***Монгол Улсын Их Хурлын 2011 оны намрын ээлжит чуулганы 11 дүгээр сарын 11-ний өдөр (Баасан гариг)-ийн хуралдаан 10 цаг 25 минутад Төрийн ордны Улсын Их Хурлын чуулганы нэгдсэн хуралдааны танхимд эхлэв.***

Улсын Их Хурлын дарга Д.Дэмбэрэл ирц, хэлэлцэх асуудлын дарааллыг танилцуулж, хуралдааныг даргалав.

***Өглөөний нэгдсэн хуралдаанд ирвэл зохих 76 гишүүнээс 49 гишүүн ирж, 64,4 хувийн ирцтэй байв. Үүнд:***

***Чөлөөтэй:*** *Н.Алтанхуяг, Р.Амаржаргал, Су.Батболд, С.Батболд, Э.Бат-Үүл, С.Баярцогт, Л.Гүндалай, Д.Загджав, Д.Лүндээжанцан, Э.Мөнх-Очир, Д.Одхүү, Д.Оюунхорол, Ц.Шинэбаяр, М.Энхболд*

***Өвчтэй****: Ц.Батбаяр, Ц.Даваасүрэн, Ш.Сайхансамбуу, Ч.Улаан, Б.Чойжилсүрэн*

***Тасалсан****: Д.Арвин, Х.Баттулга, Р.Гончигдорж, Д.Зоригт, С.Ламбаа, Ц.Нямдорж, С.Оюун, Ц.Цэнгэл*

***Хоцорсон:*** *З.Алтай-50, Л.Гантөмөр-1.00, Д.Ганхуяг-50, Ц.Дашдорж-1.10, Ц.Мөнх-Оргил-1.10, Х.Наранхүү-1.00, Д.Очирбат-50, Ж.Сүхбаатар-30, Х.Тэмүүжин-30, О.Чулуунбат-1.30, Д.Энхбат- 20, С.Эрдэнэ-1.00*

***Нэг. “Газрын тосны салбарын талаар төрөөс баримтлах бодлого, 2015 он хүртэл хэрэгжүүлэх үйл ажиллагааны чиглэл батлах тухай” Улсын Их Хурлын тогтоолын төсөл (****хэлэлцэх эсэх****) (үргэлжилнэ)***

Байнгын хорооны саналаар санал хураалт явуулав.

**Д.Дэмбэрэл: -** Газрын тосны салбарын талаар төрөөс баримтлах бодлого, 2015 он хүртэл хэрэгжүүлэх үйл ажиллагааны чиглэл батлах тухай” Улсын Их Хурлын тогтоолын төслийг хэлэлцье гэсэн саналыг дэмжье.

Зөвшөөрсөн: 33

Татгалзсан: 9

Бүгд: 42

78.6 хувийн саналаар дэмжигдлээ.

Тогтоолын төслийг анхны хэлэлцүүлэгт бэлтгүүлэхээр Эдийн засгийн байнгын хороонд шилжүүлэв.

***Уг асуудлыг 10 цаг 30 минутад хэлэлцэж дуусав.***

***Хуулийн төсөл буцаах тухай***

Монгол Улсын Их Хурлын чуулганы хуралдааны дэгийн тухай хуулийн 19 дүгээр зүйлийн 19.3.7 дахь заалтыг үндэслэн Монгол Улсын Их Хурлаас тогтоох нь:

Монгол Улсын Засгийн газраас 2011 оны 9 дүгээр сарын 30-ны өдөр Монгол Улсын 2012 оны төсвийн тухай хуулийн төсөлтэй хамт өргөн мэдүүлсэн Монгол Улсын авто тээврийн болон өөрөө явагч хэрэгслийн албан татварын тухай хуульд өөрчлөлт оруулах тухай хуулийн төслийг хэлэлцэх шаардлагагүй гэж үзсэн тул хууль санаачлагчид нь буцаасугай гэсэн тогтоолын төслийг баталъя.

Зөвшөөрсөн: 32

Татгалзсан: 10

Бүгд: 42

76.2 хувийн саналаар батлагдлаа.

***Хоёр. “Бор-Өндөр сум байгуулах тухай” Улсын Их Хурлын тогтоолын төсөл (****хэлэлцэх эсэх****)***

Хэлэлцэж буй асуудалтай холбогдуулан Улсын Их Хурлын гишүүн, Засгийн газрын Хэрэг эрхлэх газрын дарга Ч.Хүрэлбаатар, Улсын Их Хурлын Тамгын газрын Эрх зүй, хууль тогтоомжийн хэлтсийн дарга Д.Насанжаргал, зөвлөх О.Баяраа, Төрийн байгуулалтын байнгын хорооны зөвлөх О.Тунгалаг нар байлцав.

Тогтоолын төсөл санаачлагчийн илтгэлийг Засгийн газрын Хэрэг эрхлэх газрын дарга Ч.Хүрэлбаатар, Төрийн байгуулалтын байнгын хорооны санал, дүгнэлтийг Улсын Их Хурлын гишүүн Ж.Батсуурь нар тус тус танилцуулав.

Төсөл санаачлагчийн илтгэлтэй холбогдуулан Улсын Их Хурлын гишүүн Х.Баделхан, Ц.Сэдванчиг, Н.Батбаяр, Р.Буд, Я.Батсуурь, Г.Баярсайхан, Д.Балдан-Очир нарын асуусан асуултад Улсын Их Хурлын гишүүн Ч.Хүрэлбаатар, Төрийн байгуулалтын байнгын хорооны дарга Ж.Сүхбаатар нар хариулж, нэмэлт тайлбар хийв.

Улсын Их Хурлын гишүүн Н.Ганбямба, Д.Ганхуяг, Х.Бадамсүрэн, Н.Батбаяр, Х.Тэмүүжин, Ж.Батсуурь, Ж.Энхбаяр, Д.Дамба-Очир нар санал хэлэв.

**Д.Дэмбэрэл: -** “Бор-Өндөр сум байгуулах тухай” Улсын Их Хурлын тогтоолын төслийг хэлэлцэх нь зүйтэй гэсэн саналыг дэмжье.

Зөвшөөрсөн: 20

Татгалзсан: 19

Бүгд: 39

51.3 хувийн саналаар дэмжигдлээ.

Тогтоолын төслийг анхны хэлэлцүүлэгт бэлтгүүлэхээр Төрийн байгуулалтын байнгын хороонд шилжүүлэв.

***Уг асуудлыг 11 цаг 55 минутад хэлэлцэж дуусав.***

***Гурав. Цахим гарын үсгийн тухай хуулийн төсөл болон холбогдох бусад хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай хуулийн төслүүд, Цахим гарын үсгийн тухай хуулийг хэрэгжүүлэх зарим арга хэмжээний тухай Улсын Их Хурлын тогтоолын төсөл (****хэлэлцэх эсэх****)***

Хэлэлцэж буй асуудалтай холбогдуулан Улсын Их Хурлын гишүүн, Засгийн газрын Хэрэг эрхлэх газрын дарга Ч.Хүрэлбаатар, Мэдээлэл, шуудан, харилцаа холбоо, технологийн газрын дарга Ж.Бат-Эрдэнэ, Улсын бүртгэлийн ерөнхий газрын Мэдээлэл, технологийн газрын дарга Л.Мөнхбаатар, Улсын бүртгэлийн ерөнхий газрын Мэдээлэл, технологийн газрын дарга Б.Чинбат, Татварын ерөнхий газрын Мэдээлэл, технологи, статистикийн хэлтсийн дарга Г.Батсайхан, Мэдээлэл, шуудан, харилцаа холбоо, технологийн газрын Бодлого төлөвлөлтийн хэлтсийн дарга Ж.Тамир, мөн газрын мэргэжилтэн Х.Сувдаа, Шинжлэх ухаан технологийн их сургуулийн багш Ө.Эсболд, Улсын Их Хурлын Тамгын газрын Эрх зүй, хууль тогтоомжийн хэлтсийн дарга Д.Насанжаргал, зөвлөх Г.Цэрэндулам, Хууль зүйн байнгын хорооны зөвлөх Б.Баасандорж, референт Г.Нямдэлгэр нар байлцав.

Хуулийн төсөл санаачлагчийн илтгэлийг Улсын Их Хурлын гишүүн, Засгийн газрын Хэрэг эрхлэх газрын дарга Ч.Хүрэлбаатар, Хууль зүйн байнгын хорооны санал, дүгнэлтийг Улсын Их Хурлын гишүүн З.Энхболд нар тус тус танилцуулав.

Байнгын хорооны санал, дүгнэлт болон төсөл санаачлагчийн илтгэлтэй холбогдуулан Улсын Их Хурлын гишүүн С.Бямбацогт асуулт асууж, Улсын Их Хурлын гишүүн Ч.Хүрэлбаатар, З.Энхболд, ажлын хэсгээс Ж.Бат-Эрдэнэ нар хариулж, нэмэлт тайлбар хийв.

**Д.Дэмбэрэл: -** Цахим гарын үсгийн тухай хуулийн төсөл болон холбогдох бусад хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай хуулийн төслүүд, Цахим гарын үсгийн тухай хуулийг хэрэгжүүлэх зарим арга хэмжээний тухай Улсын Их Хурлын тогтоолын төслийг хэлэлцэх нь зүйтэй гэсэн Байнгын хорооны саналыг дэмжье.

Зөвшөөрсөн: 35

Татгалзсан: 7

Бүгд: 42

83.3 хувийн саналаар дэмжигдлээ.

Хуулийн төслийг анхны хэлэлцүүлэгт бэлтгүүлэхээр Хууль зүйн байнгын хороонд шилжүүлэв.

***Уг асуудлыг 12 цаг 15 минутад хэлэлцэж дуусав.***

***Дөрөв. Нэмэгдсэн өртгийн албан татвараас чөлөөлөх тухай, Гаалийн албан татвараас чөлөөлөх тухай хуулийн төслүүд*** *(”Баруун бүсийн эрчим хүчний систем” ТӨХК-ний ОХУ болон БНХАУ-аас импортоор авч байгаа цахилгаан эрчим хүчийг албан татвараас чөлөөлөх тухай****) (****хэлэлцэх эсэх****)***

Хэлэлцэж буй асуудалтай холбогдуулан Эрдэс баялаг, эрчим хүчний сайд Д.Зоригт, мөн яамны Эрчим хүчний бодлогын газрын орлогч дарга Д.Пүрэвбаяр, Эрчим хүчний газрын дарга Ц.Баярбаатар, Эрчим хүчний зохицуулах газрын дарга Н.Мягмарсүрэн, Улсын Их Хурлын Тамгын газрын Эрх зүй, хууль тогтоомжийн хэлтсийн дарга Д.Насанжаргал, зөвлөх С.Энхгэрэл, Төсвийн байнгын хорооны зөвлөх Ё.Мөнхбаатар, референт Ё.Энхсайхан нар байлцав.

Хууль санаачлагчийн илтгэлийг Эрдэс баялаг, эрчим хүчний сайд Д.Зоригт, Төсвийн байнгын хорооны санал, дүгнэлтийг Д.Дамба-Очир нар тус тус танилцуулав.

Хуулийн төсөл санаачлагчийн болон Байнгын хорооны санал, дүгнэлттэй холбогдуулан Улсын Их Хурлын гишүүн Х.Баделхан, С.Бямбацогт, З.Энхболд, Ц.Сэдванчиг нарын асуусан асуултад, Эрдэс баялаг, эрчим хүчний сайд Д.Зоригт, ажлын хэсгээс Ц.Баярбаатар, Н.Мягмарсүрэн нар хариулж, нэмэлт хариулт хэлэв.

***Хуралдаан 13 цаг 00 минутад завсарлаж, 15 цаг 15 минутаас үргэлжлэв.***

***Үдээс хойшхи чуулганы нэгдсэн хуралдаанд ирвэл зохих 76 гишүүнээс 42 гишүүн ирж, 55,2 хувийн ирцтэй байв. Үүнд:***

***Чөлөөтэй:*** *Н.Алтанхуяг, Р.Амаржаргал, Су.Батболд, С.Батболд, Э.Бат-Үүл, С.Баяр, С.Баярцогт, Л.Гүндалай, Д.Дэмбэрэл, Д.Лүндээжанцан, Э.Мөнх-Очир, Д.Оюунхорол, Ч.Хүрэлбаатар, Ц.Шинэбаяр*

***Өвчтэй****: Ц.Батбаяр, Ц.Даваасүрэн, Ш.Сайхансамбуу, Ч.Улаан, Б.Чойжилсүрэн*

***Тасалсан****: З.Алтай, Д.Арвин, Л.Гансүх, Д.Ганхуяг, Д.Зоригт, Д.Кёкүшюзан Батбаяр, Ц.Мөнх-Оргил, Ц.Нямдорж, Р.Раш, А.Тлейхан, Ц.Цэнгэл, О.Чулуунбат, Д.Энхбат, Ж.Энхбаяр*

***Хоцорсон:*** *З.Алтай-50, Л.Гантөмөр-1.00, Д.Ганхуяг-50, Ц.Дашдорж-1.10, Ц.Мөнх-Оргил-1.10, Х.Наранхүү-1.00, Д.Очирбат-50, Ж.Сүхбаатар-30, Х.Тэмүүжин-30, О.Чулуунбат-1.30, Д.Энхбат- 20, С.Эрдэнэ-1.00*

***Тав. Улсын Их Хурлын гишүүн Ж.Сүхбаатараас Монгол Улсын Ерөнхий сайдад тавьсан “Монгол Улсын авто замын өргөтгөл, шинэчлэлтийн ажлын явц байдал, цаашид авах арга хэмжээний талаарх асуулга”-ын хариуг сонсох***

 Хэлэлцэж буй асуудалтай холбогдуулан Зам тээвэр, барилга, хот байгуулалтын сайд Х.Баттулга, Зам тээвэр, барилга, хот байгуулалтын яамны Төрийн нарийн бичгийн дарга Ж.Бат-Эрдэнэ, Зам, тээврийн бодлогын газрын дарга Махбал, Авто замын газрын дарга Б.Энхтөр, Нийслэлийн авто замын газрын дарга Д.Од, Улсын Их Хурлын Байнгын хороодын ажлын албаны ахлах референт Ц.Цэрэн нарын бүрэлдэхүүнтэй ажлын хэсэг байлцав.

“Монгол Улсын авто замын өргөтгөл, шинэчлэлтийн ажлын явц байдал, цаашид авах арга хэмжээний талаарх асуулга”-ын хариуг Зам тээвэр, барилга, хот байгуулалтын сайд Х.Баттулга танилцуулав.

Асуулгатай холбогдуулан Улсын Их Хурлын гишүүн Я.Батсуурь, Н.Ганбямба, Ц.Баярсайхан, Р.Гончигдорж, А.Тлейхан, Х.Баделхан, Д.Дамба-Очир, П.Алтангэрэл, Х.Жекей, Г.Баярсайхан, Х.Бадамсүрэн, Р.Буд, З.Энхболд, Д.Тэрбишдагва, Ж.Сүхбаатар, Ц.Сэдванчиг нарын асуусан асуултад Зам тээвэр, барилга, хот байгуулалтын сайд Х.Баттулга, Зам тээвэр, барилга, хот байгуулалтын яамны Төрийн нарийн бичгийн дарга Ж.Бат-Эрдэнэ, Нийслэлийн Авто замын газрын дарга Д.Од, Авто замын газрын дарга Б.Энхтөр нар хариулж, тайлбар хийв.

Асуулга тавьсан Улсын Их Хурлын гишүүн Ж.Сүхбаатар санал хэлэв.

Улсын Их Хурлын гишүүн Ж.Сүхбаатарын “Монгол Улсын авто замын өргөтгөл, шинэчлэлтийн ажлын явц байдал, цаашид авах арга хэмжээний талаар” тавьсан асуулгын хариуг чуулганы нэгдсэн хуралдаанаар сонсов.

**Бусад:** 10.55 цагт Улсын Их Хурлын гишүүн Д.Одбаярын урилгаар Дорнод аймгийн иргэд, Улсын Их Хурлын гишүүн Д.Дамба-Очирын урилгаар Орхон аймгийн Оюутны холбооны 17 төлөөлөгч, 12.15 цагт Улсын Их Хурлын гишүүн Г.Батхүү, З.Энхболд нарын урилгаар Өвөрхангай аймгийн Бат-Өлзий сумын Ерөнхий боловсролын сургууль, Арвайхээр сумын 2 дугаар цэцэрлэгийн багш нар, 12.45 цагт Улсын Их Хурлын гишүүн О.Чулуунбатын урилгаар Сэлэнгэ аймгийн Баянгол сумын Ерөнхий боловсролын сургуулийн багш, ажилтнууд, 15.30 цагт Улсын Их Хурлын гишүүн Р.Будын урилгаар Сүхбаатар аймгийн Цагдаагийн хэлтсийн төлөөлөгчид, 15.50 цагт Улсын Их Хурлын гишүүн Д.Лүндээжанцангийн урилгаар Өвөрхангай аймгийн Гучин-Ус, Баян-Өндөр сумдын Засаг даргын Тамгын газрын 51 ажилтнууд, 16.30 цагт Улсын Их Хурлын гишүүн С.Ламбаагийн урилгаар Архангай аймгийн Хотонт сумын сургуулийн багш, ажилчид, 16.55 цагт Улсын Их Хурлын гишүүн Ж.Сүхбаатар, Д.Хаянхярваа нарын урилгаар Дархан-Уул аймгийн Дархан сумын иргэд, Улсын Их Хурлын гишүүн Я.Батсуурийн урилгаар Говьсүмбэр аймгийн Баянтал сумын 4 дүгээр сургуулийн багш, ажилчид, Улсын Их Хурлын гишүүн Д.Тэрбишдагвын урилгаар Сонгинохайрхан дүүргийн 25 дугаар хорооны иргэд, Улсын Их Хурлын гишүүн Х.Жекей, Х.Баделхан, А.Тлейхан нарын урилгаар Баян-Өлгий аймгийн оюутан, залуучуудын холбоо, залуу казах эмэгтэйчүүдийн “Гүлдэр” холбооны гишүүд, Улсын Их Хурлын гишүүн Н.Ганбямбын урилгаар Хэнтий аймгийн Дадал сумын ерөнхий боловсролын сургуулийн багш нар, Улсын Их Хурлын гишүүн Г.Занданшатарын урилгаар Баянхонгор аймгийн иргэд, Шүүхийн шийдвэр гүйцэтгэх ерөнхий газрын Хорих 409 дүгээр ангийн албан хаагчид, Архангай аймгийн Чулуут сумын 10 жилийн дунд сургуулийн 8б ангийг 1996 онд төгссөн төгсөгчид, Хэнтий аймгийн сумдын багийн иргэдийн нийтийн Хурлын дарга нар тус тус Улсын Их Хурлын чуулганы нэгдсэн хуралдааны үйл ажиллагаатай танилцав.

***Хуралдаан 18 цаг 05 минутад өндөрлөв.***

**Тэмдэглэлтэй танилцсан:**

 ТАМГЫН ГАЗРЫН ЕРӨНХИЙ

 НАРИЙН БИЧГИЙН ДАРГА Ц.ШАРАВДОРЖ

**Тэмдэглэл хөтөлсөн:**

ХУРАЛДААНЫ ТЭМДЭГЛЭЛ

ХӨТЛӨГЧ Д.ЦЭНДСҮРЭН

**МОНГОЛ УЛСЫН ИХ ХУРЛЫН**

**2011 ОНЫ НАМРЫН ЭЭЛЖИТ ЧУУЛГАНЫ**

**11 ДҮГЭЭР САРЫН 11-НИЙ ӨДӨР (БААСАН ГАРИГ)-ИЙН**

**НЭГДСЭН ХУРАЛДААНЫ ДЭЛГЭРЭНГҮЙ**

**ТЭМДЭГЛЭЛ**

***Хуралдаан 10 цаг 25 минутад эхлэв****.*

**Д.Дэмбэрэл: -** 2011 оны намрын ээлжит чуулганы 11 дүгээр сарын 11-ний өдрийн нэгдсэн хуралдааны ирц хангагдсан байна.

 Хуралдааныг нээснийг мэдэгдье.

Өнөөдрийн Нэгдсэн хуралдаанд хэлэлцэх асуудлын төлөвлөгөөг танилцуулъя. “Газрын тосны салбарын талаар төрөөс баримтлах бодлого, 2015 он хүртэл хэрэгжүүлэх үйл ажиллагааны чиглэл батлах тухай” Улсын Их Хурлын тогтоолын төсөл байгаа. Бид хэлэлцээд явж байгаа. Санал хураалт дээр очоод зогссон байгаа.

“Бор-Өндөр сум байгуулах тухай” Улсын Их Хурлын тогтоолын төслийн хэлэлцэх эсэх асуудал байна. Цахим гарын үсгийн тухай хуулийн төсөл болон холбогдох бусад хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай хуулийн төслүүд, Цахим гарын үсгийн тухай хуулийг хэрэгжүүлэх зарим арга хэмжээний тухай Улсын Их Хурлын тогтоолын төсөл, хэлэлцэх эсэх. Нэмэгдсэн өртгийн албан татвараас чөлөөлөх тухай, Гаалийн албан татвараас чөлөөлөх тухай хуулийн төслүүд /”Баруун бүсийн эрчим хүчний систем” ТӨХК-ийн ОХУ болон БНХАУ-аас импортоор авч байгаа цахилгаан эрчим хүчийг албан татвараас чөлөөлөх тухай, хэлэлцэх эсэх/.

Иргэний эрүүл мэндийн даатгалын тухай хуулийн /Шинэчилсэн найруулга/ болон Иргэний эрүүл мэндийн даатгалын тухай хууль хүчингүй болсонд тооцох тухай хуулийн төслүүд /Улсын Их Хурлын гишүүн С.Эрдэнэ нарын өргөн мэдүүлсэн, хэлэлцэх эсэх/.

Зээлийн батлан даалтын сангийн тухай хууль, Засгийн газрын тусгай сангийн тухай хуульд нэмэлт оруулах тухай, Жижиг, дунд үйлдвэрийн тухай хуульд нэмэлт оруулах тухай, Банк бус санхүүгийн байгууллагын тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай, Аж ахуйн нэгжийн орлогын албан татварын тухай хуульд нэмэлт оруулах тухай, Санхүүгийн зохицуулах хорооны эрх зүйн байдлын тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай хуулийн төслүүд /хэлэлцэх эсэх/.

Монгол Улсын Их Хурлын тухай хуульд өөрчлөлт оруулах тухай, Монгол Улсын Их Хурлын чуулганы хуралдааны дэгийн тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай хуулийн төслүүд /хэлэлцэх эсэх/

Гамшгаас хамгаалах тухай хуульд өөрчлөлт оруулах тухай, Цэргийн албан хаагчийн тэтгэвэр, тэтгэмжийн тухай хуульд өөрчлөлт оруулах тухай хуулийн төслүүд / хэлэлцэх эсэх/

Статистикийн тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай хуулийн төсөл /хэлэлцэх эсэх/

“Монгол Улсын албан ёсны статистикийг 2011-2015 онд хөгжүүлэх дунд хугацааны хөтөлбөр батлах тухай” Улсын Их Хурлын тогтоолын төсөл /хэлэлцэх эсэх/

“Тогтоолын хавсралтыг шинэчлэн батлах тухай” Улсын Их Хурлын тогтоолын төсөл /хэлэлцэх эсэх/

15 цагаас, Улсын Их Хурлын гишүүн Ж.Сүхбаатараас Монгол Улсын Ерөнхий сайдад тавьсан “Монгол Улсын авто замын өргөтгөл, шинэчлэлтийн ажлын явц байдал, цаашид авах арга хэмжээний талаарх асуулга”-ын хариуг сонсох.

Өнөөдөр нэлээд асуудал хэлэлцэхээр байгаа, гишүүд ээ.

Ингээд хэлэлцэх асуудалд оръё.

Санал хураалтаар хуралдааны хэлэлцэх асуудлыг эхэлнэ.

***Нэг. “Газрын тосны салбарын талаар төрөөс баримтлах бодлого, 2015 он хүртэл хэрэгжүүлэх үйл ажиллагааны чиглэл батлах тухай” Улсын Их Хурлын тогтоолын төслийг хэлэлцэх нь зүйтэй гэсэн Байнгын хорооны саналаар санал хураалт явуулж байна.***

Санал хураалтад 42 гишүүн оролцож, 33 гишүүн зөвшөөрч, 78,6 хувийн саналаар Тогтоолын төслийг хэлэлцэх нь зүйтэй гэж үзлээ.

Энэ тогтоолын төслийг анхны хэлэлцүүлэгт бэлтгүүлэхээр Эдийн засгийн байнгын хороонд шилжүүллээ.

**Уг асуудлыг 10 цаг 30 минутад хэлэлцэж дуусав.**

Өчигдөр бид нар Монгол Улсын 2012 оны төсвийн тухай хуулийн төсөлтэй хамт өргөн мэдүүлсэн зарим хуулийн төслийг хэлэлцэх шаардлагагүй гэж гишүүд үзсэн байгаа. Санал хураалт явуулж тогтсон.

Одоо энэ тогтоолын төслийг та бүхэнд танилцуулъя.

Хуулийн төсөл буцаах тухай

Монгол Улсын Их Хурлын чуулганы хуралдааны дэгийн тухай хуулийн 19 дүгээр зүйлийн 19.3.7 дахь заалтыг үндэслэн Монгол Улсын Их Хурлаас тогтоох нь:

Монгол Улсын Засгийн газраас 2011 оны 9 дүгээр сарын 30-ны өдөр Монгол Улсын 2012 оны төсвийн тухай хуулийн төсөлтэй хамт өргөн мэдүүлсэн Монгол Улсын авто тээврийн болон өөрөө явагч хэрэгслийн албан татварын тухай хуульд өөрчлөлт оруулах тухай хуулийн төслийг хэлэлцэх шаардлагагүй гэж үзсэн тул хууль санаачлагчид нь буцаасугай гэсэн тогтоол байна.

Тогтоолыг баталъя гэсэн санал хураалт явуулъя.

Санал хураалтад 42 гишүүн оролцож, 32 гишүүн зөвшөөрч, 76,2 хувийн саналаар энэ тогтоол батлагдлаа.

Дараагийн асуудалд оръё.

***Хоёр.“Бор-Өндөр сум байгуулах тухай” Улсын Их Хурлын тогтоолын төсөл /хэлэлцэх эсэх/***

Тогтоолын төсөл санаачлагчийн илтгэлийг Улсын Их Хурлын гишүүн, Засгийн газрын Хэрэг эрхлэх газрын дарга Хүрэлбаатар танилцуулна.

Сайдыг индэрт урьж байна.

**Ч.Хүрэлбаатар**: Улсын Их Хурлын дарга, Улсын Их Хурлын эрхэм гишүүд ээ

Засгийн газрын Хэрэг эрхлэх газарт хандаж Хэнтий аймгийн иргэдийн төлөөлөгчдийн Хурлын дарга, Засаг дарга нараас тус аймгийн Дархан сумын 5 багийн иргэдийн нийтийн Хурал, Дархан сумын иргэдийн төлөөлөгчдийн Хурлаас гаргасан Дархан сумыг хэвээр үлдээж, шинээр Бор-Өндөр сум байгуулах тухай саналыг аймгийн иргэдийн төлөөлөгчдийн хуралдаанаар хэлэлцэн, дэмжсэн тул холбогдох бичиг, баримтыг бүрдүүлэн ирүүлсэн байна.

Мөн тухайн аймгаас сонгогдсон Улсын Их Хурлын З гишүүнээс дээрх асуудлыг шийдвэрлэж өгөх хүсэлт ирүүлсэн юм.

Дархан сумын 2008 оны орон нутгийн сонгуулийн мандатыг хуваахдаа 1908 хүн амтай, 1, 2, З, 4 дүгээр багуудад тус бүр нэгийг, үлдсэн 21-ийг 9311 хүн амтай 5 дугаар баг бөгөөд Бор-Өндөр хотод өгсөн байна.

Дархан сумын 1, 2, З, 4 дүгээр багууд уг асуудлыг хүлээн зөвшөөрөхгүй хүн амын тоонд бус газар нутгийн хэмжээнд хуваах ёстой гэсэн шаардлага тавиад, орон нутгийн Хурлын сонгуульд оролцоогүй болно. Үүнээс үүдэн тус сумын иргэд талцсан байдалтай болж сонгуулийн асуудлаас үүссэн маргаан өнөөг хүртэл эцэслэн шийдвэрлэгдээгүй байна.

Үүссэн нөхцөл байдлыг холбогдох хуулийн дагуу шийдвэрлэх гэхээр тухайн үеийн орон нутгийн сонгуулийн тойрог, салбар, хэсгийн хороод татан буугдсан учир шийдвэр гаргуулах боломжгүй болсон. Шинээр байгуулагдсан тойрог, салбар, хэсгийн хороод шийдвэр гаргахаар шүүхийн байгууллага хүчин төгөлдөр бус гэж үздэг байна.

Иймд дээрх сумдад үүссэн нөхцөл байдлыг харгалзан тус аймаг, сумын иргэдийн төлөөлөгчдийн Хурал, Засаг даргын саналыг үндэслэн Дархан сумаас Бор-Өндөр хотыг салгаж, Бор-Өндөр сумыг шинээр байгуулах тухай Улсын Их Хурлын тогтоолын төслийг боловсруулан өргөн мэдүүлсэн болно.

Төслийг хэлэлцэн шийдвэрлэж өгөхийг хүсье.

Анхаарал тавьсанд баярлалаа.

**Д.Дэмбэрэл**: Хүрэлбаатар сайдад баярлалаа. Төрийн байгуулалтын байнгын хорооны санал, дүгнэлтийг Улсын Их Хурлын гишүүн ж.Батсуурь танилцуулна. Батсуурь гишүүнийг индэрт урьж байна.

**Ж.Батсуурь**: Улсын Их Хурлын дарга, эрхэм гишүүд ээ,

“Бор-Өндөр сум байгуулах тухай” Улсын Их Хурлын тогтоолын төслийг Монгол Улсын Засгийн газраас санаачлан боловсруулж Улсын Их Хуралд  2011 оны 05 дугаар сарын 27-ны өдөр өргөн мэдүүлсэн билээ.

Монгол Улсын Үндсэн хуулийн тавин долдугаар зүйлийн 3 дахь хэсэгт заасныг баримтлан  Дархан сумын таван багийн иргэдийн нийтийн Хурал, Дархан сумын Иргэдийн Төлөөлөгчдийн Хурлаас “Дархан сумыг хэвээр үлдээж, шинээр Бор-Өндөр сум байгуулах тухай” санал гаргасныг аймгийн Иргэдийн төлөөлөгчдийн хуралдаанаар хэлэлцэн дэмжсэн байна. Монгол Улсын Засгийн газар энэ саналыг дэмжиж  Улсын Их Хурлын тогтоолын төслийг боловсруулжээ.

Хэнтий аймгийн Дархан сумаас Бор-Өндөр багийг салгаж, шинээр Бор-өндөр сум байгуулан, төвийг нь Бор-Өндөрт байхаар төсөлд тусгасан байна.

Төрийн байгуулалтын байнгын хороо 2011 оны 10 дугаар сарын 25-ны өдрийн хуралдаанаараа дээрх тогтоолын төслийг хэлэлцээд дараах санал, дүгнэлтийг чуулганы нэгдсэн хуралдаанд танилцуулж байна.

Улсын Их Хурлын гишүүн С.Батболд, Ж.Батсуурь, Д.Дондог, Э.Мөнх-Очир,    Х.Тэмүүжин нар засаг захиргааны нэгжийн шинэчлэлийг хийх, сумдын тоог аль болохоор нэмэгдүүлэхгүй байж, төсвийн зардлыг хэмнэх талаар Засгийн газар тодорхой арга хэмжээг хэрэгжүүлэх шаардлагатай гэсэн саналуудыг хэлсэн болно.

Тогтоолын төслийн хэлэлцэхийг Байнгын хорооны хуралдаанд оролцсон гишүүд санал нэгтэй  дэмжлээ.

Улсын Их Хурлын эрхэм гишүүд ээ,

“Бор-Өндөр сум байгуулах тухай” Улсын Их Хурлын тогтоолын төслийн хэлэлцэх эсэх асуудлаар гаргасан Төрийн байгуулалтын байнгын хорооны санал, дүгнэлтийг хэлэлцэн шийдвэрлэж өгөхийг Та бүхнээс хүсье.

 Анхаарал тавьсанд баярлалаа.

**Д.Дэмбэрэл**: Батсуурь гишүүнд баярлалаа. Байнгын хорооны санал, дүгнэлт болон тогтоолын төсөл санаачлагчийн илтгэлээс асуух асуулттай гишүүн байна уу? Баделхан гишүүн.

**Х.Баделхан**: Баярлалаа. Энэ тогтоолын төслийг ерөнхийдөө дэмжиж байгаа. Хүрэлбаатар даргаас нэг асуулт байна. Одоогийн сум, багуудын бүтцийг 1977 онд Ардын Их Хурлын Тэргүүлэгчдийн зарлигаар баталснаас хойш 30 гаруй жил болсон байна. Түүнээс хойш маш их хэмжээний шилжилт хөдөлгөөн явагдсан. Тэр үед байгуулсан сумдын хүн амын тоо өөрчлөгдсөн. Ялангуяа хот руу маш их шилжилт хөдөлгөөн явагдаж байгаа. Аймгуудын, сумуудын хүн амын тоо төрийн үйлчилгээ зарим газарт хүрэхгүй байгаа тийм тал байгаа. Зарим сумууд 1000-2000 хүн амтай байхад, 10 мянган хүн амтай сум байгаа. Зарим багууд манай аймагт гэхэд жишээлбэл 3000 хүн амтай, 10 жилийн сургуульд 800 сурагчтай, хүн эмнэлгийн салбартай 2-3 баг байдаг. Тэнд нөгөө төрийн үйлчилгээний ажлыг ард иргэдэд хүргэхэд маш хүндрэлтэй, зөвхөн багийн дарга гэсэн ганц хүн тэнд ажил, үйлчилгээ явуулж байгаа. Тухайлбал 3000 хүн амтай зарим сумуудад бүхэл бүтэн Засаг даргатай, Хурлын даргатай. Одоо Засаг даргын Тамгын газрын үйлчилгээ хариуцсан хүмүүс байхад, зарим багууд бол 3000 хүн амтай ганцхан багийн дарга ингээд төрийн үйлчилгээний ажлыг хүргэж чадахгүй ийм байдал яг амьдрал дээр байгаа. Энэ зарлиг гараад 30 гаруй жил болсон байна. Тийм учраас өнөөдрийн Засаг захиргааны бүтэц, зохион байгуулалтыг өөрчлөх бодлого байна уу? энэ талд цаашдаа бодож байгаа юм байна уу? нормативаар, хүн амын тоогоор, малын тоогоор, газрын хэмжээгээр ч юм уу? дахиад өөрчлөх ийм бодлого байна уу? Тухайлбал, одоо манай аймгийн хувьд хүн ам олонтой багуудыг сум болгохоор орон нутгаас шийдвэр гаргаад ирэх юм бол цаашдаа сум байгуулах боломж байна уу? үгүй юу гэж асуух гэсэн юм. Баярлалаа.

**Ч.Хүрэлбаатар**: Баделхан гишүүний асуултад хариулъя. Баделхан гишүүн үндсэндээ хүн ам ихтэй багийг сум болгож болохгүй юу гэсэн ийм асуултыг асууж байна. Мөн үүнтэй холбоотой төрийн бодлогын талаар ч асууж байна. Өнөөдрийг хүртэл дандаа төрийн бодлогууд нэлээд яригдаж байсан нь юу вэ гэхээр, болж өгвөл сумын тоог цөөлөх, томруулах тухай асуудлууд нэлээд яригдаж байсан юм билээ. Тэгээд үүнтэй холбоотойгоор Засгийн газар дээр холбогдох ажлын хэсгүүд нь гараад, судалгаа, тооцоо нь хийгдсэн зүйлүүд байгаа. Гэхдээ үүнийг хийхэд яах аргагүй Үндсэн хуулийн өөрчлөлт шаардлагатай гэж үзэж байгаа. Оролдлогууд хийгдсэн боловч тэр сумын иргэд нь зөвшөөрдөггүй учраас энэ ажил бүтдэггүй байсан юм билээ.

Тийм учраас яг тийм томруулах талд явуулсан бодлого нь өөрөө Үндсэн хуулийн өөрчлөлтийг оруулж байж шийдэгдэхгүй бол дахиад л хоосон цаг, хугацаа ийм зүйл болох юм билээ. Харин Баделхан гишүүн бол том хүн ам ихтэй багийг, сум болгож болохгүй юу? яагаад гэвэл тэнд иргэдэд төрөөс үзүүлэх үйлчилгээ үндсэндээ хүрэхгүй байна гэдэг саналыг бол зарчмын хувьд дэмжиж байгаа юм. Яагаад вэ гэхээр, Монгол шиг уудам нутагтай, газар нутаг уудамтай газар, мөн тэнд байгаа малчдад, иргэдэд төрийн үйлчилгээ хүргэх ёстой байдаг. Энэ төрийн үйлчилгээ гэхээр тэнд байгаа малчдын хүүхдүүд ялгаа байхгүй сургуульд сурч боловсролтой болох ёстой, эрүүл мэндийн үйлчилгээ тухайн газар нутагт бүрэн хэмжээгээрээ хүрч байх ёстой. Тийм учраас иргэдэд төрийн үйлчилгээг оновчтой байдлаар хүргэх талаар энэ саналыг дэмжих боломжтой.

Тийм учраас судалж үзэж, цаашаа явах нь зүйтэй болов уу гэж үзэж байгаа юм. Тухайн орон нутгийн иргэд нь өөрсдөө саналаа гаргаад, аймгийн холбогдох шат шатны иргэдийн төлөөлөгчдийн хурлаараа дэмжүүлээд ороод ирэхэд, дараа нь Засгийн газар дэмжээд, Улсын Их Хурал эцсийн шийдвэр гаргах учиртай гэдгийг хэлмээр байна.

**Ц.Сэдванчиг**: Баярлалаа. Дархан сумын нэг багийг тусад нь сум болгочихож байна гэж ойлгож байна. Зайлшгүй сум болгож, таслах үндсэн гол шалтгаан нь яг юу юм бэ? энд тайлбарлаж байгаагаар сонгуулийн маргаантай холбоотой, иргэдийн төлөөлөгчид нь хоёр хэсэг болчихоод, ингээд эвлэрэхгүй байгаа учраас аргагүй байдалд хүрлээ гэсэн иймэрхүү агуулгатай тайлбар бичсэн байх юм. Энэ чинь Засаг захиргааны нэгжид өөрчлөлт оруулах үндсэн шалтгаан болж чадаж байгаа юм уу?

Тухайлбал иймэрхүү асуудалтай тосгон, баг маш олон байгаа, улсын хэмжээнд. Тухайлбал, Хөвсгөл аймагт Хатгал гээд тосгон байгаа юм. Далайн зах дээр байрладаг, Хатгал хот гэж байсан. Суурин газар. Тэгээд Хатгал тосгон гээд явчихсан. 4000 гаруй хүн амтай. Өөрөөр хэлбэл харъяалагддаг сумынхаа хүн амаас илүү, тэр сумаасаа илүү төвлөрөл явчихсан ийм тосгон байдаг юм. Тэгээд үүнийг сум болгож өгөөч ээ гэдэг асуудлыг байнга тавьдаг. Тэгээд асуудал болгож тавихаар энэ чинь Үндсэн хууль, Засаг захиргааны нэгжийн тухай хууль, тосгоны тухай хууль гээд зөндөө олон хуульд өөрчлөлт оруулах шаардлага байна, энэ боломжгүй гэсэн хариу өгөөд байдаг мөртлөө яагаад үүнийг оруулаад ирэв?

Хатгал тосгоны хувьд тосгон гэж явдаг учраас энэ төрөөс явуулж байгаа бодлого, дэмжлэг авч чадахгүй байна. Наад зах нь сум хөгжүүлэх сангийн эх үүсвэр энэ бүхэнд хамрагдаж чадахгүй байна гээд, байнга асуудал болгож тавьж байгаа шүү дээ. Тэгэхээр ганцхан сумын нэг багийг таслаад, тэр тусмаа үндсэн шалтгаан нь сонгуулийн маргаантай холбоотой ингээд салгачихаар болж байгаа юм уу? энэ төрийн зөв бодлого мөн үү. Би Хатгалыг бас давхар ингээд явуулмаар байна шүү дээ. Тогтоолын төслийг санаачлаад би хамтад нь явуулъя гэж бодож байна. Энэ болох уу? үүнийг Засгийн газар дэмжих үү?

**Ч.Хүрэлбаатар**: Бор-Өндөр дээр асуудал юу байна вэ гэхээр, энэ дээр ямар ч шийдвэр гарахгүй байгаад байгаа юм. Ямар ч шийдвэргүй, тэнд төргүй байгаатай нэгэн адил харагдаж байгаа юм. Тийм учраас тэнд 1000 хүн ч бай, 3000 хүн ч бай, 10 000 хүн ч бай, энэ дээр яах аргагүй төр зайлшгүй шийдэл гаргаж явах ёстой. Эсхүл улс орон даяар бүх асуудлыг нь хамтад нь аваад, зэрэг шийдээд явна гэдэг агуулгаар нь тухайн орон нутаг дээр ямар нэгэн төргүй юм шиг, шийдэлгүй юм шиг ийм байх нь буруу юм, буруу жишиг. Аль болохоор төр тухайн газар нутаг дээр нь хуулийн дагуу холбогдох шийдвэр нь гарчихсан байгаа бол тэнд нь шийдвэр гаргаад явах нь зүйтэй.

Тийм учраас тэр шат, шатны иргэдийн төлөөлөгчид нь Хурлаа хийгээд, шийдвэрээ гаргаад, бараг бүх багууд дээрээ 100 хувийн саналаар дэмжигдээд ирчихсэн ийм байгаа. Одоо мөрдөгдөж байгаа хуулийнхаа хүрээнд энэ орон нутгийн иргэд болон иргэдийн төлөөлөгчдийн Хурлын саналыг үндэслэж, Засгийн газар өргөн мэдүүлснээр Улсын Их Хурал шийдвэрлэхээр заасан байгаа. Энд бүх хуулийнхаа дагуу явж байна гэж үзэж байна. Тухайлбал тэр Бор-Өндөр гэдэг бол Бор-Өндөрийн уулын баяжуулах үйлдвэрийг дагаж үүссэн 1981 онд Хэрлэн гэсэн нэртэйгээр байгуулагдаад, дараа нь Хэрлэн нэрийг нь Бор-Өндөр болгочихсон. Одоо тэнд хүн амын тоо байнга нэмэгдэж байдаг юм билээ. Одоо анх энэ асуудал үүсч байхад 9000 орчим байсан. Хамгийн сүүлчийн тоогоор 10 мянга гараад явчихсан байгаа юм билээ. Тэгэхээр тэнд өөрөө хүн амын төвлөрөл үүсч байгаа шилжилт, хөдөлгөөн тийшээ явж байгаа томоохон үйлдвэрээ дагаж үүссэн ийм хот байж байгаа, би бол тэнд асуудал цаашаагаа ирээдүй тийшээгээ чиглэгдэж байгаа болов уу гэж бодож байгаа юм. Тийм учраас Засгийн газар дэмжсэн юм гэдгийг хэлэх байна.

Хатгал тосгоны тухай асуудал ороод ирэх үед тухайн үед нөхцөл байдлыг нь судлаад, тэгээд Засгийн газрын хуралдаанаар хэлэлцэж, шийдвэрлэнэ гэдгийг хэлэх байна.

**Н.Батбаяр**: Өнөөдрийн энэ асуудал нэлээн анхаарал татсан асуудал мөн. Өнөөдөр ганц Дархан сумыг хоёр хуваагаад, Дархан сум, Бор-Өндөр сум болгоно гэдэг асуудал жижиг чулуугаар, том чулуу доргионо гэдэг юм үүсгэнэ. Сая Баделхан гишүүн хэлж байна шүү дээ. Баян-Өлгийд 10 мянган хүнтэй олон сум байгаа. Тэр дотроо багууд нь 2-3 мянган хүнтэй. Үүнийг ингээд явах юм бол Баян-Өлгий сумдуудаа, багуудаа дахиад задалж сум болгоё гэдэг асуудал яригдана. Түүнийг Засгийн газар дэмжих үү гэж асууж байна. Үүнтэй адилхан юм орон даяар өрнөнө. Энэ маань зөв юм руу очих уу гэвэл би хувьдаа зөв гэж хэлж чадахгүй ээ. Монголчууд цөөхөн. Цөөхөн тусмаа улам жижгэрч хуваагдаад байвал энэ Монголын төрд түмэн олон сайн юм авчрахгүй ээ. Тэр утгаараа бид нар энэ төрийнхөө бодлогыг арай өөр өнцгөөс харах ёстой. Зүгээр нэг орон нутгийн сонгууль дээр юм болсон гэдэг үүднээс хандаж болохгүй ээ. Хэрвээ өөрчлөх гэж байгаа бол Засгийн газар томоор нь харах ёстой. Сая Хүрэлбаатар сайд хэлж байна. Энэ асуудлыг шийдэх гэхээр Үндсэн хуулийн асуудал болчихоод байдаг юм. Үндсэн хуулийн асуудал гэхээр Үндсэн хуулийн асуудлыг шийдэж чаддаггүй юмаа гэж хэлж байна.

Гэтэл саяхан Төрийн байгуулалтын байнгын хорооны дарга Сүхбаатар тэргүүтэй нэр бүхий гишүүд Үндсэн хуульд өөрчлөлт оруулъя. Үндсэн хуульд оруулахдаа энэ асуудлыг шийдвэрлэдэг арга замыг тодорхойлъё гэсэн санал гаргахад, Засгийн газар өөрөө үүнийг эсэргүүцэж санал өгсөн байгаа. Тэгэхгүй ээ, өнөөдөр энэ асуудлыг орон нутгийн Хот тосгоны тухай хуулиар шийдвэрлэж болно гэж хэлсэн байгаа. Яахаараа нэг хэлэхдээ нэг өөр юм хэлээд, нөгөө хэлэхдээ өөр юм хэлдэг юм бэ? Шийдвэл хэдүүлээ хамтдаа сууж байгаад нэгмөсөн шийдсэн нь дээр. Энэ асуудал Үндсэн хуулийн хүрээнд ярилцах ёстой, түүнийгээ ярьсан нь дээр. Яагаад тэгж хэлж байгаа юм бэ? Өнөөдөр 92 оны Үндсэн хууль баталснаас хойш бид нар Монгол Улсыг аймаг, сум, баг, нийслэл, дүүрэг, хороо гэж хуваасан мөртлөө баг гэдгээ жинхэнэ утгаар нь байгуулж чадаагүй, тухайн үеийнхээ бригадуудыг баг болгоод хувиргачихсан байхгүй юу даа. Тэгэхээр энэ чинь өөрөө асуудал болоод байгаа юм. Дээр нь хуучин аймгийн төвүүд, одоо энэ Бор-Өндөр чинь хотын статустай байсан. Тэр нь байхгүй болчихсон. Үүнээсээ болж байгаа юм. Гэхдээ энэ асуудлыг нэгмөсөн шийдэхгүй бол болохгүй. Нэгмөсөн шийдье гэвэл Үндсэн хуулийн асуудалд хүрч шийдэгдэнэ гэж Засгийн газар үзэж байгаа бол яагаад тэгвэл саяны Үндсэн хуульд өөрчлөлт оруулах саналыг Засгийн газар дэмжээгүй юм бэ? Яагаад та нар өөрсдөө энэ Хот, тосгоны хуулийн хүрээнд шийднэ гэж үзэж байгаа юм бэ? энэ талаараа хариулт өгөөч гэж хүсч байгаа юм.

Энэ талаар Төрийн байгуулалтын байнгын хороо бас энэ дээр ямар байр суурьтай байгааг сонсмоор байна. Ерөнхийдөө гэвэл, бид нар төрийг аймаг, сум, баг гээд явж байгаа энэ тогтолцоо Үндсэн хуулиар батлагдсан зүйл байгаа. Үүнийгээ дагаж мөрдөх хуультай. Тэр ч үндсэн дээр хүн ам төвлөрсөн Бор-Өндөр шиг газрууд Монголд нэг биш, нэлээн олон байгаа. Тийм учраас энэ асуудлаа нэгмөсөн яаж шийдэх вэ гэдэг концепцио гаргачихаад, дараа нь асуудалдаа орох ёстой болохоос биш, ингээд шүд сугалах маягаар явах юм бол энэ олон нийтийн дунд нэлээн эвгүй уур амьсгалыг бүрдүүлээд, Монголчуудыг жижгэрүүлэх гэсэн бодлого хавтгайдаа явчих вий гэдэг үүднээс эмзэглэж байна. Энд та юу гэж хариулах вэ гэсэн ийм асуулт байна. Баярлалаа.

**Ч.Хүрэлбаатар**: Батбаяр гишүүний асуултад хариулъя. Ер нь Батбаяр гишүүний хэлж байгаа зүйлүүдийг би зарчмын хувьд дэмжиж байгаа юм. Яагаад вэ гэхээр, Үндсэн хуулийг бид нар өөрчлөх ёстой гэж үздэг. Яагаад вэ гэхээр, 20 жилийн өмнө нэг хууль батлаад гаргачихсан. Одоо түүндээ гар хүрч болдоггүй, өөрчилж болдоггүй гэсэн ийм байдлаар хандаж байгаа нь зарчмын хувьд буруу. Манайд 5 жилийн өмнөх Монгол бол өөр. 5 жилийн дараа байх Монгол одоогийнхоос ч их өөр. Тэгэхээр тухайн үед нь үүсч болох тэр асуудлуудыг, нөхцөл байдлуудыг мэдэрч, энэ Үндсэн хуулиндаа өөрчлөлт хийж, шинэчилж явах нь би зөв зүйтэй болов уу гэж бодож явдаг.

Тийм учраас хэн нэгэн хүн үүнийг өөрчилж болохгүй гэчихээр өөрчилдөггүй байдаг ийм зүйл байх шаардлагагүй болов уу гэж бодож байгаа. Тийм учраас Үндсэн хуулиндаа холбогдох өөрчлөлтийг оруулж, нутаг дэвсгэр, засаг захиргаатай холбоотой шинэчлэлтүүдийг хийх талд би дэмжиж байгаа. Тийм учраас таны саналуудыг ерөнхийд нь дэмжиж байна.

Үндсэн хуульд өөрчлөлт оруулах асуудлыг Засгийн газар санаачлаад хийгээд яваад байх нь би бол зохисгүй ээ. Улсын Их Хурал энэ асуудлыг өөрөө хийж явах нь зүйтэй. Тэгэхгүй бол хаа нэгэн газар нэг Засгийн газар нь гарч ирээд Үндсэн хуулиа ч өөрчилнө, бусад бүх юмаа өөрчилнө гэдэг, Сонгуулийн хуулиа ч өөрчилнө гэдгийг санаачлаад, хийгээд яваад байх нь зохисгүй болов уу гэж үзэж байгаа. Тийм учраас зарчмын хувьд Батбаяр гишүүний хэлж байгаа Үндсэн хуулиас эхлээд нутаг дэвсгэр, засаг захиргаатай холбоотой асуудлуудыг яг энэ нөхцөл байдалд нь тааруулаад хийгээд явах нь зөв гэдгийг би дэмжиж байгаа юм.

Бор-Өндөрийн хувьд яах аргагүй энэ нөхцөл байдал үүсээд, холбогдох хууль дүрмийнх нь дагуу ороод ирсэн учраас энэ асуудлыг оруулж ирж байгаа. Урьд нь бас иймэрхүү сум байгуулж байсан жишиг байдаг л юм билээ.

**Д.Дэмбэрэл**: Төрийн байгуулалтын байнгын хорооны бодлого ямар байна вэ? Наадах чинь Үндсэн хуулийн асуудал, тэр хүрээнд шийдэгдмээр асуудал.

**Ж.Сүхбаатар**: Саяны Дэмбэрэл даргын хэлсэн дээр шууд хэлье гэж бодож байна. Энэ асуудал дээр Байнгын хороо нэгдүгээрт, Үндсэн хуулийн заалт баримталсан. Үндсэн хуулийн 57.3-т тухайн нутгийн Хурал, иргэдийн саналыг үндэслэн Улсын Их Хурал шийдвэрлэнэ гэж байгаа. 58.2 дээр аймаг, нийслэл, сум, дүүргийн хилийн цэсийг Засгийн газрын өргөн мэдүүлснээр Улсын Их Хурал батална гэж байгаа юм. Тэгэхээр хууль зүйн хувьд аваад үзэх юм бол Засгийн газрын өргөн мэдүүлж байгаа энэ асуудлууд бол баримт бичгийн бүрдэл талаасаа, Үндсэн хуулийн талаасаа энэ бүрэн эрхийнхээ хүрээнд асуудлыг өргөн мэдүүлж, оруулж ирж байна гэж ойлгож байгаа.

