

**ЭДИЙН ЗАСГИЙН БАЙНГЫН ХОРООНЫ
ХУРАЛДААНЫ ТЭМДЭГЛЭЛИЙН АГУУЛГА**

2026 оны 09 дүгээр сарын 23-ны өдөр, Лхагва гараг

Хуралдааны тэмдэглэлийн агуулга

Хуралдааны товч тэмдэглэл:

1-2

Хуралдааны дэлгэрэнгүй тэмдэглэл:

3-17

1.Монгол Улсын Засгийн газар, Япон Улсын Засгийн газар хооронд солилцох ноот бичгийн төсөл болон “Монгол Улсын Засгийн газар болон Японы олон улсын хамтын ажиллагааны байгууллага хоорондын Чингис хаан олон улсын нисэх буудлын өргөтгөлийн төслийн зээлийн гэрээ”-ний төсөл /Засгийн газар 2026.09.10-ны өдөр ирүүлсэн, зөвшилцөх, санал, дүгнэлтээ Төсвийн болон Аюулгүй байдал, гадаад бодлогын байнгын хороонд хүргүүлнэ./

3-17

**Монгол Улсын Их Хурлын 2026 оны намрын ээлжит чуулганы
Эдийн засгийн байнгын хорооны
09 дүгээр сарын 23-ны өдөр /Лхагва гараг/-ийн
хуралдааны товч тэмдэглэл**

Эдийн засгийн байнгын хорооны дарга Б.Заяабал ирц, хэлэлцэх асуудлын дарааллыг танилцуулж, хуралдааныг даргалав.

Хуралдаанд ирвэл зохих 32 гишүүнээс 17 гишүүн хүрэлцэн ирж, 53.1 хувийн ирцтэйгээр хуралдаан 11 цаг 29 минутад Төрийн ордны “Жанжин Д.Сүхбаатар” танхимд эхлэв.

Томилолттой: О.Батнайрамдал, П.Батчимэг, Х.Булгантуяа,
Ш.Бямбасүрэн, Б.Жавхлан;
Чөлөөтэй: Б.Мөнхсоёл;
Эмнэлгийн чөлөөтэй: Ц.Баатархүү, С.Цэнгүүн;
Тасалсан: Б.Жаргалан, Э.Одбаяр, Г.Очирбат, Б.Пунсалмаа, А.Ундраа,
О.Цогтгэрэл.

Нэг.Монгол Улсын Засгийн газар, Япон Улсын Засгийн газар хооронд солилцох ноот бичгийн төсөл болон “Монгол Улсын Засгийн газар болон Японы олон улсын хамтын ажиллагааны байгууллага хоорондын Чингис хаан олон улсын нисэх буудлын өргөтгөлийн төслийн зээлийн гэрээ”-ний төсөл /Засгийн газар 2026.09.10-ны өдөр ирүүлсэн, зөвшилцөх, санал, дүгнэлтээ Төсвийн болон Аюулгүй байдал, гадаад бодлогын байнгын хороонд хүргүүлнэ./

Хэлэлцэж буй асуудалтай холбогдуулан Улсын Их Хурлын гишүүн, Сангийн сайд З.Мэндсайхан, Сангийн яамны Санхүүгийн бодлогын газрын дарга С.Тулга, мөн газрын Өрийн удирдлагын хэлтсийн дарга Л.Гантогтох, Зам, тээврийн яамны Төрийн нарийн бичгийн даргын албан үүргийг түр орлон гүйцэтгэгч М.Баярмагнай, мөн яамны Бодлого, төлөвлөлтийн газрын дарга Л.Баянзул, Иргэний нисэхийн ерөнхий газрын даргын албан үүргийг түр орлон гүйцэтгэгч Г.Батбаяр, “Хөшигийн хөндийн нисэх онгоцны буудал” төрийн өмчит хязгаарлагдмал хариуцлагатай компанийн гүйцэтгэх захирал Л.Цэнгүнжав, мөн компанийн Нисэх буудлын үйл ажиллагааны зохицуулалт, төсөл хариуцсан хэлтсийн дарга А.Баасандагва нар оролцов.

Хуралдаанд Улсын Их Хурлын Тамгын газрын Байнгын хорооны асуудал эрхлэх газрын Эдийн засгийн байнгын хорооны ажлын албаны ахлах зөвлөх Д.Эрдэнэсамбуу, референт С.Тэгшжаргал, Х.Шижирмөнх нар байлцав.

Зээлийн гэрээний төслийн танилцуулгыг Сангийн сайд З.Мэндсайхан танилцуулав.

Танилцуулгатай холбогдуулан Улсын Их Хурлын гишүүн Ж.Ганбаатар, Л.Соронзонболд, Ч.Анар, С.Эрдэнэбат нарын тавьсан асуултад Сангийн сайд З.Мэндсайхан, Сангийн яамны Санхүүгийн бодлогын газрын дарга С.Тулга, Зам, тээврийн яамны Төрийн нарийн бичгийн даргын албан үүргийг түр орлон

гүйцэтгэгч М.Баярмагнай, Иргэний нисэхийн ерөнхий газрын даргын албан үүргийг түр орлон гүйцэтгэгч Г.Батбаяр, “Хөшигийн хөндийн нисэх онгоцны буудал” төрийн өмчит хязгаарлагдмал хариуцлагатай компанийн гүйцэтгэх захирал Л.Цэнгүнжав нар хариулж, тайлбар хийв.

Улсын Их Хурлын гишүүн Ж.Ганбаатар, Л.Соронзонболд, Ч.Анар, Н.Батсүмбэрэл, С.Эрдэнэбат нар үг хэлэв.

Б.Заяабал: Монгол Улсын Засгийн газар, Япон Улсын Засгийн газар хооронд солилцох ноот бичгийн төсөл болон “Монгол Улсын Засгийн газар болон Японы олон улсын хамтын ажиллагааны байгууллага хоорондын Чингис хаан олон улсын нисэх буудлын өргөтгөлийн төслийн зээлийн гэрээ”-ний төслийг зөвшилцөхийг дэмжье гэсэн санал хураалт явуулъя.

Зөвшөөрсөн: 13
Татгалзсан: 6
Бүгд: 19
68.4 хувийн саналаар дэмжигдлээ.

Улсын Их Хурлын гишүүн Л.Энх-Амгалангийн “дэмжсэн” санал техникийн саатлын улмаас “эсрэг” гарсан тул санал хураалтын дүнг дэмжсэнээр хуралдааны тэмдэглэлд тэмдэглүүлэх санал гаргаж, дэмжсэнээр тооцов.

Нийт 19 гишүүнээс 14 гишүүн дэмжиж, 73.7 хувийн саналаар дэмжигдлээ.

Байнгын хорооноос гарах санал, дүгнэлтийг Улсын Их Хурлын гишүүн Ч.Анар Төсвийн болон Аюулгүй байдал, гадаад бодлогын байнгын хорооны хуралдаанд танилцуулахаар тогтов.

Уг асуудлыг 12 цаг 23 минутад хэлэлцэж дуусав.

Байнгын хорооны хуралдаанаар 1 асуудал хэлэлцэв.

Хуралдаан 54 минут үргэлжилж, 32 гишүүнээс 18 гишүүн хүрэлцэн ирж, 56.2 хувийн ирцтэйгээр 12 цаг 23 минутад өндөрлөв.

Тэмдэглэлтэй танилцсан:
ЭДИЙН ЗАСГИЙН БАЙНГЫН
ХОРООНЫ ДАРГА

Б.ЗАЯАБАЛ

Тэмдэглэл хөтөлсөн:
ХУРАЛДААН ЗОХИОН БАЙГУУЛАХ
ГАЗРЫН ШИНЖЭЭЧ

Д.ОТГОНДЭЛГЭР

МОНГОЛ УЛСЫН ИХ ХУРАЛ

2026 оны 09 дүгээр сарын 23-ны өдөр,
Лхагва гараг
Төрийн ордон “Жанжин Д.Сүхбаатар” танхим
11 цаг 29 минут.

ЭДИЙН ЗАСГИЙН БАЙНГЫН ХОРООНЫ ХУРАЛДААНЫ ДЭЛГЭРЭНГҮЙ ТЭМДЭГЛЭЛ

Б.Заяабал: Байнгын хорооныхоо эрхэм гишүүдийн энэ өдрийн амар амгаланг айлтгая.

Байнгын хорооны хуралдааны ирц бүрдсэн тул 2026 оны 09 дүгээр сарын 23-ны өдрийн хуралдааныг нээснийг мэдэгдье.

Монгол Улсын Их Хурлын чуулганы хуралдааны дэгийн тухай хуулийн 7 дугаар зүйлд заасны дагуу хуралдааны ирцийг танилцуулъя. Хуралдаанд Улсын Их Хурлын гишүүн Анар, Батболд, Батсүмбэрэл, Ганбаатар, Жамбалын Ганбаатар, Заяабал, Золжаргал, Лодойсамбуу, Мандхай, Мэндсайхан, Соронзонболд, Сэддорж, Ундраа, Уянга, Энх-Амгалан, Энхцэцэг, Эрдэнэбат, Үүрийнтуяа гэсэн гишүүд хүрэлцэн ирж, Байнгын хорооны хуралдааны ирц 53.1 хувь хүрсэн байна.

Байнгын хорооны өнөөдрийн хуралдаанаар хэлэлцэх асуудлыг танилцуулъя. Нэг асуудал байгаа.

