүтэц эзэмшигчийн хувьд төмөр замын ашиглалтын үйл ажиллагааг сайжруулах, эдийн засгийн үр ашгийг нэмэгдүүлэх арга хэмжээ авах. Компанийн засаглалыг сайжруулж үйл ажиллагааны цар хүрээтэй нийцсэн бүтэц, орон тоогоор ажиллах зохион байгуулалтын арга хэмжээ авах. Галт тэрэгний хөдөлгөөний удирдлага зохицуулалтыг хангах. Кибер аюулгүй байдал хариуцсан бүтцийн нэгж орон тоог бий болгох.

Үүнээс Тавантолгой төмөр зам компани бүтээн байгуулалтын ажиллаж ашигласан түгээмэл тархацтай ашигт малтмалын ордыг бүрэн нөхөн сэргээлгэж орон нутагт хүлээлгэн өгөх, зүтгүүргүйгээс шалтгаалан вагоны ашиглалт буурч гэрээний талууд хугацааг удаа дараа сунгаснаас зүтгүүрийн түрээсэнд төлөвлөөгүй зардал гарч байгаад анхаарч нийлүүлэлтийг түргэвчлэх арга хэмжээ авах. Гүйцэтгэгчид урьдчилсан төлбөр олгохдоо хууль журамд нийцүүлэн гуравдагч этгээдээр баталгаа гаргуулж байх, Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн төмөр замын бүтээн байгуулалт хийгдэж буй улсын тусгай хамгаалалттай болон Говийн Дархан цаазат газрыг тусгай хэрэгцээнд авах асуудлыг холбогдох байгууллагуудаар шийдвэрлүүлэх. Компанийн хувь нийлүүлсэн хөрөнгөд үнэлгээ хийлгэж хөрөнгө оруулалтын тогтоосон хувь хэмжээгээр бүртгэж зөрүүг хэрхэн шийдвэрлэх талаар холбогдох байгууллагуудаар шийдвэр гаргуулах. Өртөөдийн ажилтан албан хаагчдын амьдрах орон сууц барих санхүүжилтийн эх үүсвэрийн асуудлыг холбогдох байгууллагуудаар шийдвэрлүүлж, хэрэгжилтэд нь хяналт тавих.

Өмнөговь, Дорноговь айм аймгийн Засаг даргад дараах зөвлөмжийг хүргүүлж байна.

Төмөр замын бүтээн байгуулалтад ашиглуулсан түгээмэл тархацтай ашигт малтмалын ордыг бүрэн нөхөн сэргээлгэн хүлээлгэн авах гэсэн ийм дүгнэлтийг өгч байна.

Анхаарал хандуулсанд баярлалаа.

Т.Энхтүвшин: Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн төмөр замын бүтээн байгуулалтад зарцуулсан хөрөнгө, үр дүнгийн талаарх тайланг сонслоо.

Тайлантай холбогдуулаад асуух асуулттай гишүүд нэрээ өгье.

Батлут гишүүнээр, Наранбаатар гишүүнээр тасаллаа. Бат-Эрдэнэ гишүүний микрофоныг өгөөрэй.

Ж.Бат-Эрдэнэ: Тайлантай танилцлаа. Тэгээд маш олон зүйл байна. Юун түрүүнд нэг зүйлийг асуух хэрэгтэй болчихоод байна. Энэ Тавантолгой-Гашуунсухайтын энэ төмөр зам анхнаасаа бол Энержи ресурс гэдэг компанитай гэрээ хийгээд, концессын гэрээ хийгээд явж байсан шүү дээ. Тэгээд энийг цуцалсан. Тэгээд энэ цуцлаад замынх нь ажил шилжээд төр өөрсдөө хийнэ гээд Зам, тээвэр хөгжлийн яам хийгээд явсан. Энэ дээр гэрээнүүд нь ямаршуу гэрээнүүд байна вэ? Энэ дээр нэг дүгнэлт та нараас гаргасан зүйл байна уу, үгүй юу?

Нэгдүгээрт нөгөө нэг шороо овоолоод хаясан төмөр зам гэсэн асуудлууд чинь яригдсан шүү дээ. Энэ төмөр зам цаашаагаа явсан. Энэний санхүүжилтийг тухайн үед бол анхных нь схемийг миний бие гаргаж байсан. Энд юу гэж гаргаж байсан гэхээр Монголын төмөр зам нэгэнт одоо төрийн өмчит компани ингээд төмөр замаа хийгээд явж байгаа бол үүн дээр нэгэнт хөрөнгө оруулалт байхгүй байгаа тохиолдолд Эрдэнэс Тавантолгой гэсэн компанийг хөрөнгө оруулалтыг нь оруулаад тэгээд тодорхой хэмжээний нэг 20-оос 30 хувийг нь Монголын төмөр замын 20-оос 30 хувийг нь бол эзэмшээд ингээд цаашаагаа хөрөнгө оруулалт хийгээд цаашаа явъя гэсэн байхгүй. Энэ схем наадах чинь бас яригдаж байгаа юу, үгүй юу?

Хоёрдугаарт, 100 хувь Эрдэнэс Тавантолгой компанийн санхүүжилтээр явж байгаа. Хийгдлийн хэмжээ. Тэгэхээр энэ анхнаасаа ерөөсөө 100 хувийн хөрөнгө оруулалт оруулна гэж байсан юм уу? Миний анхны схем бол ерөөсөө 30 хувийн хөрөнгө оруулалт оруулаад нэгдүгээрт өөрөө бол Эрдэнэс Тавантолгой нүүрстэй бол нүүрстэй. Тэгээд төмөр замдаа хөрөнгө оруулалт оруулаад явахаар ямар нэгэн IPO хийх боломж юу

шаардлагагүйгээр цаашаа явчихъя гэсэн ийм дүгнэлтүүд гарч байсан шүү дээ.

Тэгэхээр 100 хувь хувийн хөрөнгө оруулалтыг анхнаасаа хийнэ гэсэн ийм гэрээ хэлцэл байсан уу, үгүй юү? Байгаагүй бол хэзээ ингээд бүх шийдвэрүүд нь хаанаас гараад Эрдэнэс Тавантолгой компанийн өөрөөр хэлбэл нөгөө ногдол ашиг өгөх ёстой мөнгийг бид нар ийшээгээ төмөр замдаа оруулчхаад байгаа байхгүй юу даа. Энд сунгаад хөрөнгө оруулалтыг нь нэмсэн шийдвэрүүд ер нь хаанаас гарсан юм бэ гэж.

Хоёрдугаарт захиалагч нь ерөөсөө тодорхойгүй, гүйцэтгэгч ерөөсөө тодорхойгүй болчихоод байна. Энд Бодь интернэйшнл компани гээд гарч ирээд байна. Захиалагч нь ер нь хаанах юм. Монголын төмөр зам юм уу эсвэл Тавантолгой төмөр зам компани юм уу? Монголын төмөр зам хаана нь явж байгаа юм.

Дээрээс нь Бодь интернэйшнл чинь яг гүйцэтгэгчээр орж ирж байгаа юм уу?

Дээрээс нь энэ армийнхан цэргийн хүчээр хийнэ гэсэн ийм шийдвэрүүд гарсан шүү дээ. Ийм шийдвэрүүд хаанаас, хаанаас гарсан бэ? Яг ямар шийдвэр гарсан юм бэ? Ямар хүчээр оролцоно гэсэн юм бэ? Ямар гүйцэтгэлийг нь хийсэн юм? Нэг бол армийн хүчийг ашиглаад хийнэ гэсэн нэг зүйл яригдаад л байдаг. Нөгөө талаас болохоор гэв гэнэт л энэ Бодь интернэйшнл гэсэн ийм компани гарч ирээд л одоо 100 хувь хийгээд явчихлаа гээд тэгэх юм. Тэгэхээр хэдэн хувь нь энэ армийн хүчийг ашиглаж орж ирсэн юм? Техник технологи, тоног төхөөрөмжүүд нь хаанаас орсон юм? Санхүүжилт чинь яаж хуваагдсан юм? Ямар гэрээгээр энэ санхүүжилт хуваагдсан юм? Хэдэн төгрөгийн санхүүжилт, хэдэн тэрбум төгрөгийн санхүүжилт нь цаашаа явж яв юунд зарцуулагдсан юм? Өөрөөр хэлбэл Бодь интернэйшнл дээр хэд гаргасан юм. Наанаа энэ арми дээр хэд нь хуваагдсан

юм, ямар байдлаар ямар зарчмаар хуваагдсан гэсэн энэ дээр нэг тодорхой хариулт өгөөч.

Т.Энхтүвшин: Үндэсний аудитын газар. 3 номерын микрофон. Ажлын хэсгийн 3 номерын микрофоныг өгөөрэй.

Д.Энхболд: Бат-Эрдэнэ гишүүний асуултад хариулъя.

Үндэсний аудитын газрын Гүйцэтгэл-нийцлийн аудитын газрын захирал Энхболд.

Нэг дэх асуудлын хувьд бид нар аудитын хамрах хүрээг бол гэрээ байгуулагдаад эхэлсэн цагаас хойших хамрах хүрээг хамруулсан. Гэхдээ аудитын тайлангийн 15 дээр анхнаасаа энэ ямар ямар шат дамжлагаар явсан бэ? Энерджи ресурстай ямар гэрээгээр явсан гэдэг гэрээний түүхийг бол тайлангийн 15, 16 дугаар нүүрэн дээр дэлгэрэнгүй хийсэн байгаа. Энэ Тавантолгой Гашуунсухайттай холбоотой төмөр замын бүтээн байгуулалтын нэг гол асуудал дээр аудит акцент өгсөн нь энэ бол Бодь интернэйшнл компанитай байгуулсан гэрээний асуудлыг бол олон улсын инженерүүдийн холбооноос гаргасан ФИДИК гэрээний загварыг бол сонгож авсантай нь бол холбож тайлбарлаж байгаа.

Яагаад олон улсын инженерүүдийн холбооноос гаргасан ФИДИК гэрээний загвар нь ялгаатай хуулийн зохицуулалт бүхий харилцааг зохицуулах зорилготой байхад ФИДИК гэрээний мөнгөлөг загварыг ашиглан дотоодын аж ахуйн нэгж хооронд гэрээ байгуулахдаа зарим заалтыг нь Монгол Улсын хүчин төгөлдөр мөрдөгдөж байгаа хууль тогтоомжид нийцүүлээгүйгээс харахад гэрээг харилцан ашигтай байх нөхцөлөөр байгуулсан гэж үзэхээргүй байна гэж дүгнээд байгаа юм. ФИДИК гэрээний дараах зарчмуудыг бол дотоодын аж ахуйн нэгжүүд хооронд хийхэд бол хангаагүй байна гэж үзэж байгаа юм.

Нэгдүгээрт нь гэрээний 13.2 дахь нөхцөлд гүйцэтгэгчийн санал болгосон инженерчлэлийн өөрчлөлтийн улмаас зардал нэмэгдэж гэрээний үнэд өөрчлөлт оруулах хугацаанаас өмнө ажлын үр дүнг хүлээлгэн өгсөн гэх 2 тохиолдолд гүйцэтгэгч хэмнэгдсэн зардлын 50 хувийн урамшуулал авахаар заасан нь ФИДИК гэрээний мөнгөлөг загварын ажил гүйцэтгэх бүх эрсдэлийг өөрөө хариуцах зарчмын дагуу гэрээний үнэд өөрчлөлт оруулахгүй байх зарчимтай нийцэхгүй байна гэж үзэж байгаа юм. Загварын дагуу энэ ФИДИК гэрээний загварын дагуу захиалагчийн төлбөр төлөх үүрэг нь гуравдагч этгээдээс хамааралтай байж болохгүй гэж энэ зарчмын хувьд заасан байдаг. Ийм тохиолдолд гэрээний загварыг хэрэглэхгүй байхыг зөвлөдөг боловч гуравласан гэрээг байгуулсан Эрдэнэс Тавантолгойтой. Захиалагч гүйцэтгэгчийн хооронд маргааныг шийдвэрлэх асуудал дээр мөн ФИДИК гэрээний загварын зарчмыг бол алдагдуулсан байна гэж үзэж байгаа.

Гурав дахь нь бол гэрээний гүйцэтгэгчийн гэрээний үүргийн гүйцэтгэлтэй холбоотой зарчмыг мөн алдагдуулсан. Энэнээс болоод дээрх гуравласан гэрээний 9.2-т хугацааг хэт удаашруулсан хойшлуулсан гэх ойлголт нь агуулгын хувьд тодорхойгүй, хугацааг заагаагүйгээс маргаан үүсгэх магадлалтай байна гэж бол үзсэн байгаа.

Хоёр дахь асуудлын хувьд эх үүсвэрийг Эрдэнэс Тавантолгойгоос 100 хувь даалгахаар анхнаасаа байсан уу гэдэг дээр Засгийн газрын тогтоолоор эх үүсвэрийг Монголбанкт хамтран шийдвэрлүүл гэдэг Засгийн газрын тогтоол гарсан. Энийг болхэрэгжүүлэхгүйгээр шууд Эрдэнэс Тавантолгойгоос санхүүжилтийг 100 хувь гаргуулахаар шийдвэрлүүлж явсан байгаа.

Тэр зэвсэгт хүчний цэргийн ангийг хэрхэн санхүүжүүлж оролцуулсан бэ

гэдэгт нь бол хэлэлцэх асуудлын 2 дугаарт байгаа учраас Тавантолгой-Зүүнбаян чиглэлийн төмөр замын тайлангийн 2 дахь асуудал дээр энийг тодорхой хариулаад явъя гэж бодож байна.

Т.Энхтүвшин: Үргэлжлүүлээд ярья. Ажлын хэсгийн 1 дүгээр микрофон.

Д.Энхболд: Яг юу руу Засгийн газрын тогтоолоор захиалагч нь бол Тавантолгой төмөр зам байна гэж ингэж заагаад Тавантолгой төмөр зам бол захиалагчийн гэрээг байгуулаад ажиллаж байгаа. Санхүүжүүлэгч нь бол Эрдэнэс Тавантолгой гээд тэгээд гүйцэтгэгчтэй, Бодь интернэйшинлтэй санхүүжилтийн өөрөөр хэлбэл нүүрсээр нийлүүлэх гэрээг бол Эрдэнэс Тавантолгой ХК, Бодь интернэйшнл ХХК-ийн хооронд байгуулсан ажил гүйцэтгэх гэрээг бол Тавантолгой төмөр зам ХХК Бодь интернэйшнл ХХКийн хооронд байгуулж энэ ажлуудыг гүйцэтгэсэн. Нийт Тээвэрээ 1000000068,6 сая долларын энэ төсөвт өртөгтэй ажил байсан. Энэний өмнөх гүйцэтгэсэн ажлыг Гранд Тронтинг Аудит ХХК-ийн дүгнэлтээр бол 276.4 сая ам доллар болж байна гэж ингэж баталгаажуулаад 1000000068,6 сая доллароосоо 276.4 сая долларыг хасаад энэ дээр 792.2 сая доллар болсон. Дутуу ажил нь.

Дээр нь нэмэлт ажил гээд 213 сая долларын нэмэлт ажил тооцоод тэгээд нийт гэрээний дүн нь 1000000005,6 сая доллароор гэрээг байгуулсан чинь ажил гүйцэтгэсэн. Дээр нь нэмээд одоо энэ Эрдэнэс Тавантолгой ХК, Бодь интернэйшнл ХХК, Тавантолгой төмөр зам ХХК нэмэлт ямар төслүүд хамтарч хэрэгжүүлсэн бэ гэх дээр Тавантолгой-Зүүнбаян, Тавантолгой-Гашиун сухайт чиглэлийн төмөр замыг холбох 218 тэрбум төгрөгийн төсөвт өртөгтэй гэрээг нэмж байгуулсан.

Дээр нь Тавантолгойн нүүрс ачих ложистикийн төв төслийг 313 тэрбум

төгрөгөөр бас байгуулж гэрээ байгуулж ажил гүйцэтгэж байгаа.

Т.Энхтүвшин: Бат-Эрдэнэ гишүүн тодруулъя.

Ж.Бат-Эрдэнэ: Энэ захиалагч гүйцэтгэгч тэгээд цаана нь санхүүжүүлэгч гэж орж ирээд байна шүү дээ тийм үү? Уг нь бол захиалагч, гүйцэтгэгчтэйгээ гэрээ хийгээд, тэгээд тодорхой санхүүжилтийг нь энэ чинь гэрээндээ тусгаад явах ёстой тийм үү? Тэгэхээр наадах чинь салчихсан байгаад байна шүү дээ. Захиалагч бол ямар ч мөнгөний хариуцлага үүрэхгүй. Цаад талд нь мөнгийг нь бол цаагуураа ингээд гэрээ хийгээд явж байдаг. Өөрөөр хэлбэл ямар үнээр ямар өртгөөр юу бариулж байгаа гэдгээ ямар барилгын ажил захиалж байгаа гэдгээ мэдэхгүй болчих гээд байна шүү дээ. Энэ чинь зөв юм уу? Яг хуулийнхаа үндэслэлээр.

Хоёрдугаарт энэ нэмэгдэл ажлууд орж ирээд байна тийм үү? Тэр ложистикийн төв нь 313 тэрбум төгрөг, нөгөөдөх нь юу гэгчхэв гээд тэр нь тэмдэглэж авч чадсангүй. Холболтын төмөр зам гэсэн үү? Тэгээд энэ ямар үндэслэлээр бас дахиж нэмэлт гэрээнүүд хийсэн юм.

Т.Энхтүвшин: Бат-Эрдэнэ гишүүний микрофоныг нэмээд өгөөрэй. Нэг минутаар.

Ж.Бат-Эрдэнэ: Нийт гэрээний чинь үнэ 1 тэрбум 560 сая доллар болчихоод байх шиг байна тийм үү? Тэгэхээр энэ чинь сая нэг баахан тоо өөрөө бас хасаж бодоод бид нарын толгой эргүүлээд байх юм. Нэг гэрээний дүн чинь 1.5 тэрбум доллар болж таарах гээд байна шүү дээ. Тэгэхээр нэмэгдлүүд чинь яг хаанаа орж ирж байгаа юм. Тэгээд 1км төмөр зам чинь яг хэд болох нь вэ? Тэрийгээ нэг тодорхой хэлээд өг. Жишиг төмөр замын жишгээсээ ер нь дүгнэлт хийсэн зүйл байна уу үгүй юу?

Ямар үнэтэй байна? Ер нь жишиг төмөр замынхаа.

Хоёрдугаарт ТЭЗҮ чинь батлагдаагүй гээд байна шүү дээ. Баталгаажсаагүй гээд байна тийм үү? Энэ дээр нэг тайлбар хэлээдхээч.

Т.Энхтүвшин: Ажлын хэсэг. Ажлын хэсгийн 1 дүгээр микрофон.

Б.Батдэлгэр: Асуултад хариулъя.

Үндэсний аудитын газрын Гүйцэтгэл-ийцлийн аудитын газрын ахлах аудитор Б.Батдэлгэр. Нийт Тавантолгой-Гашиунсухайт чиглэлийн төмөр замын гэрээний үнэ нь 1000000005,6 сая доллар. Бид нар аудитаар ямар ажлыг ТЭЗҮ-гүйгээр хийсэн бэ гэх дээр Тавантолгойн нүүрс ачих логиستيкийн төвийн 313 тэрбум төгрөгийн ажил гүйцэтгэх ажлын ТЭЗҮ-г өөрөөр хэлбэл холбогдох өнөөдөр хүчин төгөлдөр мөрдөгдөж байгаа барилга болон бусад хууль дүрмээр баталгаажуулаагүйгээр Эрдэс баялгийн мэргэжлийн зөвлөлийн дүгнэлт гаргуулчихсан байгаа.

Өөрөөр хэлбэл тийм дүгнэлтээр энэ ажлыг явуулсан байна. Энэний зураг төсвийг.

Т.Энхтүвшин: Ажлын хэсгийн 1 дүгээр микрофоныг өгөөрэй. Ажлын хэсгийн 1 дүгээр микрофон.

Б.Батдэлгэр: Та бүхэнд сая ярьж танилцуулсан. Тавантолгойн нүүрс ачих логиستيкийн төвийн ажил холболтын төмөр замын ажлуудыг сонгон шалгаруулалтгүй, ямар нэгэн сонгон шалгаруулалт байхгүйгээр Бодь интернэйшнл компанитай гэрээг байгуулж гүйцэтгүүлсэн.

Т.Энхтүвшин: Тодруулах уу та Бат-Эрдэнэ гишүүний микрофоныг өгөөрэй.

Ж.Бат-Эрдэнэ: Энэ холболтын төмөр зам тэгээд нүүрс ачих ложистикийн төв 2 чинь тус тусдаа гэрээтэй байна уу? нэгдүгээрт.

Хоёрдугаарт нөгөө худалдан авах хуульдаа яаж нийцэж байгаа юм ямар заалтаар нь нийцэж байгаа юм бол энэ дээр тодорхой хариулж өгөөч. Эсвэл нийт ажлынхаа дүнд нь хэрвээ орж байгаа бол энэ чинь давуу эрхээр эд нар гэсэн нэг зүйл заалт байдаг юм. Тийм зүйл заалт байна уу, байхгүй байна уу? Гэрээ хийсэн юм уу? Гэрээн дээр нь гэсэн заалтууд байгаа юм. Яагаад тендерүүд шууд өгсөн юм?

Т.Энхтүвшин: Ажлын хэсэг. Ажлын хэсгийн нэгдүгээр микрофон.

Б.Батдэлгэр: Энэ ажлуудыг өөрөөр хэлбэл энэ яг Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн төсөлтэй холбоогүй өөрөөр хэлбэл тусдаа төсөл арга хэмжээ гэж ингэж ойлгож болно. Өөрөөр хэлбэл өөр төсөл арга хэмжээнүүд. Энэ бол нөгөө төрийн болон орон нутгийн өмчийн хөрөнгөөр бараа ажил үйлчилгээ худалдан авах ажил дээр яг тухайн төсөл дээр нэмэлт ажил гарвал 15 хүртэл хувиар гэрээ хийдэг энэ заалтай болмхамааралгүй, өөрөөр хэлбэл тусдаа төсөл арга хэмжээнүүд гэж ингэж болно.

Тэгээд энийг ямар асуудлуудаар ингээд шууд гэрээ байгуулах болсон бэ гэх дээр ТЕГ-аас энийг нууцын зэрэглэлд оруулуулаад өөрөөр хэлбэл хүсэлт өгөөд ингээд нууцын зэрэглэлд хамааруулаад гүйцэтгэгч тал нь бол танай энэ төслүүдийг гүйцэтгэх сонирхолтой байгаагаа бол энэ 2 төсөл дээр хоёулан дээр нь илэрхийлсэн.

Т.Энхтүвшин: Тэгээд ажлын хэсгийн 1 дүгээр микрофоныг өгөөрэй.

Б.Батдэлгэр: Шийдвэрлээд энэ гэрээнүүдийг хийсэн байгаа. Тайлан дээр бүгдийг нь тодорхой хэдний ямар албан бичгээр ТЕГ-т хандсан. ТЕГ-аас ямар бичгээр буцааж өгсөн байгаа гэдгийг

бүгдийг нь. Тавантолгой төмөр зам ХХК компанийн удирдлагуудаас албан бичгээр хандаж юуны нууцын зэрэглэлийн дүгнэлтүүдийг гаргуулсан байгаа.

Т.Энхтүвшин: Тодруулах уу? Ганболд гишүүн. Ганболд гишүүний микрофоныг.

Г.Ганболд: Энэ төмөр зам бол 2012 онд Энержи Ресурс Рэйл гэдэг компани төрөөс нэг ч төгрөг авахгүй 100 хувь өөрийн хөрөнгөөр бариад 19 жил ашиглаад дараа нь төр 51 хувийг нь өгнө гэдэг төрөөс нэг ч төгрөг авахгүй ийм төсөл явж байсан. Энийг гацаагаад л тэгээд л эхэлсэн юм л даа. Төрөөс баахан мөнгө өгөөд. Тэгээд би аудитынхнаас асуух гээд байгаа юм. Гранд торонтин компанийн 276000000.4 сая долларын дүгнэлт байгаа. Тэр өмнө нь бид нарын ярьдаг нөгөө 206 км овоолсон шороо. Тэрийг бол зүгээр л тэр ерөөсөө тэр компанийнхан өөрсдийнх нь хэлсэн үнээр шууд төр авсан. Хөгжлийн банкнаас мөнгө гаргаад. Тэрэн дотор хамгийн ноцтой нь юу вэ гэхээр зэрэг асар их нөгөө зөвлөх үйлчилгээний мөнгө байгаа. Нөгөө Маканси, Либерти Партнерс ч гэдэг юм уу. Энэ төсөл бүхэлдээ ерөөсөө зөвлөх үйлчилгээ 1 сая долларын зөвлөх үйлчилгээ авсан байсан бол 13, 14 сая долларыг зүгээр зөвлөх үйлчилгээ нэрээр авсан. Энэ зөвлөх үйлчилгээнүүдийн тайланг үзсэн үү? Аудитынхаан олж харсан уу? Тэр зөвлөх компаниуд нь яг санхүүгийн хуулийн ямар зөвлөгөө өгсөн байна вэ? Энэнээс эхтэй.

Тэгээд эднийх чинь бол Айком гээд Австралийн компанийн ТЭЗҮ-ээр бол түрүүний хэлдэг 1 тэрбум 70 гаран сая долларынх байж байгаад, 270 зургаагаа хасаад эргээд Солонгосын Домэйн компаниар дахиад 213 сая долларын ТЭЗҮ хийгдсэн байгаа шүү дээ. Тэрнээс хойш бол ингээд л гэрээ үргэлжлээд л байгаа. Саяын тэр холболтын төмөр зам, тэр ачиж буулгах ложистикийн төв гээд. Энэ бол ямар ч тендергүй нэг зөвлөгөө аваад л

нууцад хамруулж болох уу гэдэг зүйл аваад л яваад байгаа юм л даа.

Аюулгүйн зөвлөл ямар шийдвэр гарсан гэхээр ерөөсөө л тухайн төмөр замын зарим бүтээн байгуулалтын хэсгийг нууцад авч болно л гэсэн зөвлөмж байгаа. Тэгээд л энийг болох уу? Энийг болохгүй юу гэж асуугаад л болно гэхээр нь ингээд явдаг ийм л зүйл л дээ. Тэгэхээр энэ дээр бол ерөөсөө яг ноцтой юмнууд их олон байгаа юм. Одоо яг би аудитынхан тэр Айкомын ТЭЗҮ-ийг олж харсан уу? Тэр Монгол хэл дээр байна уу? Энэ чинь төр нууцад авсан болохоос биш хувийн компани нууцлаагүй. Яг нарийндаа энэ чинь явж байгаад ТЭЗҮ-гээ хувийнхан нууцлаад төрийнхөндөө өгөөгүй явчихсан төсөл шүү дээ. Англи хэл дээр одоогоороо. Тэгээд ТЭЗҮ-г нь авъя гэхээр нууц гээд өгдөггүй хувийнх нь нөгөө барьж байгаа компани нь өгдөггүй. Баруулж байгаа төрийнхөн нь юу хийлгэж байгаагаа мэддэггүй. Ямар юм хийлгэж байгаагаа мэдэхгүй явсаар байгаад ирсэн төсөл шүү дээ энэ бол.

Ер нь тэгэхээр таны хэлж байгаа тэр ноцтой юм 45 сая доллароор энэ төмөр замын дагуу мянган айлын орон сууц барих байсан. Сургууль цэцэрлэгтэйгээ. Тэгж байж тэр төмөр зам дээр чинь өчнөөн олон залуучууд очиж ажиллах ёстой байсан. Хэний шийдвэрээр тэрийг байхгүй болгоод төслөөс нь зүгээр тэр нэг ачиж буулгах талбай ч билүү юм болгоод хувиргасан юм бэ? Тэр хэний шийдвэр вэ? Хэн хүсэлт гаргаад тэр хэнийг шийдвэрлэв? Тэгээд яагаад одоо бид нар холболт хийгээгүй байж наана тэр холболтын төмөр зам ачиж бууж өгөх талбай дээр гээд өчнөөн 100 тэрбумаар нь гэрээ хийгээд байгаа юм? Цаана нь холболт хийгээгүй байхад наана нь бид нар хэчнээн их наяд төгрөгийн хөрөнгө хийгээд хайран хөрөнгө болоод байгааг дүгнэлт дээрээ гарсан юм байна уу гэдгийг би аудитаас асуух гээд байгаа юм. Одоо энэ та нарын дүгнэлт дээр бол гүйцэтгэл нь илүү явж байгаа юм байна. 56 сая долларын илүү санхүүжилттэй

явж байна гэж байна шүү дээ. Одоо нөгөө ирэх вагоны толгойнууд ирсэн үү? Тэрийг яг энэ Монголын төмөр зам эд нар ямар вагон ирж байгааг мэдэж байгаа юу? Тэр вагоны толгойнууд яг нарийн царигийн яг төмөр зам дээр өмнө нь ашиглагдаж байсан толгойнууд мөн үү? ТЭЗҮ дээр яг хэдэн вагон ирэхээр байгаа вэ? Яг гэрээн дээр хэд нь ирчхээд байна аа? Энэ дээр хамгийн.