Харин 329 сумыг, 330 болгож энэ парламент нэмэгдүүлэх тухай асуудал дээр бодлогын хувьд энэ ямар байх вэ? гэдэг дээр хоёр асуудал гарч ирж байгаа юм. Яг өнөөдрийн хувьд бидний ерөнхий баримталж байгаа бодлогоор бол одоо энэ сумыг нэмэгдүүлээд байхыг бид дэмжихгүй байгаа шүү дээ. Харин түүний оронд энэ төрийн үйлчилгээг зөвхөн аймаг, сум, багаар дамжуулж хийдгийг болиулж, Хот тосгоны өөрийнх нь бие даан хөгжих тэр боломжийг нь бий болгоод өгөх юм бол хот тосгон, өөрийн төсөвтэй, өөрийн чиг үүрэгтэй, өөрийн хүн амтай, өөрийн эдэлбэр газартай, өөрийн сонгуульт байгууллагатай болоод ирэх юм бол сум, аймгаас үл шалтгаалаад өөрийгөө аваад явдаг байх ёстой. Гэтэл энэ нь орхигдоод сая Батбаяр гишүүний хэлдгээр бид Үндсэн хуульд шинэчлэл хийхийн тулд бас иймэрхүү асуудлууд хөндөөд, энэ 20 жил явахгүй байгаа ажил л даа. Үүнийг хийчих юм бол уг нь энэ сум байгуулах шаардлагагүй байгаа юм.

Хоёрдугаарт, сая миний шаардлагагүй байгаа гэдэг дээр асуудал гараад ирэхээр хот тосгоныхоо асуудлыг бид өөд нь татаж чадахгүй болохоор нөгөө төрийн үйлчилгээ чинь аймаг, сумаар суурилаад, багаар суурилаад явчихаар, энэ Бор-Өндөрийн 10 мянган хүний амьдрал нэг багийн үйлчилгээний түвшинд оччихоод байгаа юм. Тэгэхээр хотын асуудал нь шийдэгдсэн байсан бол ингээд явчих байсан. Тэгэхээр одоогийн тухайд Байнгын хороон дээр асуудал оруулахдаа Засгийн газар байгаа хүндрэлийг хэлсэн. Хуульд заасан баримт бичгүүд бүрдээд ингээд ороод ирсэн юман дээр ер нь бол энэ Бор-Өндөрийн асуудлыг Улсын Их Хурлаараа хэлэлцүүлье. Бас энэ дээр Улсын Их Хурлын гишүүд нь ч ажиллаад, Бор-Өндөрийн иргэд ч гэсэн энэ асуудлаар удаа дараа асуудал тавьж байсан юм билээ. Тэгээд энэ асуудлыг та бүхэнд хэлэлцүүлж байгаа. Ер нь энд нэг асуудал хөндөгдөж байгаа. Уг нь болдог бол Дархан сум нь татан буугдаад, Бор-Өндөр нь өөрөө сумын төв болоод явах байсан, тэгээд энэ асуудлуудыг төрөөс дээрээс нь шийдэж болдоггүй. Тэгээд дор үүссэн энэ хүндрэл бэрхшээлд нь тааруулсхийгээд, ингээд явах байдал үүсчихээд байгаа.

Түрүүний Батбаяр гишүүний хэлээд байгаа үнэн л дээ. Засгийн газарт бас нэг Үндсэн хуульдаа гаргалгаа хийгээд, өөрсдөө нэгдсэн бодлогоор зангидаад явъя гэдэг заалт ороод ирэхээр бүгдийг нь эсэргүүцчихэж байгаа юм. Тэгээд ер нь бол Засгийн газарт нэг шүүмжлэлтэй хандах ямар асуудал байна вэ гэвэл, сүүлийн үеийн хэд хэдэн Засгийн газрууд ерөөсөө Захиргааны ажлын талаар ажил хөөцөлдөхөө больчихсон. Ерөнхий сайдууд ч нь ч тэр, сайдууд нь ч тэр. Шалтгаан нь юундаа байна вэ гэхээр, энэ захиргааны шинэчлэлийн асуудлаар барьж авахаа больчихсон, зарим хүн шүүмжлээд байна шүү дээ. Одоо бол эдийн засгийн хувьсгал эхэллээ, эдийн засгийн асуудлаа л хөөцөлдөнө. Уул уурхайн асуудлаа л хөөцөлдөнө гээд. Гэтэл засаг захиргааны аппараттайгаа ноцолддоггүй Засгийн газар бол уул уурхай ч хөөцөлдөөд, элдвийн юм хөөцөлдөөд явахгүй.

Тийм учраас би энэ Байнгын хорооны хувьд захиргааны шинэтгэлийн асуудлыг хөндөөд, Хүрэлбаатар сайдад бичиг явуулаад, энэ чиглэлээр хөтөлбөр боловсруулаад ажиллаарай гээд явахаар Төрийн албаны зөвлөлтэй яриад, төрийн албаны шинэчлэлийн хөтөлбөр болгоод хувиргачихаж байгаа юм. Төрийн албаны шинэчлэл чинь их өөр асуудал. Энэ Засгийн газар маань яагаад явахгүй байна вэ гэхээр захиргааны шинэтгэлийн хөтөлбөрөө боловсруулаад, Засгийн газар тэр хөтөлбөрийнхөө дагуу засаг захиргааны хуваариа яах юм бэ? энэ олон яамд, зохион байгуулалтын үндсээ яах юм бэ гээд үүрэг өгөхөөр Төрийн албаны шинэчлэл гээд Төрийн албаны зөвлөлийн ажлыг хөтөлбөр болгож хувиргаад, тэгээд Улсын Их Хурлын Байнгын хороо, манай Байнгын хорооноос өгсөн шийдвэрийг биелүүлэхгүй, Захиргааны шинэчлэлийн хийгдэх гэж байгаа тэр ажил орхигдчихож байгаа юм. Одоо найдаж байгаа юм бол ирэх сонгуульд намууд засаг захиргааны асуудлаа яаж шийдэх вэ гэдгээр өрсөлдөөд, тэгээд шинэ Засгийн газар нь ажлаа аваад явах ийм л байдал байгаа. Энэ бол бид нарын бодлогоо тодорхой чадахгүй, бодлогынхоо төлөө ажиллахгүй байгаагаас хамаарч байгаа юм.

**Н.Батбаяр**: Тэгэхээр энэ бол хуулийнхаа дагуу орж ирж байгаа нь ойлгомжтой. Энэ асуудал ингээд шийдэгдэхэд, үүний дараа цувраад аймаг болгон дээр шахуу ийм асуудал орж ирнэ. Тэгээд ирэхээр энэ чинь өөрөө зөв болох уу гэж. Тэгээд ямар асуудлыг өрнүүлж байна вэ гэхээр, энэ асуудал байгаа юм байна, үүнийг төр шийдэх ёстой юм байна гэсэн томъёоллыг өгч байгаа юм. Тэгэхдээ яаж шийдэх вэ гэдэг асуудлаа зөв гаргахгүй бол гаргалгаа нь буруу болно. Одоогийнхоор шийдэх юм бол ингээд маш олон сумдуудтай болно гэсэн үг. Нөгөө нэг том асуудлаа яриад, бодлогоороо шийднэ гэвэл харин асуудлаа шийднэ, тэгэхдээ сумдын тоог нэмэгдүүлэхгүй, харин ч магадгүй цөөрүүлэх хувилбараар шийдэж болно. Энэ бодлогыг Төрийн байгуулалтын байнгын хороо энэ асуудлыг Их Хуралд оруулж ирэхдээ яаж ярилцсан юм бэ? гэдэг асуудлыг Төрийн байгуулалтын байнгын хорооноос асуумаар байна.

Хамтарсан Засгийн газрын гэрээнд ч гэсэн энэ асуудал байж байгаа. Энэ асуудлыг шийднэ гэсэн. Энэ асуудал дээр Засгийн газар яаж хандах гэж байна вэ гэсэн энэ асуултад хариулт өгөөч ээ.

**Ж.Сүхбаатар**: Түрүүн хэлж байна л даа, бодлого маань эрэмбийнхээ хувьд яг одоо тэргүүлээд, Батбаяр гишүүн мэднэ шүү дээ. Одоо ингээд харах юм бол 10 мянган Бор-Өндөрчүүдийн эрх ашгийг харах юм бол яг өнөөдрийн бид нарын ажлаа хийж чадахгүй, бодлогоо зөв гаргаж чадаад, хэрэгжүүлж чадахгүй байгаагаас болоод тэр 10 мянган хүн одоогийн бүтэц, зохион байгуулалтаар бол хохирсон хэвээрээ байх гээд байгаа юм. Тэгэхээр тэр 10 мянган хүний асуудлыг өнөөдөр тулгамдсан нэгдүгээр асуудлаа гэж үзвэл ингээд шийдэх нь зөв болж байгаа юм. Үгүй ээ- бодлогоо эхлээд улсынхаа хэмжээнд цэгцлээд, тэр 10 мянган хүний асуудал ингэсхийгээд явж байг, түүнийхээ дараа нь шийднэ гэвэл нөгөө асуудал нь хоёрдугаар асуудал болоод явчихаж байгаа юм.

Тэгэхээр энэ удаа би Байнгын хороон дээр асуудалд хандахдаа, Байнгын хорооны даргын хувьд ямар бодол барьсан бэ гэхээр, Монголын төр асуудлаа өөдтэй шийдэж чадахгүй, ажлаа хариуцаж чадахгүй байгаа нөхцөлд 10 мянган хүний эрх ашиг гэдэг бол том юмаа. Тэгэхээр энэ 10 мянган хүнийг сум болгоод явах юм бол хэдийгээр сумын төв нэмэгдэж байгаа боловч Монголын 10 мянган хүний . . . /хугацаа дуусав/.

**Д.Дэмбэрэл**: Хүрэлбаатар сайд нэмэх үү? та нар Үндсэн хуулийн асуудал дээр олигтойхон шиг бодоод хандчихгүй дээ. Энэ Засаг захиргааны шинэчлэлийн энэ бүх зүйл чинь эдийн засгийн хөгжил урагшаа явж байна. Манай засаг захиргааны энэ байдал нь үүнийгээ чөдөрлөх байдал руу орчихсон явж байна шүү дээ. Тэгээд маргаантай асуудал их байхад. Ер нь энэ талд сайн анхаарал тавиад, дахиад Үндсэн хуулийнхаа энэ өөрчлөлтийн асуудлыг сайн тал талаас нь ярьж байгаад, ер нь Үндсэн хуульд анхаарчихмаар асуудал үнэхээр байгаа шүү дээ.

**Ч.Хүрэлбаатар**: Батбаяр гишүүний асуултад хариулъя. Тэгэхдээ би Сүхбаатар даргын хэлсэн зарим зүйл дээр тайлбар хэлмээр байна. Нутаг дэвсгэр, засаг захиргааны шинэчлэлийн талаар Засгийн газар бол өмнөх Засгийн газруудаас олон ажлууд хийгдсэн юм билээ. Хийгдээд, тэр нь бодитой ажил ерөөсөө болдоггүй байгаа. Ер нь энэ асуудлыг цогц байдлаар нь бүрэн шийдье гэх юм бол яах аргагүй Үндсэн хуульдаа гар хүрэхээр өөр аргагүй. Яг одоо байгаа энэ хуулийнхаа хүрээнд Засаг захиргаа, нутаг дэвсгэрийн энэ асуудлыг шийдвэрлэхэд нэлээн төвөгтэй байдал үүснэ. Бүрэн хэмжээгээр хүсч, хүлээж байгаа хэмжээгээр энэ асуудлыг шийдвэрлэж чадахгүй, дутуу л юмнууд хийх юм.

Тийм учраас нэг мөсөн Үндсэн хуульд өөрчлөлт оруулаад энэ асуудлыг шийдвэрлэх нь зөв гэж үзэж байгаа юм.

Хоёрдугаарт нь, түрүүн Баделхан гишүүн хэлсэн, 3000 хүн амтай багууд байдаг. Тэнд ганцхан багийн даргатай, төрийн үйлчилгээ нэгэнт хүрэхгүй байгаа бол энэ төрийн үйлчилгээг яг газар дээр нь, нутаг дээр нь тэр хүмүүсүүд хүргэхийн тулд холбогдох шаардлагатай арга хэмжээнүүд байвал үүнийг авч хийх ёстой. Зайлшгүй сумдууд томрох ёстой, нэг том суман дээрээс цаашаа жижиглэж, төрийн үйлчилгээг хүргэнэ гэдэг ийм юм бол хаана ч баталчихсан зүйл байхгүй шүү дээ. Тэр өндөр хөгжилтэй орнууд ч тэр, З-4 мянган хүн амтай нэгжүүд байж л байдаг. Тэнд нь холбогдох төрийн үйлчилгээг хүргэж өгөөд байдаг тэр боломжууд нь байгаа.

**Д.Дэмбэрэл**: Дорнод аймгийн зарим иргэд Улсын Их Хурлын гишүүн Одбаярын урилгаар, мөн Хэнтий аймгийн сумдын багийн иргэдийн нийтийн Хурлын дарга нар Улсын Их Хурлын чуулганы үйл ажиллагаатай танилцаж байна. Ингээд Хэнтий аймгийн багийн ажилтнууд болон иргэдэд ажлын амжилт, сайн сайхныг хүсэн ерөөе. /Алга ташив/

Бид нар яг Хэнтий аймгийн багийг Бор-Өндөр сум болгох тухай асуудал ярьж байгаатай та нар тааралдаж байна. Үндсэн хуулийн хүрээний асуудалтай энэ асуудал ямар их зөрчилтэй болж байгааг харж байгаа байх гэж бодож байна.

**Р.Буд**: Баярлалаа. Би энэ Хэнтий аймгийн Бор-Өндөр багийг сумын статустай болгох асуудлыг ерөнхийд нь дэмжиж байгаа юм. Энэ бол уул уурхайн салбар 90-ээд онд үндсэндээ ихэнх уурхайнууд хаалгаа хаасантай холбоотойгоор бий болсон том сууримал соёл иргэншил бий болсон, ийм төвлөрлөөс бий болсон сум юм. Тийм учраас үүнийг авч үзэх нь зүйтэй гэж бодож байна. Шийдэх хэрэгтэй.

Үүнтэй холбогдуулаад, цаашдаа бид нар хэд хэдэн асуудлыг шийдэх ёстой байх. Жишээлбэл, Говьсүмбэр аймаг гээд 4000 гаруй хүнтэй том аймгийн статустай байгууллага яваад байдаг. Гэтэл Зүүнхараа, Мандал сангийн аж ахуй гээд 30 мянга гаруй хүнтэй, тэгсэн мөртлөө сумын статустай ийм байгууллага байж байгаа. Одбаяр гишүүний нэлээн ярьдаг асуудал. Дорнод аймгийн Халх гол, Сүмбэр сум байна. Хуучин Сүмбэрийн сангийн аж ахуй гэж том сангийн аж ахуй байсан. 90-ээд онд үйл ажиллагаа нь доголдсон учраас Халх гол сумыг татан буулгаад, байхгүй болгочихсон. Өнөөдөр тэнд маш их үйл ажиллагаа явж байна. Халх голын сангийн аж ахуй эргэж сэргэж байна, газар тариалангийн том үйлдвэрлэл бий болох нь. Цаашдаа өвдөг, Баянголын чиглэлээр гадаад харилцаа, Дорнод бүсийн зүүн З аймгийн гадаад харилцаа, хамтын ажиллагаа нэлээн өргөжиж, газрын тос бусад уул уурхайн ашигт малтмалын ордуудын олдворууд цаашаа гарах ийм нөхцөл бүрдэж байгаа.

Тийм учраас Халх голыг сум болгох, эргэж бий болгох асуудлыг бас авч үзэх тухай асуудлыг Одбаяр гишүүн надад бас ярьж байсан. Үүнийг бас анхаармаар байгаа юм.

Бид нар нэг зүйлийг бас орхигдуулаад байна. Уг нь цогцоор нь авч үзэх хэрэгтэй байсан байх. Энэ бүсчилсэн хөгжлийнхөө юмыг ерөөсөө сүүлийн үед ярихаа байлаа. Бүсийн төвүүд, бүсийн тулгуур төвүүд гээд хотууд баталчихсан. Гэтэл үүнээсээ арай өөр юм яриад байдаг болчихлоо. Энэ бүсийн төвүүд, тулгуур төвүүд рүү хийж байгаа хөрөнгө оруулалт чинь олигтой нэмэгдэхгүй байна. Тийм таталцааг бий болгох талаас Монголын төрөөс ч сул анхаарч байна. үүнийг ер нь цаашдаа манай Засгийн газар юу гэж үзэж байна вэ гэсэн хоёр дахь асуулт байна.

Гурав дахь зүйл бол сая намайг орон нутагт ажиллаж байхад сумдын хилийн цэсийг дахин тогтоож байгаа юм билээ. Газрын хууль шинэчлэгдэж байгаатай холбогдуулаад, Кадастрын зураг шинэчилж байгаатай холбогдуулаад координатыг нь шинэчлээд тогтоож байна. Энэ ихээхэн уршиг удах юм билээ. Хуучин байж байсан, нэг сумын дунд тахилгатай байсан манай Баяндэлгэр, Түвшинширээ хоёрын дунд аль язгуур нутгийнх нь ард иргэдээр хилийн цэсээр тогтчихсон, Баяндэлгэрийнхний шүтлэгтэй хайрхан. Сая координатыг тогтоогоод өгөхөд Түвшинширээт ороод ирсэн. Тэгэхээр үүнийг энд нь Засгийн газрын түвшинд, төв орон нутгийн удирдлагуудын саналыг авч байгаад энд шийдээд, хариунаас нь эргүүлж орон нутаг руу ярих боломж байгаагүй юу? энэ хилийн цэсийн тухай асуудал. Энэ бол маш их маргаан үүсгэн. Тэр хэмжээгээрээ ард түмний дунд үл ойлголцлыг бий болгох иймэрхүү байдал бий болж болзошгүй юм билээ. Тэгэхээр үүнийг юу гэж үзэж байна вэ?

Би сая Сүхбаатар даргын саналтай туйлын санал нэг байна. Энэ хот тосгоныхоо эрх зүйн байдлын тухай асуудлыг авч хэлэлцэх болоогүй юм уу? ганцхан Улаанбаатар хоттой улсын нийслэл гээд бусад Дархан, Эрдэнэт өмнө бий болгосон Багануур гэх мэтийн томоохон хүн амын төвлөрөл бий болсон дэд бүтэц хөгжсөн ийм төв суурин газруудынхаа статусыг шийдэх болоогүй юм уу? үүнийг Засгийн газар хэзээ оруулж ирэх вэ? уг нь Хамтарсан засаглал барьж байх энэ үедээ ийм томоохон шийдэх ёстой асуудлуудаа шийдээд явж болохгүй юу? эргээд Үндсэн хууль руу л гэх байх л даа. Үндсэн хуулийн өөрчлөлтийг ч гэсэн энэ үед нь хийж болохгүй юм уу? ажлын хэсэг ахалсан нэлээн том бүрэлдэхүүнтэй ажлын хэсэг ажиллаж байгаа байх. Энэ ер нь яагаад зогсчихоод байна вэ гэсэн ийм хэдэн асуулт байна.

**Ч.Хүрэлбаатар**: Буд гишүүн энэ Бор-Өндөр сумыг бий болгох дээр дэмжиж байгаа юм байна гэж ойлголоо. Засгийн газрын хувьд бүсчилсэн хөтөлбөртэй холбоотой арга хэмжээнүүд бүрэн хэвэндээ, үүнтэй холбоотой арга хэмжээнүүд нь хэвийн явагдаж байгаа гэдгийг хэлье. Энэ дээр ямар нэгэн өөрчлөлт орсон зүйл байхгүй. Харин сүүлийн үеийн эдийн засгийнхаа идэвхжилттэй холбоотойгоор, эдийн засгийн нэлээн идэвхжилттэй байгаа, тухайлбал Дорнод, Өмнөговь аймаг зэрэгт шинэ бүтэц бий болгох талаар асуудлууд гарч болно. Эсхүл тэндээ байгаа аль нэг суманд тэлж, нэмэгдүүлэх чиглэлээр асуудлууд явагдах ёстой.

Ер нь бол нутаг дэвсгэр, засаг захиргааны тухайн орон нутаг дээрээ бий болж байгаа шинэ үйлдвэрлэлийн газрууд, эдийн засгийн татах цэгүүд, түүнийгээ дагаж өөрчлөгдөж байх нь ойлгомжтой. Тийм учраас энэ тал дээр зарим яриа гарсан учраас урьд өмнө нь гарчихсан байсан төрийн бодлогуудыг дутуу харагдаж байгаа юм шиг зүйл анзаарагдсан байгаа байх гэдгийг хэлье.

JPS системтэй холбоотойгоор сумдын хилийн цэсийг шинээр нарийвчилж байгаа асуудлыг энэ бол хийгдэх ёстой ажил. Дараа нь янз бүрийн маргааныг эцэслэж тавихын тулд газар нутгийн хилийн цэсийг орчин үеийн технологи болох JPS-ээр нарийвчлан тогтоох нь зүйтэй. Харин тэр тогтоож байх үед зарим сумдын хооронд нутаг дэвсгэрийн давхцал гарах болон ийм асуудлууд гарах байхаа. Тэр үед нь өмнөх түүхийнхээ тодорхой асуудлуудыг эргэж харж үзээд шийдээд явчихаж болох байх гэсэн ийм бодолтой байна.

**Ж.Сүхбаатар**: Буд гишүүний асуултад хариулахын өмнө яг одоо бол 2011 оны 11 сарын 11-ний 11 цаг, 11 минут болох гэж байна. Тэгээд нэгэн зуунд тохиолддог ийм гайхалтай цаг мөч ирсэн. Бүгдэд нь хамгийн сайн сайхныг хүсч байна. Бүгд мундаг сайхан байгаарай.

Яг энэ мөчид бид нар магадгүй Монголын чухал асуудлыг Бор-Өндөрийн жишээн дээр ярьж байх шиг байна. Үнэхээр үнэн. Би Үндсэн хуулийн нэмэлт, өөрчлөлтийн ажлын хэсэгт орж ажиллалаа. Энд 40-өөд хүнтэй, ажиллахад хэцүү. Нэг асуудал оруулъя гэхээр, би үүнийг оруулахгүй бол үүнийг чинь дэмжихгүй. Үүнийг оруулбал, үүнийг чинь дэмжинэ гэдэг юм уу? энэ олон юмны дунд ярьж, ярьж бид 10-аад өөрчлөлт байж байгаад, багассаар байгаад 6 өөрчлөлт болоод, тэгээд хүн нэг бүр дээр гарын үсэг зуруулаад, дэмжлэгийг нь тооцоод ирэхээр зарим асуудлууд маань явахгүй болоод ингээд явсаар байгаад одоо 2-3 асуудлуудыг багцалчихаад, ингээд өргөн барих өдөр судраа хараад сууж байна.

Цаг хугацааны хувьд болоод бусад талаасаа цаг хугацаанд хязгаарлагдаж байгаа тал ч байна. Гэхдээ болохоос нь болохгүйг хүртэл явна гэдгээр л асуудалд хандаж байгаа.

Мэдээж Засгийн газар дэмжихгүй, Ерөнхийлөгч дэмжихгүй гэсэн ийм байр сууриудаа хатуу тодорхой илэрхийлчихсэн ийм байгаа үед хэдийгээр Улсын Их Хурлын бүрэн эрх ч гэлээ гэсэн ер нь бид нар чинь наанаа нэг шинэчлэл яриад, цаанаа бол аливаа шинэчлэлээс айж ухарч шийдэхгүй юм байна шүү дээ. Тэгээд би Хүрэлбаатар сайдад нөхөрсгөөр зөвлөөд байгаа нь, урьд нь бичиг явуулсан. Ер нь Захиргааны шинэтгэлийн хөтөлбөр гэдэг юмыг би энэ гадна дотны улсуудад бүгдэд нь уулзахдаа хэлж байгаа юм. Азийн сан ч ороод явж байгаа, би энэ дээр зүгээр суугаагүй байгаа.

Монгол Улсын захиргааны шинэтгэлийн хөтөлбөр гээд гарчихвал өмнөд Солонгос, Япон, Америк гээд, Америкт гороор толгойлуулсан маш том комисс ажилласан. Тэгээд захиргааны шинэчлэлийн ажил бол нэг Засгийн газрын хугацаанд ч бас үр дүн нь гардаггүй. Тэгэхээр нэг хэсэг нөхдүүд нь өнөөдөр хийж, нөгөө хэсэг нь түүнийг барьж авч, нөгөөдүүл нь гүйцэлдүүлдэг ч гэдэг юм уу? тэгэхээр ийм ажил учраас үүнийг сонирхохгүй байгаад байх шиг тал байгаа юм. Тэгэхээр энэ захиргааны администативный реформ гэдэг хөтөлбөрийг Монголд гаргахгүйгээр яг энэ олон асуудлуудад хариу өгч чадахгүй, дандаа оочин, цоочин ийм юм ярих асуудал болчихоод байгаа юм. Тэгээд үүнийг л шийдэх ёстой байгаа юм. Тэр Үндсэн хуулийн нэмэлт, өөрчлөлт оруулахгүйгээр Буд гишүүний хэлээд байгаа асуудлуудыг шийдэх бололцоо уг нь байсан. Энэ дээр манай энэ 20 жилийн хугацаанд ажилласан Засгийн газрууд дандаа гал унтраах Засгийн газрууд байсан. Бодлогын чиглэл дээр ажиллаж байгаа юм шиг боловч дандаа эдийн засгийн том том төсөл хөтөлбөр, ядуу зүдүү, ажилгүй байгаа учраас хоол ундныхаа асуудлыг анхааръя гээд яриад яваад байдаг.

Гэтэл яг нөгөө засаг захиргааны аппарат гэдэг чинь өөрөө машин. Тэгээд энэ машинаа янзлах тухай асуудал дээр байхгүй, даацыг нь нэмэгдүүлэх тухай асуудлыг ярьдаг мөртлөө машинаа янзалдаггүй. Одоо үндсэндээ ЗИЛ-130 машинтайгаа л давхиад байна. Ачаа даац нь их чухал байдаг. Өнөөдөр Монголын нийгэмд юу дутагдаж байна вэ гэхээр, бенз, ачааны хүчтэй машин, камаз гэдэг ч юм уу? тийм л юман дээр ажиллах ёстой байгаа юм. Энэ чиглэлээр нь хамгийн гол ажил дутуу хийгдээд байгаа. Энэ жишээ нь Бор-Өндөр. Дараа нь Хатгал гээд явна, тэгээд цаашаа Бугант гэдэг юм уу? маш олон юмнууд байгаа. Хот тосгоны асуудал дээр ч гэсэн бид нар судалгаа хийж үзмээр байгаа юм. Заавал ингэж Үндсэн хуульд оруулахгүйгээр хөгжүүлж болох юу байна вэ? би Засгийн газрын мөрийн хөтөлбөрт 6 хотын оруулсан шүү дээ, улсын зэрэглэлтэй хотын статустай болгочихъё, ядаж цаасан дээрээ. Тэгээд мөрийн хөтөлбөр дээр оруулсан. Өнөөдөр тэр асуудал орж ирээгүй. Түүнийг ядаж цаасан дээр хийчих ёстой. Энэ 6 хот бол улсын зэрэглэлтэй хот юмаа гээд заагаад өгчихвөл энэ чинь дараагийн алхамдаа ормоор байгаа юм. Тэгээд үүнийг хийхгүй биш хийгээд, мөрийн хөтөлбөрт саналаа гаргасан, гишүүд та нар дэмжсэн. Одоо 4 дэх жилийнхээ нүүрэн дээр Засгийн газрын мөрийн хөтөлбөрийн энэ заалт таг. Үүнийг хэлээд байгаа юм.

Тэгэхдээ өнөөдөр сайхан өдөр байгаа учраас өнөөдөр энэ асуудал хөндөгдөж байна. Энэ цаг мөчөөс эхлээд захиргааны шинэчлэл, захиргааны шинэтгэл гэдэг ядаж энэ үг, нэр томъёо манай улс төрчдийн толгой тархинд сайн суух байхаа гэж бодож байна.

**Я.Батсуурь**: Үнэхээр хүн амын тоогоор нь багуудыг сум болгоно гэвэл хаа сайгүй л асуудал байгаа л даа. Ийм маягаар сум нэмээд явбал сумдын тоо бол асар олон болно. Энэ олон асуудалтай сумдаас ганцхан Бор-Өндөрийг сугалж авч, дангаар шийдэх нь учир дутагдалтай юмаа.

Дорноговь аймгийн хувьд Зүүнбаян гэдэг 5000 хүнтэй баг байдаг. Энэ багийнхан бас сум болох асуудлыг байнга тавьдаг. Гэтэл Сэдванчиг гишүүн Хатгалыг сум болгох асуудал тавих юм бол би ч гэсэн ийм боломжтой. Зүүнбаянг сум болгох асуудлаар, хүн болгонд л, гишүүн болгонд л ийм асуудал байгаа.

Нөгөөтэйгүүр, хоёр дахь нь Дорноговийн Даланжаргалан сум, Хэнтийн Дархан сумын хооронд хилийн цэсийн маш ноцтой маргаан байдаг юм. Одоо энэ дээр тэмдэглэсэн байна. Хараат, Холбоо, Идэрмайхан, Дэвтээрийн овоон шанд гэсэн ийм 4 цэг дээр тэр цэг нь буруу тэмдэглэгдсэн. 1977 оны Ардын Их Хурлын Тэргүүлэгчдийн 75 дугаар зарлигаар бол газрынх нь нэр зөв байдаг. Нутгийн иргэд газрынхаа нэрээр энэ цэс нь мөн гэж тооцоод явдаг. Гэтэл тэр зарлигийг хэрэгжүүлэх техник ажил дээр нь хилийн цэсийг тогтоохдоо өөр газар авчирч цэгийг нь тавьчихсан. Үүнээс болоод Дорноговь аймгийн Даланжаргалан сумын үлэмж хэмжээний газар Хэнтий аймгийн Дархан суманд шилжсэн байдаг. Ингээд нутгийн иргэд нь үүнээс болоод маш ноцтой хэрүүл маргаан, хүнд байдалд орцгоосон, хэрэг төвөг гарах дээрээ тулчихаад байж байгаа. Энэ талаар би өнгөрсөн зун Газрын харилцаа, геодези зураг зүйн газраас мэргэжлийн улсуудыг авчраад, хоёр аймгийн газрын албаны улсуудыг цуглуулж байгаад нутгийн иргэдтэй газар дээр нь явж үзсэн. Байдал бол яг ийм байгаа нь тогтоогдсон. Үүнийг засч, залруулаагүй, энэ хавсралтад яг тэр алдаатай өндөрлөгөөр нь, тэр маягаар нь энэ асуудлыг оруулж ирсэн байна. Үүнийг Улсын Их Хурал дахиж буруу шийдвэр гаргаж болохгүй ээ. Энэ дээр байгаа 4 цэг чинь яах аргагүй цэг нь буруу, газрынх нь нэр нь зөв. Ардын Их Хурлын 77 оны 77 дугаар зарлигаас зөрүүлээд цэгийг нь хатгачихсан байгаа. Яг тэр кординациар энэ асуудал явж байна. Тэгэхээр алдаатай кординацитай ийм хавсралтыг Улсын Их Хурал баталж болохгүй ээ. Энэ үүднээс уг асуудлыг хэлэлцэхийг хойшлуулах нь зүйтэй гэж үзэж байна.

Хэрэв манай нам, Сайханбилэг дарга аа, Ардчилсан нам энэ асуудлаар завсарлага авах нь зүйтэй гэсэн саналыг тавьж байна.

**Д.Дэмбэрэл**: Хүрэлбаатар сайд

**Ч.Хүрэлбаатар**: Я.Батсуурь гишүүний асуултад хариулъя. Дорноговь аймгийн Даланжаргал сумын хилийн цэстэй давхцаж байгаа зүйлүүд байгаа гэж байна. Үүнийг тодруулъя. Зам тээвэр, барилга, хот байгуулалтын яамнаас бас энэ чиглэлээр бид нар Засгийн газрын хуралдаанд оруулахын тулд саналыг нь авсан. Яг энэ Их Хуралд өргөсөн байдлаар тэд нар гаргаж өгсөн юм. Хэрэв тэнд нь алдаа, зөрүүтэй зүйл байгаа бол бид нар одоо нягтлуулъя гэдгийг хэлмээр байна.

Гэхдээ би бас Сүхбаатар гишүүний хэлсэн нэг зүйл дээр тодруулга хийе. Улсын зэрэглэлтэй 6 хотыг Улсын Их Хуралд оруулж ирээ гэдэг асуудал байсан. Энэ бол Засгийн газрын хуралдаанаар яригдаад, яахаараа 6 хотыг нь улсын зэрэглэлтэй, бусад нь улсынх биш, аймгийн зэрэглэлтэй юм уу? сумын зэрэглэлтэй хот гэж явах юм уу гэдэг зүйл гаргаад, бүх аймгийн төвүүдийг улсын зэрэглэлтэй хот гэдэг хэлбэрээр нь оруулж ирье гэдэг зүйл яригдаж, санал тогтсон байгаа. Ингээд удахгүй Улсын Их Хуралд өргөнө гэдгийг хэлье.

**Ж.Сүхбаатар**: Саяны тэр асуудлыг тухайд Хүрэлбаатар сайд аа, ийм л юм байгаа. Засгийн газрын мөрийн хөтөлбөрийн заалт дотор, зарим сайд нар нь суучихаад, Улсын Их Хурлын баталчихсан мөрийн хөтөлбөр дээр энэ бол яахаараа тэгдэг юм бэ? яахаараа ингэдэггүй юм гэж. Ерөөсөө л түүнийг дуугүй л ёсчлон биелүүлэх тухай асуудал яригдана шүү дээ. Засгийн газрын мөрийн хөтөлбөрт засвар хиймээр байгаа бол тухайн сайдууд юм уу? кабинет өөрөө санаачлах л хэрэгтэй. Нэгэнт тэнд засвар хийх боломжгүй юм бол үг дуугүй тэр асуудлыг нь оруулж ирээд, эндээ яриад, шийддэг, шийддэггүй нь хамаагүй ингээд явах ажлын зарчим байгаа юм. Тэгэхгүй болохоор Засгийн газрын мөрийн хөтөлбөрт орчихсон асуудлыг энэ яахаараа ингэдэг юм бэ? ингэдэггүй юм гэж хэдэн сайд сууж байгаад, Улсын Их Хурлын тогтоолыг бүхэл бүтэн Засгийн газрын мөрийн хөтөлбөрийн биелэлтийн заалтыг зогсоогоод сууж байдаг бол болохгүй шүү дээ.

Бодлогын өөр шийдэл байгаа бол саналаа гарга л гэсэн зарчим үйлчлэх ёстой. Үүнийг анхаараарай.

Батсуурь гишүүний хэлээд байгаа асуудал ерөөсөө тэр л дээ. Оочин, цоочин энд тэндээс гэхэд, одоо манай Дарханд ч гэсэн тийм л байгаа. Шарын голд жишээ нь газар нутаг байхгүй учраас айл гэр хуваагдсан байгаа, Монголын төр ажлаа хийхгүй. Авгай нь Шарын гол сумынх, нөхөр нь хажуу талын Сэлэнгэ аймгийн Баянгол сумынх. Яаж байна вэ гэхээр, хоёр талд хоёулантай нь зохицож, бүтэн айл гэрүүд ингэж дотроо хуваагдсан байгаа, хоёр суманд харъяалагддаг. Тэгээд энэ юу шийд гэж хүлээгдээд байна вэ гэхээр Монгол Улс засаг захиргааны шинэчлэлээ, энэ төрийн захиргааны байгууллагуудаа яах юм бэ? аймаг, сум, дүүрэг, баг, хорооны түвшинд яаж зохион байгуулах юм бэ? энэ засаг, захиргааны хуваарь дээр ямар бодлого баримтлах юм бэ? энэ бодлого гараагүй байхад өнөөдөр Байнгын хорооны дарга ийм бодлого байгаа ч гэдэг юм уу? эсхүл энд нэг хэдэн гишүүн нийлээд ийм бодлого гарах ёстой гэдэг юм уу? ингээд ярихаар энэ учир дутагдалтай. Ерөөсөө бодлогын баримт бичиг иж бүрэн орж ирээд, Засгийн газар боловсруулж орж ирээд Улсын Их Хурал яриад баталлаа, тийм нэгж ажиллаж байна. Тэр нэгж дээр гарсан бодлогын хүрээнд бид нар үүнийг нэгмөсөн авч үзэх ёстой. Даланжаргалан ч байна уу? хаана ч байна уу. Тэгэхээр энэ асуудал захиргааны шинэтгэлийн асуудал, захиргааны реформ гээд байгаа тэр асуудал Монголын үгийн санд хүртэл орхигдчихоод, алга болчихоод байна шүү дээ, үндсэндээ. Тэгэхээр энэ асуудал дээр хөтөлбөр гаргаад, бодлогын баримт бичгээ Засгийн газар боловсруулаад явах юм бол хариу өгнө. Одоо тэгэхгүй бол нэг сумын асуудлыг, нөгөө сумын асуудалтай барьцаалуулаад байна гэдэг бол хэрэг дээрээ Бор-Өндөрийн асуудлыг шийдэхгүй байя гэдэг нь өөрөө шийдэл болж чадах уу? үгүй юу?

Миний бодлоор бол өнөөдөр 329 сум нэмэгдэхгүй байх нь чухал гээд, ингээд 10 мянган хүний ажил амьдралтай холбоотой асуудлыг дахиад олон жилээр хойш татах уу гэдэг л тэнд л санаа зовсон юм. Тэгээд зарим нэгэн үрэлгэн зардал гарна, барина гээд хүн хэлэх л байх. Гэхдээ иргэдийнхээ өмнө хүлээсэн үүргээ биелүүлж чаддаггүй төр, нэмэлт зардлыг татвар төлөгчдөөс гаргуулаад хийхээс. Татвар төлөгчид нь дургүйцэж байгаа бол Улсын Их Хурал тэр ажил хийдэг хүмүүсээ сонгож ажиллуулах хэрэгтэй л дээ. Ажлаа хийж чадахгүй байгаа бол одоо тэгээд нэг хэсэг хүмүүсийг хохироогоод байж болохгүй л дээ. Энэ бол олон газар байгаа, энд судалгаа хийх хэрэгтэй байгаа. Олон ажлууд хүлээгдэж байгаа. Хэрэг эрхлэх газрын чиглэлээр ч тэр, Удирдлагын академи гээд маш олон хүмүүстэй уулзахдаа энэ чиг үүргийн шинжилгээ гэдэг юмыг Монгол даяар хийж үзмээр байгаа юм. Төрийн байгууллагуудын чиг үүргийн шинжилгээ, ямар ямар ажлыг хийх ёстой юм бэ? ямар ажлыг нь хийх ёсгүй юм бэ гэж. Энэ ажлыг яриад байгаа, энэ чиглэлээр ажил явж байгаа болов уу гэж найдаж байгаа. Үүнийг эргэж авч үзнэ гэсэн ийм л бодолтой байгаа.

Тэгэхгүйгээр одоо ингээд ярих юм бол дараагийн хүн өөр аймгийнхаа бас нэг сумын асуудлыг гаргаж ярина л даа. Энэ асуудал тасрахгүй. Шийдэхгүй орхих нь өөрөө бас шийдэл гэж би ойлгохгүй байна. Шийдэхгүй орхиж байгаа бол зүгээр шийдэх ёстой асуудлуудыг цуглуулаад, хураагаад, овоолоод ийм хог хаягдал шиг юм овоорно гэсэн үг. Шийдчихээд дараа нь Дархан сум, Бор-Өндөр сум хоёрын хоорондын асуудлыг Орон нутгийн санал асуулгын тухай хуулийн төсөл гээд би бас бэлтгээд явж байгаа гэх мэтийн санал асуулгыг ашигладаг юм уу? янз янзын механизмыг ашиглаж байгаад, буцаагаад томсгох, нэгтгэх, сумуудыг бүсчилэх . . . /хугацаа дуусав/.

**Г.Баярсайхан**: Баярлалаа. Хүрэлбаатар сайдаас дараах асуулт байна. Засгийн газрын баримталж байгаа бодлого нь тодорхой байгаа. Цөөн хүн амтай сумдыг алсдаа нэгтгээд явах нь зөв зүйтэй бодлого. Энд оруулж ирсэн асуудал дээр 2000 хүрэхгүй хүн амтай сум зах зээлийн багтаамж байхгүй, цаашид хөгжих боломжгүй гэсэн ийм зүйл оруулж ирсэн байна. Засгийн газар ийм критер, шалгуур тогтоосон байгаа юм уу? хэрвээ бодитой ийм критер, шалгуур тогтоосон бол хэдэн сум байгаа юм бэ? цаашид хөгжих боломжгүй ийм сум.

Яг өнөөдрийн байдлаар Бор-Өндөр сумыг сумын статустай болгох асуудал яах аргагүй зах зээлийн эрэлт хэрэгцээ, шаардлагаар ийм болж байгаа. Уул уурхайн хөгжил сэргээд, Бор-Өндөр цаашаа хөгжих, бололцоо боломж нь нээгдэж байгаа. Гэтэл Дархан сумын асуудал дахиад яригдах болж таарч байна. Дархан сум бол 2000 хүн амаас цаашид багасах төлөвтэй байна гэж байна. Тэгэхээр Дархан сумын асуудлыг эргүүлээд Бор-Өндөрт нь нийлүүлэх асуудал хүртэл цаашид бий болж ирэх зүйл харагдаж байна. Тэгэхээр энэ асуудал дээр ямар байр суурьтай байна вэ?

Цаашид Засгийн газар үндсэн ийм засаг захиргаатай холбоотой ажлаа хийж байвал сайн байна. Засгийн газрын Хэрэг эрхлэх газар бол та мэдэж байгаа, таны нэр дандаа л Оюутолгой, Таван толгой дээр явж байдаг. Үндсэн ажлаа оруулж ирвэл сайн байна.

**Ч.Хүрэлбаатар**: Дархан сум байгуулагдвал 2000 орчим хүн амтай жижиг сум байгуулагдах нь ээ гэдэг ийм асуудал ярьж байна. Ер нь бас бид нар Бор-Өндөр сум байгуулахдаа цаашдаа ямар эрсдэл гарч болох вэ? ямар сөрөг зүйл гарч болох вэ гэдгийг нь судалж үзсэн. Үндсэндээ 2000 хүн амтай жижиг сум байна. Тэгэхээр энэ сум цаашдаа хөгжиж, дэвжихэд эрсдэл байна гэдгийг тэр үзэл баримтлал дээрээ бид нар суулгаж өгсөн. Яагаад гэвэл аливаа асуудлыг шийдэхдээ бид нар эерэг талыг нь ч тэр, сөрөг талыг нь ч гэсэн ярьж явах ёстойн үүднээс энэ асуудлыг ярьсан юм гэдгийг хэлье. Тэгэхдээ энэ дээр Бор-Өндөр сум нь өөрөө цаашдаа байнгын хүн ам нэмэгдэж байгаа үед энэ шинэ сум байгуулахад энэ дээр асуудал үүсэхгүй болов уу гэж бодож байгаа юм.

Харин сумын иргэд санал хурааж хийхдээ Дархан сумыг хэвээр үлдээж, Бор-Өндөр сумыг шинээр байгуулах тухай асуудал тавигдсан учраас яг энэ асуудлаар нь Засгийн газар Улсын Их Хуралд өргөн мэдүүлж байгаа юм гэдгийг та бүгдэд хэлье.

Ер нь Засаг захиргаа, нутаг дэвсгэрийн шинэчлэлийн асуудлыг бид нар Үндсэн хуультай нь давхар хийх ёстой. Тийм учраас би Сүхбаатар гишүүний хэлж байгаа тэр саналыг ойлгож, дэмжиж байна. Цаашдаа төрийн шинэчлэлийн асуудал бол нутаг дэвсгэр, засаг захиргааны талаар тодорхой төрийн бодлогууд гаргаж явах ёстой гэдгийг ойлгож байгаа гэдгийг хэлье.

**Н.Ганбямба**: Баярлалаа. Бор-Өндөрийн онцлог нь их өөр юм. Бид нарын муу хэлдэг хуучин системийн үед аж үйлдвэрийн парк, аж үйлдвэрийн хотхон байгуулахад үндэс суурийг нь тавьсан. Энэ бол үндсэндээ мэргэжсэн, үе дамжсан ийм уурхайчдын хот. Үүнийг түшиглэсэн эмнэлэг, нийгэм, соёлын том байгууламжтай болчихсон ийм хот байдаг юм. Тийм учраас энэ хот маань олон жилийн турш сум болгох статусын асуудлаа хөөцөлдсөөр байгаад одоо л Их Хурлаар яригдаж байгаа нь энэ.

Эрхэм гишүүд та нөхөд минь зөвөөр ойлгоорой гэж хичээж байна. Саяны асуултууд дунд бид нар ойлголтын зөрүүтэй зүйлүүд нэлээн байлаа. Тухайлбал, яг нарийндаа төрийн бодлогыг томсгоно гэдэг энэ бодлогоо эргэж харахгүй бол болохгүй болчихсон юм билээ. Бид нар үг хэлэх болгондоо төрийн бодлогууд бол нутаг, дэвсгэр, засаг захиргааны нэгжийг томсгоно гэж 20 жил ярьж ирлээ. Яг ний нуугүй хэлэхэд судлаачид энэ төрийн бодлогыг шүүмжилж байгаа юм. Өргөн уудам нутгаа харгалзаж үзсэнгүй ээ та нар. Өргөн уудам нутаг чинь эзгүйдэх ийм бодлогыг та нар анхан шатныхаа нэгжүүдийг томсгоно гэсэн бодлогоо эргэж хараач ээ гээд. Тухайлбал, НҮБ-ын суурин төлөөлөгчийн газрын дэргэдэх судлаачдын баг бол ийм дүгнэлт гаргасан байна билээ. Ерөнхийдөө та нөхөд төрийн бодлогоороо энэ анхан шатаа томсгоно гэдгээ эргэж хар. Үүнийг цаашдаа өргөн уудам нутгаа хөгжүүлэхийн тулд энэ чигээр нь байлгах ёстой гэж. 329 сумтай шүү дээ. Одоо өнөөдөр Бор-Өндөр маань сум болбол 330 сумтай болох юм.

Бор-Өндөрийн нийгэм, соёлын байгууламж гэж асар том ийм байгууламжтай. Одоо үүнийг сум маань хүлээж авах болно. Үүнтэй холбогдуулаад нийтлэг үйлчилгээний том улсын үйлдвэрийн газрын статустай баг ажиллах шаардлагатай болно. Одоо хүн ам нь 10 мянга гарчихаад байгаа юм. Албан ёсны тоогоор 10 мянга гарчихаад байдаг. Яг өдөртөө амьдардаг улс нь 13-15 мянган хүн амьдарч байна, орж гарсантайгаа нийлээд. Тэгээд дээд бүтэц хөгжсөн, төмөр замтай, энэ орон сууц, олон асуудлаас болоод хүн ам нь нэмэгдээд байдаг ийм онцлогтой сум шүү гэдгийг эрхэм гишүүддээ ойлгуулж хэлэхийг хичээж байна. Тунгаан бодож, энэ асуудлыг маань дэмжиж өгнө үү.

**Д.Дэмбэрэл**: Санал тийм ээ?

**Н.Ганбямба**: Тийм

**Д.Дэмбэрэл**: Хариулаад байх юм байхгүй. Балдан-Очир гишүүн асуултаа тавьяа.

**Д.Балдан-Очир**: Баярлалаа: Шинээр сум байгуулагдахад дараа нь хамгийн их маргаантай асуудал бол нутаг дэвсгэрийн л маргаан гардаг. Тэгэхээр зэрэг энэ цэсийг тогтооход ямархуу байдлаар, ямархуу янзын зарчим үндэслэж энэ хилийн цэсийг тогтоосон юм бэ? өөрөөр хэлбэл, нэг шинэ сум байгуулдаг. Угаасаа энэ бол манай багийн нутаг, угаасаа манай аав, ээжийн хэдэн үе дамжсан өвөлжөө, өтөг бууц байдаг байсан. Ингээд энэ орсонгүй гээд өнөөдөр хамгийн их маргаан гардаг юм бол үнэхээр монгол хүний угаасаа өссөн, төрсөн нутгаа их ярьдаг, хилийн цэсийн маргаан бол Монгол Улсын хэмжээнд байнга л гарч байдаг. Тэгэхээр хаширлаж л асууж байна. Хилийн цэс ямархуу иргэдийн оролцоотой, ямархуу янзын бүтэц зохион байгуулалттай комисс тогтоосон бэ? үүнийг ерөнхий байгуулахыг бол дэмжиж байна. Өөрөөр хэлбэл, газар нутаг, өргөн уудам монгол орны хувьд гэхэд төрийн гар хөл аль болох олон байх ёстой юм. Тэгэхээр зэрэг хилийн цэсийн асуудлыг тогтоохдоо юу юу баримталж тогтоосон бэ гэдгийг л асуух гэсэн юм.

**Ч.Хүрэлбаатар**: Бор-Өндөр баг бол Дархан сумын 5 дугаар баг. Тэгэхээр багийнхаа нутаг дэвсгэр ямар байна вэ? яг түүгээрээ л хилийн цэсийг нь тогтоогоод явчихсан ийм байгаа. Тэнд өөр янз бүрийн зарчим нэмэгдээгүй, одоо байгаа 5 дугаар багийнхаа хилийн цэсээр энэ Дархан сумын нутаг дэвсгэрийг тогтоосон гэдгийг л хариулъя.

**Д.Дэмбэрэл**: Баярлалаа. Багийнхаа цэсээр гэж ард иргэд нь тохирч байгаа юм байлгүй. Гишүүд асуулт асууж, хариултаа авлаа. Үг хэлэх гишүүн байна уу?

**Д.Ганхуяг**: Баярлалаа. Энэ жижиг юм шиг мөртлөө том асуудал байгаа юм. Шийдвэрлэх ёстой асуудлууд байгаа л даа. Сүүлийн 10 жилд хүн амын шилжилт хөдөлгөөн, төвлөрөл, хөгжил, газрын баялаг гээд олон янзын л юм гарч ирж байгаа. Тэгээд өнөөдрийн нөхцөлд нь тохируулж шийдэх биш, ирээдүйг харж шийдвэрлэх шаардлагатай ийм асуудлууд байгаа юм. Энэ хамтарсан Засгийн газрын гэрээнд Үндсэн хуульд өөрчлөлт оруулах, Засаг захиргааны нэгжийн шинэтгэл хийх, холбогдох эрх зүйн орчинг өөрчлөх гээд ийм зүйл орсон. Тэгээд энэ нь хийгдээгүй л дээ. Энэ уг нь Засгийн газраас ийм хуулийн төслийг боловсруулаад, судалгаа хийгээд ингээд оруулаад ирэх ёстой байсан. Засгийн газраас санаачлах хуулийн төсөл байсан. Тэгээд Засгийн газрын Хэрэг эрхлэх газрын хариуцдаг ажил. Тэгээд байдаггүй. 2004 онд бас л хамтарсан Засгийн газар байгуулагдаад ярьж байгаад орхисон ийм байдалтай байгаа юм. Энэ ажлаа хийхгүй юмаа. Оюутолгойг зээлийн барьцаанд аваачаад тавьчихсан. Таван толгой дээр энэ хөрш орнууд, гуравдагч хөршид ямар ч өргүй байхад, баялгийг нь бас 40-50 хувиар нь баахан ам алдаад гадаад бодлогын алдаа гаргачихсан, энэ Засгийн газрын хийж байгаа ажил нь ийм байгаа. Гол ийм чухал асуудлаа хийхгүй. Хийж байгаа юм нь дандаа Монгол Улсын эрх ашигт нийцдэггүй иймэрхүү байдалтай байгаад байна. Энэ асуудал бол маш чухал асуудал. Засгийн газар дээр бэлдсэн өөр хуулийн төсөл байдаг юм бол хэлэлцмээр байна. Яг ийм жижигхэн асуудлууд бүлгүүд дээр дахиж нягталж, ярих ёстой болов уу гэж ингэж ойлгож байна.

Өнөөдөр улсын төсвийн орлого жаахан нэмэгдэж байна. Тэгээд тэр орлогоос нь түрүүлүүлээд зарлагыг тэлсэн байдалтай байна, тэлж байна. Улсын төсвийг алдагдалтай батална гэдэг бол орж ирж байгаа орлогоосоо зарлагыг нь нэмэгдүүлнэ гэсэн үг. Хувиар багасч байгаа боловч мөнгөний дүнгээрээ 4-5 дахин нэмэгдэж байна. Тэгээд засаг захиргааны нэгжийн үрэлгэн тогтолцоотой холбоотой, энэ 329 сумын бараг 50 хувь нь Улаанбаатар хотоос хол байгаа, хүн ам нь бараг 2-3 дахин буурчихсан байгаа. Энэ асуудлыг хэрхэн шийдэх ёстой вэ?

Нөгөө талаас ер нь бол аж үйлдвэр дагаж, том стратегийн орд дагаж улс орон төвлөрөх, хот суурин газар үүсэх ийм чиглэл рүү явж байна. Хот, тосгоны эрх зүйн байдлын тухай хуулийг бас энэ засаг захиргааны нэгжийн шинэтгэл, эрх зүйн орчны шинэтгэлтэй хамт оруулаад ирэх ёстой байсан. Тэгээд байхгүй. Хоёр орд дээр л Улсын Их Хурлаас гаргасан шийдвэрийг зөрчөөд л тэгээд З жил боллоо. Нэгийг нь зээлийн барьцаанд тавьчихсан. Нэгийг нь зүүн, баруун цанхи гэж хуваагаад, тэгээд бас баахан ам өгөөд тавьчихсан. Ямар ч өргүй байхад, зээлийн өрөнд тавьчихсан. Бүр 70-хан доллараар үнэлээд тавьчихсан. Гэрээгээ аваад ирээч гэхээр авчирах юм байхгүй. Энэ Засгийн газрын ойролцоо ерөөсөө ажил явуулдаг, энэ Монгол Улсын эрх ашгийг боддоггүй нэг хэсэг хүмүүсийн бөөгнөрөл үүсчихсэн байна. Энэ Засгийн газрын тэргүүний огцруулахаар Улсын Их Хурлын гишүүд хуулийн төсөл өргөн барьчихсан байгаа. Байнгын хорооны дарга уг нь Улсын Их Хурлын хуралдааны дэгийн чуулганы тухайн хуулийн хүрээнд л ажиллах ёстой. Бүр Үндсэн хууль тайлбарлаад явчихсан ийм байдалтай байна.