Монгол Улсын Засгийн газар, Япон Улсын Засгийн газар хооронд солилцох ноот бичгийн төсөл болон Монгол Улсын Засгийн газар болон Япон Улсын Японы олон улсын хамтын ажиллагааны байгууллага хоорондын Чингис Хаан олон улсын нисэх буудлын өргөтгөлийн төслийн зээлийн гэрээний төслийг хэлэлцэж Засгийн газарт зөвшилцөх, санал, дүгнэлтээ Төсвийн болон Аюулгүй байдлын байнгын хороонд хүргүүлэх ийм асуудал байгаа.

Ингээд хэлэлцэх асуудалтай саналтай гишүүн байна уу?

Байхгүй байна.

Хэлэлцэх асуудлаа баталъя. Ингээд нэг асуудал байгаа. Хэлэлцэх асуудалтай холбогдуулан ажлын хэсэг бас хүрэлцэн ирсэн байна. Ажлын хэсгийг танилцуулъя.

Сангийн сайд Мэндсайхан, Сангийн яамны Санхүү бодлогын газрын дарга Тулга, Сангийн яамны Санхүүгийн бодлогын газрын Өрийн удирдлагын хэлтсийн дарга Гантогтох, Зам, тээврийн яамны Төрийн нарийн бичгийн даргын албан үүргийг түр орлон гүйцэтгэгч Баярмагнай. Баярмагнай дарга ирсэн үү? Зам, тээврийн яамны Бодлого, төлөвлөлтийн газрын дарга Баянзул, Иргэний нисэхийн ерөнхий газрын даргын албан үүргийг түр орлон гүйцэтгэгч Батбаяр, “Хөшигийн хөндийн нисэх онгоцны буудал” төрийн өмчит хязгаарлагдмал хариуцлагатай компанийн гүйцэтгэх захирал Цэнгүнжав, “Хөшигийн хөндийн нисэх онгоцны

буудал” төрийн өмчийн компанийн Нисэх буудлын үйл ажиллагааны зохицуулалт, төсөл хариуцсан хэлтсийн дарга Баасандагва гэсэн ажлын хэсгийн гишүүд хүрэлцэн ирсэн байна. Ингээд хэлэлцэх асуудалд оръё.

1.Монгол улсын Засгийн газар, Япон Улсын Засгийн газар хооронд солилцох ноот бичгийн төсөл болон Монгол Улсын Засгийн газар Япон улсын, Японы олон улсын хамтын ажиллагааны байгууллага хоорондын Чингис хаан олон улсын нисэх буудлын өргөтгөлийн төслийн зээлийн гэрээний төслийг, төслийн талаар хэлэлцэнэ.

Хэлэлцэж байгаа асуудалтай холбогдуулан хуралдаанд оролцож байгаа албан тушаалтнуудыг танилцуулсан. Сангийн сайд ирсэн үү?

Монгол Улсын Засгийн газар, Япон Улсын Засгийн газар хооронд солилцох ноот бичиг Монгол Улсын Засгийн газар Япон Улсын олон улсын хамтын ажиллагааны байгууллага хоорондын Чингис хаан олон улсын нисэх буудлын өргөтгөлийн зээлийн, төслийн зээлийн гэрээний төслийн танилцуулгыг Монгол Улсын Их Хурлын гишүүн, Засгийн газрын гишүүн Сангийн сайд Загджавын Мэндсайхан танилцуулна. Мэндсайхан сайдыг урья. Засгийн газар хуралдаж байгаа. Одоо гараад ирье гэсэн.

Мэндсайхан сайдын микрофон өгье.

3.Мэндсайхан: Байнгын хорооны дарга, эрхэм гишүүд ээ,

Чингис хаан олон улсын нисэх буудлын өргөтгөлийн төсөл нь Шинэ сэргэлтийн бодлого, Монгол Улсын Засгийн газрын 2024-2028 оны үйл ажиллагааны хөтөлбөрт туссан Монгол Улсын олон улсын агаарын тээврийн хүртээмж, хүчин чадлыг өргөжүүлэх стратегийн өндөр ач холбогдол бүхий төсөл юм.

Засгийн газраас тус төслийг Японы олон улсын хамтын ажиллагааны байгууллагын 158.3 тэрбум иений нэн хөнгөлөлттэй зээлээр хэрэгжүүлэхээр төлөвлөөд байна. Энэхүү зээл нь эдийн засгийн түншлэлтэй тусгай нөхцөл буюу стэпт нөхцөлтэй бөгөөд 40 жилийн хугацаатай үүнээс үндсэн төлбөрөөс чөлөөлөгдөх хугацаа 10 жил, жилийн 1, 10 хувийн тогтмол хүүтэй байна. 1.10 хувийн тогтмол хүүтэй байна. Тус төсөл нь Монгол Улсын 2024 оноос дунджаас дээгүүр орлоготой орны ангилалд шилжсэнтэй холбогдуулан Япон Улсын Засгийн газраас олгож буй сүүлийн нэн хөнгөлөлттэй зээлийн хүрээнд хэрэгжих төсөл юм.

Төслийн хүрээнд 81.9 мянган м² холбоо бүхий зорчигч терминалын барилгыг 2028-2033 оны хооронд шинээр барьж, холбогдох дэд бүтцийн байгууламж, дулааны станц, авто зогсоолуудын өргөтгөлийг шинэ өргөтгөн шинэчилнэ. Ингэснээр Чингис хаан олон улсын нисэх буудлын 1 жилд хүлээн авах зорчигчийн хүч хүчин чадал 1.6 саяас 5.2 сая буюу нисэх буудлын одоогийн хүчин чадлыг 3.2 дахин нэмэгдүүлэхээр төлөвлөж байна.

Энэхүү төсөл хэрэгжсэнээр жил бүр өсөн нэмэгдэж буй зорчигч болон ачаа тээврийн эргэлтийг хангах, худалдаа, хөрөнгө оруулалтын хөгжлийг дэмжих замаар үндэсний эдийн засгийн тогтвортой өсөлтөд бодит хувь нэмэр оруулах ач холбогдолтой байна.

Иймд Монгол Улсын Засгийн газар, Япон Улсын Засгийн газар хооронд солилцох ноот бичиг болон Монгол Улсын Засгийн газар, Япон улсын хамтын ажиллагааны байгууллага хоорондын Чингис хаан олон улсын нисэх буудлын өргөтгөлийн төслийн зээлийн гэрээнд гарын үсэг зурах эрх олгох буюу Ерөнхий сайдын захирамжийн төсөлтэй танилцан хэлэлцэн шийдвэрлэж өгөхийг хүсье. Баярлалаа.

Б.Заяабал: Баярлалаа. Одоо хэлэлцэж байгаа асуудалтай холбогдуулан асуулт асуух гишүүд нэрсээ өгье.

Асуулт асуух гишүүдийн нэрсийг Анар гишүүнээр тасаллаа. Ирцэд бүртгэгдсэн дарааллын дагуу эрэмбэлээд Ганбаатар гишүүнээс эхэлье. Ганбаатар гишүүний микрофон өгье.

Ж.Ганбаатар: Танилцуулгыг бол уншсан. Тэгэхдээ хэд хэдэн зүйл тодруулъя. Нэгдүгээрт энэ одоо ашиглагдаж байгаа нисэх онгоцны буудал чинь хэдэн долларын зээлээр боссон билээ? Иенээр биш доллароор илэрхийлээрэй. Тэрийг тодруулж хэлээч. Одоо авах гэж байгаа чинь яг хэд билээ? Тэр дүнгээ бас тодруулж хэлээрэй.

Би яах вэ менежментийг нь Япончууд хийж байгаад нь бол зөв өө гэж бодож байгаа. Зүгээр ингээд сонсоод байх нь ээ бол тэр янз янзын шахаа махаа авдаггүй, авлигад автдаггүй юм шиг байгаа юм. Би бол тэр нь зөв байна гэж харж байгаа юм. Энийг бол тэгээд мөнгөн дүнг нь бол хэлж мэдэхгүй юм байна. Зүгээр явуулах ёстой, Монгол Улсад хэрэгтэй маш зөв төсөл өө гэж харж байгаа юм.

Нисэх буудлын яг хэдэн метр квадрат юм? Одоо байгаа нь хэдэн метр квадратаар нэмэгдэх юм? Энийгээ хариулаарай. Тэгээд одоо энэ байгаа ч яг нийт урсгал нь жилдээ хэдэн хүнд боломжтой юм? Дээд хязгаар нь? Өргөтгөснөөр хэдэн хүнийг жилдээ үйлчлэх боломжтой юм? Яг энэ хэдэн хэдэн жилийн дараа дуусах юм? Өргөтгөл маань баригдаад хэдэн жилийн дараа дуусах юм бэ? Энд ямар нэгэн байдлаар ороогүй зүйл гэж байгаа юу гэдгийг асууя. Ороогүй гэдэг нь юу хэлж байгаа вэ гэхлээр энэ зээлд ороогүй гээд дараа нь ахиад нэмэгдэх вий дээ гэж хэлж байгаа юм. Өө энэ 1 тэрбум юм шиг байгаа юм ойролцоогоор доллароор бол тэгээд энд ингээд ийм юм ороогүй шүү дээ гээд дараа нь баахан ахиад араас нь тийм юм юу гэдэг юм дулааны станц гэдэг юм уу, эс үгүй бол тэр дэд бүтцийн байгууллагууд ч юм уу ямар нэгэн байдлаар ийм юм ороогүй шүү дээ гэвэл.

Тэгээд гарц нь яг өнөөдөр чинь 4 билүү, 5 билүү байдаг санагдаад байх юм. 6 ч билүү. Тэгээд одоо хэд болж нэмэгдэх юм тэр нь өргөтгөснөөрөө? Хамгийн гол асуулт бол энэ дотор чинь ороогүй юм гэж байна уу? Дараа нь янз янзын байдлаар юм нэмүүлэх вий дээ. Одоо манай энэ явж байгаа төслүүд чинь ихэнх нь тийм шүү дээ. Тэгээд л тэр нь багтахгүй байна, энэ нь багтахгүй байна. Явцын дунд тэр ярьж байгаа нэгжүүд чинь 2, 3 дахин нэмэгдчихдэг. Бүгдээрээ тийм байгаа. Нэрийг нь дурдаад яах вэ. Тийм байдалд орох вий гэдгийг нь.