Т.Энхтүвшин: Ганболд гишүүний микрофоныг нэмээд өгөөрэй.

Г.Ганболд: Энэ дээр энэ өөрөө яг оффтейк гэрээ мөн үү? Миний ойлгож байгаагаар бол энэ урьдчилгаа төлбөр өгөөд явсан. Дээр нь яг оффтейктэй яг адилхан 13 хувийн нүүрсний хөнгөлөлт өгсөн. Бид нар зүгээр нүүрсээ зараад төлбөрийг нь өгчих юман дээр нүүрс авах гэж байгаа компаниуд цаана нь хар мянгаар очерлож байхад өөрсдөө төлбөрийг нь өгч байгаа байж байж 13 хувийн хөнгөлөлт эдлүүлээд явсан дээр ямар дүгнэлт байна аа? Аудитын дүгнэлт дээр энэ дээр ямар ч дүгнэлт алга. Энэ бүх төлбөрийг 13 хувийн хөнгөлөлттэй нүүрс өгснөөр төрд хэдэн төгрөгийн хохирол учирсан бэ? Энэ дээр яг аудитынхан яг гаргасан тодорхой дүгнэлтүүд яг байна уу? Тэгэхээр тэр 206 км замын Гранд Торонтын аудитын дүгнэлтийг яг танайхан яг хүлээн зөвшөөрч байгаа юу? Тэрэн дээр яг гаргасан дүгнэлт дээр нь Үндэсний аудитын газраас дахин дүгнэлт гаргаад тэр дүгнэлт зөв буруу гэдэг дээр яг дүгнэлт хийсэн зүйл байна уу?

Т.Энхтүвшин: Үндэсний аудитын газар 3 номерын микрофон өгөөрэй.

Д.Энхболд: Ганболд гишүүний асуултад хариулъя.

Үндэсний аудитын газар Гүйцэтгэл-нийцлийн аудитын газрын захирал Энхболд.

Нэгдүгээр асуултын хувьд зөвлөх үйлчилгээний маш олон гэрээнүүдийг

хийсэн. Энэ дээр нарийвчилсан шинжилгээ хийсэн үү гэдэг асуулт байгаа. Бид нар зөвлөх үйлчилгээний гэрээг олж авч чадаагүй. АТГ-т бол бүх гэрээ материалууд хүргэгдсэн гэдэг үндэслэлээр бол Үндэсний Аудитын газарт энэ материалыг дэлгэрэнгүй материалуудыг нь бол нотлох баримтаар өгөөгүй учраас энэ дээр бол нарийвчлан үзэж чадаагүй ээ.

Хоёр дахь асуудлын хувьд бол Айкомын гэрээг олж үзсэн үү энэ дээр ямар дүгнэлт гарч байгаа вэ гэдэг дээр бол Айкомын гэрээг англи хэл дээр байсан аудитын хүрээнд хэсэгчилсэн шаардлагатай заалтууд нөгөө зүйл заалтуудыг нь бол орчуулж аудитад ашигласан нотлох баримтаар. Ерөнхийдөө бол Айкомын боловсруулсан ТЭЗҮ-ийн дагуу бол энэ ажлууд явагдаад байгаа гэдгийг бол аудитын тайланд оруулсан байгаа.

Гурав дахь асуулт нь бол энэ оффтейк гэрээ мөн үү гэдэг асуулт байсан. Санхүүжилтийн гэрээний хувьд бол оффтейк гэрээ гэж явж байгаад сүүлд бол энийг нээлттэй ил болгосон байгаа. Гэрээтэй холбоотой асуудлууд дээр ямар төв хүрэлтүүд гаргасан бэ гэдэг дээр бол бид нар Эрдэнэс Тавантолгойн аудитын хүрээнд энэ асуудлуудыг бол хууль хяналтын байгууллагад шилжүүлэн шалгуулахаар бол өгсөн байгаа. Сөн оффтейк юуны ФИДИК гэрээний хувьд бол энэ гэрээг энэ нөхцөлд ашиглах боломжтой эсэх, энэ ашиглаж байгаа нөхцөлд бол энэ үндсэн зарчмуудыг алдагдуулсан байгаа учраас энэ асуудлыг нь мөн хууль хяналтын байгууллагад нарийвчлан шалгуулахаар бол аудитын дүгнэлтээр шилжүүлсэн байгаа. Өөр нэмэлт юу билээ?

Гранд Торонтотой холбоотой асуудал дээр Ухаа худаг-Гаиуун сухайт чиглэлийн төмөр зам төслийн хүрээнд 2013-аас 2019 онд зарцуулсан хөрөнгө оруулалтын зардлаас Гранд Торонто аудит 2019 онд нийт зардлын дүнг 276.4 сая амдоллороор баталгаажуулсан

бөгөөд зардлын дүн нь Монголын төмөр зам ХХК-ийн бүртгэсэн дүнгээс 9.2 сая ам.доллороор бол илэрхийлсэн төслийн хэрэгжүүлэгч буюу Монголын төмөр ам ХХК-ийн төслийн нэгжсийн зардлыг тусад нь бүртгээгүй. Анхан шатны баримтын иж бүрдлийг хангаагүй боловсон хүчин тогтвортой ажиллаагүй Макензи компанийн Лаберти Партнерс BNP Лимит зэрэг компаниудын ажлын тайлан болон холбогдох анхан шатны баримт материал АТГ-т шалгагдаж байсны улмаас танилцаагүй. Монголын төмөр зам ХХК зарим зардлыг бол ТУЗ-өөс баталсан төсвийн дүнгээр шууд зардлаар бүртгэж байсан, төгрөгөөр илэрхийлсэн зардлыг ам.долларт шилжүүлэн тооцохдоо Монголбанк болон төлөхөөр заасан өдрийн спот хани, жилийн дундаж ханшаар хөрвүүлэн тооцсон зэргээс үүссэн байна гэж бол аудитор үзсэн.

Т.Энхтүвшин: Ажлын хэсгийн 1 дүгээр микрофон. Ажлын хэсгийн 1 дүгээр микрофоныг өгөөрэй.

Д.Энхболд: Ганболд гишүүний асуултад хариулъя. Суурьшлын бүсийн 45 сая долларыг Засгийн газрын тэмдэглэлээр эрх олгосон байгаа. Өөрөөр хэлбэл Монгол Улсын Засгийн газрын 2022 оны 4 дүгээр сарын 13-ны өдрийн 22 дугаар тэмдэглэлийн 4-өөр энэ суурьшлын бүсийнхээ нийгмийн энэ төсөл арга хэмжээгээ хойшлуул гэдэг ийм чиглэлийг өгөөд тэгээд Тавантолгой ХК, Бодь интернэйшнл компанид 2022 оны 6 дугаар сарын 22-ны өдрийн 1/672 дугаар албан бичгээр энийг зөвшөөрч байна гэдэг энэ мэдэгдлийг хүргүүлээд энэ ажлыг гүйцэтгүүлээд явж байгаа.

Нийт энэ төслийн хүрээнд бол 16 зүтгүүр 810 вагон авах байгаа. Хөдлөх бүрэлдэхүүнд. 810 вагон нийлүүлэгдсэн. Өнөөдрийн байдлаар хөдлөх бүрэлдэхүүн нэг ч нийлүүлэгдээгүй байгаа. Тавантолгой ХХК-аас ингээд авсан мэдээллээр бол газар дээр нь очиж танилцуулахад бол эхний 2 вагоны

гүйцэтгэл зүтгүүрийн ажил бүрэн гүйцэтгэгдээд туршилт судалгаандаа явж байна гэсэн ийм хариултыг өгсөн байгаа.

Т.Энхтүвшин: Ганболд гишүүний микрофоныг өгье.

Г.Ганболд: Ер нь энэ зөвлөх үйлчилгээ гэдэг юм бол ер нь мөнгө угаах арга хэлбэр юм байна лээ шүү дээ. Айкомын ТЭЗҮ-д бүхэлдээ ерөөсөө 1 сая долларын л зөвлөх үйлчилгээ авч болно гэсэн юм байгаа бараг. Гэтэл зөвхөн тэр нэг овоолсон шороон дээр чинь 13, 14 сая долларыг аваад явчихсан. Хэн нэгэн хүнтэй юу зөвлүүлэх гэж байгаа юм бүү мэд. Ажлын захиалга байхгүй. Энэ дээр бол би аудитынхныг дахиж дүгнэлт гаргах ёстой тэр материалуудыг нь олж авах ёстой шүү дээ. Тэгээд тэр Гранд Торонто компани бол ерөөсөө аудит хийгээгүй өмнөх тэр 276 дээр. Зөвхөн өөрсдийнх нь гаргаж ирсэн үнийн дүнг нь баталгаажуулсан.

Бид нар тийм ажил хийсэн гээд л ингээд л 276-гийн шороо овоолчихсон шүү гээд ирэхээр нь тийм байна л гэсэн шүү дээ. Тэрэн дээрээ хариуцлага ч хүлээхгүй. Энэ дээр бас дүгнэлт гаргах ёстой.

Т.Энхтүвшин: Ганболд гишүүний микрофоныг өгөөрэй.

Г.Ганболд: Тэгээд яг энэ агуулгаараа ярих юм бол бид нарын нөгөө ярьдаг тэр 206 км-ийн 80 хувийн гүйцэтгэлтэй овоолчихсон шороог чинь өнөөдрийн ханшаар бол 1 км-ийг нь 3 тэрбум гарангаар төр авчихсан байхгүй юу. Тэр Хөгжлийн банкнаас мөнгө аваад. Энэнээс эхлээд ерөөсөө энэ төмөр замын өртөг өсөхөд асар их нөлөөлсөн.

Энэ дээр эхнээс нь бид нар дүгнэлт гаргаад явж байсан бол энэ төмөр зам бол бас харьцангуй бага өртгөөр босох боломж байсан. Тэгээд нэмэлтээр тэр Солонгосын Домэйны ТЭЗҮ нь өмнө нь угаасаа наадах чинь та нар бод доо.

Хувийн компани нь тэр Айкомоор өөрсдөө хийх гээд тэгээд дараа нь төрд шахна гээд асар том ТЭЗҮ хийлгэчихсэн байхад яагаад тэр домэйн дээр нэмэлт тэр 213 сая долларын ТЭЗҮ хийлгэсэн юм бэ? Тэгээд энэнээс чинь одооингээд энэ өртөг чинь асар их болоод тэгээд цаана нь одоо холболтоо шийдээгүй байхад наана нь яагаад 500, 600 тэрбумаар тэр гэрээг нэмэлтээр хийгээд байгаа юм бэ гэдэг дээр би аудитынхныг нэлээн нухацтай дүгнэлт хийх ёстой гэж бодоод бодоод байгаа юм.

Тэгээд та нар бод доо одоогоороо энэ Монголд явж байгаа энэ том төслийн ТЭЗҮ нь Монгол хэл дээр байхгүй. Тэгэхээр чинь Монголын талаас хяналт тавьж байгаа тэр инженерүүд чинь юугаа үзэж хяналтаа тавих юм бэ? Тэгээд өгөө талд нь англи хэл дээр тэгээд бас нуучихдаг нууц гээд өгдөггүй. Тэгэхээр чинь яаж гүйцэтгэл гаргах юм. Тэгээд хийсэн юман дээр нь ингээд зураад л тэгээд л мөнгийг нь шилжүүлээд явдаг ийм байдлаар явахаар чинь Бодь компанийн хүмүүс байгаа юм уу? Би Бодь компанийн гүйцэтгэх захирлаас нэг асуулт асууя. Би танай компанийг бол 2018, 2019 оны үед бол нэг ойролцоогоор 200, 300 саяын алдагдалтай, ашигтай Төмөр замын тусгай зөвшөөрөлгүй компани байсан гэж ингэж ойлгож байгаа. Тэр төслийг хэрэгжүүлж эхэлснээс хойш танайх 2019, 2020, 2021 онд билүү би татварт өгсөн тайланг нь харахад жилд 430, 440 тэрбумын ашигтай компани болсон байна лээ л дээ. Тэгээд энэ бол тухайн төслийн ашигийг илэрхийлж байгаа илэрхийлэл мөн үү? Энэ төслөөс ер нь танай компани үнэхээр тийм ашигтай төсөл байсан уу? Тийм алдагдалтай төсөл байсан уу? Энийг нэг асууя. Яагаад тэр ТЭЗҮ одоо болтол ингээд орчуулагдахгүй явдаг юм бэ?

Т.Энхтүвшин: Бодь компанийн захирал байна уу? Ажлын хэсгийн 3 дугаар микрофон дээр очоорой. Ажлын хэсэг 3 дээр.

Б.Долгормаа: Бүгдэд нь энэ өдрийн мэндийг хүргэе ээ.

Энэ аудитын тайлангийн танилцуулгатай танилцлаа. Эхнийх нь бол Тавантолгой-Гашуунсухайт, Тавантолгой-Зүүнбаян чиглэлийн төмөр замын төслийн дүгнэлтүүдийг нэлээн нийлүүлж яриад байх шиг байна. Тэгээд эхний хэсэг дээр Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн төмөр замын ерөнхий гүйцэтгэгчээр ажилласан манайх. Энэ гэрээний маань онцлог бол ажлыг нь хийж гүйцэтгээд санхүүжилтийг дараа төлбөрт нөхцөлөөр нүүрсээр хүлээж авч байгаа ийм онцлогтой гэрээ байгаа. Бодь компанийн хувьд бол гишүүний асуусан асуултад хариулахад бол энэ жил 30 дахь жилээ тэмдэглэж байгаа 30 жилийн түүхтэй ийм үндэсний хөрөнгө оруулагч дэд бүтцийн чиглэлээр ажиллаж байгаа компани байгаа юм. Тэгээд энэ зөвхөн Тавантолгойн Гашуунсухайт чиглэлийн төсөл төдийгүй бусад төсөл хөтөлбөрүүд дээр ажиллаж байсан байгаа. Тэгээд тэр эхний асуусан ТЭЗҮ-ний хувьд хэлэхэд бол захиалагчаас энийг илүү тодорхой хариулах байх. Энэний орчуулга болон орчуулгын талаар манайх бол яг гэрээнийхээ дагуу хийсэн захиалагчаас өгсөн шаардлагын дагуу ажлаа бол хийж гүйцэтгэж байгаа юм.

Т.Энхтүвшин: Ашиг асуусан. Төмөр замын толгой вагонууд ирсэн үү гэж асуусан.

Б.Долгормаа: Санхүүгийн тайлагналын хувьд олон улсын стандартын дагуу манайх санхүүгийн тайлангаа гаргаж байгаа. Энэ дээр бол Тавантолгой-Гашуун сухайт чиглэлийн төсөл маань төгсгөлийнхөө үе шатанд ирсэн явж байна. Тайлагналын хувьд яг энэ төсөл бүрэн ашигтай болсон, ашиггүй болсон гэдэг талаар шууд дүгнэж хэлэх боломжгүй байна.

Вагоны толгойнуудын хувьд хөдлөх бүрэлдэхүүн гэдэг дээр бол зүтгүүр болон

вагоныг хамруулж хэлдэг. Зүтгүүр вагонуудын хувьд 810 вагоныг бид нар хугацаанд нь нийлүүлсэн байгаа. 16 ширхэг зүтгүүрийн хувьд 88.4 хувийн гүйцэтгэлтэй байна. Үүнтэй холбоотойгоор бид хэд ерөнхий захиалагчдаа бол үнэгүй зүтгүүрүүд авчирч ашиглуулж байгаа. Тээвэрлэлтийн үйл ажиллагааг нь хэвийн хангах нөхцөлөөр. Энэ одоо ашиглагдаж байгаа зүтгүүрүүд нь бас нэмэлт 42 хувийн гүйцэтгэлтэй байна.

Т.Энхтүвшин: Тавантолгой төмөр зам хариулах нь байна шүү дээ. Саяын Ганболд гишүүний асуусан асуултыг гүйцээгээд. Ажлын хэсгийн 3 дугаар микрофон дээр суугаарай.

Н.Будбаяр: Сайн байцгаана уу? Асуултад хариулъя.

Тавантолгой төмөр зам гүйцэтгэх захирал Будбаяр. Энэ Айкомын ТЭЗҮ-ийн асуудал түрүүн яригдаж байгаа юм. Тэгээд ТЭЗҮ бол 2013 онд анх батлагдсан. Тэгээд тэрнээс хойш англи хэл дээрээ манайд хэрэглэгдэж байгаа. Гүйцэтгэгчтэй англи хэлээрээ хоорондоо ойлголцож явдаг. Энэ дээр бол сүүлд 2018 онд манай компани хүлээж аваад 2018 оны 8 сарын 8-нд манай Тавантолгой төмөр зам компани үүсгэн байгуулагдсан. Энэнээс хойш бид нар энэ ТЭЗҮ-г хүлээж аваад энэ ажлыг гүйцэтгэлийг хариуцаж хангуулж ажиллаж байгаа. Энэ гүйцэтгэл дээр бол сүүлд хуулийн компанитай хамтарч ажилладаг. Холбогдох мэдээллүүдийг нягтлуулах, тэр захиалагч гүйцэтгэгчийн хоорондох асуудлууд дээр хуулийн фирмтэй бас хамтарч ажиллаж байсан. Ийм Легал Линк гээд компанитай хамтарч ажиллаж байсан ийм нөхцөл байдалтай байсан юм байна лээ.

Т.Энхтүвшин: Ганболд гишүүн тодруулах уу? Хариулт хангалттай юу? Ганболд гишүүний микрофоныг өгье.

Г.Ганболд: Танайх бол яах вэ хэл устай хүмүүс байдаг л байх л даа. Яг одоо хэдэн толгой авах ёстой юм танайх зүтгүүр. 16 юу 18 уу? Чи тэрийг нэг яг бодвол ТЭЗҮ-г нь сайн уншсан байх. Яг хэдийг авах юм? Надад нэг хэлээдхээч 16 юу 18 уу?

Т.Энхтүвшин: Ажлын хэсгийн 3 дугаар микрофон.

Н.Будбаяр: ТЭЗҮ дээр нийтдээ 16 зүтгүүр Америкаас ирж байгаа нэг сэлгээний зүтгүүр гээд нийтдээ 17 зүтгүүр байгаа.

Т.Энхтүвшин: Батжаргал гишүүн.

Ж.Батжаргал: Баярлалаа. Тэгэхээр төмөр замын их том бүтээн байгуулалтын ажил явчихсан. Тэгээд Үйлдвэржилтийн бодлогын байнгын хороо Үндэсний аудитын газрын гүйцэтгэлийн аудитын тайланг сонсоод бас тодорхой чиглэл юмнууд гарах ёстой л гэж ингэж л харж байна. Тэгэхдээ энэ асуудал өөрөө нүүрсний асуудалтайгаа холбогдоод Улсын Их Хурлаас тусгайлсан Хяналт шалгалтын дэд хороо ажиллаж байгаа.

Дээр нь хууль хяналтын байгууллагуудад бүгд шилжсэн. Сая манай гишүүд нэлээн олон зүйл асуулаа. Тийм учраас би бас асуух зүйлүүдээ хумих ёстой юм байна гэж ингэж ойлголоо.

Тэгэхээр Тавантолгой-Гашиунсухайт ын энэ төмөр замын бүтээн байгуулалтын ажлын ТЭЗҮ, зураг, төсөв, байгаль орчны үнэлгээнүүд эцэслэгдээгүй байхад ажил гүйцэтгэх гэрээ хийгдчихсэн юм байна гэсэн ийм ерөнхий дүгнэлт байна гэж ойлголоо. Зөв үү гэж нэг ийм зүйл.

Хоёрдугаарт энэ төсөл өөрөө ямар хугацаанд дуусах ёстой төсөл вэ? Энүүн дээр нэг тодорхой хариулт авчихмаар байна. Уг бүтээн байгуулалтын ажлын иж бүрдлийн асуудал. Зүтгэх хамгаалал

дохиолол энэ тэр гээд энэ чинь өчнөөн юм байгаа юм. Өртөө, зөрлөг энэ тэр гээд. Тэгээд энэ юмнууд ер нь бүрэн болж чадсан уу гэдэг асуудал байгаад байна, гуравдугаарт.

Дөрөвдүгээрт санхүүжилт нь ер нь одоо яг хэдэн хувьтай юм бэ? Гүйцэтгэсэн ажлын бодвол гүйцэтгэлийн материалаа санхүүжүүлэгчид өгсөн байлгүй дээ. Тэгээд тэрнийг бид нар санхүүжүүлсэн байдал нь яг хэдэн хувьтай байгаа юм. Энэ үндсэн гүйцэтгэгч цаашаага тэр туслан гүйцэтгэгч нартай хийсэн гэрээ хэлцлийн буюу санхүүжилтийн хэрэгжилт үр дүн ямар байгаа юм бэ гэдэг нэг асуудал. Янз бүрийн байгууллагууд татаж оруулж ажиллуулаад байгаа. Тэгээд тэнд санхүүжилт өгөхгүй байгаад байгаа тухай нэг хэсэг нэлээн яриа хөөрөө гардаг байсан. Энэ ер нь одоо ямар түвшиндээ байгаад байгаа юм бэ гэж.

Аудитын газраас зориуд нэг асуух зүйл байгаад байгаа юм. Бид энэ нэг удаагийн зүйл биш ээ. Монгол энэ том бүтээн байгуулалтын ажлуудыг цаашид явуулна. Үгүй энэ нэг явсан олон ажлууд та нарын хийж байгаа энэ их олон гүйцэтгэлийн аудит энэ юман дээрээ тулгуурлаад энэ том бүтээн байгуулалт буюу энэ ажлуудыг ямар стандарт, ямар бодлого чиглэлтэй явуулах юм гэдэг тийм үндэсний хэмжээний шийдэл юмнууд бид гаргах ёстой юм биш үү. Энд тэндхийн томоохон донор санхүүгийн байгууллагуудын хөрөнгөөр хийгдэж байгаа ажлууд дээр болохоор зэрэг бид нар аудитын байгууллага ч тэр талаасаа орж ирээд ажиллачихдаг, хяналт үнэлгээнийх нь байгууллага ч ирээд л ажиллачихдаг. Ийм юмнууд байгаад байхад бид хэд чинь ер нь энэ олон улсын томоохон төсөл хөтөлбөрийн түвшинд хэрэгжүүлэх ажлыг хийгээд яваад байгаа улс шүү дээ. Тэгээд энийгээ ер нь үндэсний хэмжээндээ зохицуулж авах юм уу, авахгүй юм уу? Авахгүй бол цаашид энэ байдал явна шүү, байнгын явна. Тэгэхээр энэ тал дээр ер нь ямар эрх зүйн

зохицуулалт юу гарах ёстой юм. Энүүн дээр энэ Их Хурал руу чиглэсэн аудитын зөвлөмж гэж юм байна уу гэж нэг ийм зүйл тодруулж асуумаар байна.

Тэгж байж л энэ ажлуудын ерөнхий чиг их зөв явах болов уу гэж бодоод байгаа юм.

Дараагийн нэг зүйл байгаад байгаа юм. Миний ойлгоод байгаагаар энэ нэг баахан.

Т.Энхтүвшин: Ажлын хэсэг хэн хариут хариулах юм? Ажлын хэсгийн 3 номерын микрофоныг өгөөрэй.

Б.Долгормаа: Бодь Интернэшнл компани Гүйцэтгэх захирал Долгормаа. Энэ асуусан асуултуудаас ажлын гүйцэтгэл болон санхүүжилттэй холбоотой хэсгийг хариулья. Аудитын тайлант хугацаанд хамаарсан 2023 оны 6 сарын 30-ны байдлаар санхүүжилт 781.3 сая ам.доллартой тэнцэхүйц ажлын гүйцэтгэл 898.5 сая ам.доллар буюу ажлын гүйцэтгэл нь бол авсан санхүүжилтээсээ 117 сая ам.долларын ийм гүйцэтгэлийн илүүдэл явж байна. Энэ дээр бас нэг зүйл тодруулж хэлэхэд ажлын гүйцэтгэл 898.5 сая амдоллар гэдэг маань манай ажлын 6 сарын 30-наар гарсан 2023 оны 4 сарын гучнаарх ажлын гүйцэтгэлийн тоон мэдээ байгаа юм.

Ажлын гүйцэтгэлийн тоон мэдээ ер нь гарснаасаа хойш баталгаажуулах тоо баримтад 2 талаасаа хянан баталгаажуулах, тулгах инженерүүдийн ингээд чанарын хяналтууд тоо хэмжээний хяналтууд явдаг учраас ерөнхийдөө 2 сарын хугацааны хоцрогдолтой байгаа юм.

Хэрэв ажлын гүйцэтгэлийн 6 сарын 30-наар гарсан байдлаар нь тооцох юм бол энэ ажлын гүйцэтгэл болон санхүүжилтийн хувьд ярихад 283 сая амдолларын гүйцэтгэлийн илүүдэлтэй байгаа юм. Энэ 898.5 сая ам долларын ажлын гүйцэтгэл байсан талаар

аудитын тайлангийн тодорхой хэсгүүд дээр мөн тусгасан байгаа.

Т.Энхтүвшин: Үндэсний аудитын газар 2 номер. 2 номерын микрофоныг өгөөрэй.

Ц.Наранчимэг: Батжаргал гишүүний асуултад хариулья.

Монгол улсын ерөнхий аудиторын орлогчийн албан үүргийг түр орлон гүйцэтгэгч Наранчимэг байна. Төрийн аудитын байгууллага ямар бодлого чиглэл барьж байна хойшид энэ том бүтээн байгуулалтын ажилд аудит хийхдээ хэрхэн яаж ажиллах гэж байна вэ гэдэг ийм асуултад хариулья.

Төрийн аудитын байгууллагаас бид энэ гүйцэтгэл нийцлийн аудитыг гүйцэтгэлийн олон улсын аудитын дээд байгууллагын олон улсын стандартын дагуу ба хийж гүйцэтгэж байгаа. Манай байгууллага бол INTOSAI-ын гишүүн. Аудитын дээд байгууллагын олон улсын стандартыг мөрддөг. Мөн Төрийн аудитын тухай хуульд байгаа заалтуудаа бас мөрдөж ингэж ажиллаж байгаа. Мөн үндэсний стандарттай болсон. Монгол Улсын ерөнхий аудитороос гүйцэтгэлийн аудитыг хийхэд бас манай байгууллагад ажиллаж байгаа хүний нөөцийн хувьд мэргэжлийн инженерүүд, гүйцэтгэлийн аудитын багт бол зайлиггүй шаардлагатай юм байна гэж ингэж үзсэн. Энэ том бүтээн байгуулалтын хувьд бол ер нь рийл тайм буюу бодит цагийн аудитыг давхар хийгээд явж байх нь зөв юм байна. Тэгэхгүй яг эцэст нь дууссаны дараагаар хойноос нь аудит хийхээр эрсдэл өндөр байдаг юм байна гэж ингэж харж байгаа.

Мөн Төрийн аудитын тухай хуульд өөрчлөлт оруулахаар бас бид ажиллаж байна. Хамгийн гол нь төсвийн ерөнхийлөн захирагчдын дэргэдэх салбар яамдын дотоод аудитыг бас хөгжүүлэх, дотоод аудитыг хууль эрх зүйн орчинтой болгох

талаар Улсын Их Хуралд толилуулсан байгаад байгаа юм.

Т.Энхтүвшин: Асуултад уул нь тодорхой л хариулмаар байна даа. Ажлын хэсгийн 3 дугаар микрофон.

Та хэд энэ асууж байгаа асуултыг сайн бичээд аваада л даа. Тодорхой хариулахгүй байна. Ажлын хэсгийн 3.

Д.Энхболд: Үндэсний аудитын газрын Гүйцэтгэл-нийцлийн аудитын газрын захирал Энхболд Батжаргал гишүүний асуултад хариулъя.