Тэгээд хууль хэрэгжүүлж чадахгүй байна, энэ Засгийн газраараа. Түүнийг хэлж байгаа юм. Өөрснөө баталсан хуулиа мөрдөхгүй байна, түүнийг хэлж байгаа юм. Тэгээд одоо энэ байдлаасаа болоод Үндсэн хуулийн цэц дээр Улсын Их Хурлын удирдлага нь очно, Ерөнхий сайд нь очно, ийм байдалтай болох гэж байна. Гаргасан хуулиа, ядахдаа Үндсэн хуулиа мөрдье л дөө. Үндсэн хуульд өөрчлөлт оруулах тухай хуулийг бас Улсын Их Хурлын гишүүд санаачилсан. Засгийн газраас энэ хууль эрх зүйн орчин, хоёр толгойгоос өөр юман дээр хийж байгаа алхам мэдэгдэхгүй байна. Тийм учраас ийм жаахан юм оруулж ирж байгаа юм. Хамтраад хоёр дахин ажил хийнэ гэж ярьсан шүү дээ. Хоёр дахин хариуцлагатай ажиллана гэж ярьсан, тэр хаана байна вэ гэж ингэж хэлэх байна.

Тийм учраас ийм жижиг асуудал боловч том асуудал.

**Н.Ганбямба**: Сая нутаг дэвсгэр, засаг захиргааны нэгжийн хилийн цэстэй холбоотой асуудал гарч ирсэн. 1981 онд Хэрлэн хороо захиргаа гэж байгуулагдсан, сумын статустай. Тэгж байгаад сүүлд нь хот гэж гоё нэр болж байгаад, бүр нутаг дэвсгэр, засаг захиргааны нэгж биш болгоод хаячихсан. Үндсэн хуульд маань хот гэдэг нутаг дэвсгэр, засаг захиргааны нэгж байхгүй болчихсон. Хот тосгоны хуулиар зохицуулна гээд ганцхан заалттай болчихсон, одоогийн Үндсэн хуульд.

Тийм учраас Монголд амьдрал баян. Бор-Өндөр бол яах аргагүй энэ хүн нь ихсээд байдаг, 10 гаруй хүнтэй энэ багаа сум болгох асуудлыг олон жил явж, явж яг өнөөдөр ганц момент гарч Их Хуралд орж ирж байгаа нь энэ шүү дээ. Үе үеийн Засгийн газар очиж үзээд оруулахаас өөр аргагүй юм байна гээд явдаг юм. Тэгээд өнөөдөр харин анх удаа Их Хурлын чуулганд өргөн барьж орж ирж байгаа юм. Тэгээд онцлог бол их л дээ. Бид түрүүн нэлээн дэлгэрэнгүй ярьчихсан учраас энэ 10 гаруй хүнтэй багаа сум болгоод, Дархан сум бол хоёр удаа орон нутгийн сонгууль бойкотлоод байгаа сум. Дархан сум маань тусдаа бас нутаг дэвсгэр, засаг захиргааныхаа статусыг авч чадах юм бол тусдаа хуралтай, засаг, захиргаатай, Засаг даргатай болох ийм боломж нь давхар Дархан суманд маань бий болно. Тэгээд энэ Бор-Өндөр, Дархан сум хоёрын энэ том проблемыг шийдэх боломж одоо Их Хуралд хэлэлцэж байгаа энэ асуудал юм.

Тийм учраас та нөхөд маань сайн ухаантай хандаж, дэмжиж өгөөрэй гэж дахин хүсье. Баярлалаа.

**Х.Бадамсүрэн**: Баярлалаа. Тэгэхээр Бор-Өндөрийн жоншны ордыг түшиглүүлээд уул уурхайн баяжуулах комбинатыг барьж байгуулсан. Тэгээд энэ хотын шавыг тавихад, хилийн цэсийг тогтооход тэгээд энэ хот үйлдвэрийг барьж байгуулах ажлыг би тэр үед яаманд ажиллаж байхад хариуцаж байсан. Дараа нь 5 жил энэ хотыг үйлдвэрийг удирдаж ажилласан. Ингэхэд үнэхээр зайлшгүй өнөөдрийн та бидний хэлэлцэж байгаа, гаргах гэж байгаа шийдвэрийн асуудал бол 30-аад жил яригдсан юм. Энэ нь Үндсэн хуулийг баталж байхад бид бас олон талаас л ярьж байсан. Тэгээд энэ хотын асуудал. Ер нь энэ статусынх нь асуудал, Үндсэн хуульд бид бүгдээрээ мэдэж байгаа, бүрхэгдүү туссан. Үүнээс болж олон жил яригдаж байгаад өнөөдөр шийдэгдэх гэж байгаа нь зөв зүйтэй ийм асуудал гэдгийг нэгдүгээрт хэлье.

Хоёрдугаарт нь, цаашдаа энд Засгийн газраас, Хэнтий аймгаас онцгой анхаарч ажиллах асуудал бий. Энд нэгдүгээрт, Бор-Өндөрийн уулын баяжуулах үйлдвэр бол яг жоншныхоо хувьд Ази тивд, Дэлхийд томд тооцогдох, энэ үйлдвэрийн бүтээгдэхүүн бол Европ, Ази тэр ч байтугай Америкт хүрч борлуулагддаг болсон ийм юм. Тэгээд түрүүн бас гишүүд хэллээ. Үнэхээр өндөр хүчдэлтэй холбогдсон төмөр замтай. Тийм учраас цаашид энэ Бор-Өндөрийг түшиглүүлээд, аж үйлдвэрийн парк барих ийм бодит нөхцөл үүссэн юм. Энд бас Засгийн газарт санал болгоход Чойроос авто замаа татчихаж болох. Ингэх юм бол ямар ч байсан энэ орон нутгийн хөөрхөн хот, их цэмцгэр хот л доо, ийм болно гэдгийг хэлье.

Энэ цаашдаа мөн Засгийн газар Хэнтий аймгаас Бор-Өндөрийн, Дархан сумын аль алиных нь давуу талыг, аль алиных нь сул талыг бодолцож, цогц арга хэмжээ авах ийм шаардлага бий. Ер нь бол энд бид Оюутолгой, Таван толгойн асуудлыг ярьж байхад, Бор-Өндөрийн асуудал яригдаж байгаа нь ач холбогдолтой гэж бодож байна. Энд хөдөө орон нутагт үйлдвэр, уурхайг барьж байгуулахдаа дэд бүтцийн асуудлыг, нийгэм, соёлын асуудлыг хэрхэн яаж цогц байдлаар шийдэж болдгийг харуулсан ийм жишиг, загвар гэж хэлж болохоор үйлдвэр, хот байгаа юм. Энэ асуудлыг хэлэлцэж, хэдийгээр удсан ч гэсэн харин энэ удаагийн Улсын Их Хурал, Засгийн газар шийдэж байгаа нь зайлшгүй шаардлагатай, орон нутаг Хэнтий аймгийн хувьд ч, тэнд ажиллаж, амьдарч байгаа уурхайчдын хувьд ч өндөр ач холбогдолтой, олон жил хүлээсэн ийм асуудал юм.

Тэгээд цаашид хэлэлцээд ийм шийдвэр гаргах нь зүйтэй гэсэн саналтай байна. Баярлалаа.

**Д.Дэмбэрэл**: Орхон аймгийн оюутны холбооны төлөөлөгчид Дамба-Очир гишүүний урилгаар Улсын Их Хурлын чуулганы үйл ажиллагаатай танилцаж байна. Архангай аймгийн Чулуут сумын 10 жилийн дунд сургуулийн 8б ангийн хамт олон бас чуулганы үйл ажиллагаатай танилцаж байна.

**Н.Батбаяр**: Сая манай хоёр гишүүн дэмжиж үг хэллээ. Хэнтий аймгаас сонгогдсон гишүүн дэмжихгүй бол хэн эс дэмжих вэ? тийм биз дээ. Бор-Өндөрт ажиллаж амьдарсан манай Бадамсүрэн дэмжихгүй бол хэн дэмжихгүй байх вэ? тэр бол ойлгомжтой. Та хоёрыг ойлгож байна. Бор-Өндөрчүүдийг ойлгож байна. Үнэхээрийн тэдний амьдрал 10 мянга хүнтэй байна, нэг багийн статустай байна гэдэг бол хэлэхэд хэцүү асуудал.

Гэхдээ энэ асуудлыг ийм маягаар шийдэх юм бол Монгол төрийн ёс гажна. Өнөөдөр бид нар цөөхөн монголчууд эвтэй байя, хүчтэй байя гэж ярьдаг. Нэгдэж, нийлцгээе гэж ярьдаг. Гэтэл бид нар 329 сумтай байсныгаа 1-ээр нэмэгдүүлээд ЗЗ0-тай болох юм бол үүний дараагаас аймаг болгоноос шинэ сумууд тодорно. Ингээд 300 сум чинь магадгүй 500 сум болж магадгүй ээ. Тэгэхээр энэ зөв бодлого бишээ. Энэ асуудлыг шийдэхийн тулд орон нутгийн хот гэдэг статусыг гаргаж ирэх ёстой. Ганц Бор-Өндөрийн асуудлыг шийдэх биш, Монголд хуримтлагдсан энэ асуудлыг багцаар нь шийдэх ёстой, орон нутгийн хотын статусыг. Би түрүүн асуусан шүү дээ. Сая Хүрэлбаатар сайд ярихдаа, энэ орон нутгийн хотын статусыг ярих гэхээр Үндсэн хуулийг зөрчөөд болохгүй байгаа юм гэж тайлбарласан.

Гэтэл Их Хурлын гишүүд нь энэ асуудлыг санаачлаад, орон нутгийн хотын статусын асуудлыг Үндсэн хууль тодотгол хийх замаар тодруулж шийдье. 21 аймгийн төв бол хотын статустай болох ёстой гэж. 10 мянгаас дээш хүн амтай суурин газар бүгдээрээ хотын статустай болох ёстой гээд. Тэнд оршин сууж байгаа хүмүүсийн асуудлыг шийдье гэж хэлэхээр Засгийн газар нь үгүй гэж хэлээд байгаа юм. Тэгсэн мөртлөө ганц Бор-Өндөрийг салгаж оруулж ирж байгаа нь ямар бодлого юм бэ? Монгол Улсыг улам жижгэрүүлэх бодлого ярих гээд байгаа юм уу гэдэг асуудал өөрийн эрхгүй тулгарчихаж байгаа юм. Тэгэхээр тийм байж таарахгүй ээ. Тийм учраас өнөөдөр энэ асуудлаа хэдүүлээ буцаая. Гэхдээ энэ асуудлыг шийдэхгүй үлдээх биш, орон нутгийн хот, тосгоны хуулийнхаа хүрээнд шийдэх асуудлаа шийдээд, шийдэж чадахгүй асуудлаа Үндсэн хуулиндаа энэ заалтыг тодотгох замаар асуудлыг шийдье. Ингэх юм бол бид нар зөв болно гэж хэлэх байна. Ийм байдлаар асуудалд хандах юм бол төрийн бодлого зөв болно.

Засгийн газарт дахиж анхааруулж хэлэхэд нэг асуудал дээр хоёр өөр байр суурьтай байдгийг хянаж үзээч ээ. Тэгэхгүй бол уул уурхай гэхээр хардаг, гадагшаа гэхээр хардаг, дотогшоо гэхээр хардаггүй. Одоо ингээд төрийн захиргааны энэ том асуудал орж ирж байхад Ерөнхий сайд энд сууж байх ёстой. Холбогдох сайд нь сууж байх ёстой. Гэтэл ганц шаварт суусан шарын эзэн гэгчээр Хэрэг эрхлэх газрын дарга сууж байдаг, бусад нь алга. Засгийн газраас оруулж ирж байгаа энэ асуудал бол маш том асуудал. Төрийн бодлогын эмзэг цэгүүдийн нэг. Тэгэхэд Засгийн газрын гишүүд байдаггүй. Уул уурхайн асуудал ярихаар, үгүй бол хүн томилохоор, үгүй бол татвар нааш, цаашаа болгохоор бүгдээрээ суучихдаг энэ Засгийн газар ажилдаа хэрхэн яаж хандаж байгаагийн шалгуур үзүүлэлт болж байна шүү гэж хэлж байна. Тэгээд хэдүүлээ асуудлыг иж бүрэн шийдэхийн тулд үүнийгээ буцаагаад Үндсэн хуульд өөрчлөлт оруулах асуудал цаад талдаа. Наад талдаа орон нутгийнхаа хот тосгоны хуулийн асуудлыг шийдээд явцгаая гэж хэлэх гэсэн юм. Баярлалаа.

**Д.Дэмбэрэл**: Шүүхийн шийдвэр гүйцэтгэлийн ерөнхий газрын хорих 409 дүгээр ангийн нэр бүхий албан хаагчид Улсын Их Хурлын чуулганы үйл ажиллагаатай танилцаж байна. Төрийн албан хаагчдад ажлын амжилт хүсье./Алга ташив/.

**Х.Тэмүүжин**: Энэ асуудал Төрийн байгуулалтын байнгын хороон дээр орж ирж, нэлээн яригдсан. Өнөөдрийн хамтарсан Засгийн газраас өмнөх Засгийн газрууд бодитой алхам хийж чадаагүй ч гэсэн зорилтын үед нэг бодлогыг хатуу барьж байсан. Тэр нь юу вэ гэхээр, Монгол социализмын үеийн хөдөө аж ахуйн түүхий эдийг бэлтгэдэг задарсан бүтцээс одоо эдийн засгийн хувьд, ардчиллын хувьд, эрх зүйт ёсны хувьд өөр өөрийгөө чанартай аваад явчихдаг тийм хүн амын тодорхой хэмжээний төвлөрсөн бүтэц рүү орох ёстой. Энэ 320 сумын задрал чинь дор хаяж, хүн ам нь төвлөрчихсөн 30-40 суурин, нутаг дэвсгэрийнхээ бүрэн бүтэн байдал, хяналттай байдлыг хамгаалахын тулд тэжээгддэг 60 суурин ч гэдэг юм уу, ийм байдлаар эдийн засгийн үр ашигтай бөгөөд оновчтой зохион байгуулалт руу явах ёстой.

Гэтэл яг өнөөдөр энэ хамтарсан Засгийн газар яагаад 329 сумыг 330 болгох тийм саналыг дэмжив ээ. Яагаад орон нутагт болж байгаа улс төрийн үл ойлгогдох байдалд хөтлөгдөөд, нэгдсэн том бодлогоо барьж чадахгүй хөл алдаад уначихав гэдэг асуудал яригдсан. Засгийн газарт бодлого байна уу гэхэд, Засгийн газар бодлогоо ярихаас илүүтэйгээр хариуцсан сайд нь хувийнхаа бодлыг ярьсан. Бор-Өндөрчүүдийг бол ойлгож байна. 10 мянган хүнтэй мөртлөө эрүүл мэнд, аюулгүй байдлын үйлчилгээгээ авч чаддаггүй, мөнгөө авч чаддаггүй, улс төрийн эрх мэдлээ эдэлж чаддаггүй, ийм байдалд орчихсон. Үүнийг шийдэх ёстой. Гэхдээ Засгийн газар санаачлагатай ажиллаад, 330 сум болгож, Монгол Улсын нутаг дэвсгэрийг жижиглэхийнхээ оронд цаана нь байгаа Дархан сумыг яагаад Засаг захиргааных нь эрх мэдлийг нааш нь шилжүүлэх байдлаар зохион байгуулж болоогүй юм бэ? Яагаад нутаг дэвсгэр дээр нь хүн амынх нь дунд ард нийтийн санал асуулга явуулаад, олонхи нь засаг захиргааны нэгжийн эрх мэдлийг хаанаа авах хүсэл эрмэлзэлтэй байгаа юм бэ гэдгийг асуугаад тэдний дуу хоолойгоор шийдчихэж болоогүй юм бэ? шийдэх ар талын механизмууд байж байгаа юм. Хуулийн гарцууд байж байгаа юм. Гэтэл тэнд ямар нэгэн санаачлага байхгүй, тэнд ямар нэгэн идэвхтэй үйл ажиллагаа байхгүй, том бодлогынхоо ерөнхий чиглэлийг харахгүйгээр ингээд хөтлөгдөөд явчихаар, одоо цаашаагаа би тухайн үед Байнгын хороон дээр дахиад асууж байсан. Одоо Өмнөговьд уул уурхайн суурингууд үүсээд ирэхээр дахиад хүн ам нь ийм болоод ирлээ гээд сумууд жижиглэгдээд задрах уу? өөр олон газар ийм байдлаар сумын статус нэхэж байгаа ийм зүйлүүдийг яах вэ гэж. Тэгэхээр мухар олгой шиг 2000-оос доош хүн ам төвлөрчихөөд байгаа, тэгээд өөрсдийгөө авч явж чаддаггүй, эдийн засгийн хувьд дандаа тэжээлгээд сууж байдаг, засаг захиргааны нэгжийнхээ зардлаараа Монгол Улсад илүү үрэлгэн системийг бий болгож байдаг энэ зүйлээ яах юм бэ?

Би бол Бор-Өндөрчүүдэд хаяглаж хэлэхгүй байна. Дархан сум байна. Засгийн газар засаг захиргааных эрх мэдлийг яагаад нааш нь шилжүүлэх бодлого явуулахгүйгээр, тэнд нь нөгөө дэх нь хүлээн зөвшөөрөөд, наана нь ч гэсэн шинэ сум байгуулах гэсэн ийм оролдлого хийчихэв ээ. Ийм байдал дээр энэ бол 2 сая 700 мянган хүний хувь заяаны асуудал. Энэ өөрөө манай сонгогчдын бий болгож байгаа мөнгөөр цаана нь үр ашиггүй, дахиад хэдэн хүнийг тэжээх гэж байгаа бодлого. Би бол Улсын Их Хурлын гишүүнийхээ хувьд үүнийг дэмжиж чадахгүй нь ээ. Хэрвээ Монгол Улсын ирээдүйг харж байгаа бол Улсын Их Хурал үүнийг арай өөрөөр шийдэх ёстой.

Бор-Өндөрчүүдийн эрх ашгийг хохироохгүйгээр, гэхдээ Монгол Улсын эрх ашгийг хохироохгүйгээр шийдэх ёстой.

**Ж.Батсуурь**: Баярлалаа. Тэгэхээр Засаг захиргааны нэгж маань томорч, төв суурин газрууд, аймаг сумдууд өөр өөрийнхөө нутаг дэвсгэрт аж үйлдвэрийн парк байгуулъя, үйлдвэртэй болъё, өөрсдөө өөрсдийгөө аваад явах, тэтгээд явчих эдийн засагтай болъё гэж ер нь Европын холбооны улсуудын том жишээ байгаа шүү дээ. Европын холбоонд гишүүнээр элсэх гэж энэ улс орнууд, нэг улс болох гэж хэл заншил, гарал үүсэл, яс бүх юм нь өөр өөр мөртлөө нэг улс болоод, нэгдээд томроод явж байна. Гэтэл яг одоо нэг нутаг дэвсгэр дээр ойролцоо байгаа, би Дарханчуудыг л жаахан өрөвдөж байна. Яагаад гэхээр өөрийнхөө нутаг дэвсгэр дээр байгаа бэлэн томоохон байгуулагдчихсан үйлдвэрээ хөөж явуулаад, сум болгож тусад нь гаргачихаад, тэгээд 2000 хүрэхгүйн хүн амтай Дархан сум яаж тэжээгдэж, яаж цаашдаа эдийн засгийн бүс болж, үйлдвэржиж, яаж амьдрах вэ гэдэг асуудал зайлшгүй тулгарч байна. Энэ юуг харуулж байна вэ гэхээр ард иргэдэд зөв ойлголт өгч, энэ асуудлыг зөв зохион байгуулахгүй байгаа юм болов уу гэж бодож байна.

Тийм учраас Бор-Өндөрийг бол ойлгож болно. Баг гээд, захиргааны эрх, хэрэгжүүлэх асуудал, иргэдийн хурал байгуулах гэхээр хүн амынхаа тоогоор Бор-Өндөр дээр Хурлын төлөөлөгчдийн 70-80 хувь нь төвлөрчихөөд, суман дээр гэхээр 2-З мандат оногддог ч гэдэг юм уу? энэ жижигхэн бэрхшээлээс болоод цаана нь байгаа том ирээдүйг олж харж чадахгүй, олж харж, ойлгуулж чадахгүй байгаа явдал бол том бэрхшээлийг дагуулж байна. Цаашдаа ер нь сум гэж юуг хэлэх вэ гэхээр, ийм тодорхойлолт гарч ирэх гээд байна. Маш цөөн хүн амтай, болж өгвөл 2-3 мянган хүн амтай. З мянгаас дээш болчихоороо л бид нар томорсон аймаг болмоор байна, үгүй бол хот болмоор байна гээд байдаг. Тэгэхээр сум гэж юуг хэлдэг вэ гэхээр, 2-3 мянгаас бага хүн амтай, ямар нэгэн амьжиргааны эх үүсвэр, үйлдвэржилт огт байхгүй хэсэг бүлэг хүнийг хэлнэ гэсэн тодорхойлолт байгаа юм шиг ийм сэтгэлгээгээр хандахаа уг нь больчихвол зүгээр байгаа юм.

Тэгээд Хэнтий аймгийн Их Хуралд сууж байгаа журмын нөхдөө хүндэтгээд дэмжиж байгаа. Энэ нөхдүүд маань Ганбямба намайг наашаа хараад суучихлаа. Одоо аварга орж ирээд аягүй бол бариад авна л даа. Хоёулаа нэг барилдах уу гээд. Энэ нөхдүүд би зөв ойлгож, зөв л юм хийж байгаа байх гэж эднийхээ оюун ухааны, ажлын дадлага туршлага Их Хуралд зөндөө олон удаа суусан дадлага туршлагатай журмын нөхөд учраас эд нар зөв ойлгож байгаа байлгүй, би буруу бодож байгаа байлгүй гэж бодож байна. Буруу ойлгож байгаа байлгүй дээ, би бол мунхаг ухаандаа тэгж тунгааж байна. Тэгээд Дарханчуудыг 2000 хүрэхгүй хүн нутаг дэвсгэртээ байгаа тэр сайхан үйлдвэрийг цааш нь хөөж, жийгээд байгаад л би үнэхээр гайхаж байна. Баярлалаа.

**Ж.Энхбаяр**: Үндсэндээ Батсуурь гишүүн миний хэлэх санааг хэлчихлээ. Эдийн засгийн агуулгаараа өнөөдөр эдийн засгийн гол авч явах тулгуур, түлхүүр, зүтгэгч хүч болсон уурхайгаа дагаж засаг захиргааны нэгж нь бэхжиж тойрч, хөгжинө үү гэхээс биш, түүнийгээ салгаснаар энэ бол өөрсдийгөө л уналтын зам руу л түлхэж байна гэж үнэхээр голыг нь олоод хэлсэн.

Гэхдээ бас би сонин юм ярьсанд үнэхээр харамсаж байна. Энэ бол нэг намын бүлгийн эрх ашиг бишээ, нэг найз нөхдийн эрх ашиг биш. Энэ бол Монгол Улсын бодлого. Үнэхээр Монгол Улсад тулгамдаад байгаа хамгийн том шийдэх ёстой асуудал засаг захиргаа, нутаг дэвсгэрийн нэгж. Үнэхээр өөрийгөө аваад явах, тэтгэх чадавхи байхгүй, олон сум, манай 329 сум дотор олон байгаа. Бид энэ 4 жил юм хийж чадсангүй. Хамгийн анхны оролдлого нь буруу талдаа ингэж хийгдэж байна. Хамгийн бололцоотой нь Бор-Өндөр, Дархан сум. Хамгийн эдийн засгийн хөшүүрэгтэй аваад явах бололцоотой, чадавхитай. Яг энэ загварыг бид зөв хийж чадах юм бол дараа нь энэ загварт тулгуурлаад хийчих хэд хэдэн сумдууд нь байгаа юм, бэлэн жишээнүүд нь, боломжууд нь. Гэтэл бид өөрөө бодлогын хувьд ийм буруу жишиг, буруу өрсөлдөөн, буруу байдлыг өөгшүүлж яагаад ч болохгүй юм байгаа. Тийм учраас хувь хүний хувьд үүнтэй үнэхээр нийцэж чадахгүй нь.

Тэгэхээр энэ Засгийн газар ийм хариуцлагагүй гэдэг юм уу? хэт улс төрийн юманд автаад ийм шийдвэр гаргасныг ойлгохгүй байна. Харамсч байна. Тэгэхээр би дэмжихгүй байна гэж хэлэх байна.

**Д.Дамба-Очир**: Бор-Өндөрийг сум болгох асуудлыг дэмжиж байгаа юм. Гэхдээ би нэг л юм хэлэх гэсэн юм. Бор-Өндөр өнөөдөр 30 мянган хүн амтай баг. Тийм дампуу байгаа юм. 30 мянган хүнтэй хотыг баг болгосон, баг гэж нэрлээд сууж байгаа юм. Тэгээд хажуу талд нь Дархан сум гэхэд 10 мянган хүнтэй байх жишээтэй, ийм л байх шиг байна. Сүхбаатар, Хархорин гээд томоохон хотууд өнөөдөр сум гэж нэрлээд л сууж байгаа. Өнөөдөр Эрдэнэтийн Баян-Өндөр сум гээд 110 мянган хүнтэй сум байж байгаа, Монголд хамгийн том сум байж байгаа. 110 мянган хүнтэй сум байж байгаа. Говьсүмбэр гээд аймаг гэхэд 10 мянган хүнтэй. Энэ нь юуг харуулж байна вэ гэхээр, манайх Засаг захиргааны нэгжийн хуулийг дээрээс нь Хот тосгоны хуулиа, Үндсэн хуульд өөрчлөлт оруулах юмаа гэдгийг л харуулаад байгаа юм, энэ юмнуудаа шийдэхгүй бол болохгүй байна гэдгийг. Одоо жишээ нь, Өмнөговьд дуртай ч дургүй ч Ханбогд, Цогтцөций гээд сумд хот болж л хувирна. Нэг аймгийн нутаг дэвсгэр дээр 5 хот байж магадгүй, тийм боломжийг нь гаргаж өгөх хэрэгтэй гэж би хэлэх гээд байгаа юм. Булганы нутаг дэвсгэр дээр Эрдэнэт хот байгаа. Сэлэнгийн нутаг дэвсгэр дээр Дархан гээд хот байж л байгаа. Түүнийг Дархан аймаг гэж нэрлэчихээд, Орхон аймаг гэж нэрлэчихээд суугаад байгаа. Энэ бол онигоо шиг л юм болчихоод байгаа. Үндсэн хуульд тааруулахын тулд үүнийг хийгээд байгаа юм.

Би Бор-Өндөрийг сум болгож байгааг өнөөдрийн хуулийн хүрээнд аргаа бараад хийж байгаа асуудал гэж бодож байна. Үүнийг дэмжих нь зүйтэй юм гэж бодож байна. Гэхдээ ер нь энэ юуг харуулж байна вэ гэхээр, өнөөдрийн хууль эрх зүйн орчин маань тааруу байна. Үүнийг шинэчилж, өөрчлөх ёстой юм байна гэдгийг хэлэх гэсэн юм. Баярлалаа.

**Д.Дэмбэрэл**: Баярлалаа. Гишүүд үгээ хэллээ. Санал хураалтад оръё. Гишүүд зөв ярьж байна. Сумаа олшруулах талд явна гэдэг бол буруу чиглэл гэдгээ ойлгож байгаа. Гэхдээ Дархан гэдэг бол Хэнтий аймгийн уламжлалт их том сум. Дархан сумын иргэд, Бор-Өндөр сумын иргэдийн саналыг бид нар хүндэтгэхээс өөр замгүй болоод байна. Түүнээс гадна Хэнтий аймгийн иргэдийн Хурлын доод шатны Хурлын шийдвэрийг бас хүндэтгэхээс өөр аргагүй. Гуравдугаарт, одоогийн Үндсэн хуулийн хүрээнд явж байгаа болохоор асуудал алга. Харин хамгийн сүүлчийнх нь бол биднээс шалтгаалах юм л шийдэгдээгүй байна. Үндсэн хуулиндаа өөрчлөлт оруулаад, энэ асуудлыг бидний ажил хоцорсон учраас Дархан сумын иргэд, Бор-Өндөр сумын иргэд хэлнэ шүү дээ. Тэр цаад талын олон сум гарч ирэх гээд байгаа чинь та нар тэр юмаа зохицуулах нь яасан юм бэ л гэх гэж байна. Ингээд саналаа хураая, гишүүд ээ.

Гишүүд бодоод саналаа өгье. Ойлгогдож байна, бүрэн ойлгогдож байна. Үндсэн хуульдаа бид өөрчлөлт оруулахгүй юм бол энэ бэрхшээлээс салахгүй.

Байнгын хорооноос оруулж байгаа Бор-Өндөр сумыг байгуулъя гэсэн саналаар санал хураалт явуулж байна.

Санал хураалтад 39 гишүүн оролцож, 20 гишүүн дэмжиж, 51,3 хувийн саналаар асуудал шийдэгдэж байна.

Анхны хэлэлцүүлэгт бэлтгүүлэхээр Төрийн байгуулалтын байнгын хороонд Бор-Өндөрийн асуудлыг шилжүүллээ.

***Уг асуудлыг 11 цаг 55 минутад хэлэлцэж дуусав.***

***Гурав. Цахим гарын үсгийн тухай хуулийн төсөл болон холбогдох бусад хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай хуулийн төслүүд, Цахим гарын үсгийн тухай хуулийг хэрэгжүүлэх зарим арга хэмжээний тухай Улсын Их Хурлын тогтоолын төсөл /Хэлэлцэх эсэх/***

Хуулийн төсөл санаачлагчийн илтгэлийг Хүрэлбаатар сайд танилцуулна. Хүрэлбаатар сайдыг индэрт урьж байна.

**Ч.Хүрэлбаатар**: Улсын Их Хурлын дарга, Улсын Их Хурлын эрхэм гишүүд ээ

Засгийн газраас Цахим гарын үсгийн тухай хуулийн төслийг холбогдох бусад хуулийн төслүүдийн хамт санаачлан боловсруулж 2010 оны 12 дугаар сарын 19-ний өдөр Улсын Их Хуралд өргөн мэдүүлсэн билээ.

Улсын Их Хурлын 2011 оны 1 дүгээр сарын 13-ны өдрийн чуулганы нэгдсэн хуралдаанаар уг хуулийн төслүүдийг хэлэлцэх эсэх асуудлыг хэлэлцээд, дэмжсэн бөгөөд мөн оны 1 дүгээр сарын 28-ны өдөр анхны хэлэлцүүлэгт бэлтгэх ажлын хэсгийг Улсын Их Хурлын гишүүн Одбаяр, З.Энхболд, Тэрбишдагва, Оюунхорол, Ж.Энхбаяр нарын бүрэлдэхүүнтэйгээр байгуулсан.

Ажлын хэсэг энэ хугацаанд хуулийн төсөлд дараах чиглэлээр зарчмын болон найруулгын шинжтэй өөрчлөлт оруулахаар саналын томъёолол боловсруулсан. Үүнд:

 1.Хуулийн хамруулах хүрээ, зохицуулах харилцааг илүү өргөжүүлэн тусгах. Ингэхдээ хуулийн төсөлд тусгагдсан бизнесийн харилцаанд хэрэглэх хэрэглээг бий болгохоос гадна иргэний ухаалаг үнэмлэх шинээр олгохтой холбогдуулан иргэн бүрт тоон гарын үсэг олгох боломжийг бүрдүүлэх.

 2.Тоон гарын үсгийн гэрчилгээ болон түүний хэрэглээний талаарх заалтуудыг илүү нарийвчлан томъёолох, хуулийн төслийн нэр томъёоны тодорхойлолтод холбогдох ойлголтуудыг нэмж тусгах, Хуулийн төслийн бүтцэд зарим өөрчлөлт оруулах.

 З.Тусгай зөвшөөрөл эзэмшигч нь бүртгэх үйл ажиллагаагаа гэрээний үндсэн дээр бүртгэлийн бие даасан нэгжээр гүйцэтгүүлэх боломжийг бүрдүүлэх, түүний эрх үүргийг тодорхой болгох зэрэг болно.

 Улсын Их Хурлын ажлын хэсгээс боловсруулсан саналын томъёоллыг нэгбүрчлэн судалж үзэн, шаардлагатай бол хуулийн төсөлд зохих өөрчлөлтийг хууль санаачлагч өөрөө оруулах нь зүйтэй гэж үзэн, Засгийн газар дээр дурдсан хуулийн төслүүдийг эргүүлэн татан авч, хуулийн төсөлд зохих өөрчлөлтүүдийг оруулан дахин танилцуулж байна.

 Улсын Их Хурлын эрхэм гишүүд ээ

 Газар зүй, байгаль, цаг уурын өвөрмөц нөхцөлд оршдог манай улсын хувьд цахим болон тоон гарын үсгийг ашиглах эрх зүйн орчныг боловсронгуй болгож, мэдээллийн технологийн ололтыг ашиглан, хэлцэл хийх боломжийг хуульчлах нь гадаад, дотоод худалдааны үр ашгийг дээшлүүлэн, нийгэм, эдийн засгийн хөгжлийг түргэсгэх ач холбогдолтой юм.

Улсын Их Хурлын эрхэм гишүүд ээ

Цахим болон тоон гарын үсгийг энгийн гарын үсгийн нэгэн адил хүчинтэйд тооцож баталгаажуулдаг болох, түүнийг ашиглах журмыг тодорхой болгох, тоон гарын үсгийн нийтийн түлхүүрийн дэд бүтцийг бий болгож, цахим гарын үсгийн хэрэглээтэй холбогдсон харилцааны эрх зүйн орчныг боловсронгуй болгох шаардлагыг харгалзан боловсруулсан Цахим гарын үсгийн тухай, Иргэний хуульд цахим хэлцлийн талаарх нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай, Аж ахуйн үйл ажиллагааны тусгай зөвшөөрлийн тухай хуульд нэмэлт оруулах тухай, Татварын ерөнхий хуульд өөрчлөлт оруулах тухай, Хуулийн этгээдийн улсын бүртгэлийн тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай, Иргэний бүртгэлийн тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай, Банк, эрх бүхий хуулийн этгээдийн мөнгөн хадгаламж, төлбөр тооцоо, зээлийн үйл ажиллагааны тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай, Харилцаа холбооны тухай хуульд нэмэлт оруулах тухай, Захиргааны хариуцлагын тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай хуулийн төслүүд болон “Цахим гарын үсгийн тухай хуулийг хэрэгжүүлэх зарим арга хэмжээний тухай” Улсын Их Хурлын тогтоолын төслийг хэлэлцэх эсэхийг шийдвэрлэж өгөхийг хүсье.

Анхаарал тавьсанд баярлалаа.

**Д.Дэмбэрэл**: Сайдад баярлалаа. Хууль зүйн байнгын хорооны санал, дүгнэлтийг Улсын Их Хурлын гишүүн З.Энхболд танилцуулна. Энхболд гишүүнийг индэрт урьж байна.

**З.Энхболд**: Улсын Их Хурлын дарга, эрхэм гишүүд ээ,

Монгол Улсын Засгийн газраас 2011 оны 10 дугаар сарын 21-ний өдөр Улсын Их Хуралд өргөн мэдүүлсэн Цахим гарын үсгийн тухай хуулийн төсөл болон холбогдох бусад хуулийнтөслүүдийн хэлэлцэх эсэх асуудлыг Хууль зүйн байнгын хороо 2011 оны 11 дүгээр сарын 01-ний өдрийн хуралдаанаараа хэлэлцлээ.

 Төсөл санаачлагч нь цахим гарын үсгийг энгийн гарын үсгийн нэгэн адил хүчинтэйд тооцож баталгаажуулах, түүнийг ашиглах журмыг тодорхой болгох, тоон гарын үсгийн нийтийн түлхүүрийн дэд бүтцийг бий болгох, мэдээллийн технологийн ололтыг ашиглан хэлцэл хийх зэрэг цахим гарын үсгийн хэрэглээтэй холбогдсон харилцааны эрх зүйн орчинг боловсронгуй болгох шаардлагыг харгалзан үзэж энэхүү хуулийн төслүүдийг боловсруулсан байна.

Байнгын хорооны хуралдаанаар дээрх хуулийн төслүүдийг хэлэлцэх үед Улсын Их Хурлын гишүүдээс зарчмын санал гараагүй бөгөөд тус Байнгын хорооноос энэ асуудалтай холбоотойгоор өмнө нь ажиллаж байсан ажлын хэсгийн бүрэлдэхүүнийг үргэлжлүүлэн ажиллуулахаар шийдвэрлэсэн.

Цахим гарын үсгийн тухай хуулийн төсөл болон холбогдох бусад хуулийн төслүүдийг Байнгын хорооны хуралдаанд оролцсон гишүүдийн олонхийн саналаар нэгдсэн хуралдаанаар хэлэлцүүлэх нь зүйтэй гэж үзлээ.

Улсын Их Хурлын эрхэм гишүүд ээ,

Цахим гарын үсгийн тухай хуулийн төсөл болон холбогдох бусад хуулийн төслүүдийг хэлэлцэх эсэх асуудлаар Хууль зүйн байнгын хорооноос гаргасан санал, дүгнэлтийг хэлэлцэн шийдвэрлэж өгөхийг Та бүхнээс хүсье.

 Анхаарал тавьсанд баярлалаа.

**Д.Дэмбэрэл**: Энхболд гишүүнд баярлалаа. Байнгын хорооны санал, дүгнэлт болон төсөл санаачлагчийн илтгэлээс асуух асуулттай гишүүд байна уу? Бямбацогт гишүүн асуултаа тавья.

**С.Бямбацогт**: Өнгөрсөн хавар энэ хууль Засгийн газраас орж ирсэн. Их Хурал дээр хэлэлцэх эсэх нь шийдэгдэх үед татаад авчихсан. Ямар шалтгаанаар татаж авсан бэ? яг юу нь өөрчлөгдсөн бэ? энэ дээр хариулт өгөөч ээ, нэгдүгээрт.

Хоёрдугаарт, мэдээж Цахим гарын үсгийн тухай хуулийг бид нар батлаад, аль болох мэдээллийн технологийн давуу талыг ашиглах, цаг хугацаа, орон зайнаас хамаарахгүй үйл ажиллагаа явуулахад маш чухал хүлээгдэж байгаа нэн шаардлагатай хууль мөн. Гэхдээ энэ талаар өнгөрсөн хавар орж ирж байхад ярьж байсан. Тэр Цахим гарын үсэг олгох зөвшөөрлийг хувийн компаниуд, тэгэхдээ хувийн компаниуд дотроо 1-3 компанид л зөвхөн тусгай зөвшөөрөл олгоно. Энэ компаниуд цахим гарын үсгийн зөвшөөрөл олгодог болно гэж. Өнөөдөр улсын хэмжээнд 90 гаруй мянган албан байгууллага үйл ажиллагаа явуулж байгаа. Төрийн болон хувийн, төрийн бус байгууллага гээд. Эдгээр маань зөвшөөрлийг төлбөртэй авна. Дээрээс нь Монгол Улсын 2 сая 800 мянган иргэний 2 сая орчим нь энэ цахим гарын үсгийг хэрэглэнэ. Ингээд бодох юм бол маш том бизнес болчихоод байгаа юм. 2 сая 500 хэрэглэгчтэй. Нэг гарын үсгийн зөвшөөрөл олгоход 90 доллар төлж байж зөвшөөрлөө авна. Ингээд бодох юм бол 200-300 сая долларын бизнес байгаа юм. Заавал ийм 200-300 сая долларын бизнесийг 1-3 компанид зөвшөөрөл өгөөд, монопол, тусгай эрх эдлүүлж, хийлгэх гээд байх шаардлага юу байна вэ?

Манайд өнөөдөр Улсын бүртгэлийн ерөнхий газар гээд байж байгаа. Тэнд эд хөрөнгийн бүртгэл, иргэний бүртгэл, хуулийн этгээдийн бүртгэл бүгд тэнд бүртгэгдэж байгаа. Одоо удахгүй бид иргэний ухаалаг үнэмлэхтэй болох гэж байгаа. Монгол Улсын иргэн бүр ухаалаг үнэмлэхтэй болно. Энэ дээр бид цахим гарын үсгийг ашиглаж таарна. Тийм болохоор энд нэгэнтээ бүртгэлийн нэгдсэн байгууллага байж байхад, энэ байгууллагаар дамжуулж энэ цахим гарын үсгийн зөвшөөрлийг олгож болохгүй юу? Яагаад тэр хувийн компаниар хийлгэх гээд байгаа юм бэ? энэ дээр нэг тодорхой хариулт өгөөч гэсэн асуулт байгаа юм.

Бид төрийн үйлчилгээг ярьдаг л даа. Төрийн үйлчилгээг аль болох хувийн хэвшил рүү шилжүүлэх ёстой гэж. Бидэнд үүнээс илүү чухал биш олон төрийн үйлчилгээ байж байгаа. Төрийн цэвэрлэгээний ажил, өөр юу байдаг юм бэ? үйлчилгээний маш олон ажлууд байж байгаа. Түүнийгээ бид нар хувийн хэвшил рүү шилжүүлж болно. Ийм чухал цахим гарын үсэг гэж иргэнтэй, хуулийн этгээдтэй, аж ахуйн нэгж байгууллагатай холбоотой, хариуцлагатай холбоотой маш чухал асуудлыг нэгэнтээ бүхэл бүтэн Улсын бүртгэлийн ерөнхий газар гээд бүх бүртгэл нь бүртгэгдэж байдаг тийм байгууллага байгаад байхад түүгээр дамжуулахгүй хувийн компаниар хийлгэх гээд байгааг л гайхаад байна. Хэрвээ хувийн компаниар хийлгэх гээд байгаа бол бас болно шүү дээ, нээлттэй. 1-3 гэхгүйгээр 30 компани байж болно, 300 компани байж болно шүү дээ, тэр нь яагаад чөлөөтэй байж болдоггүй юм бэ? тэгвэл. Энэ дээр нэг хариулт өгөөч. Ямар шалтгаанаар татаж авсан, татаж аваад юу сайжрав? Юу өөрчлөгдөв түүнийг нэмж хариулж өгөхгүй юу?

**Ч.Хүрэлбаатар**: Бямбацогт гишүүний зарим асуултад хариулъя. Их Хурал дээр ажлын хэсгийг Улсын Их Хурлын гишүүн Одбаяр, З.Энхболд, Тэрбишдагва, Оюунхорол, Энхбаяр нарын бүрэлдэхүүнтэй байгуулсан юм. Энэ ажлын хэсэг З асуудлаар зарчмын болон найруулгын шинжтэй өөрчлөлт оруулахаар болсон. Нэгдүгээрт нь, энэ иргэн бүрт тоон гарын үсгийг олгох боломжийг бүрдүүлэх. Үүнтэй холбогдуулаад хуулийн төсөлд тусгагдсан бизнесийн харилцаанд хэрэглэх хэрэглээг бий болгохоос гадна энэ иргэний ухаалаг үнэмлэх шинээр олгохтой холбоотойгоор иргэн бүрт тоон гарын үсэг олгох боломжийг бүрдүүлэх, мөн тоон гарын үсгийн гэрчилгээ болон түүний хэрэглээний талаарх заалтуудыг илүү нарийвчлан томъёолох, хуулийн нэр томъёоны тодорхойлолтод холбогдох ойлголтуудыг нэмж тусгах, гуравдугаарт нь, тусгай зөвшөөрөл эзэмшигч нь бүртгэх үйл ажиллагаагаа гэрээний үндсэн дээр бүртгэлийн бие даасан нэгжээр гүйцэтгүүлэх боломжийг бүрдүүлэх, түүний эрх үүргийг тодорхойлох зэрэг ийм асуудлуудаар зарчмын болон найруулгын шинжтэй өөрчлөлтүүд оруулсан.

Тэгээд үүнийгээ ажлын хэсэг дээр ярьж байгаад хууль санаачлагчтайгаа ярилцаад эдгээр асуудлуудыг Засгийн газар өөрөө татаж аваад, оруулаад, буцаагаад өргөчих, ингээд шийдэх нь илүү оновчтой байна гэдгийг ажлын хэсэг дээрээ ярьж тохирсны үндсэн дээр үүнийгээ татаж авч, саяны ажлын хэсгийн гаргасан саналуудыг зарчмын хувьд бүгдийг нь суулгаж, эргэж өргөн барьж байгаа юм гэдгийг хэлье.

Үйл ажиллагаа, бизнес хийж болох уу гэдэг асуудлыг Бат-Эрдэнэ дарга хариулъя.

**Д.Дэмбэрэл**: Чуулганы хуралдаанд Мэдээлэл, шуудан харилцаа холбооны технологийн газрын дарга Бат-Эрдэнэ оролцож байна. Хариулт хэлье. Бат-Эрдэнэ.

**Ж.Бат-Эрдэнэ**: Бямбацогт гишүүний асуултад хариулъя. Бямбацогт гишүүний хоёр дахь асуулт ерөнхийдөө хичнээн газар ингэж тоон гарын үсгийн үйл ажиллагааг явуулах гэж байгаа юм бэ? тэнд тогтсон тэд тэд гэсэн тоо байхгүй байгаа. Ерөнхийдөө бол өмнөх ажлын хэсэг дээр бид нар юу ярьсан бэ гэхээр, ер нь энэ тоон гарын үсгийн үйлчилгээг ерөнхийдөө зарчмын хувьд хоёр хувааж байгаа юм.

Нийтийн хэрэглээний, тоон гарын үсгийн үйлчилгээг үзүүлэх байгууллага нэг критер шаардлагыг хангана. Дотооддоо хэрэглээний тоон гарын үсгийг бол энэ нийтийн хэрэглээнээс нь бас салгаж өгөх ийм юмнуудыг бас хийж өгсөн. Ер нь энэ дээр хамгийн гол критер шаардлага бол тоон гарын үсэг дээр юу байдаг вэ гэхээр, даатгалын систем байдаг юм. Хэрвээ тэр тоон гарын үсэгтэй холбоотой асуудал үүсэх юм бол хариуцлагын асуудал үүсэх юм бол тэр бусад орны жишигт энэ хариуцлагын асуудлыг даатгалын системээр маш их нарийн хийсэн байдаг юм. Тийм учраас энэ нөхцөл шаардлагыг давсан этгээд бол хуулийн хүрээнд энэ тоон гарын үсгийн үйл ажиллагааг явуулж болно гэж ингэж үзэж байгаа.

Хоёрдугаарт, Бүртгэлийн ерөнхий газар энэ тоон гарын үсгийн үйл ажиллагаа хийж болох уу гэж. Тэгэхээр энэ Цахим гарын үсгийн тухай хуулийг Монгол Улсад хэрэгжиж байгаа томоохон төсөл, хөтөлбөрүүдтэй холбож өгье гэж ингэж шийдсэн. Тэгээд энэ тоон гарын үсгийн хувьд бол иргэний ухаалаг үнэмлэх явж байгаатай холбогдуулаад иргэн бүрт тоон гарын үсгийг нэгдүгээрт олгох. Энэ олгохтой холбоотойгоор төрийн нийтлэг үйлчилгээнүүдийг иргэн бүрт тоон гарын үсгээр олгох. Энэ хөрөнгө оруулалт, төсвүүдийг шинэчлэгдсэн хууль руу оруулж өгч байгаа.

Бүртгэлийн ерөнхий газар өөрөө энэ тоон гарын үсгийн хувьд бол тоон гарын үсгийн гэрчилгээ олгох байгууллага гэж байна. Бүртгэлийн байгууллага гэж энэ хууль дотроо хоёр хэсэгтэй байж байгаа. Бүртгэлийн хэсэг дээр бол Бүртгэлийн ерөнхий газар өөрийнхөө үйл ажиллагааг явуулж болно гэсэн ийм чигтэй байж байгаа гэж хэлмээр байна.

**З.Энхболд**: Бямбацогт гишүүний асуултад Бат-Эрдэний хэлсэн тайлбар дээр нэмээд хэлэхэд, энэ бол ашиг олох бизнес гэхээсээ илүү хариуцлага байгаа юм. Тоон гарын үсэг өгч байгаа компанийг заавал даатгуулсан байхыг шаардаад байгаа юм. Чи 10 сая долларын гүйлгээг тоон гарын үсэг зурах гэж байгаа бол 90 долларын даатгалын хураамж, 90 долларын юм аваа. Мөнгөн биш төрөөс үзүүлдэг 30-аад төрлийн үйлчилгээ байгаа. Энэ дээр ямар нэгэн мөнгө шаардахгүй, эхний ээлжинд одоо тараах гэж байгаа ухаалаг үнэмлэх дотор 2 жил үргэлжилдэг тоон гарын үсгийг нь үнэгүй суулгаж өгөх юм. Тэр нь өөрийн чинь хэлж байгаа төр өөрийнхөө бүртгэл болон бусад байгууллагуудын дэд бүтцэд оруулж байгаа хөрөнгөөрөө энэ тоон гарын үсгийнхээ менежментийг хийх гээд байгаа юм, үнэгүй сууна гэдэг нь.

Хоёр жилийн дараагаас эхлээд хүссэн хүн бол худалдаж аваад явж болно. Үүний хамгийн гол онцлог нь өөрийн биеэр хороон дээрээ, суман дээрээ, банкин дээр юун дээр очихоос сэргийлж, мөнгө хэмнэж байгаа л юм. Хамгийн эхний ээлжинд татварын байгууллагууд татвараа цаасаар биш, электрон хэлбэрээр өгчихнө. Цаасаар дахиж хэвлэх шаардлагагүй болж байгаа юм. Энэ 90 доллар, 100 доллар, 200 долларын үнэтэй гарын үсгүүдийн цаад талд үүнийг үүсгэж байгаа байгууллага нь өөрөө 10, 20, 30 сая долларын даатгал байдаг. Энэ гарын үсгийг хуурамчаар хийх юм бол энэ байгууллага өөрөө хариуцдаг учраас энэ 90 долларын зөвшөөрөл өгдөг компани манайд бараг байхгүй. Монголд байх боломжгүй юм билээ. Заавал гадаадаас энэ 90 долларыгаа худалдаж авсан байх ёстой. Дэлхий дээр ердөө 2-3 компани байгаа юм. Улс болгонд байгаад байх нь утгагүй юм билээ. Тэгэхээр манайх бол бизнесийн зорилгоор хийдэг өндөр үнэтэй юмнууд бол гадаадын компани дотоодод зөвшөөрөл авах юм бол заавал өндөр даатгалтай байхыг шаардаж байгаа юм. Нийт ард түмний хэрэглэдэг гарын үсэг бол үүнээсээ тусгаарлагдсан байгаа юм. Тэр бол үнэгүй хоёр жил явна гэсэн үг.

Тэгэхээр энэ бол том бизнес гэхэд хэцүү, илүү хариуцлагын тогтолцоо байгаа юм гэж хэлж байгаа юм. Хэн дуртай хүнд нь энэ гарын үсгийн зөвшөөрөл өгөхгүй юм билээ. Чиний даатгал чинь хаана байна л гэж асууна. Чиний хэд байдаг юм бэ? 100 сая долларын даатгал чинь хаана байна вэ? байвал үүнийг ав л гэж хариулна. Тэгэхээр энэ бол хүмүүсийн бодож байгаа шиг тийм энгийн бизнес биш юм билээ.

**Д.Дэмбэрэл**: Баярлалаа. Гишүүд асуулт асууж, хариулт авлаа.

Үг хэлэх гишүүн байна уу? Алга байна.

Санал хураалт явуулъя.

Цахим гарын үсгийн тухай хуулийн төсөл болон холбогдох бусад хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай хуулийн төслүүд, Цахим гарын үсгийн тухай хуулийг хэрэгжүүлэх зарим арга хэмжээний тухай Улсын Их Хурлын тогтоолын төслийг хэлэлцэх нь зүйтэй гэсэн Байнгын хорооны саналаар санал хураалт явуулъя.

Санал хураалтад 42 гишүүн оролцож, 35 гишүүн зөвшөөрч, 83,3 хувийн саналаар хэлэлцэх нь зүйтэй гэж үзлээ.

Хуулийн төслийг анхны хэлэлцүүлэгт бэлтгүүлэхээр Хууль зүйн байнгын хороонд шилжүүллээ.

***Уг асуудлыг 12 цаг 15 минутад хэлэлцэж дуусав.***

**Дөрөв. Нэмэгдсэн өртгийн албан татвараас чөлөөлөх тухай, Гаалийн албан татвараас чөлөөлөх тухай хуулийн төслүүд /”Баруун бүсийн эрчим хүчний систем” ТӨХК-ний ОХУ болон БНХАУ-аас импортоор авч байгаа цахилгаан эрчим хүчийг албан татвараас чөлөөлөх тухай, хэлэлцэх эсэх/**

Хууль санаачлагчийн илтгэлийг Эрдэс баялаг, эрчим хүчний сайд Д.Зоригт танилцуулна. Зоригт сайдыг индэрт урьж байна.