Ашигтай ажилласан юм уу? Татвар яаж төлж байна? 21 оноос хойш ямар татвар төлж байна? Ашигтай ажилладаг юм уу, үгүй юү? Эс үгүй бол баахан алдагдалтай компани юм уу? Тэгээд угаасаа минут дуусаж байх шиг байна. Хариултын дараа тодруулъя.

Б.Заяабал: Ажлын хэсэг Зам, тээврийн яамны хэдэн номероос хариулах вэ? Гол үйл ажиллагаатай, одоо байгаа нисэх буудлын үйл ажиллагаатай холбоотой, өргөтгөлтэй холбоотой техникийн асуултууд байна. Нэмэлт шаардлагатай бол Сангийн яам бас гараа өргөөрэй ажлын албанаас. Ажлын хэсгийн хэдэн номерын микрофон байна? Дугаар байхгүй тэр 2 дахь 2 номер уу 2 номер? Ажлын хэсгийн 2 номерын микрофон өгье. Танилцуулаад хариулт тодорхой хариулъя.

Л.Цэнгүнжав: Ганбаатар гишүүний асуултад хариулъя. “Хөшигийн хөндийн нисэх онгоцны буудал” төрийн өмчит ХХК-ийн гүйцэтгэх захирал Цэнгүнжав. Нисэх онгоцны буудал, Чингис хаан нисэх онгоцны буудал 21 оны 07 дугаар сарын 04-өөс эхлээд бол үйл ажиллагаа маань эхэлсэн байгаа. 21 онд бол бас КОВИД-той холбогдуулаад агаарын тээврийн салбар бас сайжраагүй байсан. 22, 23 оноос бол нислэг хэвийн явагдаж одоогийн байдлаар бид нар ноогдол ашиг болон концессын төлбөр, албан татвар гэдэг 3 татварыг бол бүрдүүлж байгаа. Албан татварт бид нар 21 оны 07 сарын 04-өөс 26 оны хүлээгдэж байгаа гүйцэтгэлээр 175.3 тэрбум, концессын төлбөрт 116.1 тэрбум, ноогдол ашиг 52 тэрбум гээд нийтдээ 343.7 тэрбумыг бол төвлөрүүлсэн байна.

Одоо байгаа нисэх онгоцны буудал маань бол терминал маань 37 мянган м² байгаа. Нэмэгдүүлж байгаа өргөтгөлөөр бол 81900 м², gate-ийн тоо одоо бол 6 байгаа. Энийг бол мөн 9-өөр нэмэгдүүлж байгаа. Ингээд бид бол 15 gate-тэй нийт терминал болон зорчигч үйлчлэлийн талбай маань 118911 м² болно оо.

Б.Заяабал: Доллар тэр юутай холбоотой? Мэндсайхан сайд. Мэндсайхан сайдын микрофон.

З.Мэндсайхан: Ганбаатар гишүүний асуултад хариулъя. Өмнөх зээлийн дүн 60 тэрбум, 65 тэрбум иен буюу 600 орчим сая доллар байсан байна. Одоогийн зээл 158.3 тэрбум иен буюу 995 сая ам.доллар болж байгаа. Өргөтгөлийг бол 27 оноос эхлээд 34 онд ашиглалтад оруулахаар төлөвлөсөн. Одоо 37 мянган м² нь 81.9 болж шинээр нэмэгдэнэ гэсэн сая тооцоо гарч байгаа юм байна лээ. Энэ дэд бүтцийн ажлууддаа болохоор бүртгэл, Монгол улсын бүртгэлийн цэг, агаарын хөлгийн хүзүүвч хоолой сайжруулах, дэд бүтэц, бохир усны цэвэрлэх байгууламж болон барилгын дулааны станцыг сайжруулах ажлууд нь багтаж байгаа юм байна лээ.

Б.Заяабал: Ганбаатар гишүүн тодруулна.

Ж.Ганбаатар: Тэр Зам, тээврийн яам хариулах уу Сангийн яам хариулах уу? Тэр өмнөх манай энэ одоо байгаа нисэх буудал маань ер нь ямар байдалтай байна аа? Энийгээ яаж ашиглах гэж байгаа юм? Иргэд асуугаад байдаг юм байна лээ. Энэ нисэх буудал маань ер нь татвар төвлөрүүлдэг байсан юм уу? Ашигтай ажилладаг байсан уу? Надад бол мэдээлэл байна. Буруу хариулаад Буянт-Ухаа. тэгээд энэ бол өргөтгөл гэдэг нэрд бол зохицохгүй юм байна л даа. Юу гэмээр юм дахин төлөвлөлт гэх юм уу? Энэ өргөтгөл гэдэг нэрд бол яагаад ч зохицохгүй юм байна. Яагаад гэвэл өмнөх хөрөнгө оруулалтаасаа хамаагүй том юм байна шүү дээ. Метр квадратын хувь ч тэр, үнийн дүнгийн хувь ч тэр. Тэгээд өргөтгөл гэхлээр ч бид нарт бол өөр ойлголт төрөөд байна шүү дээ. Тэгээд өмнөх тэр буудал маань яаж ажилладаг байсан юм? Би зүгээр энэ буудлыг сонсох нь янз янзын хүмүүсийн юунд автдаггүй л юм шиг байгаа юм. Сайн гэж харж байгаа. Би зөвхөн нэг талаас нь харж байгаа шүү.

Б.Заяабал: Ажлын хэсэг хэдэн номер вэ? Ажлын хэсгийн 4 номер.

Г.Батбаяр: Иргэний нисэхийн ерөнхий газрын дарга Батбаяр. Ганбаатар гишүүний асуултад хариулъя. Буянт-Ухаа олон улсын нисэх буудал концессын гэрээ буюу шинэ нисэх онгоцны буудлын төсөл хэрэгжихээс өмнө ашигтай ажиллаж байгаагүй. Энийг гишүүд та бүхэн бүгдээрээ мэдэж байгаа байх. Ерөнхийдөө бол Монгол Улсад 22 нисэх буудал байдаг. Түүнээс санхүүгийн дүнгээрээ бол 15 орчим тэрбум төгрөгийн зардалтай, 500 орчим тэрбум төгрөгийн л орлого олдог байсан.

Шинэ нисэх буудал ашиглалтад орсноос хойш шинэ нисэх буудал тогтмол ашигтай ажиллаж байгаа бөгөөд өөртөө ашигтай байхаас гадна концессын төлбөр буюу зээлийн эргэн төлөлтийг Сангийн ямаар дамжуулж хангаж ажиллаж байгаа.

21 оны 07 сарын 04-ний өдөр шинэ нисэх буудал нээгдсэнээс хойш Засгийн газрын 2019 оны 455 дугаар тогтоолоор нислэгийг тухайн нислэгийн ангилал бүрээр нь 2 нисэх буудал дээр ангилсан.../минут дуусав./

Б.Заяабал: 4 номерын микрофоныг дахиад нээж өгье. Ажлын хэсгийн.

Г.Батбаяр: Концессын гэрээний дагуу ашиг олж байгаа арилжааны шинж чанартай бүх нислэгүүд Чингис хаан олон улсын нисэх буудал дээр төвлөрч, арилжааны бус шинж чанартай, ерөнхий зориулалтын, онцгой үүргийн, тусгай үүргийн, хөөлтийн, техникийн гэдэг ангилалтай бүх нислэгүүдийг Буянт-Ухаа олон улсын нисэх буудал одоогоор авч байгаа. Мөн Буянт-Ухаа олон улсын нисэх онгоцны буудал, Чингис хаан олон улсын нисэх буудал дээр байгаль цаг уурын онцгой ач холбогдолтой тохиолдолд нисэх буудал хаагдсан үед нөөц нисэх буудлаар ажилладаг журамтай байгаа. Энэ утгаараа 2025 онд 3100, 3300-аад нислэг, одоо 26 оны 09 дүгээр сарын байдлаар 1800-аад нислэгтэй буюу үйл ажиллагаатай явж байгаа.

Б.Заяабал: Ганбаатар гишүүний тодруулга өгье.

Ж.Ганбаатар: Ер нь бас маш хурдан хийвэл зүгээр дээ. Надад байгаа материал дээр бол 39 он дуусна гэж байна лээ. Сайд бол 34 он гэх шиг боллоо. Тэгээд сонин сонин барилгын компани сонгуулаад, улс төрчидтэй хамааралтай ч юм уу тийм биш ер нь маш хурдан хийх хэрэгтэй дээ. Тэгээд би бол барьж байгаа түүхийг нь бол мэднэ шүү дээ ямар их асуудал үүсгэлээ. Нэг юуг нь нэг улс төрч идчихсэн юм гэнэ лээ. Анх 10 байсан юм гэнэ лээ сүүлдээ 6 болсон гээд энэ чинь хэвлэлээр зөндөө явсан шүү дээ. Тэр Ерөнхий сайд тэгсэн юм гэнэ лээ, энэ дарга энийг нь идчихсэн юм гэнэ лээ ч гэл үү иймэрхүү юмнууд явсан. Тэгэхлээр сонгон шалгаруулалт дээрээ хурдан даваад энэ бүтээн байгуулалтаа хийгээд тэгээд ядаж тийм 4, 5 онгоц авахдаа боломжтой болоод, олон улсын нүүр царай. Ер нь бол би бол сайн явж байгаа л гэж харж байгаа. Тэгээд хурдан хийх л ёстой байх. Энэ бол зөв. Маш зөв хөрөнгө оруулалт гэж харж байгаа. Мөнгө.../минут дуусав./

Б.Заяабал: Ганбаатар гишүүн үг хэллээ. Соронзонболд гишүүн асуулт асууна.