Энэ гэрээт бүтээн байгуулалтын ажил эхлэхэд бол байгаль орчны нөлөөллийн үнэлгээний дүгнэлт гараагүй байсан. ТЭЗҮ дээр бол нэмэлт тодотгол хийгдээд энэ ажил бол зэрэгцээж явсан.

Хоёр дахь нь бол хугацааны хувьд ямар байсан юм бэ гэхээр энэ бүтээн байгуулалтын ажлыг 2020 онд дуусгахаар анх байсан. Дөрвөн удаагийн гэрээний сунгалтыг бол хэрэгжүүлж сунгаж явсан байгаа. Гэрээ нь үндсэндээ 32 сарын хугацаатай гэрээ болсон.

Т.Энхтүвшин: Өөр тодорхой юм асуугаад байна шүү дээ. Том бүтээн байгуулалтаа цаашидаа үргэлжлүүлээд явуулна. Хамгийн гол нь Үндэсний аудитын газраас Улсын Их Хурал руу ч гэдэг юм уу, засаг руу ч гэдэг юм уу чиглэл өгөөд цаашидаа энэ том бүтээн байгуулалт явахад ямар бодлого хэрэгжүүлэх ёстой юм. Ямар тийм журам хууль гарах ёстой юм тэрэн дээр юу гэдэг юм гаргасан тийм шийдвэрүүд байна уу? Цаашидаа яаж ажиллах юм гэдэг асуулыг л тавиад байна шүү дээ.

3 номерын микрофон.

Д.Энхболд: Аудитын тайлангаар Улсын Их Хурал болон Засгийн газарт зөвлөмжөөр бол 2, 3 асуудлыг өгч байгаа. Энэний нэг нь бол эрх зүйн зохицуулалтын асуудлууд байгаа. Дотоодын аж ахуйн

нэгжүүдийн хооронд гэрээ байгуулагдаж байгаа энэ асуудал дээр олон улсын гэрээний энэ бүтээх зарчмыг баримталж гэрээ хийгээд яваад байгаа нь зохистой биш байна. Ийм учраас эрх зүйн зохицуулалт дээр анхаарах, 2 дугаарт Зэвсэгт зэвсэгт хүчний болон дотоодын зэвсэгт хүчний анги нэгтгэлүүдийг бүтээн байгуулалтын ажилд оролцуулах суурь эрх зүйн үндэс нь байгаа боловч юу энийг нарийвчлан зохицуулах.

Т.Энхтүвшин: Батжаргал гишүүн тодруулъя. Юун Зүүнбаян болоод явчлав. Батжаргал гишүүн тодруулъя.

Ж.Батжаргал: Аудитын байгууллага бол энэ Монгол Улсын энэ төсвийн хөрөнгө мөнгөөр хийгдэж байгаа ажил юмнууд хууль журам, дүрэм, стандартуудтай нийцэж явж байна уу үгүй юу? Үр өгөөж бодлогын шийдлүүд нь ямар байж вэ энэ тэр гэдэг бүх л зүйл дээр иж бүрэн л үнэлгээ хийх ёстой л байгууллага л даа. Би тэгж л хараад байдаг. Тэгээд хэдүүлээ Монгол Улсын төсөв нэгдсэн байх тухай ярьж байгаа юм. Угаасаа эр эрх зүйн үндэс нь тийм. Тэгвэл энэ төрийн өмчтэй компаниуд өөр дээрээсээ хөрөнгө гаргаад ийм үндэсний хэмжээний бүтээн байгуулалт хийдэг эрх зүйн зохицуулалт одоо Монголд байна уу? Та хэд юу гэж хараад байгаа юм? Тэгээд бид энүүнийг хийх юмыг байж болохоор та хэдийн аудит дотор ороод ирчихсэн юм билээ. Би тэгж ойлгосон. Үгүй тэгээд өнөө төсвийн нэгдсэн байдал чинь яаж хангагдах юм?

Т.Энхтүвшин: Ажлын хэсэг. Ажлын хэсгийн 3 дугаар микрофон.

Д.Энхболд: Тайлан дээр бол Монгол Улсын төсөв нэгдсэн байх зарчмыг бол хангагдаагүй байна алдагдуулсан байна, ТӨК-ууд өөрсдөө ингэж гэрээ байгуулан ажил зохион байгуулж байгаа. Энэ асуудлыг эрх зүйн зохицуулалтыг хангах тал дээр бол бид нар зөв тийм бүрдүүлж өг гэдэг дээр зөвлөмж өгсөн байгаа юм. Тэр зарчим

алдагдсан байгааг анхаарч эрх зүйн зохицуулалт нь алдагдчихсан байна гэдгийг зөвлөмжөөрөө хэлээд байгаа юм.

Т.Энхтүвшин: Батжаргал гишүүний микрофоныг өгье.

Ж.Батжаргал: Бид хэд хэдэн биедээ янз бүрийн юм ярьж болно оо. Энэ Монголын ард түмний заяагдмал баялаг үр өгөөжийг ард иргэд нь хүртэх ёстой ийм зүйл байхгүй юу. Тэгээд 1 хэсэг нь захиалдаг, нэг хэсэг нь гүйцэтгэдэг жигтэйхэн их юм хийчихсэн улс шиг хаширалдаад хэрэггүй. 2020 онд дуусах ёстой бүтээн байгуулалтыг 4 сунгачаад өнөөдөр холболт байхгүй, ачих буулгах терминал ложистик байхгүй. Тэгээд ашиглалтын түвшин хэдэн хувьтай байгаа юм. Тэгээд хэн хэндээ томроод яах юм. Наадхаар чинь ачаа гүйлгээж экспортоо нэмэгдүүлж орж ирэх валютынхаа хэмжээг нэмэгдүүлье. Буцаагаад энэ улс орны эдийн засгийн тэлэлтийг хангая ард түмний аж амьдралыг дээшлүүлье гэж зорьж хийж байгаа ажил шүү дээ. Тэгээд энүүн дээрээ бодитойхон чангахан дуугараадхаач дээ, нэг.

Хоёрдугаарт эрх зүйн шинэтгэл хийеи гэх юм. Яг ямар ямар юмнууд хийх ёстой юм бэ гэдэг үзсэн улсууд чиглэлээ өгчих л дөө. Эрх зүйн орчныг бүрдүүл гэдэг чинь ерөнхий үг байхгүй юу. Нэг ийм мохоо юм яриад байдгаа больчих л доо. Үндэсний том бүтээн байгуулалтын ажил хийхэд давын өмнө баталгаажсан ТЭЗҮ зураг төсөвтэй байна шүү.

Хоёрдугаарт энэ үнэлгээ бүх юм нь хийгдсэн байна шүү.

Гурав дугаарт энэ ажлыг ийм аргачлалаар ер нь шалгаруулалт юмыг нь хийнэ шүү. Энэ ажилд ийм иж бүрдэлтэй байгууллагууд хяналт юмнуудаа тавих ёстой юм байна дэлхийн практик ийм гээд ингээд их тодорхой юмнууд өг л дөө та хэд. Тэгэхгүй болохоор та хэдийн өгч

байгааг чиглэлийг чинь улсууд аваад л тэгээд л нэг хуулийн ганц нэг заалт өөрчилсөн болоод л орж ирээд л хэчнээн жил хэдэн биеийгээ ингэж хуурах гээд байгаа юм бэ? Дуугарвал дуугарсан шиг дуугаръя. Дуугармааргүй байгаа бол хэрэггүй. Тэгээд энэ 2020 оноос хойш хэрэгжээгүй төслийн алдагдал юмнуудыг хэн хариуцах ёстой юм. Та хэд наад.

Т.Энхтүвшин: Батжаргал гишүүний микрофоныг нэмээд өгөөрэй.

Ж.Батжаргал: Өөрсдөө зардлыг нь бүрэн хариуцихаад тэгээд 13 хувийн хөнгөлөлттэй нүүрсээр төлбөрөө хийгээд явсан. Үгүй ер нь бараг нарийндаа ажлаа эхлээгүй байхдаа нүүрс аваад эхэлсэн юм байна лээ шүү дээ. Бараг л тэгж харагдахаар юм байна лээ. Тийм үгүй тэгээд юу юмаа ярьцаагаад байгаа юм одоо. Тэгээд энэ ажлаа дуусгаж өдийд энэ замаар чинь юм гүйх ёстой юм байгаа биз дээ. Зүтгэх хүч нь ч байхгүй, вагон нь ч байхгүй. Тэнд ажиллах улсуудын орчин нөхцөл ч бүрдээгүй. Анхны ТЭЗҮ зураг төсөв дээр яахаараа бид ачиж, буулгах терминалаа оруулаагүй, хил холболтоо оруулаагүй тийм ТЭЗҮ хийдэг юм бэ. Тэрийг яагаад бид дэмжээд ажил эхлүүлдэггүй юм бэ? Үгүй энэ юмнууддаа нэг иж бүрэн томоохон дүгнэлт өгөөч дээ та хэд минь. Би ийм л юм хүлээмээр байна. Тийм учраас энэ аудитын дүгнэлтийн гүйцэтгэлийн аудит, түүний дүгнэлт, зөвлөмжийг би дутуу байна л гэж харах гэж байна.

Төсвийн байнгын хороон дээр ер нь би энэ асуудлыг өөрөө санаачилж танай хэлэлцэх асуудлын юуны гүйцэтгэлийн аудитын төлөвлөгөө дотор бараг оруулсан ийм юм. Тийм биз дээ? Төсвийн байнгын хорооноос гарсан төлөвлөгөөгөөр явж байгаа биз дээ наадах чинь ажил чинь. Тэгээд тэрэн дээр чинь би саналаа хэлж ийм юмнуудаа нэг тов тодорхой болгоё тэгээд энийг нь дагуулж энэ эрх зүйн орчин юмнуудыг нь зөв болгоё хараа хяналтыг нь сайжруулъя нэгэнт гаргачихсан хөрөнгийнхөө үр

өгөөжийг хүртэе л гэж л ингэж л зорьж оруулсан шүү дээ. Тэгээд авч ч болмооргүй, хаяж ч болмооргүй нэг ийм мөлийсөн юм хийчхээд мөлгөр танилцуулга яриад баймгүй л байна л даа. Тэгээд та хэд тэр хууль хяналтын байгууллагуудад ямархуу байдлаар асуудал юмнуудаа шилжүүлээд байгаа юм бэ? Эндээс чинь харах юм бол нэлээн олон олон юмнууд шилжих ёстой. Тэр байгууллагууд үнэн бодитой гэм бурууз зөв үнэлж дүгнэхэд та хэдийн энэ нэг хийсэн юмнууд чинь мэргэжлийн талаасаа бас тодорхой анзаарах ёстой зүйл л болж очих ёстой шүү дээ.

Тэгээд энэ юмнуудаа ямархуу байдлаар та хэд шилжүүлж өгч байгаа юм тэгээд? Ийм зүйлүүдээ бодмоор л байна.

Т.Энхтүвшин: Үг хэлчихлээ тэ? Батлут гишүүн. Ажлын хэсэг хэд юм? Ажлын хэсгийн 3 дугаар микрофон.

Д.Энхболд: Батжаргал гишүүний асуултад хариулъя.

Аудит дээр бол эдийн засагт үр өгөөжөө өгөхөөргүй холболтын цэгийг тодорхойлоогүй ийм төсөл бүтээн байгуулалт болсон байна гэдгийг ерөнхий дүгнэлтээр өгсөн. Алдагдсан боломжийн талаар аудитын тайланд хэрхэн тусгасан бэ гэдэг асуултыг тодруулж хэлье. Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн төмөр замаар 2022 онд 124.8 мянган тонн ачаа тээвэрлэх 5.2 сая 2023 оны 6 сард 239.2 мянган тонн ачаа тээвэрлэх 6.5 сая нийт 364 мянган тонн ачаа тээвэрлэх 11.7 сая төгрөгийн орлого олсныг ТЭЗҮ-ээр төлөвлөсөнтэй харьцуулбал төслийн ажил төлөвлөсөн хугацаанд хэрэгжээгүйгээс 213.4 тэрбум төгрөгийн орлого олох боломжийг алдсан.

Тавантолгой-Гашуунсухайт ын хувьд мөн Засгийн газраас Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн төмөр замын суурь бүтцийг барьж байгуулахад шаардагдах хөрөнгийн эх үүсвэрийг ТЭЗҮ-

д заасан дүнгээр нүүрс урьдчилан борлуулах замаар болон бусад эх үүсвэрээр санхүүжүүлэхээр шийдвэрлэснээр Эрдэнэс Тавантолгой 2022 оны 12 дугаар сарын 31-ний өдрийг дуустал хугацаанд олгосон 8.1 сая тонн нүүрсийг өрсөлдөөний журмаар борлуулах бус хөнгөлөлттэй нөхцөлөөр санхүүжилт олгосноос ойролцоогоор 57.4, 2020 онд дуусах ёстой зам дуусаагүй байна.

Грээний нөхцөлөөр гэрээний нөхцөл дээр бүлэг гэрээний зарчим дээр тэр хэсгийг нь аваад хаячихсан байгаа учраас энэ гэрээний зарчим алдагдсан байна гэдгийг бол аудитын дүгнэлт дээр оруулчихсан байгаа. Тэгж алданги тооцох боломжийг нь хаасан гэрээ байгуулсан гэдгийг аудитын дүгнэлтээр оруулсан.

Т.Энхтүвшин: Батлут гишүүн.

Д.Батлут: Энэ том төслийг уул нь их өөдрөгөөр харж төлөвлөж эхэлсэн байх гэж бодож байгаа юм. Харамсалтай нь төлөвлөлтөөсөө авхуулаад одоог хүртэл мордохын хазгай болсон байна. Тухайлах юм бол 2011 оноос хойш Маккензи компани тэр Монцахир гэж компаниуд зөвлөх үйлчилгээнд гээд ойролцоогоор 1 их наяд орчим төгрөг зарцуулчихаад тэрийг ерөөсөө ашиглаагүй байгаа юм. Энэ төсөл дээр. Тэгэнгүүтээ бас 13 сая доллароор зөвлөх үйлчилгээ аваад 270 гаруй сая доллароор тэгээд нэг овоолсон шороогоо байгуулчихсан. Гүйцэтгэж байгаа компани нь урьдчилгаа мөнгө авчихсан, дээрээс нь 8.1 сая тонн нүүрсийг зах зээлийн бус зарчмаар хөнгөлөлттэй үнээр авчихсан гэсэн мөртөө ажлууд нь ерөөсөө явахаа байчихсан.

Тэгээд аудитынхны хэлж байгаагаар нөгөө гэрээ дуусах хугацаа аль ужсе өнгөрчихсөн байдаг. Грээний алданги тооцдоггүй. Тэр тооцох гэхлээр тэр гэрээнийх нь алданги тооцдог хэсгийг нь гэрээн дээрээс нь олж авч чадахгүй байгаа гээд үгүй энэ төрд чинь эзэн байна уу?

Мэдээж тэр одоо гэрээ хийсэн хүн, албан байгууллага, албан тушаалтан байгаа л байлгүй дээ. Энийг яаж хайж олж болдоггүй юм бэ? Яагаад? Энэ чинь гэрээ чинь өөрөө нэг тодорхой ингээд хүлээх үүрэг, эрх дээрээс нь хуулиар шүүхээр явах процессыг энэ тэр алданги бусад бүх зүйлээ тусгасан байх ёстой биз дээ? Тэгээд энэ зүйлүүд дээр яагаад тэр холбогдогч этгээдүүдийг олж авч хуулийн байгууллагад шилжүүлэхгүй байгаа юм бол. Гайхаад байх юм нээрээ. Тэгээд олон хүмүүс гишүүд маань олон талаас нь харж асууж байна.

Би бас нэг ганц нэг зүйл зүгээр асууя. Энэ Тавантолгойтой Тавантолгой-Гашуунсухайтын төмөр зам дээр энэ Бодь интернэйшнлтэй 2019 оны 10 сард гэрээ байгуулсан байгаа. Вагон зүтгүүр нийлүүлнэ гээд. Тэгэнгүүтээ 1 давагдашгүй хүчин зүйл гэж нэг юм гаргаж ирчхээд одоо хүртэл нийлүүлээгүй түрүүн хэлж байгаагаар бол 810 вагон нийлүүлсэн зүтгүүрүүд нь байхгүй гэж байна. Энэ гэрээ хэзээ дуусах ёстой байсан юм бэ? Давагдашгүй хүчин зүйл гэдгээ яг юу гэж тайлбарлаад ойлгоод байгаа юм бэ? Компани юу гэж тайлбарлаж байгаа юм? Төр өөрөө юу гэж ойлгоод байгаа юм бэ? Мөн энэ хугацаанд ингээд мэдээж зам ашиглалтад ороод зүтгүүрүүд ашиглах шаардлага гараад ирчихсэн. Гэтэл УБТЗ, Бодь Интернэйшнл компаниас 2022 оны 7 дугаар сараас 2023 оны 6 сар хүртэл зүтгүүр түрээсэлсэн гэсэн. Тэгээд түрүүн болохоор энэ захирал нь түрээслээгүй гэж хэлж байх шиг болно лээ. Тэр түрээсэнд 2.2 тэрбум төгрөг гээд ингээд зарцуулчихсан байх жишээтэй. Тэгээд гэрээний биелэлтийг нь хангаагүй мөртөө ингээд Бодь Интернэйшнл компаниас зүтгүүр авч түрээслээд байгаа.

Үгүй энэ чинь бүүр салаа мөчир бүхнийг нь мөлжих нь гэж шууд ойлгогдоод байгаа байхгүй юу. Энэ чинь арай дэндэж байгаа юм биш үү? Энэ энэ дээр надад нэг тайлбар өгөөч ээ? Хэзээ

гэрээ дуусах байсан юм? Энэ хугацаанд тэр мөнгөө түрээсэлсэн гээд байгаа нь үнэн юм уу? Эсвэл тэр компанийн захирал нь хэлээд байгаа түрээслээгүй бид нар зүгээр зүтгүүрийг явуулж байгаа гэж байгаа нь үнэн юм уу?

Хоёрдугаарт нь Тавантолгой-Гашуунсухайтын замыг анх төлөвлөхдөө 900 тэрбум төгрөгөөр барьж байгуулна гэххээд 3.6 их наяд болгочихсон байгаа юм. 3.8 дахин нэмэгдсэн гээд.

Дарга нэг минут авчихъя тэгэх үү?

Тэгээд Гашуунсухайтын замыг 1 дүгээр зэрэглэл, Зүүнбаянгийн замыг 3 дугаар зэрэглэлийн зам гээд үнэ нь ингээд янз бүрийн зөрөөтэй гараад байгаа байхгүй юу. Тэгээд нийцлийн аудитаас асуух гээд байгаа юм.

Нэгдүгээр зэрэглэлийн зам гэж яг ямар замыг хэлэх юм бэ? Ямар бүтэцтэй замыг. 3 дугаар зэрэг нь ямар бүтэцтэй юм. Энэ бүтэц дээр нь ингээд үзэх юм бол нэгдүгээр зэрэглэлийн зам нь яг энэ 3.6 тэрбумдаа гээд нийцэж байгаа юм уу? Анх төлөвлөхдөө 900 гээд төлөвлөчихсөн. Тэгэхдээ 3.8 дахин нэмэгдчихсэн. Энэ дээр нэг хариулт өгөөч ээ.

Тэгээд дандаа энэ гүйцэтгэгч компаниуд дээр нь болохоор нэмэлт санхүүжилтүүд өгөөд явчихсан. 56 тэрбум төгрөгөөр нэмэлт гүйцэтгэлүүд аваад явчихсан гээд. Тендер шалгаруулахдаа ерөөсөө ямар ч шалгаруулалтгүйгээр бараг шахуу өгчихсөн гээд ерөөсөө л бүх л хууль дүрмийг зөрччихсөн байна л даа. Эд нар дээрээ нэг хариулт өгөөдхөөч гэж хүсье.

Т.Энхтүвшин: Үндэсний аудитын газар хэн хариулах юм? Үндэсний аудит. Үндэсний аудитын газраас асуугаад байна шүү дээ наадах чинь. Та хэдийн шалгалтын дүнг л бид танилцаж байгаа шүү дээ. 1 мөрийн микрофон өгөөдөх.

Б.Батдэлгэр: Үндэсний Аудитын газар ахлах аудитор Б.Батдэлгэр.

Батлут гишүүний асуултад хариулъя.

Нийтдээ энэ Тавантолгой-Гашиунсухайт чиглэлийн төмөр замын дэлгэмэл бол урт 321.6 км байгаа. 1 км замын өртөг нь яг дунджаар 3.2 сая долларын өртөгтэй болсон байгаа. Өөрөөр хэлбэл төмөр замын суурь бүтцэд юу орох вэ гэхээр төмөр замын дээд доод бүтэц, холбоо дохиолол, эрчим хүч, өртөө, зөрлөгүүдийн байгууламж ороод яг одоогоор гүйцэтгэсэн нь 3.2 сая доллароор гүйцэтгэсэн байна.

Т.Энхтүвшин: Батлут гишүүний микрофоныг өгөөдөх.

Д.Батлут: Харин тийм тэгээд хариулах гээд нэг хариулж байгаа юмнууд чинь нэг танин мэдэхүйн шинж чанартай. Бид нарыг мэдэхгүй юм асуугаад байгаа юм шиг л юм хариулчих гээд байх юм. Битгий тойроод бай тэгэх үү. Шууд шууд л хариулчих. 900 тэрбум төгрөгөөр гэж төлөвлөж байсан ажил 3.6 их наяд болчихсон. Тэгээд энэ чинь болохоор нэгдүгээр зэрэглэлийн зам гээд тэр нь нийслэлийн аудит хийхлээр ямар дүн гараад байгаа юм бэ? Яг тэр төсөвт өртөг энэ тэр нь яг тохирч байгаа юм уу, үгүй юу гэдэг дээр л би хариулт авах гээд байгаа шүү дээ.

Т.Энхтүвшин: Ажлын хэсэг хэд вэ? Ажлын хэсгийн 3 дугаар микрофон. Тодорхой юм асуугаад байна шүү дээ. Тэгээд яг энийг оновчтой хариулчаач.

Б.Саруул: Та бүхний өдрийн амгаланг айлтгая. Гүйцэтгэл-нийцлийн аудитын газрын аудитын менежер Саруул гишүүний асуултад хариулъя.

Ерөнхийдөө бол тэр харьцуулсан дүн бол өмнө нь манайх 2018-2021 оны хөрөнгө оруулалтын хөтөлбөрөөр төлөвлөсөн дүн байгаа. Хөтөлбөрөөр бол

978.4 сая төгрөгөөр хэрэгжүүлнэ гээд төлөвлөж байсан. ТЭЗҮ-гээр бол сүүлд гарсан дүн нь ТЭЗҮ-гээр гарсан дүн байгаа. Энэ 2 хооронд нөлөөлөл нь бол цаг хугацааны нөлөөлөл байгаа.

Дээрээс нь болохоор Монгол Улсад хүчин төгөлдөр мөрдөгдөж байгаа хууль журмаар бол ТЭЗҮ-д үндэслэж ТЭЗҮ бол томсгосон төсөв өө. ТЭЗҮ-д үндэслэж зураг төсөв боловсруулах ёстой, нарийвчилсан. Нарийвчилсан зураг төсвийн дүн нь хэд болсныг анхнаасаа ТЭЗҮ-ийн дүнгээр Засгийн газраас гэрээ байгуулах эрх олгосон учраас тийм дүнгээрээ л гэрээ байгуулагдаад явчихсан байгаа.

Т.Энхтүвшин: Дараагийнх нь хэн хариулах юм. Тэгээд аягүй олон асуулт асуулаа шүү дээ. Тухайлбал 1 дүгээр зэрэглэлийн төмөр зам, 3 дугаар зэрэглэлийн төмөр замын асуудлыг яриач гэлээ. Тэгээд энэ асуудал дээр яаралтай, түрээсийн асуудал асуулаа. Ажлын хэсгийн 3.

Б.Саруул: Түрээсийн асуудлыг бол тайлангийн 80 дугаар хуудсанд дэлгэрэнгүй бичсэн байгаа. Түрээсийг нь хэдэн төгрөгөөр түрээсэлж байгаа. Ямар хэний шийдвэрээр.

Н.Будбаяр: Гишүүний асуултад хариулъя.

Тавантолгой төмөр зам Будбаяр, гүйцэтгэх захирал Будбаяр. Манайх өнгөрсөн 2022 оноос өнөөдрийг хүртэлх хугацаанд УБТЗ болон Бодь интернэйшнл компаниудаас зүтгүүр түрээс биш бид нар зүтгүүрийн ашиглалтын гэрээгээр ашиглаж байгаа. Энэ маань УБТЗ-ынх бол яах вэ зүтгүүр түр юу ашиглалтын гэрээ буюу нойтон ашиглалтаар бид нар авч ашиглаж байгаа. Бодь компаниас сүүлд 2 зүтгүүр нэмж авсан. Одоо энэ 16 зүтгүүр ирэх хүртэлх хугацаанд Бодь компаниас энэ нөхцөл байдлыг ойлгоод энэ манай компанид 2 зүтгүүрийг ашиглалтын байдлаар буюу зөвхөн тэнд ажиллаж

байгаа машинистуудын зардлыг төлөвлөх зарчмаар тэрнээс зүтгүүрийн ямар нэгэн түрээс байхгүй. Ийм байдлаар гэрээ хийгдээд ашиглалтын байдлаар ашиглуулж байгаа. Одоогоор 2.2 тэрбум тухайн зүтгүүрүүд дээр хийгдсэн гэрээнүүд зах зээлийн дундаж үнээр явж байгаа юм.

Т.Энхтүвшин: Дараагийн асуултыг нь хариулаарай. Хэн хариулах юм? Ажлын хэсгийн 3.

Н.Будбаяр: 950 тэрбум анх 2021-ээс 2025 оны төмөр замын талаар баримтлах бодлого дээр бол ингэж 950 тэрбум ингэж гарсан байсан. Тэгээд энэ нь Тээгээрээ яагаад 3.6 их наяд төгрөгөөр биелчхэв гэдэг асуудал байгаа. Энэ нь бол ерөнхийдөө 2020 оны 8 сарын 28-ны Улсын Их Хурлын 2021-ээс 2025 онд хөгжүүлэх 5 жилийн үндсэн чиглэл батлахдаа бол энэ дээр 950 тэрбум төгрөгөөр баталсан байсан. Энэ баталсан үнийн дүн нь болохоор ерөнхийдөө эхний ээлжийн 1 дүгээр багц ТЭЗҮ-ийн 1 дүгээр багцын үнийн дүнгээр бол энд тусгагдсан байсан. Тэрнээс анх 2011, 2013 онуудад Айкомын ТЭЗҮ-ээр нийт манай төслийг 1 тэрбум 68 сая доллар гэж анх тогтчихсон байсан.

Зүгээр энэ Улсын Их Хурлын 5 жилийн чиглэл үндсэн чиглэл батлах тухай 23 дугаар тогтоол дээр бол энэ 950 тэрбум буюу 2021 онд 450, 2022 онд 475 гэдэг байдлаар 950 тэрбум төгрөг батлагдсан байсан. Тэгэхээр зэрэг энэ нийт төслийн хувьд бол бүүр 2013 онд Австралийн Айкомоор батлуулсан ТЭЗҮ дээр бол 1 тэрбум 68 сая доллароор батлагдчихсан. Ийм юу байгаа. Тэгээд энэ яагаад үнийн дүн нь өсчихөв өө гэдэг биш энэ анх батлагдсан үнийн дүнгээрээ явж байгаа. Манай үндсэн чиглэл дээр тэр хөрөнгө оруулалтаар батлагдах тэр дүн маань зөвхөн 1 дүгээр шатны ажлын төлөвлөгөөг тэр хөрөнгө оруулалт дээр баталсан байсан. Ийм зөрөөтэй дүнгүүд гараад байгаа.

Т.Энхтүвшин: Бодь ажлын хэсгийн 3 дугаар микрофон.

Б.Долгормаа: Бодь интернэйшнл гүйцэтгэх захирал Долгормаа. Яригдсан 2 асуудал дээр тодруулга өгье.