**Д.Зоригт**: Улсын Их Хурлын дарга, эрхэм гишүүд ээ

Баруун бүсийн эрчим хүчний систем ТӨХК-ний баруун З аймаг болох Увс, Ховд, Баян-Өлгий аймгуудыг цахилгаан эрчим хүчээр хангадаг болно. Одоо тус компанид Увс, Ховд, Баян-Өлгий аймгийн цахилгаан түгээх сүлжээнүүд, Дөргөний усан цахилгаан станц компани харъяалагдаж, 191 мянган квад. Нутаг дэвсгэрийг хамаарч байгаа болно. Одоогийн байдлаар баруун З аймгийн цахилгаан эрчим хүчний хэрэглээний 30 орчим хувийг Дөргөний усан цахилгаан станц, үлдсэн 70 орчим хувийг ОХУ-аас цахилгаан эрчим хүчийг худалдан авч, бөөний үнээр цахилгаан түгээх компанидад дамжуулан борлуулах замаар хангаж байгаа болно.

Импортоор авч байгаа цахилгаан эрчим хүчний өөрийн өртөг нь 104 гаруй төгрөг квт.цаг байдаг бөгөөд, түгээх сүлжээ компаниудад өгч байгаа бөөний үнийн зөрүүгээс баруун бүсийн эрчим хүчний системд хүлээх алдагдлыг улсын төсвөөс санхүүжүүлж байгаа болно. Түүнчлэн импортын цахилгаан эрчим хүчний гаалийн болон НӨТ-ын дээрх татааст тусгадаггүй болон санхүүгийн өөр эх үүсвэргүй тул үүнээс шалтгаалсан өр уг компани дээр үүсээд байгаа болно.

2011 оны 9 дүгээр сарын 30-ны байдлаар гаалийн болон НӨТ-ын нийт өр 1 тэрбум 968 сая төгрөг хүрээд байна. Өмнө нь баруун бүсийн эрчим хүчний систем нь зөвхөн ОХУ-аас хангагдаж байсан бөгөөд Дөргөний усан цахилгаан станц ашиглалтад орох хүртэл Улсын Их Хурлаас тусгайлсан хууль гарган импортын цахилгааны гаалийн болон НӨТ-аас 2005 оны З сарын 1-ний өдрөөс эхлэн чөлөөлж байсан болно. 2008 оны 1 сарын 1-нээс эхлэн уг хуулийг үйлчлэх хугацаа дуусгавар болсон тул Баруун бүсийн эрчим хүчний систем ТӨХК нь НӨТ төлөгчөөр бүртгүүлэн цахилгаан түгээх сүлжээнүүдэд НӨТ тооцсон үнээр эрчим хүчийг борлуулж эхэлсэн байна.

Сүүлийн жилүүдэд цахилгаан эрчим хүчний үнэ тариф тодорхой хэмжээгээр нэмэгдсэн боловч баруун бүсний эрчим хүчний системийн хэрэглэгчдийн үнэ тарифт ямар нэгэн өөрчлөлт ороогүй хэвээр байгаа болно.

Баруун бүсний эрчим хүчний системт ТӨХК нь 2010 оны жилийн эцэст 1 тэрбум 657 сая төгрөгний авлага, нийт 48,9 сая төгрөгний өр төлбөртэй байгаагийн 43,2 сая төгрөг нь Дөргөний усан цахилгаан станц болон Увс, Ховд аймгуудад хэрэгжсэн түгээх сүлжээний алдагдал буурах төслийн зээл 1 тэрбум 876 сая төгрөг нь богино хугацаат өр төлбөр байгаа болно.

Дээрх шалтгаануудаар Баруун бүсийн эрчим хүчний системт ТӨХК-ний санхүүгийн чадавхи доройтон өглөг нь 2010 оны эхнийхээс 50 хувиар буюу 627 сая төгрөгөөр нэмэгдсэн байгаа болно. Энэхүү богино хугацаат өр төлбөрийн 72,3 хувийг 2008, 2010 оны импортын цахилгаан эрчим хүчний гааль, НӨТ-ын өр эзэлж байгаа болно. Иймд Баруун бүсийн эрчим хүчний системт ТӨХК-ний ОХУ-аас импортоор авч байгаа импортын цахилгаан эрчим хүчийг гаалийн болон НӨАТ-аас тодорхой хугацаагаар чөлөөлүүлэх шаардлагатай байна гэж үзэж байна.

Эрдэс баялаг, эрчим хүчний яамнаас тус компаний санхүү, эдийн засгийн байдлыг сайжруулахад шаардлагатай үндсэн арга хэмжээ нь гааль, НӨАТ-ыг тодорхой хугацаанд чөлөөлүүлэх явдал юм байна гэдгийг тодорхойлон энэ чиглэлд тодорхой ажлуудыг зохион байгуулж ирлээ.

Эрдэс баялаг, эрчим хүчний яамнаас баруун бүсийн эрчим хүчний системт ТӨХК-ний импортын цахилгаан эрчим хүчийг гааль болон НӨАТ-аас чөлөөлүүлэх асуудлыг гаалийн тарифын зөвлөлийн 2011 оны З дугаар сарын 21-ний өдрийн хуралдаанаар хэлэлцүүлэн, Засгийн газрын хуралдаанаар мөн хэлэлцүүлсэн болно.

Засгийн газрын хуралдааны тэмдэглэлд Баруун бүсийн эрчим хүчний системт ТӨХК –ний ОХУ болон БНХАУ-аас импортолж байгаа цахилгаан эрчим хүчийг 2014 оныг дуустал хугацаанд НӨАТ болон гаалийн албан татвараас чөлөөлөх асуудлыг дэмжиж, Засгийн газрын хуралдаанаар хэлэлцүүлэн, Улсын Их Хуралд өргөн барихыг даалгасны дагуу Нэмүү өртгийн албан татвараас чөлөөлөх тухай болон Гаалийн албан татвараас чөлөөлөх тухай хуулийн төслүүдийг боловсруулсан болно.

2015 он хүртэл чөлөөлж байгаа нь Хөшөөтийн дулааны цахилгаан станц 2015 он гэхэд ашиглалтад орох боломжийг бүрдүүлж баруун бүсийн эрчим хүчний систем нь дотоодын эх үүсвэртэй болох санхүүгийн чадавхийг сайжирна гэж бид төсөөлж байгаа болно. Гаалийн хороод хувийн компани мөн цахилгаан эрчим хүч импортолж байгаа эдгээрийг нийтэд нь баруун бүсийн эрчим хүчний системтэй энэ асуудлыг зэрэгцүүлэн гааль, НӨАТ-аас чөлөөлөх боломжгүй юм.

Асуудлыг Засгийн газрын 2011 оны 7 дугаар сарын 6-ны өдрийн хуралдаанаар хэлэлцүүлэн дэмжсэн ба 2011 оны 10 дугаар сарын 25-ны өдрийн Төсвийн байнгын хорооны хуралдаанд хэлэлцүүлэн дэмжүүлж, Улсын Их Хуралд өргөн бариад байгаа болно.

Улсын Их Хурлын дарга аа, Улсын Их Хурлын гишүүд ээ

Баруун бүсийн эрчим хүчний системийн гааль, НӨАТ-аас чөлөөлөх тухай хуулийн төслүүдийг дэмжиж, Улсын Их Хурлын нэгдсэн чуулганд хэлэлцүүлж өгөхийг хүсье.

**Д.Дэмбэрэл**: Зоригт сайдад баярлалаа.

Өвөрхангай аймгийн Бат-Өлзий сумын Ерөнхий боловсролын сургууль, Арвайхээр сумын 2 дугаар цэцэрлэгийн багш нар Улсын Их Хурлын гишүүн Батхүү, З.Энхболд нарын урилгаар чуулганы үйл ажиллагаатай танилцаж байна. Иргэдэд болон багш нарт ажлын амжилт, сайн сайхныг хүсье. /Алга ташив/

Байнгын хорооны санал, дүгнэлтийг сонсъё.Төсвийн байнгын хорооны санал, дүгнэлтийг Улсын Их Хурлын гишүүн Дамба-Очир танилцуулна. Дамба-Очир гишүүнийг индэрт урьж байна.

**Д.Дамба-Очир**: Улсын Их Хурлын дарга, эрхэм гишүүд ээ,

Нэмэгдсэн өртгийн албан татвараас чөлөөлөх тухай, Гаалийн албан татвараас чөлөөлөх тухай хуулийн төслүүдийг Монгол Улсын Засгийн газраас 2011 оны 9 дүгээр сарын 30-ны өдөр Улсын Их Хуралд өргөн  мэдүүлсэн билээ.

Дээрх хуулийн төслүүдийн хэлэлцэх эсэх тухай асуудлыг Төсвийн  байнгын хороо  2011 оны 10 дугаар сарын 25-ны өдрийн хуралдаанаараа хэлэлцлээ.

Баруун гурван аймгийн цахилгаан түгээх сүлжээ компаниудад бөөний үнээр эрчим хүчийг дамжуулан борлуулдаг "Баруун бүсийн эрчим хүчний систем" ТӨХК-ийн ОХУ болон БНХАУ-аас импортоор авч байгаа цахилгаан эрчим хүчийг гаалийн болон нэмэгдсэн өртгийн албан татвараас тодорхой хугацаагаар чөлөөлж өр төлбөр болон төсвөөс төлөх санхүүгийн эх үүсвэр бүрдүүлэх  шаардлагатай байна гэж хууль санаачлагч үзэж төслүүдийг боловсруулжээ.

Хуулийн төслүүдийг Байнгын хорооны хуралдаанаар хэлэлцэх үед Улсын Их Хурлын гишүүд төслийг чуулганы нэгдсэн хуралдаанаар хэлэлцүүлэх нь зүйтэй, харин төслийн хэлэлцүүлгийн явцад зарим асуудлыг нягтлан үзэх шаардлагатай гэж үзлээ.

Улсын Их Хурлын эрхэм гишүүд ээ,

Нэмэгдсэн өртгийн албан татвараас чөлөөлөх тухай, Гаалийн албан татвараас чөлөөлөх тухай хуулийн төслүүдийн хэлэлцэх эсэх асуудлаар Төсвийн байнгын хорооноос гаргасан  санал, дүгнэлтийг хэлэлцэн шийдвэрлэж өгнө үү.

  Анхаарал тавьсанд баярлалаа.

**Д.Дэмбэрэл**: Дамба-Очир гишүүнд баярлалаа. Хуулийн төсөл санаачлагчийн болон Байнгын хорооны санал, дүгнэлтээс асуух асуулттай гишүүн байна уу? Баделхан гишүүн асуултаа тавья.

**Х.Баделхан**: Баярлалаа. Энэ хуулийн төслийг дэмжиж байгаа юм. Баруун бүс бол ер нь Орос улсаас маш өндөр үнэтэй эрчим хүчийг авсаар ирсэн. Баруун бүсийн эрчим хүч жил болгон орлогоороо зарлагаа нөхөж чадахгүй алдагдалтай ажиллаж байгаа. Үүнийг төрөөс, улсаас зөрүүгий нь, татаасыг нь өгч байгаа гэдгийг сайн мэдэж байгаа. Тийм учраас энэ бол цаг үеэ олсон хуулийн төслийг оруулж ирсэн байна гэж үзэж байна.

Миний асуух асуулт бол гаалийн болон НӨАТ-аас чөлөөлснөөрөө тэр баруун бүсийн эрчим хүчний газар цаашдаа орлогоороо зарлагаа нөхөөд ашигтай ажиллаж чадах юм уу? үгүй юу гэсэн нэгдүгээр асуулт байна.

Хоёрт, өнөөдрийн байдлаар баруун бүсийн эрчим хүчээ хоёр төрлөөр борлуулж байгаа. Аж ахуйн газруудад нэг үнээр, хувь хүмүүст бас арай нэг хямд үнээр борлуулж байгаа. Цаашдаа энэ зарчим хэвээрээ мөрдөгдөх үү? хувь хүмүүст олгож байгаа эрчим хүчний үнийг нэмэгдүүлэхгүй биз дээ гэсэн ийм асуулт байна.

Гуравт, Ховд аймгаас гарч байгаа усан цахилгаан станцын юу бол баруун бүсийн эрчим хүчний хэдэн хувийг түүгээр хангаж байгаа. Ер нь цаашдаа зөвхөн Оросоос аваад байх уу? Орос бол жил болгон үнээ нэмээд, өөрсдийн ашгаа бодож байгаа шүү дээ. Тийм учраас цаашдаа баруун бүсийг дотооддоо эрчим хүчээр хангах ямар бодлого байна вэ? энэ талд хайгуул, судалгаа, шинжилгээ хийгдсэн, техник эдийн засгийн үндэслэл хийгдсэн тийм тооцоо судалгаа байна уу гэсэн ийм асуулт байна. Баярлалаа.

**Даш.Зоригт**: Үнийн хувьд энэ оруулж байгаа арга хэмжээний гол зорилго нь ерөнхийдөө баруун бүсийн үнэ бол төвийн бүсээсээ өндөр байсан шүү дээ, байнга өндөр байж ирсэн. Тэгээд сүүлийн үед энэ төвийн бүсийн үнэ нэмэгдээд, одоо ерөнхийдөө нэг түвшинд үндсэндээ очиж байгаа. Тийм учраас одоо энэ авч байгаа арга хэмжээний гол агуулга нь юу байна вэ гэхээр, энэ баруун бүсийн эрчим хүчний систем өөрөө НӨАТ, гаалиа төлөөд яваад байхаар алдагдал нь нэмэгдээд, жишээ нь энэ жилийн хувьд алдагдлынх нь 70 гаруй хувийг нь НӨАТ, гаалийн өр нь эзлээд байгаа. Хэрвээ энэ нь хэвээрээ явбал тарифыг нь дахиад баруун бүсэд нэмэхээс өөр аргагүй болчихоод байгаа юм. Нэмэхдээ бүр НӨАТ, гаалийнхаа өрийг барагдуулах хэмжээнд нь аваачтал нэмэхээс өөр аргагүй байдалд орж байгаа юм. Хэрвээ энэ НӨАТ, гаалийн асуудал шийдэгдчих юм бол энэ үнэ өсөхгүй байна гэж байхгүй, сая 2014 он хүртэл мэдээжийн хэрэг Улсын Их Хурлын тогтоол гараад, энэ зах зээлийнхээ тогтолцоо руу, үнэ рүү шилжих ёстой гэдэг тогтоол гарсан. Үүний дагуу өснө. Тэгэхдээ төвийн эрчим хүчний системтэйгээ нэг хэмжээнд, ерөнхийдөө нийт өснө гэсэн тиймэрхүү байдалтайгаар асуудал шийдэгдэнэ. Тэгэхгүй болохоор баруун бүсийн өөрийнх нь өртөг өндөр. ОХУ-аас авч байгаа ялангуяа импортын өртөг өндөр учраас дээрээс нь гааль, НӨАТ нэмэгдэхээр өсөлт нь төвийн бүсээсээ хамаагүй их болчих гээд байгаа юм. Асуудал тэндээ байгаад байгаа юм.

Хоёр дахь асуудлын хувьд Хөшөөтийн уурхайг үндэслэж дулааны цахилгаан станц барих тусгай зөвшөөрлийг бид нар өгчихсөн байгаа юм. Одоо бол тэр компаниуд усны хайгуул хийж байна, усных нь асуудал бүрэн шийдэгдээгүй байна. Усныхаа нэмэлт хайгуулыг хийж байна гэдэг ийм ажил яваад, асуудал тэнд очоод тулгарчихаад байгаа юм. Баярбаатар дарга энэ дээр нэмж хариулаарай.

**Д.Дэмбэрэл**: Чуулганы хуралдаанд Пүрэвбаяр- Эрдэс баялаг, эрчим хүчний бодлогын газрын орлогч дарга, Баярбаатар- Эрчим хүчний газрын дарга, Мягмарсүрэн- Эрчим хүчний зохицуулах газрын дарга нар оролцож байна.

**Ц.Баярбаатар**: Баруун бүсэд дотоодын Дөргөний усан цахилгаан станц 30 хувийг эзэлж байгаа. Баруун бүсийн эрчим хүчний хэрэглээний 30 хувийг Дөргөний усан цахилгаан станц хангаж байгаа. Бид уг нь энэ оны түвшинд анх хийхдээ 50 хувийг нь хангана гэж орсон. Хэрэглээ өсч байгаа учраас 30:70-ын харьцаатай байгаа. Импорт нь 70, Дөргөнөөс бол 30. Бид цаашдаа яаж хангах вэ гэхээр, Увс аймгийн Хотгор шанага, нүүрс хотхоны уурхайд 24 мгвт-ын станц барина гэсэн нэгдсэн хөтөлбөрт орсон байгаа. Түүнийхээ дагуу хийгдэнэ. Нөгөө дэх нь Хөшөөтийн уурхайг сая сайд хэллээ, энэ хоёр ороод үндсэндээ ОХУ-ын болон Хятадын хараат байдлаас гарах юм.

**Д.Дэмбэрэл**: Баярлалаа. Бямбацогт гишүүн асуултаа тавья.

**С.Бямбацогт**: Би энэ асуудлыг уг нь дэмжсээр юм шиг мөртлөө дэмжмээргүй байгаа юм. Яах аргагүй, Ховд, Увс, Баян-Өлгий аймаг татвараас чөлөөлж, татаас өгч, бага хямд үнэтэй тог хэрэглэх ёстой байх. Өнөөдөр хэрвээ зах зээлийнхээ зарчмаар явах юм бол 1 квт-эрчим хүчний үнэ 170-180 төгрөг байх ёстой. Өнөөдөр айл өрхдөө 60-70 орчим төгрөг, албан байгууллагад 90 төгрөгөөр борлуулж байгаа. Үндсэндээ энэ 100-аад төгрөгний зөрүүг улсаас татаас байдлаар өгч байгаа. Татвараас чөлөөлж байгаа, татаас өгч байгаа.

Гэхдээ хамгийн гол нь яагаад дэмжмээргүй байгаа юм бэ гэхээр зөвхөн гал унтраах байдлаар дутуу алсан могой шиг ийм байдлаар байгаад баймааргүй байна. Зөвхөн эрчим хүч биш энд өнөөдөр Ховд, Увс аймагт 1 кг гурил 800 төгрөг байхад, Улаанбаатарт 500 төгрөг байдаг, өнөөдөр Дархан-Уул аймаг руу хүн автомашинаар явахад 5000 төгрөг төлөөд явж байхад, Ховд аймаг руу 80 мянгаар явдаг. Онгоцоор нисэхэд Бээжин, Сөүл явснаас өндөр үнэтэй зардал төлж нисдэг. Нэг ширхэг талх энд 1000 төгрөг байхад, Баян-Өлгий аймагт 1500 төгрөг байдаг. Яах аргагүй л иймэрхүү маш олон тулгамдсан асуудал байгаа. Үүнийг уг нь иж бүрнээр, цогцоор нь яримаар байна. Хэрвээ эрчим хүч нэмэхгүй бол тэнд хүн амьдрахгүй байгаа биз, зах зээлийнх нь зарчмаар явъя л даа. Бид ярьдаг. Тэр алслагдсан газар амьдарч байгаа тэр хүмүүсийн буруу юм уу? тэднийг яагаад төр харж үздэггүй юм бэ гэж байнга ярьдаг. Ерөөсөө л нэгэнтээ бензинийх нь үнэ адилхан байж болдоггүй, орлогыг нь адилхан болгож болдоггүй, зардлыг нь адилхан болгож чадахгүй байгаа юм чинь, зах зээлийнх нь зарчмаар л явуулъя. Заавал ганцхан эрчим хүчин дээр нь татааж өгч, тэгээд тэнд тогтож суух нөхцөл бий болгоод яах юм бэ? тэр 170-200 болгочихъё. Бүх хүмүүс наашаа Улаанбаатар руу нүүгээд ирье, тэнд амьдарч байгаа 300 мянга бүгдээрээ Улаанбаатарт ирээд амьдаръя л даа. Тэр зах хязгаар нутаг чинь эзэнгүй болог. Тийм болохоор төр засаг гэж байдаг бол иймэрхүү байдлаар бодлого баримаар байна. Тэгэхгүй зүгээр нэг эрчим хүчний үнийг хямдхан болгоод улсын хэмжээнд адилхан болгоод түүгээрээ тэнд торгоож барьдаг, торгоож барьж л байгаа юм. Тэгвэл эрчим хүчийг улсын хэмжээнд адилхан үнэтэй байлгаж байгаа бол бензин шатахууныг адилхан үнэтэй байлгая, бүх юмны суурь үнэ болохоор, энэ талаар анхаарч болохгүй юу? энэ талаар хариулж өгөөч. Яагаад эрчим хүч нь улсын хэмжээнд адилхан үнэтэй байдаг юм бэ? Алслагдсан хязгаар, Улаанбаатарт адилхан үнэтэй байж болдог мөртлөө, бензин шатахуун адилхан байж болдоггүй юм бэ? энэ талаар нэг хариулж өгөөч. Хэрвээ бензийнийг адилхан үнэтэй болгож болдоггүй юм бол эрчим хүчийг бас адилхан биш үнэтэй болгоч л доо. Тэгэх юм бол тэр 300 мянган хүн ам чинь нүүгээд ирчихнэ, нүүлгээд ирье л дээ. Үүнийг нэг хариулж өгөөч.

Хоёрдугаарт нь, манай аймагт Дөргөний усан цахилгаан станц байж байгаа юм. 1 квт эрчим хүчнийх өртөг 32 төгрөг. 32 төгрөгөөр 1 квт эрчим хүч үйлдвэрлэдэг мөртлөө дахиад хэд нугалсан үнээр хэрэглэдэг, 90 төгрөгөөр. Дөргөний усан цахилгаан станц нь болохоор баруун бүсийн эрчим хүчний сүлжээ харъяа болчихдог, цаана нь Манханы усан цахилгаан станц, Мөнххайрханы усан цахилгаан станц, Үенчийн усан цахилгаан станц гээд байж байгаа юм. Тэд нар болохоор Баруун бүсийн эрчим хүчний харъяа биш, харъяандаа ав гэхээр авдаггүй. Зундаа нэг усан цахилгаан станцаасаа хямдхан тог хэрэглэе гэхээр, хэрвээ хямд тог хэрэглэнэ гэж байгаа бол зундаа та нар эрчим хүч авахгүй гэж байгаа бол өвөл та нарт тог өгөхгүй шүү гэж Баруун бүсийн эрчим хүчний сүлжээ нь дарамталдаг. Хямдхан тог зун авах юм бол та нарт өвөл тог өгөхгүй гэдэг. Яагаад гэвэл зунд нь тэр байж байгаа усан цахилгаан станцаас хямдхан тог ард иргэд нь авдаг. Өвөлд нь тэр баруун бүсийн эрчим хүчний сүлжээнээс тог авдаг ийм байдлаар байж болдоггүй юм бэ? Тэр Дөргөний усан цахилгаан станцыг нь болохоор хямд тог үйлдвэрлэдэг гээд баруун бүсийн эрчим хүчний сүлжээ өөртөө авчихдаг, бусад .. .

**Даш.Зоригт**: Цахилгаан дээр авч байгаа арга хэмжээ нь бензин дээр авчихсан байгаа арга хэмжээтэй агаар нэг гэдгийг хэлэх гэсэн юм. Өнөөдөр баруунб үсээр орж ирж байгаа бензин, газрын тосны бүтээгдэхүүн бол онцгой татвар тэглэчихсэн байгаа. Тэгж байж өнөөдөр бас үнэ нь өнөөгийн байгаа түвшиндээ харьцангуй бариад байгаа юм. Өнөөдөр цахилгаан дээр тийм юм байхгүй байгаа учраас бид нар цахилгааных нь асуудлыг нөхөж оруулж ирж байна гэж үзэж болно. Өөрөөр хэлбэл яг ийм арга хэмжээгээ газрын тосны бүтээгдэхүүн дээр авчихсан байгаа. Улсын Их Хурлаас олгосон байгаа эрхийнхээ хүрээнд Газрын тосныхоо бүтээгдэхүүний онцгой татварыг Засгийн газар өөрөө тогтоодог, түүнийг нь тэглэчихсэн, онцгой татварыг нь. Өнөөдөр энэ бензиний хувьд бол би Бямбацогт гишүүнтэй яг энэ асуудлаар ярьж байсан. Миний жишээлбэл байр суурь ямар байгаа вэ гэхээр, манай яамны хүрээнд бензинийхээ арга хэмжээг онцлоод, тэглээд, онцгойгий нь тэглэчихсэн, авах арга хэмжээгээ бүгдийг нь авчихсан. Өөр цаашаа тэглэх юм манайд байхгүй, бензин дээр. Харин эцсийн дүн дээр энэ талаар ямар арга хэмжээ авах вэ гэхээр, жишээлбэл, Улсын Их Хурлын гишүүний хувьд надаас асууж байгаа бол би юу гэж бодож байна вэ гэхээр, Нийгмийн хамгааллын яамны шугамаар хэрэгжиж байгаа хүнсний, хэрэглээний барааны талоныг эмзэг, ядуу бүлгүүдэд тарааж байгаа. Улсын хэмжээнд 43 тэрбум төгрөг хойтон жилийн төсөвт зоосон байгаа. Үүнийгээ өргөжүүлээд, энд нь ганцхан хүнсний бараа биш, өргөн хэрэглээний бараануудыг оруулж өгөх хэрэгтэй. Өөрөөр хэлбэл тэр картаараа цахилгааныхаа мөнгийг төлж болдог. Тэр картаараа бензиндээ ядаж тооцоогоо хийж болдог, тийм өргөн хэрэглээний бараануудыг оруулаад, тэгэх юм бол эмзэг бүлэгтээ чиглэсэн тийм арга хэмжээ илүү үр дүнтэй болно гэж би үзэж байгаа юм.

Бензин дээр бол манай Бямбацогт гишүүн маань өөрөө бизнес хийдэг хүн сайн ойлгож байгаа байх. ОХУ-аас орж ирээд манай талаас онцгой татварыг нь тэглээд орж ирж байгаа үнэ нь. Зөрүүгий нь арилгая гэх юм бол нийгмийн халамжийн чиглэлээр Засгийн газар арга хэмжээ авах ёстой гэж үзэж байгаа юм. Дөргөний усан цахилгаан станцын хувьд бол энэ Дөргөний усан цахилгаан станцаас ганцхан Ховд биш, дахиад хэлье энэ баруун бүсийн систем тэр чигээрээ Баян-Өлгий, Увс, Ховд гээд системийн 30 хувийг хангамж байгаа юм. Ганцхан Ховдод өгч байгаа ч биш, Баян-Өлгий, Увс, Ховд бүгдээрээ аваад, импортоор орж ирж байгаа энэ үнийнхээ зөрүүг л энэ Дөргөнөөр нөхөж байна.

Хэрвээ Дөргөнийг нь өнөөдөр 30 төгрөгөөр өгөх юм бол тэгвэл өвөл импортоор орж ирж байгаа илүү авч байгаа тэр импортын цахилгааны үнэ чинь хамаагүй өсөх болно. Өнөөдөр бид нар Дөргөнийхөө усан цахилгаан станцыг та нар цахилгааныг нь З0 төгрөгөөр энэ шугамаар авч байгаа чинь энэ шүү. Импортоор авч байгаа чинь 105 төгрөг шүү гээд ялгах боломж байхгүй юм чинь. Өнөөдөр цахилгаан гэрэл асч байгаа чинь нэг л шугамаар орж ирээд асч байгаа болохоор Дөргөнийх нь тусдаа орж ирээд, импортоор орж ирж байгаа нь тусдаа нэг шугамаар орж ирээд айл гэрт импортын гэрэл нь нэг асаад, Дөргөнийх нь асаж байгаа тийм юм байхгүй учраас нэгдсэн нэг ийм тариф тогтоогоод баруун бүсийн эрчим хүчний системээс, харин бид тодорхой хэмжээнд жаахан ахиц дэвшил гараад байгаа гэхээр урьд нь төвийн бүсээсээ хамаагүй өндөр байсан тариф нь өнөөдөр бас төвийн бүстэйгээ харьцангуй нэг түвшинд байгаад байгаа юм.

Энэ авах гэж байгаа арга хэмжээний гол агуулгыг дахиад хэлье. Үүнийг авч байж бид нар өнөөдөр дараа дараагийнхаа тарифынхаа өсөлтөө бид нар энэ баруун бүсийнхаа аймгуудыг хамгаалж байгаа юм. Тэгэхгүй бол огцом тарифын өсөлт гарах магадлал үүсээд байгаа юм гэдгийг бид нар хэлээд байгаа юм. Таны хэлж байгаа гурил бусад өргөн хэрэглээний барааг би дахиад хэлье. Нийгмийнхээ эмзэг бүлэгт чиглэсэн нийгмийн халамжийн хөтөлбөртөө алслагдсан аймгууд дээрээ арай илүү нөхөн татаас олгох хэлбэрээр шийдэх нь зөв байх. ОХУ-д халамжийг мөнгөжүүлэх гэдэг хөтөлбөр явсан. Урьд нь бараагаар өгдөг байсан, тусгайлан өгдөг байсан бол, мөнгөөр өгөөд аймаг, бүс ялгаж ОХУ-д халамжийнх нь мөнгийг өгдөг болсон. Энэ бол маш үр дүнтэй болсон, яг энэ замаар явах ёстой.

**С.Бямбацогт**: Өнөөдөр баруун бүсийн эрчим хүчний сүлжээнд өгч байгаа тог дээр гаалийн болон нэмэгдсэн өртгийн албан татвараас чөлөөлчихөж байгаа, 100 хувь чөлөөлж байгаа. Дээрээс нь татаас гээд алдагдлыг нь санхүүжүүлээд хямд үнэтэй тогийг айл өрхөд борлуулсны төлөө татаас гээд мөнгө өгчихөж байгаа. Гэтэл бензин шатахуун дээрээ болохоор импортын болон онцгой албан татварыг нь 100 хувь чөлөөлж байгаа бас. Эрчим хүчин дээр татаас өгч байгаатай адилхан улсын хэмжээнд нэгдсэн нэг үнэ тарифтай байна гэсэн бодлогынхоо хүрээнд адилхан үнэтэй байлгаж чадаж байгаатай адилхан, бензин дээрээ тэр татаас өгөх байдлаар шийдээд, адилхан үнэтэй болгоод өгөөч ээ. Эрчим хүчин дээрээ болдог мөртлөө, бензин дээр нь яагаад болдоггүй юм бэ? авто бензин, дизелийн түлш дээр, үүнийг хариулж өгөөч ээ.

Хоёрдугаарт нь, Дөргөний усан цахилгаан станцыг болохоор хямд үнэтэй тог үйлдвэрлэдэг гээд системдээ авчихдаг. Цаана нь өндөр өртөгтэй тог үйлдвэрлэдэг гээд нөгөө нэг хэдэн усан цахилгаан станцыг нь тоодоггүй хаячихдаг. Тэгээд тэр зундаа жижиг усан цахилгаан станцаас эрчим хүч авах гэхээр, хэрвээ та нар зундаа ашиглаад, манайх . . .

**Даш.Зоригт**: Хоёр дахь асуултад Баярбаатар дарга хариулаарай. Энд зарчмын том ялгаа байгаа юм. Баруун бүсний эрчим хүчний систем гэдэг энэ өөрөө баруун бүсийн монополь, ганцхан түгээх дамжуулах бүх юмаа хариуцдаг нэг компани байгаа юм, эрчим хүчээ үйлдвэрлэдэг. Тэгээд өөрөө анхнаас нь эхлээд ОХУ-ын хилээр аваад Дөргөн дээр үйлдвэрлээд айлд хүргэж өгөх хүртэл бүх юмаа өөрөө хийдэг компани. Тийм учраас энэ дээр татаасын асуудлыг нэгдсэн журмаар засгаас шийдээд явахад зах зээлийнхээ ямар нэгэн өрсөлдөөндөө харшлахгүй, яг тооцоогоо хийгээд явж болж байгаа юм.

Бензин дээр ямар асуудалтай байгаа вэ гэхээр, маш олон компани байгаа. Орон нутгийн компани ч байна, төвөөс ажиллаж байгаа том компаниуд ч байна. Энэ дээр өрсөлдөөний зарчим энд шууд зөрчигдөнө. Тийм учраас үүнийг хэрэгжүүлэх боломж маш хүнд. Тэгэхдээ би энэ татаасыг битгий өг гэж хэлээд байгаа юм биш шүү дээ. Татаасаа өг, тэгэхдээ хэрэглэгчид нь өгөө гэж байгаа юм. Компанид нь өгөх биш. Бид нар компаниудад нь өгдөг нэг аргыг хэрэглэж байна, хэрэглэгчид нь өгдөг нөгөө арга байгаа. Түүнийг нь хэрэглэчихээр . . . /хугацаа дуусав/

**Ц.Баярбаатар**: Дөргөний усан цахилгаан станц бол баруун бүсийн эрчим хүчний системтэй зэрэгцээ ажиллаж байгаа горимоороо ажиллаж байгаа станц. Зуны улиралд усныхаа урсацаас хамааруулаад ачааллаа нэмэгдүүлж авдаг, өвлийн улиралд хязгаарлагдмал тоонд ордог, усныхаа балансыг барихын тулд. Энэ системээрээ яваад, өвөл бол ОХУ-аас түлхүү авдаг, зун бол дотоодынхоо усны станцаас түлхүү өгдөг ийм зарчмаар явж байгаа. ОХУ-аас 65 төгрөгөөр хил дээр нь авч байгаа, хэрэглэгчдэд 60 төгрөг, аж ахуйн байгууллагуудад 90 төгрөгөөр өгч байгаа. Энэ зөрүүн дээр усан цахилгаан станцыг бид нар үнийг нь тогтоож байгаа, гэхдээ усан цахилгаан станц зээлээ төлөх өртөг нь энд ороогүй байгаа. Дутуу орсон байгаагаар явуулж байгаа. Арга буюу үнийг барихын тулд.

**Д.Дэмбэрэл**: Орон нутгийн асуудлыг энэ бүсийн чинь систем яагаад өөртөө авдаггүй юм бэ? Томыг нь авъя, жижгийг нь авахгүй гэдэг юм уу?

**Ц.Баярбаатар**: Энэ бол орон нутаг бөгөөд Төрийн өмчийн хорооны шийддэг асуудал. Хэрвээ тэд нар асуудлаа шийдээд, албан ёсоор шийдвэрээ гаргаад өгөх юм бол бид бас авахгүй гэсэн юм яриагүй байгаа. Тийм учраас боломжтой, нээлттэй. Шийдвэр нь л гараагүй байгаа.

**З.Энхболд**: Би яамныхнаас нэг юм асуух гэсэн юм. Баруун бүсийн системээс гадна сум, сумаараа очоод холбогдсон хэдэн юмнууд байдаг. Дорнод, Сүхбаатар, Өмнөговь гээд хилийн аймгууд холбогдоогүй. Тэр улсуудад энэ татвар нь болоод төлөөд байдаг юм уу? яадаг юм бэ? тэр хүмүүс төлбөр тооцоогоо яаж хийдэг юм бэ? систем биш, сум сумаараа холбогддог газрууд байна. Тэнд бас ийм хөнгөлөлт хэрэгтэй л юм шиг харагдаад байгаа юм. Тооцоо хийж үзсэн үү? үгүй юу? нэгдүгээрт. Тогтоолоо зөвхөн баруун бүсийн биш, ерөөсөө гаднаас авч байгаа манай төвлөрсөн эрчим хүчний системд холбогдоогүй бүх гадаад эх үүсвэр дээрээ нэгтгэж болохгүй юу? тэгэх юм бол саяны миний хэлсэн аймгуудын холбогдсон сумууд бүгд хамрагдана шүү дээ. Хэдэн сум байдгийг би мэдэхгүй байна. Тэр мэдээлэл байгаа бол хэлээч.

Хоёрдугаарт, та нар усан цахилгаан станцынхаа цахилгааныг 32 төгрөгөөр үнэлдэг чинь буруу байхгүй юу. Яаж ч бодсон 32 байхгүй шүү дээ. Зээлээ нөхөн төлөөд ирэхээр. Наад станц чинь өөрөө зээлээ төлөх ёстой шүү дээ. Тэгээд төлнө гэж бодоод тооцоогоо хийхээр, үнэ нь хэд гарч байна вэ? түүний дараа татаасын тухай ярина шүү дээ. Та нарын аргачлал чинь буруу байгаа юм. Өвөл, зунгүй адилхан үнэтэй болгоод, тэгээд тооцоогоо хийгээд явах ёстой юмыг чинь 32 төгрөгөөр үйлдвэрлэсэн эрчим хүчийг үнэтэй өгч байна гэж хүмүүс буруу ойлгоод байна шүү дээ. Усан цахилгаан станцын ажиллагааны зардал байхгүй, анх түүнийг чинь байгуулах гэж авсан тоо томшгүй олон зээл байгаа шүү дээ. Тэр зээл чинь төлөгдөх хугацаандаа жилээрээ, сараараа хуваагдаж, энэ үйлдвэрлэж байгаа бүтээгдэхүүнээсээ төлөх ёстой. Улс үнэгүй станц бариад өгчихсөн, одоо ажиллагааны зардлыг тооцохоор 32 төгрөг гарч байж магадгүй. Тэгэхээр та нарын аргачлал чинь буруу байгаа юм. Одоо түүнийгээ зөв эдийн засгийн юмаар нь оруулахгүй бол Бямбацогт гишүүнээс эхлээд буруу ойлгоод эхэлж байна. Сонгогчид нь буруу ойлгоод, хямдхан тогийг бидэнд үнэтэй өгч байна гээд. 32 биш, 300-400 төгрөгөөр гарах ёстой шүү дээ, наад тог чинь. Зээлийн нөхөн төлөлтийн графикт таарч, өртөг дарах ёстой. Тэгээд энэ хоёр дээр нэг буруу явж байгаа юмаа засмаар байна. Нөгөө талд нь холбогдсон хэдэн сум байдаг юм бэ? баруун бүсийг хасаад. Ер нь бол ингэхээс өөр аргагүй л дээ, өндөр ирж байгаа. Хотын хэрэглэгчид одоо хэдэн төгрөгөөр төлж байгаа вэ? нэг квт.цагийг? түүнтэй баруун бүс адилхан болгох ёстой гэж бодоод байгаа юм. Хэрвээ зөрүү гардаг бол төлж болно л доо.

**Даш.Зоригт**: Мягмарсүрэн дарга энэ тарифтай холбоотой асуудлыг хариулаарай.

Баруун бүсийн системээс гадна жишээлбэл Хятадаас 9 чиглэлээр авч байгаа. Хятад-Орос хоёр нийлээд 18 газар авч байгаа. Ер нь бид нарын хувьд өнөөдөр яагаад үүнийг онцлоод байна вэ гэхээр, энэ нь өөрөө 55 сая орчим квт.цагийг жилдээ импортоор авч байгаа, баруун бүс нь. Тэгэхээр сумдуудыг аваад үзэхээр 600 мянган квт цаг гээд хэмжээнүүдийн хувьд харьцуулшгүй.

Хоёрт, бид нарын хувьд одоо хилээр авч байгаа цахилгааныхаа асуудал дээр ялангуяа өмнөд говьд цахилгаан станц барихад шийдвэрээ гаргачихсан, одоо энэ техник эдийн засгийн үндэслэл нь эхэлчихсэн, ажил нь явж байгаа учраас. Ялангуяа говийн энэ хэсэгт үүнийг чөлөөлөх юманд манайх бол байх ёсгүй гэж үзэж байгаа, энэ дээр. Жишээ нь, Нарийн сухайт дээр хэрэглэж байгаа цахилгаан станц бол өөрөө экспортын бараа гаргаж л байгаа. Тийм учраас энэ дээр бид нарын хувьд бол улсууд гааль, НӨАТ-ыг аваад явахад ямар нэгэн компанидаа хүндрэл учрахгүй гэж үзэж байгаа. Бусад сумдуудын хувьд бид нар энэ асуудлыг судалж үзэж байгаад тусдаа системийнхээ хэмжээнд дахиж нэг ярьж байж шийдэх ёстой гэж үзэж байгаа, урт хугацааны шийдэлтэйгээ хамт. Энэ Баруун бүс дээр бид нар компанийх нь хэмжээ, одоо авч байгаа өр, авлагын хэмжээтэй харьцуулаад тусгайлан оруулж ирж байгаа юм.

Тарифын хувьд хариул даа.

**Н.Мягмарсүрэн**: Энхболд гишүүний асуултад хариулъя. Дөргөний усан цахилгаан станцын холбогдох тариф өнөөдөр 32 төгрөг 11 мөнгө квт цаг нь байгаа. Баруун бүсийн хэрэглэгчид худалдах тариф, аж ахуйн нэгжид 90 төгрөг, ахуй дээр 60 төгрөгөөр зарж байгаа. Түрүүн сайд хэлсэн, энэ систем гэдэг утгаараа явж байгаа юм уу гэж. Ер нь зээл, зээлийн хүүг оруулаад, элэгдлийг бүрэн тусгаад явах юм бол энэ 32 төгрөг бол өсөх юм байгаа. Өнөөдөр баруун бүс жилдээ 4,5 тэрбум төгрөгийн татаас аваад, тэгээд цаана нь тэрбум гаруй төгрөгийн алдагдалтай ажиллах ийм нөхцөлд бид нар үүнийг тооцох юм бол энэ дахиад нэмэгдэхээр байгаа юм. Бид нар тарифыг нэмэх асуудлыг ярьсан. Шударга өрсөлдөөн, хэрэглэгчдийн төлөө газраас зөвшөөрөл өгөхгүй байгаа. Баруун бүс, алслагдсан гээд байж байгаа. Ядаж энэ алдагдлыг өнөөгийнх нөхцөлд хаахаар ч гэсэн уг нь тариф нэммээр л байгаа юм.

**З.Энхболд**: Би баруун бүсээс бусад гэдэгт зөвхөн хэрэглэгчдийн тогийг ойлгосон, сумын. Үйлдвэрлэлийг би энэ хөнгөлөлтөд хамруулах ёстой гэж хэлээгүй шүү, нэгдүгээрт залруулга хийж байна.

Дорнодын нэг сум Оросоос тог авдаг. Оросоос авсан тогийг нь үнэтэй байна гэж үзээд сумын хэрэглээ юу шалих вэ дээ, наанаас нь дахиад тэрбум 500 сая төгрөгний шугам татаж байгаа юм. Тэр бол утгагүй хөрөнгө оруулалт гэж би хэлээд байгаа юм. Цаанаасаа авсан тогных нь татварыг хөнгөлчих юм бол хямдхан тогтойгоо байгаад л байна шүү дээ. Тэрбум 500-аар наанаас нь шугам татах бол эдийн засгийн хувьд ямар ч эрүүл хүний хийх ажил биш л дээ. Тийм учраас би хил дамжиж авч байгаа, хил дээр байдаг сумдын эрчим хүчнийх нь татварыг үүнтэй адилтгаж үзээд нэмчихээсэй. Дахиад яам судлаад оруулаад ирнэ гэхээр удах гээд байгаа юм. Тэгэх юм бол тэр . . . /хугацаа дуусав/.

**Д.Дэмбэрэл**: Сэлэнгэ аймгийн Баянгол сумын ерөнхий боловсролын сургуулийн багш, ажилтнуудын төлөөлөгчид Чулуунбат гишүүний урилгаар Улсын Их Хурлын чуулганы үйл ажиллагаатай танилцаж байна. Багш нарт ажлын амжилт хүсье.

**Ц.Сэдванчиг**: Баруун бүсийн эрчим хүчний системт төрийн өмчит компани гааль, НӨАТ-ыг төлж чадахгүй хэмжээнд хүндэрчихсэн компани уу? үүнийг төлбөл дампуурчих гээд байгаа компани уу? хэрвээ тийм бол өнөө хүртэл төлж чадаагүй өглөг нь хэд байдаг юм бол? иргэдээс авах авлага гэж байдаг бол энэ үнийг дүнг хэлж өгөх боломж байна уу? Үнийн зөрүүг улсаас дэмжлэг болгож, татаас болгож авдаг гээд байгаа юм. Энэ дэмжлэгийг хааш нь хийдэг юм бэ? юунд зарцуулдаг юм бол? би буруу ойлгоогүй бол энэ дэмжлэгийг компанид нь биш, иргэдэд нь өгмөөр юм хэлчих шиг болох юм Зоригт сайд. Энэ ямар учиртай юм бэ? Дээрээс нь энэ хөнгөлөлтийг үзүүлснээр иргэдийн авч байгаа цахилгааны үнэ буурах уу? иргэдэд ямарваа нэгэн хөнгөлөлт очих уу? энэ НӨАТ, гаалийн татвараас чөлөөлөөд өгвөл. Заавал баруун бүс гэж онцлоод байгаа нь ямар учиртай юм бол гэж бодогдоод байна. Сонгууль угтсан, иргэдэд таалагдах гэсэн улс төрийн чанартай бодлого явуулаад байгаа юм биш биз дээ? Тухайлбал, гаднаас шууд эрчим хүчээ авдаг сумууд гэж яриад байна. Хөвсгөл аймаг дээр Ханх гээд алслагдсан сум байна шүү дээ, хойд талын захад. Тэр хавиар суудаг дарга нар бүгдээрээ мэддэг л байлгүй. Энэ сум бас гаднаас цахилгаанаа их олон жил авч, хангагдаж ирж байгаа. Тэр ч их найдлагатай биш, дээрээс нь байнга өндөр үнэ төлж байна гэсэн гомдол мэдүүлдэг. Тэгээд иймэрхүү сумд мэр, сэр байдаг байх. Энэ сумдын асуудлыг тухайлбал энэ хөнгөлөлтөд хамруулж болох уу? улсаас авч байгаа дэмжлэгийн хэмжээ, татаасын хэмжээ чухам юунд зарцуулдаг юм бол? одоо дахиад НӨАТ, гаалийнх татварыг хөнгөлөөд өгөх нь байна. Энэ хөнгөлөлтийг чухам хэн эдлэх юм бол? компани нь эдлээд, сэргэж чадах юм уу? олон жил ингээд яваад ирсэн шиг байх юм. Өнөөг хүртэл өглөгтэй байдаг бол тэр өглөг нь тэглэгдэх үү? энэ хууль гарснаар. Өглөг, авлага нь тэглэгдээд явах уу? эсхүл энэ хууль гарснаас хойш үйлчилдэг юм уу? үнэхээр энэ өр авлагадаа дарагдаад, энэ компани дампуурах гээд байгаа тийм бодит байдал байгаа юм болов уу? гэсэн иймэрхүү асуултууд байна.

**Даш.Зоригт**: Хөрөнгө мөнгөө юу юунд зарцуулдаг вэ гэдгийг манай ажлын хэсгийнхнээс хариулаарай. Улс төрийн ямар нэгэн арга хэмжээ байхгүй. Энэ тогтоол батлагдлаа гээд маргааш нь шууд баруун бүсэд хэрэглэгчдийн үнэ буурахгүй. Хамгийн гол үр дүн нь юу байна вэ гэхээр, дахиад хэлье. Энэ арга хэмжээ авахгүй болохоор өнөөдрийн энэ импортоор орж ирж байгаа 104 төгрөгийн өртөг дээр нэмэгдэж байгаа НӨАТ, гааль тооцогдоод, импортоор авч ирж байгаа цахилгааны эрчим хүчний өртөг нь 104,6 байгаа. Дээрээс нь НӨАТ, гааль нэмэгдэхээр нөгөө нэг 90 хэдэн төгрөгөөр авч байгаагаасаа хамаагүй зөрүүтэй болж байгаа юм. Тэгэхээр бид нар энэ тогтоол батлагдахгүй бол ямар арга хэмжээг яваандаа авах вэ гэхээр, яваандаа л даа, өнөө маргаашдаа шууд авчих биш. Энэ 2014 он хүртэл зах зээл рүүгээ дөхүүл гэсэн ийм Улсын Их Хурлын тогтоол ч байгаа, энэ компаний өөрийнх нь санхүүгийн эрүүл мэндийг бодоод ч гэсэн аажмаар тэр өөрийнх нь өртөгт хүргэхээс өөр аргагүй болж байгаа юм.

Тэгэхээр аажмаар өөрийнх нь өртөгт хүргэнэ гэдэг бол төвийн эрчим хүчний системээсээ түрүүлээд жишээлбэл баруун бүсийн эрчим хүчний системийн үнэ өсөх нь л дээ. Тэгэхээр үүнээс бид нар урьдчилан сэргийлж арга хэмжээ авч байгаа юм, ер нь бол, нэг талаасаа. Тэгэхээр энэ бол өнөөдөртөө ямар нэгэн арга хэмжээ болохгүй. Шууд иргэдийн хармаанд мэдрэгдсэн тийм арга хэмжээ болохгүй ч гэсэн урт хугацаандаа энэ бол мэдрэгдэх ёстой гэдгийг хэлэх гэсэн юм.

Ер нь манай энэ салбараас улс төртэй ийм арга хэмжээ бол баруун бүсийн ч бай, бусад системийн хэмжээнд гарахгүй ээ. Улс төржсөн тийм арга хэмжээ авахгүй гэдгийг хэлж байгаа.

Татаас нь энэ компаниудад биш, иргэдэд өгөх нь зүйтэй гэдэг энэ санааг, жишээлбэл энэ хүнс, бензин дээр тэгж хэлээд байна вэ гэхээр, эрчим хүчний системийн хувьд энэ өөрөө монополь нэгдсэн ийм том систем, сүлжээ байгаа учраас тооцоо, хөрөнгө оруулалтынх нь үр өгөөжийг арай нарийн хийгээд, хийхэд амар байгаа юм. Тийм учраас одоо өнөөдөр юу гэдэг юм бэ? импортын өртөг нь 104 байлаа ч гэсэн, татаасыг нь өгөөд, компани нь жишээлбэл, өөрөө алдагдалтай ажиллаа ч гэсэн үнийг нь барьж болоод байгаа юм. Бензин дээр нэлээн хэдэн компани өрсөлдөж ажиллаж байгаа, хувийн хэвшлийн компаниуд байгаа. Энэ дээр ялангуяа бензин түлшний бүтээгдэхүүн дээр бол дахиад хэлье, нийгмийн халамжийн шугамаар явж байгаа цахим картын системээр олгох хөнгөлөлтийн системд хамруулах нь зүйтэй гэж үзэж байна. Тэгэх юм бол ОХУ-д явдаг халамжийг мөнгөжүүлэх гэсэн маш үр дүнтэй хөтөлбөр явсан. Үүн шиг эмзэг зорилтот бүлгийнхэндээ түүнийгээ өгөх нь хамаагүй үр дүнтэй байна гэдэг нь харагдаад байгаа юм. Тийм учраас яваандаа 2014-15 оноос улсын төсөвт эрчим хүчний компаниудаас татаас суухаа болино. Улсын Их Хурлын 72 дугаар тогтоол гарсан. 2014 он хүртэл энэ татаас нь сууна. 2015 оноос хойш энэ компаниудад өгч байсан татаас нь дахиад эргээд алслагдсан бүс нутгийн иргэдэд эрчим хүчний татаас хэлбэрээр иргэдэд өөрт нь тэр цахим карт хэлбэрээр зорилтот бүлгүүддээ очиж суух нь зохимжтой юм гэдэг энэ бодлогыг би зүйтэй гэж үзэж байгаа юм.

Үнийн зөрүүг би дахиад хэлье, 104,6 байгаа. Тэгээд иргэд 90 гаруй төгрөг төлж байгаа, үндсэндээ. Дээрээс нь НӨАТ, гаалийн татвар нэмэгдэхээр энэ өртөг нь өсч байгаа.

Компаниуд мэдээж хэрэг энэ улсын татаасаар өөрийнхөө засвар, техник шинэчлэлийнхээ ажлыг хийдэг. Нарийн ширийн яг хийсэн ажлынх нь талаар Баярбаатар дарга мэдээлэл өгнө. Энэ компани дампуурчихгүй л дээ, өнөөдөр ингэлээ гээд. Тэгэхдээ дахиад хэлье, энэ үнийн огцом өсөлтөөс урьдчилан сэргийлэх арга хэмжээ болох юм.

**Ц.Баярбаатар**: Баруун бүсийн гааль, НӨАТ маань 8 төгрөг байгаа юм, нэг квт-даа. Тэр мөнгө бол баруун бүсэд орохгүй. Шууд гааль, НӨАТ-т хаагдаад, өр үүсэхгүй тэгээд явчих юм. Тэгээд бусад юм нь ямар мөнгө орж ирэхгүй, хэвээрээ байх юм. Үүнийг чөлөөлснөөрөө З аймгийн ард иргэд ямар эрх эдлэх вэ гэхээр, 60, 90 төгрөг гэдэг үнэ нь тогтвортой бариад байх юм. 60, 90-ээр байх, тийм л юм байгаа. Хятадаас орж ирж байгаа нь 104 төгрөг байгаа, түүний жаахан юм нь ороод ирэхээр дундаж үнэ нь өсчихөөд байгаа юм. Тийм болохоор гааль, НӨАТ-ын татвараас компани руу мөнгө орохгүй, өр үүсэхгүй хаагдаад, энэ байгаа алдагдлаа өөрөө аваад, баруун бүс өөрөө хийгээд явах юм.

**Ц.Сэдванчиг**: Энэ төрийн өмчит компаний татварын албанд төлөх ёстой гааль, татварын өглөг өр ямар байна вэ гэж асуусан. Дээрээс нь эсрэгээр авлага байна уу? иргэдээс авах авлага байна уу? Энэ их хэмжээний өр үүсчихээд, компани ядарсан, дампуурчих гээд байгаа шиг тайлбар хийлээ гэж ойлгосон, нэгд.