Л.Соронзонболд: Онгоцны буудлыг өргөтгөхийг бол дэмжиж байгаа. Энэ анх 2008 онд эхлэхдээ л ер нь хүчин чадлыг нь маш багаар тооцож л хийсэн л юм

байна л гэж ойлголоо. Гол асуулгах гээд байгаа зүйл маань ерөнхийдөө ингээд энэ “Хөшигийн хөндийн нисэх онгоцны буудал” төрийн өмчийн компани маань энэ өмнөх авсан 590 сая доллар, одоогийн авч байгаа энэ тэрбум долларыг үйл ажиллагааныхаа орлогоороо, ноогдол ашиг, ашгаараа төлөх боломжтой гэж харж байгаа юм уу тээ? Одоо ер нь төлж явж байгаа юм уу гэсэн ийм асуулт байгаад байна. Сангийн яамнаас асууя.

Өөрөөр хэлбэл, ирэх 40 жилийн хугацаанд энэ Монголын Хөшигийн хөндийн компани маань өөрөө энэ зээлийг бүрэн өөрийнхөө үйл ажиллагааны орлогоор, ноогдол ашгаараа тэр концессын төлбөрөөрөө бүрэн төлөх боломжтой юм байна гэж ойлгоод байна. Энэ зөн зөв үү үгүй юу гэдэг дээр тодорхой хариулт аваадахъя.

Б.Заяабал: Ажлын хэсгийн 9 номерын микрофон нээе.

С.Тулга: Сангийн яамны Тулгаа гишүүний асуултад хариулъя. Одоогийн байгаа онгоцны буудлын өмнөх зээлээр бол концессын гэрээ байгуулаад явсан байгаа. Үүнийхээ хүрээнд бол концессын төлбөрөөр 48 тэрбум төгрөг, татвар хураамжаар 50 тэрбум төгрөг ингээд улсын төсөвт бол концессын гэрээгээр төвлөрүүлээд явж байгаа төсөл. Үүнийх нь нөгөө талдаа бид нар бол зээлийн үндсэн төлбөрт 25 онд жишээлбэл 48 тэрбум төгрөгийн төлөлт, хүүгийн төлбөртэйгөө нийлээд 50 тэрбум төл төгрөг ингээд төлөөд явж байгаа.

Ер нь бол таны ярьж байгаа бол зөв. Энэ одоо байгуулах зээлийн гэрээн дээр бол энэ төсөл дээр дамжуулан зээлийн гэрээгээ нэгмөсөн байгуулъя гээд ерөнхийдөө Сангийн яамнаас төлөвлөөд явж байгаа. Зээлийн гэрээ зурагдсаны дараа энэ Хөшигийн хөндийн төсөл хэрэгжүүлэгч байгууллагатай Зам, тээврийн яамтай Сангийн яамнаас дамжуулан зээлийн гэрээ байгуулаад гадаад зээлийн эргэн төлөлтдөө төсөв дээрээ дарамт авахгүй байдлаар эргэн төлөлтийг нь зохион байгуулаад ингээд дамжуулан зээлийн гэрээ байгуулаад явах гэж байгаа.

Б.Заяабал: Анар гишүүн асуулт асууна.

Ч.Анар: Өдрийн мэнд. Одоо энэ тооцоолол дээр 2 мянга, ашиглалтад орох үед 5 сая зорчигч тээвэрлэнэ гээд тооцсон байна л даа. Тэгээд одоо бол энэ хуучин баригдсан онгоцны буудал маань ачаалал хэтэрчихсэн байгаа бүгдээрээ мэдэж байгаа. Тэгээд Буянт-Ухаагаа ашиглах талаар энэ хэлэлцээр дээр хэлцэл хийсэн үү? 5 сая гэдэг бол худлаа шүү дээ. Одоо энэ транзит ерөөсөө явах ч боломжгүй байгаад байгаа юм. 24 оны сүүлээр 6.7 мянган зорчигч транзитаар тээвэрлэгдсэн. Энэ транзитыг бол манай онгоцны буудлыг бол ийм жижигхэн удаан барьж ерөнхийдөө бол Японы авиа компаниудын зах зээлийг хамгаалдаг гэж ойлгодог. Хэрвээ онгоцны буудал том байсан бол бид нар энэ өнөөдөр үндсэндээ сая 500 мянган транзит зорчигч тээвэрлэх боломжтой.

Тэгэхээр одоо энэ шинэ баригдаж байгаа онгоцны буудал чинь бүр хойшлоод тэгээд энэ транзитууд, транзит тээвэрлэх боломжгүй байна. Тэгэхээр энийг хэлцэл дээрээ хийсэн үү? Энэ асуудал дээр бол Лувсанжамц гишүүн бид хоёр бол бас Япон дээр, Японы Засгийн газрын Эдийн засгийн бодлогын хорооныхонтой уулзахад бол танайх хэлцлээ маш муу хийдэг ээ л гэж дүгнэж байна лээ.

Тэгэхээр би энэ хэлцлийг бол орон нутгийн онгоцны буудлаа ядаж гаргах, одоо энэ онгоцны буудалд өргөтгөл ашиглалтад орох хүртэл бид нар энэ орон нутгийн нислэгээ яаж өргөтгөх юм, дахиад энэ ачааллаа яаж зохицуулах юм? Чихэлдэж байна шүү дээ. Одоо орон нутгийн онгоцны буудал чиглэл онгоцны буудал хийчихсэн. Тэгээд тэр дээрээ хүчээр Японы талын шийдвэрээр зөвхөн олон улс Монголын хувьд энэ талаар л гол тодруулга авъя.

Б.Заяабал: Ажлын хэсгийн 4 номер уу? Ажлын хэсгийн 4 номер.

Г.Батбаяр: Анар гишүүний асуултад хариулъя Иргэний нисэхийн ерөнхий газрын дарга Батбаяр. Орон нутгийн нислэг болон Буянт-Ухаа нисэх буудлын ашиглалтын талаар асуулт асуулаа. Өнөөдрийн нийт зорчигч эргэлтийг тооцон авч үзэх юм бол бид 2.4 сая зорчигчийг 25 онд тээвэрлээд байна. Үүнээс 400 мянган зорчигч нь орон нутгийн зорчигч гэж тооцогддог бөгөөд энэ 400 мянга дотроос 300 мянга гаран дан Оюу толгой төслийн ажилчид байдаг бөгөөд орон нутагт явж байгаа зорчигчийн тоо бол 100 мянга дотор буюу 50-100 мянга дотор 60 мянга дотор байдаг бөгөөд энэ тоо бол арилжааны хувьд ба тийм ашигтай нисэх буудлыг тусад нь гаргах хэмжээний ийм арилжааны том зах зээл бол орон нутагт бүрдэхгүй байгаа гэдгийг нэгдүгээрт хэлмээр байна. Монгол иргэд ихэнхдээ газраар тээвэрлэх ийм нөхцөл байдалтай байгаа. Агаарын тээврээр бол өсөлт орон нутагт бол бага байдаг.

Орон нутгийн агаарын тээврийг иргэний агаарын тээврээс дэмжихийн тулд “МИАТ” компанийг тусгайлан 2 жилийн өмнөөс орон нутгийн нислэгийг “МИАТ” компанийг оруулсан. “МИАТ” компани тодорхой хэмжээний төлбөрийн татаас авч байж орон нутгийн нислэгийг эхлүүлсэн байгаа. Үүгээрээ орон нутгийн нислэгийг дэмжиж ажиллаж зах зээлийг хөгжүүлж байгаа. Яваандаа бол орон нутгийн нислэг сайжирна гэж бодож байгаа.

Концессын гэрээн дээр өнөөдөр бүх арилжааны нислэг буюу арилжааны болон арилжааны бус гэж хуваасан байгааг харгалзан үзэж байгаад арилжааны бүх нислэгүүд бол Чингис хаан олон улсын нисэх буудал дээр байгаа. Ер нь төслийн хэмжээ болон төслийн санхүүгийн моделиосоо давсан тохиолдолд Японы талтай арилжааны нислэгийг заримыг нь Буянт-Ухаа нисэх буудал руу шилжүүлэх ажил өмнө нь цаашлаад бол хийгдэж болно гэж бодож байгаа.

Транзит зорчигчийн хувьд транзит зорчигчийн хувьд бол нисэх буудлын хөгжлөөр манайх жоохон хоцронгуй яваа гэдгийг бол та бүхэн мэдэж байгаа. Транзит зорчигчийн урсгал Буянт-Ухаа нисэх буудал дээр үүсээд үндсэндээ 2, 3 жил болж байна. Дийлэнх нь Европоос Ази, Азиас Европ гэдэг чиглэлүүд хооронд үүсэж байгаа транзит нислэг байгаа. Дээр нь энэ геополитикийн нөхцөл байдлаас үүссэн транзит зорчигчийн урсгал бол үүсэж байгаа.

Нисэх буудлын талбай 3.2 дахин ингээд нэмэгдэж байгаатай холбогдуулан транзит зорчигчийг зорчигчид нисэх буудлын үйлчилгээ үзүүлэх талбай бол хангалттай баригдана. Ингэснээрээ Монгол Улсын транзит зорчигчийн урсгалыг нисэх буудлын дэд бүтцээр дэмжих боломж бүрдэнэ гэж харж байгаа. Одоогийн 37 мянган м² терминалын талбай бол транзит зорчигчийн урсгалыг огцом нэмэгдүүлэх транзит зорчигчийн үйлчилгээ авах байр талбайн хувьд бол хязгаарлагдмал байгаа. Үнэн. Хариулт.