Нэгдүгээрт ажил дуусах хугацааны талаар анх гэрээгээр мастер төлөвлөгөөний дагуу ажил дуусах хугацаа 2022 оны 7 сарын 1 гэсэн хугацаа байгаа. Тэгээд та бүхэн бүгд мэдэж байгаа. Энэ бол цогцолбор төсөл. Нийт 6 багц ажилтай. Төмөр зам, дохиолол холбоо, Эрчим хүч, барилга байгууламж, депогийн барилгууд гээд хөдлөх бүрэлдэхүүн гэсэн багцууд байгаа. Тэгээд үндсэн цогцолборт бүтээн байгуулалтын ажлыг 2022 оны 7 сарын нэгэндээ дуусгаад захиалагчид хүлээлгэж өгөөд тээвэрлэлт эхлэх боломж бүрдчихсэн байсан. 20 дахь тодруулга өгөх асуудал нь бол давагдашгүй хүчин зүйлсийн талаар яригдлаа.

Ерөнхийдөө та бүхэн мэдэж байгаа 2019 оны 4 дүгээр улиралд бол гэрээ байгуулаад ажил эхэлсэн. Энэ хугацаанд бол дэлхий дахиныг хамарсан цар тахлын ковидын нөхцөл байдал байсан.

Хоёрдугаарх том хүчин зүйлд дэлхийн нийтийг хамарсан энэ Орос Украйны дайны ийм томоохон хүчин зүйлсүүд байсан. Гэхдээ энэ давагдашгүй хүчин зүйлсийн хугацаагаар зөвхөн АНУ-д үйлдвэрлэсэн зүтгүүрийн хугацаа нийлүүлэх хугацааг бол сунгаж өгсөн байгаа. Энэ захиалагч болон гүйцэтгэгчээс үл хамаараад энэ аль нэгнийх нь шийдвэрээр биш гуравдагч тал буюу Монголын үндэсний худалдаа аж үйлдвэрийн танхимаас нөхцөл байдлыг харгалзан үзээд энэ одоо түрүүний дурдсан ковид болон дайны нөхцөл байдалд энэ зүтгүүр үйлдвэрлэлтэд нөлөөлсөн байна уу гэдэг үнэлэлтээ өгөөд хугацааг нь сунгасан. Тэгээд энэ хугацаа маань угаасаа юу нь тийм. Манай Монголын Худалдаа аж үйлдвэрийн аж

үйлдвэрийн танхим үнэлсэн. Энэ бусад улсууд ч гэсэн тухайн худалдаа нь тухайн улсад байгаа худалдааны энэ чиг үүргийг хэрэгжүүлж байгаа танхимууд нь бол олгох тийм зохицуулалттай байдаг.

Энэ бол захиалагч юм уу, эсвэл гүйцэтгэгч өөрөө дур мэдээд хугацаа сунгаж байгаа асуудал биш юм гэдгийг тодруулж хэлье.

Т.Энхтүвшин: Батлут гишүүн тодруулах уу? Батлут гишүүний микрофоныг өгөөрэй. Энэ Батлут гишүүн уул нь тодорхой асуултууд асуулаа шүү дээ. Тэгээд та хэд уул нь бичээд тэмдэглээд тэр асуулт бүрээр нь тодорхой хариулаад өгмөөр байна шүү дээ. Тухайлбал сая түрүүн асуулаа шүү дээ 1 дүгээр зэрэглэлийн төмөр зам, 3 дугаар зэрэглэлийн төмөр зам энэ ямар стандарт байдаг юм, ямар ялгаа байдаг юм гээд асуугаад байхад ерөөсөө хариулж байгаа хүн байхгүй юм. Батлут гишүүн.

Д.Батлут: Харин тийм. Уул нь энэ Тавантолгойгоос нь асуугаагүй. Энэ аудитынхнаас л асуугаад байгаа юм. 1, 3 дугаар зэрэглэлийн төмөр замууд ямар ялгаатай вэ? Тэнд орж байгаа өртөг зардал дээр нь үнэлгээ хийгээд яг энэ 3.8 дахин нэмэгдсэн үнэлгээг та нар хүлээн зөвшөөрч байгаа юм уу гэдэг асуудлыг л би асуугаад байгаа байхгүй юу. Энэ дээр нэг аудитынхан маань хариулт өгчхөөч гээд. Хувийн хэвшлийнхэн болохоор ингээд төмөр зам барихлаар хямдхан хийчхээд байдаг. Тэгээд л төр оролцоод хийхлээрээ л ингээд л хэд дахин үнэтэй болчихоод байдаг гээд гадуур зөндөө л яриа байгаа шүү дээ. Яг үнэндээ мэдээллүүд ч байгаа. Тэгээд энийгээ нэг та нар ялгаа заагийг нь гаргаад нэг бодитой болгоод, бид нарт мэдээлэл өгөөд бодит байдал нь ийм байна гээд иргэдэд ч гэсэн бас мэдээлэл өгчих л дөө. Тэрийг л асуугаад байгаа шүү дээ.

Тэгэхгүйгээр ингээд нэг тойрч гулсуулаад нэг тийм аргацаагаад өнгөрчих гээд байх юм. Ийм байдалд

ажилламааргүй байна шүү нөхөд өө. Аудитынхан бол тэгээд энэ аудит гэдэг тэр мөн чанараа хадгалаад ажиллах нь мэдээллээ бас өгөх нь зүйтэй шүү. Тэр би энэ санаанаасаа зохиогоод зүтгүүр түрээсэлсэн гэж яриад байгаа юм биш шүү дээ. Үгүй энэ аудитын дүгнэлт дээр гарч байгаа мэдээллүүд нь дандаа тоо бөгөөд агуулгын хувьд дандаа зөрөөтэй мэдээллүүд өгөх юм. Бид аудитдаа л итгэх байх гэж харж байгаа юм.

Аудитаар орж ирсэн мэдээллийг уншингуут түрээсэлсэн гэж л ойлгогдож байгаа юм зүтгүүр Бодь интернэйшнл Тавантолгой-Гашуунсухайтад зүтгүүр түрээсэлчихжээ. Тэрэнд 2.2 тэрбум төгрөг зарцуулчихжээ л гэж уншигдаж байна. Гэтэл нөгөө хүмүүс нь түрээслээгүй гээд байх юм. Үгүй энэ чинь аль нь юм бэ? Тэгээд аудит нь энэ чинь тодорхой болгодоггүй юм уу? Эсвэл энэ хүмүүс чинь худлаа яриад байгаа юм уу? Үгүй яг энэ асуудлуудыг яриад байгаа зөндөө асуудлууд байна. 8.1 сая то тонн нүүрсийг бид нар хөнгөлөлттэй үнээр зах зээлийн үнээр нэ авсан гээд байгаа. Зах зээлийн бус үнээр. Түүнд 57.4 сая ам.долларын алданги хүлээчихээж гээд байгаа юм.

Тэр үед тэгвэл нүүрс ямар үнэтэй байсан юм? Яг зах зээлийн үнээрээ. Яг бид нар Бодь интернэйшнлд Монгол Улс хэдээр тооцоод өгчихсөн юм? Яг энэ 57.4 сая гэдэг чинь бодитой гарч ирсэн юм уу гээд олон асуудлыг харах хэрэгтэй шүү дээ. Одоо нүүрсний хулгай гээд л янз янзын зүйл энд тэнд яригдаад л байгаа. Зүгээр бүхэл бүхэл тоо тавьчихаад ингээд нэг асуудалд нарийвчилсан ойлголт өгөхгүйгээр ханддаг хандлагаа больчихмоор байгаа юм. Яг л өнөөдөр энэ нэг төмөр замын бүтээн байгуулалттай холбоотой асуудал дээр ч гэсэн 3.8 дахин нэмэгдсэн өртгийг хасуунгуут тойрч давхиад байдаг шиг байж болмооргүй байна. Энийг би тодорхой асуусан гэж ойлгож байгаа. Хариулт ойлгогдохгүй асуугаад байгаа юм болов уу? Юу гэж ойлгох юм. Энийг чинь тайланд нь итгэх

юм уу, аудит нэг үг үсэгтэй тайлан ирүүлчихдэг. Тэрнээс асуухаар нь үгүй тийм биш гээд байх юм. Энэ аудитын тайлантай энэ хүмүүс чинь танилцаж гар хөлийн үсгээ зурдаггүй юм уу? Тэгээд яагаад ингээд буруу хариулт өгөөд байгаа юм. Энэ Их Хурлын гишүүдэд буруу мэдээлэл өгчхөж болдог юм уу тэгээд?

Т.Энхтүвшин: Ажлын хэсэг. Ажлын хэсгийн 3 дугаар микрофон.

Д.Энхболд: Гишүүний асуултад хариулъя.

Үндэсний аудитын газрын Энхболд. Нэгдүгээр асуултын хувьд 1, 3 дугаар зам гээд зэрэглэлийн хувьд ямар ялгаатай вэ гэдэг дээр бол ТЭЗҮ дээр нь бол төмөр замын суурь болон дэд бүтцийнх нь хийгдэж байгаа ажлаараа бол замынх нь зэрэглэлийг бол ТЭЗҮ дээр нь ялгаж өгдөг юм байна лээ. Суурь бүтцийн ажил болон төмөр замын дэд бүтцийн ажлынх нь хувьд. Энэ дээр 3.8 дахин нэмэгдсэн энэ нэмэгдлийг аудитын байгууллага хүлээн зөвшөөрч байгаа юм уу, үгүй юу гэдэг дээр энэ дээр хүлээн зөвшөөрөхгүй байгаа. Энэ асуудлууд дээр бол хууль хяналтын байгууллагад бол 3 чиглэлээр нь бол шилжүүлж шалгуулахаар давуу нөхцөл байдлыг олгосон байж болзошгүй гэдэг үндэслэлээр бид нар шилжүүлж байгаа. Тэрэн дээр бас хууль хяналтын байгууллагаас тодорхой шийдвэр гарах байх гэж бодож байна. Түрээсийн гэрээтэй 2 дахь асуудлын хувьд бол аудитын тайлан дээр Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн төмөр замын бүтээн байгуулалтын ажил дуусаж үйл ажиллагаа явуулах боломж бүрдсэн ч дээрх шалтгааны улмаас зүтгүүрүүд нийлүүлэгдээгүйгээс УБТЗ хамтарсан нийгэмлэг, хувь нийлүүлсэн нийгэмлэг, Бодь интернэйшнл ХХК-ийн тэтгэврүүдээр тээвэрлэлт хийж түрээсийн төлбөрт 2022 оны 6 сараас 7 сарын хооронд 2.2 тэрбум төгрөгийн төлбөрийг төлсөн байна гээд төлбөр

төлөхөөр гэрээ хийгдэж байгаа. Энэ дээр бол түрээсийн асуудал яригдаж байгаа.

Тийм учраас энийг бид нар аудитаар энэ нийлүүлэгдээгүй шалтгааны улмаас ийм хэмжээний төлбөр гарсан байна гэж бол дүгнэсэн.

Гуравт нь тэр нарийвчилсан тооцооллын асуудлыг бол хавсралтаар гишүүнд тусгайлан хүргүүлъя. Энэ тооцооллыг ярихаар нэлээн нарийвчилсан тооцооллууд яригдах учраас тооцооллыг нь хийчихсэн байгаа бид нар тэрийг Батлут гишүүнд бол хавсралтыг нь хүргүүлчихье гэж бодож байна.

Аудитын тайланг бол аудитын стандартаараа урьдчилсан тайлангийн төслийг бол шалгагдагч байгууллагууд хүргүүлж саналыг авдаг. Мөн холбогдолтой төрийн аудитаас гарч байгаа акт албан шаардлагын асуудлуудыг мөн сонсох ажиллагаа хийгдэж урьдчилсан байдлаар танилцуулж тайлбарыг нь авдаг. Шаардлагатай тохиолдолд эд нарын шалгагдагч байгууллагын ирүүлсэн тайлбар тодруулга дээр нотлох баримтаар үндэслэгдэж байгаа тохиолдолд бид нар тайлангийн төслөөс хасдаг. Нотлох баримтаар үндэслэгдэхгүй бол аудитын гарсан төслөөрөө явдаг ийм стандарттай байгаа.

Т.Энхтүвшин: Батлут гишүүн тодруулъя.

Д.Батлут: Энэ нөгөө нэг, манай аудитын газрынхан маань 3.8 дахин өссөн зардлыг хүлээн зөвшөөрөхгүй байгаа гэж ойлгочихлоо. Тэгэхээр энэ 3.8 дахин өссөн бол үндэслэлгүй зардал гэж манай нийцлийн аудит үзлээ гэж би үзэж байна. Тэгэхээр энэ талаар нарийн мэдээллүүдээ надад албан ёсоор ирүүлээрэй давхар за юу.

Хоёрдугаарт нь тэр 8.1 сая тонн нүүрсийг хөнгөлөлттэй үнээр зарсан

асуудлыг бас надад ирүүлээрэй. Ингээд ирүүлнэ гээд хэлчихдэг, ирүүлдэггүй шүү нөхдүүд ээ. Албан ёсоор маш хурдан хугацаанд ирүүлээрэй. Баярлалаа.

Т.Энхтүвшин: Наранбаатар гишүүн.

Н.Наранбаатар: Гишүүд нэлээд асуулт асуучихлаа. Миний хувьд байгаль орчинтой холбоотой л асуулт асууя. Энэ аудитынхнаас асууя энэ байгаль орчин хамгаалах, байгаль орчинд сөрөг нөлөө үзүүлэхгүй байх ямар стандартууд ер нь энэ төмөр зам дээр тавигддаг юм. Одоо энэ 2 төмөр зам чинь л лав 2 шал өөр явж байгаа юм. Тавантолгой-Гацуунсухайтын төмөр зам бол одоо жишээ нь тэр мал, амьтан, зэрлэг ан амьтныг шилжүүлэх барих орц гарц, хориг, хашааны асуудал дээр нэг өөр, Зүүнбаянгийнх нь нэг өөр. Тухайлбал, Тавантолгой чиглэлийнх дээр нь 2 талаар нь өргөстэй хашаа татчихсан. Тэгээд тэн дээр нь нөгөө зэрлэг амьтан чинь очоод орооцолдож үхээд байгаа шүү дээ. Тэрийг та бүхэн бараг сошиал энэ тэр харсан байх. Маш их тийм асуудлууд гарч байгаа. Цагаан зээр, хар сүүлт, хулан, хулангийн унага энэ тэр үхчихсэн. Тэгэхээр Зүүнбаян чиглэлийнх дээр нь огт хашаа байхгүй хориг хашаа байхгүй. Тэгээд тэрэн дээр бас мал амьтан очиж дайрагдаж байгаа. Нийтдээ би тоо авсан.

Зөвхөн би Манлай сумаас тоо авахад 160 бог мал, 100 бод мал энэ ашиглалтад орсноос хойш ноднин уржнангаас хойш дайрагдчихсан. Уржигдар гэхэд л 5- 6 тэмээ нэг айлын дайрагдаад үхсэн ийм байдалтай. Ингээд 2 төмөр зам чинь хоёулаа шал өөр стандартаар яваад байна. Тэгээд энэ ямар стандарт байх ёстой юм бэ? Аль нь зөв байх ёстой юм. Тортой хашаа байх ёстой юм уу? Торгүй хашаа байх ёстой юм уу? Аль эсвэл бүр огт хашаа байхгүй байх ёстой юм уу гэдэг асуудал.

Ер нь байгаль орчинд нөлөөлөх байдлын үнэлгээний дагуу ямар зөвлөмжүүд өгөөд хэр хэрэгжилтэй байсан юм? Энэ байгаль орчны менежментийн төлөвлөгөөний хэрэгжилт нь ер нь ямар байгаа юм? Энэ дээр аудитаас асууя. Тэгээд 2 төмөр замаас тэгээд би нэгэнт байгаль орчны асуудал ярьж байгаа юм чинь хоёулантай нь холбоотой юм чинь 2 төмөр замаас бас тус бүрээс нь асууя.

Энэ өргөстэй энэ тор энийгээ Тавантолгой төмөр зам цааш нь ингээд байлгаад байх юм уу? Сольж байгаль орчны энэ стандартын дагуу солих юм уу? Нөгөө төмөр замаас нь энэ хашаа хийхгүй ингээд байх юм уу? Айл амьтны мал ингээд дайраад, айл амьтныг эдийн засгийн хувьд хохироогоод, мал амьтныг дайраад ингээд байх юм уу? Энэ дээрээ цаашидаа юу хийх гэж байгаа юм бэ? Та хэд. Тэгээд энэ дээр би нэг хариулт авчхаад тэгээд тодруулъя.

Т.Энхтүвшин: Тавантолгой төмөр зам хариулчих тэгэх үү? Тавантолгой төмөр замтай холбоотой асуудал байна шүү дээ. Ажлын хэсгийн 3 номерын микрофон өгөөрэй.

Н.Будбаяр: Гишүүний асуултад хариулъя.

Тавантолгой төмөр замын гүйцэтгэх захирал Будбаяр. Сая байгаль орчны нөлөөллийн үнэлгээнүүд гээд ярьж байна. Ерөнхийдөө төслийн хүрээнд бол бүр анх 2008 онд Энкон, 2009 онд Жемп гээд компаниуд байгаль орчны үнэлгээнүүдийг хийсэн байдаг. Байгаль орчны энэ үнэлгээний дагуу төлөвлөгөөг гаргаж холбогдох газруудад тайлагнаж явсан. Энэ төлөвлөгөөний хэрэгжилтэд үнэлэгдсэн эрсдэлийг бууруулах ажлуудыг мэргэжлийн байгууллагуудын бас зөрүүтэй зарим байдлууд бас гардаг.

Хоёр байгууллагаар бас нэгдсэн байдлаар үнэлүүлэхэд саяын ярьж байгаа өргөстэй торны асуудлаар бол

ерөнхийдөө бол MNS 6060 2010 төмөр замын зурвас газарт тавих шаардлага стандарт гэдэг стандарт байгаа. Энэ стандартын дагуу бол энэ өргөстэй торыг бид нар солих ажиллагааг шат дараатай зохион байгуулж байна. Сая өнгөрсөн 7 хоногт Өмнөговь аймгийн Цогтцэций сумын Засаг дарга болон Хурлын дарга нар ирээд манай холбогдох хүмүүстэй уулзаад бид бүхэн бас энэ тал дээр цаашидаа тодорхой арга хэмжээнүүд хариуцан авъя.

Нэгэнт төслийн хүрээнд бол нийт зам дагуу бол өргөст торыг байршуулсан. Өргөст торыг байгуулчихсан байгаа. Энийг тодорхой хэсгүүд дээр эхний ээлжид мал амьтан айл эхээс нь суурьшлын бүсүүдийн өргөсүүдийг авч энгийн торон хашаа болгоё гэсэн ийм юутай байгаа.

Дээрээс нь Дэлхийн ан амьтан хамгаалах байгууллагаас манайхантай ирж уулзалт хийж тодорхой асуудлуудаар уулзсан. Энэ дээр бол ан амьтны тэнд зэрлэг ан амьтан холбогдох гарц шилжилт хөдөлгөөнүүдийг судлах зорилгоор манай дээр нэмэлтээр төсөл хэрэгжүүлбэ гэсэн. Ингээд манайх хамтарч ингэж төсөл хэрэгжүүлэхээр болсон. Энэ төслийн хүрээнд бол энэ нийт мал амьтны нэг түвшний гарц болон мал амьтны доогуур гарцууд, жааз дам нуруун дээр камер байршуулж яг аль хэсгээр зэрлэг амьтан болон мал амьтад гарч орж байгааг эхний ээлжид судалж цаашидаа бол энэ чиглэлээр хамтарч ажиллахаар болсон.

Ингээд бас саяын MNS 6060-2010 төмөр замын зурвас тавигдах шаардлагууд дээр бас дахин нэмэлтээр MNS 6515 стандартын дагуу энэ нүхэн гарц нэг түвшний гарцуудыг манайх төсөлдөө анх тусгаснаас нэмэлт байдлаар бид нар хийсэн байгаа. Энэ зүйлүүд одоо нэмэлтээр нүхэн гарцуудыг байршуулсан. Энэ бол нийт мал амьтны доогуур гарц бол 13 ширхэг, Мал амьтны нэг түвшний гарц бол 10 ширхэг. Дам

нуруут гүүр 7, жаазан гүүр 11. Ингээд 2-оос 3 метрээс дээш өндөртэй мал амьтан гарах боломжтой. Ингээд нийтдээ 41 гарцыг байршуулсан.

Тэгээд энэ хооронд бол хамгийн ойрхон гарцууд бол 200 метрээс хамгийн хол нь 7.2 км-ийн хооронд ийм гарцуудыг байршуулж ингээд хийсэн байгаа.

Т.Энхтүвшин: Наранбаатар гишүүн тодруулах уу? Стандарт Үндэсний аудитын газар, нэг номер.

Г.Жавхлан: Та бүхний өдрийн амар амгаланг айлтгая. Үндэсний Аудитын Газар ахлах аудитор Жавхлан байна.

Энэ тал хээр, говь цөлийн бүс, авто болон төмөр зам дагуу зэрлэг амьтдад зориулсан гарц гээд MNS 6515-2015 гэсэн стандартын дагуу бол юу гэж хэлээд байна вэ гэхээр замын трассыг бол нийтэд нь торгүй байлгах ёстой. Төмөр замын аюултай бүс буюу өртөө зөрлөгийн дагуу л зөвхөн 10 км-т бол торон хашаагаар бол хашиж хамгаалах ёстой. Үүн дээр бол 2 бие биеийгээ үгүйсгэсэн гэдэг юм уу, зөрсөн нөхцөл байдал үүсээд байгаа. Төмөр замын хөдөлгөөний аюулгүй байдал хариуцсан нэгж маань болохоор замын дагуу Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэл дээр та бид сая харлаа. Өргөст тор татаад хамгаалчихсан байгаа. Зүүнбаян чиглэлийн төмөр зам дээр бол энэ стандартаа баримтлаад торгүй үлдээчихсэн байгаа. Энэ дээр ямар хүндрэл гараад байна вэ гэхээр өргөстэй тор татаад хамгаалчихаар Зэрлэг амьтад маань бол энд байгаа. Ингээд сул орхичихоор бол зэрлэг амьтад хурдан хөлтэй учраас эндэхгүй.

Харин гэрийн мал сүрэг маань дайрагдаад ийм асуудал гараад байгаа. Энэ дээр бол хамгийн сайн варианттар бол Байгаль орчны сайдад шийдвэрлээч ээ. Зэрлэг амьтдаа ч бодсон, хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг ч хангасан, мал амьтдыг ч ингээд бодсон. Ийм автомальный варианттар ингээд шийдвэрлэх ёстой.

Хамгийн шилдэг дэлхийн туршилага юу байна вэ гэхээр давуулах гарц байгаа. Цаад талын тэнгэр нь ингээд харагдаж байдаг. Шууд ингээд мал амьтад, зэрлэг амьтад аль аль нь даваад явдаг.

Дараагийн асуудал доогуур нь ингээд шургаад гарчихдаг ийм мал амьтдад ийм ээлтэй тийм хашаа байгаа. Дээд талынх нь гурван ийм тортой хашаа байлаа гэхэд хамгийн доод талынх нь тор нь бол өргөсгүйгээр ингээд доогуур нь ингээд гэмтээхгүйгээр шургаад гарчихдаг. Иймэрхүү иймэрхүү асуудлуудыг бас бодлогын түвшинд шийдвэрлэх шаардлагатай юм байна лээ гэдгийг та бүхэнд хэлье ээ. Баярлалаа.

Т.Энхтүвшин: Өөр хариулах хүн байгаа юм уу? Зүүнбаянгийн торны асуудал. Нийлчихсэн дээ. Цогтгэрэл гишүүн асуултаа асууя. Цогтгэрэл гишүүний микрофоныг өгөөрэй.

О.Цогтгэрэл: Энэ төмөр замын аудитын тайланг харахад анхнаасаа төгсгөл хүртлээ хэрхэн хуульд нийцээгүй тухай, тэгээд төгсгөлд нь хугацааны хоцрогдол, өртгийн нэмэгдэл олон зүйлийг л анхнаасаа л дуустал ийм л дүгнэлт байна л даа. Тэгээд эцсийн үр дүнд нь нэг мухар төмөр зам. Юу хийх нь тодорхойгүй. Зарим нь 10 хувийн ашиглалттай ч гэнэ үү ашиглалтгүй ч гэнэ үү нэг ийм л төмөр замтай, ийм үр дүнтэй. Энэний тайланг л ингээд тал талдаа харж байна л даа. Тэгэхээр эндээс хамгийн гол нэг асуудал энэ дээр яригдахгүй байгаад байна л даа. Ер нь ийм шийдвэр гарах нөхцөл бололцоо яг хаанаасаа эхэлсэн юм бэ? Энэ тайланг харахаар 2019 оны 9 дүгээр сард аравхан хоногийн дотор 9 дүгээр сард аравхан хоногийн дотор ҮАБЗ-ийн зөвлөмж гараад Засгийн газар удаа дараагийн шийдвэр гараад 2, 3 яамны хамтарсан хурал хуралдаад, шийдвэрүүд гаргаад, Эрдэнэс Тавантолгой компанийн ТҮЗ хуралдаад ерөөсөө аравхан хоногийн дотор энэ бүх зүйл явчхаж. Тэр тусмаа Ирээдүй өв сан Эрдэнэс Тавантолгой

компанийн ногдол ашгаас ирээдүйн өв санд орох ёстой 750 тэрбум төгрөгийг энэ бол тэр ард түмэн хувьцаа эзэмшдэг Улсын Их Хуралд төлөөлөх эрхийг хэрэгжүүлдэг ийм компани.

Гэтэл энэ бүх тогтоол шийдвэрүүд аравхан хоногийн дотор гарчхаж. Тэгээд яг энэ үр дүнгүй нэг дампуурсан төмөр замын нэг төслийн тухай яриаг ингээд сонсоод сууцгааж байна л даа. Тэгэхээр энэ шийдвэр ийм шийдвэр гарах нөхцөл бололцоог аудитынхан нь яг юу гэж үзэж байгаа юм? Энэ чинь Улсын Их Хурлын оролцоотойгоор, Засгийн газрын оролцоотойгоор тухайн үеийн Ерөнхийлөгчийн оролцоотойгоор ҮАБЗ-ийн оролцоотойгоор бүх зүйл л тэд нарын тогтоол шийдвэрээр л хийгдсэн л зүйл байна шүү дээ бүгд. Тэгээд одоо энд нэг доор үзүүрт нь явж байсан хэдэн хүмүүсийг ирээд яг шүүгээд яллаад юу ч гарах юм билээ. Яг үнэндээ. Аудитын тогтоол шийдвэр дээр та нарын тэр дүгнэлт олон зүйл дээр саяын тэр энэ шийдвэрүүд гарах болсон үндэс нөхцөлийг та нар юу гэж дүгнэж үзэж байгаа юм? Саяын тэр Тагнуулын ерөнхий газар жишээ нь яг яагаад энэ төслийг нууцад авах ёстой гэж үзсэн юм? Тэр зөвлөмж нь та нарт байгаа юу? Тэрний дагуу гарсан тогтоол шийдвэрүүд байгаа юу. Тэр бүгд л яг энэ бүх булхай будилааны чинь эх үүсвэр л тэнд л байна шүү дээ.

Эдгээр дээр аудитын дүгнэлтүүд дээр ер нь юу гэж гарсан юм?

Т.Энхтүвшин: Үндэсний аудитын газар. Хэн хариулах юм? Ажлын хэсгийн 3.

Д.Энхболд: Үндэсний аудитын газар Энхболд гишүүний асуултад хариулъя.

Төрийн аудитын үр дүнгүүдээр нэлээд үр ашиггүй, үр нөлөөгүй ийм үр дагаврууд гарсан. Энийг бол гүйцэтгэлийн аудитаар суурь шалтгааныг нь тодорхойлох шаардлагатай байдаг.

Тэгэхээр энэ суурь шалтгааныг нь бол төрийн байгууллагуудын энэ хууль бус шийдвэрүүд гаргасантай холбоотойгоор ийм үр нөлөөгүй ажлууд явагджээ гэдэг ийм дүгнэлтийг бол ерөнхий байдлаар бол хийж байгаа учраас энэ ямар шийдвэрүүдийг Засгийн газраас хэн ямар байдлаар гаргасан бэ гэдгийг он дараалалтай нь шийдвэрүүдийг гаргаад энэ хууль бус шийдвэр гаргаж байгаа тэр нууц давтсан шалтгаан энэ бүх асуудлуудыг хууль хяналтын байгууллагаар тодорхойлуулах нь зүйтэй гэдэг байдлаар Үндэсний аудитын газраас хууль хяналтын байгууллагад шилжүүлж тогтоолгох нь зүйтэй гэдэг ийм дүгнэлтийг хийж байгаа.

Т.Энхтүвшин: Цогтгэрэл гишүүн тодруулъя.