Хоёрт, Ханх сумын тухай асуугаад байна. Ханх гээд Хөвсгөлийн хамгийн хойд талын алслагдсан сум байна. Шууд хойноосоо цахилгаанаа авдаг. Энд байнга гардаг асуудал бол цахилгааны үнэ өндөр байна, дээрээс нь найдвартай хангагдахгүй байна. Үүнийг төвийн эрчим хүчинд холбож өгөөч гэдэг асуудлыг байнга ярьдаг шүү дээ. Та нар бодвол мэддэг байх. Тэгэхээр энд сууж байгаа иргэд бас энэ хөнгөлөлтөд хамрагдах уу? Тэр тусмаа цаашдаа улсаас өгч байгаа дэмжлэгийг компанид нь биш, иргэдэд нь өгье гэсэн ийм бодлого явуулж байгаа юм байна. Тэгвэл энэ сумын иргэд хамрагдах уу? шууд цахилгаанаа авч . . ./хугацаа дуусав./

**Даш.Зоригт**: Өнөөдөр 2010 оны эхний байдлаар аваад үзэх юм бол өглөг нь 50,2 хувиар буюу 627 сая төгрөгөөр нэмэгдсэн байгаа юм. 627 сая төгрөгний 72 хувь нь 2008, 2010 онд импортын цахилгааны гааль, НӨАТ-ын өр эзэлж байгаа юм. Сүүлийн үндсэндээ З жилийн гэсэн үг, 70 гаруй хувь нь. Тэгээд баруун бүсийн эрчим хүчний компанийх нь 2010 оны жилийн эцсийг аваад үзэх юм бол тэрбум 657 сая төгрөгний авлагатай. Тэгээд нийт богино хугацаат өр нь тэрбум 876 сая төгрөгийн өртэй ийм компани байгаа. Яг өнөөдрийн энэ арга хэмжээ батлагдсанаар бол баруун бүсийн З аймаг хамрагдана. Бусад аймгууд хамрагдахгүй. Бусад аймгуудын асуудлыг бид нар тусгайлан судалж байж оруулж ирнээ.

**Ц.Сэдванчиг**: Ханх сумын эрчим хүчний асуудлыг шийдэх боломж байна уу? Хойноос шууд аваад байгаа. Найдвартай биш, үнэ өндөр байна гэдэг асуудал байнга яригддаг. Алслагдсан сум ч гэсэн энэ чинь Монголын бас нэг эд эс байгаа. Үүнийг төвийн эрчим хүчний системд холбох боломж байна уу? энэ дээр та бүхний бодлого, төлөвлөгөөнд суусан юм байна уу? бид байнга л хүсэлт тавиад яваад байгаа. Бусад сумд нь ингээд холбогдсон байгаа, ганцхан Ханх сум, хойд талын сум, гаднаас хамааралтай. Ийм байж болохгүй биз дээ?

**Ц.Баярбаатар**: Ханх сумыг төвөөсөө холбоё гэвэл их хол. Чадлын хувьд маш их хөрөнгө оруулалтын өгөөж маш муу, хэцүү байгаа юм. Ханх сумаас асуудлаа яаманд гаргаж тавиад ирэх юм бол энэ бол хэсэг суурин газар байгаа. Тийм учраас тэр хэрэглээний асуудлаа тавих юм бол бид энэ асуудлыг Зохицуулах газар дээр авч үзэж болох юм. Түүнээс одоо тийшээ шугам тавина гэж байхгүй, Ханх сум бол яг Оросоос авч зохицуулагдана. Энэ бол авч үзэх асуудал. Тийм учраас асуудлыг тавих юм бол бид авч үзье. Одоо бид нар түүнийг барьж үзсэн юм бол байхгүй.

**Д.Дэмбэрэл**: Баярлалаа. Гишүүд ээ, цаг болчихсон байна. Үдээс хойш чуулганы хуралдааны үргэлжлүүлье. Засгийн газрын цагийн дараа ерөөсөө энэ үлдэж байгаа асуудлаа хэлэлцээд явна шүү. Тийм учраас гишүүд үдээс хойш чуулганы хуралдаан үргэлжлэх юм байна гэж ойлгоорой.

Завсарлага

**Г.Батхүү**: Үдээс хойших хуралдаанаа эхэлье.

***Тав.Улсын Их Хурлын гишүүн Ж.Сүхбаатараас Монгол Улсын Ерөнхий сайдад тавьсан “Монгол Улсын авто замын өргөтгөл, шинэчлэлтийн ажлын явц байдал, цаашид авах арга хэмжээний талаарх асуулга”-ын хариуг сонсоё.***

Асуулгад Зам тээвэр, барилга, хот байгуулалтын сайд Баттулга хариулна. Баттулга сайдыг индэрт урьж байна.

**Х.Баттулга**: Эрхэм хүндэт Улсын Их Хурлын дэд дарга, эрхэм гишүүд ээ

Улсын Их Хурлын гишүүн Ж.Сүхбаатараас Ерөнхий сайд Батболдод Улаанбаатар, Дархан хот хоорондын авто замыг өргөтгөн шинэчлэх, авто замын тухай төрийн болон орон нутгийн өмчийн хөрөнгөөр бараа үйлчилгээ худалдан авах тухай хуулиудын биелэлтийг 2011 онд авто замын салбарт улсын төсвийн хөрөнгө, гадаадын зээл тусламжаар хэрэгжиж буй төсөл, эргэн төлөгдөх нөхцөлөөр хийгдэж байгаа авто зам, гүүрийн ажлын явц байдал, нийслэлийн болон орон нутгийн авто замын сүлжээний арчлалт, урсгал засвар арчлалт, технологийн шинэчлэлт, цаашид авах арга хэмжээний талаар тавьсан асуултад хариу бэлтгэн та бүхэнд танилцуулж байна.

Монгол Улсын 2011 оны төсвийн тухай хуулийн дагуу авто замын салбарт 148 тэрбум төгрөг тусгагдсан бөгөөд гадаадын зээл тусламжаар хэрэгжиж байгаа төслүүдийн дотоод эх үүсвэрт 30,2 тэрбум, улсын төсвийн санхүүжилтээр баригдаж байгаа авто зам, гүүрийн барилгын ажлуудыг санхүүжүүлэхэд 80,2 тэрбум, эргэн төлөгдөх нөхцөлтэй баригдаж байгаа авто замын барилгын ажлыг санхүүжүүлэхэд 25,1 тэрбум, авто замын сүлжээний засвар, арчлалт, технологийн шинэчлэлтэд 12,4 тэрбум төгрөгийн санхүүжүүлэхээр тус тус тусгагдсан билээ.

Улсын Их Хурлын 2010 оны 36 дугаар тогтоолоор батлагдсан шинэ бүтээн байгуулалт, дунд хугацааны зорилтот хөтөлбөрт Алтанбулаг, Улаанбаатар, Замын-Үүд чиглэлийн 990 км хурдны замыг барихаар тусгагдсан бөгөөд дээрх чиглэлийн хурдны замд Улаанбаатар-Дархан чиглэлийн авто зам бас хамрагдсан юм.

Дээрх чиглэлийн хурдны зам барих, ажлын урьдчилсан техник, эдийн засгийн үндэслэлийг тус яамнаас 2010 оны 6 дугаар сард боловсруулсан бөгөөд төслийн санхүүжилтэд 1,9 тэрбум орчим ам доллар шаардлагатай гэсэн эхний урьдчилсан тооцоо гарсан.

Алтанбулаг- Улаанбаатар чиглэлийн 367 км хурдны авто зам барих төслийг Концессын гэрээгээр хэрэгжүүлэхээр төлөвлөөд байгаа бөгөөд ТӨХ-ноос барих, ашиглах, шилжүүлэх төрлийн Концесс болон уралдаант шалгаруулалтыг зарласан бөгөөд 2011 оны 11 дүгээр сарын 17-нд буюу энэ сарын 17-нд энэ уралдаант шалгаруулалтыг нээж, дүгнэнэ.

Ингээд 2011 онд хэрэгжиж байгаа зам гүүрийн талаар та бүхэнд танилцуулъя.

Гадаадын зээл, тусламжаар 2011 онд 11 төсөл арга хэмжээ хэрэгжүүлэхээр төлөвлөснөөс одоогийн байдлаар АХБ-ны зээлээр хэрэгжүүлэх “Бүс нутгийн авто зам хөгжүүлэх төсөл”-ийн Сайншанд-Замын Үүд чиглэлийн 131,2 км хатуу хучилттай авто зам, Сайншанд- Замын Үүд чиглэлийн хатуу хучилттай замаас Эрдэнэ сум хүртлэх 15,5 км авто зам, “Баруун бүсийн босоо тэнхлэгийн авто зам төсөл” Бага Улаан даваа Манхан чиглэлийн 214,1 км авто зам, “Орон нутгийн иргэдийн оролцоотойгоор баруун бүсийн туслах зам барих төсөл”, БНХАУ-ын хөнгөлөлттэй зээлээр хэрэгжүүлэх “Баруун бүсийн авто зам хөгжүүлэх төсөл” Манхан-Ховдын 85,3 км, Өлгий-Хашаатын давааны 60 км авто зам, Японы буцалтгүй тусламжаар хэрэгжүүлэх төмөр зам дээр баригдах Энгельсийн гүүрэн гарц зэрэг 6 төсөл хэрэгжиж байна.

Арабын эдийн засгийн хөгжлийн “Кувейтын сан”-гийн зээлийн хөрөнгөөр хэрэгжиж дуусч байгаа Эрдэнэт-Булган-Уньт чиглэлийн 143 км авто замын сүүлчийн хэсэг болох 2010 онд ашиглалтад орсон Булган-Уньт чиглэлийн 60 км хатуу хучилттай замын баталгаат засварын хугацаанд хийхээр улсын комиссоос өгөгдсөн үүргийн дагуу хийгдэх ажлууд хийгдээд дуусч байна.

Мөн Арабын эдийн засгийн хөгжлийн “Кувейтын сан”-гийн зээлийн хөрөнгөөр хэрэгжих Уньт-Тариалан чиглэлийн 88 км хатуу хучилттай авто замын гүйцэтгэгчийг сонгон шалгаруулах тендер 2 удаа зарлагдсан боловч гүйцэтгэгч компаниуд саналаа ирүүлээгүй болно. Тендер сонгон шалгаруулалтыг З удаа хязгаарлагдмал нөхцөлөөр зарлаж, 2011 оны 8 сарын 15-нд нээсэн боловч нэг ч санал ирээгүй болно.

АНУ-ын “Мянганы сорилын сан”-гийн хөрөнгөөр баригдахаар 2010 онд гэрээ байгуулагдсан Чойр-Сайншанд чиглэлийн 176 км хатуу хучилттай авто замын гүйцэтгэгч БНСУ-ын “Эль Ай жи” компани нь дампуурсан тул Захиалагч талаас ажил гүйцэтгэх гэрээг 2011 оны 5 дугаар сард цуцалсан байна. Одоогийн байдлаар дахин тендер зарлахаар бэлтгэж байгаа бөгөөд хугацаа алдахгүйн тулд замын хиймэл байгууламж, гүүр, холойн ажлыг дотоодын гүйцэтгэгчээр гүйцэтгүүлэх талаар Монголын МСС-ээс судалж байгаа юм байна.

Германы сэргээн босголт банкны зээлээр хэрэгжүүлэх “Нийслэлийн хотын хүнсний найдвартай байдлыг хангах орон нутгийн тээврийн дэд бүтцийг хөгжүүлэх төсөл”-ийн хүрээнд хэрэгжих Төв аймгийн Борнуур, Жаргалант чиглэлийн авто замын гүйцэтгэгчийг сонгон шалгаруулах ажил хийгдэж, дүгнэлтийг Германы сэргээн босголт банкинд хүргүүлээд байна.

Энэ төслийн хүрэнд баригдах Төв аймгийн Батсүмбэр чиглэлийн замын зураг төсөл бэлэн болсон. Партизан чиглэлийн авто замын зураг төсөл хийгдэж дуусч байна. Замын тендер сонгон шалгаруулахад бэлэн болоод байна.

Эдгээр төслийн хүрээнд 435 км хатуу хучилттай зам, 262,0 м урт төмөр бетон гүүрийн ажил хийгдэж байгаа бөгөөд 2011 онд 146,7 км зам ашиглалтад орох юм.

Хоёр. Улсын төсвийн хөрөнгө оруулалтаар 2011 онд хэрэгжүүлэхээр төлөвлөсөн зам гүүрийн барилгаас орон нутагт эрхийг нь шилжүүлсэн ажлаас гадна 36 гэрээт ажил буюу 691,8 км авто зам, 1775,9 урт метр төмөр бетон гүүрийн ажил хийгдэж байна.

Төлөвлөгдсөн ажлаас Өндөрхаан-Чойбалсан чиглэлийн 50 км, Халзан бүргэдэй, Цэцүүх чиглэлийн 100 км замуудын гэрээг цуцалсан. Архангай аймгийн Сангийн толгойн төмөр бетон гүүр, Мөрөн-Тэрхийн цагаан нуур чиглэлийн 100 км авто замын зураг төсөл боловсруулах ажил хийгдэж байгаа бөгөөд зураг төсөл бэлэн болсны дараагаар гүйцэтгэгчийг сонгон шалгаруулж, ажлыг эхлүүлэхээр төлөвлөж байна.

Сайншанд- Хамрын хийд чиглэлийн 42 км зам, Увс аймгийн Тээлийн голын 75,72 урт төмөр бетон гүүрийн ажлын тендер сонгон шалгаруулалтынхаа төсвийн тодотгол хийгдсэний дараа зарлагдах юм.

Эдгээр ажлын хүрээнд 538 км урт хатуу хучилттай зам, 800,7 урт метр төмөр бетон гүүрийн ажил хийгдэж байна. Гэрээ ёсоор 2011 онд 399 км хатуу хучилттай зам, 232,5 м урт бетон гүүр ашиглалтад орох юм.

Гурав. Эргэн төлөгдөх нөхцөлөөр баригдах авто замын талаар:

Эргэн төлөгдөх нөхцөлөөр баригдах 10 ажлаас 6 гэрээт ажлын хүрээнд 741 км урт хатуу хучилттай зам баригдаж байгаа юм. Үүнээс Улаанбаатар- Мандалговь чиглэлийн 100 км, Мандалговь-Даланзадгад чиглэлийн 163 км, Арвайхээр-Баянхонгор чиглэлийн 107 км, Манхан-Дарви чиглэлийн 100 км, Өндөрхаан- Чойбалсан чиглэлийн 143 км, Алтай-Баянхонгор чиглэлийн 128 км авто замын ажлууд тус тус хийгдэж байна.

Даланзадгад- Тавантолгой-Оюутолгой чиглэлийн 251 км хатуу хучилттай авто замыг түлхүүр гардуулах нөхцөлөөр тендер зарласан боловч улсын төсвийн хөрөнгө оруулалтад тусгагдсан өртгөөс хэтэрсэн үнийн санал ирсэн тул тендер хүчингүй болжээ.

Энэ зам дээр нарийвчилсан зураг төсөл боловсруулагдаагүй, бодит өртгийг гаргах боломжгүй байгаа тул зураг төсөл боловсруулсны дараа зам барилгын ажлыг тендер зарлах ийм саналтай байна.

Хатгал, Ханх чиглэлийн 80 км хатуу хучилттай авто замын гүйцэтгэгчийн тендер, сонгон шалгаруулалт 2 удаа зарласан боловч, сонирхогч компани байхгүй шалтгаанаар хойшлогдсоны улмаас зам барилгын ажил эхлээгүй байна.

Дөрөв. Гүүрүүдийн их засварын ажил

Улсын төсвийн хөрөнгөөр 2011 онд улсын чиглэлийн замд барйладаг 4 гүүрэнд их засвар хийхээр төлөвлөснөөс Баян-Өлгий аймгийн Өлгий сумын төвд байрлах Ховд голын 168 у/м төмөр бетон гүүрийн их засвар, шинэчлэлтийн ажлаас бусад З гүүрийн засварын ажил хийж, дуусган, хөдөлгөөнийг нээгээд байна, одоогоор.

Тав. Захиалагчийн хяналтын талаар:

Гадаадын зээл, тусламжийн хүрээнд баригдаж байгаа зам, гүүрийн барилгын ажилд гадаадын болон дотоодын зөвлөх компаниуд зөвлөхөөр ажиллаж байна.

БНХАУ-ын зээлээр баригдах Өлгий-Хашаатын даваа чиглэлийн 60 км замын Зөвлөхийн сонгон шалгаруулалт хийгдэж байна.

Улсын төсвийн хөрөнгө оруулалтаар баригдаж байгаа зам, гүүрийн ажилд Авто замын газрын 25 инженер байнгын техник, технологийн хяналт гүйцэтгэн ажиллаж байна.

Эргэн төлөгдөх нөхцөлтэй баригдаж байгаа 6 гэрээт ажилд дотоодын 5, Зөвлөх компаний 6 багт нийтдээ 30 гаруй инженер техникийн ажилтан ажиллаж байна.

Авто замын салбарт цаашид хэрэгжүүлэх арга хэмжээний талаар

Улсын Их Хурлын 2010 оны 36 дугаар тогтоолоор “Шинэ бүтээн байгуулалт” дунд хугацааны зорилтот хөтөлбөрийг баталсан юм. Энэ хөтөлбөрийн хүрээнд авто замын салбарт аймгийн төвүүдийг Нийслэлтэй болон ойролцоох хилийн боомттой холбосон 5572 км хатуу хучилттай авто зам, Алтанбулаг-Улаанбаатар-Замын-Үүд чиглэлийн 990 км хурдын зам, Улаанбаатар хотод 212 км хатуу хучилттай авто зам, 7 цэгт гүүрэн гарц тус тус шинээр барьж 350 км хатуу хучилттай авто замыг шинэчлэх зорилтыг дэвшүүлсэн болно.

Дээрх зорилтын хүрээнд баригдах 5572 км хатуу хучилттай авто замаас 3592,0 км нь Нийслэлийг аймгийн төвтэй холбосон, 1980,0 км аймгийн төвүүдийг ойролцоох хилийн боомтуудтай холбосон авто зам байна. Нийслэл хотыг аймгийн төвүүдтэй холбосон 3592,0 км авто замаас 200 км замын барилгын ажлын хөрөнгийн эх үүсвэр нь 2011 оны Төсвийн тухай хуулиар шийдвэрлэгдсэн бөгөөд гүйцэтгэгчийг шалгаруулан эхлүүлсэн.

“Шинэ бүтээн байгуулалт” хөтөлбөрийн хүрээнд 2011 онд Нийслэлийг аймгийн төвүүдтэй болон хилийн боомттой холбосон нийт 4039,6 км замын зураг төслийг боловсруулж, 1377 км хатуу хучилттай авто замын барилгын ажлыг шууд гэрээ байгуулан эхлүүлэхээр Засгийн газрын 2011 оны 105 дугаар тогтоолыг гаргуулан хэрэгжүүлэхээр ажиллаж байна.

Зам, тээвэр, барилга, хот байгуулалтын яамнаас 2011 онд авто замын салбарт хэрэгжүүлэх нийт 30 төсөл, арга хэмжээнээс гэрээ байгуулсан 21, үнэлгээ хийж байгаа 4, дахин зарлах 1, гэрээ байгуулах шатандаа байгаа 1, тендер зарлах боломжгүй төсвийн тодотголоор санхүүжилтийн асуудлыг шийдвэрлэх 5 төсөл, арга хэмжээнүүд байна.

Тендерт шалгарч авто зам, гүүрийн байгууллагуудын ажлыг цаг алдуулалгүй эхлүүлэх зорилгоор гүйцэтгэгч байгууллагуудад барилгын ажлын улаан шугамыг хүлээлгэн өгч, мэргэжлийн хяналтын болон орон нутгаас холбогдох зөвшөөрлийг гаргуулан, зам барилгын ажилд газар дээр нь хяналт хийх захиалагчийн төлөөлөгчийг томилон ажиллуулж байна.

Улаанбаатар хотод 2010-2011 онд эргэн төлөгдөх нөхцөлтэйгээр нийт 15,8 км авто зам шинээр барих, 42,1 км авто зам өргөтгөн шинэчлэх, 97 урт метр гүүр өргөтгөн шинэчлэхээр 60,5 тэрбум төгрөгний өртөг бүхий 20 төсөл, арга хэмжээ хэрэгжүүлэхээс 2010 онд 8 төсөл арга хэмжээ бүрэн дуусч өнөөдрийн байдлаар нийт ажлын явц 70 хувьтай байна. 2011 онд зам барилга засварын ажлууд 4 дүгээр сарын 10-нд эхэлсэн бөгөөд 11 дүгээр сарын 01-нд бүрэн хийгдэж дуусна.

Гадаад орон, түнш байгууллагуудаас Монгол Улсад үзүүлсэн буцалтгүй тусламж, хөнгөлөлттэй зээлийн хөрөнгөөр Улаанбаатар хотод 1 гүүрэн гарам, 4 авто зам шинээр барих төсөл хэрэгжиж байна.

2011 онд Улсын төсвийн хөрөнгө оруулалтаар Улаанбаатар хотын авто замын салбарт нийт 2,3 км авто зам шинээр барих, 0,3 км авто зам өргөтгөн шинэчлэх, 48 урт метр гүүр өргөтгөн шинэчлэх, явган хүний нүхэн гарц 1-ийг барихаар 6,6 тэрбум төгрөгний өртөг бүхий 4 төсөл, арга хэмжээ хэрэгжүүлж байна.

Өнөөдрийн байдлаар Улаанбаатар хот нь 329 км хатуу хучилттай авто замтай бөгөөд үүний 67 хувь нь 20-иос дээш жил ашиглагдаж их засварын ажил хийгдэх шаардлагатай болсон замууд бөгөөд сүүлийн жилүүдэд улс, нийслэлийн төсвийн хөрөнгө оруулалтаар уг замуудад их засвар, шинэчлэлтийн ажлыг дэс дараатайгаар хийсээр байна.

Улаанбаатар хотод “Шинэ бүтээн байгуулалт” дунд хугацааны зорилтот хөтөлбөрийн хүрээнд 2011 онд 48,7 км авто замын өргөтгөл шинэчлэлт, 1 уулзварт олон түвшний огтлолцол барих, 2 гүүрийн өргөтгөл шинэчлэлтийн ажлыг шууд гэрээ байгуулан гүйцэтгүүлэх Засгийн газрын шийдвэрийг мөн гаргуулан ажиллаж байна.

Анхаарал тавьсанд баярлалаа.

**Г.Батхүү**: Баттулга сайдад баярлалаа. Ажлын хэсгийн бүрэлдэхүүнийг танилцуулъя.

Зам, тээвэр, барилга, хот байгуулалтын яамны Төрийн нарийн бичгийн дарга Ж.Бат-Эрдэнэ, Зам, тээврийн бодлогын газрын дарга Махбал, Авто замын газрын дарга Б.Энхтөр, Нийслэлийн Авто замын газрын дарга Д.Од нар оролцож байна.

Асуух асуулттай гишүүд нэрсээ ирүүлье.

**Я.Батсуурь**: Чойроос цаашаа Замын Үүд рүү тавигдах зам 6-7 дахь жилдээ баригдаж, сунжирч байна. Энэ ажил маш удаан байдаг. Энэ байхгүйгээс болоод Монголчууд бүгдээрээ хохироод байдаг. Би энэ дээр тойргийн асуудал яриагүй. Энэ бол Монгол Улсын хэмжээний эдийн засгийн хамгийн чухал ач холбогдолтой магистрал зам юм байгаа. Аль хэдийн эхэлж барих ёстой байтал, хамгийн сүүлд бариад байдаг. Аймаг, сумдын хооронд ашиггүй замууд болохоор яваад байдаг. Дарга хаанаас төрнө вэ? зам тийшээ даялаад яваад байдаг. Энэ Замын-Үүдийн зам ердөө явдаггүй. Өнөөдөр Замын-Үүдийн зам баригдаагүйгээс болоод асар их хэмжээний ачаа бараа Замын Үүд дээр түгжрээд байдаг. Үүнээс болоод Улаанбаатарт Монгол Улс даяараа юмны үнэ нэмэгдэж, хөөрөгдөөд хомсдол бий болоод байдаг. Ганцхан төмөр замаар ачаа бараа тээвэрлэдэг, төмөр зам нь болохоор асар өндөр тарифтай, монополь эрхтэй ямар ч өрсөлдөгч байхгүй, дуртай үнээ хэлдэг. Энэ зам байхгүйгээс болоод Монголд жил болгон үнийн хөөрөгдөл маш их хэмжээгээр нөлөөлдөг. 2008 онд барилгын материалын үнэ энэ замгүйгээс болоод хөөрөгдсөн, орон сууцны үнэ учиргүй өндөр нэмэгдэж байсан. Энэ жил дахиад яг энэ хэлээд байхад давтагдлаа. Би ноднин хавраас хойш энэ Замын-Үүд дээр анхаарахгүй бол, Замын-Үүдийн шилжүүлэн ачих, зорчигч ачаа тээвэр дамжин өнгөрөх хүчийг нэмэгдүүлэхгүй, энэ замыг барихгүй бол үнийн хөөрөгдөл бий болноо гээд байхад өнөөдөр цементийн үнэ учиргүй нэмэгдсэн, үүнээс болоод орон сууцны үнэ нэмэгдээд байгаа юм.

Энэ зам дээр төр засаг ерөөсөө анхаардаггүй. Дарга нарын тойргийнх нь зам болохоор зэрэг хамгийн түрүүнд хамгийн их мөнгө хуваарилагдаад яваад байдаг. Энэ зам дээр тодорхой хугацаа хэлээч ээ. Чойр-Замын-Үүдийн зам яг хэзээ ашиглалтад орох вэ? энэ талаар тодорхой мэдээлэл авмаар байна. Үүнийг зөвхөн манай сонгогчид, Дорноговийнхон биш, Говьсүмбэрийнхэн биш, Монгол Улсын хэрэглэгчид бүгдээрээ сонирхож . . ./Хугацаа дуусав/.

**Г.Батхүү**: Өнөөдрийн чуулганы үйл ажиллагаатай Улсын Их Хурлын гишүүн Будын урилгаар Сүхбаатар аймгийн Замын цагдаагийн хэсгийн төлөөлөгчид оролцож байна. Та бүхэнд Замын цагдаагийн байгууллага байгуулагдсаны 75 жилийн ойн баярын мэнд хүргэе. /Алга ташив/.

Мөн Улсын Их Хурлын гишүүн Я.Батсуурийн урилгаар, Говьсүмбэр аймгийн Баянтал сумын 4 дүгээр сургуулийн багш ажилчид Улсын Их Хурлын чуулганы үйл ажиллагаатай танилцаж байна. Та бүхэнд амжилт хүсч, сайн сайхан бүхнийг ерөөе.

Асуултад Бат-Эрдэнэ дарга хариулъя.

**Ж.Бат-Эрдэнэ**: Чойроос Замын-Үүд хүртэл 4 багц ажил хийгдэж байгаа. Эхлээд Чойроос 176 км зам явж байгаа. Мянганы сорилын сангийн санхүүжилтээр хийгдэж байгаа. Ноднин жил Солонгос компани хийж байгаад, Солонгос компани тодорхой шалтгаанаар үүнийгээ хийж чадахгүй болсон. Үүнийгээ Мянганы сорилын сангийнхан зарлаад тухайн компаний туслан гүйцэтгэгчээр хийж байгаа 4 компани байгаа. Энэ 4 компаниар цааш нь хийлгүүлээд явъя. Хучилтыг нь дахин тендер зарлана гэсэн ийм чиг хандлагаар Мянганы сорилын сангийнхан ажиллаж байгаа. Түүний цаад талд 131 км замыг барьж байгаа. Энэ жилдээ хүлээлгээд өгчихнө. Хучилт юмнууд нь дууссан. Бага хэмжээний засварын ажлууд үлдсэн байгаа, үүнийгээ дуусгана. Энэ 131 км зам дуусна.

Цаад талд нь 62, 62 гээд хоёр багц байж байгаа. Адилхан бас Азийн хөгжлийн банкны санхүүжилтээр явж байгаа. Эхний 62 км замынх нь далангийн ажил нь хийгдсэн. Хучилтын ажил хийгдэх ёстой. Гэхдээ энэ компани бас хүлээсэн үүргээ биелүүлээгүй учир ажлыг нь цуцалчихсан байгаа. Түүний цаад талд дахиад үлдсэн 62 км дээр ажиллаж байгаа компани нь энэ жил ажлаа эхлэх ёстой байсан. Энэ жил ажлаа эхлээгүй, бэлтгэл ажил хийж байна гэсэн хүрээнд өнжсөн. Тийм болохоор дахиад цуцлах арга хэмжээ авахаар бичиг өгчихсөн сууж байгаа. Азийн хөгжлийн банктай бид нар саналаа өгөөд явуулсан. Энэ компанийг цуцалъя, дахин тендер зарлая гээд. Тэгээд үндсэндээ тэнд сүүлийн 120-иод км ажил хоёр гүйцэтгэгчийг нь цуцалж байгаа. Ийм байдалтай байгаа.

**Г.Батхүү**: Энэ дээр Энхтөр дарга тодорхой хариулах байхаа. 2006 оноос хойш хийгээд 7-8 жил барьж байгаа зам. Энхтөр дарга хариулаад, Батсуурь гишүүн дараа нь тодруулъя. Одоо бол процессыг яриад байна, одоо ингэж ажиллаж байна гэдгийг. Яагаад 6-7 жил 100 хэдэн км зам баригдаж байна вэ?

**Б.Энхтөр**: Одоогийн Мянганы сорилын сангаар хийгдэж байгаа 176 км зам бол Солонгосын банкны зээлээр, Солонгосын компани барихаар гэрээ байгуулагдсан. Ингээд энэ компани нь ажлаа хийж чадаагүй учраас гэрээ цуцлагдсан. Мөн Солонгосоос санхүүжүүлэх банк нь ч мөн зээлийн гэрээ нь цуцлагдсан. Энэ бол нэгдүгээрт тэр компаний үйл ажиллагаатай холбоотой, тендерт шалгарсан компаний. Хоёрдугаарт, мөн 2007 оны үнийн өсөлт, эдийн засгийн хямрал болсон учраас мөн тэр компаниас авч байгаа зээлийн хөрөнгөндөө багтахгүй болсон учраас энэ цуцлагдсан юм.

Тэгээд үүний дараагаар энэ 176 км замыг АНУ-ын Мянганы сорилын сангийн хөрөнгөд бид тооцоо судалгаа хийж тавьсан, зөвшөөрсөн. Замынх нь тендер зарлагдаад, гүйцэтгэгч нь шалгарсан. Энэ Мянганы сорилын сангийн гүйцэтгэх ажилд ерөөсөө тендер шалгаруулах процесс, ажил гүйцэтгэх процесс бүх юманд нь бид Монголын Засгийн газраас оролцоо бага, тэр Америкийн талын Монголын мянганы сорилын сангийнхан ажилладаг учраас бид бол мэдээлэл авах, өгөх ийм чиглэлээр ажилладаг. Харамсалтай нь энэ дээр мөн Солонгосын компани шалгарч ажиллаж байгаа, тэр компани нь дампуураад, сая Бат-Эрдэнэ дарга хэллээ, ингээд гэрээ нь цуцлагдсан юм. Энэ бол бүтэлгүй ийм юм яваад байдаг.

Хоёр дахь 131 км зам нь, Хятадын компани Азийн хөгжлийн банкны буцалтгүй тусламж, зээл гээд холилдсон хөрөнгөөр баригдаж байсан. Ингээд баригдаж байтал мөн үнийн өсөлт гараад, тэгээд үнийх нь асуудлыг шийдвэрлэх гэж нэг жил алдагдсан. Азийн хөгжлийн банкинд үнэндээ багтахаа больчихлоо, үүнийг өсгөе гэдэг асуудлыг тавьсан. Ингээд банкнаас тодорхой хэмжээгээр хөрөнгийг нь нэмэгдүүлээд ажил нь явж байгаа, энэ бол энэ жил дуусч байгаа, хучилт нь дуусчихсан. Цаад талын 62 км замын ажил дээр нэг 62 км замын ажил нь мөн тэр үнийн өсөлтөд ороод, үнэ нь багтахгүй байсан учраас бас үнийг нэмэгдүүлэх асуудлыг тавьсан. Үүнийг Азийн хөгжлийн банк шийдээд, тэр эхний 62 км замын хөрөнгийг шийдсэн. Гэтэл гүйцэтгэгч компани нь одоо энэ 131-ийг хийж байгаа компани бас давхар ажиллаж байгаа юм. Тэгээд тэр компани муу ажиллаад, ерөөсөө ажлаа хийхгүй байгаа учраас бид өнгөрсөн жил гэрээгий нь цуцалсан, дараагийн тендер нь зарлагдаж байна.

Цаад талын 62 км замын нийт хөрөнгө нь Монголын Засгийн газар өөрсдийн хөрөнгөөр барина гэсэн үүрэг хүлээгээд явж байтал, хөрөнгийн эх үүсвэр нь болохгүй байсан учир эргэж банкинд тавиад, банк үүнийг зээл, буцалтгүй тусламж холилдсон хөрөнгөөр бас барихаар шийдвэрлээд, энэ дагуу нь өнгөрсөн жил тендер зарлаад, оны эхээр Хятадын нэг компани шалгараад ажлаа эхэлсэн. Гэвч энэ компани сайн явахгүй байгаа учраас одоо гэрээ цуцлах мэдэгдлийг нь өгчихөөд байж байгаа, ийм л процесс. Ер нь энд тендер шалгаруулалтын үйл явц, банк санхүүгийн холбоотой, хүний хариуцлагатай ч холбоотой ийм.

**Г.Батхүү**: Тендер зарлаад, үнийн өсөлттэй холбоотой гэдэг дээр Энхтөр дарга та нар дүгнэлттэй хандах хэрэгтэй шүү дээ. Та нар тендерээ шалгаруулж чадахгүй хамгийн эхний юман дээр хэдэн жил боллоо, хэдэн сайд, хэдэн Засгийн газар дамжууллаа, Солонгосын зээлэн дээр. Түүнийгээ яагаад ярихгүй, дандаа үнийн өсөлтөөс болж компаниуд ажилд ороогүй гэж яриад байгаа юм бэ?

**Я.Батсуурь**: Үнэхээр энэ 7 дахь жилдээ болж байгаа замын төсөл. Одоо эхнийх нь компани нэг хэсэг 173 дээр З дахь удаагаа тендер зарлагдах гэж байна шүү дээ, юу гэсэн үг вэ? Дараагийнх нь хоёр хэсэг дээр хоёр дахь удаагаа зарлагдах гэж байна, 62, 62 дээр. Ингээд ганцхан замын юман дээр барьчих юмыг чинь тендерийг өөрсдөө будилуулаад байх юм, энэ яам, агентлагиуд. Өчнөөн тэгж хойшлуулсан. Саатуулсан. Өөрсдийнх нь ашиг сонирхолд нийцэхгүй болохоор тендер нь болдоггүй. Энэ жил тендер аваад эхлэх гэж байсан компанийг одоо бас цуцлана гэж байна. Тэгтэл нэг нь 7 жил болж байж одоо цуцалж байна. Нэг нь хагас жил болоод цуцлагдаж байна. Сүүлийн 62 дээр би ярьж байна. Энд ямар учир шалтгаан байдаг юм бэ? үүнийгээ жаахан дэлгэрүүлж тайлбарлаж өгөөч ээ. Гүйцэтгэгч болохгүй байна, болохгүй байна гэж байна. Болохгүй байгаа юм бол яах гэж та нар оны эхээр түүнийг тодруулсан юм бэ?

**Ж.Бат-Эрдэнэ**: 62 км зам дээр тендер зарлаад, сонгон шалгаруулалтыг нь хийгээд, Сангийн яаманд явуулсан. Сангийн яамнаас Азийн хөгжлийн банк, Азийн хөгжлийн банкнаас буцаад энэ сонгон шалгаруулалт чинь шаардлага хангахгүй байна гэсэн байдлаар ингээд наашаа цаашаа буцсаар байгаад энэ дээр нэлээн удсан.

Анх бид Азийн хөгжлийн банкин дээр очоод бид нарын анхны шаардлага хангахгүй гэсэн компани маань үндсэндээ шалгараад буцаж ирсэн. Тэгээд энэ компанитай нь гэрээ хийсэн. Одоо өнөөдөр энэ компани хийсэн зүйл байхгүй, тэгээд гэрээгий нь цуцлахаар бид нар мэдэгдэл өгчихөөд сууж байгаа.

**Н.Ганбямба**: Баярлалаа. 1 км замын үнэ, өртөг хэд орчим болоод явж байна вэ? 1 км зам чинь 2000-2004 он хүртэлх Улсын Их Хурлын үед 120-150 саяар 1 км замыг тавьж байсан. Газрын нөхцөл байдал харилцан адилгүй байх. Тэгэхдээ дунджаар 1 км зам 120-150 сая төгрөгөөр энэ Мянганы замыг эхлүүлээд явж байсан. Одоо бол нэмэх, нэмэхдээ үүнээс арай 4-5 дахин нэмэгдээгүй биз дээ, 100 саяар байсан бол. Танай салбарт барилга барьсан өртөг зардлаасаа ашгаа хийгээд, хэд дахин өндөр үнээр. Нэг метр квадратыг бараг 3 сая хүргээд явж байна. Түүнийгээ тайлбарлахдаа тансаг хэрэглээ гэж тайлбарлаад байдаг юм. Шүүхийн шийдвэр гүйцэтгэх газрынхан сая Дархан суманд 250 сая төгрөгөөр 60 айлын орон сууц барьсан байгаа юм. Яг бодитой үнэ нь энэ байгаа юм. Гэтэл хамаагүй бүр хэдэн арав дахин нэмэгдээд явчихдаг. Түүн шиг энэ 1 км зам тавих үнэ дотор хөөс их орчихсон байдгийн учир юу байдаг юм бол? Тухайлбал одоо ингээд тайлбарлана даа. Их өндөр үнэтэй болчихож, юмны үнэ өсчихсөн байгаа гээд. Энэ урьд цемент нь маш бага хэмжээгээр өсөөд байхад, манайд хэд дахин өсдгийнх нь учир юунд байна вэ? үүнийг судалсан юм байна уу? тэгвэл энд төмөр замын тарифтай холбоотой байна уу?тэр түгжээ гээд бас ярьдаг гэх мэтчилэнгээр хөөсийг арилгах боломж юу байдаг юм бол, энэ ч бас шахааны бизнестэй ч холбоотой, энэ тендертэй холбоотой юм байдаг юм шиг байгаа. Энэ хөөснүүдэд. Тэгээд энэ салбарууд дээр яагаад ийм огцом, огцом үнийн өсөлтүүд байдаг юм бол гэдгийг бас нэгдүгээрт тайлбарламаар байна.

Хоёрдугаарт нь, их бүтээн байгуулалт хөтөлбөр дотор Өндөрхаанаас бүр Ульхины гарц хүртэл зам тавигдсан явж байгаа. Энэ дээр ТЭЗҮ хийгдсэн юм байна уу? энэ дээр ямар ахицтай явж байна вэ?

Дараагийн нэг асуудал, Улаанбаатар хотын доторхи замууд маш их хүндболчихсон байдаг. Энд ерөөсөө засагдаж өгдөггүй. Улаанбаатар сан гээд орж гарч байгаа машин болгоноос хураамж авдаг. Тэр мөнгө нь энэ зам засвартаа уг нь явмаар байдаг. Тэгэхдээ тэр мөнгө бол их бага мөнгө гэнэ л дээ, 100-аад сая төгрөг гэх байх. Гэхдээ яг нарийндаа Улаанбаатар хот доторх зам дээр олигтой өөрчлөлт гарах нь уу? энэ талаар ойрын үед хийгдэж байгаа ажлууд юу байна вэ? ер нь цаашдаа энэ зам болгон дээр ТЭЗҮ гараад үүнийхээ санхүүжилтийн эх үүсвэрүүдийг хаанаас яаж олохоор тооцож байгаа вэ гэсэн ийм асуултууд байна. Баярлалаа.

**Х.Баттулга**: 2007-2008 оны үед үндсэндээ нэг км замын өртөг тухайн үед гэрээ хийсэн тендерүүдийг харахад 120-140 сая орчим төгрөг байсан юм билээ, ер нь бол. 2009 он руу ороод эдийн засгийн хямрал гээд ирэнгүүт тэр 120-140-өөр хийж байсан компаниуд зам нь өөрөө ашиггүй болоод өөрчлөлтүүд ороод, 2009-2010 онд 360, энэ 2011 оны улсын төсвөөр бид нар 1 км замыг 360-420 сая төгрөгт тооцоолж төсөвт суулгасан байгаа. Хот хоорондын зам шүү. Улаанбаатар хотын зам бол үүнээс их өөр гардаг. Өндөрхааны замын талд Энхтөр хариулах уу?

Ер нь өнөөдөр Их бүтээн байгуулалт буюу орон сууц замын ажил их өрнөөд ирэхээр ганц замын импортын урсгалтай байдаг. Энэ нь өөрөө хэрэглээ ихдээд ирэхээр хомсдол үүсдэг. Хомсдол үүсээд ирэнгүүт үнэ өсдөг нэг ийм юмтай болоод байгаа юм. Тэгээд нөгөө сая таны асуудаг Хятадад цементны үнэ нэг байгаад байхад, наашаа орж ирэхээр өөрчлөгдөөд байна гэдэг чинь замын ачааллаа дааж чаддаггүй. Нийлүүлэлт, хэрэгцээ хоёрын зөрчил дээрээс өсчихөөд байгаа тийм л юм харагдаад байгаа юм. Уг нь болж өгвөл бид нар цементийн ордууд ихтэй Монгол Улсынхаа хилийн дотор цементны үйлдвэрүүдийг өргөжүүлж, боловсруулъя гэдэг нэг бодлогуудэг нэлээн түлхүү явуулсан байгаа. Энэ хугацаанд Хөтөлийн цемент дээр хөрөнгө оруулаад, энэ Хөтөлийн цементийг өргөжүүлье гэж явж байгаа. Хувийн нэг, хоёр гурван компани бол өөрсдийн тэр орд дээрээ түшиглээд, цементийн үйлдвэрүүдийг бариад нэлээн эхэлчихсэн явж байгаа, МАК гээд. Мөн Эрэл цемент нэлээн өргөжүүлнэ. Өргөжүүлсэн хөрөнгө оруулалт дээрээ Засгийн газраас тодорхой дэмжлэг хүсье гэсэн ийм юмнууд явж байгаа л даа.

**Б.Энхтөр**: Үнэ дээр би сайдынх дээр нэг тоо хэлье. Жишээлбэл, гол зам дээр гол гадны импортоос авдаг дотоодын үйлдвэрлэлд хүрдэггүй ийм 4 материал байгаа юм, гол материал нь. Нэгдүгээрт, цемент гэхэд одоо 2,3 дахин өсчихөөд байна. Сайдын хэлдэг 140-150 байх үеийн үнээс бол цементийн үнэ 2,3 дахин, Монголд орж ирж байгаа адилхан. Одоо жишээлбэл, тэр үед нэг тонн цемент 75-80-аар боддог байсан юм. Одоо бол нэг тонн цемент сая оны сүүл рүү гэхэд 190-ээр бодож байна. тэгэхдээ энэ бол жаахан буугаад, жаахан өсөөд байдаг. Битум гэхэд тэр үед 450-иар тендерт орж байсан компаниуд, бид нар судалж үзсэн. Орж байсан үнэ 450 орчмоор дунджаар орж байсан байгаа юм. Нэг тонн битумыг Улаанбаатар нөхцөлөөр авахад. Одоо тэгэхэд өнгөрсөн жил Улаанбаатар нөхцөл 1200 болчихлоо. Арматурын төмөр тэр үед 600-800 орчим байсан юм, нэг тонн нь. Өнгөрсөн жилийн үнээр 1600-1700 зарим тохиолдолд 1900 хүрээд байна. Шатахууны үнэ гэхэд тэр үед 450-600 л байсан, гэтэл одоо 1600 болоод ноднин жил зарим үед 1800-2000 боллоо. Ингээд ийм үнийн хэлбэлзлээс болоод нэг км замын үнэ өсч байгаа юм. Тэнд тэр барилгатай адил хөөс байхгүй шүү.

Хоёрдугаарт, хийцийг жаахан өөрчлөлт орж байгаа, хүнд даацын машин явж байгаатай. Үүнтэй холбоотой үнэ дээр нэмэгдэх юм бол бий. Ульхин чиглэлийн замыг шинэ бүтээн байгуулалт хөтөлбөрт орсон. Өндөрхаанаас Норовлин, Норовлингоос Баян-Уул, Ульхин гээд ийм 300 гаруй км зам бий. Үүний зургийг нь хийлгэхээр зургийн даалгавар нь гарчихсан, ингээд явж байгаа. Шууд гэрээ байгуулахаар зургийн компаниуд дээр нь сайдын тушаал гараад хуваарилагдчихсан явж байгаа. Одоо гагцхүү Хөгжлийн банк дээр асуудал шийдэгдвэл энэ зураг хийгдэнэ. Шинэ бүтээн байгуулалт ороогүй.

**Г.Батхүү**: Нийслэлтэй холбоотой асуудлаар уучлаарай сая асуулт явж байсан. Нийслэлийн авто замын газрын дарга Од хариулна.

**Д.Од**: Ганбямба гишүүний асуултад хариулъя. 2008 оны байдлаар Улаанбаатар хотын авто замын сүлжээний нийт авто замын маань 80 гаруй хувь нь бүтцийн эвдрэлд орсон. 25-30 жил ашиглагдсан. Цаг хугацаандаа эх засвар, зохих засваруудыг хийгдээгүй, ихээхэн эвдрэлд орсон ийм замууд эзэлж байсан. 2008 оноос хойш үе шаттайгаар жил болгон нийслэлийн авто зам дээр хөрөнгө оруулалтын хэмжээ нэмэгдэж, үе шаттайгаар ажлуудыг хийгээд явж байна. Ер нь хамгийн их хөрөнгө оруулалт хийгдсэн жил бол 2011 он байгаа. 2011 онд бид нар нийт нийслэлийн авто замын 19,9 км замыг өргөтгөж шинээр барьж, 41,7 км замыг өргөтгөж, шинэчилсэн байгаа.

Тэгээд 2008 оноос хойш нийт 110 км авто замыг өргөтгөж шинэчилсэн ийм дүнтэй байгаа. Өнөөдрийн байдлаар энэ өргөтгөл шинэчлэлт хийсний үр дүнд хуучин эвдэрч гэмтсэн зам маань 80 хувь байсан бол одоо 67 хувь болж буурсан байгаа. Түгжрэл бол нэлээн олон хүчин зүйлүүдээс шалтгаалж байгаа. Бид замаа өргөтгөж шинэчилж байгаа нь зөвхөн замын нөхцөл байдлыг сайжруулж, нэвтрүүлэх чадваруудыг сайжруулж байгаа.

Шинэ бүтээн байгуулалт хөтөлбөрийн хүрээнд Улаанбаатар хотод мөн 17 төсөл арга хэмжээг хэрэгжүүлэхээр төлөвлөсөн. Мөн БНХАУ-ын зээлийн тусламжтайгаар 6 гүүрэн гарцыг ирэх онуудад барьж байгуулахаар төлөвлөсөн байгаа. Нийт дунд хугацаанд 212 авто замыг Улаанбаатар хотод шинээр барьж, 350 км авто замыг өргөтгөж шинэчилж, нийт 7 газар гүүрэн гарц барихаар ингэж дунд хугацааныхаа төлөвлөлтийг гаргаад, шат дараатайгаар ажиллаад явж байна.

**Ц.Баярсайхан**: Асуулгын хариулттай холбогдуулаад 2-З зүйлийг тодруулж асууя. Нийслэлийг бүх аймгуудтай холбоно гээд Засгийн газрын мөрийн хөтөлбөрт орчихсон, 5600 гаруй км зам. Тэгээд энэ замуудыг ярихаар зэрэг томоохон замууд дээр Солонгосын компани, Хятадын компани гэж яриад байгаа. Дээр нь манай үндэсний компаниуд ч гэсэн томоохон замын барилгын ажил дээр урьд хөршийн ажилчид авчирч. Тийм учраас үндэсний компаниудыг дэмжих чиглэлээр, бэхжүүлэх чиглэлээр яамнаас ямар байр суурь барьж байгаа вэ? энэ үндэсний компаниудад мэдээж дэд бүтцийн салбарт ажлын байр нэмэгдүүлэх бололцоо хамгийн өргөн байгаа. Тийм учраас мэргэжил, сургалт үйлдвэрлэлийн төвүүд дээр зам, барилгын ажлын чиглэлээр бэлтгэгдэж байгаа боловсон хүчин, бэлтгэгдэж байгаа мэргэжилтэй ажилчдын тоо хэд байна вэ? нийт суралцагчдын хэдэн хувийг эзэлж байна вэ? өөрөөр хэлбэл ирээдүйд ирэх жилээс эхлээд замын ажил эрчимжих байх. Хөгжлийн банкнаас тодорхой хэмжээний эх үүсвэрүүд бас гаргах байх. Энэ ажлыг үндэсний компаниуд гүйцэтгэх, тэнд шаардлагатай боловсон хүчний бэлтгэх бодлого маань ямар явж байна вэ?

Хоёрт нь, замын өртгийн асуудлаар бид нар зөндөө ярьсан. Тийм учраас энэ өртгийн ажлыг гүйцэтгэх, өртөг нэмэхийн сацуу болзошгүй энэ эрсдлээс, өөрөөр хэлбэл тэр гаднаас авдаг гол түүхий эдүүдийн үнийн өсөлттэй холбогдуулсан зохицуулалтын ийм механизм хийж өгөхгүй бол ингээд үнэ нэмэгдээд байдаг, гаднаас авч байгаа импортын үнэ чинь дагаж өсөөд байдаг. Тэгээд мөн нөгөө барилгаа барьж чаддаггүй, ийм байдал руугаа бид нар явахгүйгээр, наана нь зохицуулах, тодорхой үнийн өсөлтийг компани өөрөө даах, тодорхой өсөлт гарах юм бол түүнийг нь зохицуулалтын сангаас байдаг юм уу? сайдын багцаас нь байдаг юм уу? ийм зохицуулалтын юм хийж өгмөөр байх юм. Зохицуулалтын сантай мөн адилхан, зураг төслийн асуудал дээр мэргэжлийн баг гэдэг юм уу? хувийн хэвшлийн ийм компаниудыг бий болгож ажиллуулах, тэдэнд мэргэжил, арга зүйн туслалцаа үзүүлэх гээд зайлшгүй шаардлагатай юм байгаа.

Бид 2008 онд Улаанбаатар хотын нэлээд олон замуудын асуудлыг ярьж байхад давхар зам, давхар гүүрний асуудал ярихад манайд энэ зураг төслийг хийдэг инженер, инженерийн компани байхгүй. Тийм учраас энэ чиглэлээр Улаанбаатар хотын нэлээд олон зам бол энэ хятадаас авах зээл дээр тулгуурлаад хийгдэнэ гэж байгаа. Тийм бэлтгэгдсэн боловсон хүчин хаана байна вэ? Замын өртөгтэй холбоотой говийн замын асуудал байгаа. Говийн зам бол хөдөөгийн замаасаа мөн ялгаатай нь хөрсний бүтцээс нэлээн хамаарч байгаа. Энэ дээр үнийн бодлого ямар байх вэ гэдгийг тодруулж хэлнэ үү?

Х.Баттулга: 2010 онд Улсын Их Хурлаар баталсан шинэ бүтээн байгуулалт гэсэн энэ хөтөлбөр дотор зам дээр яамнаас нэлээн том бодлогыг баримталж ажилласан байгаа. Барилгын салбар дээр нэлээн их ажлууд хийгдсэн, замыг өнөөдөр онцгойлж яръя. Үндсэндээ түрүүн танилцуулгад дурьдагдсан байгаа. Энд хот хоорондыг холбосон, зарим аймгийн төвүүдээс хил рүү чиглэсэн 5572 км авто зам дээр бид нар ямар бодлого баримтлах вэ гэхээр, урьд нь ийм том хэмжээний бодлого гарч байгаагүй учраас боловсон хүчний асуудал өм цөм дутаж байгаа юм. Замын компаниудыг бид нар, өнөөдөр үндсэндээ яг зам бариад явчихдаг, гарын таван хуруу шиг хэдхэн компани Монголд байгаа. Бусад нь туслан гүйцэтгэгч гэсэн ийм байдаг. Орон нутагт зам ашиглалтын компаниуд байдаг. Боловсон хүчний бодлогодоо мэргэжлийн сургалтын төвтэйгээ хамтраад ажиллана. Үндсэндээ 5572 км дээр бид нар гадны компаниудыг оруулахдаа Монголын тал нь 51 хувь байна, 49 хувь нь гадных байна. Ингээд дүрэм, журам, хуулийнхаа дагуу нийтдээ 80 хувийг Монголын талаасаа, орон нутгаас бэлдэнэ гэсэн ийм хөтөлбөрүүдийг баталж, энэ компаниудад өгсөн. Энэ хугацаанд бид нар яаман дээр замын ажил гүйцэтгэдэг компаниудтай хэд хэдэн удаа уулзалт, семинар хийгээд, энэ бодлогуудаа тарааж, одоо бол яаж байна вэ гэхээр, нэлээн олон компаниуд нийлээд консерциум маягийн юм болсон байна. Энэ дээр Эрдэс баялгийн яамтай хамтарч, мэргэжлийн ажилтан бэлтгэх дэд хөтөлбөрийг баталсан байгаа.