Б.Заяабал: Анар гишүүн нэмэлт тодруулга.

Ч.Анар: Яг тодорхой. Одоо энэ концессын гэрээний хүрээнд бид нар Буянт-Ухаагаа өөрснөө орон нутаг болон бусад нислэгт ашиглах эрхээ бол авч чадаагүй байгаа юм байна тээ? Энийг энэ хэлцлийг хийх явцад хийх боломжтой юу гээд яг энэ дээр чадна, чадахгүй гэдэг хариулт авах хэрэгтэй. Бид нар онгоцны буудлаа жишээ нь Налайхад байна, өөр Дарханд ч гэсэн онгоцны буудал барьж болохгүй нөхцөлтэй байгаа юм байна лээ шүү дээ олон улсын онгоцны буудал. Би тэгж ойлгоод байгаа. Энийг өөрчилж чадах уу энэ хэлцлийн хүрээнд?

Хоёрдугаарт энэ танилцуулга дээр анхны хүчин чадал 1.6 сая зорчигч тээвэрлэх хүчин чадалтай. Өнөөдөр бодит байдал дээрээ 2.4 сая явж байна. Ачаалал хэтэрчихсэн гэж дүгнэж байгаа тээ? Тэгтэл 2036 онд ашиглалтад орно. 34 гээд гэж болгох гэж үзээд чадахгүй 36 онд орно. 36 онд ороход 5.5. Энэ хоорондох энэ ачааллын урсгалыг яаж зохицуулах юм бэ? 2 дахин их ачаалалтай ажиллахаар л.../минут дуусав./

Б.Заяабал: Маш тодорхой асуултад Зам, тээврийн яам хэн хариулах вэ? Ажлын хэсгийн 5 номерын микрофон.

М.Баярмагнай: Та бүгдийн өнөөдрийн мэндийг хүргэе Зам, тээврийн яамны Төрийн нарийн бичгийн даргыг түр орлон гүйцэтгэгч Баярмагнай. Буянт-Ухаа нисэх онгоцны буудлыг хэрхэн ашиглах тухай түрүүн бас ярьсан арилжааны концессын гэрээгээр арилжааны нислэгийг 150км 1 дүгээрт энэ радиуст бол хийхгүй байх ийм заалт гэрээтэй. Тийм учраас Буянт-Ухааг бол бид нар бол тэр байдлаар нь бол ашиглаж чадахгүй байгаа арилжааны байдлаар. Бид нар бол хэд хэдэн удаа юуны Буянт-Ухаа нисэх онгоцны буудлыг орон нутгийн нислэг үйлдэхэд ашиглая гэдэг байдлыг бол тавьсан, тавьдаг. Энэ дээр бол нааштай хариу бол өгдөггүй. Гэрээгээ бол бид нар бол өөрчлөх бололцоогүй байна гээд.

Гэхдээ бид нар бас дипломат байдлаар өндөр албан тушаалтнууд ч гэсэн энэ асуудлыг тавьж байгаа. Одоо ч гэсэн Ерөнхий сайдын айлчлалын үеэр бас Ерөнхий сайдын талыг бас хөндөнө өө гэсэн ийм асуудал бол орчихсон байгаа.

Б.Заяабал: Ажлын хэсгийн 5 номерын микрофон дахиад өгье.

М.Баярмагнай: Төлөвлөлттэй холбоотой асуудал асууж байна. Одоогийн байдлаар бид нар хэрвээ аль болох л хурдан оруулах ёстой. Түрүүн бас Ганбаатар гишүүн хэлсэн 33 ондоо бид нар төлөвлөснөөрөө л оруулахыг л зорьж явж байгаа, төлөвлөнө л гэж бодож байгаа. Тэгээд цаашлаад хэрвээ хугацаа алдах юм бол одоогоор бид нарт бол мэдээж энэ зорчигч тээврийн өсөлтийг өөрөөр зохицуулах арга байхгүй. Одоо байгаа нисэх онгоцны буудлаараа л, Чингис хаан нисэх онгоцны буудлаараа л авч зохицуулалт хийнэ л гэсэн ийм бодолтой байгаа.

Б.Заяабал: Анар гишүүн нэмэлт тодруулга.

Ч.Анар: Тэгэхээр онгоцны буудал ашиглалтад ортол бол одоо бид нар транзита нэмж чадахгүй, 2 дахин их урсгал үүсгэсэн ч гэсэн тэрийгээ 2 дахин өндөр ачаалалтай ажиллуулаад л байна гэсэн үг болж таарч байна тийм ээ? Өөр төлөвлөсөн боломжтой төлөвлөлт бол хийгээгүй байгаа гэж ойлгож болох уу? Японы, Япон улсын Засгийн газрын энэ хоёр улсын хооронд бол маш том хэлэлцээр хөнгөлөлттэй зээлийн хүрээнд хийгдэж байгаа.

Гэхдээ энэ төсөл маань өөрөө би энийг бол протоколд тэмдэглүүлж үлдье. Монгол, Японы парламентын бүлгийн гишүүн. Гэхдээ энэ төсөл маань өөрөө 2 улсын харилцааны нэр хүндэд бол хэлцлийн уян хатан бус байдлаас болоод нэр хүндэд бол нөлөөлж байгаа шүү. Тэгээд энийг бол хэлцэлд оролцогч талууд анхаарах шаардлагатай байна. Энэ хэрэв шаардлагатай энэ Монгол Улсын зорчигч тээврийг зохицуулах тал дээр уян хатан хэлцэл хийх нь бол манай талын яамнууд ч байна, Япон талаас ч гэсэн анхаарах хэрэгтэй байна.

Б.Заяабал: Ажлын хэсгийн 4 номерын микрофон. Тэр 1.6 саяын хүний тээвэрлэх даацтай, тэр чинь 5.2 одоо хүртэл ингээд 2.4 болоод нэмэгдчихээд байна. Дахиад ингээд 3 дахин ачаалаад ингээд яваад байх юм уу? Буянт-Ухааг чинь хажуугаар нь ашиглаж болохгүй байгаа юм уу, хэлэлцээрээ сайн хийж чадахгүй байгаа юм уу л гэсэн юм яриад байна шүү дээ. Ажлын хэсгийн 4 номер.

Г.Батбаяр: Анар гишүүний асуултад хариулъя. Төслийн ТЭЗҮ буюу төслийн танилцуулгаар нэг аравны зургаан зуун тавин мянган зорчигчтойгоор төсөл хэдийгээр хийгдсэн ч гэсэн нисэх буудлын энэ багтаамж гэдэг тоо бол менежментээрээ зохицуулагдаж байдаг тоо. Терминал бол байнга зорчигч урсгалыг л хангаж байдаг ийм тоо байгаа учраас менежментийн хувьд болон нислэгийн хөөрөлт, буултын цагийн менежмент манайхаар бол слот гэж ярьдаг энэ нөхцөл байдлаар Иргэний нисэхийн зүгээс зохицуулалт хийгээд явж байгаа.

Буянт-Ухаа нисэх буудалтай харьцуулахад шинэ нисэх буудал маань байгаль, цаг уурын эрсдэл болон салхины хавар, намрын энэ эрсдэлээс харьцангуй ийм эрсдэлд ордоггүй нисэх буудал. Буянт-Ухаа бол нэг талын оролттой онгоц зөвхөн нэг талаасаа буудаг. Салхинд.../минут дуусав./

Б.Заяабал: Ажлын хэсгийн 4 номерын микрофоныг дахиад сунгаж өгье.

Г.Батбаяр: Салхи зэрэг байгалийн юманд хязгаарлагддаг байсан бол Чингис хаан дээр ийм хязгаарлалтууд байхгүй байгаа. Тийм учраас өсөн нэмэгдэж байгаа зорчигчийн эрэлтийг боломжийнхоо хэрээр 33 он болтол байгаа нөөц бололцоо дээрээ тулгуурлаад менежментийн аргаар нисэх буудал дээрээ зохицуулах боломжтой байгаа.

Б.Заяабал: Эрдэнэбат гишүүн асуулт асууна.

С.Эрдэнэбат: Нэгдүгээрт. Буянт-Ухаа нисэх буудлыг орон нутгийн хувьд нь бол Монголчууд дотоодын нислэгээ бол өөртөө ашиглах гэдэг энэ асуудлыг тавих ёстой. Чингис хаан олон улсын нисэх буудлаас нислэгийн тоо бол тухайн үед гэрээ контракт байгуулж байсан нислэгийн юутай харьцуулахад бол үлэмж өссөн шүү дээ. Тэгээд ачааллаа дийлэхгүй байгаа, барьж дуустал нь ингээд транзит ч байхгүй, дотоодын нислэг ч байхгүй гээд үнэхээр Буянт-Ухаа, олон улсын Чингис хаан нисэх буудал ямар ачаалалтай байгааг бол харж байгаа.

Тийм учраас энэ асуудлыг бол манай албаны хүмүүс ялангуяа таны хэлж байгаагаар бол дотоодын нислэг бол заавал Буянт-Ухаагаар явах тийм шаардлага байхгүй гэж бид нар өөрсдөө юм яриад байхаар тэр Япончууд чинь боломжтой гэж хэлэхгүй шүү дээ. Тийм учраас энэ тал дээрээ бол бас манайхны дотоодын байр суурь бол нэгдмэл байх ёстой. Монгол Улсын эрх ашгийн асуудал, орон нутгийн

ядарсан, зүдэрсэн, өвчтэй, зовлонтой маш олон хүн 100км наашаа цаашаа явна гэдэг бол тун хэцүү зардал мөнгөнөөс авхуулаад.