О.Цогтгэрэл: Асуудал тэрэн дээрээ л очих ёстой байх асуудал. Ерөөсөө л тэгээд аравхан хоногийн дотор бүх тогтоол шийдвэр Улсын Их Хурлын оролцоотойгоор тэр Ирээдүйн өв сангийн мөнгийг хэрхэн яаж, яагаад Улсын Их Хурлын зөвшөөрөлгүйгээр шилжүүлж байгаа юм шилжүүлэх нөхцөл бололцоо бүрдэж байгаа юм. Засгийн газрын удаа дараагийн тогтоолууд байгаа. Үндэсний аюулгүй байдлын зөвлөмж байгаа. Жишээ нь Тавантолгой-Гашуунсухайтын зам яг яагаад төрийн нууцад орох ёстой юм.

Зүүнбаянгийн тэр цэрэг оролцсон гэдэг үндэслэлүүд бас байдаг байж магадгүй. Тавантолгой-Гашуунсухайт яг яагаад төрийн нууцад орж байгаа юм. Энэ өөрөө жишээ нь хуульд нийцэж байгаа юм уу үгүй юм уу? Төрийн нууцад авчхаад энэний цаана тэгээд олон асуудал болдог зүйлүүд чинь энэний цаана л ингээд явж байна. Тэгээд ер нь л тэгээд Монголын төр том бүтээн байгуулалт гэдэг нэрийн доор хэрхэн завхруулдаг зүйл л энд харагдаж байна л даа. Одоо энэний дараа Дарханы арьс ширний үйлдвэр, нефтийн үйлдвэр гээд дахиад л том том төрийн нэрээр бүтээн байгуулалт нэртэй дампуурлын жишээнүүд цааш цаашид

ингээд хөврөөд цувраад үргэлжлэх нь гарцаагүй ээ.

Т.Энхтүвшин: Үг хэлж хэлчхэв үү? Гишүүд асуулт асууж дууслаа.

Тавантолгой-Гашуун сухайт чиглэлийн төмөр замын бүтээн байгуулалтад зарцуулсан хөрөнгө, үр дүнгийн талаар үг хэлэх гишүүд байна уу? Нэрээ өгье. Бат-Эрдэнэ гишүүнээр тасаллаа.

Ганболд гишүүн.

Г.Ганболд: Би нэг ийм л санал байна л даа.

Аудитын дүгнэлтийг хэдүүлээ нөгөө дахиж нэг жоохон зарим нэг юмнуудаа тодорхой болтол бас нэг танилцаад бас хэдэн тоонуудаа тодорхой болгомоор байна. Ер нь бид нар нэг Бодь компанитай ч хувийн компанитай ч нэг их юм яриад байх ч юу байх вэ дээ. Мэдээж тэр ашигийн төлөө явж байгаа компани ашиг орлого олохын төлөө л байлгүй яах вэ. Мэдээж тэрэнтэй гэрээ хийж арчаагүй байгаа төр талаас оролцож байгаа хүмүүстэйгээ л бид нар жоохон юм яримаар байгаа юм. Тэгээд яг нарийн ярих юм блд одоо бид нар бол би дээр ч хэлж байсан мухар.

Хоёр талаас нь нэг том гол байлаа гэхэд 2 талаас нь асар гоё хурдны зам барьж давхиж ирээд л голоороо завиар гарч байгаатай л адилхан байгаа шүү дээ. Гүүрээ бариагүй. Тэр гүүр хэзээ баригдах нь ч ер нь одоо ч тодорхойгүй л явж байгаа. Тэгээд наана нь хэчнээн гоё гүүрээ бариагүй байж тэр замыг гангалаад холболтын төмөр зам хийгээд тэмдэг тэмдэглээгээ хачин гоё юмнууд хийгээд ямар ч үр дүнгүй байхгүй юу. Хайран мөнгө. 5, 6 их наяд төгрөг ингээд хий гандаад хуучраад, холболтоо хүлээгээд аягүй бол түрүүчээсээ засвар үйлчилгээ нэхээд л зогсож байгаа байхгүй юу. Ийм л юм хийчхээд байж байгаа байхгүй юу.

Тэгэхээр хэдүүлээ нэг ийм юм тодорхой болгомоор байна. Аудитынхаан. Энэ төсөлд яг хэдэн төгрөг зарчихсан юм бэ? Түрүүнийхээ нөгөө тэр Домионы, Айкомын ТЭЗҮ-ийнхээ долларуудыг 1 шилжүүлээд, дээр нь холболтын төмөр замын тэр 109 сая доллароо нэмээд тэр нэг хянаалтын талбай 70.6 сая долларынхоо үнийг нэг төгрөг рүү шилжүүлээд доллароор тэд төгрөгөөр ерөөсөө нийтдээ энэ төсөлд тэдийг зарчихсан. Тэгээд үзэх юм бол ерөөсөө энэ төмөр замд 1км нь яг тэдээр болсон. Тэгээд тэр явах анги мангиа хасчихъя. Одоо ингээд явах анги тэр зүтгүүр чинь үнийн дүндээ орохгүй. Гэхдээ тэр дохиолол холбоо тэр депогийн юмнууд орно шүү дээ. Энэ дүнгээр нэг бодоод байна шүү дээ. Зүүнбаян төмөр зам бол 1км нь яг тэдээр боссон юм. Гацуунсухайт чиглэлийн төмөр зам нь яг тэдээр боссон. Та нарын хэлж байгаагаар бол нэг нь сая 50 мянга, нөгөөдөх нь 3 сая 200 мянган доллароор босчихоод 3 дахин илүү үнэтэй босчихоод байна. Тэгэх юм бол яг нарийндаа ингээд нэг нь тайлбар нь юу гэхтэй зэрэг 3 дугаар зэрэглэл нь энэ 1 дүгээр зэрэглэл гэж байгаа байхгүй юу. Энэ 2-ын зөрөө юу юм гэхтэй зэрэг 3 дугаар зэрэглэлийн төмөр зам нь 30 сантиметрээр далангаа индүүддэг, 1 дүгээр зэрэглэлийн төмөр зам нь 20 сантиметр далангаа индүүддэг.

3 дугаар зэрэглэлийн төмөр зам нь дээд талын нөгөө юу нь холбоосгүй нөгөө тачигнаад явдаг. 1 дүгээр зэрэглэлийнх нь гагнаастай төмөр зам тавьдаг ийм ялгаатай. Энэ ялгаагаар нь дүгнэх юм бол бүхэлдээ бол 1.5 дахин л үнэ өсөхөөр байгаа байхгүй юу.

Тэгэхээр энэ дээр нэг та нар нэг ингээд аудитынхан яг тэдээр боссон. 1км нь яг тэд. Одоо тэгээд эднийд одоо өгсөн хугацааныхаа алдангийг хэрэвзээ одоогийн мөрдөгдөж байгаа Монгол Улсад мөрдөгдөж байгаа бусад төрөөс энэ компаниудтай хийж байгаа гэрээгээр алданги тооцох юм бол ийм хэмжээнд байна гэдэг юмаа гэрээнд дүгнээгүй ч

гэсэн энэ чинь бид нар чинь жишиг юмнууд гаргаж болно шүү дээ энэ тийм ээ. Энэ нэг юмнуудаа нэг гаргаад тэгээд энэ аудитын дүгнэлт дээр бол яг үнэхээр тэр 13 хувийн хөнгөлөлт эдлээд ямар хэмжээний хохирол учруулчихсан юм. Гэрээ нь ямар хугацаа нь дуусчихсан юм. Одоо санхүүжилт нь яг илүү дутуу явж байгаа юм ер нь юу байгаа юм. Энэ нэг юмнуудаа нэг жосоохон тодорхой болгож ярихгүй бол одоо ерөөсөө ингээд л нэг хүний толгой эргүүлэх гэж байгаа юм шиг л ингээд л эхлээд л тэрбум 70 байснаа тэрнээс 276-г хасаад л, нэмээд л, 213-ыг нэмээд л гээд л ингээд л ерөөсөө ингээд нэг хүний толгой эргүүлэх гэж байгаа юм шиг юм яриад байхаар энийгээ тов тодорхой болгомоор байна аудитынхан.

Тэгээд энэ дээр ерөөсөө аудитын дүгнэлт бол түрүүн хүмүүсийн хэлж байгаа биол тодорхой.

Ерөөсөө яг энэ төслөөс ямар хугацаа алдсан юм? Яг энэ төсөл дээр энэ гэрээ.

Т.Энхтүвшин: Ганболд гишүүний микрофоныг нэмээд өгөөрэй.

Г.Ганболд: Ерөөсөө энэ төсөл хэрэгжсэнээр ер нь ингээд Монгол Улс нүүрсээ хөнгөлөлттэй өгснөөрөө тэд, хугацааны алдангиар тэд. Тэгээд тэр алдагдсан боломж чинь мухар төмөр зам холбогдоогүйгээс болоод тэд ч гэдэг юм уу энүүгээр нь ерөөсөө ингээд та нар нэг хэдхэн дүгнэлт л ерөөсөө ингээд тодорхой юм гаргачихмаар байгаа юм. Тэгж байж хэдүүлээ 1 тоотой болохгүй бол энэ улсын хэмжээнд чинь одоогоороо ингээд энэ тоо нь эцэслээгүй ингээд л нэг нэмж хассан үржиж хуваасан хэдэн юм л яваад байна шүү дээ. Тэгээд энэ чиглэлийн юмнуудыг нэг жаахан ингээд хэдүүлээ тодорхой болгомоор байгаа юм. Тэгээд тэр вагон нь хэзээ ирэх юм? Тэр вагон ирээгүйгээс болоод бас ямар хэмжээний явж байгаа юм? Тэр Монголын Худалдаа аж үйлдвэрийн танхим тийм дүгнэлт гаргаад тэрийг нь бид нар тэр Орос-

Украины дайн Америкт ямар нөлөө үзүүлчихсэн юм? Үгүй тэгээд тэр танхимын дүгнэлтийг ч гэсэн бид нар үзмээр байна шүү дээ. Тэгээд Орос-Украины тэр Америкийн вагон үйлдвэрлэж байгаа компанид ямар нөлөө үзүүлчхээд байгаа юм? Оросоор дайруулж авчрах байсан юм уу? Урдуур усан тээврээр авчрах байсан юм уу? Тэгээд энэ вагон дээр ч гэсэн энэ манай энэ төмөр замынхан тодорхой юмнууд гаргаад тэр Гранд Торонтны аудитын дүгнэлт дээр манай аудитынхан дахиж дүгнэлт гаргах хэрэгтэй заавал.

Тэр бол зүгээр баталгаажуулсан юм байгаа шүү. Тэрэн дээр бол тэр өмнөх дээр нь дүгнэлт хийсэн юм ерөөсөө байхгүй. Тэгээд тэр АТГ дээр байгаа тэр зөвлөх үйлчилгээний материалуудыг шаардлагатай бол бид нар ч гэсэн эндээс тэрийг гаргуулж аудитын дүгнэлт гаргуулах тал дээр нь энэ Байнгын хорооноос анхаарах хэрэгтэй шүү дээ. Материалаар хангах хэрэгтэй. Тэгж байж дүгнэлт гаргах хэрэгтэй. Тэгэхгүй зүгээр ингээд зөвлөх үйлчилгээ нэрээр ингээд мөнгө дундаас нь төсөл дундаас нь ингээд хэдэн сая доллароор нь авч байдаг ийм л юмнууд явж байгаа шүү дээ. Тэгээд энэ оффтей гэдэг юмнуудаа та нар яг нууц гэрээ гэж бид нар ойлгож болохгүй юм байгаа юм шүү дээ энэ чинь. Түрүүлж мөнгийг нь авчхаад оронд нь нүүрс өгч байгаа юмыг чинь л тэгж хэлээд байгаа юм шүү дээ. Тэгэхээр түрүүн манай аудитынхан хэлэхдээ бол ингээд нууцад байж байгаад ил гаргасан юмыг ярих гээд байгаа байхгүй юу. Үгүй наадах чинь шал өөр юм байхгүй юу.

Одоо бид нар чинь бол нөгөө Хятадын нөгөө Чалкогоос авсан тэр оффтейк гээд байгаа чинь эхлээд бид нар чинь 350 сая долларыг нь авчихсан байхгүй юу түрүүлээд. Тэрнийхээ төлбөрт нь нүүрс өгөөд байгааг чинь бас хэлээд байгаа юм. Тэгээд энийгээ ч гэсэн ойлгоогүй хүмүүс чинь ингээд ингээд аудит хийгээд явахаар чинь энэ чинь өөрөө утгагүй болчихоод байна шүү дээ.

Тэгэхээр би бол ямар ч гэсэн энэ нэг тоонуудыг нэгтгэж иртэл нь бол дахиж сонсох ёстой юм байна л гэж ингэж бодож байна.

Т.Энхтүвшин: Бат-Эрдэнэ гишүүн.

Ж.Бат-Эрдэнэ: Миний санал бас адилхан байна даа. Ерөөсөө анх энэ төмөр зам барих шийдвэрүүдийг эхнээс нь бүүр нягталж үзмээр байгаад байгаа юм. Засгийн газраас яг ямар шийдвэр гарсан юм. Эрдэнэс Тавантолгой дээр ямар шийдвэрүүд гарсан юм? Бодиос ямаршуу гэрээнүүд хийгдсэн юм, бодитой ямар гэрээнүүд хийгдсэн юм. Тэгээд энэ энэ гарсан шийдвэрүүд хаанаас хаанаас зөвшөөрөлтэй байгаад яг энэ хууль зүйн үндэслэлтэй байна уу, хуулийн дагуу гарсан байна уу гэдгийг эхнээс нь ингээд хөөмөөр, дүгнэлт гаргаж ирмээр байгаад байна.

Тэгээд 2 дугаарт гэрээнийхээ хийгдсэн дарааллууд миний тэр хэлээд байгаа шүү дээ хийгдсэн зарчмууд. Нэгэнт захиалагч байгаа бол хэдэн километр төмөр зам барьж юу захиалсан юм. Хэд нь толгой дээгүүр нь гүйх тоног төхөөрөмж толгой тэр өртөө хэдийг захиалсан юм. Ямар үнэтэй байх юм. Үнийн хариуцлага 2 талдаа тавьсан хариуцлагууд чинь яг гэрээнийхээ дагуу заасан байна уу гэдэг юмнуудаа нэгтгээд харчихмаар байна.

Гурав дугаарт яг энэ гэрээнийхээ заалтуудыг яг мөрдсөн байна уу гэдэг юм тодорхой гаргаж ирмээр байна. Энд тэнд заалтууд нь байгаад байна. Эсвэл энэ чинь хугацаа сунгачихсан нэлээн юмнууд байх шиг байна. Саяын тэр ярьсан Орос-Украины дайн үргэлжилсэн ч гэж байх шиг. Тэгээд үнэхээр тэр дүгнэлтийг чинь тэр Худалдаа аж үйлдвэрийн танхим гаргах ёстой ч юм уу, үгүй ч юм уу. Энэ дүгнэлтийг чинь Худалдаа аж үйлдвэрийн танхим гаргах юм уу, эсвэл тэр бид нар чинь маргаан таслах газар дээрээ очиж

байж үнэхээр маргаан таслах хэмжээнд наад шийдвэрүүд чинь гарч байх ёстой юм уу. Тэгээд гүйцэтгэлтэй холбоотой асуудлууд чинь бүрэн байх эрхтэй болчихоод байна шүү дээ.

Тэгээд гүйцэтгэл санхүүжилт чинь ямар хэмжээнд явсан юм? Хэдий хэдий хэмжээний санхүүжилт гарсан юм. Энэний үндэслэл нь хаана байгаа юм? Тэгээд тэр гарсан санхүүжилтийн баталгаа гэж яриад байна шүү дээ. Зарим нь баталгаагүй санхүүжилт гараад явчихсан байна. Их хэмжээний.

Зарим нь бол магадлан юмаар ороогүй баталгаажсаагүй санхүүжилт ч байгаад байгаа юм. Тэгээд урьдчилаад санхүүжилтийг нь өгчихсөн асуудлууд харагдаад байх шиг байна. Их хэмжээний санхүүжилт зуугаад сая доллар эд нар чинь шууд гараад гараад явчихсан харагдаад байна. Тэгээд энэ шат шат болгондоо ийм ийм алдаа дутагдал гарсан ийм ийм хууль зөрчсөн гэдэг зүйл гаргамаар байна шүү дээ. Зүгээр тэглээ, тэглээ, тэглээ гээд л явчихсан байх юм.

Жишээ нь Худалдан авах тухай хуульд чинь энэ компанийг яг ямар үндэслэлээр сонгон шалгаруулсан юм? Бодь интернэйшнл гэдэг компанийг ямар үндэслэлээр сонгон шалгаруулсан юм. Зүгээр нэг компани гүйцэтгэгч компани юу руу бичээд л Тагнуулын газар луу хүсэлт гаргаад л Тагнуулын газар нь тэдээс тэдний хооронд наадах чинь нууц байна. Шууд компанитай гэрээ хий гээд л ингээд л хэлчихсэн юм уу? Үг үсэг нь яг ямар үг үсэгтэй байж байгаа юм. Тэгээд энэ чинь ямар хууль зөрчиж байгаа юм гэдэг асуудлууд байгаад байна шүү дээ. Энэ хуулиуд зөрчсөн ийм дүрэм зөрчсөн, ийм журам зөрчсөн, ийм шилжүүлэлтийн санхүүжилтийн хооронд энэ юу гэдэг юм санхүүжилт хийгдэх энэ зарчмууд хуулийн дагуу хийгдэх байсан юмнууд чинь зөрчих ёстой гэсэн ийм тухайн үе үе болгонд нь ийм хуулийг зөрчлөө ийм журмыг зөрчлөө гэдэг юмнууд чинь гарч ирэхгүй зүгээр л ингэчихсэн байна, тэгсэн байна, ингэсэн

байна гэсэн асуудлууд чинь гарч ирээд байна шүү дээ.

Одоо тэгээд бид нар Байнгын хорооноос гарч байгаа тогтоол маань яах билээ. Ер нь бол эндээс чинь бас Засгийн газарт хандаад аудитын газраас өгсөн дүгнэлтийг эргээж харж эндээс хууль хяналтын байгууллагад өгөх юм уу, эсвэл ямар зарчмаар энд хариуцлага тооцох юм гэдэг асуудал чинь. Хариуцлага тооцох асуудал зөндөө харагдаж байна наад дотор чинь. Тэгэхээр тэр хариуцлага тооцох чинь юугаа тооцох юм? Зүгээр нэг яриа хэлэлцээгээр биш шүү дээ. Яг энэ та нарын гаргасан энэ бичиг баримтууд чинь ийм ийм ийм хууль зөрчиж байна гэсэн зүйлүүд чинь гарч ирж байж цаашаагаа хариуцлага тооцох асуудал чинь яригдана шүү дээ.

Тэгэхээр Ганболд гишүүний ярьсантай бол санал нэг байгаад байна. Буцаад нэг тодотгоод оруулж ирэх нь зүйтэй юм болов уу л гэж хараад байна. Тэгээд энийгээ цаашаагаа Улсын Их Хурал байна уу, Засгийн газарт бид нар өргөн бариад тодорхой саналтай өргөн барих нь зүйтэй байх л гэж бодож байгаа юм.

Т.Энхтүвшин: Үндэсний аудитын газар 2 гишүүн ярилаа шүү дээ.

Нэгдүгээрт энэ тоонуудаа нэг болгомоор байна.

Хоёрдугаарт энэ санхүүжилтийн асуудлаа бас тодорхой болгож оруулж ирмээр байна,

Гуравт нь энэ дүгнэлтүүдээ бас нарийвчилж гаргамаар байна гэдэг ийм асуудал тавигдаж байна. Тэгээд энэ бололцоо боломж бий юу танай хуулиар. Төрийн аудитын тухай хууль дээр юу гэж заасан байдаг юм? Хойшлуулаад Тавантолгой-Гашуунсухайттай холбоотой асуудлыг тэгээд нарийвчилж юу гэдэг юм дүгнэлтүүдээ гаргаад ингээд тоонуудаа нэг мөр ойлголттой болоод. Ярьж байгаа тоонууд чинь их өөр өөр

сонсогдоод байна шүү дээ. Эрдэнэс Тавантолгой ярьж байгаа асуудал нэг өөр байж байна. Бодийн ярьж байгаа асуудал нэг өөр байж байна. Та хэдийн ярьж байгаа асуудал ингээд өөр байгаад байна. Тэгээд энийг нэгтгээд нэг болоод болгоод оруулаад өгөх ийм бололцоо боломж байна уу? Танай хууль дээр яг юу гэж бичсэн байна?

Ажлын хэсэг. Ажлын хэсгийн 2 дугаар микрофон.

Ц.Наранчимэг: Байнгын хорооны даргын асуусан асуултад хариулъя. Үндэсний аудитын газар Наранчимэг байна.

Төрийн аудитын тухай хуульд зааснаар бид Төсвийн байнгын хорооноос баталсан сэдвийн хүрээнд аудитыг хийж гүйцэтгэдэг байгаа. Аудитын хийж гүйцэтгэх гүйцэтгэлийн аудитын багийг Монгол Улсын ерөнхий аудитор тушаалаараа баталж багаа бүрдүүлж, ийм тодорхой томоохон төсөл хөтөлбөр нарийн мэргэжил шаардсан энэ асуудал дээр тусгайлан шинжээч авч хөндлөнгийн шинжээчийг сонгон шалгаруулж авч ингэж ажиллуулдаг. Аудитын баг сэдвээ сонгохдоо урьдчилсан судалгааны ажлыг хийдэг. Урьдчилсан судалгааны ажлыг хийгээд аудитын төлөвлөлтийн үе шатын ажил дээрээ ямар асуудлыг аудитын асуудлаар эрсдэлд тооцож горим сорил хэрэгжүүлж аудитыг хийж гүйцэтгэх вэ гэдэг асуудлыг аудитын баг өөрсдөө шийддэг. Хараат бусаар ажилладаг ийм асуудал байгаад байгаа.

Аудитыг энэ аудитыг бол бид 2022 оны 11 дүгээр сарын 25-ны өдрөөс 2023 оны 3 дугаар сарын 31 хүртэлх талбарын ажлыг хийж гүйцэтгэсэн.

Төмөр замын бүтээн байгуулалттай холбоотой ажил дээр Монгол Улсын ерөнхий аудитор аудитын багтайгаа Өмнөговь аймагт очиж биечлэн ажиллаж бүх хийсэн ажлуудыг талбар нэг бүр дээр нь очиж үзэж ингэж

танилцсан байгаад байгаа юм. Аудитыг бид 5 дугаар сарын 30-ны дотор Улсын Их Хурлын холбогдох Байнгын хороонд хүргүүлэх ийм батлагдсан тогтоолтой учраас энэ хугацаанд нь Монгол Улсын ерөнхий аудитор аудитын тайлангаа тушаалаараа баталгаажуулж хүргүүлсэн байгаад байгаа.

Хэрвээ саяын гишүүдийн хэлээд байгаа асуудал дээр бид дахиж аудит хийх үү, дахиж сэдвээ сонгох уу гэдэг асуудал байгаа. Энийг аудит хийсэн энэ багийн энд байж байгаа Энхболд даргатай баг аудитаа хийгээд тайлангаа баталгаажуулчихсан байж байгаа.

Тайлан дотор бол саяын асуудал байгаа, бүгд байж байгаа. Бид нар тусгайлсан энэ асуудлаар нь саяын яригдаад байгаа асуудлаар тоон мэдээллүүдээр нарийвчилсан одоо тусгайлсан судалгааг хүргүүлж гэж бодож байна. Тайланг үзээд энэ асуудлын бүртгэлийг аудит хийсэн шалгагдагч этгээдэд танилцуулдаг. Энэ дээр байгаа. Тоон мэдээллийн тухайд аудит өөрөө нотлох баримт дээр үндэслэж бүх аудитад хамрагдах баримт материалыг үзэж байж тоон мэдээллүүдээ гаргадаг учраас аудитын тоон мэдээллүүд бол үнэн зөв бодитой гэдэгт итгэж байна.

Тэгэхээр гишүүдийн ярьж байгаа асуудал дээр бид энэ тайлангаас 168 хуудастай тайлан байгаа. Энэ тайлангаасаа тодруулга мэдээллийг бол холбогдох гишүүдэд нэмэлтээр гаргаж өгье өө гэж ингэж бодож байна.

Т.Энхтүвшин: Ингэе дээ тийм. Ганболд гишүүн юу яачихъя. Ийм асуудал шийдье хэдүүлээ.

Нэгдүгээр асуудал энэ Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн төмөр замын бүтээн байгуулалтад зарцуулсан хөрөнгө үр дүнгийн талаарх Үндэсний аудитын газрын тайланг сонслоо.

Гүйцэтгэлийн аудитын тайланд тусгагдсан мэдээллүүд нь бас нэгдүгээрт тодорхой болох хэрэгтэй байна Наранчимэг дарга аа.

Хоёрдугаарт асуудал бол нэмэлт мэдээллийг бас бид нарт хүргүүлэх хэрэгтэй байна.

Гурав дахь асуудалд энэ нарийвчилсан тоон мэдээллүүдийг гаргаж, Байнгын хороонд хуралдаанаар дахиж оруулж ирэх хэрэгтэй байна. Тоонуудаа тодорхой болгомоор байна шүү дээ хэдүүлээ. Мэдээллүүдээ тодорхой болгох хэрэгтэй байна.

Сая хэллээ шүү дээ Эрдэнэс Тавантолгойн ярьж байгаа асуудал зөрүүтэй мэдээлэл өгч байна. Бодийн ярьж байгаа асуудал та хэдээс бас өөр зөрүүтэй мэдээлэл өгч байна. Та хэдийн маань гаргасан шийдвэрүүд нь бас зөрүүтэй байна.

Тийм учраас мэдээллээ тодорхой болгоод дараагийн Байнгын хорооны хуралдаан дээр дахиж оруулж ир. Тавантолгой-Гашуунсухайтын асуудлыг.

Мэдээллийг сонсож дууслаа.

Дахиж оруулж ирэхээр шийдлээ.

Гаргасан энэ наад тайлан дээрээ ажиллаад л тодорхой болгоод оруулаад ир.

Хойшууллаа.

12.33 цагт

Дараагийн асуудал. Горимын санал гаргая.

Ажлын хэсгийн гишүүд маань нэг түр гарчихъя.

Бид нар бас 4 дэх асуудлаа бас татаад 2 дахь асуудал болгож оруулах учир та хэд маань нэг түр гарчихъя.

Бид нэг Байнгын хороогоороо нэг хуралдаадахъя. Эргээд тэгээд ороод ирнэ биз. Хэлэлцэж байгаа асуудалтай холбогдуулаад горимын санал гаргая.

Байнгын хорооны даргыг сонгох тухай асуудал хэлэлцэх асуудлын 4 дүгээр дараалалд байсан. Үүнтэй холбогдуулаад Батлут гишүүн горимын санал гаргая гэдэг ийм санал өгсөн байж байгаа. Батлут гишүүн.

Д.Батлут: Энэ нэг хэлж байгаа асуудлууд бас нэлээн цаг авсан нэлээн олон бас мэдээллүүд сонссон. Гишүүд нэлээн асуулт асуусан хурал болж байна. Тэгэхээр Байнгын хорооны даргыг сонгох асуудлыг урагш нь татах тийм 2 дугаар асуудал оруулж ирэх энэ горимын саналыг гаргаж байна. Яагаад вэ гэхээр дараагийн Байнгын хорооны хурлууд бас цаг давхцаад бас шийдвэрээ хүлээж байгаа учраас энэ асуудлыг шийдвэрлэж өгнө үү гэж хүсье. Баярлалаа.

Т.Энхтүвшин: Батлут гишүүний гаргасан горимын саналыг дэмжье гэдэг дээр санал хураалт явагдъя.

63.6 хувиар горимын санал дэмжигдлээ.

4 дэх асуудал маань ингээд 2 дахь асуудал болж орж ирж байна.

Байнгын хорооны даргыг сонгох тухай

Байнгын хорооны даргад нэр дэвшигчийн талаарх танилцуулгыг МАН-ын бүлгийн дэд дарга Батжаргал гишүүн танилцуулна.

Ж.Батжаргал: Улсын Их Хурлын Үйлдвэржилтийн бодлогын байнгын хорооны даргад Улсын Их Хурал дахь МАН-ын бүлгээс Улсын Их Хурлын гишүүн Гочоогийн Ганболдыг нэр дэвшүүлж байна.