**Ж.Бат-Эрдэнэ**: Сая сайд хэлсэн. Шинэ бүтээн байгуулалтын хүрээнд бид нар 1300 км замыг суулгасан байгаа. Үүнийгээ чухам яагаад шинэ бүтээн байгуулалтад оруулсан бэ? нөгөөтэйгүүр, шууд гэрээгээр өгнө гэж бид нар оруулж ирээд байгаа. Энэ маань үндсэндээ дотоодын аж ахуйн нэгжүүдээ дэмжье, ямар нэгэн тендергүйгээр шууд өгье. Хэрвээ тендер зарлавал энэ маань босго үнэ гэдгээсээ шалтгаалаад, гадны компани орох бололцоо нээгдчихээд байгаа юм. Тийм болохоор шууд өгье гэдэг ийм саналыг тавьж байгаа юм. Үүгээрээ үндэсний компаниудаа дэмжье гэсэн ийм бодлоготой байна.

Ер нь бол компаниудын үнийн өсөлтийг зохицуулах талд хэрвээ үндсэн материалуудын үнэ 30 хувиас дээш өссөн тохиолдолд гэрээнд нь үнийн өсөлт хийнэ, зохицуулалт хийнэ гэсэн ийм гэрээндээ зохицуулалт хийгээд явж байгаа.

**Г.Батхүү**: Баярлалаа. Өвөрхангай аймгаас Улсын Их Хуралд сонгогдсон гишүүдийн урилгаар, Өвөрхангай аймгийн Баян-Өндөр сумын Засаг даргын Тамгын газрын ажилтнууд чуулганы үйл ажиллагаатай танилцаж байна. Та бүхэнд эрүүл энх, ажлын өндөр амжилт, сайн сайхныг хүсье. Өвөрхангай аймгаас Улсын Их Хуралд сонгогдсон Батхүү, Энхболд, Зоригт, Лүндээжанцан гишүүдийн урилгаар.

**Р.Гончигдорж**: Баярлалаа. Би тодорхой хэдэн асуудлууд асууя. Нэгдүгээрт Халзан бүргэдэй, Солонготын давааны чиглэлийн 100 км хучилттай зам анх авсан компани гүйцэтгэхээ больсон, гэрээ цуцлагдсан гэж ойлгож байгаа. Наад талын хоёр зам Их тамир, Хануйн гүүр, Хануйн гүүр- Халзан бүргэдэйн замууд бол дууссан. Энэ дээр нь залгуулаад асуухад ажлын комисс, танай мэргэжлийн комиссууд чинь хэдийд очих гэж байна вэ? одоо яаралтай очмоор, бараг энэ хагас сайн өдрөөс очиж ажлуудыг нь шалгаад, тэр замыг хүлээж авахтай холбогдсон асуудлыг цэгцэлмээр байгаа юм. Энэ дээр ажил нь яаж явж байна вэ?

Тэгээд үргэлжлүүлэхэд, одоо цаашаах замыг энэ жилийн төсөвт 4 тэрбумыг тусгасан. Нийт үлдэгдэл ажлыг нь 37 тэрбумаар бодсон юм шиг байна. Хамгийн түрүүний ээлжинд Халзан бүргэдэйгээс цаашаа 40 км-т Хоргын Тариатын төв хүртэлхийг нь ирэх жил хийхээр тийм ажлын багтаамжаар хийж болохгүй юу? яагаад гэвэл тэр маань ямар ч байсан аялал жуулчлалын том төвтэй, энэ хар замыг холбож байгаа. Уг нь анхны графикаараа энэ жил дуусчихсан байх ёстой шүү дээ. Тэгээд тэр Хятадын компани бол бас л та нарын саяны тайлбаруудаар чинь үнэ гээд хийсэнгүй ээ. Улсын төсөв дээр үүнийг нь яриад, 40 хэдэн км нь явчихбал цаад талын ажлын багтаамжийг 1 жил дотор хийх боломж байгаа гэж газрын байдал нь мэргэжлийн биш надад харагддаг юм. Мэргэжлийн улсууд ч бас тэгж хэлээд байгаа юм. Тэгэхэд ийм юм байх уу? үгүй юу? уучлаарай би та нарт хутгалдаж орж байгаа юм биш. Нэгэнт наад талын хоёр компаний үйлдвэрүүд нь тэнд байж байна. Техникүүд нь тэнд байж байна. Энэ хоёр компанийг цааш нь хоёр хэсэг болгож, оруулаад, бүх үйлдвэрийг нь цааш нь зөөлт байхгүй, ингэж яах аргууд байх уу? үгүй юу? тэгэхгүй бол тэр хол газар руу Халзан бүргэдэйгээс, Солонготын давааны чиглэлийг ядаж Тариатын төв хүртэл, Хоргын төв хүртэл ирэх жилдээ багтаагаад тэгээд дараагийнх нь бас жаахан байгалийн тогтоц бэрхшээлтэй газар, түүнийг нь дараа жилүүддээ хуваарилах, тэгэх юм бол төсөв дээр жаахан нэмүү суулгаж болох талаас нь би ярьж болох уу гэж ингэж хэлэх гэж байгаа юм. Тэр нь Улсын Их Хурлын асуудал.

Тэгээд гол нь ажлын комиссоо хурдхан явуулж, асуудлыг шийдээч ээ. Хархорин Архангайн төв Цэцэрлэг хот хоёрын хоорондох одоо бараг дуусч байгаа тийм ээ? Хэд хоногийн өмнө дуусна гэсэн дууссан уу? түүнийг бас ажлын комисс нь хүлээж авах энэ ажиллагаа яаж явагдах, хурдац хэр зэрэг байна вэ? гэж асуух байна. Энэ болгоныг нэг мөр, нэг хамт явах юм бол би лент хайчлахдаа дуртай биш л дээ, гэхдээ бас 17 жилийн ажлуудын маань цэгцрэл юм даа гэж билэгшээж байгаа юм. Тэр утгаар нь бас үүнийг сонирхох бөгөөд бас жаахан яаруудуу байж болохгүй юу?

Өөр нэг энэ замынхны ярьдаг зүйл бол материалыг татаж авах, бэлдцээ хийх гээд, яг барилгын ажлаа явуулахгүй сезонд бол зөндөө ажлууд байна л даа. Жишээлбэл, зах зээл дээр битум харьцангуй хямдраад ирсэн үед хурдхан өвлийн цагт татдаг ч юм уу? цемент онгорхой болоод харьцангуй бага байх үед гэх мэтчилэнгээр ийм бэлдэцээ хийчихсэн байхад, үүнийг ажлын гүйцэтгэлд нь багтааж тооцож, ажил гүйцэтгэсэн хэлбэрээр мөнгөө авах ийм боломжуудыг нь тэр тухайн жилдээ зам тавих км-ын боломжийн хязгаар дотор багтаагаад ингэж тооцох талаар асуудлыг та нар тавьж, үүнийг шийдэж болохгүй юу? ингэх юм бол тэд нарын өртөгт ч хэмнэлттэй байхаар байна. Цаг алдахгүй байх ч ач холбогдолтой байна. Энэ их олон тавьдаг зүйл, энэ дээр бас хариулт өгөөч. Баярлалаа.

**Х.Баттулга**: Ер нь Архангайн чиглэлд замын ажил харьцангуй гайгүй явагдсан гэж бодож байгаа. Саяны тэр 100 км замтай холбоотой асуудал. Энэ Халзан бүргэдэй, Тариат, Солонготын давааны 100 км хатуу хучилттай зам бол Өвөрмонголын хоёрдугаар барилгын компани орсон байгаа юм. Энэ 2008 оны 7 сарын 18-нд барилгын ажлын гэрээ хийгээд, 2010 оны 11 сард дуусгана гэж уг нь гэрээгээ хийсэн боловч үнэхээр цуцлагдсан байгаа. Үүнийг 2012 оны улсын төсөвт 37,2 тэрбум төгрөг суулгачихсан байж байгаа.

Хануйн гүүр, Халзан бүргэдэйн чиглэлийн 59,9 км замыг 2008 оны 11 сард тендер зарлаад 2009 онд ажил эхлээд, энэ үндсэндээ 100 хувь ашиглалтад орсон байгаа. Цэцэрлэг, Их тамир, Тосонцэнгэл гэсэн зам бол нэлээн амжилттай яваад нийтдээ 98 хувьтай байгаа. Энэ замуудыг хүлээж авах комисс ирэх долоо хоногт явах юм. Ер нь манайхан энэ Архангайн Их Хурлын гишүүдтэй тэр хугацаагаа тохирох нэг асуудал байх шиг байгаа юм. Яагаад гэвэл цастай байна гээд, та нар руу ярина гэсэн ийм юм ярьж байна. Ирэх долоо хоногт явчих байхаа. Энэ бол 10-аад жил баригдаагүй, их богино хугацаанд тавигдсан.

**Б.Энхтөр**: Гончигдорж гишүүний асуултад хариулъя. Халзан бүргэдэй чиглэлийн 100 км замын ажлыг тендер зарлаад, ер нь наад талаа эхэлж барина гэдэг бол их зөв санаа. Бид дэмжиж байна. Тэр 40 км нь Тариат хүртэл барих юмыг бид тендерийн баримт бичигтээ тэр нь эхэлж хийгдэх юм шүү гэдгийг тусгаад, тэгээд тендер зарлах юмандаа оруулж болох байх гэж бодож байна. Би бас Бат-Эрдэнэ даргыг түүнийг дэмжээд явах байхаа, тэр бол зөв санаа, түүнийг анхаарч үзье.

Наад талын барьж байгаа компаниуд уг нь үргэлжлээд цаашаа явчихбал бүр л амар. Үүнийг тендер тухайн үед нь авч үзэх юм. Тэгэхдээ хуультай учраас одоо хэлж болохгүй байна.

Хархорин, Цэцэрлэг хүртэлх Цэцэрлэгээс цаашаа Хануйн гүүр, Хануйн гүүрээс цаашаа дахиад 50-60 км, ингээд 130-140-өөд км замын ажил дууссан. Комиссуудыг ирэх долоо хоногт, зарим нь ажлын комисс ажилласан байгаа, зарим нь маргааш, нөгөөдрөөс явуулаад ажиллуулна. Ингээд сайдын өгсөн үүрэг, чиглэлийн дагуу, түрүүн ч бидэнд үүрэг өгсөн. Ингээд ирэх долоо хоногийн сүүлчээр хөдөлгөөнийг нь нээх ийм арга хэмжээг авч хэрэгжүүлье. Энэ тухай танд мэдэгдээд, үүнийг хийе.

Материалын юман дээр бид их зөв зүйтэй санал байна. Тэр материалыг бэлдэхэд, түүнийг санхүүжүүлэхэд анхаарч, энэ асуудалтай холбогдуулаад түрүүн бас Баярсайхан гишүүн ч ярьсан. Үнийн өсөлтийг зохицуулах юмаар. Энэ юмаар манай Их Хурал, Эдийн засгийн байнгын хороо их анхаарч, ажлын хэсэг гаргаад ажиллаж байгаа. Бид нар саналаа, шийдвэрийн төсөл юмаа бэлдээд өгчихсөн. Энэ дээр тодорхой чиглэлүүд гараад ирэхээр энэ шийдэгдэх байхаа. Тэгэхээр манай гишүүд үүнийг их сайн дэмжиж өгөөрэй гэж хүсэх байна.

**А.Тлейхан**: Баярлалаа. Улсын Их Хурлаас баталсан шинэ бүтээн байгуулалт хөтөлбөрийн хүрээнд 2016 он хүртэл 5500 км авто зам барина гэж тогтсон. Энэ ажил эрчимтэй явагдаж байна. Энэ жил миний бие 7 сард баруун тийшээ машинаар явж, зориуд энэ замын явцыг харсан юм. Өлгийгөөс Хашаат руу явж байгаа 60 км зам, Ховдоос Манхан руу явж байгаа 83 км зам, Алтайгаас Баянхонгор руу явж байгаа 128 км зам үнэхээрийн сайн хийж байгаа юм билээ, урамтай, бүтээн байгуулалт тэгж явах ёстой юм байгаа. Хэрвээ бүх ажлыг ингэж зохион байгуулах юм бол шинэ бүтээн байгуулалт хугацаандаа хэрэгжих бүрэн боломжтой юм байна гэж итгэж байсан юм. Ингээд энэ ажлыг зохион байгуулж байгаа салбарын удирдлага, хийж байгаа хүмүүст талархаж байгаагаа хэлэх ёстой гэж бодож байна. Бүх ажил иймэрхүү байх юм бол үнэхээрийн сайн явмаар байна. Даанч тийм биш байгаа юм ойлгогдож байна.

4 төрлийн тодорхой асуулт байна. Нэгдүгээрт, Өлгийгөөс Ховд руу явж байгаа 60 км зам дараагийн жил дуусна гэж ойлгож байгаа. Үлдэж байгаа 160 гаруй км зам ямар хөрөнгөөр хэдийд хийж, дуусах вэ?

Хоёрдугаар асуулт, Өлгийгөөс Цагааннуур руу явж байгаа зам бий. 30 км зам нь дууссан. 40 км зам баригдаж байгаа. Үлдэж байгаа 30 км байгаа юм. Үүний хөрөнгийг хаанаас гаргах вэ? хэдийгээр эхэлж, хэдийгээр дуусах төлөвлөгөөтэй байна вэ?

Гурав дахь асуулт, түрүүн Баярсайхан гишүүн ярьж байна. Авто замын чанарын асуудал өртгөөс хамаардаг. Өнөөдөр үнэхээрийн мөрдөж байгаа үнэ тариф бол үнэхээрийн чамлалттай байгаа нь ойлгогдож байгаа юм. Өнгөрсөн жил гадаадын хөрөнгөөр зам хийх явцад энэ тодорхой болсон. Тийм учраас энэ авто замын үнэлгээ, стандартыг шинэчлэн баталж, боломжийн үнэ өртөг тавьж өгөхгүй бол чанартай зам болохгүй нь ойлгомжтой. Тийм учраас энэ ажил дээр яамд Их Хурал руу хандаад, би бол ойлгохдоо энэ Их Хурлын шийдэх асуудал биш байхаа. Засгийн газар өөр дээрээ стандарт, нормоо шинэчлэн батлаад, өртөг тогтоож өгч болох юм биш үү? энд Их Хурал оролцоод байх асуудал биш гэж ойлгогдож байгаа, энэ талаар хийгдэж байгаа ажил юу байна вэ? ер нь цаашдаа энэ үнэ өртөгтэй холбоотой маргаан шийдэгдэх үү?

Дөрөв дэх асуулт, Улаанбаатар авто замын шинэчлэл, өргөтгөлийн асуудал дээр тодорхой бодлого байна уу? зам бариад л байна, сайн хэрэг. Улаанбаатарын замууд нэлээн шинэчлэгдлээ, ойлгогдож байна. Гэхдээ бөглөрөл арилахгүй байна. Үүнийг ямар замаар хийх вэ? ямар хөрөнгө шаардагдах вэ? тодорхой цэгцтэй ийм бодлого байна уу? Энэ дээр Их Хурлаар шийдэх асуудал, Эдийн засгийн байнгын хорооноос дэмжлэг үзүүлэх асуудал, ийм байдаг юм бол гишүүд бүгдээрээ оролцоход бэлэн байгаа шүү дээ, тэнд дэмжлэг авах асуудлыг нэг мөр болгохгүй бол улам л нэмэгдээд байна шүү дээ. Нэг гүүрэн гарц барих, давхар зам барих, зам хэсгийг нь өргөтгөх, төв замаа хүртэл бид нар зөв сонгож байна уу? үгүй юу? магадгүй өөр газраас гаргах шаардлага байна уу, үгүй юу гэдгийг хүртэл авч үзэх. Ийм асуудал байх шиг байна. Тийм учраас энэ дээр тодорхой бодлого байна уу? Цаашид яах ёстой юм бэ? ямар хөрөнгө шаардах юм бэ?

**Г.Батхүү**: Улсын Их Хурлын гишүүн Лүндээжанцангийн урилгаар Өвөрхангай аймгийн Гучин-Ус сумын Тамгын газрын ажилтнууд Улсын Их Хурлын чуулганы үйл ажиллагаатай танилцаж байна. Та бүхэнд эрүүл энх, ажлын амжилт, сайн сайхныг хүсье. /Алга ташив/

Тлейхан гишүүний асуултад Баттулга сайд хариулъя.

**Х.Баттулга**: Шинэ бүтээн байгуулалт хөтөлбөрт үндсэндээ 5572 км замыг шууд гэрээгээр барьж хэрэгжүүлье. Яагаад гэвэл улсын төсвөөр олон км замыг барихад бас хэцүү юм байна гэж энэ шийдвэрийг Улсын Их Хурлаас гаргаад Засгийн газрын тогтоол гарчихсан байж байгаа. Энэ 5500 орчим км замын 1200 нь зураг нь бэлэн байгаа, шууд гэрээгээр хэрэгжүүлээд хийж болохоор ийм замууд байж байгаа. Цаана нь үлдсэн 4000 гаруй км замын зураг нь хийгдэнэ гээд, энэ бүх материалуудыг одоогийн байдлаар Хөгжлийн банкинд бид нар өгчихсөн байж байгаа. Шууд гэрээгээр хийнэ гэдэг маань үндсэндээ юу гэж байна вэ гэхээр, нэгдүгээрт улсын төсвийн царай алдахгүй юм байна, Хөгжлийн банк маань энэ том бүтээн байгуулалтад арилжааны бус хэлбэрээр шийдвэр гаргаж, энэ замуудыг шийднэ гэсэн боловч өнөөдрийн түвшинд энэ ажил маань банкин дээр очоод нэлээн гацаатай байгаа.

Тийм учраас одоо бид нар ямар саналтай байна вэ гэхээр, энэ шууд гэрээ гэдэг юм маань бас гацаатай байгаа юм бол одоо цаг улирал маань газрын ийм ажил хийхэд хүндрэлтэй болсон учраас нэгэнт хавар руу орж байгаа бол энэ шууд гэрээгээ болиод, тендер гэдэг юм руугаа оръё гэсэн ийм хэлбэр рүү бид нар бас санал гаргаад явж байгаа.

Өгий-Цагааннуурын 40 км замыг Энхтөр дарга хэлчих үү?

**Ж.Бат-Эрдэнэ**: Өлгий-Цагааннуурын, ер нь бол баруун босоо тэнхлэг Ховдын Булганаас Баян-Өлгийн Улаан байшинт хүртэлх энэ 700 гаруй км замыг Азийн хөгжлийн банкны хөрөнгөөр дуусгахаар гэрээ хэлцэл хийчихсэн байж байгаа. Сая Засгийн газрын хуралдаанаар бас Сангийн яам асуудал оруулсан. Сүүлийн энэ үлдэгдэл замууд дээр нь Азийн хөгжлийн банкнаас зээл авч барихаар ийм хэлцэл Засгийн газраар ороод Улсын Их Хуралд өргөн баригдаж байгаа. Өөрөөр хэлбэл Азийн хөгжлийн банкны хөрөнгөөр баригдана.

Чанар, үнэ, стандартны талд бид нар тодорхой хэмжээнд өөрсдийнхөө үнэ стандарт, норм, нормативыг өөрчлөөд явж байгаа. Үүн дээр хэлэх зүйл бол сүүлийн үед Сангийн яам маань нэлээн уян хатан хэлбэрээр ажиллаж байгаа. Бид нар бол ер нь бүтээн байгуулалтын хэмжээнд хийгдэх ажлууд нэлээн үнэ өртөг өсч байгаатай холбоотойгоор үнэ өртгөө бид нар зөв зүйтэй тохируулъя гэсэн асуудал дээр Сангийн яамтайгаа хэл амаа үндсэндээ ололцож байгаа. Урьд нь бид нарын хийсэн зураг дээр хэдэн км замыг, хэдэн төгрөгөөр хийх ёстой юм бэ гээд өртгийг нь хатуу төсөв дээр суулгачихдаг байсан. Тэгэхээр энэ маань ямар нэгэн хөдөлгөөн байхгүйгээр хуучин өртөг суугаад, тэгээд дараа жил, дараа жилдээ баригдахаар энэ үнийн өсөлтөд автагдаад цаашаа барих бололцоогүй болчихоод байсан бол одоо энэ жилээс эхлээд Сангийн яамтай бид нар тохиролцоод, урьд нь хийсэн замынхаа өртөг дээр нэмэлт тооцоог замын газраараа хийлгэж байгаад, тэгээд тэнд нь тооцоо хийгээд, төсөв дээр суулгах ийм арга барилаар ажиллаж байгаа. Өөрөөр хэлбэл, энэ жил 2012 онд замын өртгийг 420-450 хүртэл хэмжээнд дахин тооцоолж байгаад суулгасан байгаа. Энэ хэлбэрээр явахад цааш цаашдаа бололцоотой.

**Х.Баттулга**: Өнгөрсөн хугацаанд буюу 2010-2011 онд Улаанбаатар хотод эргэн төлөгдөх нөхцөлтэйгээр нийтдээ 16 орчим км замыг шинээр барьсан. Ингээд 42 км замыг өргөтгөн шинэчлээд нийтдээ 97 метр урт гүүрүүдийг шинэчлээд, нийтдээ 60 орчим тэрбум төгрөгийн өртөг бүхий 20 төсөл арга хэмжээг хэрэгжүүлэхээс 8 төсөл арга хэмжээ нь бүрэн дуусч, өнөөдрийн байдлаар нийт явц 70 хувьтай байна. Өнөөдөр асуудал юу болоод байна вэ гэхээр, машины түгжрэлийн асуудал байна. Түгжрэл дээр, ерөнхийдөө энэ түгжрэлийг ямар аргаар шийдсэн байна вэ гээд, гадны хотжилттой туршлагуудыг харахад, үндсэндээ машины татварын асуудлуудаар шийдвэрээ гаргадаг юм билээ. Машины татварын асуудлуудыг оруулаад эргээд нийтийн тээвэр дээрээ сэргээлт явуулдаг.

Нөгөө нэг том ажил нь машины зогсоолын асуудлууд байгаа. Мөн давхар гүүрний асуудал, нүүхэн гарцны асуудлууд байгаа. Нийтийн тээвэр дээр бид нар би бас Их Хурал дээр ярьж байсан. З орноос судалгааны асуудал, манай Улаанбаатар хотод 1 сая 500-аад орчим хүнтэй байхад ийм хотод ямаршуу метро ажилладаг вэ гэсэн ийм судалгааг хийж байгаа. Судалгаа үндсэндээ ирэх жил дуусч байгаа. Японы Жайка, Сингапур, Японы ийм З компаниуд судалгаагаа хийгээд оноос өмнө бидэнд танилцуулна гэж байгаа. Ийм хэлбэрүүд байж байгаа. Нэн тулгамдсан асуудал юу вэ гэхээр, машины татварын асуудал. Татварын асуудал маань үндсэндээ Их Хурал дээр орж ирээд унаад байдаг. Жишээ нь, солгой талдаа рультэй машинуудыг жилийн хугацаатай ч юм уу? хоёр жилийн хугацаатайгаар оруулахыг нь хориглоно гээд урт настай машинуудыг зогсооход агаарын бохирдол болон энэ машины түгжрэл, аваарьтай холбоотой асуудал дээр нэмэртэй болохоор дүр зураг байсан юм. Энэ маань Их Хурал дээр явсангүй ээ.

Мөн хүнд даацын машинууд байж байгаа. Өнөөдөр барилга, замын ажлууд эхлээд ирэхээр хүнд даацын машинууд маань барилгынхаа бүтээгдэхүүнүүдийг тээвэрлэдэг. Энэ тээвэрлэлтээс болоод замын эвдрэл, зам дээр аваар осол гарах явдал их байдаг. Тэгээд татвартай оруулж ирээд, Их Хурал дээр минь явсангүй ээ. Иймэрхүү байдалтай. Улаанбаатар хот өнгөрсөн хоёр жилд нэлээн их ажлууд хийгдээд, ихэнх нь үр дүнтэй, замуудыг өргөтгөх, мөн хот руу орж ирж байгаа уулзваруудыг олон урсгалтай болох ийм ажлууд нэлээн хийгдсэн байж байгаа.

Харамсалтай нь машин, өнөөдөр Монгол улсад нэг сард 6500-7000 машин импортоор орж ирж байна. Одоо бид нар халамжийн байдлаар нэлээн тарааж байгаа. Эргээд машины импорт нэлээн нэмэгдэхээр байна. Харамсалтай нь дандаа хуучин машинууд орж ирдэг, нийт машины 80 хувь нь дандаа 10-аас дээш насны. Энэ дотроос 1000 гаруй нь хүнд даацын тракторууд орж ирж байна гэдэг ч юм уу? ийм байдалтай байгаа. Энэ дээр бодлого гаргаж, тодорхой зохицуулалт хийхгүй бол энэ замын түгжрэлээс салахад нэлээн хүнд байх болов уу гэж бодож байна.

**Г.Батхүү**: Гишүүдэд бас нэг зүйлийг анхааруулъя. Энэ хэлэлцүүлгийн дараагаар бид нарын үдээс өмнөх хуралдаанаар хэлэлцэж байсан Нэмэгдсэн өртгийн албан татвараас чөлөөлөх тухай, Гаалийн албан татвараас чөлөөлөх тухай хуулийн хэлэлцүүлгийг үргэлжлүүлнэ. Тийм учраас гишүүд хуралдааны танхимд ирээрэй.

**Х.Баделхан**: Замын салбарт сүүлийн жилүүдэд бүтээн байгуулалтын ажил эрчтэй сайн хийгдэж байгаа. Ажилд ахиц байна гэж үзэж байгаа. Улсын төсвийн хөрөнгөөр, гадаадын зээл тусламжаар, эргэн төлөгдөх нөхцөлөөр хот, хөдөөгүй маш их зам баригдаж байгаа. Миний асуух асуулт бол, сая ч гишүүд хэлчихлээ, дотоодын компаниудын өртөг маш бага байна. Би ганцхан жишээ хэлэхэд, манай аймагт, Хятадын хөнгөлөлттэй зээлээр, хятадын компани зам барьж байгаа. Мөн манай Алтайн зам компани бол Өлгий, Цагааннуур чиглэлийн 40 км замыг тавьж байгаа. Тэгэхэд энэ хоёрын адилхан нөхцөлтэй, адилхан газарт тавьж байгаа замын өртөг бол бараг газар, тэнгэр шиг ялгаатай байгаа. Манай дотоодын компаний тендерт авсан үнэ бол 330 сая төгрөг байхад, Хятадын хөнгөлөлттэй зээлээр авсан Хятадын компани барьж байгаа замын өртөг бол бараг 600 гаруй сая, бараг хоёр дахин зөрүүтэй байгаа. Энэ асуудлаас болоод дотооддоо барьж байгаа зам бол чанаргүй, стандартын шаардлага хангахгүй, эвдрэх тохиолдол их байгаа. Энэ асуудлаас болоод энэ жил манай аймагт, Өлгий, Цагааннуурын чиглэлд баригдаж байгаа 40 км зам бол хөрөнгө оруулалт нь бүрэн ашиглагдаагүй зогссон. Бодвол үнийн маргаанаас болоод зогссон болов уу гэж бодсон.

Алтайн зам компани эхний 30 км замыг маш чанар сайтай тавьсан. Нэг км-ыг 120 сая төгрөгөөр хямдхан барьсан. Одоогийн өртгөөр бол одоогийн 40 км замыг барих боломжгүй гэсэн асуудлыг яамдад тавьсан гэж бид нар сонссон. Энэ жил зам гэрээгээрээ дуусах ёстой, дуусаагүй ээ. Ер нь энэ асуудлыг яаж шийдсэн бэ? яг өнөөдрийн хөрөнгө, ирэх жилийн төсөвт хөрөнгө сууж байгаа. Тэр 40 км ирэх жилд дуусах уу? үнийн маргааны асуудлыг шийдсэн үү гэсэн нэгдүгээр асуулт байна.

Хоёрдугаарт, хуваарилж байгаа зам арчлалтын мөнгө туйлын хангалтгүй байна. Сүүлийн жилүүдэд нэг түвшинд байгаа. Аймгуудад, тухайлбал, манай аймагт жилд 2 удаа замын хусалт хийдэг юм. Ерөөсөө хөрөнгө нь нэг хэмжээнд байгаа. Гэтэл нөгөө бензин шатахуун, материалын өртөг, үнэ хоёр, гурав дахин нэмэгдсэн. Жилд хоёр удаа хусалт хийх боломжгүй болчихоод, ерөөсөө сүүлийн жилүүдэд замын засвар арчлалтын ажил бараг хийгдэхгүй байна, хөрөнгө нь хүрэлцэхгүй байна гэж ойлгож болно. Тийм учраас энэ жилээс эхлээд манай улсын төсөв тэлж байна. Хөрөнгө мөнгөтэй болж байна. Энэ зам арчлалтын мөнгийг цаашдаа нэмэгдүүлэх боломж байна уу? энэ талд яам ямар боломж барьж байна вэ гэсэн асуулт байна. Баярлалаа.

**Х.Баттулга**: Зам арчлалттай холбоотой гомдлууд үнэхээр орон нутгаас байнга гардаг. 1 км замд хийж байгаа зам арчлалтын өртгийг өнөөдөр нэмэхгүй бол хуучны өртгөөрөө тооцогдоод яваад байгаа юм. Үүнийг нэмэх гэхээр зам ашиглалтын зардалд ордог татвар, энэ орлого маань өөрөө хаанаа ч хүрдэггүй яваад байдаг. Замынх нь эвдрэл ихсээд байдаг, машиных нь тоо ихдээд байдаг. Энэ дээр зам эвдрээд байгаа гол шалтгаан бол хүнд даацын машинууд норм хэтрүүлж явдгаас болоод байна гээд, энэ татварыг нэмэх бодлогоор оруулаад ирсэн, бас Их Хурал дээр унасан. Энэ байдлыг маань Их Хурлын гишүүд маань тодорхой ажиглаж, судалж үзмээр байна.

Тэр 40 км-тэй холбоотой замыг Бат-Эрдэнэ хариулчих уу?

**Ж.Бат-Эрдэнэ**: Хятадын Засгийн газрын Экзим банкнаас 300 сая долларын зээл авсан. Үүнийхээ 50 сая долларт нь авто зам барьж байгаа. Энэ замыг бид нар ямар ч л байсан баруун зүгийн аймгуудаа холбоно гэдгээр тийшээ баруун чиглэлд тавьсан. Тендер зарлаад орж ирсэн, Хятадын цаанаасаа Экзим банктай тохирсон тохироогоор бол Хятадын компаниуд гүйцэтгэгчээр хийнэ гэсэн ийм хэлэлцээртэй байгаа. Үүнийхээ дагуу Хятадын компаниуд орж ирсэн. Тендерт ороод 2-З ч удаа бид нар тендер зарласан. Дандаа өндөр өртөгтэйгээр оруулж ирсэн. Тайлбар нь болохоор бид нар чанартай зам тавина, бид нарын тавьж байгаа зам бол өдий хэмжээний өртөгтэй байх нь ээ гэсэн ийм тайлбарыг хийсэн. Тэгээд сүүлд нь бид 2-З ч удаа тендер зарлаад бүр болохгүй, хятадын талтай яриад, хятадын банктай нь яриад, элчин сайдын яамтай нь яриад, тэгээд бүр болохгүй болохоор нь км-ээ багасгасан. Тэгээд 1 км нь 500 гаруй орчим сая төгрөг болж өссөн юм. Үүгээр нь ямар ч байсан зөвшөөрсөн.

Алтайн зам компани 40 км зам барьж байгаа. Үнэ нь харьцангуй бага тал руугаа. Гэхдээ энэ жил ажлаа хийж чадахгүй, хэрвээ өртөг чинь бага байгаад чадахгүй байгаа бол наад ажлыг чинь цуцаллаа гэсэн, үгүй бид нар цуцлахгүй, ажлаа хийж дуусгана гээд амлаад тэгээд гарцгаасан.

Арчлалтын мөнгө бид нар жилдээ 10-аад тэрбум төгрөг гарч байгаа. Үүнийгээ аймгууддаа хуваарилаад тодорхой хэмжээнд нэг аймаг хэдэн км зам арчлалт хийхээсээ шалтгаалаад хувьцаа, процентоор аймгууд дээрээ хуваарилж байгаа. Бид нарын тооцоогоор 19-20 тэрбум төгрөг байж, энэ бол зохих хэмжээнд нь арчлалтаа хийнээ гэсэн ийм тооцоотой байгаа. Гэхдээ төсөв дээр жилдээ 10 тэрбум төгрөг л сууж байгаа.

**Г.Батхүү**: Нэг км замын арчлалтын өртөг?

**Ж.Бат-Эрдэнэ**: Тэр зам, замаасаа янз янз л даа.

**Б.Энхтөр**: Ер нь замынхаа төрөл байдлаас хайрган зам, хатуу хучилттай зам, хучилт нь ямар байна вэ гэдгээсээ янз янз гардаг. Бид нар энэ түрүүн боловсруулсан норм, дүрэм байдаг. Нэг км замыг иймээр арчилна гэсэн 1998-99 оны үед боловсруулсан ийм норм байдаг. Үүнийгээ шинэчлээд одоогийн өртгөөр боловсруулж байгаа. Энэ дээр замынхаа төрлөөр янз янз гарна, насжилтаар мөн. Олон жил болчихсон асфальтан зам дээр нэг өөр, цемент бетон зам дээр нэг өөр, хайрган зам дээр нэг өөр, гүүрэн дээр нэг өөр. Насжилтаасаа хамааруулаад янз янз гарна. Яг одоо нэг нь тэд гээд хэлэхэд бас арай . . .

**Х.Баделхан**: 40 км одоогийн өртгөөр бариад, ирэх жил ашиглалтад оруулахаар болчихож байгаа юм уу? эсхүл үнийн талаар ямар нэгэн асуудал тэр компаний тавьж байгаагийн дагуу шийдэх юм уу? энэ дээр тодорхой хариу авмаар байна.

**Ж.Бат-Эрдэнэ**: Энэ компани яг үнэнээ яривал өөрсдөө ажлаа хаяад Таван толгой руу явсан. Тэгээд бид ажлаа хий, ажил хийхгүй бол арга хэмжээ авна, наадахыг чинь цуцална гэсэн. Тэгээд гүйж хүрч ирээд, бид нар ямар ч байсан энэ өртгөөрөө дуусгана гээд, нэмэлт протокол хийгээд гарцгаасан.

**Д.Дамба-Очир**: Өнөөдөр Улаанбаатар- Дарханы замын байдал маш хүнд байна гэдгээр л асуулга тавилаа гэж би ойлгосон. Тэгэхээр Улаанбаатар Дарханы зам бол Сэлэнгэ, Эрдэнэт, Булган гээд их олон аймгуудын зангилаан дээр байгаа зам. Улаанбаатар-Дарханы замаар бол Баттулга сайд явдаг юм уу? үгүй юм уу? Тэр Баянхонгор руугаа л явдаг байх л даа. Тэр зам маш хүнд болчихсон байгаа юм. Ямар сайндаа аргаа бараад Сүхбаатар гишүүн асуулга тавилаа гэж би ойлгож байгаа. Тэнд замыг нөхөөд нөхөөд дийлэхгүй байгаа. Асар их хэмжээний аваарууд тэнд гарч байна. Нэлээн дорвитой арга хэмжээ авахгүй бол болохгүй. Өөрөө маш их ачаалалтай, урсгалтай. Манай Монголын ихээхэн гол явдаг замын чиглэлийн нэг нь гэж би ойлгож байна.

Улаанбаатар- Дарханы энэ зам дээр яг тодорхой ямар нэг, зүгээр яриад суугаад байна уу? эсхүл тодорхой хөрөнгө мөнгө тавиад шийдэх гэж байгаа юм байна уу гэж нэгдүгээрт асуух гэсэн юм.

Хоёрдугаарт нь, хурдны зам гэж яриад байсан. Тэр нь ямар шатандаа, ямаршуухан байдалтай явж байна вэ? бас хоёр, гурван урсгалтай болгочих юм гэж яриад байсан, урагшаа ч тэр, хойшоо ч тэр, хоёр хил рүүгээ гаргачих санаа нь их зөв харагдаад байгаа юм. Тэр юу болж байгаа юм бол гэж асуух гэсэн юм. Стандартыг өөрчлөөд, замаа чанартай болгоё. Өнөөдөр тооны хойноос гүйхээсээ илүү чанартай болгож өгөхгүй бол тааруухан тааруухан зам тавиад байна гэдэг асуудлыг дээр, доргүй яриад байгаа. Стандартыг нь өөрчлөхөөр чинь түүнийгээ дагаад үнийн асуудал яригдах ёстой. Би Өвөрхангай гээд олон замуудыг харж явж байхад, өчигдөрхөн баригдсан зам өнөөдөр байхгүй л болж байх жишээтэй, ийм байна билээ. Энэ нь стандартыг өөрчилнө гээд яамнаас оруулж ирэх гэж байгаа, одоо оруулаад ирлээ гээд яригдаад байгаа энэ ажил чинь ямар шатанд, хаана байна вэ? үнэлгээгээ эргэж харж болдоггүй юм болов уу гэж асуух гэсэн юм.

Дөрөвт, хүнд даацын машиныг яаж энэ зам дээр явуулахгүй байх вэ гэдэг л асуудал. Хилээр орж ирэхэд нь татвар тавихаасаа илүү тэртэй тэргүй энэ уул уурхай өнөөдөр хөгжиж байгаа үед хүнд даацын машинууд нь орж ирдгээрээ орж ирж л таараа шүү дээ. Татварыг нь жаахан нэмнэ үү? хасна уу байхгүй. Ганцхан энэ зам дээр нь явуулах, явуулахгүй асуудал ярихгүй бол хавар, намар 100 гаруй тонны том том эксковатор, уул уурхайн тоног төхөөрөмжүүд чинь бүгдээрээ л явж байгаа шүү дээ. Шөнөдөө хасах, өдөртөө нэмэх байдаг ийм эрс тэс үеэр бүр гадныхан бол явуулахгүй хаадаг юм билээ. Хаахаа байг гэхэд яг тэр үеэр нь гарч байгаад энэ замаа хамгаалах үүднээсээ хүнд даацын машинуудыг явуулахгүй байх тийм боломжууд нь байдаг юм уу? үгүй юм уу? зам барьж байгаа хэдэн компаниуд нь хүнд даацын машины жолооч хэрэлдээд л үзээд байх юм. Тэгсэн мөртлөө ямар ч хууль эрх зүйн юм байхгүй. Замын цагдаатайгаа нийлж байгаад хүртэл арга хэмжээ авч чадахгүй л байгаа юм.

Тийм учраас үүнийг явуулахгүй байдаг юм уу? явуулбал өөр ямар газраар нь явуулдаг юм бэ? ингэхгүй бол энэ зам чинь үргэлж эвдэрдэг, цууралт өгдөг нөгөө хэвээрээ байх бахь яриа чинь дуусахгүй шүү дээ. Тийм учраас энэ дээр дорвитой арга хэмжээ авах гэж байгаа юм байна уу? үгүй юу? татвар гэхээсээ илүү.

**Х.Баттулга**: Замын стандарттай холбоотой асуудлууд нэлээн яригдаад эхэлсэн байгаа, энэ замтай холбоотой асуудлууд өрнөөд, бас нэлээн их бүтээн байгуулалт яваад ирэхээр энэ чанартай холбоотой, ялангуяа сүүлийн 4-5 жил огцом нэмэгдэж байгаа машин, сүүлийн 4-5 жил нэмэгдэж байгаа бүтээн байгуулалттай холбоотой олон төрлийн машин орж ирж байгаатай холбоотой бид нар стандартаа эргэж харахгүй бол болохгүй болчихоод байгаа юм.

Өнөөдөр стандартыг үндсэндээ хот, хоорондын, аймаг хоорондын, аймгаас хил хоорондын гэсэн. Улаанбаатар хотын, хотуудын гэсэн ийм стандартууд дээр Улаанбаатар хотын зам, манай яам хоёр нэлээн их цааснууд бэлдчихсэн, удахгүй үүнийгээ Засгийн газраар оруулна. Өнгөрсөн сард Засгийн газраас Улаанбаатар хот болон яаманд үүрэг өгөөд, энэ замын стандартуудыг яаравчлан оруулж ирээ гэсэн. Жишээ нь, хот доторхи замын ачаалал өнөөдөр доогуураа шугам сүлжээ явдаг, дундуураа ногоон байгууламжтай, хоёр талаараа явган хүний гарц байдаг учраас км замын өртөг буюу түүний стандарт гээд гарсан. Энэ дээр хоттой бид нар ажиллаж байгаа, удахгүй оруулж ирнэ.

Хот хоорондын зам үндсэндээ Улаанбаатар хотоос ачаалал багатай, хажуугаараа явган зам байхгүй, шугам сүлжээ байхгүй учраас өртөг өөр гээд ийм стандартууд бид нар удахгүй Засгийн газраар оруулах юм байгаа.

Замын эвдрэлтэй холбоотой өчигдөр хүртэл Их Хурлаар яригдсан, бид нар энэ хүнд даацын машин гээд байгаа үндсэндээ манай улс олон улсын конвенцид нэгдэхдээ хамгийн хүнд даацын ачааны машиныг 44,6 тонн гэсэн ийм даацаар хүлээн зөвшөөрөгдсөн тийм стандарт байж байгаа юм. Өнөөдөр энэ стандарт мөрдөгдөхгүйгээс болоод ялангуяа хот хоорондын замууд маш их эвдрэлд орж байгаа юм. Энэ стандартыг мөрдүүлэхийн тулд бид нар янз бүрийн төсөл, журам гаргадаг боловч үнэхээр мөрдөгдөж байгаа байдал дээрээ орон нутагтайгаа их зөрчил үүсдэг. Орон нутгаас зөвшөөрөл өгөөд явуулчихаад байгаа юм. Тийм учраас аваар осол, энэ замын эвдрэлтэй холбоотой. Хүнд даацын машинууд дээр өндөр татвар тавих юм бол энэ татварынхаа мөнгөөр зам арчлалтдаа хүрэлцэхгүй байгаа мөнгөө нэмээд явуулъя гэсэн ийм санаагаар оруулсан боловч өчигдөр Их Хурал дээр дэмжигдээгүй. Энэ нь өнөөдөр хөнгөн тэрэг ч бай, хүнд даацын машин ч бай жилийн татвар нь 110-130 мянган төгрөг байгаа. Энэ бол маш бага мөнгө. Үнэхээр энэ том машинуудаас жилдээ сая төгрөг аваад байх юм бол зам дээр бид нар янз бүрийн гомдол яриад байхгүй, засвар арчлалтуудаа хийгээд байх ийм нөхцөлтэй байгаа.

Хурдны зам дээр сая би танилцуулгадаа хэлсэн. Өнгөрсөн онд яамнаас Алтанбулаг-Замын Үүдийн чиглэлийн 990 км хурдны замын урьдчилсан ТЭЗҮ-г хийгээд дуусгасан байгаа. Үүнийгээ Засгийн газарт танилцуулаад, шинэ бүтээн байгуулалтынхаа хөтөлбөрт оруулаад, Төрийн өмчийн хороонд хүлээлгэж өгсөн байгаа. Төрийн өмчийн хороо энэ дээр бариад, ашиглаад, шилжүүлэх нөхцөлөөр тендер зарлаад, энэ тендер нь 11 сарын 17-нд тендер нь нээгдэх юм. Ингэх юм бол үндсэндээ анх удаа Монголд хурдны замтай болоод, энэ хурдны замын гол үйлчлэл нь Орос- Хятадын хоорондох транзит ахуйн тээврийг бид нар энэ замаар тээвэрлэе. Улаанбаатараас Замын-Үүд хүртэлх төмөр замаар гачигдаж байгаа тээврээ бас тээвэрлэе гэсэн ийм хэмжээтэй явж байгаа. Явцаа танилцуулахын тулд тийм байна 6 хоногийн дараа энэ тендер нээгдэнэ. Оролцсон оролцоог Төрийн өмчийн хороо Концессын хуулийн дагуу эднийх хэрэгжүүлэх юм.

Улаанбаатар Дарханы зам дээр үндсэндээ жил болгон бид нар зөвхөн зам арчлалтад зориулж 500 гаруй сая төгрөг зарцуулдаг. Энэ нь замын ачаалал, урттай холбоотой байхад үндсэндээ хаанаа ч хүрэхгүй. Мэдээж ганцхан Баянхонгор руу яваад байдаггүй, замуудаар явдаг. Жишээ нь, Улаанбаатар, Дархан, Эрдэнэтийн замуудаар би байнга явдаг. Баянхонгор явахдаа таны тавьсан Лүнгийн замаар явдаг. Үнэхээр хүнд байгаа.

**П.Алтангэрэл**: Би товчхон нэг, хоёр асуулт асууя. Энэ хэдэн жил дамнаад яригдаж байгаа. Үнийн зөрүү гэдгээс болоод зогсчихсон замууд байгаа. Ноднин ярьсан, уржнан яригдсан. Энэ нь тавигдаад, дутуу орхичихсон замуудаа гүйцээх талаар ямар арга хэмжээ авах вэ? жишээлбэл, Өндөрхаан, Чойбалсан чиглэлийн 50 км зам, одоо далан нь хагас дутуу тавигдаад зогсчихсон, тэгээд үнийн зөрүү гээд бараг 6-7 тэрбум төгрөгийн асуудал байж байдаг. Үүнийг тэр компаниуд далимдуулаад юм уу? мөнгө нэхэх гэсэн үүднээс зогсоочихсон юм биш. Ерөөсөө тэр 2008-2009, 2010 оны үед замын асуудал хүндэрлээ шүү дээ. Яг судлаад үзэхээр яах аргагүй л ийм зөрүү гарчихсан л байдаг. Зөвхөн 50 км зам биш, ерөөсөө нийтдээ хэдэн чиглэлийн бараг 30-аад тэр бум төгрөгийн зам ч гэдэг билүү? Үүнийгээ тавихгүй бол цаашаа зам явахгүй шүү дээ. Үүнийгээ эцэслээд, цэг тавиач ээ. Энэ талаар ямар бодолтой байгаа юм бэ?

Нөгөө талаар Гончигдорж гишүүний хэлсэн дээр би онцгойлон хэлэх гээд байгаа юм. Энэ тендер зарладаг асуудлыг улирал харж битгий зарлаач ээ. Цаг хугацаа гэдэг бол мөнгөнөөс илүү үнэтэй юм байна. Тэгэхээр тендерийг жилийн дөрвөн улирлын аль ч сард зарлаж болно. Тэгээд өвөл гүйцэтгэдэг ажил гэж байна. Замын тендерийг 12 сард зарлачихаад, материал нь хямдхан байгаа үед өвөл нь бүх замынхаа холбоотой материалыг татдаг, түүнийг нь гүйцэтгэлд нь оруулж тооцоод, мөнгө цаасыг нь шийдээд явдаг ийм нэг журмыг та нар замынхаа тендер юманд оруулж хийж өгөөч ээ. Тэгэхгүй бол дулаан болохоор тендерийг нь зарлана, дулаан болохоор ажлаа хийнэ гэдэг энэ нэг юм чинь ажлыг маш их удаашруулж, бүтээн байгуулалтыг үндсэндээ зогсоож байна. Энэ талаар танай яаман дээр ярьж байгаа, боловсрогдож тийм юм байна уу?

Гуравдугаар, ер нь манай яаманд замын үндэсний компаниудаа дэмжих талаар ямар бодлого байна вэ? үнийн зөрүүнээс болоод компаниудаа унагачихаад байгаа. Замынхаа төсвийг маш муу хийдэг. Хэлбэлзэлтэй тогтоодоггүй. Дараа жилийн үнийн өсөлтийг тооцож, төсвөө хийдэггүйгээс болоод ажилгүй байхын оронд гээд ажил авдаг. Нөгөөх нь үнийн зөрүүнд цохигдоод л зогсчихдог. Дараа нь Их Хурал дээр ирээд төсөв ярихаар зэрэг мөнгө байхгүй ээ, үнийн зөрүүг өгч чадахгүй гээд, тэгээд ажил нь зогсдог. Нөгөө жаахан явуулъя, баръя гэсэн компаниуд нь өөртөө байгаа хэдэн төгрөгөө шавхаж барьж байгаад эцэст нь алдагдалд ороод л дуусдаг. Тэгээд энэ замын үндэсний компаниудаа босгож авах талд жаахан юм бодохгүй бол, түрүүний тэр яриад байгаа шиг гадаадын нэг компанидаа, мөнгөтэй юм, боломжтой юм гээд өгчихдөг, нөгөөх нь дургүйгээ хүрэхээр дампуурлаа гэдэг юм уу? юу гэдэг юм бэ? нэг юм яриад л гэрээгээ цуцлаад явчихдаг, ийм л байдалд ороод байна. Тэгэхээр энэ үндэсний компаниудаа чадавхжуулах талаар, тэнд нь төсвийг нь ахиухан тавьж өгөөд, үнийн зөрүүг нь тухайн үед нь гаргаж өгөөд явахгүй бол энэ үндэсний компаниудаа бид нар нухчин дарах бодлого явуулаад байна шүү дээ, яг үнэндээ. Тэгээд энэ дээр бодож санаж байгаа юм. Түрүүн Бат-Эрдэнэ дарга хэлж байна. Сангийн яамтайгаа бид ерөнхийдөө тохирчихлоо, үнийг нь жил жилд нь км замынхаа ханшийг тогтоогоод түүгээрээ нэмээд явах юм байна гэж ойлгосон, зөв ойлгож байна уу? буруу ойлгож байна уу. Энэ жил тавигдаад байж байтал бүх үнийнхээ зөрүүг тооцоод, нэг км замын үнэ ноднин жил 450 байсан, энэ жил 500 болчихлоо шүү гээд Сангийн яамтай үнийг нь нэмэхээр тохирсон гэж би ойлголоо, энэ зөв ойлгож байна уу? би буруу ойлгож байна уу. Ингэж байгаа бол нээрээ үнэхээр сайн л байна. Тэгээд тэр шууд гэрээгээр зам тавина гэж бид нар ярьсан. Энэ их зөв алхам байсан юм. Одоо шууд гэрээгээ цуцлах тухай ийм юм яриад эхэллээ. Энэ шууд гэрээ гэдэг бол үндэсний компаниудаа дэмжсэн, их чухал бодлого. Тэгэхгүй тэр нээлттэй тендер зарлана гээд явчихбал тэр мөнгөтэй гадны компаниуд нь орж ирээд, энэ хамаг байдаг замыг чинь аваад, овоо жаахан явах гэж байсан үндэсний компаниуд чинь буцаад унана. Тэгэхээр энэ шууд гэрээг тендер болгох ямар юм яриад байна вэ? үүнийг нэг тайлбарлаад өгөөч.

**Г.Батхүү**: Улсын Их Хурлын гишүүн Тэрбишдагвын урилгаар Сонгинохайрхан дүүргийн 25 дугаар хорооны иргэд Улсын Их Хурлын чуулганы үйл ажиллагаатай танилцаж байна. Та бүхэнд эрүүл энх, аз жаргал, сайн сайхан бүхнийг хүсье. /Алга ташив/.

**Х.Баттулга**: Өндөрхаан- Чойбалсан чиглэлийн зам бол 2012 оны төсөвт сууж, 50 км-ыг дуусгана гэсэн байгаа. Энэ нь одоогийн өртгөөр буюу бид нар орон нутгийн замыг 1 км-ыг 380 гэснээр суучихсан учраас энэ дээр санаа зовох юмгүй болов уу гэж бодож байна, үүгээр 2012 оны төсөвт суулгачихсан байна. Дутуу замуудын тэр зөрүү гээд үнэхээр би энэ гишүүдийг асуух болгонд л ярьдаг юм. Энэ бол үндсэндээ 35 орчим тэрбум төгрөгийн зөрүү байсан. Талыг нь шийдэж өгсөн, тал нь шийдэгдээгүй. Уг нь шийдье гэвэл дороо шийдчихнэ. Их Хурал дээр оруулсан, ингээд, ингээд, үүнийг зам ярих бүрт үүнийг ярьдаг. Энэ бол үнийн зөрүү өгөх компаниуд чинь дандаа дотоодын компаниуд шүү дээ. Энэ дотоодын компаниуддаа үүнийг өгчих юм бол үнэхээр 2007-2008, 2009 оны хямралын өмнөх өртөг арай бага өртөг, өнөөдрийн өртөгтэй харьцуулахад ийм байгаа юм. Үүнийг шийдэх хэрэгтэй байгаа юм.

Шинэ бүтээн байгуулалтын түрүүний хэлдэг 1200 орчим км замын шууд гэрээний асуудал ямар түвшинд байсан бэ гэхээр би түрүүн хэлсэн байгаа. Шууд гэрээг бид нар ямар бодлогоор хийсэн бэ гэхээр, дотоодын компаниудаа дэмжье, Хөгжлийн банкнаас бэлэн мөнгийг аваад, гадны компанитай хамтрах юм бол 49-өөр, 51 нь Монголын компани байя гэсэн ийм бодлогоор бас л Их Хурал дээр дотоодын компаниудаа дэмжих зорилгоор гаргасан юм. Засгийн газраас тогтоол гарсан. Хөгжлийн банк маань өөрөө хөрөнгө мөнгөө цуглуулж чадаагүй ээ. Ингэсээр байтал цас орж, газар хөлдсөн. Одоо мөнгө аваад, зам барьдаг компани гэж байхгүй. Тийм учраас өнөөдөр бид нар тендер гэдэг рүүгээ оръё. Гэхдээ нөгөө дотоодын компаниудыг дэмжих бодлогоо баръя. Хөгжлийн банк нь мөнгөтэй болонгуут тэр тендер шалгаруулсан компани мөнгөө бариад ирэх хавраас ажлаа эхэлье гэсэн юм. Түүнээс бүр цуцалж байгаа юм биш, бодлого бол хэвээрээ. Хөрөнгө мөнгөтэйгээ холбоотойгоор, хөрөнгө мөнгө рүүгээ нэгэнт хугацаа байгаа юм чинь тендер рүүгээ оръё гэсэн ийм зам руу орсон. Хөгжлийн банк үнэхээр манай яамтай хамаагүй учраас энэ дээр хүч маань үнэхээр хүрэхгүй байна.