Тийм учраас энэ тал дээр бол манай Зам, тээврийн яамны албан ёсны байр суурь нь ер нь Буянт-Ухааг дотоодын нислэгт ашиглах шаардлагагүй гэж үзээд байгаа юм уу? Одоохондоо болоогүй ойрын хэдэн жил болоогүй гэж яриад байгаа юм уу? Ойртчих юм бол энэ чинь нислэгийн асуудал нэмэгдэнэ. Манайх өөрсдөө онгоцны түлш юугаа бол нийлүүлэх газрын тосны үйлдвэр ашиглалтад орчихвол тэр онгоцны түлш орж ирээд нислэгийн юу хямдраад орж ирэх ийм боломж байгаа гэж хараад байгаа юм. Нэг.

Хоёрдугаарт концессын гэрээн дээр энэ ажилчдын зүгээс нь би бас үйлдвэрчний эвлэлд байсан олон удаа уулзаж байсан. Шилжүүлж ажилласан ажилтнуудын цалин хөлсний бүтэц юуг дордуулсан. Бас нэлээн чанга гэрээ хэлэлцээр хийдэг хүмүүс байна лээ. Яах вэ мэдээж тэд нар бол тэгнэ л дээ. Тэгэхдээ манайд бас, манай Монголчууд талаас томилогдсон дарга, захирлууд гээд тэнд байгаа хэдэн ажилчдын асуудал өглөө болгон ирж очихдоо 100км туулж очиж байгаа шүү дээ. Тэгэхээр олон улсын нисэх буудалд ажилладаг ажилчдын цалин олон улсын жишгээрээ энэ тарифаа авдаг байх 1 онгоцноос, 1 зорчигчоос авах. Тэнд үйлчилж байгаа ажилтнуудын цалин хөлс нь тэр Японы “Нарита” гэдэг юм уу, бусад олон улсын нисэх буудлын онгоцнуудын хүмүүсийн цалин хөлснөөс харьцуулахад ямар байдаг юм?

Тухайлбал, 13-ын, концессын 13.3-д заасан шилжүүлэн ажилчдын нөхцөлийг бууруулахгүй ээ гэдэг гэрээ байгаа. Яг бодит байдлаар бол бууруулчихсан. Хөдөлмөрийн хуулиар байгуулах ёстой хамтын гэрээ хэлэлцээр хийхээр бараг 5 жил болдог гэж хэлж байна. Зугтаад байдаг. Тийм учраас бид нар энэ үндсэн энэ Монгол Улсын эрх ашигтай холбоотой, ажилчидтай холбоотой, зорчигч нартай холбоотой энэ зүйлээ бас бодохгүй бол зүгээр гаднаас ирсэн гэрээг нь аваачаад тэгье тэгье гэдэг байдлаар зээл авах юм чинь дараа нь яах нь вэ дээ гэдэг байдлаар хандуулбал буруу. Тийм учраас би энэ тал дээр бол тодруулга авмаар байна.

Мөн дээрээс нь энэ тендер зарлахаас өмнө, 1 минутаа нэмээд авчихъя нэгмөсөн. Энэ гэрээний 4-ийн.../минут дуусав./

Б.Заяабал: Эрдэнэбат гишүүний тодруулга минут өгье.

С.Эрдэнэбат: Энэ гэрээний 4.А.1-д тендерт оролцогч санал ирүүлээгүй, эс үгүй бол тендер зарлахаас өмнө боломжит тендер оролцогч байхгүй гэж үзэж байгаа бол Япон улсын гадаад улсад хамаарал бүхий компаниудыг тендерт оруулна гэсэн ийм утгатай заалт байна. Тэгэхээр уул нь энэ 3 аравны хэдэн их наяд орчимд төгрөгтэй холбоотой ийм үлэмж хэмжээний хөрөнгө оруулалтыг болж өгвөл уул нь яах вэ тэр улс төрийн хамаарал нь дүүрч Монголын Улсын тэр компани, аж ахуйн нэгж байгууллагууд нэг үеэ бодвол ийм хэмжээний нисэх буудлын барилга байгууламжийн туслан гүйцэтгэгч гэдэг юм уу юугаар орох ийм чадалтай болчихсон гэж бодож байгаа.

Тэгээд энэ заалт чинь эргээд Монголчууд орох боломжгүй шаардлага хангахгүй байна. Бид нар Японоос барилгын компани, хөрөнгө оруулагчдын компаниудаа оруулна гээд унавал яах вэ? Энэ гэрээ чинь нөгөө талдаа бас эдийн засгийн үр ашигтай, харилцан үр ашигтай байх ёстой. Японтой байгуулсан

гэрээгээр 99 хувь нь манайх Японоос юм авдаг, 1 хувьд нь бид нар Япон руу юмаа өгдөг ийм л алдагдалтай гэрээ байгаа шүү дээ.

Б.Заяабал: Ажлын хэсгийн 2 номер уу? Нисэх буудлын гүйцэтгэх захирал хариулъя. 2 номер.

Л.Цэнгүнжав: Хөшигийн хөндий нисэх онгоцны буудал, Цэнгүнжав. Концессын гэрээгээр ажилтнуудынхаа хангамж болон хөдөлмөрийн нөхцөлийг 13.3-аар бол зохицуулагдсан байгаа. Та сая хэллээ зарчмын хувьд бол концесс эзэмшигч хүний нөөцийн бодлогод шилжүүлсэн ажилтнууд өмнө нь Чингис хаан нисэх онгоцны буудал Иргэний нисэхийн газраас авч байсан хөдөлмөрийн нөхцөл, нийгмийн хангамжийг бол дордуулсан, түүнээс дор нөхцөлтэй байж болохгүй ээ гэсэн концессын заалт байгаа. Энийг бол Япон талд бид нар яг гэрээний дагуу бол шаардаж байгаа. 24 онд бол хамтын гэрээгээ Чингис хааны нисэх онгоцны буудал буюу “New Ulaanbaatar International Airport” компани ажилчидтайгаа байгуулсан. Одоо бол хэлэлцээрийнхээ түвшинд явж байгаа.

Б.Заяабал: Ажлын хэсгийн нэмэлт 9 номер нэмэлт тодруулга өгье.

С.Тулга: Тулгаа Сангийн яам Эрдэнэбат гишүүний асуултад нэмэлт мэдээлэл өгье. Эрдэнэбат гишүүн энэ зээлийн хэлэлцээр дээр манайх бас ЖАЙКА дээр нэлээн суусан яг энэ Монголын талын компаниудын оролцоог хангах үүднээс. Тэгээд энэ зээлийн гэрээний хавсралт 4.2.Б дээр энэ бол мэдээж хөнгөлөлттэй зээл учраас үндсэн гүйцэтгэгч бол Японы компани орж ирнэ. Манайх бол энэ степ нөхцөлөөр авч байгаа. Тэр степ нөхцөлийнх нь зээл нь, нөхцөл нь бол тийм байгаа. Гэхдээ энэ дээр бараа, ажил үйлчилгээний 50 хувийг шаардлага хангасан Монголын туслан гүйцэтгэгчээр гүйцэтгүүлэх зорилгоор техникийн болон арилжааны хувьд үндэслэлтэй бүхий л арга хэмжээг авч хэрэгжүүлэхийг хүлээн зөвшөөрч байна гэсэн ийм заалт бол ЖАЙКА-тай тохироод оруулсан байгаа. Тэгэхлээр туслан гүйцэтгэгчийн гүйцэтгэх ажлын 50 хувийг бол Монголын компани гүйцэтгэхээр ийм гэрээний заалт оруулсан байгаа.

Б.Заяабал: Нэмэлт тодруулга Эрдэнэбат гишүүн.

С.Эрдэнэбат: Дотоодын нислэгийг Буянт-Ухаагаар явуулах шаардлага байгаа гэдгийг тодруулаад хариулчхаарай түрүүн асуусан. Тэр 50 хувь гэж байгаа нь энэ хэчнээн төгрөгийн ямар бараа, үйлчилгээ байх юм бэ? Тэгэхдээ наад гэрээ чинь бол мэдээж бол Японы тал бол би хөрөнгө оруулалтыг бол дэмжиж байгаа. Японы зүгээс ийм хөнгөлөлтийг нь эхлээд явж байгаа. Гэхдээ хөнгөлөлттэй нөхцөл гээд бид нар өөрсдийнхөө эрх ашиг, сонирхол, үндэсний аж ахуйн нэгж, байгууллагуудаа дэмжих гэдэг юмаа тавихгүй бол наадах чинь заалтыг нь харахаар хүлээн зөвшөөрч байгаа, эрмэлзэнэ энэ тэр гэдэг заавал үүрэг хүлээсэн юм бас ийм зүйл бас биш байх нь байна шүү дээ тийм үү? Зөвшөөрч байна энэ тэр гэдэг чинь ийм гэрээний заалт нь юм уу? Монгол компани шаардлага хангавал яах вэ би оруулж болно гэдгийг зөвшөөрч байна гэсэн ийм заалт уу? Тийм, тэгэхээр наадхыг чинь заавал биелүүлнэ ээ ч гэсэн үг бас биш л байна л даа.

Б.Заяабал: Ажлын хэсгийн 5 номер Баярмагнай дарга.