Улсын Их Хурлын гишүүн
Ганболдын талаар товч мэдээлэл өгье.

1993 онд Эдийн засгийн коллежийг, ШУТИС, Удирдлагын академиудыг тус тус дүүргэсэн. Өвөрхангай аймгийн холбооны газарт Скайтел группт, Өвөрхангай аймгийн иргэдийн Төлөөлөгчдийн Хурлалд тус тус ажилласан. Мөн Өвөрхангай аймгийн ИТХ-ын дарга, Засаг даргаар ажиллаж байсан.

2020 оноос Улсын Их Хурлын гишүүнээр ажиллаж байгаа ийм Улсын Их Хурлын гишүүн байна.

Ингээд нэр дэвшигчийг дэмжиж, Улсын Их Хурлын нэгдсэн чуулганд оруулж өгөхийг нийт гишүүдээсээ хүсээж байна.

Т.Энхтүвшин: Байнгын хорооны даргад нэр дэвшигчийг сонгох тухай асуудалд өөр саналтай гишүүд байна уу? Алга байна. Нэр дэвшигчээс асуух асуулттай гишүүд байна уу? Алга байна.

Үйлдвэржилтийн бодлогын байнгын хорооны даргаар Гочоо овогтой Ганболдыг нэр дэвшүүлэхийг дэмжье гэсэн томъёоллоор санал хураалтыг явуулья. 54.5 хувиар Аубакир гишүүнийг дэмжсэнээр оруулаарай. Нийт гишүүдийн 54.5 хувиар Гочоогийн Ганболдыг Улсын Их Хурлын үйлдвэржилтийн бодлогын байнгын хороогоор дэмжлээ.

Байнгын хорооны санал, дүгнэлтийг чуулганы нэгдсэн хуралдаанд Улсын Их Хурлын гишүүн Нанзадын Наранбаатар танилцуулна.

12.40 цагт

Хэлэлцэх асуудалдаа оръё. Ажлын хэсгээ оруулаарай.

Тавантолгой-Зүүнбаянгийн чиглэлийн төмөр замын бүтээн байгуулалтад зарцуулсан хөрөнгө үр

дүнгийн талаарх Үндэсний аудитын газрын мэдээллийг сонсох байж байгаа.

Мэдээллийг Үндэсний аудитын газрын дарга дэд дарга Наранчимэг танилцуулна.

Наранчимэг даргын микрофоныг өгөөрэй.

Ц.Наранчимэг: Байнгын хорооны дарга, Улсын Их Хурлын эрхэм гишүүд та бүгдэд энэ өдрийн мэнд хүргэе.

Тавантолгой-Зүүнбаян чиглэлийн төмөр замтай холбоотой аудитын Тавантолгой-Гашуунсухайт, Тавантолгой-Зүүнбаян чиглэлийн замын бүтээн байгуулалтад зарцуулсан хөрөнгө үр дүн гэсэн гүйцэтгэлийн аудитын 3 дугаар бүлэг болох Тавантолгой-Зүүнбаян чиглэлийн төмөр замын аудитын талаар танилцуулья.

Тавантолгой-Зүүнбаян чиглэлийн төмөр замын нэвтрүүлэх чадвар хангалтгүй, хөдлөх бүрэн бүрэлдэхүүн дутагдалтай байдлаас шалтгаалан ТЭЗҮ-д заасан хүчин хүчин чадлаар тээвэрлэлт хийж богино болон урт хугацаат өр төлбөрийг барагдуулахад хүндрэл үүсэх эрсдэлтэй байна гэж ингэж 3 дугаар бүлгээ дүгнэсэн байгаа.

Бодлого эрх зүйн талаар төмөр замаас баримталж байгаа бодлого эрх зүйн талаар түрүүний Гашуунсухайт Тавантолгой-Гашуунсухайт төмөр замын аудит дээр бид танилцуулсан байгаа.

Улсын Их Хурлын 2010 оны 32 дугаар тогтоолоор баталсан Төрөөс төмөр замын тээврийн талаар баримтлах бодлогын 1 дүгээр үе шатанд Тавантолгой-Зүүнбаян төмөр замын төсөл хамаарч байгаа. 1100км зам байгаа. Аудитын 1 дүгээр үе шатад бол Даланзадгад-Тавантолгой, Цагаан суварга-Зүүнбаян гэсэн 400 км төмөр замын асуудлыг хамруулсан байгаа.

Бодлогын хэрэгжилтийг хэлбэр төдий хяналт хэрэгжүүлж бодлогын үр дүнг бодитой үнэлж тайлагнаагүй байна гэж ингэж дүгнэсэн. Төрөөс төмөр замын тээврийн талаар баримтлах бодлого нь 7 бүлэг, 19 зүйл, 75 арга хэмжээнээс бүрдэж байгаагаас 30 арга хэмжээ нь бодлогын дэд зорилго, зорилт, баримтлах зарчим, бодлогыг хэрэгжүүлснээс хүрэх үр дүнг тодорхойлсон хэлбэртэй буюу явцын үнэлгээ өгөх боломжгүй байдлаар тодорхойлогдсон байгаа.

Хүрэх үр дүн бол 1 дүгээр үр дүн нь 7.7-д төмөр замын дэд бүтцийн хөгжилтэй уялдан хөрш орнуудтай эдийн засгийн тэнцвэртэй харилцааг хөгжүүлэх гэсэн ийм асуудал байгаа. Үр дүнд бол хүрээгүй гэж ингэж үзэж байгаа.

Хоёрдугаар хүрэх үр дүн нь стратегийн ач холбогдол бүхий ашигт малтмалын ордууд эдийн засгийн эргэлтэд орж ашигт малтмалын гаралтай түүхий эдийг боловсруулах, Сайншианд аж үйлдвэрийн нөхцөлийг хангахад чухал үүрэг гүйцэтгэнэ гэсэн бас мөн үр дүнд хүрээгүй байна гэж энэ 5 хүрэх үр дүнг бол үр дүнд хүрээгүй байна гэж аудитаар тодорхойлсон байгаа. Тавантолгой-Зүүнбаян чиглэлийн төмөр замын тээх, нэвтрүүлэх хүчин чадлыг дамжин өнгөрөх өртөөнд хилийн боомтын хүчин чадалтай нийцүүлэн төлөвлөөгүй байна. Цогтцэций-Зүүнбаян чиглэлд өдөрт 2.5 хос галт тэрэг явуулна гэж тооцвол жилд 2 тэрбум 789 мянга 325 тонн ачаа тээж суурь бүтцийн хүчин чадлын 18.6 хувийг ашиглахаар байна. Зүүнбаян өртөө 4 замтай. 1984 онд баригдсанаас хойш замын засвар хийгдээгүй. Хоногт ачааны 2 галт тэрэг найруулж 81 вагон боловсруулах хүчин чадалтай өртөөний зам сумыг гараар удирддаг, өндөр даацын галт тэрэг явуулах боломжгүй байна.

Өндөр өртөгтэй хүчин чадал сайтай техникуудийн эх болон урсгал засварыг төлөвлөгөөт хугацаанд

хийгээгүй байна. ТЭЗҮ-д 461.1 тэрбум төгрөгийн хөдлөх бүрэлдэхүүн авах хөрөнгө оруулалт бол тусгагдаагүй байна.

Зэвсэгт хүчний анги нэгтгэлийг бүтээн байгуулалтын ажилд оролцуулах эрх зүйн орчин бүрэн бүрдээгүйгээс хууль зөрчсөн тодорхойгүй байдлууд үүссэн байна. Зэвсэгт хүчний анги бүрэлдэхүүнийг бүтээн байгуулалтын ажилд оролцуулах явцад хуульд өөрчлөлт оруулах замаар эрх зүйн орчныг нөхөн бүрдүүлсэн. Зэвсэгт хүчний анги нэгтгэлүүд тайлагнах нөхцөл бүрдээгүйгээс дээрх 140 тэрбум 919.9 сая төгрөгийн өртөгтэй ажилд ноогдох 12.4 тэрбум төгрөг нэмэгдсэн өртгийн албан татварыг Монголын төмөр зам ТӨК-д гэрээ байгуулж суутган авч үлдсэн боловч тайлагнаагүй татварын орлого болгон төвлөрүүлээгүй байна.

Доод бүтэц барих далан, ус зайлуулах хоолой, гүүр, өртөө зөрлөгийн барилгын ажлын төсөвт өртөгт төсвийн норм жишиг үнэлгээгээр тооцсон НДШ-ийн 3 тэрбум, ашигийн 15.5 тэрбум, НӨАТ-ын 14.9 тэрбум төгрөгийг тайлагнаж баталгаажуулаагүй байна.

Төмөр замын бүтээн байгуулалтын ангид оролцсон Барилгын цэргийн удирдах газар Улсыг төсөвт үйлдвэрийн газар, зэвсэгт хүчний анги нэгтгэлүүд Зэвсэгт хүчний хөгжлийн санд 15.9 тэрбум төгрөгийн орлогыг төвлөрүүлсэн байна. Зэвсэгт хүчний анги нэгтгэлийг бүтээн байгуулалтын ажилд оролцуулах эрх зүйн орчин бүрдээгүйгээс хууль зөрчсөн тодорхойгүй байдлууд үүссэн байгаад байгаа юм. Зэвсэгт хүчний анги бүрэлдэхүүнийг бүтээн байгуулалтын ажилд оролцуулах явцад хуульд өөрчлөлт оруулсан байгаа. Энэ асуудлуудыг түрүүн ярьчихсан дахиад оруулчихсан байна.

Бүтээн байгуулалтын ажилд зарцуулах хөрөнгөөс 67 тэрбум төгрөгийн хөрөнгийн техник тоног төхөөрөмж бэлтгэсэн нь батлан хамгаалах тухай,

Зэвсэгт хүчний тухай болон Төрийн болон орон нутгийн өмчийн тухай хуулийн заалтуудтай бол нийцэхгүй байна.

Тавантолгой-Зүүнбаян чиглэлийн төмөр замын шугамын доод бүтцийн барилгын ажил гүйцэтгэгчээс удирдлагын зардлын 30 хувийг суутган үйл ажиллагаандаа зарцуулсан байна гэж ингэж үзсэн. Бодлогын хэрэгжилтийг үнэлэхдээ алдагдсан боломж үр дүнг тооцоолоогүй байгаа. Тавантолгой-Зүүнбаян чиглэлийн төмөр замын 2022 онд 732.6 мянган тонн ачаа тээвэрлэж 20.6 тэрбум, 2023 оны эхний 6 сард 636.4 мянган тонн ачаа тээвэрлэж 26.4 тэрбум, нийт 1 сая 369 мянган тонн ачаа тээвэрлэж 47 тэрбум төгрөгийн орлого олсныг ТЭЗҮ-гээр төлөвлөсөнтэй харьцуулан тооцвол төслийн ажил төлөвлөсөн хугацаанд хэрэгжээгүйгээс 962 тэрбум төгрөгийн орлого олох боломжийг алдсан байна гэж ингэж үзсэн Эрдэнэс Тавантолгой компани төрд ноогдох ноогдол ашгаар төмөр замын төслийг санхүүжүүлсэн.

Ирээдүйн өв санд төвлөрүүлэх 880.2 тэрбум төгрөгийг санд төвлөрүүлэлгүйгээр Эрдэнэс Тавантолгой Монголын төмөр зам компаниас гаргасан 750 тэрбум төгрөгийн хаалттай өрийн бичгийг худалдан авсан байна.

Түгээмэл тархацтай АМНАТ-ийг харилцан адилгүй тогтоосон байна гэж үзсэн.

Тавантолгой-Зүүнбаян чиглэлийн төмөр замын бүтээн байгуулалтад нэг шоо метр түгээмэл тархацтай ашигт малтмалын төлбөрийг Гашуунсухайт чиглэлийн төмөр замын бүтээн байгуулалт олгосон үнээр буюу 125 төгрөгөөр тооцож олгосон бол орон нутгийн төсөвт 2.4 тэрбум төгрөгийг төвлөрүүлэх боломжтой байсан байна.

Бүтээн байгуулалтын зарим ажлыг санхүүжүүлэх зорилгоор дамжуулан зээлийн зээл, хүүгийн төлбөр

хугацаандаа бүрэн төлөгдөөгүй байна. Төмөр замын хөдлөх бүрэлдэхүүнийг нэмэгдүүлэхээр Сангийн яам, Зам* тээврийн хөгжлийн яам Монголын төмөр замтай байгуулсан дамжуулан зээл гуравласан нэмэлт гэрээгээр 2019-өөс 2035 оны хооронд төлж барагдуулах үндсэн төлбөр, хүү, хуримтлагдсан хүүгийн үлдэгдэл 40.4 сая доллар төмөр замын хөдлөх бүрэлдэхүүнээр нийлүүлэхээр дамжуулан зээлдүүлэх нэмэлт гэрээгээр 2021-ээс 2030 онд төлж барагдуулах үндсэн төлбөр Хүүгийн хуримтлагдсан хүү 32.5 сая доллар.

Бүс нутгийн логистикийн төвийг хөгжүүлэхээр байгуулсан дамжуулан зээлдүүлэхийн нэмэлт гэрээгээр 2021-2037 онд төлж барагдуулах үндсэн хүүгийн төлбөр хуримтлагдсан. Хүүгийн 38.4 сая ам долларын үлдэгдэлтэй байна.

Зүүнбаян төмөр зам Эрдэнэс Тавантолгойн өөрийн эзэмилээс илүү хөрөнгө оруулсан ба хөрөнгийн үнэлгээ хийгдээгүй байна.

Байгаль орчинд нөлөөлөх байдлын үнэлгээг бүтээн байгуулалтын ажилтай зэрэгцүүлэн хийснээс шалтгаалан 8 зөвлөмжийг хэрэгжүүлээгүй, 41 зөвлөмжийг хэрэгжүүлж ажилласан хэсэг нь тодорхойгүй зэрэг нь зөвлөмжийн 64.5 хувийг хэрэгжүүлээгүй байна гэж ингэж үзсэн.

Төслийн бүтээн байгуулалтад оролцсон зарим туслан гүйцэтгэгчийг сонгон шалгаруулахдаа холбогдох хууль тогтоомжийг зөрчиж давуу байдал олгосон байж болзошгүй байна.

Төмөр замын барилга байгууламжийн зураг төсөл, төсвийг боловсруулж эрх бүхий байгууллагууд магадлалын ерөнхий дүгнэлтийг гаргаж ажилласан боловч төсөвт өртгийг магадлалаар баталгаажуулаагүй байна. Дэд ажлын хэсгээс тусгай зөвшөөрөлгүй аж ахуйн нэгжтэй гэрээ байгуулахыг зөвлөмж болгосон. Ажил гүйцэтгэх гэрээ

байгуулснаас хойш 1-ээс 7 сарын дараа тусгай зөвшөөрөл нь олгогдсон байна.

Тусгай зөвшөөрөлгүй 33, татвар хураамж төлбөрөө төлөөгүй 46, техникийн чадавх ажлын туршилагаа тодорхойлж чадаагүй 13, ажил гүйцэтгэх болон мэргэжлийн инженер техникийн ажилтангүй 13 аж ахуйн нэгжийг сонгон шалгаруулсан байна.

Тусгай зөвшөөрөл авахаас өмнө 402376м³ балласт нийлүүлэхээр 17.1 тэрбум төгрөгийн гэрээ байгуулсан. Огт тусгай зөвшөөрөлгүй Зэвсэгт хүчний анги Аж ахуйн нэгжүүдтэй 4.7м³ балласт нийлүүлэхээр 16.5 тэрбум төгрөгийн гэрээ байгуулсан. Ажлын гүйцэтгэлээр 352.7 сая төгрөгийн зураг төсөвт ажлын тоо хэмжээ дутуу тооцсон. Трассыг өөрчлөх шаардлага үүсэж магадलिшгүй ажлын зардлаар гүйцэтгүүлсэн зэрэг нь зураг төсөл боловсруулах ажил, бүтээн байгуулалтын ажлыг бараг зэрэгцээж эхэлсэн. Зураг төслийн алдааг залруулаагүй, баталгаажуулсантай холбоотой бөгөөд зураг төсөл зохиогч байгууллагатай хариуцлага тооцоогүй, магадलिшгүй ажлын гүйцэтгэлийн баримт материалын иж бүрдэл хангагдаагүй байна. 2 өртөө 6 зөрлөгт суурилуулсан 32.4 тэрбум төгрөгийн өртөгтэй серверийн компьютер сүлжээний болон бусад тоног төхөөрөмжүүд хэт халах, эд ангиуд эвдрэх, цонх онгойлгож агаарт сэлгэлт хийснээс тоос шороонд дарагдан ашиглалтын хугацаа богиносх нөөц цахилгаан тэжээлийн үүсгэврүүдийн өрөөнүүдэд суурилагдсан батарейнууд нь агаар сэлгэлтийн системгүйгээс хэт халалтын улмаас ашиглалтын баталгаат хугацаанд хүрэхгүй болж, чанар, аюулгүй байдлын горим алдагдсан байна.

ТЭЗҮ болон зураг төсөлд тусгагдаагүй дараах нэмэлт ажлуудыг хийж гүйцэтгэсэн байна.

Тавантолгой-Зүүнбаян чиглэлийн төмөр замын бүтээн байгуулалтын

төслийн хүрээнд магадलिшгүй ажилд 26.9 тэрбум төгрөг төлөвлөж, 2023 оны 6 дугаар сарын байдал байдлаар магадलिшгүй ажлын зарлалд 8.8 тэрбумыг ТЭЗҮ зураг төсөлд тусгагдаагүй ажил болон нэмэлт ажлын гүйцэтгэлд олгосон байна. Зүүнбаян чиглэлийн төмөр замын бүтээн байгуулалтын ажлын төсөвт өртөг багтсан норм нормативын санд төвлөрүүлэх 2.2 тэрбум төгрөгийг санд төвлөрүүлээгүй нь Барилгын тухай хуулийн 5 дугаар зүйлийн 5.5, 5.7.1 Авто замын тухай хуулийн 8 дугаар зүйлийн 8.4.1 дэх хэсэгт заасныг тус тус зөрчсөн тул холбогдох санд төвлөрүүлэхээр төлбөрийн акт тогтоосон.

Дэд ажлын хэсгийн зөвлөмжийн дагуу Монголын өмөр зам төрийн өмчит компани төмөр замын трассын элсэнд дарагдсан хэсгийг цэвэрлүүлсэн байна.

Захиалагчийн болон зохиогчийн хяналтыг хэрэгжүүлсэн байдал хангалтгүй байна гэж аудит үзсэн.

Монголын төмөр зам төрийн өмчит компани болон Тавар Тавантолгой төмөр зам компанийн хооронд Тавантолгойн-Зүүнбаян чиглэлийн төмөр замын төслийн барилгын ажилд захиалагчийн хяналтыг хэрэгжүүлэх тухай 2019 оны 6 дугаар сараас 12 дугаар сарын 31-ний өдрийг хүртэлх хугацаанд гүйцэтгүүлэхээр байгуулсан байна. Энэхүү гэрээгээр Тавантолгой төмөр зам компанийн хүлээсэн үүргээ биелүүлээгүй хийсэн ажил нь тодорхойгүй гэрээний биелэлтийг дүгнээгүй байна.

Тавантолгой-Зүүнбаян чиглэлийн төмөр замын төсөлд захиалагчийн хяналт хэрэгжүүлсэн зардлын гүйцэтгэл нь Барилга, хот байгуулалтын сайдын 2019 оны 85 дугаар тушаалаар барилгын захиалагчийн хяналт хийхтэй холбогдон гарах зардлын төрөлд хамаарахгүй байна. Холбогдох хууль тогтоомжид заасны дагуу зураг төсөл

зохиогчтой гэрээ байгуулж хяналт хэрэгжүүлээгүй байна гэж ингээж үзсэн.

Монголын төмөр зам төрийн өмчит компани ихээхэн хэмжээний хэлцлийг ам.доллороор байгуулсан байна. Нэгт нь бол бетон дэр байгаа. Монголын төмөр зам төрийн өмчит компани, Улаанбаатар барилга үйлдвэрлэлийн компаниас 483.2 мянга, Дорнод ган хийц компаниас 245.6 мянга Монгол технологи инвест компаниас 116.6 мянга, нийт 845.4 мянган ширхэг төмөр бетон дэрийг нэг бүрийг нь 84.7 ам.доллороор нийлүүлэхийг зөвшөөрсөн. Худалдах худалдан авах гэрээг байгуулж 790.6 мянган ширхэг төмөр бетон дэрийг гүйцэтгэлээр хүлээж авсан байна.

Дохиолол, холбоо.

Дохиолол, холбооны ажлыг ажлын гэрээний гүйцэтгэлд шилжүүлсэн ам.долларын ханшийн зөрүүнээс 3.4 сая ам.долларын алдагдал хүлээж гэрээний үлдэгдэл төлбөрийн зөрүүнд 13.6 тэрбум төгрөгийг нь илүү шилжүүлэхээр байна. Иймд хууль зөрчиж алдагдалтай гэрээ байгуулснаас байгууллагад үлэмж хэмжээний хохирол учруулсан албан тушаалтнуудад хариуцлага тооцохыг аудитын байгууллагаас өгсөн байгаа.

Түрүүн нөгөө ерөнхий дүгнэлт болон холбогдох газруудад өгсөн зөвлөмжүүдээ Тавантолгой-Гашуун Сухайт төмөр зам, Зүүнбаян төмөр замыг холбогдуулаад танилцуулчихсан учраас Үндэсний Аудитын газраас танилцуулж байгаа мэдээлэл үүгээр дуусаж байна.

Анхаарал хандуулсанд баярлалаа.

Т.Энхтүвшин: Тавантолгой-Зүүнбаян гэж чиглэлийн төмөр замын бүтээн байгуулалттай холбоотой аудитын дүгнэлтийг сонслоо.

Наранчимэг даргадаа бас баярлалаа.

Аудитын дүгнэлттэй холбогдуулаад асуулт асуух гишүүд нэрээ өгнө үү? Цогтгэрэл гишүүнээр тасаллаа. Ганболд гишүүн.

Г.Ганболд: Энэ төмөр замууд ч бас араасаа бас л олон л хүмүүст л гай болж байгаа л даа. Олон байгууллагууд шалгагдаж байгаа. Нууцад авсан нэрийн доор одоо яг энэ бид нар бол ойлгохдоо энэ Тавантолгой-Зүүнбаян төмөр замыг бол Монголын зэвсэгт хүчин хямд өртгөөр барьж байгаа л гэж нийгмээр Монголын ард түмэн бүгдээрээ л ойлгочих л доо.

Яг энэ бүтээн байгуулалтын ажлын нийт дүнгээр нь яг хэдэн хувийг Зэвсэгт хүчин гүйцэтгэсэн юм бэ? Нэгдүгээрт. Нийт үнийн дүнгүүд шүү хэдэн хувь нь. Яг энэ ажил эхлэхэд сая аудитын дүгнэлт дээр гарч байна? Зураг төсөв нь яг хийгдсэн байсан юм уу? Яг хийгдсэн байсан уу эсвэл зураг төсөв хийгдээгүй байхад нь эхэлчихсэн юм уу энэ ажил. Тэгээд одоогоороо зураг төсөв нь магадлангаар одоогоороо ороогүй юм шиг байна гэж би аудитын дүгнэлтээс ойлголоо. Энэ одоо болтол яагаад ингээд магадлангаар ороогүй байгаа юм бэ? Одообид нар чинь нэг жижигхэн одоо нэг муу сургууль багийн төвийн барилга байсан ч гэсэн зургийг нь зураад дараа нь экспедицээр орсны дараа тендер зарлаж л явдаг шүү дээ. Энэ нь яагаад одоо болтол хийгдээгүй юм бэ гэдгийг асуух гээд байгаа юм.

67 тэрбум төгрөгөөр техник худалдаж авчээ. Миний ойлгож байгаа мэдээллээр бол бараг хийсэн ажлаасаа их шахуу мөнгөөр баахан техник худалдаж авсан. Тэгээд хэдхэн километрийн далан шороо л хийсэн. Энэ техникийн ашиглалт яг ямар байгаа вэ? Энэний худалдан авалт дээр аудит яг ямар дүгнэлт гаргасан бэ? Цаашидаа энийг яаж ашиглаад явах вэ гэдгийг би асуух гээд байгаа юм.

Дараагийн асуудал нь одоо ерөөсөө энэ Тавантолгой-Зүүнбаян чиглэлийн

төмөр зам яг ашиглалт нь хэдэн хувьтай байгаа юм. Миний ойлгож байгаагаар бол ерөөсөө Алтанбулаг Замын-Үүд чиглэлийн төмөр зам бол өөрөө бараг 100 хувь ачаалалтай зам. Тэгээд энийг хос болгохгүйгээр хажуугаар нь энэ Зүүнбаян-Тавантолгойн төмөр зам ороод энэ хөдөлгөөнд оролцоод явах тийм боломж яг хэдэн хувь байгаа юм. 100 хувь ашиглах юм бол энэ төмөр замаар тээгдэж байгаа нүүрсний тээврийг одоо яг энэ байгаа төмөр замаар ураги нь ер нь хэдэн хувийг нь гаргах юм? Тийм боломж яг байгаа юм уу? Би бол ойлгохдоо ер нь ямар ч боломжгүй 100 хувийн ачаалалтай зам дээр хөндлөнгөөс нь аваачаад төмөр зам холбочихсон.

Тийм учраас энэ одоо цаашидаа ч гэсэн энэ замыг хос болгохгүй бол ашиглагдахгүй зам хийчихсэн юм байна гэж ойлгоод байгаа шүү дээ. Тэгээд энэ дээр яг аудитын ямар дүгнэлт гаргасан бэ? Тэгэхээр ер нь бол энэ төмөр замын ажлын миний ойлгож байгаагаар 3 хуваасан. Энэтэй холбогдуулаад яг нийт ажлынх нь хэдэн хувь нь зэвсэгт хүчин дээр байсан юм. Тэр үнийн дүнтэй ажлынхаа яг хэдэн хувийг танайх хийхээс гадна хэчнээн туслан гүйцэтгэх компаниар энэ ажлыг хийлгэсэн юм бэ?

Тэр туслан гүйцэтгэгч нартай гэрээ хийхдээ яг ямар сонголт шалгаруулалтын арга хэрэглэсэн юм. Ямар сонгон шалгаруулалтын арга хэрэглэсэн юм. Тэр дотор бүх сонгон шалгаруулсан аж ахуйн нэгжүүд нь яг энэ замын барих тусгай зөвшөөрөл байсан уу? Ер нь энэ төмөр зам барих тусгай зөвшөөрөл гэдэг юм өмнө нь Монгол Улсад ер нь аль хэр олон компанид байсан юм? Одоо хэдэн компани ямар шалгуураар энэ төмөр замын тусгай зөвшөөрлийг олгоод байна аа?

Т.Энхтүвшин: Үндэсний аудитын газар. Дараа нь энэ Барилгын инженерийн цэргийн удирдах газар Батсайхан дарга. Дараа нь энэ Монголын төмөр зам Отгонсүх дарга. Дараалаад ингээд

хариулчих. Үндэсний аудитын газар 1 дүгээр микрофон уу?

Б.Батдэлгэр: Ганболд гишүүний асуултад хариулъя.

Үндэсний аудитын газар ахлах аудитор Батдэлгэр. Тус төмөр замын бүтээн байгуулалтын ажлын нийт өртгийн 16 хувийн ажлыг Зэвсэгт хүчний анги нэгтгэлүүд, 15.3 хувийн ажлыг Улаанбаатар төмөр замын хувь нийлүүлсэн нийгэмлэг, үлдэх ажлыг туслан гүйцэтгэгч Аж ахуйн нэгжүүд гүйцэтгэсэн. Яг юу гэхээр бол ЗХЖШ, Улаанбаатар хувь нийлүүлсэн нийгэмлэг бол ерөнхий гүйцэтгэгч гэдэг ийм гэрээнүүдийг бол байгуулж ажилласан. Монголын төмөр зам төрийн өмчит компаниудтай. Тэгээд яг бодит ажил дээрээ бол яг өөрсдийнх нь хийж гүйцэтгэсэн ажил ийм хэмжээтэй байна.

2019 оны 5 дугаар сард Тавантолгой-Зүүнбаян чиглэлийн төмөр замын ажил эхэлсэн. Энэ ажил эхлэхэд бол ТЭЗҮ-тэй байсан. Өөрөөр хэлбэл ерөнхий ТЭЗҮ-тэй байсан. Далангийн ажлын магадлалаар баталгаажсан зураг төсөв бол 2020 оны өөрөөр хэлбэл эхээр албажиж баталгаажуулсан гэсэн үг.