Х.Жекей: Баярлалаа. Анх энэ замын асуудал яригдаж байхад 10-аад жилийн өмнө юм даа, Мянган зам гээд яригдаж байхад янз янзын л санал яригдаад байсан. Улс төр ч хийгдээд, мянгуужны зам, үлгэр гээд. Одоо ингээд бодоод байсан чинь ер нь 10-аад жилийн дотор төрийн бодлого тэр чиглэл рүүгээ нэлээн явлаа. Дэд бүтцийн салбаруудад хөрөнгө оруулалт нэлээн хийгдлээ. Зам гайгүй тавигдаад, сүүлд нь энэ агаарын зам, авто зам, төмөр зам гээд бид чинь нэлээн дэвшилттэй юм руу орчихлоо. Баяртай байгаа.

Сая хүмүүс нэлээн хэллээ. Авто замын асуудал нэлээн сайн явж байна гээд. Үнэхээр хамгийн алслагдсан баруун талд гэхэд бид тойргоор яваад саяхан энд тэндгүй зам баригдаж байгааг хараад дотроо их баяртай ирсэн. Ард түмэн бас баяртай байгаа юм билээ, үүнийг албан ёсоор энэ Их Хурлын танхимаас бас дамжуулж хэлээрэй гэж байсан учраас үүнийг хэлж, энэ чиглэлийн төрийн бодлогыг барьж, энэ бодлогыг хэрэгжүүлж байгаа нийт хүмүүстээ амжилтыг улам их хүсье гэж хэлмээр байна, нэгд.

Мэдээж 5572 км замыг тавина гэдэг чинь аймгийн төвүүдийг хооронд нь холбоод Улаанбаатартай, тэгээд хилийн боомтууд руу холбоно гэхээр их амаргүй ажил. Эцсийн хугацаа хэзээ дуусах вэ? үүнийг төсөөллөөр ч юм уу хэлээд өгчихвөл зүгээр байна. Үнэхээр Баттулга сайдын нас залуу л даа. Бид нарын хувьд зарим улсууд ч яриад байгаа юм, ялангуяа ахмадууд. Ер нь би тэр замаар явж үзэж болох болов уу? хэзээ тэр замаар тэр мөрөөдөл маань биелэгдэх болов уу гэж. Би ч бас мөрөөдөөд байгаа юм. Үнэхээр Улаанбаатараас гараад тэр чигээрээ баруун тийшээ машинаар давхичих тийм хувь тавилан, тэр байдал хэзээ биелэгдэх бол гэж. Энэ талаар яг хугацааны хувьд хэлээд өгөөч. Тэдэн жилийн дараа гэхэд ерөнхийдөө Монгол Улсын хэмжээнд хаа газар, ялангуяа аймгийн төвүүдэд хоорондоо холбогдсон сайхан замаар явна гэж.

Хоёр дахь асуулт, авто замын хажуугаар энэ төмөр замын асуудал бид бас төмөр замын талаар төрийн бодлогоо гаргачихлаа. Төмөр зам маань юу болж байна вэ? нөгөө 4 жилийн дотор баригдах чиглэлтэй анх танилцуулга хийгдэж байсан. Түүнээс хойш 2 жил болчихлоо. Зураг төсөл, хөрөнгө мөнгө гээд бэрхшээлтэй юмнууд их бий. Гэхдээ яг энэ төмөр замын одоогийн ерөнхий төлөв байдал, ажлын явцын талаар товчхоон хэлээд өгөөч гэж.

Манай Баян-Өлгий аймагт тавигдаж байгаа замын талаар сая Баделхан гишүүн асуулаа. Тэгэхээр үндсэндээ 2012 он гэхэд дуусчихна гэсэн тийм ойлголтыг бид авлаа. Энэ талаар тэгж шахаж өгөөрэй гэж холбогдох хүмүүст хэлмээр байна. Ерөнхийдөө Цагааннуурын зам бол 2012 он хүртэл дуусчих хөрөнгө мөнгөний хувьд боломжтой болсон юм байна гэж. Дээр нь Баян-Өлгий аймгийн Баянгийн боомтоос ОХУ-ын Улаанбайшинт-Ташаантын боомт хүртэл 250 км зам тавих асуудлыг хоёр талаас яриад байгаа. Ялангуяа хоёр талын хил орчмын тэр хиллэж байгаа субъектүүд. Горно-Алтайский республик, дээр нь Хятадын Шинжань Уйгарын өөртөө засах орных нь тэр замыг нь үндсэндээ бид тавьчихъя. Түүний асуудлыг төрөөс та нар ерөнхий шийдлийг нь гаргаад өгөөч.

**Х.Баттулга**: 2010 оны шинэ бүтээн байгуулалт дотор үнэхээр сайхан сайхан хөтөлбөрүүд Улсын Их Хурал баталсан. Энэ бол үнэхээр түүхэнд тэмдэглэгдэх Их Хурал гэж би дотроо боддог. Яагаад гэвэл энэ том авто замууд, төмөр замууд, энэ орон сууцжуулах хөдөлгөөн гээд. Энэ бол 2010 оны 6 сар гэдэг өнөөдөр жил гаруй болж байна. Энэ авто замтай холбоотой төлөвлөлт бид нар хэрвээ ямар нэгэн байдлаар хөрөнгө мөнгөтэй холбоотой юм гацахгүй бол ерөөсөө 2016 онд энэ хөтөлбөрөөр энэ 5572 км зам маань дуусна. Ингэсэн тохиолдолд бид нарын мөрөөдлийн хөтөлбөр бол аймгуудыг Улаанбаатар хоттой холбох, аймгууд маань боомттойгоо холбогдох гэсэн энэ замууд дуусна. Түүний дараа бол тэр сум хоорондын гээд юм гарах байх. Тэр болтол бас өдий болов уу. Энэ тохиолдолд нийт Монгол Улсын тал хувь нь хөдөө орон нутагт амьдарч байна. Энэ хүмүүсийн эрүүл ахуй, хүнсний тээвэрлэлт, цаг хугацаа гээд эерэг талынх нь юм. Мөн зам тавьснаараа орлого байхгүй ч гэсэн цаанаа эерэг тал байхгүй учраас үүнийг бид нар заавал тавих ёстой. Тэгээд 2016 оноор төлөвлөсөн байгаа. Үүнээс 1280 км зам нь өнөөдөр зураг нь бэлэн болчихсон буюу одоо шууд мөнгө нь байвал тавиад болохоор ийм зам байгаа. Энэ 1280 км замыг бид нар 2011 ондоо эхэлнэ гэсэн ийм төлөвлөгөөтэй байсан. Яагаад гэвэл зураг нь бэлэн учраас. Бусад тэр үлдэж байгаа 4300 орчим км замын зургийг нь хийлгэнэ.

Хөгжлийн банк маань энэ оны 5 сард байгуулагдсан, үнэхээр шинэ байх шиг байгаа юм. Энэ банкин дээр төвлөрсөн хөрөнгө байхгүй учраас энэ бүтээн байгуулалтынхаа ажил руу бид нар хөдөлгөөн хийж чадахгүй байна. Материалууд бол бүгдийг нь өгчихсөн байгаа. Ийм байдалтай байна. Өнөөдөр зам яаж тавигддаг болсон бэ гэхээр, техникээр тавьдаг болсон юм байна. Бид нар энэ дээр Германы зам тавьдаг техникүүдийг очиж судлаад, барилгын замын Монголын компаниудаа бүгдийг нь консерциум болгоод 20-иод хүнийг аваачиж Германд хүнийг нь тодорхой хэмжээнд сургаад, техник, тоног төхөөрөмжийг судлуулсан байж байгаа. Эхнээсээ зарим компаниуд энэ техникүүдийг оруулаад ирсэн. Хөдөлмөрийн бүтээмж гэдэг юм нь үнэхээр мундаг байгаа юм.

Тийм учраас хэрвээ бид нар асуудал хөрөнгө мөнгө дээр гарахгүй явах юм бол 2016 он гэхэд бүх аймгийн хөдөөний хүмүүс Улаанбаатар хотдоо авто замаар явна гэсэн ийм тооцоотой байгаа.

Төмөр замын талаар товчхон мэдээлэл өгөөч гэж байна. Төмөр замын талд нийтдээ эхний ээлжинд баригдах 1100 км замын геологи, гидрогеологи ажил 100 хувь хийгдээд дууссан байгаа. Тарас батлагдсан байгаа. 250 км орчим хөрсийг бид нар туршилтын шугамаар хуулсан байгаа. Мөн үүнтэй холбоотой асуудлуудаа Засгийн газар танилцуулсан. Америкийн Макензи гэдэг компаниар 4 сарын 18-наас 8 сарын 18-нд 4 сарын хугацаанд эхний техник, эдийн засгийн үндэслэлийг хийлгээд, мөн Засгийн газарт танилцуулаад, энэ бол цаашаа явж болох юм байна, ашигтай төсөл юм байна гээд, үүнтэй холбоотой хөрөнгө мөнгийг нь Хөгжлийн банкинд хүлээлгэж өгсөн. Одоо бол оноос өмнө тодорхой хэмжээний хөрөнгийг авах юм бол энэ ажлыг шуурхайлж болмоор байгаа.

Улаанбайшинтаас З орныг холбосон 250 км зам бол байнга яригддаг. Үүнийг ярихын өмнө бодлогод оруулж өгөөч гэж Жекей гишүүн хүсэлт тавьж байх шиг байна. Энэ дээр түрүүний хэлдэг баруун аймгуудад тавигдаж байгаа зам эхний үед дуусах ёстой юм болов уу гэж бодож байна. Энэ дууссаны дараа тэр зам руу бид нар ороход бэлэн байгаа юм.

Баруун аймгуудад зам идэвхжээд ирэхээр Улаанбаатар хотод тавигдах зам явахгүй, баруун аймгуудад тавигдаж байна гэдэг гомдол яригддаг. Тийм учраас учраас үүний ээлж дараатай явах юм болов уу гэсэн ийм бодолтой байна.

**Г.Баярсайхан**: Баярлалаа. Би асуултаа эхлэхээс өмнө нэг тоо статистик тоо дурдъя. Сүүлийн З жилийн судалгаагаар жилд дунджаар 600 орчим хүн зам тээврийн ослоор амь насаа алдсан байна. 3000 гаруй хүн хүнд буюу хүндэвтэр гэмтэл авсан байна. Тэгээд сүүлийн 9 сарын байдлаар 28 мянга авто осол гарсан байна. Үүнийг би юутай холбож хэлэх гээд байна вэ гэхээр ерөөсөө тавьж байгаа замын чанар, өргөн, нарийн мөн тэгээд зам тавигдаагүй байгаа газрын бартаат тухайн орон нутгийн нөхцөл байдлаас болж ийм нөхцөл байдал үүсч байна гэж бодож байгаа юм.

Хамгийн гол асуудал үндэсний компаниудыг дэмжинэ гэж ярьж байна. Үндэсний компаниудыг дэмжиж байгаа бол сайн хэрэг. Тэгэхдээ дэмжинэ гэдэг чинь хариуцлага хүлээлгэх асуудал. Хариуцлагын асуудлыг та бүхэн орхигдуулаад байна уу гэж би бодож байгаа юм. Тэгээд та бүхэн мэдэж байгаа шүү дээ. Лүнгийн зам дээр хэдэн жилийн өмнө ямар гамшиг бий болж байсан, би тухайн үед өөрөө түүгээр явж байсан хүний хувьд тэр хөндийд бараг 100-аад салаа зам гарсан байсан. Тэгэхээр энэ Байгаль орчинд экологийн хохирол учруулсан хариуцлагын асуудлыг хэн хариуцах вэ? тухайн компаниуд хариуцлага хүлээж байна уу? үгүй юу? ялангуяа Лүнгийн зам дээр хичнээн хүний амь нас эрсдлээ. Тэр тоосон дунд бие биенийгээ 5 метрын зайтай машинууд бие биенээ харахгүй явж байгаад мөргөлдөж, осолдож байсан асуудал зөндөө байдаг. Тэгэхээр үндэсний компаниудыг дэмжинэ гэдэг чинь энэ хариуцлагагүй байгаа байдлыг нь харахгүй өнгөрөхийг хэлэхгүй шүү дээ.

Тэгэхээр энэ тендерт ялсан гэж тавьж байгаа зам нь дээгүүр нь ганц, хоёр удаа хүнд даацын машин яваад тэр нь цөмрөөд орчихдог. Энэ хяналтын асуудал, хариуцлагын асуудлыг та бүхэн яаж анхаарч ажиллаж байна вэ? нэгд.

Хоёрдугаар асуудал, Улаанбаатар хот өнөөдөрт өдөрт авто тээврийн газар 500 гаруй машин дугаар авч байна гэж байна. 2, З, 4 дэх өдөр дунджаар З00 машин. Тэгэхээр асар их хурдацтай машины тоо нэмэгдэж байна. Гэтэл жилд Улаанбаатар хотод 15 км авто зам тавьсан гэж байна, шинээр. Энэ чинь далайд дусал болчихоод байгаа юм биш үү? Улаанбаатар хотод нийт хэдий хэмжээний зам шинээр тавихаар төлөвлөж байна вэ? Энэ бүх асуудал ямар шатанд явж байна вэ? дандаа хуучин замаа хучсан л асуудал яригдаад байна. Гол нь шинэ зам хэрэгтэй байна. Баярлалаа.

**Х.Баттулга**: Бидэнд энэ статитистик мэдээлэл ирдэг. Нэг жилд авто тээврийн аваарын ослоор хичнээн хүн нас барж, хичнээн хүн аваарт орж байгаа тухай мэдээлэл ирдэг. Энэ бол жил болгон өсөх хандлагатай байгаа. 2009 онд үндсэндээ 570 орчим хүн байсан, 2010 онд 600 гарсан, 2011 онд 600-с давсан ийм мэдээ 11 сарын сүүлээр бид нар авна. Мөнгөн хөнгөн, хүнд бэртсэн гэвэл бүр хэдэн мянгаар тоологдоод байгаа юм. Энэ дээр тодорхой хэмжээний анализ хийж үзсэн. Энэ нийт аваарт орж байгаа хүмүүсийн бараг тал орчим хувь нь түрүүний хэлдэг солгой рультай, журмын бус үйлчилгээ явуулдаг солгой талдаа рультэй машинаас болж аваар гараад байна. Яаж байна вэ гэхээр, хөдөө орон нутагт замаар явж байгаа машиныг гүйцэж түрүүлэхдээ энэ талдаа рультай машин заавал ийшээ гарч, жишээ нь тойрог дээр эргэдэг, энэ талаар Замын цагдаагийн газартай нэлээн том судалгаа хийсэн. Тэгээд бид нар энэ явдлаас болоод нэгэнт дүрэм журмаа баръя, зөв рультэй, баруун талдаа рультэй машинаараа энэ асуудлаа мөрддөг болъё гээд бас Их Хурлаар хоёр удаа оруулаад Их Хурал маань үүнийг хүлээн зөвшөөрөөгүй ээ. Энэ чинь цаанаа аваартай. Аваар нь өөрөө ийм ийм. Аваараас бол олон юм болж байгаа, үүний хөдөө орон нутагт тал орчим хувь нь аваар болдог. Үүний тал орчим хувь нь буруу талдаа рультэй ийм машинаас болдог юм гэсэн ийм дүгнэлт гаргасан байгаа. Үүнийг ямар нэгэн байдлаар бид нар хориглох ёстой.

Мөн одоо ямар аваарууд шинээр нэмэгдэж байна вэ гэхээр, уул уурхай тээвэрлэж байгаа хүнд даацын машин. 100 тонны даацтай, 150 тонны даацтай ийм том ачаа тээвэрлэж байгаа машинууд тоормос барих чадвар байхгүй. Бид нар авааргүй талаасаа дүрэм, журмаа мөрдөх юм бол ачаатайгаа 44,6 тоны даацтай, ийм машинаар явах юман дээр нөгөө компаниуд чинь ашгаа бодоод 100-150 тонны тээвэр хийгээд эхлэнгүүт тормос барих чадвар, тэгээд аваар осол үнэхээр огцом нэмэгдэж байгаа юм. Ийм тооцоонууд гарсан. Энэ дээр бид нар тодорхой саналуудыг дахиад Их Хурлаар оруулна гэж бодож байна.

Үндэсний компаниудын талаар ганц хоёр компаниас болоод үндэсний компаниа тэгж бодоод байж болохгүй. Үнэхээр Лүнгийн замыг 2007 онд тендер шалгаруулж өгсөн байдаг юм билээ. Тухайн үедээ замын туршлагагүй компани тендерийг авснаас болсон юм болов уу гэж бид нар дүгнэлт гаргаж байгаа юм. Ямар ч орон дэд бүтэц өөрөө их хөрөнгө мөнгөтэй байдаг учраас дэд бүтэцдээ орсон үндэсний компаниа дэмжих тийм бодлого бариад байдаг. Хариуцлагын тогтолцоо заавал байх ёстой. Өнөөдөр бид нар Баярсайхан гишүүний шүүмжлэлтэй санал нэг байна. Хариуцлагын тогтолцоо бидэнд үнэхээр сул байгаа.

Улаанбаатар хотод нийтдээ 500-аад орчим км замын эргэлттэй байдаг. Үүний 80 орчим хувь нь хуучин замууд байгаа, шинэчлэх ёстой. Өнөөдөр бол бид нар 15 км гээд байгаа ч Улаанбаатар хотдоо бол энэ нэлээн том үзүүлэлт байдаг. Энэ тал дээр хот тайлбар хэлэх үү?

**Д.Од**: Улаанбаатар хотын авто замын сүлжээн дээр ойрын болон дунд хугацаанд хийх ажлуудыг төлөвлөөд гаргасан байж байгаа. Нийт Улаанбаатар хотыг 2020 он хүртэл хөгжүүлэх төлөвлөгөөтэйгээ уялдуулаад боловсруулсан мастер төлөвлөгөө байгаа. Үүнийхээ хүрээнд шинэ бүтээн байгуулалт хөтөлбөрийн хүрээнд бид нар 212 км авто замыг шинээр барих шаардлагатай байгаа гэж үзсэн байгаа. Энэ нь дунд хугацаанд буюу 2016 он хүртэл хийх ажил байгаа. 7 газар шинээр гүүрэн гарц барихаар ингэж төлөвлөсөн байгаа.

**Г.Баярсайхан**: Нэгэнт өмнийн говьд бий болж байгаа бүтээн байгуулалттай холбоотой асуудал яригдаж байгаа учраас хүнд даацын тэрэгнүүд хяналтгүй тээвэрлэлт хийж байна гэдэг нь тодорхой байгаа. Тэгээд та мэдэж байгаа, Төрөөс төмөр замын талаар баримтлах нэгдсэн бодлогыг баталсан байгаа. Гэтэл одоо яг бодит байдэл дээр өмнийн говьд уурхай болон өөрсдөө хувийн хатуу хучилттай зам тавьж байна. Энэ нь та бүхэн мэдэж байгаа. Их говийн дархан цаазат сайхан байгальтай газраар нэвт тууштай зам тавихаар болсон байгаа. Оюутолгой, Таван толгойн том том уурхайнуудын дунд нэгдсэн авто замын бодлого байна уу? үгүй юу? цаашид авто замын бодлого үнэхээр үгүйлэгдээд байна. Уурхай болгон өөрсдийнхөө үзэмжийн дагуу тарас тогтоож байна. Өөрсдөө тэр замынхаа хүчин чадлыг тогтоож байна. Тэгэхээр төрөөс авто замын нэгдсэн бодлого ямар шатанд явж байна вэ?

**Х.Баттулга**: Уурхайнуудын хоорондох тээвэрлэлтийн асуудал мөн төмөр замтай холбоотой асуудлууд гээд, төмөр замын бодлогыг бид нар 2010 онд оруулаад баталсан байгаа. Энэ нь Таван толгойгоос, Оюутолгой дөхүүлээд мөн Цагаан суварга, тэгээд цаашаа бусад далайн боомт гэсэн ийм юмыг Их Хурлаар баталсан байж байгаа. Өнөөдөр авто замтай холбоотой асуудлууд юу ярьж байна вэ гэхээр, сая Засгийн газраас Алтанхуяг тэргүүн шадар сайдаар ахлуулсан өмнийн говийн дэд бүтцийг яаж шийдэх вэ гэсэн ийм бодлогын ажлын хэсэг байгуулагдаад, үндсэндээ бэлэн болсон. Энэ дээр авто замыг үндсэндээ компани болгонд өгөөд байх нь буруу юм байна. Улс өөрөө замаа бариад, бариулаад, тэгээд тэнд нэгдсэн бодлого тавиулъя гэсэн ийм чиглэлийг ажлын хэсэг гаргасан. Манай зураг бэлэн болсон байгаа. Ерөнхийдөө энэ дэд бүтэц нь төр барихгүй юм бол ам болгоноос авто зам явах юм байна. Яагаад гэвэл нэг уурхайтай хүн, нөгөө уурхайтай хүн . . /хугацаа дуусав./

**Х.Бадамсүрэн**: Баярлалаа. Зарим улсын хэмжээний чанартай асуудлууд давхцаж байна. Тийм учраас би товчилъё. Энэ чинь улиг домог болсон асуудлууд яригдах нь дээ. Хамгийн гол нь салбарынхаа яамыг толгойлж байгаа улсуудаас, Баттулга сайдаас хүсэхэд үүнийг яриад байгаа юмыг тодорхой шийдэлд хүрч, жаахан урагшлуулах талын юм бодохгүй бол болохгүй байна. Тэгээд энэ Мандалговь, Даланзадгад хүрэх замын асуудал, тэгээд Мандалговиос Цогт-Овоо хүртэл 163 км зам тавих нь 2010 онд гэрээ хийгдсэн байдаг. 1 жил гаруй боллоо. Нэг ч км зам байдаггүй. Энэ яамны тайлбарлаж байгаа бол 2013 оны 9 сард дуусна гээд. Тэгэхээр чинь 50-60 км зам нэг жилд тавих, тэгээд тендерт шалгарсан компани нь Хятадын Шинжань –компани байдаг. Тэр компанитайгаа ярьж хөөрөөд үүнийг нэг жаахан түргэтгэх талын юмыг та бүхэн маань бодоосой. Ингэж болох уу гэсэн асуулт, санал байна.

Цаашлаад, Цогт-Овоогоос Даланзадгад хүрэх 136 км замын асуудал. Энд зураг төсөл нь байхгүй. Зураг төсөл боловсруулахад 435 сая төгрөг хэрэгтэй гэж байгаа. Үүнийг энэ 2012 оны төсөвт суулгаад, Баттулга сайд минь шийдээд өгөх боломж байна уу?

Дараа нь Даланзадгад, Оюутолгойн 251 км зам байдаг. Эндээс 100-аад км нь зураг төсөлтэй. 156 нь зураг төсөл байдаггүй. Тэр зураг төсөлд 500 сая төгрөгийн асуудал яригдаад байдаг. Үүнийг ямар ч байсан тэр Хөгжлийнхөө банкаар байна уу? эх үүсвэрийг нь гаргаад, шийдээд, тэгээд тэр ажлыг нь эхлүүлчихмээр ийм нэг юм байна. Түрүүн гишүүд ярьж байна. Үнэхээр энэ авто замын асуудал, ялангуяа энэ уул уурхайтай холбогдсон тээврийн асуудлыг ганц авто тээврээр барахгүй нь л дээ. Тийм учраас ерөөсөө энэ Улсын Их Хурлын баталсан төмөр замын талаар төрөөс баримтлах бодлогоо эргэж харвал яасан юм бэ? Даланзадгад Чойбалсангийн замтай зэрэгцүүлээд Таван толгой, Гашуун сухайтынхаа замыг, Нарийн сухайт Шивээ хүрэнгийнхээ замыг эхлүүлэх ийм асуудлыг боловсруулаад тогтоолын төсөлд өөрчлөлт оруулах асуудлыг яам оруулаад ирж болдоггүй юм уу? Шаардлагатай гэвэл гишүүд санаачлаад энэ ажлаа хийвэл яасан юм бэ? Тэгээд энэ Таван толгойг тойроод бид яриад байна.

Нүүрсний тээвэр, уул уурхайтай холбогдсон тээврийн асуудлыг Төмөр замгүйгээр бид шийдэхгүй ээ. Төмөр замынхаа асуудлыг шийдэхгүй бол Таван толгойн ордоос олборлох хэд хэдэн компаний олборлолтын хэмжээ тэр 30 саяд хүрнэ гэдэг бол худлаа л даа. Тийм учраас энэ юмаа бодож эртхэн хэдүүлээ шийдвэрээ гаргачихвал тэр барих компаниуд нь ажлаа эхлээд яваасай. Энэ удаад гаргаж чадахгүй бол ирэх жил сонгууль гэж бужигнаад, тэгээд энэ 4 жилийг алдах ийм л юм болж байна. Баярлалаа.

**Г.Батхүү**: Улсын Их Хурлын гишүүн Ламбаагийн урилгаар Архангай аймгийн Хотонт сумын сургуулийн багш, ажилчид Улсын Их Хурлын чуулганы үйл ажиллагаатай танилцаж байна.

Мөн Улсын Их Хурлын гишүүн Жекей, Баделхан нарын урилгаар Баян-Өлгий аймгийн оюутан залуучуудын холбоо, залуу казак эмэгтэйчүүдийн холбооны гишүүд чуулганы үйл ажиллагаатай танилцаж байна. Та бүхэнд ажлын амжилт, эрүүл энх, сайн сайхан бүхнийг хүсье. /Алга ташив/

Бадамсүрэн гишүүний асуултад Баттулга сайд хариулъя.

**Х.Баттулга**: Мандалговь Цогт-Овоо 163 км замын ажил 2010 онд гэрээ хийгдсэн. Эндээс нийтдээ 50 хувийн хөрөнгө нь 2012 оны төсөвт суусан байгаа. Эднийх болохоор бид нар 50 хувийнхаа ажлыг хийчихсэн, мөнгөө авъя гэсэн ийм юм шаардаад байгаа юм. Үүнийг нь 2012 оны төсөвт суулгаад өгсөн байгаа.

Даланзадгад-Оюутолгой 157 км зам нь өөрөө зураггүй байж байгаа. Сангийн сайдын багцад зургийнх нь үнэ байдаг тул энэ 2012 оны төсөвт энэ Сангийн сайдын багцад байгаа мөнгөнөөс нь зургийг нь суулгаж өгье гэдэг хүсэлтийг тавьсан байгаа. Тэгээд 2012 оны төсөв ярихад гишүүн бас энэ талд сайн хэлж өгнө биз.

Төмөр замын хувьд Таван толгойгоос Гашуун сухайтын энэ төмөр зам бол зураг нь гараад бид нар Их Хурлаар баталчихсан. Бид нар энэ төмөр замаа барихын тулд энэ ажлыг хийхийн тулд хөрөнгө мөнгийг нь өгөөч ээ гэдэг дээр л гацчихсан байж байгаа. Түүнээс хийгдэхгүй, барихгүй гэсэн юм бол ерөөсөө байхгүй байгаа юм.

Таван толгой, Чойбалсангийн чиглэлийн зам баригдана. Таван толгойгоос Гашуун сухайтын зам ч гэсэн баригдана. Нэг, хоёр гэдгээ бид нар дуусгахаа нэг болгоё гэж байгаа юм. Яагаад гэвэл бид нар альтернативаар сонгосон ийм байгаа юм чинь, Америкийн Макензи гэдэг компаниар бид нар Монгол Улсын Их Хурал ийм төмөр замын тарасыг баталчихлаа. Энэ тал дээр та нар судалгаа хийгээд өгөөч гэхэд, энэ тал дээр судалгаа хийгээд, энэ замуудыг ийм ийм хугацаанд барина гээд бичиг баримтыг гаргаад өгчихсөн. Түүнээс энэ дээр бодлогыг өөрчлөх, барих санал гаргах нь илүүц. Тэгэхээр бид нар юу гэж байна вэ гэхээр энэ төсөв дээр мөнгийг нь гаргаад өгөөч ээ л гэж байгаа юм.

**Г.Батхүү**: Буд гишүүн асуултаа асууя.

**Р.Буд:** Баярлалаа.Замын тухай тухай асуудлыг авч ярьж байна. Замд ахиц өөрчлөлт гарч байгаа юм нэлээн бий, олон сайхан замууд баригдаж байна, үүнтэй бид санал нэг байна. Гэхдээ одоо бид нар айхтар, айхтар том тоонуудыг яриад байдаг боллоо, сүүлийн үед. Их том том, газар дээр буухгүй юм маш их ярьж байна. Хурдны зам гэж 4 жил ярилаа. Энэ бол Баттулга сайд их сайхан санаа гаргасан. Санаагийн нь би дэмжиж байгаа юм. Яг хэрэгжинэ гэхэд их хэцүү шүү дээ. Одоо Чойроос Замын-Үүдээс эхний ээлжинд холбомоор байна. Монгол Улсын Азийн авто замын сүлжээнд элссэн, мань мэт байхдаа гар бие оролцож байсан ажил. Тэгээд манай дээр тасарчихаад байгаа юм шүү дээ, энэ чинь. Сүүлийн үед би гайхаад байгаа юм. Энэ Солонгосоос ирсэн компаниуд нь орж ирээд л дампуураад гараад явчихдаг. Хятадаас орж ирсэн компаниуд нь гэрээгээ цуцлаад байна. Тэгэхээр үүнийг их цаагуур нь бодохгүй бол манай транзит тээврийг нэг хэсэг хорьё доо гэсэн бодлого яваад байгаа юм биш байгаа даа. Тийм учраас энэ жил надаар ахлуулсан ажлын хэсэг ажиллаж байгаа. Би бол 2012 онд багтааж, дотоод, гадаадын хөрөнгө оруулалтыг ашиглах замаар энэ замыг бариач гэдэг чиглэлийг ойрын үед өгүүлэхээр бичиг баримт төлөвлөөд явж байна. Үүнийг сайд ер нь юу гэж үзэж байна вэ? үүнийг бариагүй байж тэр хурдны зам барина гэдэг юу л бол гэж би бодох юм.

Хоёрдугаарт нь, та нөхдүүд их сайхан тоо баримтууд ярьж байна. 500-600 мянган км зам барина. Бид нарын үед ч гэсэн бас ийм тоо баримт ярьдаг л байсан. Гэхдээ хэрэгжих нь бас гайгүй байсан, Мянганы замын хэрэгжилт нь гайгүй хэрэгжилттэй байгаа шүү. 2700-аас. Одоо тэгэхээр хажууд нь төмөр зам барина, 1100 орчим км зам. Тэгэхээр энэ компаниудынхаа хүчин чадалтай нэг баланслуулж яримаар байх юм. Жилд манайх 500 орчим км зам барьж чадах байх. Улирлаасаа шалтгаалаад, цаг үеийнхээ энэ уур амьсгалаас шалтгаалаад, хүчин чадлаасаа шалтгаалаад. Тэгвэл та нарын яриад байгаа тэр зөвхөн авто замыг чинь 10-аад жилд барина, энэ бодит үнэн. Үүний төлөө би гар барьчихсан чинь барьж чадна. Тэгэхээр үүнийг та нар ер нь юу гэж тооцож үзэж байна вэ? хаанаас ямар компани авчраад бариулчих гээд байна вэ гэсэн хоёр дахь асуулт. Сүүлийн үед хамаагүй тоо баримт маш их ярьдаг боллоо. Ингэж ард түмний толгойг хамаагүй угааж болохгүй ээ. Ард түмэн, энэ Их Хурлын гишүүдийг аятайхан, дэгтэй, жаягтай яриасай, тооцоотой юм ярьдаг гэж бид нарыг ойлгодог байх.

Гуравдугаар зүйл нь, энд зориуд Улсын Их Хурлын дэд дарга маань дэд бүтцийн салбар хариуцаж байсан хүн өнөөдөр хурал удирдаж байна. Энд бид нар ийм асуудлыг их ярих юм. Үүнээс хойш энэ ярьсан асуудлаар шийдвэр гаргадаг болмоор байна. Нэг нь асуулт тавьж, Баттулга сайдаас бид нар хичнээн ч удаа асууж байна, хөөрхий, ингээд цаг бардаг. Адгийн наад зах нь үнийн зөрүү, бид нарын яриад байгаа замын ээлж дараалал, энэ хучилтын хийц технологи, энэ юмаар нь Их Хурал тогтоол гаргадаг юм уу? шийдвэр гаргадаг юм уу? ингээд явахгүй бол ерөөсөө нэг салан баавгайн үлгэр шиг баахан юм ярьж яваад, энд орж ирж байгаа нөхдүүд баахан юм бичиж аваад л гардаг. Эргээд л 2-3 . . . /хугацаа дуусав/

**Г.Батхүү**: Буд гишүүн асуултаа гүйцээчих.

**Р.Буд**: Хаа хаанаа үр дүнг тооцох үүднээс ийм ажил хийвэл яасан юм бэ гэсэн ийм саналыг Их Хурлын дарга, удирдлагуудад тавьж байна.

Дараагийн нэг зүйл нь, уг нь бидний хэдэн гишүүд санаачлаад шууд гэрээний нөхцөлийг их үр дүнтэй юм боллоо гэсэн, тэгээд сая Тендерийн хуулиас хасах шиг болно билээ. Одоо тэгээд бүр ч больж байгаа юм шиг байна. Уг нь бол энэ Монголын үндэсний компаниудыг ажиллуулъя, үндэснийхээ компаниудыг дэмжье, бэхжүүлье гэвэл энэ шууд гэрээ их чухал байсан юм. Би энд их харамсч байгаа, хүчингүй болж байгаад нь. Дээр нь гишүүд ярина билээ, үндэсний компаниудыг бэхжүүлэх тухай асуудлаар Засгийн газар зориуд бодлого боловсруулж орж ирмээр байгаа юм. Энэ их тавьж байгаа зорилтыг ямар маягаар хэрэгжүүлж байна. Адгийн наад зах нь гадаадаас ажиллах хүч оруулаад ирэхэд нь тээг тавьчихаж байна. Түүнийг шууд шийддэг баймаар байгаа юм. Энэ мэтчилэнгээр олон тээгийг арилгах хэрэгтэй байна. Тэгээд замын ажил эрчимжээсэй. Энэ тавигдаж байгаа зорилтууд хэрэгжээсэй гэж хүсэх байна.

**Г.Батхүү**: Баттулга сайд Буд гишүүний асуултад хариулъя.

**Р.Буд**: Айхтар тоо ярилаа гэж байна. Айхтар тоо ярих ёстой. Нэгэнт энэ бид нар тусгаар тогтносон улс байна. Үндсэндээ яагаад айхтар тоо гэж бодогдоод байна вэ гэхээр урьд нь бид нар айхтар тоо ярьж байгаагүй учраас тэгээд бодоод байх шиг байгаа юм. Үнэхээр 5000 км авто зам гэдэг бол бүхэл бүтэн газар нутаг томтой, сийрэг амьдардаг улсад бүх аймгаа л авто замаар холбох ёстой. Алслагдсан аймаг гээд заавал шороон замаар явж байх ёсгүй учраас нэгэнт хэмжээд гаргачихсан тоо маань энэ юм.Тийм учраас энэ тоог ярих л ёстой.

Хурдны зам гэдэг юм бол юу вэ гэхээр, Азийн хурдны зам гэдэг HN-3 гэдэгт өнөөдөр холбогдсон. Монгол Улсын нутгаар дамжин өнгөрч байгаа 990 км зам нь үнэхээр тасарчихсан байж байгаа. Энэ бол бид нарын бас арчаагүйтэй холбоотой юм. Энэ замыг яагаад тавих ёстой вэ? Энэ хоёр том гүрний, орос, хятад гэдэг маань дэлхий дээр байгаа хоёр том гүрэн. Энэ хоёр орны худалдааны хоорондын транзит тээврийг бид нар овсгоо гаргаж ашиглах ёстой. Энэ бол бид нар хоёр урсгалтай буюу 4 зөрүү зам хийхэд, үндсэндээ км замыг 2 саяар бодоход 2 орчим тэрбум доллартай тэнцэх юм. Үүнийг өнөөдөр тонн нүүрс рүүгээ хуваахад гайхаад байхаар тийм тоо гарахгүй ээ, үүнийг бид нар ашиглах ёстой гэж миний хувьд боддог юм. Том тоо биш болов уу гэж бодож байна.

Ингээд энэ хурдны зам байтугай, наад замаа барьж чадахгүй байна, Солонгосууд яагаад ингээд дампуураад байна вэ гэхээр, солонгосууд өөрөө их нарийн журамтай юм байна. Эхлээд тооцоо хийхэд энэ зам нь болоод байдаг, орж ирээд явахаар вонн, төгрөг, доллар гэсэн цаг хугацаатай холбоотой ийм асуудлуудаар зөрүү гараад, энэ компани ашиггүй болохоор гараад явчихдаг юм байна. Яаж байна вэ гэхээр, тэр компаниудтай бид нар уулзсан, энэ ингээд та нар яагаад гараад явчихав гэхээр, бид нар танай замыг тавьж болноо. Энэ танай замыг тавихаар бид нар ийм өртгөөр ийм чанаргүй зам тавина. Энэ чанаргүй замыг чинь манай стандарт зөвшөөрөхгүй учраас бид нарын зам тавих лицензийг Солонгос улс хураагаад авчихдаг юм. Тийм учраас бид нар татгалзсан нь дээрээ, алдагдал нь хамаагүй дээр гэсэн байдлаар ханддаг юм билээ.

Тийм учраас энэ бол Монгол Улсад хурдны зам энэ транзит замыг хөгжүүлэхгүй гэсэн бодлого биш болов уу гэж би хувьдаа бодож байна.

Үндэсний компаний хувьд үнэхээр зөв өө. Үндэсний компаниудыг бид нар дэмжинэ гэж яриад байгаа болохоос үндсэндээ энэ Их Хурал бол энэ шинэ бүтээн байгуулалт гэдэг юмны цөм бол нэгдүгээрт хөгжлийг авчирна.

Хоёрдугаарт, энэ хувийн компаниудаа, үндэсний компаниудаа дэмжье гэсэн давхар бодлого байсан гэж би боддог. Үндэсний компаниудаа дэмжихийн тулд өнөөдөр бодлогын хувьд дэмжлээ гэе, яг бодитоор яаж дэмжих юм бэ? Үндэсний компаниуд өнөөдөр юун дээр унаж байна вэ гэхээр, хөрөнгө мөнгөн дээр. Арилжааны банкуудаас өндөр хувьтай зээл авдаг. Тоног төхөөрөмжөө шинэчилж чаддаггүй, боловсон хүчнээ шинэчилж чаддаггүй. Нэгэнт арилжааны банкаар хүү төлж байгаа учраас, одоо энэ хөрөнгө мөнгөн дээр энэ компаниудыг дэмжихгүй бол үнэхээр хүнд байгаа. Арилжааны банкууд, ялангуяа дэд бүтэц рүү орж байгаа компаниуд, өнөөдөр сарын нэг хувийн хүүтэй, 1,2 хувийн хүүтэй. Зарим нь 1,5 хувийн хүүтэй, энэ дэд бүтэц рүү орно гэдэг бол энэ компани ашиг байтугай юмыг хийж чадахгүй байгаа учраас энэ дээр Их Хурал бас анхаарч үзээсэй гэж боддог. Баярлалаа.

**Г.Батхүү**: Баттулга сайдад баярлалаа. З.Энхболд гишүүн асуултаа асууя.

**З.Энхболд**: Би Баттулга сайдын байр суурийг ирээдүйн зам дээр асууя. Тэгээд одоо явж байгаа зам дээр нь нэг бас асууя.

Энэ зам барих гээд бид нар сүүлийн хэдэн жил ярьж байна. Тэгээд зам барих зарлага хийх бүх юмыг нь гаргаад өгчихсөн, 18 триллион төгрөг. 6000 км зам, 100 мянган айлын орон сууц гээд ингээд бүгдийг нь гаргаад өгчихсөн. Орлого талыг нь Хөгжлийн банкийг олж ирэх юм байх гэж найдаад, бухын доодохыг харж үнэг турж үхнэ гэдэг шиг, энэ жилийн дулааны сезон дуусчихлаа л даа. Ирэх жил ч гэсэн энэ Хөгжлийн банк мөнгө өгөхгүй юм шиг байгаа. Энэ зам чинь ямар ашигтай юм бэ? өдөрт хэдэн машин явдаг юм бэ гэж ярьсаар байтал нь дараа жил өнгөрчих байх. Тэгэхээр би сая 5 хувийн экспортын нүүрс, төмрийн хүдэр дээр татвар орж ирэхэд их олзуурхаж байсан. Тэгээд харамсалтай нь Засгийн газар татаад авчихлаа. Тэгэхээр коксжих нүүрс бол 20 доллараар олборлоод, 100 доллараар зарж байгаа, 5 нугардаг наймаа байгаа юм. Тэгээд энэ 5 нугардаг наймаан дээр 20 хувийн татвар тавьчихъя. Нэг 20 долларыг нь л улс авах гээд байна. Тэгээд ирэх жилийн 1 сарын 1-нээс эхлээд замаа бариад эхэлье. Ерөөсөө хурдан хугацаанд дуусгая. Энэ татвараар орсон мөнгө бол дэд бүтцийн хөгжлийн сан гэдэг Засгийн газрын шинээр байгуулагдах тусгай санд орно. Дахиж битгий замын мөнгө гэж Их Хурал дээр орж ирээрэй гэдэг ийм орлого, зарлага хоёрыг нь баталж өгөөд явуулах саналтай байгаа юм.

Тэгээд одоо хэсэг гишүүд нийлж байгаад энэ татварыг хоёр хуулийн өөрчлөлт, шинэ татварын төрөл төсөв дуусахаас өмнө оруулж ирж батлуулах санаатай байгаа юм. Ингэж бид орлого, зарлагыг нь цуг баталж өгөхгүй бол өнөөдрийн 1 цаг 30 минутад ярьсан яриа бол яриа хэвээрээ үлдээд байгаа юм. Энэ дээр Баттулга сайдын байр суурийг сонсъё. 1960 онд Япон дэд бүтэцгүй байсан юм билээ. Тэгээд 1964 онд олимп болох гээд Танака гэдэг Ерөнхий сайд байж байгаад, одоогийн энэ дэд бүтцийг хийсэн. Мөнгөө хаанаас олсон бэ гэхээр бензин дээр татвар дээр тавьчихсан. Бүх Япончуудын бензиний үнэ нэмэгдсэн, дэлхий дээр байхгүй өндөр үнэтэй бензинтэй болсон. Гэхдээ өнөөдрийн Японы дэд бүтцийг хийж чадсан байгаа. Үүн шиг ийм эрс шийдвэрийг энэ Их Хурал гаргахгүй бол ирэх 4 жилд дахиад мөрөөдлөө яриад сууж байна. 6000 км замаа. Одоо энэ 20 доллараар олборлоод 5 нугалж байгаа наймаан дотор бид нар оролцъё л доо. Монгол Улс нэг дэд бүтэцтэй болоод үлдье. Тэгэхгүй бол энэ нүүрснийхэн бол энэ мөнгөөрөө зам хэзээ ч барихгүй.

Энэ бол сайдын байр суурийг сонсох гэж байгаа. Угаасаа татвар санаачлаад төсөв дуусахаас өмнө батлагдах байх гэж найдаж байна.

Хоёрдугаарх нь манай тойрогтой холбоотой асуудал. Улаанбаатараас Лүн рүү явдаг зам дууссан уу? мөнгийг нь өгсөн үү? ашиглалтад аваагүй зам одоо цоороод эхэлсэн. Замын чанарын тухай ярьж байна. Лүнгээс Эрдэнэсант руу явдаг зам 2 жил сайхан байсан. Одоо бөөн нүх. Эрдэнэсантаас Арвайхээр, Хархорин руу явдаг зам авахын аргагүй болсон. Шороон зам шиг болсон. Уг нь засмал зам шүү дээ. Хүнд даацын машин явахаар нураад байна уу гэж үзэхээр нэг хэсэг газар ховилтой, шороон зам шиг болоод нэг хэсэг газар зүгээр яваад байгаа юм. Тэгээд энд барьсан компаниудын чанарын асуудал байгаа юм. Ердөө 5-10 км-ээрээ сайхан замтай, муухай замтай. Энэ Улаанбаатараас Арвайхээр ордог бүх замын аль км-т /хугацаа дуусав/.

**Х.Баттулга**: Энхболд гишүүний асуултад хариулъя. Энхболд гишүүн ерөнхийдөө зам тавих бодлогыг Улсын Их Хурлаас гаргасан. Улсын төсвөөр энэ ашиг нь удаан ордог, тэгэхдээ нийгэмд хэрэгтэй дэд бүтцийг хийхэд хэцүү учраас Хөгжлийн банкаар мөнгө босгоод эргээд Хөгжлийн банкиндаа улсын төсвөөр олон жилээр төлөөд байя гэсэн ийм бодлогыг баталсан. Энэ маань явахгүй байна, энэ талд ямар бодлого байна вэ гэж асууж байх шиг байна. Үнэхээр дэд бүтэц аль ч улсын хөгжлийн эхний алхам байдаг юм билээ. Сая Энхболд гишүүн Японы жишээг ярьж байна. Би бас Англи, Америк, Солонгосын жишээг яримаар байгаа юм. Үндсэндээ бас л 70-аад оны эхээр, 60-аад оны сүүлээр Солонгос Улс дэлхийн хамгийн ядуу орон байсан. Дэд бүтэц рүүгээ түлхүү анхаарснаас 20-иодхон жилийн дараа буюу 1988 онд Сөүлийн олимпийг зохион байгуулж байсан ийм түүхтэй байдаг юм билээ. Энэ бодлогыг Их Хурлаар баталчихсан байдаг. Бид нар хөрөнгийн эх үүсвэр болсон Хөгжлийн банкин дээрээ очоод хаалга мөргөөд байна. Сая арга ядаад ТУЗ-ийнх нь даргыг сольсон байж байгаа. Арга ядаад нүүрсний экспорт түүхийгээр гаргаж байгаа дээр татвар тавья. Энэ бол бусад орны туршлага байдаг юм билээ. Татварынхаа орлогоор дэд бүтэц рүүгээ оруулъя гэдэг санал тавьж байна. Энэ дээр би бас санал нэгтэй байгаа юм. Үүнийг би анх Засгийн газрын хурал дээр ярьж байсан юм.

Нэгдүгээрт, түүхийгээр гарч байгаа юм чинь үүнийгээ экспортын татвар гэе. Энэ бол экспортын татвар биш юм байгаа. Бүтээгдэхүүнээ экспортлохыг экспортын татвар гэнэ үү гэхээс, нэмүү өртөг шингэснийг. Түүнээс түүхийгээ улс бодлого гаргана. Ийм тохиолдолд бид нар богино хугацаанд дэд бүтэцтэй болох боломж байна гэж үзэж байна.

Лүнгийн замын талаар тэр үед 2007 онд тендер шалгаруулж эхэлсэн юм билээ. Тэгээд өнөөгийн явц, чанарыг . . . мөнгийг нь өгсөн юм уу? үгүй юм уу? манай мэргэжлийн хүмүүс хариулъя.

**Ж.Бат-Эрдэнэ**: Лүнгийн чиглэлийн зам ашиглалтад орсон. Очир төв компани хийсэн. Ашиглалтад бүрэн орсон. Баталгаат хугацаа 2 жилээр байгаа. Лүнгийн замыг мэргэжлийн хяналтын комисс үзэж, шалгаад ашиглалтад авсан. Хэд хэдэн удаа комисс ажилласан. Комисс хүлээж авсан. Баталгаат хугацаа нь 2 жил байгаа. Бид нар комисс ажиллаад, гарсан нүхнүүд, чанарын шаардлага хангахгүй байгаа юмнуудад дахиж засвар хийлгүүлж байж хүлээж авсан.

**Г.Батхүү**: Бат-Эрдэнэ дарга аа, тодорхой ярь. Ашиглалтад хүлээж авсан юм байна. Хүлээж авсан хугацаанаас хойш баталгаат хугацаа нь 2 жил юм байна. Одоо тэгвэл 2 жилийн хугацаанд барьсан компани нь засвар үйлчилгээний асуудал гарвал хариуцах юм байна гэж ойлгож болох уу?

**Ж.Бат-Эрдэнэ:** Бидний хувьд 5 хувийн барьцаа хөрөнгө авдаг. Энэ зам дээр 10 хувийн барьцаа хөрөнгө авч үлдсэн байгаа. Тэгээд 2 жилийн баталгаатай, засвартай.

**З.Энхболд**: Лүнгээс Эрдэнэсант, Эрдэнэсантаас Хархорин, Эрдэнэсантаас Арвайхээр гээд замууд чинь янз бүрийн нүхтэй болчихоод байна. Шороон зам шиг ховил үүсчихээд байна, засмал зам дээр чинь. Тэгээд зарим зам нь зүгээр байх юм. Тэгээд энэ замуудыг хэн барьсан юм бэ? хариуцлага нь хаана байна вэ? Хүнд даацын машин явсан бол бүгдээрээ эвдрэх ёстой шүү дээ. Гэтэл зарим нь эвдрээд, зарим нь эвдрэхгүй байна. Лүнгийн зам чинь бөөн нөхөөс. Хуучин зам шиг байгаа. Хэдэн төгрөг төлсөн юм бэ? ийм нөхөөстэй замаа шинэ зам гэж хүлээж авахын тулд. Энэ замыг барьсан компани чинь Оюутолгойн замыг барихаар дахиад тендерт шалгарсан байгаа. Дамба-Очирын компани. Манай Их Хурлын гишүүн. Тэгээд Лүнгийн замыг муу барьсныг шагнаж байгаа юм уу? Хэдэн төгрөгөөр бид нар ийм нөхөөстэй замтай болж байна вэ? түүнийг нэг хэлээтэх.

**Б.Энхтөр**: Энэ Лүнгийн зам бол үнэхээр эвдрэл ихтэй болсон. Очир төв компани барьсан. Энэ бол технологийн зөрчлөөс гарсан эвдрэл гэж тогтоосон. Тэгээд ашиглалтад авах хугацаа нь 2010 оны эхэнд ашиглалтад оруулъя гэдэг асуудлаа тавьсан. Ингээд техникийн комисс гарч ажиллаад, 4-5 удаа хуралдсан, 4-5 удаа шалгасан. Нүхтэй байгаа учраас авахгүй гээд нэг жил болгосон. Нэг жил болгоод 2011 он гарсан. Дандаа тодорхой үүрэг даалгаврууд өгөөд, түүнийгээ засдаг, тэгтэл нөгөө талд нь гараад ирдэг. Энэ бол ерөөсөө тэр компаний хариуцлагагүйгээс болсон. Тэгээд 2011 он гараад, хавар дахиж үзээд Энхболд гишүүний хэлээд байгаа тэр маш их эвдрэлүүд гарсан байсныг засаад, заримыг нь бүр 100 хувь хөнгөлөөд, ингэсний дараагаар асуудлыг авч үзье гэсэн. Ингээд тэр юмаа дуусгаад сая намар дахиж техникийн комисс ажиллаад тэгээд одоогоор нүхгүй болсон. Нүхгүй болсон замыг бас яг ашиглалтад авахгүй болохоор дээр нь явдаг, энэ зам чинь орчныхоо газартай барьсан компаний эзэмшилд түр хугацаагаар эзэмшүүлчихсэн байдаг. Ингээд бас тодорхой хэмжээний авахгүй бол болохгүй ийм юмнууд гарч ирэхээр аргагүйн эрхэнд авсан. Авахдаа тодорхой болзолтой. Баталгаат засварын хугацаа 1 жил байсныг 2 жил болгосон. 2 жил нь 2011 оны 9 сараас эхэлж тооцогдоно. Барьцаа хөрөнгийг нь 5 хувиар авч үзнэ гэж байгаад түүнийх нь хагасыг улсын комиссын актны дараа 2,5 хувийг нь бас өгчихдөг юм. Түүнийг нь болиулаад, ерөөсөө барьцаа хөрөнгийг нь 10 хувиар авч үлдье гээд, барьцаа хөрөнгө нь 21 тэрбум төгрөгний өртөгтэй зам байгаа. Тэгэхээр 2 тэрбум 100 сая төгрөгийг авч үлдээд, түүгээр нь одоо энэ хэдийгээр нөхөөд бүтэн болсон ч гэсэн, энд нь эвдрэл гарвал түүгээр нь засуулна. Эсхүл өөрснөө засна, өөрснөө засахгүй бол тэр хөрөнгөөр бид өөр газраар засуулна гэсэн ийм болзолтойгоор улсын комисс ажиллаад, эцэст нь ингээд ашиглалтад авсан.