М.Баярмагнай: Эрдэнэбат гишүүний асуултад хариулъя. Түрүүн бас байр суурь илэрхийлсэн Зам, тээврийн яамны байр суурь бол орон нутгийн нислэгт ашиглах ийм байр суурьтай байгаа. Тэрийгээ бас хэд хэдэн удаа Японы талд

тавьсан. Тэд нар бол мэдээж ер нь энийг хэрвээ хөндөхөөр бол концессын гэрээнд бид нар өөрчлөлт оруулах ёстой, ялангуяа төлбөр тооцоотой холбоотой асуудлыг гэж хэлдэг. Түрүүн хэлсэн бас Ерөнхий сайдын айлчлалын бас асуудалд бас ороод явж байгаа.

Б.Заяабал: Гишүүд асуулт асууж, хариулт авч дууслаа.

Одоо хэлэлцэж байгаа асуудалтай холбогдуулан үг хэлэх гишүүдийн нэрс авъя. Үг хэлэх гишүүдийн нэрсийг Батсүмбэрэл гишүүнээр тасалъя. Ингээд ирцээр, бүртгүүлсэн ирцийн дарааллаар Ганбаатар гишүүнээс эхэлье. Ганбаатар гишүүн.

Ж.Ганбаатар: Ер нь бол оруулж ирж байгаа нь бол сайн гэж харж байна. Хурдан явуулах ёстой. Эдийн засгийн байнгын хорооноос ажлын хэсэг гаргаад явна гэвэл ахлаад явж бол болно шүү. Тэгээд тэр Анар гишүүний, Эрдэнэбат гишүүний хэлж байгаа зүйлүүдийг засаад мэдээж хөрөнгө оруулж байгаа тал тийм юм ярина л даа. Тэгээд тэрийгээ бид нар өөрсдөө ярьж хэлээд тэрийгээ засаад. Тэгэхдээ би бол ухаантай ухаантай юм ярихгүйгээр ажлыг нь явуулах хэрэгтэй. Намайг аягүй бол ажлын хэсэг ахална гэхлээр өөрөө хийх гэж байна, би тэнд орох ямар ч шаардлага байхгүй. Хүмүүс тийм юм боддог юм байна лээ. Уучлаарай амьдралдаа тендер авч үзээгүй. Одоо би бүр үзэх ч хэрэггүй. Зүгээр яах вэ энэ ажлыг зайлшгүй хийх ёстой. Их ухаантай ухаантай юм яриад зогсоож ерөөсөө болохгүй. Зөв хийх ёстой.

Тэгээд ер нь бол хэлцэл хийх чадахгүй байна л даа. Төр чадахгүй байна. Бид нар бол хэлцэл хийгээд сурчихсан шүү дээ ер нь. Тэгээд төрийн энэ сайдууд хэвлэлийн бага хурал л хийж чадах юм. Баахан хүмүүс зогсоогоод л. Би уул нь хэлээд байгаа шүү дээ сайд нар хэвлэлийн бага хурал хийхгүй байх ёстой гээд. Тэгээд Засгийн газрынхаа мэдээллийг л ярьдаг юм байгаа биз. Одоо би зүгээр тэр 2 номерын даргад хэлэхэд тэр доод давхар чинь жоохон ашиглалт багатай л юм шиг харагддаг юм даа. Тэр VIP өрөөнүүд байна. Дандаа л хоосон байж байгаа харагддаг. Тэрийгээ багасгаад тэр доод давхарт чинь байгаа тэр хүмүүсээ өөр оффис барьдаг ч юм уу тэндээ оруулаад тэр доод давхраа тэр транзит болгоод урсгалаа нэмэгдүүлэх боломж бол би байгаа л юм шиг харагддаг. Тэгээд тэр доод давхраас дээшийгээ гарахад тэгээд шат байдаггүй юм уу, тэр шат хийгээд өгчхөж болно шүү дээ. Заавал лифтээр явах ямар хэрэг байна. Алхмаар байна шүү дээ. Тийм, тэгээд тэр лифт нь тусдаа юутай ч байх шиг. Ер нь бол боломж бол байгаа байх аа, боломжоо зөв ашиглавал бол боломж харагдаж байгаа.

Тэгэхдээ 34 он ер нь энийг бол хурдан хийх ёстой шүү Сангийн яам, Эдийн засгийн хөгжлийн яам мэдээж тийм хүн хөрөнгө оруулж байгаа тал чинь юм ярина. Тэр дээр нь 2 буцаж алхаад 3 урагшаа алхаад л ингээд л хийх ёстой шүү дээ. Зайлшгүй хийх ёстой. Их Хурал анхаарал тавиад урагшлуулах ёстой л доо. Тэн дээр нь тэгээд муу, сайн хэлүүлээд хамаа байхгүй хийхэд бол хийж болж л байна. Тэгээд энэ чинь улс орны ирээдүйн эрх ашиг маш том ажил шүү энэ бол. Би бол дэмжиж байгаа юм. Тэгээд энийг бол хурдан хийх.

Тэр хөндий бол хот болох ёстой шүү дээ. Тэр Улаанбаатар хотын ачааллыг эрс багасгах боломжтой газар. Ерөөсөө хамгийн гол цэг шүү дээ тэр бол. Тэгээд маш үлгэр жишээ сайхан хот байгуулах ёстой тэнд бол. Янз янзын хүмүүсийн юманд автахгүйгээр тэр зам харгуй, төлөвлөлтөө яг маш сайн хийлгүүлээд хийхэд бол тэнд бол үнэхээр Улаанбаатар хотын ачааллыг багасгах хамгийн л гол цэг

харагдаж байгаа надаа. Тэрийг дагасан энэ Улаанбаатар хотоос явж байгаа тэр замыг харахлаар. Ер нь бол сайн хийгээд явах ёстой гэдгийг л хэлье. Тэр Анар гишүүний хэлж байгаа тэр юу энэ тэрийг бол засах ёстой шүү дээ. Тэгээд урагшаа алхах л ёстой. Проблем яриад хойшоо яваад байх биш урагшаа алхах ёстой. Хийх ёстой. Баярлалаа.

Б.Заяабал: Соронзонболд гишүүн.

Л.Соронзонболд: Түрүүн хэлсэн зээлийн гэрээ төслийг бол дэмжиж байгаа. Тэгэхдээ ерөнхийдөө Эдийн засгийн байнгын хорооноос, энэ Зам,и тээврийн яамнаас ялангуяа энэ агаарын тээврийн бодлого, стратегийн талаар бас танилцуулга авч сонсох нь зүйтэй юм болов уу гэж бодож байна л даа. Яагаад гэхээр сая Анар гишүүн ч ярилаа, Эрдэнэбат гишүүн ч ярьж байна энэ орон нутгийн нислэгийн асуудал бол чухал байна. Тэгээд л орон нутгийн нислэг чинь яагаад хүмүүс тэрүүгээр нисэхгүй байна вэ гэхээр чинь энэ чинь угаасаа тийшээ очих гэж бараг 2 цаг, бөглөрвөл бараг 3, 4 цаг болчихдог. Машинаар явсантай ялгаагүй болчихоод байгаа байхгүй.

Тэгэхээр энэ бол орон нутгийн нислэгийг бол ямар ч байсан шийдэх шаардлагатай байна. Тэр транзитын асуудлууд байна гээд байна. Дээрээс нь болохоор бол дотоодын бусад онгоц, нисэх онгоцны буудлуудыг яаж идэвхтэй ажиллуулах вэ, яаж эргэлтийг нь нэмэх вэ гэдэг дээр бас илүү анхаарах шаардлагатай байгаа. Тийм учраас Эдийн засгийн байнгын хорооноос энэ Зам, тээврийн яамны энэ агаарын тээврийн бодлого энэ нисэх онгоцны буудлуудын талаарх барьж байгаа бодлого, стратегийн талаар тусад нь танилцуулга авч сонсох нь зүйтэй болов уу гэсэн ийм саналтай байна.

Б.Заяабал: Анар гишүүн үгээ хэлье.

Ч.Анар: Энэ Засгийн газрын энэ үе үеийн Засгийн газрын, хоёр улсын хоорондын маш олон улсын хөнгөлөлттэй, буцалтгүй, нэн хөнгөлөлттэй гэдэг нэртэй ийм зээлүүдийг дэмжээд явуулаад байдаг. Гэхдээ эд нар нь дандаа төсөвт өртөг нь хүүгүй байсан ч гэсэн угаасаа маш их өндөр өртөгтэй төслүүд явдаг. Маш их явдаг. Улсын төсвөөс гадуур ингээд л батлаад л батлаад л, эргээд төлж л таардаг. Энэ Япон Улсын Засгийн газрын хэлэлцээр бол ер нь бол бид нар өөрсдийн агаарын орон зай бодлог тааруулж энэ хэлцлийг хийх ёстой байж байтал өөр улсын бодлогод нийцүүлэн хийсэн судалгаан дээр үндэслэсэн хэлцлүүдийг аваад байгаа. Энэ дээр бол яах вэ яамныхан бол хэлцэл хийхэд тэр 150км-ийн асуудал байна. Менежментийн асуудлууд байна. Энэ өргөтгөлийн хугацааг наашлуулах гэж бол бас хүндрэлтэй, нааштай хариу авч чадахгүй байгаа нь ойлгож байгаа юм.

Тэгэхээр үүн дээр бол Их хурлын гишүүд сая Ганбаатар гишүүний ярьсан шиг бид нар улс төрийн дэмжлэг бас үзүүлж хэлцэл хийхэд нь үзүүлэх ёстой яам, Засгийн газрынханд, парламентын бүлгийн шугамаар Ерөнхий сайдын явах гэж байгаа айлчлал дээр, албан болон Байнгын хороодын дарга нар бас энэ дээр улс төрийн шахалт үзүүлэх шаардлагатай. Тэгж байж бас энэ бид нар Монгол Улсын өөрийн бодлогод нийцсэн, дөхүүлсэн гэх юм уу энэ хэлцлүүдийг хийх шаардлагатай байна л гэж харж байна.