Тэгэхээр энэ ажил бол яг магадлалаар баталгаажсан. Өнөөдөр бол барилгын хуулийн норм дүрмээр баталгаажсан барилгын зураг төсвийн нарийвчилсан зураг төсөвгүйгээр ажил эхэлсэн. Нийт 67 тэрбум төгрөгийн өөрөөр хэлбэл Тавантолгой-Зүүнбаян чиглэлийн төмөр замын бүтээн байгуулалтын ажилд зарцуулах бондын 750 тэрбум төгрөгийн хөрөнгөөс Зэвсэгт хүчний анги нэгтгэлүүдийн бэлэн байдал хангагдаагүй байхад 67 тэрбум төгрөгөөр энэ Зэвсэгт хүчний анги нэгтгэлүүдийн бүтээн байгуулалтын ажил шаардлагатай тоног төхөөрөмжийг 2019, 2020 онд 67 тэрбум төгрөгөөр худалдаж авсан. Энэ бүтээн байгуулалтын ажлын хөрөнгө нь өнөөдөр Тавантолгой-Зүүнбаян чиглэлийн бүтээн

байгуулалтын гүйцэтгэслээс дутааж байгаа гэсэн үг.

Тэгэхээр аудитаас энэ бол Зэвсэгт хүчний тухай хууль, Батлан хамгаалах тухай хууль, Төрийн болон орон нутгийн өмчийн тухай хуулиар энэ өөрөө улсын төсвөөс бэлтгэх ёстой юмыг Зэвсэгт хүчний анги нэгтгэлүүд албан тушаалын байдлаа эрх мэдлээ ашиглаад энэ 67 тэрбум төгрөгийн хөрөнгө бэлтгэгдсэн байж байгаа.

Т.Энхтүвшин: Батсайхан дарга ажлын хэсгийн 3 дугаар микрофон.

Х.Батсайхан: Эрхэм та бүгдийн энэ өдрийн амрыг эрэн мэндчилье ээ.

Ганболд гишүүний асуултад хариулъя.

Нэгдүгээрт тухайн газар шорооны ажил эрх зүйн хүрээнд бол бид цэргийн байгууллага учраас Монгол Улсын Ерөнхийлөгч, Зэвсэгт хүчний Ерөнхий командлагчаас авхуулаад Засгийн газар, Үндэсний аюулгүй байдлын зөвлөл, Батлан хамгаалахын сайд ЗХЖШ-ын дарга ийм дарааллаар тушаал гараад ингээд Зэвсэгт хүчин бүтээн байгуулалтын ажилд оролцсон. Ер нь бол анх бүтээн байгуулалтын ажил 2018 онд Нефть боловсруулах үйлдвэрийн анхны 17.5 км замын бүтээн байгуулалтын ажилд оролцож үнэхээр Зэвсэгт хүчин оролцох нь бол зохион байгуулалттай хямд өртгөөр богино хугацаанд ийм бүтээн байгуулалтын ажилд оролцуулах ийм боломжтой юм байна гэсэн дүгнэлт төр засгийн удирдлагуудад бол төрсөн гэж би хувьдаа ингэж ойлгож явдаг.

Ийм ч учраас 2020 онд Улсын Их Хурлын ээлжит бус чуулганаар Зэвшигтч хүчний тухай хуульд өөрчлөлт оруулж, зориулалт нь энэ улс орны стратегийн ач холбогдол бүхий томоохон бүтээн байгуулалтын ажил, Алсын хараа-2050, шинэ сэргэлтийн бодлого төрөөс төмөр замын тээврийн талаар баримтлах

бодлого зэргүүдэд тусгаад ингээд энэ удирдах газрыг байгуулж харьяандаа 7 ангитайгаар үйл ажиллагаа явуулж эхэлсэн.

Нийтдээ бол Зэвсэгт хүчний 7 анги дээр нь давхардсан тоогоор 77 аж ахуйн нэгж, 5940 хүн хүч, 2470 орчим техниктэйгээр Зүүнбаян-Тавантолгой чиглэлийн төмөр замын ажилд бүтээн байгуулалтын ажилд оролцсон. Оролцох явцдаа бол нийт газар шорооны ажлын 40 хувь буюу 6.7 м³ балласт чулуун үйлдвэрлэлийн 70 хувь буюу 550 орчим метр кубийг, нийт хоолойны 60 хувь буюу 291, дээд бүтцийг бол 215 километр буюу 50 хувь, бетон зуурмагийн тээвэрлэлт зэрэг ийм үйл ажиллагаанууд хийж гүйцэтгэсэн байдаг. Зүгээр түрүүн бас Тавантолгой-Гашиунсухайтын ингээд байдалтай бас аудитын дүгнэлттэй танилцаж байхад бас нэлээн том тоонууд би харж байлаа.

Ер нь манайх бол нийтдээ нэг 440 орчим тэрбум төгрөгийн л ажил гүйцэтгэсэн байдаг. Энэнээс Зэвсэгт хүчин өөрөө бол 225.4 тэрбум төгрөгийн ийм ажил гүйцэтгэсэн байгаа.

Дараагийн асуусан асуулт 67 тэрбум төгрөгийн асуудал дээр бол анх Засгийн газрын 2010 оны 32 дугаар тогтоол Төрөөс төмөр замын тээврийн талаар баримтлах бодлого, Их Хурлын 2018 оны тогтоол, Ерөнхийлөгчийн 2018 оны 1 сарын 208 дугаар зарлигаар батлагдсан Зэвсэгт хүчний бие бүрэлдэхүүн техник хэрэгслийг улсын хөгжүүлэлт бүтээн байгуулалтын ажилд оролцох журмын дагуу ҮАБЗ-ийн 2019 оны 0507 нууц ийм зөвлөмж, Засгийн газрын 2019 оны 135 дугаар тогтоолууд тус тус гараад үүний дагуу гэрээ байгуулж ажилд орсон байдаг.

2019 оны 6 сарын 12-ны өдөр Монголын төмөр зам төрийн өмчит хувьцаат компани Зэвсэгт хүчний жанжин штаб хооронд Тавантолгой-Зүүнбаян чиглэлийн төмөр замын

шугамын доод бүтцийн барилгын ажил гүйцэтгэх гэрээ байгуулж ингээж ажилдаа орсон.

Ажилдаа орох явцад үнэхээр Зэвсэгт хүчний бие бүрэлдэхүүн төмөр замын бүтээн байгуулалтын ажлыг төлөвлөсөн хугацаанд чанарын өндөр түвшинд өртөг багатай гүйцэтгэхийн тулд өөрийн дотоод нөөц бололцоонд тулгуурлан инженер техникийн ажилтнууд болон ажиллах хүчээ бэлтгээд ажилласан боловч техник хэрэгслийн тоо хэмжээ хүчин чадлыг нэмэгдүүлэх хийм зайлиггүй шаардлага гарсан учраас Засгийн газрын 2019 оны 8 сарын 21-ний өдрийн хуралдаанд Батлан хамгаалахын сайд асуудал оруулж танилцуулаад Засгийн газраас.

Т.Энхтүвшин: Ажлын хэсгийн 3 дугаар микрофоныг нэмээд өгөөрэй.

Х.Батсайхан: Уг хуралдаанаас бүтээн байгуулалтын ажилд оролцогч оролцоход шаардлагатай тоног төхөөрөмжийг худалдан авах ажиллагааг холбогдох хууль тогтоомжийн дагуу зохион байгуулж ажиллахыг Батлан хамгаалахын сайд, тухайн үеийн Зам, тээврийн хөгжлийн сайд, Монголын төмөр зам төрийн өмчит компанийн төлөөлөн удирдах зөвлөлд тус тус даалгасан байдаг. Энэ даалгасны дагуу нийтдээ 66.9 сая тэрбум төгрөгийн 24 нэр төрлийн 289 нэгж техник тоног төхөөрөмжийг худалдан авч үйл ажиллагаандаа ашигласан.

Тухайн үед Ерөнхий сайдын 53 дугаар захирамжаар Монгол Улсын ЗГХЭГ-ын даргаар ахлуулсан төслийг удирдан зохион байгуулах ажлын хэсэг ерөнхийд нь удирдаж ажилласан. Эндээс бас ЗГХЭГ-ын даргын Зам, тээврийн хөгжлийн сайдын хамтарсан тушаалаар жанжин штабын даргаар ахлуулсан ийм ажлын хэсэг байгуулаад энэ Монголын төмөр замы төрийн өмчит компанийн төлөөллийг оролцуулсан. Эндээс тус санхүүжилтэд багтааж Тавантолгой-

Зүүнбаян чиглэлийн шинэ төмөр зам төслийн бүтээн байгуулалтын ажлыг гүйцэтгэх техник тоног төхөөрөмжийн материал хэрэгсэл худалдан авах ажиллагааг нэгдсэн удирдлага, зохион байгуулалтаар хангаж, хяналт тавих үүрэг бүхий дэд ажлын хэсэг байгуулагдсан.

Энэ ажлын хэсгээр бүх техникууд ингээд ажилд орсон буюу техникуудийн худалдан авалтуудыг хийсэн байгаа.

Тухайн техникийн явцын талаар асуусан. Аудитын дүгнэлтээр манайд шилжиж орсон мөнгөнөөс 55 сая төгрөгийн асуудал эргэн төлөгдөх нэг ийм даалгавар ирсэн. Энийг бид нар сая 11 сард 55 сая төгрөгийн асуудлыг буцааж төлсөн байж байгаа. Үлдэгдэл техникуудийн хувьд бол үндсэн хөрөнгийн хорогдолд тооцогдвол 44.5 тэрбум төгрөгийн бол өнөөдөр ашиглалтын элэгдэл хорогдолд тооцогдсон.

Өнөөдрийн байдлаар 25 тэрбум төгрөгийн үлдэгдэлтэйгээр ингээд ашиглагдаж байгаа юм. Энийг Тавантолгой-Зүүнбаян чиглэлийн төмөр замд ашиглахаас гадна энэнээс хойш бид нар Зүүнбаян-Ханги, Богдын төмөр зам энэ жил Гацуун сухайт гэх мэтчилний ажлуудад оролцоод явж байгаа. Мөн улс орноос төр засгаас даалгасан үер усны, цас зудын, бусад нүүрс тээвэрлэлтийн гээд ингээд энэ ажлууд бол зарим тохиолдолд шатахууныг нь өгч байгаа, зарим тохиолдолд шатахуун нь өгөгдөхгүй байгаа.

Ингээд энэ техникууд бол өнөөдөр 289 техникийг бүрэн байдлаар нь бүтээн байгуулалтад ашиглая гэвэл 10.2 тэрбум төгрөгийн сэлбэг шаардлагатай байгаа. Ийм байгаа юм. Түүнээс энэ Батлан хамгаалахын Жанжин штабаас эрх мэдлээ урвуулан ашиглаад авчихсан юм байхгүй шүү гэдгийг би аудитад бас дуулгахыг хүсэж байна. Баярлалаа.

Ажлын хэсгийн дүгнэлттэй.

Т.Энхтүвшин: Монголын төмөр зам. Тавантолгой-Зүүнбаянгийн төмөр замын ачаа эргэлт ямар байгаа юм бэ? Эдийн засгийн эргэлт явагдаж байгаа юм уу гэдэг. Ажлын хэсгийн 3 дугаар микрофон.

Б.Отгонсүх: Та бүхнийхээ энэ өдрийн мэндийг дэвшуулъя.

Монголын төмөр замын гүйцэтгэх захирал Отгонсүх байна.

Тавантолгой-Зүүнбаян чиглэлийн 416.1 км замыг 2023 оны 8 сарын 2-ны өдөр Улсын комисс 100 хувь хүлээж авсан. ТЭЗҮ дээр болохоор 10-аас 15 сая тонн ачааг зөөхөөр тусгагдсан байгаа. Өнөөдрийн байдлаар бид нар 2023 онд 2 сая орчим тонн ачааг зөөж тээвэрлээд байна. Үүнээс бол Мэйдлингийг бол тээврийг бид нар 100 хувь хангаад ажиллаад явж байгаа гэдгийг хэлье ээ.

Бид нар ТЭЗҮ-дээ хүртэл ачааг зөөхийн тулд бол бас энэ төмөр замуудын ачаалал бол хүнд байгаа. Гол замаар бол бид нар хүндрэлтэй. Энэ ТЭЗҮ-дээ хүрэхийн тулд бид нар хөндлөн тэнхлэгийн зам мөн дээрээс нь зүүн босоо тэнхлэгийн зам ашиглалтад орсноор бол 100 хувь зөөх боломжтой байна.

Өнөөдрийн байдлаар бол 10 сая тонн ачаа гэх юм бол 3-ны 1-ийг нь ашиглаж байгаа гэж ийм тооцоолол гараад явж байгаа гэдгийг хэлье ээ.

Цаашидаа бид нар хөн зүүн босоо тэнхлэг хөндлөн тэнхлэгийн төмөр замууд хийгдсэнээр бол одоогийн бид нарын барьж байгаа зарчим Ханги-Мандлаар бол нэг 5-аас 8 сая тонн орчимд, Эрээн чиглэлд 1 сая тонн, Бичигт чиглэлд 5 сая орчим тонн ачаа барааг бол зөөх боломжтой гэдэг ийм зүйлүүд төлөвлөөд ажиллаж байгаа гэдгийг хэлье.

Сүүлд нь Зэвсэгт хүчний бие бүрэлдэхүүн бол манай нийт ажлын нэг

40 орчим хувийг бол хийж гүйцэтгэсэн байдаг. Одоогийн байдлаар бид бүхэн бол 200 гаруй аж ахуйн нэгжид 138 тэрбум төгрөгийн өглөгтэйгээр ингээд үйл ажиллагаа явуулаад байж байгаа. Энэ дотроос бол нийт 1.4 их наяд төгрөгийн 51 орчим тэрбум төгрөгийг Эрдэнэс Тавантолгой компаниас авахаар Засгийн газрын шийдвэр байдаг.

Хоёрдугаарт нь 67 тэрбум төгрөгийн асуудал бол сох дутчихаад байгаа. Нийтдээ 60 орчим хувийг бол 200 гаруй аж ахуйн нэгжүүд хийж гүйцэтгэсэн байдаг. Үүн дээр бид нар 138 тэрбум төгрөгийн энэ өглөгийн асуудлыг бас яаралтай шийдэхгүй бол хүндрэл учруулаад байгаа гэдгийг хэлье ээ. Энэний 67 тэрбум төгрөг нь яг Зэвсэгт хүчний тэр машин техникийн асуудлууд байгаа. Баярлалаа.

Т.Энхтүвшин: Ганболд гишүүн тодруулъя. Ганболд гишүүний микрофоныг өгөөрэй.

Г.Ганболд: Тэгэхээр Отгонсүх захирлын хувьд энэ чинь 138 тэрбумын өглөг гэдэг чинь энэ чинь зайлуул цаана нь Аж ахуйн нэгжүүд дампуурч байгаа юм шүү дээ тэгээд. Энэнээс одоо 67 тэрбумууд чинь энэний санхүүжилт гүйцэтгэлээс нь авчихсан юм байна шүү дээ. Тэгээд одоо энийг яаж шийдэж өгөх юм.

Тавантолгой тэр үлдэгдэл санхүүжилтээ яагаад өгөхгүй байгаа юм. Ямар шийдвэр хэрэгтэй юм. Одоо тэгээд хэрэв тийм бол энэ 138 тэрбум тэрбум төгрөг нэхэж байгаа аж ахуйн нэгж чинь хэчнээн аж ахуйн нэгж байна? Одоо шүүхэд хандсан байгууллага байна уу? Шүүхийн шийдвэр гарсан газар байна уу? Энийг яг 138 тэрбум энэ аудитыг баталгаажуулсан уу? Аудитын дүгнэлтэд яг энэ 138 тэрбумыг төгрөгийг яг яаж дүгнэсэн юм? Зайлишгүй гаргаж өгөх ёстой гэж дүгнэсэн үү? Яаж дүгнэсэн. Тэгээд энэ бид нарын ерөөсөө нэг утгагүй юм ингээд дөнгөж энэ баахан

үнэтэй төмөр замын 3-ны 1-ийг нь л ашиглаж байгаа юм байна шүү дээ.

Танай максимум ашиглах чадал чинь л энэ юм байна шүү дээ одоо. Тэгээд цаашдаа яах вэ гэхээр нөгөө хөндлөн төмөр зам, нөгөө босоо төмөр зам тэрийг хийвэл энэ ашиглана эсвэл яг одоо энэ нөгөө нэг Гашуунсухайт шиг холболтын төмөр зам хийгдэж байж л наадах шиг ашиглана.

Дандаа ийм мухар юм хийж байдаг энэ чинь ямар төр засаг гэж ийм юм байдаг байна энэ чинь.

Эхлээд одоо тэр гүүрээ тавьж байж л дараагийнхыг нь хийхгүй. Одоо ингээд наадах чинь тэгвэл Зүүнбаян Тавантолгойн төмөр зам чинь хайран л юм байна шүү дээ. Одоо бүр максимум хүчин чадлаараа ашиглахад медлинг нь зөөхөд 3-ны 1-ийг нь л ашиглах юм байна шүү дээ. 70 хувь нь тэгээд л ямар ч ашиглалтгүй ингээд л. Тэрэн дээр аудитын дүгнэлт гарсан байх гэж найдаж байна.

Тэгээд одоо энэ 138 тэрбум төгрөгийн авлагатай аж ахуйн нэгжүүдийг хохироож болохгүй шүү дээ. Тийм учраас энэ Байнгын хорооноос холбогдох газруудад нь бүүр болдоггүй юм бол тэр 67 тэрбум төгрөгийн тэр техникийг нь үнэлээд аж ахуйн нэгжүүдэд нь өгөх хэрэгтэй шүү дээ. Мөнгөө гаргаж өгч чадахгүй юм бол. Хэдээр нь үнэлдэг юм? Яг энийг аудит яаж дүгнэж байгаа юм? Тэрийг нэг дүгнэлт тэр 138 тэрбум төгрөгийн дүгнэлт яриад байна шүү дээ. Тэгвэл бид нар энэ гарах шийдвэр дээрээ энэ тогтоол дээрээ бас энэ аж ахуйн нэгжүүдийг хохироож болохгүй шүү дээ. Ажлаа хийлгэчихсэн, хүлээгээд авчихсан. Төр тэр төмөр замаа ашиглаж байна шүү дээ. Тэгээд тэн дээр ажил хийсэн аж ахуйн нэгжүүд яахаараа хохирох ёстой юм?

Дундаас нь ингээд баахан техник авчихсан эсвэл санхүүжилт өгөх ёстой

тэр Эрдэнэс Тавантолгой нь ямар шалтгаанаар өгөхгүй байгаа. Ям ямар гэрээгээр тэр үүргийг хүлээсэн юм. Ямар шалтгаанаар өгөхгүй байгаа юм? Тэрийг өгүүлэхийн тулд яг ямар шийдвэр гаргах ёстой байгаа юм? Тэрийг нэг Отгонсүх захирал нэг сайн тайлбарлаад өгөөч.

Т.Энхтүвшин: Ажлын хэсгийн 3 дугаар микрофон.

Б.Отгонсүх: Ганболд гишүүний асуултад хариулъя.

200 гаруй аж ахуйн нэгжийн энэ 67 тэрбум төгрөгийг Засгийн газраас бидэнд шийдээд өгчих юм бол энэ 200 гаруй аж ахуйн нэгжийн өр төлбөрийг бид нар бүрэн дуусгах боломжтой.

Хоёрдугаарт 1.4 их наядыг Засгийн газраас Монголын төмөр замыг санхүүжүүл гээд ингээд шийдчихсэн байдаг. Эрдэнэс Тавантолгойгоос үлдэгдэл 51 тэрбум төгрөгөө авъя гэхээр та нар эргэн төлөлтийнхөө хуваарийг хий гэгчихсэн. Тэгээд одоо бид нар шинэ тутамд хөгжиж байгаа төмөр зам яг ТЭЗҮ-дээ хүртэл 100 хувь хүчин чадлаараа ажиллаж чадахгүй байгаа учраас энийг хойшлуулъя. Ер нь бид нар 27 оноос хойш төлөх боломж үүсэх юм гэдэг ийм саналаа өгчхөөд л тэгээд байж байгаа. 10 гаруй хоногийн өмнө Засгийн газрын хуралдаан дээр Ерөнхий сайд бизнесийн аж ахуйн нэгжүүдтэй уулзсан байдаг. Тэрэн дээр бол манайхаас өр төлбөрийн асуудлаа нэхсэн маш олон аж ахуйн нэгж Ерөнхий сайдад хүсэлт тавьсан.

Ерөнхий сайд бол газар дээр нь шийд гэгчихсэн байдаг.

Тэгэхээр заавал ч үгүй эргэн төлөлтийнхөө хуваарийг өг гээд л ингээд л 2 талдаа гацчихаад л тэгээд тэрний дунд нь бол аж ахуйн нэгжүүд маш хүндрэлтэй байдалд орчихоод байгаа. Мөн дээрээс нь манай компани дээр хүндрэлтэй нэг асуудал 1.4 их наяддаа хүү тооцно гэдэг

ийм асуудал ярьж байгаа юм Эрдэнэс Тавантолгой. Жилийн 10.8 хувийн хүүтэй болохоор жилдээ бараг бид нар 60 орчим тэрбум төгрөгийн зөвхөн хүү төлөхөөр байгаад байгаа юм.

Тэгэхээр Засгийн газар нэг карманаасаа аваад нэг кармандаа өгөх юм уу эсвэл энэ асуудлыг бүрэн бүрэлдэхүүнээр нь шийдэх үү гэдэг ийм л гарц гаргалгаан дээр оччихоод байгаа юм. Тавантолгой төмөр зам болохоор одоо гэрээгээр юугаа дарчхаад байдаг нүүрсээр дарчхаад байдаг. Бид нарт болохоор хүү, зээлийн хүү тооцно дээрээс нь ахиад эргэн төлөлтийн хуваарь гаргаж төл өө гэдэг ийм асуудал, хүндрэлтэй асуудлууд байгаад байгаа юм.

Тийм учраас бол энэ асуудал дээр манай Байнгын хорооны гишүүд бас дэмжиж өгөөч гэдгийг та бүхнээсээ хүсье ээ.

Ингэх юм бол бид бүхэн маань ямар ч байсан шинэ тутамд хөгжиж байгаа энэ Ханги руугаа бас нэг 5-аас 8 сая тонн, Эрээн чиглэлд 1 сая тонн, Бичиг чиглэлд бол 5 сая орчим тонн нүүрс тээвэрлэх юм бол яг ТЭЗҮ дээр заагдсан 20 жилийн дотор бол бүх өр авлагынхаа асуудлаас бүрэн ангижрах ийм бололцоотой байгаа гэдгийг хэлье.

Нэмэлт мэдээлэл өгөхөд манай Монголын төмөр зам дээр хөдлөх бүрэлдэхүүн 332 вагон явж байна. 9 зүтгүүрээс 4 нь ажиллаж байна. Өмнө нь би 7 сарын 6-нд ажил авахад бол нийт хөдлөх бүрэлдэхүүний 70 хувь нь эвдэрхий байсан. Бүх вагонуудаа бол 100 хувь засуулчихсан.

Зүтгүүрүүдийн техникийн нөхцөл байдал бол хүнд байгаа. Эхний 4 зүтгүүр Хятад улс руу засварт явуулахад ингээд бэлтгэл ажлыг хангаад явж байна. Цаашидаа бол бид нар энэ хөдлөх бүрэлдэхүүн болон дээрээс нь зүтгүүр вагоныхоо асуудлыг нэмэхгүйгээр цаашидаа бид нар 10-аас 15 сая тонн ачааг

зөвхөд бол бас хүндрэлтэй байгаа гэдгийг хэлье ээ. Баярлалаа.

Т.Энхтүвшин: Ганболд гишүүн тодруулъя.

Г.Ганболд: Үгүй тэгээд Отгонсүх ээ, та хэдийн тайлбар инээдтэй л юм сонсогдоод байх юм. Үгүй эргэн төлөлтийнхөө хуваарийг л өгчих л дөө. Үгүй тэрэн дээр чинь заавал одоо тэр хуваарь чинь ингээд цаасан дээр бичээд л 2030, 2040 онд гээд л ингээд л одоогоор 30 хувь ашиглаж байгаа тохиолдолд тэд, тэгээд л цаашидаа ингэнэ гээд л өгчих л дөө. Тэгээд л өгөөд л ав л даа тэрийг чинь тэр хуваарь гаргахад одоо ингээд би өнөөдөр гаргаад л өгчихмөөр юм шиг л байгаа юм. Хуваарийг нь гаргаад л аваачаад өгчих. Төлөх хугацаагаа л хойш нь сунга. Одоо 30 хувь дээрээ бол ингээд л нэг жилд багахан хэмжээг бодвол цаашидаа тэгээд л тэр төмөр замууд орвол тэгээд л 10 жилийн дараа, 20 жилийн дараа хуваариа гаргаад л өг л дөө. Тэгээд ядаж тэр 51-ийгээ олж ав л даа.

Тэгэхээр одоо бол энэ 67 бол өөрөө их бүрхэг юм байна шүү дээ. Ерөөсөө энэ Засгийн газрын ч шийдэхэд их зовлонтой. Төсвөө шийдэх боломжгүй. Тэгэхээр энэ 67-г ер нь шүүхийн шийдвэр гаргуулж байж л.

Т.Энхтүвшин: Ганболд гишүүний микрофоныг өгье.

Г.Ганболд: Тэгэхээр Отгонсүх дарга та ямар ч гэсэн тэр Тавантолгойгоос авах юмаа хийчих. Тэр төрийн компаниуд яах вэ мэдээж хэрэг танайхыг ойлгож байгаа юм чинь тэднийх нэг их хувь хүн байгаа биш хугацаагаа богиносго гээд л ингээд шахаад байхгүй нь лав. Тэгэхдээ та нар өөрсдийнхөө төсөөллөөр ингээд л хийгээд л өгөөд эхний ээлжид тэр эргэн төлөлтийнхөө гэрээг хийчих л дээ.

Тэгээд яах вэ тэр чинь эхний ээлжид бол тэр хүү төлөхгүй явж

байгаад л урт хугацаанд ашигтай болгох тэр хугарал дээрээ л төлөхөөр л хийгээд л явчих л даа. Тэрэн дээр гэдийгээд л ингээд л 2 хувь хүн хоорондоо өгч авалцах гэж байгаа юм шиг хэвтээд байх хэрэг байхгүй шүү дээ. Тэгээд эхний ээлжинд 51-ийг нь авах хэрэгтэй. Тэгээд энэ дараагийн энэ 67 дээр нь ямар ч гэсэн бид нар энэ Байнгын хорооноос Засгийн газарт ер нь нэг чиглэл өгсөн тогтоол гаргах ёстой юм байна шүү дээ энэ чинь цаана нь өчнөөн олон аж ахуйн нэгжүүд хохироод явж байгаа учраас.

Тэгэхээр энэ тогтоол гаргаад энэ тогтоолын хэрэгжилтийг бас нэг Засгийн газраас шаардаад явбал эд нар бас ямар хувилбараар явах нь вэ? Энэ Эрдэнэс Тавантолгойгоос ч юм уу шийдээд явах энэ нөхцөл бололцоог нь ямар ч гэсэн гаргуулах нь зүйтэй.

Т.Энхтүвшин: Цогтгэрэл гишүүн.

О.Цогтгэрэл: Би түрүүний асууж байсныгаа үргэлжлүүлж дахиад тодотгоно. Тэр ийм нөхцөл ийм үр ашиггүй үр дүнгүй төсөл, дахиад дээрээс нь тэр хугацаа хэтрэлт, чанарын асуудал энэ олон зүйл ийм доголдол дутагдалтай ийм төслүүд хэрэгжих боломж бололцоог бүрдсэн тэр ажлын эхлэл хаана байна вэ гэдэг асуудлыг асуусан.

Тэнд хуулийн ямар зөрчил байна вэ гэдэг асуудлыг асуусан. Хууль хяналтын байгууллагад бид нар өгч байгаа гэсэн. Сая энэ хуулийн 54 гээд аудитын дүгнэлт дээр бусдад давуу байдал олгосон байж болзошгүй шийдвэр гаргасан үйл явцыг шалгуулахаар хууль хяналтын байгууллагад шилжүүлээ гэсэн өгүүлбэр байна л даа. Тэгээд аудитаас энийгээ тодотгож өгөөч. Ямар ямар хүмүүс дээр, ямар учир шалтгаанаар, ямар ажлын доголдол, дутагдал зөрчлөөр хууль хяналтын байгууллагад яг ямар хүмүүсийг та нар шилжүүлэх санал гаргасан. Хаана зөрчил дутагдал байна гэж тодорхой санал гаргасан юм бэ? Нэгдүгээрт.