Нөгөө замууд нь Лүнгээс Эрдэнэсантын Бүст уул хүртэлх замыг Мон Роуд компани барьсан. Энэ бол бас их засварын зам байсан. Гэхдээ энэ дээр эвдрэл нэлээд гарч байгаа. Энэ бол цаашаа ч бас их засвар байсан. Их засварыг бид нар мөнгөндөө болоод хэд хэдэн төрлөөр хийчихдэг. Нэг хэсгийг нь зургийнхан үзэж шалгаад, нэг хэсгийг нь доошоох далан нь 5 метр байвал 5 метртэй нийлүүлээд солино гээд. Зарим газар нь бага солиод, ингээд олон янзаар алаг хийгээд явчихсан. Энэ хийгдсэн юм нь түрүүчээсээ эвдэрч эхэлж байгаа. Бүст уул хүртэлх дээр нэлээд эвдрэл гарч байгаа. Энэ дээр засварын хөрөнгөөр өнгөрсөн жил зассан. Энэ жил бас тодорхой хэмжээгээр зассан, одоо ч эвдрэлтэй байгаа. Түүний цааших Эрдэнэсантаас Арвайхээр хүртэл мөн тийм олон янзын 4 төрлөөр зассан юм. Түүний нэг бага төрлөөр зассан нь эвдрэл гараад байгаа. Тэгэхээр тэр алаг харагдаад байгаа нь тийм юм байгаа. Зарим нь бүр доод талтай нь сольсон, зарим нь бага сольсон учраас ингээд байгаа юм. Бага сольсны хугацаа бол дараагийн засварын хугацаа уг нь болчихсон. Тийм учраас бид нар энд жижиг, жижгээр нь сольж байя гээд 40 км замын зургийг нь хийгээд, тэгээд 2012 оны төлөвлөгөөнд тодорхой хөрөнгө тавиад явж байгаа. Тэгэх юм бол хөдөлгөөнөө багаар саатуулж, Лүнгийн зам шиг ихээр хуулчихгүй, бага багаар явуулаад засъя гээд, тодорхой эвдрэлтэй хэсгийг засахаар ингээд 2012 оны төлөвлөгөөнд хөрөнгө тавиад явж байгаа.

**Г.Батхүү:** Төсөв дээр байгаа, мэдэж байгаа. Тэрбишдагва гишүүн асуултаа асууя.

**Д.Тэрбишдагва**: Замын асуудал бид нарын үнэхээрийн ярих сэдэв. Чанарын асуудал, бусад асуудлууд. Энэ талаар гишүүд асуулаа. Би Баттулга сайдаас, энэ яамныхнаас асуух зүйл Улаанбаатар хотын түгжрэл, замын асуудал үнэхээрийн асуудал болчихоод байна. Маш олон хүнийг бухимдуулж байна, асуудал шийдэгдэхгүй байна. Өнгөрсөн жил дараа төлөх нөхцөлтэйгээр зам баригдаад, сая бид нар шалгаж үзээд, түүнийг нь төсвийн тодотголд суулгасан. Гэтэл одоогийн төсөв дээр дараа төлөх нөхцөлтэйгээр зам тавиулах гэсэн чинь Сангийн сайд дараа төлөгдөх нөхцөлөөр барьж болохгүй ээ. Хөгжлийн банкинд энэ мөнгийг тусгана гээд байгаа юм. Хөгжлийн банк одоо хүртэл байгуулагдаагүй. Ирэх жилийн Улаанбаатар хотын замын асуудал хүндрэх гээд байна. Их Хурлын гишүүд санаачлаад, Улаанбаатар хотын төсөв дээр тодорхой мөнгө суулгая гэж яриад байгаа. Шийдэгдэхгүй асуудлыг аргалж үлдээгээд, арайхийж дараа төлөгдөх нөхцөлтэйгээр аятайхан зам яваад, энэ компаниуд нь барьж байгаа асуудлыг бид их дэмжиж байгаа юм.

Гэтэл ийм үр дүнтэй юмаа зогсоочих гээд байгаа учраас та үүнийг юу гэж бодож байна вэ? үүнийг дараа жилийн төсөвт суулгахад та дэмжих үү гэсэн нэгдүгээр асуудал.

Хоёрдугаар асуудал энэ Улаанбаатар, хот, хөдөө орон нутгийн замын үнийн асуудлыг их ярьдаг. Улаанбаатар хотын зам үнэтэй баригдлаа гээд байдаг юм билээ. Яг яваад үзсэн чинь Улаанбаатар хотын замыг тавихын тулд дор байгаа сүлжээ, цахилгаан ус бүх юмыг янзалдаг. Дээрээс нь цахилгаан тавьдаг, дээрээс нь явган хүний зам тавьдаг гээд ингээд бодоод үзэхээр энэ замын чанарыг сайжруулах үүднээс төсөв дээр суулгаж байгаа мөнгө төгрөг дээр нь овоохон шиг юм суулгаж өгсөн шиг өгөөд, тэгэх юм бол энэ зам нь чанартай болоод байгаа юм. Тийм учраас энэ замынхаа өртөг дээр анхаарч байгаа юм байна уу? яагаад гэвэл Монголбанкны саяны хэлж байгаагаар бол ирэх жил 18-20 хувийн инфляци орно. Инфляцийг тооцож энэ зам дээрээ юм бодож байна уу?

Тэгээд зам барьдаг, дараа жил нь мөнгө хүрдэггүй. Мөнгө нь хүрэхгүй учраас барьж чаддаггүй. Тэгээд Баттулга сайдыг янз янзаар хэлээд явдаг. Яг бодит үнэ дээр инфляци болон бусад зүйлээ тооцож байна уу? үгүй юу? байхгүй бол үүнийгээ бодох ёстой, төсөв дээр суулгахдаа. Тэгэхгүй болохоор замын ажил зарим талаараа сайн явахгүй байна. 2011 оны Үндэсний хөгжил шинэтгэлийн хорооноос хийсэн судалгаанаас үзэхэд 60 орчим хувьтай . . ./Хугацаа дуусав/.

**Д.Баттулга**: Улаанбаатар хотын түгжрэлтэй холбоотой асуудал гээд яривал зам ярина. Түрүүн би бас гишүүдийн асуултад хариулахдаа хэлсэн. Нэгдүгээрт бид нар энэ машины зогсоолын асуудлыг шийдэх хэрэгтэй. Машины зогсоол гэдэг маань өөрөө нэлээн том өртгийн асуудал байж байгаа. Улсын төсөвт үүнийг суулгах ёстой. Улаанбаатар хот маань нийтдээ 500 мянган хүн амьдрахаар төсөвлөгдсөн байсан. Тухайн үедээ хүн хувьдаа машинтай болно гэсэн тооцоо байгаагүй. Тэгээд хот маань өнөөдөр 1 сая 200 орчим хүн амьдраад, үүнийг дагаад машин ороод ирэхээр үнэхээр байдал хүндэрчихэж байгаа юм. Үүнтэй холбоотой Хөгжлийн банк гээд бид нар ярьсан. Өнөөдөр яаж байна вэ гэхээр нэгэнт дэд бүтэцтэй холбоотой энэ асуудлыг хөгжлийн банкаар шийднэ гээд шийдвэр Их Хурлаас гарчихсан учраас дахиад үүнийгээ өөрчлөх асуудлыг Баярцогт хэлсэн болов уу гэж бодож байна.

Улаанбаатар хотод тавигдаж байгаа зам дээр төсөвт хөрөнгө мөнгө оруулахад дэмжих үү гэж байна. Үүнийг дэмжье. Үнэхээр Улаанбаатар хотод хүн амын тал нь байгаа учраас үүнийг дэмжинэ гэсэн ийм хариултыг өгье.

Үнийн зөрүү, инфляци гэж ярьж байна. Бид нар зам тавих тухай ярихаасаа илүү өнөөдөр зам гэж юу вэ гэдгийг ярихаар, замд хэрэглэгдэж байгаа нийт бүтээгдэхүүний 80 хувийг бид нар импортоор оруулж байна. Барилга, зам, бусад бүтээн байгуулалтын салбарт ордог түүхий эд, арматур, цемент, битум гэсэн юмнуудаа гаднаас хараат учраас бид нар үнийн өртөг дээрээ алуулаад байнаа. Тийм учраас Сайншанд районд шингэн түлшээ үйлдвэрлэе, бензинээ үйлдвэрлэе, цементийнхээ үйлдвэрийг баръя гээд энэ бүх юмыг уг нь зохион байгуулаад хийчихсэн юм. Уг сууриа бид нар ярихгүй бол дотооддоо бид нар нийт бүтээгдэхүүн, бүтээн байгуулалтын 80 хувь нь гадных байгаа тохиолдолд дотооддоо үйлдвэрлэхгүй бол бид нар энэ үнийн өртөг гэдэг юмны хараатаас гарахгүй юм байна гэдгийг бид нар уг үндсээр нь ярих ёстой юм болов уу гэж бодож байна. Тийм учраас дотооддоо үйлдвэрлэл гэдэг юман дээрээ үнэхээр том бодлогыг гаргаад нэлээн түлхээд явахгүй бол түрүүн Энхболд гишүүний хэлдэг үнэн шүү дээ. Наад замаар чинь хэдэн машин явах юм бэ? Монгол Улсад ашигтай юм уу? татвар тавихаар яах юм бэ гэдэг юм. Өнөөдөр Монгол Улс маш том газар нутагтай, хүмүүс нь сийрэг амьдардаг. Ямар ч зам дээр нь төлбөртэй юм тавиад, тэр зам ашиггүй л байгаа юм.

Тийм учраас өнөөдөр бид нар гадныхныг дуурайгаад хүн ам нягтаршсан, хотжилттой орнуудыг дуурайгаад төлбөртэй зам гэдэг бол өртөг нөхөгдөхгүй, алсуур утгаараа бол нийгэмд хэрэгтэй гэдгийг л ойлгож байгаа учраас тэр Хөгжлийн банкны асуугаад байгаа юман дээр бид нар үнэхээр санал зөрчилдөөд байгаа юм. Тийм учраас үндсээр нь өөрчилье гэвэл бид нар 80 хувийн импортоор оруулж байгаа юмыг дотооддоо үйлдвэрлэдэг болох. Яагаад үүнийг ярьж байна вэ гэхээр, түүхий эд нь бүгдээрээ манайд байна. Ийм л хариултыг хэлмээр байна.

**Д.Тэрбишдагва**: Таны хэлж байгаатай санал нэг байгаа юм. Дотоодын үйлдвэрийг дэмжих. Өнөөдөр түүнийг чинь байгуулаад дуустал Сайншанд олон жил болно. Одоогийн үнийн өсөлттэй холбогдуулж, төсвийнхөө тооцоон дээр та нар харж үзэж байна уу? түүнийгээ харж үзээч ээ гэдэг асуудлыг л асуугаад байна.

Хоёрт нь, Улаанбаатар хотод зам тавьдаг, асар их хүнд даацтай ачааны машинууд хэмхлээд байна. Энэ дээр сайдын журам гаргаад, тэнхлэгийг нь зааж өгөөд, үнэхээр илүү даацтай, зам хэмхлээд байгаа машинаа багасгах. Мэдээж бүтээн байгуулалтыг бид дэмжинэ. Тэгэхдээ бүтээн байгуулалтыг дэмжинэ гээд, бүтээн байгуулалтаа устгаж болохгүй шүү дээ. Тийм учраас хүнд ачааны даацын машины чиглэлээр юу бодож байна вэ? бид сая Улаанбаатар хотын замыг шалгахад тийм зүйлүүд их харагдаж байна. Энэ хоёр асуудлыг тодруулж хэлж өгөхгүй юу?

**Х.Баттулга**: Даацтай машины талаар би түрүүн гишүүдийн асуултад хариулахад хэлсэн. Өнөөдөр бүтээн байгуулалтууд өрнөөд эхлэхээр Улаанбаатар хот, хот хооронд хүнд даацын, ялангуяа уул уурхайгаас хүнд даацын машинууд асар их замыг эвдээд эхэлсэн. Хотод баригдаж байгаа байшингийн цементийг зөөх, замуудад байгаа хүнд ачаануудыг зөөх гээд. Энэ дээр сайд журам гаргаад үнэхээр үйлчилдэггүй юм байна. Өчигдөрхөн бид нар Улсын Их Хурлаар яг үүнийг оруулаад, хүнд даацын машинуудын татварыг өсгөе гээд уначихсан, өчигдөрхөн Их Хурлаар. Тэгэхээр энэ талаар ямар бодлого гаргаж байна вэ гэж Тэрбишдагва гишүүн асууж байгаа учраас манайх бодлогоо ингээд гаргаад ирэхэд ийм байна. Тэгэхээр үүнийг бид нар З дахь удаагаа оруулж байгаа юм. Түрүүн аваарьтай холбоотой асуудал Баярсайхан гишүүн ээ, аваарын ихэнх нь хөдөө зам дээр байна. Хөдөө зам дээр солгой рультай, дүрэм журам зөрчсөн ийм машинуудаас гарч байгаа юм.

**Г.Батхүү**: Баттулга сайд зарим ижил хариултыг 4-5 удаа өгч байна. Давхцуулаад нэг асуудлыг дахин дахин яриад байх юм уу?

**Х.Баттулга**: Гишүүн болгон асуухаар чинь хариулахгүй бол болохгүй шүү дээ. Түрүүн хариулчихсан гэлтэй биш.

**Г.Батхүү**: Арай товчхон.

**Х.Баттулга**: Товчхон байж болохгүй л дээ. Жишээ нь, хүнд даацын машин бол манай дүрэм журмаар 44 тонны машин ачаатайгаа шүү дээ, өнөөдөр энэ хэтрээд л явж байна, мөрдөж байгаа юм байхгүй. Стандартын дагуу гээд. Тэгээд торгууль бол хангалттай явж байгаа. Торгууль бол маш өчүүхэн юм байдаг. Тэгээд миний хэлээд байгаа юм бол бодлогын хувьд Их Хурал руу оруулаад, өчигдөрхөн энэ Их Хурлаар дэмжигдээгүй уначихсаан. Тэгэхээр бодлого гаргаад байдаг, ийм байгаад байдаг, ийм л болчихоод байна. Энэ чинь ойлгомжтой, хүнд даацын машин гэхээр чинь ороод ирэнгүүт, малчид жип унадаг гээд эргээд шал өөр юмаар унагаад хаячихаж байгаа юм. Хэдэн малчин жип унадаг юм, өнөөдөр Улаанбаатар хот хэдэн хүн явж байгаа юм бэ?

**Г.Батхүү**: Баярлалаа, Баттулга сайд. Дэгийнхээ дагуу 4 минут хариуллаа, дараа нь 1 минут сунгалаа. Батжаргалын Батбаяр гишүүн алга байна. Сүхбаатар гишүүн асуултаа асууя.

**Ж.Сүхбаатар**: Зарим мэдээлэл авах үүднээс, нэг нэгээр нь гялс хэлээд явчихъя гэж бодож байна. Баттулга сайд манай холбогдох улсууд сонсож байна биз.

Нэгдүгээрт, Улаанбаатар хотын инженерийн шугам сүлжээ ийм муу тавигдсан гэдэг юм уу? авто машины зогсоолтой ийм байшин барилга барих боломжтой газруудыг тогтоосон уу? Од байж байна. Тэгвэл тийм авто машины зогсоол байрлуулах, Солонгос мэтийн орнууд газар дор, газар дээр гээд барилга байгууламжийн хэмжээ тийм газрууд байгаа бол тэр газруудыг гадаадын хөрөнгө оруулалттай гэдэг юм уу? манайх дотоодоосоо дандаа мөнгө босгоно гээд байна. Гадны бэлтэй тэр улсуудад эд нарт тодорхой шалгаруулалт хийгээд нээлттэйгээр тэдэнд газрынх нь асуудлыг өгөөд, хөнгөлөлттэй нөхцөлөөр авто машины зогсоолын асуудлыг концесс байна уу? ийм асуудлаар шийдвэрлэж болдоггүй юм уу? энэ дээр ямар бодлого баримталж байна вэ?

Хоёрт, одоо жишээ нь, ингээд харахад сонин, сонин газрууд руу зам татах юм. Үнэхээр бид нар мөнгөтэй бол болж байна. жишээ нь, Гоодойн амны зусланд 3,3 км авто зам дээр 1,5 тэрбум төгрөг гээд тавьсан байгаа юм. Би 5 сард энэ асуулгыг асууж байсан. Одоо бол дуусчихсан байх, зун дуусна гэж байсан. Жишээ нь, ингээд З, З гэж байхаар, Дархан- Улаанбаатарын замын З км-ын замыг шийдэж болдоггүй юм уу? эдийн засгийн ач холбогдол талаасаа. Гоодойн аманд хэдэн хүн амьдардаг юм бэ? хэн, хэн амьдардаг юм бэ? жишээ нь, хэдэн хүн амьдардаг болоод ийшээ татдаг юм бэ? би бол ойлгохгүй байна. Монгол Улсын парламент.

Гуравдугаарт, жишээ нь би сонирхож байна. Шарын гол хувьцаат компани манай Дарханы Шарын гол маань мөн үү? Мөн бол Сэлэнгэ, Хөвсгөл аймагт зураггүй гэсэн 2,4 тэрбум төгрөгний өртөгтэй зам тавина гээд ингээд орсон байх юм. Шарын гол хувьцаат компани маань зам тавьдаг болчихсон юм уу? эсхүл энэ ямар учир байдаг юм бэ? манай Дарханы тэр компани мөн бол хэлж өгөөч? Ямар асуудал байдаг юм бэ? би үүнийг сонирхож байгаа юм.

Дөрөвдүгээрт, Улаанбаатар хот дотор байгаа төмөр гүүрэн гарц байгаа. Энэ асуудал хүлээгдэж байна. Үнэхээр З-4 ийм газар хэрэгтэй гээд байгаа юм. Үүнийгээ өргөжүүлэх арга, Японуудтай ярих энэ чиглэлийн ажил юу байна вэ? үүнийгээ жаахан явуулмаар байх юм. Энэ нэг биш, ингээд дараагийнх нь асуудлуудыг эхлүүлмээр байгаад байгаа юм. Энд чинь бас хугацаа ордог юм байна шүү дээ.

Дараагийн асуудал, хүнд даацын асуудал байгаа. Хүнд даац гэдэг дээр жип, цилиндртэй холбоотой юм ярихгүй байна. Ачаа ачдаг талаас нь яримаар байна. жишээ нь, манай Дархан хотод ч гэсэн хүнд даацын машинууд дотор давхилдаад л байгаа юм. Жаахан зохицуулалт хийж л байгаа. Тэгээд зам бол их хэмжээгээр эвдэрч байгаа. Улаанбаатар-Дарханы зам дээр хүнд даацын машин ч их явдаг болсон. Оросоос ч гэсэн машинууд Улаанбаатар руу орж ирж, ачаа тээвэрлэдэг болсон байна. Ачаа тээвэрлэлт хойд зүгийн зам дээр би нүдэн баримжаагаар харахд нэмэгдсэн болов уу гэж хараад байгаа юм. Зам засвар, арчлалтын юм бол хангалтгүй байгаа.

Яг үүнтэй холбогдуулаад, дараагийн асуудал, Улаанбаатар- Дархан хот хооронд, Хууль зүйн сайд байхгүй байна, би Засгийн газарт хандаж байхад, ер нь энэ Иракийн дайнаас дутахгүй маш олон хүн амь насаа алдах буюу эрүүл мэндээрээ хохирч байгаа. Би уг нь байнга явдаг, одоо би жаахан бүрий болохоор явж чадахаа больсон. Үнэхээр тэр замуудыг, эргэлтийн хэсгүүд дээр байгаа, тэгээд Дарханы ойрхон хэсгүүд дээр тодорхой аваарь гардаг хэсгүүд байгаа. Та бүгд тийшээ явах юм бол хүмүүсийн пайзтай шарилууд л байж байгаа шүү дээ, сануулж байгаа.

Тэгэхээр энэ зам дээр мөнгө хийхгүй байна. Би ойлгож байна, баруун зүгийн замууд явж байнаа, баруун зүгийн замууд тодорхой хэмжээнд явж байна. Бас сайд өмнийн говийн бүс дээр аж үйлдвэрийн парк, төмөр зам гээд тодорхой асуудлууд ярьж байна. Бид нар хойд зүгийн зам бол төмөр зам ингээд явж байгаа учраас авто зам нь нэг их ач холбогдолгүй юм шиг хараад байна. Яг үнэндээ Атрын –3 дугаар аян гээд хүнс, хөдөө аж ахуй, газар тариалангийн гол бааз нутаг бол зөвхөн энэ авто замаар явж байгаа. Монгол Улсын энэ хүнс, хөдөө аж ахуйн зам бол хойд зүгийн зам байгаа. Сэлэнгэ, Дархан руу явдаг зам байгаа. Тэгэхээр энэ зам дээр үнэхээр дорвитой юм гарахгүй байна. Энэ дээр юу бодож байна, яг юу хийх гэж байна вэ? би хурдны замыг ирээдүйн асуудал гэж ойлгож байна.

**Х.Баттулга**: Улаанбаатар хотоос Гоодойн ам руу орох замыг асууж байна. Энэ бол Улаанбаатар хотоос гарсан санал. Улаанбаатар хотоос гарсан саналыг бид нар Улаанбаатар хотоос зам хариуцсан хүн байгаа учраас тэндээс асуучихаарай.

Шарын голын компани зам тавьдаг болсон юм уу гэж байна. Үүнийг Бат-Эрдэнэ дарга хариулна биз.

Энгельсийн гүүр гэж, одоо бол бид нар Энгельсийн гүүр гэдгийг сольсон. Японууд тусламжаар 43 сая орчим долларын иеньтэй тэнцэх тусламжаар тавигдаж байгаа 2012 оны 11 сард дуусна. Яг хугацаагаараа явж байгаа. Хугацаа алдсан зүйл юу вэ гэхээр, тухайн үед тэнд байсан зарим аж ахуйн нэгжүүд газар чөлөөлөх талдаа хойрго хандсан учраас хугацаа алдсан байгаа. Ийм гүүрнүүд сүүлийн үеийн технологи юм билээ. Бид нар ийм хэмжээний хөрөнгө мөнгийг шийдээд явах юм, уг нь шийдээд л явчихмаар байгаа юм. Тийм учраас хугацаандаа явж байгаа, олон гүүр яг ингэж барих ёстой гэдэг дээр таньтай санал нэг байна.

Хурдны зам гээд ярьж байна. Хурдны зам бол ирээдүйн юм бишээ. Өнөөдөр манайх л ингэж юм бүтээн байгуулдаггүй, ийм зам гэж мэддэггүй, ярьдаггүй байсан болохоор том юм шиг харагдаад байгаа болохоос, бусад оронд Вьетнам, Камбучи бид нар доошоо ярьдаг улсууд бол бүгд ийм замууд тавиад дуусчихлаа. Тийм учраас би бол үүнийг ирээдүйн зам гэж бодохгүй байгаа. Яаж, ийж байгаад, үүнийг барих л хэрэгтэй. Одоо бол айгаад байх юм юу байна вэ? хөрөнгө мөнгө гэдэг юм байна шүү дээ. Өнөөдөр уул уурхайн бодлогоо л бид нар алдчихсан болохоос. Экспорт хийгээд л байна гэж байна. Экспорт чинь дандаа хувийн компаниуд, хувьсгалын компаниуд нь байхгүй болчихсон. Тэгэх юм бол уул уурхайгаас олж байгаа орлого чинь дэд бүтэц рүү бүгд явах ёстой шүү дээ. Үүнийг Их Хурал маань батлаад гаргачихсан байгаа юм. Тийм учраас та нар минь, Сүхбаатар гишүүн өөрөө залуу хүн байна, үүнийг ирээдүйн гэж битгий бод, одоо хийх л ёстой. Солонгос улс 60-аад оны сүүл, 70 онд хамгийн ядуу орон байж байгаад дэд бүтэц дээрээ хөрөнгө оруулаад, бүгд босоод ирсэн. Тийм учраас ийм юмыг тэгж ярьж баймааргүй байгаа юм.

**Ж.Бат-Эрдэнэ**: Энэ жил 2011 оны төсөвт бичигдсэн, Хөвсгөлийн Шишигтийн голын гүүр, Хуврагийн голын гүүр, хөвдөг гүүрэн дээр Шарын гол компани гүүр барихаар болоод авсан байгаа. Манай сайдын энэ төсөвт суулгасан. Багцад суулгасан хөрөнгөнөөс гүүр хийх л ажил байгаа. Зам хийдгийг нь мэдэхгүй байна.

Манай сайдын багцнаас ямар нэгэн зам хийсэн зүйл байхгүй.

**Д.Од**: Сүхбаатар гишүүний асуултанд хариулъя. Зогсоолын тухайд хот бас тодорхой бодлого боловсруулаад гаргасан байгаа. Төлбөртэй зогсоолыг хотыг бүсчилж хуваагаад төлбөртэй зогсоол ажиллуулахаар төлөвлөж байгаа. Үүгээр бол бусад орнуудын туршлагыг судлаад үзэхээр, төлбөртэй зогсоол дээр онцын шаардлагагүй хэрэгцээнүүдийг хязгаарлаад, төлбөртэй зогсоолыг хэрэгжүүлснээр 10-15 хувь түгжрэл буурдаг ийм судалгаа байдаг юм билээ. Энэ дээр үндэслээд бид зогсоолынхоо журмыг боловсруулаад, сая 11 сарын 9-ний өдөр нийслэлийн иргэдийн Хурлаар батлуулсан байгаа. Үүнийхээ дагуу төлбөртэй зогсоолуудыг байгуулж эхлэхээр нийт 26 газар дээр манай газрын албанаас хашаа арга хэмжээний хүрээнд чөлөөлсөн байгаа. Энэ 26 газар дээрээ хувийн хэвшлийн хөрөнгө оруулалтаар, концессын гэрээгээр ирэх оноос давхар зогсоолуудыг барихаар ингэж төлөвлөж байгаа.

Хоёрдугаар асуудал, Гоодойн зуслангийн замын асуудал байна. Энэ дээр зуны улиралд зуслан руу Улаанбаатар хот бараг тэр чигтээ явдаг. Зуслангийн замууд нэлээн эрт баригдсан, нэлээн хуучирсан ийм замууд байгаа. Бид аль болохоор жил болгон тодорхой хэмжээнд хамгийн муу замаас нь эхлээд бага, багаар ч болов засах ийм бодлогыг баримталж байгаа. Гоодойн зуслан бол манай хойд зуслангийн амууд дотор ганцаараа үндсэндээ шороон замаараа байсан ийм зуслан байгаа. Бусад нь муу, сайн ч болсон хатуу хучилттай замтай.

**Ж.Бат-Эрдэнэ**: Миний саяны хэлдэг тайлбар байна. Бид нарын өгсөн асуултын хариунд өгсөн жагсаалт дотор Хөвсгөл аймгийн Сацын булангийн хөвдөг гүүрийн барилгын ажил Шарын гол, Хөвсгөл аймгийн Хуврагийн голын хөвдөг гүүрийн барилгын ажил Шарын гол гэж байна. Гүүрний ажил. Хөвдөг гүүр.

**Г.Батхүү**: Зам бардаг л болсон юм байна. Улаанбаатар-Дарханы зам дээр осол аваар их гардаг, муруй саруй ихтэй, засвар үйлчилгээ муу хийж байна. Үүнд хариулаач ээ.

**Ж.Бат-Эрдэнэ**: Хурд хэтрүүлэх асуудал Дархан-Улаанбаатарын зам дээр их байдаг юм. Тэнд бид тээврийн байцаагчийн үүрэг, хариуцлагын үүднээс шалгалт хийж тавьж байгаа. Хоёр цэг дээр нь шалгалт хийж байгаа. Улаанбаатараас гарч байгаа машинууд жишээ нь нийтийн тээврийн хэрэгсэл маань Улаанбаатараас хэзээ гараад, Дарханд хэзээ очиж байна вэ гэдэг хоёр цэг дээрээс нь хяналт тавьж байгаа, дундах цэгүүдээс нь хяналт тавьж байгаа. Стандартынхаа хэмжилтээр нэг их айхтар буруу, зөрүү хийсэн, стандарт зөрчсөн тийм зам бид үзэхгүй л байгаа юм.

**Х.Баттулга**: Дархан-Улаанбаатар хотын чиглэлийн зам дээр үнэхээр хуучралын хувьд нэлээн настай замд ордог. Жил болгон 520 сая орчим төгрөгийг арчлалтад зориулдаг. Түрүүн хэлээд байгаа бид нарын гомдол чинь тэр байхгүй юу? өнөөдөр зам арчлалт, замын хөдөлгөөн, урсгал их болсон. Урсгал дундаа уул уурхайтай холбоотой, хүнд даацын цилиндр өндөртэй машинууд явдаг болчихсон учраас энэ машинуудын татварын зөрүүг өөрчлөхгүй юм бол хөнгөн тэрэгтэй адилхан, зөвхөн жилдээ 110-130 мянган төгрөг төлдөг. Үүнийг өөрчилж байж, эндээс орсон орлогыг, зам арчлалтынхаа юм руу оруулахгүй бол Дархан-Улаанбаатарын зам жилийн 520 сая төгрөг юунд ч хүрэхгүй байгаа юм. Үүнийг Их Хурал дээр бид нар оруулсан. Хүнд даацын гэж ороогүй, цилиндрээр орсон. Цилиндрээр оруулахад шал өөр юмаар болгоод, өчигдөр ингээд унагачихсан. Уг нь үнэхээр тэр тээврийн хийж байгаа машинууд дүрэм, журмаараа яваад 44 тонноосоо хэтрэхгүйгээр, өнөөдөр бид нар 2012 оны төсөвт хотын орчимд 5 хоолой дээр, 600 сая төгрөгийн пүү тавьсан байгаа. Энэ пүүгээр дүрэмлэж, журамлахгүй бол пүүгээ худлаа хэлдэг. Тэгээд нэг хүнд даацын буюу цилиндр өндөртэй машинаас 1 сая-1 сая 200 мянган төгрөг жилд аваад байх юм бол энэ замаараа бид нар энэ хүрэлцэхгүй байгаа юмаа засах боломжтой байсан юм. Бодлогын хувьд тийм юм ороод ирэхээр өчигдөр үнэхээр дэмжигдээгүй унасан.

**Г.Батхүү**: Баттулга сайдад баярлалаа. Эрдэнэ гишүүн алга байна. Сэдванчиг гишүүн асуултаа асууя.

**Ц.Сэдванчиг**: Тэрхийн цагаан нуур, Мөрөн чиглэлийн 100 км хатуу хучилттай замын ажил энэ оны төсөвт эх үүсвэр нь сууж өгөөд, тэгээд ажил эхэлж өгөхгүй байна. Зураг нь хийгдэж байгаа гэж яриад байгаа. Энэ ажил хэзээ эхлэх вэ? дээрээс нь чиглэлийн та бүхэн юу гэж төлөвлөж байгаа юм бэ? Тэрхийн цагаан нуур талаасаа явах юм уу? Мөрөн талаасаа явах уу? Уг нь ач холбогдлоо бодох юм бол Тэрхийн цагаан нуураасаа эхэлмээр байгаа юм, нэгд.

Хоёрдугаарт, Сацын булангийн гүүрийн асуудал байгаа. Хөвдөг гүүрээр төсөвт суугаад, сая тодотголоор бетонон гүүр болоод ингээд өөрчлөгдсөн. Төсөвт өртгийг та нараас санал асуугаад ирэхгүй болохоор нь 3,3-аар тодотголоор батлуулсан. Тэгээд дараа нь 5,2 гэж ярьж байна. Үүнийг нэг тийш нь шийдэж, бетоноор эхлүүлэх шаардлагатай. Хөвдөг гүүр болгосон асуудал нь Их Хурлын алдаа байсан юм. Энэ асуудалд та нарыг буруутгах юм байхгүй. Гол нь тэр зарласан тендерийг хүчингүй болгоод, бетоноор нь зарлаад, тэгээд дутуу эх үүсвэрийг 2012 оны төсөвт суулгаад, үүнийг бетоноор эхэлмээр байна. Энэ Монгол Улсын хамгийн том гол дээр одоо хөвдөг гүүр ажиллаж байгаа. Одоо түүний хажуугаар төр хөвдөг гүүр тавина гэж юу байх вэ? энэ болохгүй ээ.

Дараагийн юм бол Мөрөн-Хатгалын зам хэзээ орох гэж байна вэ? Цаашлаад Хатгал-Ханхын замыг нуурын баруун, зүүн талаар гэсэн 2-З санал яригдаад байдаг. Мэргэжлийн салбар хариуцсан яам маань чухам аль талаар нь тавья гэсэн чиглэлтэй байна вэ? Залгуулаад Ханх-Моондын зам байгаа. Энэ жил зураг төсөв гэхээсээ илүү гүүр барьж байгаа юм уу? гэж би ойлгосон. 22 км зам хил хүртэл. Тэгээд иймэрхүү ажлууд харьцангуй удаан байна, ерөөсөө урагшлахгүй байна. Энэ юунд байдаг юм бол?

Дараагийн нэг ерөнхий асуудал бол Баттулга сайдын төлөвлөж байгаа шинэ бүтээн байгуулалтын олон ажил байгаа юм, маш олон ажил. Энэ ажлуудыг ач холбогдлоор нь эрэмбэлмээр байгаа юм. Энэ эрэмбэ, дараа гэж байж, зайлшгүй тэргүүн ээлжинд, нэн тэргүүн ээлжинд, 1, 2, дугаар ээлжинд гэж эрэмбэлж өгөхгүй бол нэг их олон ажил төлөвлөчихдөг, эхэлсэн юм байхгүй, ингээд бүрэн эрхийнхээ хугацааг дуусгах вий. Дээрээс нь орон сууцны хөтөлбөрүүдтэй холбоотой хэлэхэд, хөтөлбөр хэрэгжүүлдэг, үнэ ханш хөөрөгддөг ийм юм байгаад байгаа юм. Орон сууцны үнэ ханш, үүнийг хязгаарлах бодлого, үнийн интервал тогтоогоод, дээшээ гарсан үнэд нь хатуу өндөр татвар тавьдаг ийм зохицуулалт хийхгүй бол энэ үнийн хөөрөгдөл замбараагаа алдах нь байна. Энэ дээр ямар бодол санаатай байдаг вэ?

**Х.Баттулга**: Зам бол Мөрөн талаасаа эхэлж явагдана. Энэ 11 сард зураг нь дуусна. Зураг дуусаад, тооцоо бэлэн болохоор бид нар тендерээ зарлах юм. Мөрөн-Хатгалын зам 2012 онд ирэх жил ашиглалтад орно. Хөрөнгө дутуу байгаа. 2008 оны гэрээгээр явж байгаа. 2008 оны гэрээ гэдэг маань түрүүний бид нарын хэлдэг өртөгтэй холбоотой ийм асуудал болоод байна.

Тэр гүүртэй холбоотой асуудал юу вэ гэхээр, Их Хурлын алдаа байсан юм гэж хэлж бас болохгүй байх. Тухайн үедээ Хөвсгөл аймгаас сонгогдсон гишүүд үүнийг энэ угсардаг, хөвдөг гүүр байлгая гэсэн ийм саналууд оруулаад ийм юм шийдээд явсан. 2010 оныхоо төсөвт үүнийг ярьж шийдчихээд, эргээд 2012 он руу орохоор төсвөө өөрчлөөд, бетон гүүр рүү оруулъя гэхээр 2010 онд ярьж байсан бетон гүүрний төсөв нь З орчим тэрбум төгрөг байсан, одоо оруулахаар 5 тэрбум руу орчихсон байгаа юм. Энэ дээр бид нар зураг гаргадаг. Нэгэнт төсөв хүрэхгүй юмыг Их Хурлаар оруулаад баталчихдаг. Их Хурлын төсөв хууль болчихдог, хэрэгжүүлэх талдаа ийм юм болчихоод байгаа юм. Энэ талд тодруулах юм байвал Энхтөр дарга тайлбар хэлэх үү? Бат-Эрдэнэ дарга.

**Ж.Бат-Эрдэнэ**: Тэрхийн цагаан нуур, Мөрөнгийн чиглэлийн зам анхнаасаа тавигдахдаа зураггүй тавигдсан. Тэгээд зурагнуудыг хийсээр байтал өнөөдрийг хүрсэн. Ямар ч л байсан хойтон жил барилгын ажил нь эхлэхээр төлөвлөж байгаа.

Хатгал-Ханхын зам гэж байгаа, үүний өртгийг нэмээд тодотголд дахиад тавьсан. 2012 оны төсөвт дахиж тавьсан. Тэгэхдээ энэ дээр нэг хүсэлт байгаа юм. Үүнийг урьд нь бид нар хоёр удаа зарлаад, тэгээд нэгдүгээрт гүйцэтгэгч ирээгүй, хоёрдугаарт, Сангийн яамнаас зураг байхгүй учир үүнийг дахин зарлахгүй гэсэн ийм байр суурь баримталж байгаа. Тэгэхээр энэ дээр одоо 2012 оны төсөв дээр зураг төслийг боловсруулах, замын ажлыг эхлүүлэх гэдгээр эрхэм гишүүд тусгаж өгвөл бид шууд түлхүүр гардуулахаар зарлаад явчих ийм бололцоо нээгдэх юм. Зураг төсөв боловсруулж, ажлыг эхлүүлэх гэдгээр. Тэгэхгүй бол дахиад бид нар энэ дээр зураг төсөл боловсруулах мөнгө байхгүй гэдэг дээр дахиад Сангийн яам отказ өгөөд зогсоочих болов уу гэж бодоод байна.

**Х.Баттулга**: Хатгал, Ханхын зам дээр бид нар баруун талаар гэдэг санал яваад байх шиг байна, ер нь бол. Манай яамны саналыг нуурынхаа зүүн талаар явуулъя гэсэн санал өгөөд байгаа. Гишүүд бол баруун талаараа явъя, энэ бол арай дөт гэсэн. Баруун талаар бол тэр байгаль орчин сүйтгэх талд, ялангуяа уул сэтлэх асуудал нэлээн байгаад байгаа учраас яам бол зүүн талаар нь гэсэн ийм саналаар явж байгаа.

**Г.Батхүү**: Сэдванчиг гишүүн

**Ц.Сэдванчиг**: Орон сууц хөтөлбөр, энэ олон шинэ бүтээн байгуулалтын ажлуудад эрэмбэатга

 Дараалал тогтоогооч ээ. Энэ дээр нэн тэргүүн ээлжинд, тэргүүн ээлжинд, 1, 2 дугаар ээлжинд гээд тогтоож өгөхгүй бол зэрэг яриад байж болохгүй байна.

Дараагийн нэг асуудал, орон сууцны асуудал, үнэ ханш хөөрөгдөөд байна, хийсвэр үнэ тогтоогоод байна. Энэ нь иргэдийн нуруун дээр ачаалал үүрүүлээд байна. Үүнийг хязгаарлах, хэт ашиг хөөсөн бизнесийнхнийг байранд нь тавих гэдэг юм уу? татвараар жаахан хязгаарлаж өгөхгүй бол энэ чинь төрөөс нэг бодлого хэрэгжүүлдэг, үүний хажуугаар бизнесийнхэн нь хэт ашиг хөөгөөд, иргэдэд ачааллаа үүрүүлдэг ийм л юм тогтчихоод байна. Энэ дээр танайх ямар чиглэл барих вэ?

**Г.Батхүү**: Бид нар өнөөдөр авто замын тухай асуудлаа ярьж байгаа.

**Ц.Сэдванчиг**: Шинэ бүтээн байгуулалт гээд байж байгаа.

**Г.Батхүү**: Орон сууцны асуудлыг энд өнөөдөр ярихгүй.

**Ц.Сэдванчиг**: Шинэ бүтээн байгуулалт дээр энэ орон сууцны хөтөлбөр байж байгаа шүү дээ.

**Г.Батхүү**: Хэлэлцэж байгаа асуудал маань өөрөө шинэ бүтээн байгуулалтын асуудал биш. Авто замтай холбоотой асуудлаар шинэ бүтээн байгуулалттай холбоотой тайлбар байвал хэлье.

**Х.Баттулга**: Авто замтай холбоотой асуудлуудаа үндсэндээ хариулчихлаа гэж бодож байгаа. Эрэмбэ дараатай байхгүй бол учраа олохгүй байгаад байна гэж байх шиг байна. Энэ бүгдээрээ өөрөө, өөр өөр чиглэлийн бүтээн байгуулалттай учраас эрэмбэ дараа байхгүй байх болов уу гэж бодож байна. Энэ дээр харахад л тийм том юм ярих, түүхэндээ анх удаа ярьж байгаа болохоос тэгээд байгаа болов уу? түүнээс бусад хөгжилтэй оронд бол зүгээр өдөр тутмын л ажил юм байгаа. Тэгээд бид нар үүнийгээ Хөгжлийн банк гэдэг юм ярьсан. Хөгжлийн банкинд нь уул уурхайгаас олж байгаа орлогоороо актив үүсгэнэ гэсэн. Тэр нь гацчихсан байдлаас болоод ингэчихээд байгаа юм. Түүнээс энэ бүгд эрэмбэ дараатай биш, зүгээр зэрэг эхлэхэд тус тусдаа өөр ажлууд юм гэж хариулах байна.

Орон сууцны талд эрэлт- хэрэгцээ, эрэлт- нийлүүлэлт хоёроос явдаг тийм юм. Бодлогын хувьд бол түрүүн би Тэрбишдагва гишүүний асуултад хариулж байхдаа хэлсэн. Бид нарын том бүтээн байгуулалт зарлаж байгаа бол түүхий эдийнхээ асуудлыг дотооддоо шийддэг байх хэрэгтэй гэсэн. Энэ бол нийт бүтээн байгуулалтын 80 хувь нь импортоор авч байгаа учраас үнийг . . . /хугацаа дуусав./

**Г.Батхүү**: Ингээд асуух асуулттай гишүүд асуултаа асууж дууслаа. Одоо асуулга тавьсан Улсын Их Хурлын гишүүн Сүхбаатар санал хэлнэ.

**Ж.Сүхбаатар**: Би сая төгсгөлийн асуудлаас хэлье. Сэдванчиг гишүүний хэлдэг бол зөв өө. Баттулга сайд аа. Манай Баттулга сайд бол их бүтээлч хүн, ажил хэрэгч хүн. Маш олон хөтөлбөр, санаа зэрэг зэрэг гаргаж ирж байгаа, цаг үеийн байдал ингэж шаардаж байгаа, үнэн. Гэхдээ би бас захиргааны удирдлагын чиглэлээр ажилладаг хүний хувьд хэлэхэд Америкт бизнесмен байсан хүмүүс сайд дарга их олон хийж байсан юм, нэг хэсэг. Тэгээд яасан бэ гэхээр, тэд маань маш олон асуудлууд дэвшүүлж тавихгүй юу? бүтээлч хөтөлбөр асуудлууд гээд, тэгээд энэ норм, дүрэм, журам, төрийн байгаа энэ бүтэц өөрт нь таалагддаггүй байсан, тэгээд шүүмжилж үзээд, тэгээд ихэнх нь огцорч байсан байгаа. Яасан бэ гэхээр, ихэнх нь амжилтгүй болсон. Хөтөлбөрүүд нь аймшигтай, мундаг сайхан гарч байсан байдаг юм. Тэгэхээр би хэлэх гэж байгаа юм нь юу вэ гэхээр зэрэг, хувийн хэвшилд ажиллаж байгаа, төр бол үнэхээр хүнд сурталтай, дүрэм, журамтай нь үнэн. Гэхдээ энэ бол эрсдлээс сэргийлсэн байдаг учраас алдаа бага гаргахыг шаарддаг. Бизнесийн компаниуд алдаа гаргаад, эрсдлээ хуулийн этгээд өөрөө хүлээнэ гэдэг. Төр бол эрсдлийг төр бол өөрөө хүлээдэггүй, ард түмэн хохирогч нь болдог. Тэгэхээр хүссэн, хүсээгүй хүнд суртал, брюкрат тийм бүтэц ажиллаж байгаа юм. Тэгээд саяны Сэдванчиг гишүүний хэлээд байгаа шиг, тэгэхдээ дотор нь өөр хооронд нь барьцалдуулахгүйгээр, авто зам, орон сууц дээр эрэмбэлмээр байгаа юм, бас. Одоо яг үнэхээр Дарханы асуудал бол 500 сая тавиад явах нь чухал юм бол Атрын-З дугаар аяны асуудлыг орхих хэрэгтэй, Засгийн газар. Яагаад гэвэл Атрын З дугаар аяны шугамаар гол бүтээгдэхүүний хангамж хүнс, хөдөө аж ахуй, газар тариалангийн бүтээгдэхүүний хангамж бол манай хойт чиглэлээр л орж ирж байгаа юм. Тэгэхэд 500 сая төгрөг тавьж байна гэж хэлж байгаа юм. Үнэхээр би нэг зүйлийг бол ойлгоно. Өмнийн говийн, баруун аймаг нэгдүгээрт юм бол 1, 2, З гээд эрэмбэлэх юм бол жишээ нь Хөвсгөл бол аялал жуулчлал дээрээ чухал гэх юм бол эрэмбэнд оруулчих юм бол ойлгож болж байгаа юм.

Одоо яагаад байна вэ гэхээр, Их Хурлын гишүүд хэн нь илүү хүчтэй лоббиддог, хэн нь илүү юм ярьсан, эсхүл хэн нь илүү тухайн үед санаачлага авсан нь аз болж, бусад нь хохь болж байгаа юм. Тэгэхээр зэрэг энэ дээр яалт байхгүй эрэмбэлэх тухай асуудал зайлшгүй шаардаж байгаа юм. Тэгээд хэлэх гэж байгаа юм нь би бол Улаанбаатар, Дархан гээд миний хувьд олон юм ярьдаггүй гишүүн шүү дээ. Яасан бэ гэхээр- өө Дархан бол хөгжсөн л гэнэ, дэд бүтэц сайтай л гэнэ. Зам нь сайн л гэнэ, бараг социализмын үед бүх юмаа авчихсан, одоо тэнд амьдарч байгаа 100 орчим мянган хүн бол зүгээр манай харанхуй газар, замгүй газруудтай харьцуулах юм бол дуугүй сууж бай л гэж байгаа юм. Гэтэл Дархан-Сэлэнгийн район маань өөрөө улс орны эдийн засагт энэ улсуудыг тэжээхдээ ачаа хэр авч байгаа юм бэ гэхээр улсын төсвөөс мөнгө авдаггүй аймаг шүү дээ, ачаа өгдөг аймаг. Цаашдаа ч гэсэн төмрийн хүдэр, бусад байгалийн баялгийн чиглэлээр бид нар ачаа үүрч байгаа юм улам л нэмэгдэж байгаа юм.

Тэгээд энд Баттулга сайд хэлж байна, 520 сая гэж байна. Үнэхээр энэ бол чамлалттай байна. Тэгтэл Гоодойн амын зуслан дээр 1,5 тэрбум төгрөг тавьж байна. Би үүнийг хэлж байгаа нь тэр хот мэднэ гэж байна. Хамгийн том магистраль замдаа 500 сая төгрөг тавьчихаад, тэгээд зуслангийн хэдэн оршин суугч шороон замтай байна гэж ингээд хэлж байгаа чинь нөгөө эрэмбэ, дараалал чинь хаана байна вэ гэдэг л байна. Энэ чинь гутмаар байгаа юм. Улаанбаатар-Дарханы зам дээр Бат-Эрдэнэ дарга буруу л юм ярьж байна. Стандарт нь алдагдаад байгаа юм байхгүй байгаа гэж. Тэгээд яваад үз л дээ. Би яваад би айгаад байгаа юм биш л дээ. Хүний амь нас алдаад, эрүүл мэнд нь хохироод, машины техник хэрэгсэл эвдрээд, тэгвэл өнөөдөр эндээс дүгнэлт хийж болох нь байна. Бүгд энэ тэр улсуудын буруу. Яасан бэ гэхээр замын стандарт зүгээр байхад тэр улсууд хурд хэтрүүлсэн юм байна. Би өөрөө ганц Дарханаас сонгогдсондоо ч биш, Дархан-Сэлэнгийн энэ районыг Монгол Улсын аж үйлдвэр, хөдөө аж ахуйн чиглэлийн том ийм бүс нутаг учраас энд байж байгаа замын чиглэлд оруулж ирж байгаа хөрөнгө оруулалтынхаа асуудлыг бодооч ээ. Бид тэртэй тэргүй хангалттай хэмжээний мөнгийг татварт ч өгч байгаа, улсын төсөвт ч ачаа үүрч байгаа. Тэгээд 520 сая төгрөг өгч байгаа гээд, Баттулга сайд түүнд нэг их ач холбогдол өгөхгүй, яагаад гэвэл их том том асуудлуудтай ноцолдож байгааг ойлгож байна.

Гэхдээ саяны миний энэ хэлээд байгаа чинь явж явж Монголын эдийн засаг түүндээ тулах юм бол хамаагүй тэр Хөвсгөл рүү явах гэж байгаа улсууд, Булган, Эрдэнэт рүү явах гэж байгаа улсууд чинь манай энэ хойд зүгийн замаар л явж байгаа шүү дээ. Тэгээд энэ зам дээр чинь асуудал үүсчихсэн учраас би бараг хагас жилийн өмнө асуулга тавьсан. Тэгээд асуулгынхаа хариуг сонсч байна.

Гэхдээ би өнөөдөр сайн сайхан өдрийг бэлэгддэг сайхан өдөр юм билээ. Тэгээд энэ өдөр миний асуулга явж байна. Би Баттулга сайд болоод танай яамны хамт олон сайн сайхан зүйлийг чинь дэмжиж байна, сайн сайхан зүйлдээ амжилт хүсч байна. Гэхдээ саяны хэлж байгаа асуудлуудыг Баттулга сайд эрэмбээ бол сая шууд няцааж, залуу хүн гэхгүйгээр, Улсын Их Хурлын гишүүн сайдад хэлж байна, Улсын Их Хурлын гишүүн Баттулгатай яриагүй. Тэгэхээр сайд хүн бол нас, шүдний асуудал биш, тэр янз бүрийн асуудлыг няцаах биш, түүнийгээ сонсоод, хуулиар олгогдсон эрхийнхээ дагуу асуудал тавьж байгаа учраас та бүхэн үүнийгээ бодолцооч гэж хэлмээр байна.

Тэгээд та бүхний алтан шар зам өлзийтэй байг.

**Г.Батхүү**: Сүхбаатар гишүүнд баярлалаа. Өнөөдрийн энэ асуулгатай холбоотой асуудлаар Улсын Их Хурал, холбогдох Байнгын хороонд чиглэл өгөөд тодорхой асуудлуудаар шийдвэрийн төслийг чуулганы нэгдсэн хуралдаанд танилцуулж, шийдвэр гаргах бололцоотой.

Улсын Их Хурлын гишүүн Буд, Сэдванчиг, Сүхбаатар гишүүдийн гаргаж байгаа энэ саналыг зарчмын хувьд дэмжих нь зүйтэй байх гэж бодож байна.

Өнөөдөр шинэ бүтээн байгуулалт, тэр дундаа авто замын салбар, зам шинээр барих, шинэчлэх, өргөтгөх, засвар хийх энэ ажлууд дээр хөрөнгө мөнгөний дутагдалтай, мөн замуудын ач холбогдолтой холбоотой гишүүдээс олон янзын санал гардаг. Нөгөө талаасаа авто замын санг бүрдүүлэх, тээврийн хэрэгслийн татварыг нэмэгдүүлэх чиглэлээр орж ирж байгаа асуудлууд Улсын Их Хурал дээр дэмжигдэхгүй байгаа мөртлөө гишүүдийн зүгээс замыг барих, засварлах, шинэчлэх асуудлуудыг нэлээд их санал тавьдаг.

Нөгөө талдаа Монгол Улсын хууль баталж, олон улсын байгууллагад конвенциор нэгдэн орсон тэр хуулийн заалт биелэгдэхгүй байгаагаас болж, хүнд даацын автомашинууд нүүрсний тээвэрлэлт тэр дундаа барилгын салбарын тээврүүд дээр орж ирж, бид нарын барьж байгуулсан замын даацаас хэтэрсэн даацтай машинууд явж, хотын зам болон бусад замыг маш их хэмжээгээр сүйтгэж байгаа. Энэ асуудлыг уг нь бол Монгол Улс тийм хуультай учраас тийм өндөр даацын машиныг хилээр орж ирүүлэхгүй байх асуудлуудыг холбогдох байгууллагууд уг нь шийдэх ёстой гэх мэтчилэнгийн олон асуудлыг бид нар шийдэх, тэр дундаа зам, түүний засвар үйлчилгээтэй холбоотой ажлуудыг ач холбогдол, хүчин чадлаар нь дэс дараалалтай, ойлгомжтой болгох үүднээс Эдийн засгийн байнгын хороонд Улсын Их Хурлын дэгийн тухай хуулийн 33 дугаар зүйлийн 33.5-ыг үндэслэж, ажлын хэсэг байгуулж, Улсын Их Хуралд асуудлуудыг танилцуулж, хэлэлцүүлж, шийдвэрлүүлэх нь зүйтэй гэсэн ийм чиглэл өгье гэж бодож байна.

Ингээд Улсын Их Хурлын гишүүн Сүхбаатарын Монгол Улсын авто замын өргөтгөл, шинэчлэлтийн ажлын явц байдал, цаашид авах арга хэмжээний талаар тавьсан асуулгын хариуг чуулганы нэгдсэн хуралдаанаар сонслоо.

Гишүүдэд баярлалаа.

Бид нар асуудал үргэлжлүүлж хэлэлцье гэсэн боловч чуулганы хуралдах цагийн хугацаа нэгэнт өнгөрсөн учраас өнөөдрийн Баасан гаригийн чуулганы ажиллагаа өндөрлөе.

**Хуралдаан 18 цаг 05 минутад өндөрлөв.**

Соронзон хальснаас буулгасан:

ХУРАЛДААНЫ

ТЭМДЭГЛЭЛ ХӨТЛӨГЧ: Д.ЦЭНДСҮРЭН