Б.Заяабал: Батсүмбэрэл гишүүний микрофон өгье.

Н.Батсүмбэрэл: Соронзонболд гишүүнтэй яг төстэй санал байгаа юм. Энэ Зам, тээвэр хөгжлийн яам гэдэг санагдаад байх юм. Тэгээд эдний яамны онцлогийг харахаар засмал зам барих, төмөр зам барих ажлаа бол гайгүй хийгээд байх шиг байгаа юм. Сайдын онцлог ч юм шиг байгаа юм. Энэ агаарын тээвэртэй холбоотой асуудал гээгдчихсэн. Ийм учраас энд их гишүүд олон удаа ярьж байгаа. Орон нутгийн нислэг үнэ, өртөг өндөртэй, орон нутгийн нисэх буудлууд нь үйл ажиллагаа байхгүй байдалтай байж байна. Ганц байгаа олон улсын нисэх буудлаа өргөтгөх асуудал дээр удаан хойрго байж байна. 2 жилийн өмнө билүү дээ нөгөө МИАТ-ийг хувьчлахаар оруулж ирсэн. Зарим гишүүд бол өөр байр суурьтай байсан. Энэ ажил нь ямар байдалтай байж байгаа юм? Зөв юм уу, буруу юм уу, хувьчилчихсан юм уу, хувьчлаагүй байгаа юм уу гэх мэтээр энэ агаарын тээвэртэй холбоотой асуудлыг нэг сонсмоор байгаа юм.

Тэгэхгүй бол одоо энэ яам чинь өөрөө Авто замын болон төмөр замын яам болчихоод байгаа шүү. Одоо сайд нь алга байна. Тэгээд яамных нь сайддаа хэлээрэй. Тэгээд бодвол Засгийн газрын кабинетын зарчмаар ажилладаг байлгүй дээ. Энэ хаашаа алга болчихсон юм? Ер нь бол одоо эдний яамны энэ агаарын бодлоготой холбоотой асуудлыг авч үзэх хэрэгтэй. Эдийн засгийн байнгын хорооноос шаардлагатай ч байж болзошгүй ажлын хэсэг гаргаж энэ асуудлаар нь ажиллая. Энэ агаарын тээврийн холбоотой асуудлаар нь ажлын хэсэг байгуулах ёстой, саналтай санал нэг байна. Одоо энэ ажлын хэсэгт орж ажиллая. Тийм учраас энэ ажлын хэсгийг гарга аа Заяабал дарга аа. Тэгээд энэ Зам, тээврийн яам чинь өөрөө зарим салбараа хаячхаад байгаа нь үнэн шүү.

Б.Заяабал: Эрдэнэбат гишүүн үгээ хэлье .

С.Эрдэнэбат: Японы хөрөнгө оруулалтыг бол одоо дэмжиж байгаа. Гэхдээ бид нар бол харилцан үр ашигтай түрүүн Анар гишүүн ч гэсэн хэллээ энэ төсөвт өртөг, ТЭЗҮ энэ тэр гэдэгтэй нь танилцмаар байна аа бас нарийвчилж. Тэд нар юм барихаараа олон улсын жишиг, цалин хөлс гээд олон улсын жишиг юм яриад яваад байдаг, дээрээс нь төсөвт өртөг дахиад өртөнө гээд энэ анхны концессын гэрээгээр баригдсан юу бол нэлээн хугацаа, хөрөнгө нэмээд ингээд явж байсан. Тийм учраас энэ тал дээр нь бол одоо анхаарах шаардлагатай.

Хоёрдугаарт тэр ажилчдын асуудал гээд бид нар ер нь энэ янз бүрийн хөрөнгө оруулалтын гэрээ, контрактыг нь хийхээр тэнд ажиллаж байгаа ажиллагсад, энэ Оюу толгой ч ялгаа байхгүй бусад одоо энэ хөрөнгө оруулалтын гэрээн дээр харахад хүний асуудал ерөөсөө хаячихдаг юм байна лээ. Тэгээд тэр нь өөрөө мэдэг гээд хаячихдаг. Тэгээд сая нисэхийн дарга хэлж байна үнэн. Эд нар төвөгтэй хамтын гэрээ, хэлэлцээр байгуулах гэхээр одоо Японд чинь одоо цалин хөлс нь Монголоос хэд дахин явчихсан. Тэгээд цалин нэмбэл 1 хувиар юм уу, 2 хувиар энэ тэр гэж ярьдаг хүмүүс шүү дээ. Монголд чинь бол өөр байгаад байдаг тээ. Тэгэхээр энийг нэг сайн ойлгуулж ярьж шахаж өгөхгүй бол их төвөгтэй юм байна лээ. Одоо манай талаас ирэхэд бол яах аргагүй тэгээд суучихдаг, буруу хараад суучихдаг.

Тийм учраас энэ иргэний нисэхийн нисэх буудлын ажилчид бол удаа дараа надад бас хандсан, үйлдвэрчний эвлэлийнхэн нь хандсан учраас энэ тал дээр бол одоо бас нэлээн анхаармаар байна. Би тэгээд энэ ажлын хэсэг байгуулъя гэдэг саналыг бол дэмжиж байна. Орж ажиллая. Нэгэнт бас одоо ам нээвэл уушги нээ гэгчээр энэ одоо үндсэн байгууламжаас дахиад хэд дахин том байгууламж байгуулах гэж байгаа, зээлийнх нь хэмжээ ч тийм юм байна, концессынхоо гэрээнд

нэмэлт, өөрчлөлт орох асуудлыг хамгийн сүүлд Их Хурлын дарга Японы Гадаад хэргийн сайдтай уулзахад хүртэл бас хэлсэн байр суурь.

Тэгэхээр энэ асуудлаа нэг ярьж аваад тэгээд энэ зээлийн гэрээ болон энэ концессын гэрээг дүгнэх, нэмэлт, өөрчлөлт оруулах асуудал байдаг юм бол энийг, за мөн хамгийн чухал нь тэр байсан олон улсын нисэх буудал Буянт-Ухаагаа амь оруулах, дотоодын нислэгээ Буянт-Ухаад авах. Мэдээж тэртээ тэргүй одоо эрэлт хэрэгцээндээ багтахаа байчихсан олон улсын Чингис хаан буудлаа бол одоо өргөтгөх нь бол зайлшгүй шаардлага бол байгаа.

Тийм учраас зээлийн гэрээн дээр бол харах яах юмнууд бас байна. Тийм учраас ажлын хэсэг хэрвээ гарвал одоо би орж ажиллая. Энэ бол гаргасан нь зөв юм болов уу гэж бодож байна. Харин тэр түрүүний Ганбаатар гишүүний хэлдэг шиг баривал маш хурдан тэгээд л одоо цаг хугацаа, хөрөнгө мөнгө нэмсэн, сунжирсан, унжирсан юм байх юм бол энэ бол дэмий болов уу гэж би бодож байна.

Б.Заяабал: Гишүүд үгээ хэлж дууслаа. Саяын гишүүдийн гаргасан саналаар манай Байнгын хорооны ажлын албаныхан саналыг нэгтгээд холбогдох гишүүдээс санал аваад, шаардлагатай бол яг ямар чиглэлээр ажлын хэсэг гаргах вэ, холбогдох Зам, тээврийн яамнаас энэ агаарын бодлоготой, агаарын тээвэртэй холбоотой бодлогын хэрэгжилтийн талаарх бас хариулт, албан бичиг аваад гишүүддээ уламжлаад, тэгээд гишүүдийн саналыг аваад, хэлэлцэх асуудалдаа оруулаад ажлын хэсэг байгуулах асуудлаа дараагийн Байнгын хорооны хурлаараа бүгдээрээ яриад явъя гэдгийг хэлье.

Ингээд гишүүд үгээ хэлж дууслаа. Гишүүдийг санал хураалтдаа бэлдэхийг хүсье. Санал хураалтын саналын томъёоллыг уншиж танилцуулъя.

Монгол Улсын Засгийн газар, Япон улсын Засгийн газар хооронд солилцох ноот бичгийн төсөл болон Монгол Улсын Засгийн газар болон Японы олон улсын хамтын ажиллагааны байгууллага хоорондын Чингис хаан олон улсын нисэх буудлын өргөтгөлийн төслийн зээлийн гэрээний төслийн зөвшилцөх асуудлыг дэмжье гэсэн томъёоллоор санал хураалт явуулъя. Санал хураалт гишүүд.

Уг асуудлыг хэлэлцсэн. Санал хураалт 59.4 хувийн саналаар уг санал дэмжигдлээ. Энх-Амгалан гишүүнийг дэмжсэнээр бүртгэж авъя, протоколд авъя.

Уг асуудлыг хэлэлцсэн талаарх Эдийн засгийн байнгын хорооны санал, дүгнэлтийг Төсвийн болон Аюулгүй байдал, гадаад бодлогын байнгын хороонд хүргүүлж, Улсын Их Хурлын гишүүн Анар гишүүн танилцуулчих уу Эдийн засаг үдээс хойш? Анар гишүүн хуралдаанд танилцуулна.

Ажлын хэсгийн гишүүд болон Байнгын хорооныхоо гишүүддээ баярлалаа. Хэлэлцэх асуудал дууссан тул өнөөдрийн Байнгын хорооны хуралдаан өндөрлөснийг мэдэгдье.

12.23 цаг.

ДУУНЫ БИЧЛЭГЭЭС ХУРАЛДААНЫ ДЭЛГЭРЭНГҮЙ
ТЭМДЭГЛЭЛ БУУЛГАЖ ХЯНАСАН: ШИНЖЭЭЧ

Д.ОТГОНДЭЛГЭР