Хоёрдугаарт нь түрүүн бас тэр тайлан дээр, танилцуулга дээр гарч байна. Одоо энэ дээр би уншиж байна л даа. Тусгай зөвшөөрлөөр ажил хийх ёстой төмөр замын дэд бүтцийн ажил, суурь бүтцийн ажлыг 2021 онд тусгай зөвшөөрлийг нь авч байхад 2019 оноос компаниуд гэрээ байгуулаад ажлаа хийчихсэн гэж байна. Үгүй тэгэхээр энэ чинь тусгай зөвшөөрлөөр хийдэг нарийн мэргэжлийн ажлыг зүгээр тусгай зөвшөөрөлгүй энэ төмөр замыг чинь ингээд барьчихсан байдаг юм бол энэ төмөр замыг ашиглалтад хүлээж аваад ашиглаж байгаа чинь болж байгаа юм уу? Тусгай зөвшөөрөлгүй компаниуд хийчихсэн. Хийчихсэн хойно нь хэдэн жилийн дараа хэдэн жилийн дараа нөхөж тусгай зөвшөөрөл нь гарсан гэсэн өгүүлбэрүүд энэ Санчир Инженеринг гэдэг компани гэж байна. Зэвсэгт хүчний анги нэгтгэлүүд гэж байна. Боржигон хос зам. Ингээд нэр бүхий компаниуд. Зэвсэгт хүчний нэлээн хэдэн анги. Тусгай зөвшөөрөлгүйгээр энэ төмөр замыг барьчаад нөхөж 2, 3 жилийн дараа тусгай зөвшөөрөл нь гарсан. Энэ чинь ингэж болох уу? Энэ төмөр замыг ашиглаж болох уу? Энэ чанарын шаардлага хангасан уу?

Тэгээд Монголын төмөр зам гэдэг компанитай гэрээ байгуулсан юм байна. Бас энэ тайланг харахлаар 2008-аас 2023, 15 жилийн хугацаанд Монголын төмөр замын захирал 14 дэх захирал нь ажиллаж байгаа юм байна. Үгүй энэ чинь сургалтын дамжаа юу, танилцуулах аялал уу? Жилд нэг захирал солиод л явж байна. Зарим захирал нь 2 сар болсон байна. Зарим захирал нь 9 сар болсон байна. 14 жилийн хугацаанд, 15 жилийн хугацаанд 14 дэх захирал нь ажиллаж байгаа.

Энэ чинь ер нь ийм мэргэжлийн нарийн ийм ажлыг яг энэ төмөр зам дээр чинь яг үнэндээ юу болоод байгаа юм бэ? Тэгэхээр цаад талд нь тэр тусгай зөвшөөрөлгүй компаниуд ажлаа хэдийн хийчхээд сүүлд нь тусгай зөвшөөрөл нөхөж гарч байдаг. Тэгээд энэ бүхэнд

тодотгол хариулт өгөөч. Дахиад тэр эхний хэсэг нь тэр хууль хяналтын байгууллагад шилжүүлээ гэдгийгээ та тайлбарлаач. Бүр тодорхой нэртэй устай нь.

Т.Энхтүвшин: Ажлын хэсгийн 3 дугаар микрофон.

Д.Энхболд: Цогтгэрэл гишүүний асуултад хариулъя.

Үндэсний аудитын газрын Энхболд. Хууль хяналтын байгууллагад тухайн төсөлтэй холбогдуулан шилжүүлж байгаа асуудлууд 3 асуудал байгаа. Энийг танилцуулъя. Тавантолгой-Зүүнбаян чиглэлийн төмөр замын бүтээн байгуулалтын ажлын төрийн нууцад хамааруулж ЗГХЭГ-ын дарга болон Зам, тээврийн хөгжлийн сайдын тушаалаар худалдан авах ажиллагааг нэгдсэн удирдлага, зохион байгуулалт, мэргэжил арга зүйгээр хангах хяналт тавих үүрэг бүхий дэд ажлын хэсгийг байгуулж өгсөн зөвлөмжийн дагуу зэвсэгт хүчний барилгын иргэний цэргийн үйлдвэрийн газар болон анги нэгтгэлүүд 85 туслан гүйцэтгэгч Аж ахуйн нэгжтэй гэрээ байгуулж ажиллахдаа тусгай зөвшөөрөлгүй 33 аж ахуйн нэгж зэвсэгт хүчний анги нэгтгэлтэй гэрээ байгуулах эрх олгол олгож ажил гүйцэтгэсэн боловч тусгай зөвшөөрлийг дунджаар 261 хоногийн дараа олгосон байгаа нь бол хууль зөрчсөн гэж үзэж байгаа учраас хууль хяналтын байгууллагад илүү нарийвчлан шалгуулах ийм байдлаар шилжүүлж байгаа.

Дараагийн асуудал нь бол Тавантолгой-Зүүнбаян чиглэлийн төмөр замын бүтээн байгуулалттай ажилд оролцох санал ирүүлсэн хуулийн этгээдийн бүрдүүлсэн баримт материалаас харахад Төрийн болон орон нутгийн өмчийн бараа, ажил, үйлчилгээ худалдан авах тухай хуулийн 14-өөс 16 дугаар зүйлд заасан ерөнхий нөхцөл, санхүү, техникийн чадавх, ажлын туршилагыг үнэлэх заалтыг хэрэгжүүлж ажиллуулаагүйгээс

татвар хураамжаа төлбөрөө төлөөгүй 46, техникийн чадавх ажлын туршилагагүй, туршилага тодорхойлж чадаагүй 13, ажил гүйцэтгэх болон мэргэжлийн инженер техникийн ажилтангүй 13 аж ахуйн нэгжийг сонгон шалгаруулж ажил гүйцэтгүүлсэн нь ажлын чанартай гүйцэтгэсэн эсэхэд эргэлзээ төрүүлж байгаа учраас хууль хяналтын байгууллагад шилжүүлэн шалгуулах.

Монголын төмөр зам ХХК-ийн төлбөрийг дотоодын аж ахуйн нэгжтэй валютаар төлөхөөр гэрээ байгуулж байгуулсан нь ханшийн алдагдал үүссэн. Тухайлбал төмөр замын дээд бүтэцэд шаардлагатай төмөр бетон дэр нийлүүлэх гэрээг УБТЗ хувь нийлүүлсэн нэгдэл болон аж ахуйн нэгжүүдтэй ам.доллароор байгуулснаас шалтгаалж 8.9 тэрбум төгрөгийн ханшийн алдагдал үүссэн. 2022 оны 12 сарын 31-ний байдлаар 19.5 тэрбум төгрөгийн төлбөрийн үлдэгдэлтэй, цаашид ханшийн зөрөөгөөр алдагдал нэмэгдэх эрсдэлтэй байна.

Улаанбаатар Бүүк ХХК болон Дорнод Ган хийц ХХК-тай хийсэн төмөр бетон дэр худалдах, худалдан авах ам.доллароор байгуулсан гэрээнүүдээс 2023 оны Монгол банкны ханшаар тооцоход 1.2 тэрбум төгрөгийн бодит ханшийн алдагдал үүсэж төлбөр тооцоо хийгээгүй төмөр бетон дэрний үлдэгдэл болох 1.8 тэрбум төгрөгийн ханшийн алдагдал, БНСУ-ын яамны бус статустай улсын салбарын байгууллага болох Солонгосын үндэсний төмөр замтай байгуулсан гэрээгээр тайлант хугацаанд 3.9 сая ам.долларын ханшийн зөрөөгийн алдагдал хүлээсэн ба цаашид гэрээний үлдэгдэл төлбөрийг барагдуулахад ихээхэн хэмжээний алдагдал хүлээхээр байгаа асуудлыг бас хууль хяналтын байгууллагад шилжүүлэн шалгуулахаар тус тус.

Энэ дээр бас нэмэлтээр хөрөнгө оруулагч Эрдэнэс Тавантолгой ХК-ийн

хувьд 2 төмөр замын бүтээн байгуулалтын ажлыг 100 хувь санхүүжүүлж Тавантолгой төмөр зам ХХК, Зүүнбаян төмөр зам ХХК-д хувь эзэмшлээсээ илүү мөнгө оруулсан. Зүүнбаян төмөр зам ХХК-г татан буулгаж Монголын төмөр зам төрийн өмчит.

Т.Энхтүвшин: Ажлын хэсгийн 3 дугаар микрофоныг нэмээд өгөөрэй.

Д.Энхболд: Нэгтгэсэн санхүүжүүлэх хөрөнгийн хэмжээ жил бүр нэмэгдэж оруулсан хүрэнд хөрөнгөд үнэлгээ хийгээгүй үр ашиг хүртэх боломжгүй Тавантолгой-Зүүнбаян чиглэлийн төмөр замын бүтээн байгуулалтад оруулсан 566.1 тэрбум төгрөгийн хөрөнгийг хэрхэх талаар шийдвэрт хүрээгүй зэрэг нь компанийн нийт хувьцаа эзэмшигчдийн эрх ашигт нийцэхгүй байгаа тул энэ асуудлаар мөн хууль хяналтын байгууллагад хандсан байгаа.

Т.Энхтүвшин: Нэг асуулт нь дутуу байна шүү дээ. Тусгай зөвшөөрөлтэй холбоотой. Ажлын хэсгийн 2 дугаар микрофон.

Ц.Наранчимэг: Цогтгэрэл гишүүний асуултад хариулъя.

Үндэсний аудитын газар Наранчимэг. Уг аудитаар тусгай зөвшөөрөлгүй 33, татвар хураамжаа төлөөгүй 46, техникийн чадавх ажлын туршилагаа тодорхойлж чадаагүй 13, ажил гүйцэтгэх мэргэжлийн болон техникийн инженер ажилтангүй 13 компанийг сонгон шалгаруулалт хууль зөрчсөн гээд тайлангийн 52 дугаар хуудсанд компаниудын нэртэй зөрчсөн хуулийнх нь заалттай тусгасан байгаа. Бид энэ аудитыг хийх явцад бол яг аудитын талбар дээр нь очиж энэ Тавантолгой-Зүүнбаян чиглэлийн төмөр замын бүтээн байгуулалтын ажилтай танилцсан. Энэ дээр засаж сайжруулах хангалтгүй хийгдсэн ажлууд нэлээдгүй

байгаа. Барилга байгууламж мөн хамгийн гол нь тэр 2 өртөө, 6 зөрлөгт суурилуулсан 32.4 тэрбум төгрөгийн өртөгтэй серверийн энэ компьютер байрлаж байгаа асуудал үнэхээр чанарын шаардлага хангахгүй, мэргэжлийн бус ч гэсэн бид нар очоод харахад цонхоор нь ингээд хөргүүрийнх нь асуудлыг оруулчихсан ийм байдалтай байгаа. Сайжруулах ажлууд нэлээд байгаа учраас Монголын төмөр замыг энэ асуудлыг хүлээж авахдаа бүх энэ сайжруулалтын ажлуудыг нь хийлгээж хүлээж авахыг бас зөвлөсөн байгаа. Талбар дээр ажиллахад бол хангалтгүй хийгдсэн ажлууд нь харагдаж байсан байгаа.

Аудитаар энэ та Тавантолгой-Зүүнбаян чиглэлийн төмөр замын барилга байгууламжийн чанарын байдалд хийсэн шалгалтаар илэрсэн зөрчил барилга байгууламжийн байнгын ашиглалтад оруулах үүрэг бүхий ажлын хэсгүүдээс өгсөн үүрэг даалгаварт тусгагдаагүй техникийн улсын комиссын чадамжийг сайжруулах шаардлагатай байна гэдгийг аудитаар дүгнээд тайланд бүр тодорхой асуудлуудыг тайланд тусгаж өгсөн байгаа.

Т.Энхтүвшин: Тодруулъя Цогтгэрэл гишүүн.

О.Цогтгэрэл: Үгүй тэр тайлангаар зөвлөмж өгөх нь яах вэ тэр чинь тусгай зөвшөөрөлгүй компани төмөр зам бариад тэрийг нь тусгай зөвшөөрөл нь хэдэн жилийн дараа гараад энэ төмөр замыг хүлээгээд авчихсан. Тэгээд яах юм би энэ төмөр замд чинь чанарын шаардлага хангасан юм уу хангаагүй юм уу гэдгийг л асуугаад байна л даа. Та нар зөвлөмж өгөх энэ чинь тэгээд энэ төмөр замыг чинь яах юм? Дахиж магадланд оруулах ёстой юм уу? Дүгнэлт гаргах ёстой юм уу? Яг яах ёстой юм? Та нар болохоор тусгай зөвшөөрөлгүй компани барьчихсан. Тэгээд хүлээгээд авчихсан гэдэг чинь энэ чинь төмөр зам байтугай энгийн барилга байгууламж дээр ийм ойлголт байж

болдог юм уу? Энгийн барилга байгууламж дээр. Тэр дээр нь хөдлөх бүрэлдэхүүн явж байдаг зүйл байтугай. Тэгээд тэр хууль хяналтын байгууллагууд гэдэг дээр чинь би бас асуугаад байна л даа. Зөвхөн та нар дахиад л нэг ийм ажлын дэд хэсэг, тэр тэрийг ингэсэн, тэрийг хуулийн байгууллага. Энэ чинь жишээ нь одоо тэр Ирээдүйн өв санд орох ёстой Эрдэнэс Тавантолгойн ногдол ашгийг Улсын Их Хурлын бүрэн эрхэд халдаад Улсын Их Хурлаар оруулахгүйгээр энэ мөнгийг тэгээд хаалттай бондыг нь худалдаад авчхаж. Энэ жишээ нь ингэж болох уу?

Т.Энхтүвшин: Ажлын хэсэг. Ажлын хэсгийн 3 дугаар микрофон. Тодорхой юм асуугаад байна шүү дээ. Тодорхой хариулаадаг л даа.

Тойроод л хариулаад байх юм.

Д.Энхболд: Тусгай зөвшөөрөлгүй компаниуд барьж байгуулсан бүтээн байгуулалтын төмөр замын ажил нь чанартай эсэх дээр бол аудит дүгнэлт өгөх боломжгүй учраас энийг хууль хяналтын байгууллагаар шилжүүлж шалгуулъя. Энэ тусгай зөвшөөрөлгүй компаниуд барьсан замын чанарыг дахин комисс ажиллуулах ёстой юм уу, энэ дээр ямар арга хэмжээ авах вэ гэдгийг хууль хяналтын байгууллагаар шийдүүлэх асуудал гэж бол аудитын байгууллага үзсэн.

Ирээдүй өв санд төвлөрүүлэх 750 тэрбум төгрөгийн асуудлыг бол мөн хууль хяналтын байгууллагад шилжүүлсэн. Ирээдүйн өв сангийн тухай хуулиар энэ асуудлыг бүтээн байгуулалтын ажилд зарцуулахыг хориглосон заалттай. Энэ асуудлуудаар Ирээдүйн өв санд төвлөрүүлэх хөрөнгийг хууль зөрчиж бүтээн байгуулалтын ажилд оруулсан байна гэдэг асуудлаар нь хууль хяналтын байгууллагад шилжүүлсэн байгаа.

Т.Энхтүвшин: Үгүй тэгээд та хэд түрүүн чинь одоо бид нар Үндэсний

Аудитын газар энэ төмөр замын бүтээн байгуулалтыг шалгахдаа мэргэжлийн байгууллага мэргэжлийн шинжээчдийг татаж оролцуулсан л гээд л яриад байсан биз дээ. Тэгээд тэр талаас чинь л асуугаад байна шүү дээ. Дүгнэлт нь юу гарсан юм гээд.

Гишүүд асуулт асууж дууслаа. Үг хэлэх гишүүд нэрсээ өгнө үү? Ганболд гишүүнээр тасаллаа. Ганболд гишүүн.

Г.Ганболд: Төмөр замаа бол хүлээгээд авчихсан юм байна эцэслээд тэ? Хүлээж авах гэж бас хошин шог болсон л доо. Энэ чинь Барилга, хот байгуулалтын яам хүлээж авсан байх тэ? Яг хуулиараа бол Барилга, хот байгуулалтын яам болж байх шиг байсан. Сүүлдээ энэ чинь хүлээж авах эзэнгүй л болж байсан л даа. Явцын хяналт тавиагүй Барилга, хот байгуулалтын яам яаж хүлээж авсныг би мэдэхгүй байна. Тэгэхдээ ингээд нэг аудитын дүгнэлт дээр байна шүү дээ энэ хувийн аж ахуйн нэгжүүд рүү жаахан чиглэсэн юмаа жаахан болимоор байна. Тэр хүмүүсийн буруу бол ерөөсөө биш шүү. Тэр хүн тусгай зөвшөөрөлтэй байна уу, зөвшөөрөлгүй байна уу, техникийн хүчин чадал нь сайн байна уу, буруу байна уу гэдэг бол тэр шалгаруулж оруулж байгаа хүмүүсийн л асуудал.

Яагаад тэр зөвшөөрөлгүй ч юм уу тэр хүмүүсийг оруулсан юм бэ гэдгийг бол ажил хариуцаж байсан хүмүүстэй л ярих ёстой бид нар. Тэрнээс биш бол бид нар байна шүү дээ тэр аж ахуйн нэгжүүдийг шалгана, малгана, тэр аж ахуйн нэгжүүдийг ингээд хууль хяналтын байгууллагууд руу шалгуулна гэж наад дүгнэлтэд чинь байна л даа. Тэр буруу шүү. Би сая тэгж л ойлгосон л доо. Аж ахуйн нэгжүүдийг ингэж шалгуулна гээд. Тэрнээс энэ бол ерөөсөө шууд цэвэр ажил хариуцаж байгаа хүмүүсийн тэр шийдвэр гаргасан албан тушаалтнуудтай л хариуцлага тооцох ёс тухай асуудал шүү. Энийг бол та нар дүгнэлтдээ заавал тэгж оруулах ёстой. Тэрнээс бид нар одоо ингээд нэг завхарсан ажлын араас

орохоороо гүйцэтгэсэн хувийнхан руу нэг их чиглэж орох гээд байгаа юмнуудыг ер нь жаахан болих ёстой шүү гэдгийг би хэлэх гээд байна.

Тэгэхээр энэ дээр бас та хэд маань жаахан анхаарна анхаарна биз ээ. Тэгээд цаашидаа одоо энэ Монголын төмөр зам эд нар бол энэ төмөр замыг үнэхээр энэ үр ашиггүй гэдгийг нь төр засагт энэ Их Хуралд бол ойлгуулах цаг болчихсон юм байна. Яг энэ бахь байдгаараа байх юм бол ерөөсөө л 30 хувийн л ашиглалттай зам. Энэ замыг ашиглая гэвэл дараагийнхаа юмыг хий. Тэгж байж л энэ 70, 80, 100 хувь ашиглаж байж энэ төмөр зам үр ашигтай шүү гэдгийг ойлгуулахгүй бол ерөөсөө энэ төмөр зам бариад л ингээд л хамаг юмаа зөөгөөд явчих юм шиг ийм ойлголттой ингээд нийгэмд байгаад байгаа учраас энэ ойлголтуудыг бол их зөв өгөх ёстой.

Тэгж байж энэ замыг ашиглахгүй бол хэзээ ч ашиггүй, мөнхийн алдагдалтай, тэгээд мөнхийн хэл амтай ийм л зам байна. Тэгэхээр энэ дээр бас анхаарах ёстой. Тэгээд ер нь бол цаашидаа энэ зэвсэгт хүчин байна уу? Энэ Төрийн өмчит компаниудаар дахин хэзээ ч ийм юм хийдэггүй байхыг аудитаар удаа дараа сануулаарай. Удаа дараа аудитын дүгнэлтдээ энэ бол төр худалдан авалт хийхээсээ өгсүүлээд л ерөөсөө буруу бүх юм нь. Одоо эднийх чинь бол тэр компаниудыг яаж шалгаруулсан юм гэхээр нэг Засгийн газраас томилсон нэг ажлын хэсэг шууд ингээд л хуралдаад л нэг дүгнэлт гаргаад л. Тэгээд эднийх боломжтой гэнгүүт нэг дүгнэлтийнх нь дагуу ингээд л ерөөсөө хамаагүй гэрээ хийгээд хийгээд явчихсан. Зарим нь нэг консорциум ч билүү 6, 7 компани нийлээд л өчнөөн тэрбумаар нь авчихсан. Ер нь бол ямар ч сонгон шалгаруулалтгүй юм байгаа шүү дээ. Тэгэхээр би бол сая Цогтгэрэл гишүүний хэлж байгаатай би санал нэг л байна л даа. Ер нь Монголд төмөр замын ажил хийж байсан туршилагатай тийм техниктэй тусгай зөвшөөрөлтэй аж ахуйн нэгжүүд ер нь ховорхон байсан

байхаа. Магадгүй төмөр зам өөрөө л нэг тиймэрхүү далан малангийн нягтралт юмнууд хийж байсан байх.

Сүүлийн үед бол энэ 2 төмөр зам хийсэнтэй холбоотой энэ бодвол энэ 77 аж ахуйн нэгж бүгдээрээ авчихсан байлгүй дээ тусгай зөвшөөрөл араас нь нөхөөд. Тэгэхээр энэ араас нь нөхөж өгдөг ийм юмнуудыг ер нь цаашидаа таслан зогсоохгүй бол энэ нэг хэсэг хүмүүсийн шийдвэрийн араас маш олон хүмүүсийг хохироосон, улс орныг хохироосон, тэгээд энэ аж ахуйн нэгжүүдэд өөрсдөд нь бас дарамт шахалт болсон тэгээд л араас нь энэ бүх аж ахуйн нэгжүүдийг л шалгаж байгаа юм шиг байна лээ л дээ. Ер нь давхар. Тэгээд энийг бас жаахан анхаарч.

Т.Энхтүвшин: Ганболд гишүүний микрофоныг хугацааг нь сунгаад өгөөрэй.

Г.Ганболд: Тийм Отгонсүх захирал ер нь энэ аж ахуйн нэгжүүдийн өр авлагыг барагдуулах тал дээр та жаахан санаачилгатай ажиллаад, тэр эргэн төлөлтийн хуваариа яаралтай хийгээд 2 талаасаа батлаад тэгээд тэр эхний ээлжийн санхүүжилтийг олж авах.

Дараагийн тэр 67 тэрбум төгрөгийн асуудлыг бас би ойлгохдоо ирэх 7 хоногийн Байнгын хорооны хурлаар тогтоолоо гаргая гэж байх шиг байна. Тийм ээ. Тэгэхээр ирэх 7 хоногийн Байнгын хорооны хурлаар энэ гарах тогтоолын төсөл дээр яг ямар заалтаар оруулбал зүгээр байна гэдгийг бас болж өгвөл та энэ Засгийн газрынхантай яриад Их Хурлаас энэ чинь Засгийн газар шийдвэр гаргахын тулд заавал Их Хурлаас нэг үүрэг чиглэл өгч байж тийм хаанаас яаж гаргах юм гэдгийг бас та хэд энэ Засгийн газрынхантай холбогдож ямархуу тогтоол шийдвэр гаргуулах вэ гэдгийгээ ирэх 7 хоногийн Байнгын хорооны хурлаас өмнө тодорхой болгоод ирэх юм бол энэ шийдвэрүүдийг гаргаад явах нь зүйтэй байх гэж ингэж бодож байна.

Т.Энхтүвшин: Цогтгэрэл гишүүн.

О.Цогтгэрэл: Энэ төмөр замын ажил тэгээд л бас л ээлжит төр оролцсон гоё гоё нэртэй ард түмэнд таалагдсан лаг лаг тэгээд хүлээлттэй гоё нэртэй ажлуудыг нь ээлжит нэг л бүтэлгүйтэл. Сая бүүр Улсын Их Хурлынхаа эрхэд халдаад Засгийн газрын тогтоол шийдвэр олон зүйлүүд нь бүх зүйл нь бараг эхнээсээ эхлээд хууль зөрчөөд явчихсан. Тэгээд энэ хэрэгжилт явсаар явсаар байгаад үр дүн нь одоо баригдсан гэж байгаа төмөр зам нь ашиглалтын чанарын шаардлага хангасан эсэх нь бүү мэд. Тусгай зөвшөөрөлгүй компаниудаар бариулаад хүлээгээд аваад ашиглаад явж байгаа. Яг л төр оролцсон ажил яаж явдгийн л нэг жишээ л энд явж байна л даа.

Дахиад л яг бусад зүйлүүд дээр жишээ нь ард түмэн 10 сая ширхэг малын арьс боловсруулна гээд л алга ташаад л хүлээж авч байсан нөгөө Дарханы арьс ширний үйлдвэр маань хаачив. Яг л төрийн том гоё бүтээн байгуулалт нэртэй энэний тэрний цаана энэнээс дутуугүй том булхай тэнд явж л байгаа. Нөгөө малын арьс шир нь үнэгүй. Тэнд төрийн том бүтээн байгуулалт гээд л ард түмэн хөөрхий тэнд хүлээгээд л байдаг.

Дахиад л нөгөө нефтийн үйлдвэр. Бараг 2020 онд ч билүү 2021 онд ч билүү ашиглалтад орчихсон орчихно гэсэн тэрбум долларын өртөгт нефтийн үйлдвэр бараг дахиад тэр нь даблдсан өртөгтэй болчихсон нь сураг нь улам л алдраад л байгаа. Бас л яг л нэг энэ байтугай л юм энэний цаана хуримтлагдаад л. Тэгэхээр цааш цаашидаа л энэ Монголын төр онцгой анхаарахгүй л бол энэ гоё гоё нэртэй төсөл хөтөлбөрүүдийн цаана яг л нэг ийм хэлэхэд ч ичмээр. Ийм л наад захын юун тэр төмөр зам, нефтийн үйлдвэр, зүгээр нэг жижиг аж ахуйн нэгжүүдийн хийдэг барилга байгууламжийн ажил ч ингээж явдаггүй шүү дээ ер нь. Тэр чинь цаанаа нэг дүрэмтэй, журамтай, эргээж харцуцлагатай, буух эзэнтэй, буцах хаягтай цаана нь иргэдийн энэ хүний эрх

ашиг эрүүл мэнд цаана нь явж байдаг. Тэгэхээр энэ үнэхээр энэн дээр бид нар ингээд тал дүгнэлт л хийхгүй бол гоё гоё уриа лоозонтой ажлууд үнэхээр ийм юм байдаг жам ёсоороо л болж байна л даа.

Т.Энхтүвшин: Тавантолгой-Зүүнбаянгийн чиглэлийн төмөр замын бүтээн байгуулалтад зарцуулсан хөрөнгө үр дүнгийн талаарх Үндэсний аудитын газрын тайлан мэдээллийг сонсож дууслаа.

Өнөөдрийн хурлаар уг нь Тавантолгой-Гашуун сухайт, Тавантолгой-Зүүнбаянгийн асуудал орж ирээд хэлэлцээд явж байна. Тэгээд Засгийн газарт чиглэл өгөх тухай тогтоол гарах ёстой бид нар.

Харамсалтай нь Тавантолгой-Гашуунсухайтын тайлан мэдээллийг Үндэсний аудитын газар нэгдүгээрт тодруулах, мэдээллээ нэгтгэх, гишүүдийг мэдээллээр нэгдсэний дараа дахиж хэлэлцье гэдэг ийм асуудал гишүүдийн олонх нь горимын санал гаргасан тулд энэ удаагийн хуралдаанаар Засгийн газарт чиглэл өгөх тухай Байнгын хорооны тогтоолын төслөөс хойшлогдсоныг мэдэгдэж байна.

Тэгээд Тавантолгой-Зүүнбаянгийн чиглэлийн төмөр замын бүтээн байгуулалтын зарцуулсан хөрөнгө, үр дүн, үр дүнгийн талаарх мэдээллийг сонсож дууслаа.

Ажлын хэсгийн гишүүдэд баярлалаа. Их Хурлын гишүүддээ бас баярлалаа. Хуралдаан хаасныг мэдэгдье.

11.08 цагт

ДУУНЫ БИЧЛЭГЭЭС ХУРАЛДААНЫ
ДЭЛГЭРЭНГҮЙ ТЭМДЭГЛЭЛ БУУЛГАЖ,
ХЯНАСАН: ШИНЖЭЭЧ П.МЯДАГМАА

