**МОНГОЛ УЛСЫН ИХ ХУРЛЫН 2021 ОНЫ НАМРЫН ЭЭЛЖИТ ЧУУЛГАНЫ ҮЙЛДВЭРЖИЛТИЙН БОДЛОГЫН БАЙНГЫН ХОРООНЫ 12 ДУГААР САРЫН 28-НЫ ӨДӨР /МЯГМАР ГАРАГ/-ИЙН ХУРАЛДААНЫ**

**ТЭМДЭГЛЭЛИЙН ТОВЬЁГ**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **№** | **Баримтын агуулга** | **Хуудас** |
| 1. | Хуралдааны товч тэмдэглэл:  | 1-4 |
| 2 | Хуралдааны дэлгэрэнгүй тэмдэглэл | 5-51 |
|  | 1.Байнгын хорооны тогтоолын төсөл /Монгол Улсын Засгийн газарт чиглэл өгөх тухай/ | 5-51  |

***Монгол Улсын Их Хурлын 2021 оны намрын ээлжит чуулганы***

***Үйлдвэржилтийн бодлогын байнгын хорооны 12 дугаар сарын 28-ны өдөр /Мягмар гараг/-ийн хуралдааны товч тэмдэглэл***

Үйлдвэржилтийн бодлогын байнгын хорооны дарга Б.Чойжилсүрэн ирц, хэлэлцэх асуудлын дарааллыг танилцуулж, хуралдааныг даргалав.

*Хуралдаанд ирвэл зохих 19 гишүүнээс 10 гишүүн хүрэлцэн ирж, 52.6 хувийн ирцтэйгээр 09 цаг 43 минутад Төрийн ордны “Их эзэн Чингис хаан” танхимд эхлэв.*

*Чөлөөтэй: А.Адъяасүрэн, Ц.Анандбазар, Т.Аубакир, Г.Дамдинням, Л.Мөнхбаатар.*

***Нэг.Байнгын хорооны тогтоолын төсөл*** */Монгол Улсын Засгийн газарт чиглэл өгөх тухай/*

Хэлэлцэж буй асуудалтай холбогдуулан Уул уурхай, хүнд үйлдвэрийн сайд Г.Ёндон, Уул уурхай, хүнд үйлдвэрийн яамны Уул уурхайн бодлогын газрын дарга Б.Элбэгзаяа, Хүнд үйлдвэрийн бодлогын газрын дарга Д.Даваадорж, “Эрдэнэс Монгол” ХХК-ийн гүйцэтгэх захирлын албан үүргийг түр орлон гүйцэтгэгч О.Хулан, “Эрдэнэс Тавантолгой” ХК-ийн гүйцэтгэх захирал Б.Ганхуяг, мөн компанийн Хууль, эрх зүйн газрын дарга М.Батбаяр, Санхүүгийн хэлтсийн дарга Б.Эрдэнэбаяр, төслийн удирдлага, хөгжлийн хэлтсийн дарга Ц.Анх-Од нар оролцов.

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

Уул уурхай, хүнд үйлдвэрийн сайд Г.Ёндон мэдээлэл хийв.

Мэдээлэлтэй холбогдуулан Улсын Их Хурлын гишүүн Ш.Раднаасэд, Т.Энхтүвшин, Ж.Бат-Эрдэнэ, Ж.Батжаргал, Н.Наранбаатар, О.Цогтгэрэл, Г.Ганболд, Г.Тэмүүлэн, Х.Болорчулуун, Д.Батлут нарын тавьсан асуултад Байнгын хорооны дарга Б.Чойжилсүрэн, Уул уурхай, хүнд үйлдвэрийн сайд Г.Ёндон, “Эрдэнэс Тавантолгой” ХК-ийн гүйцэтгэх захирал Б.Ганхуяг нар хариулж, тайлбар хийв.

*Байнгын хорооны тогтоолын төслийн талаар Улсын Их Хурлын гишүүдээс гаргасан зарчмын зөрүүтэй саналын томьёоллоор санал хураалт явуулав.*

**Б.Чойжилсүрэн:** 1.Улсын Их Хурлын гишүүн Ж.Батжаргал, Ш.Раднаасэд нарын гаргасан, Нүүрсний экспортыг нэмэгдүүлэх, хилийн боомтуудын нэвтрүүлэх чадвар, тээвэрлэлтийг нэмэгдүүлэх гэсэн 1.1 дэх дэд заалт нэмэх гэсэн саналыг дэмжье гэсэн санал хураалт явуулъя.

Зөвшөөрсөн: 5

Татгалзсан: 5

Бүгд: 10

50.0 хувийн саналаар дэмжигдсэнгүй.

Улсын Их Хурлын гишүүн О.Цогтгэрэл санал хураалтыг дахин явуулах горимын санал гаргав.

**Б.Чойжилсүрэн:** Улсын Их Хурлын гишүүн О.Цогтгэрэлийн гаргасан горимын саналыг дэмжье гэсэн санал хураалт явуулъя.

Зөвшөөрсөн: 6

Татгалзсан: 4

Бүгд: 10

60.0 хувийн саналаар горимын санал дэмжигдлээ.

Улсын Их Хурлын гишүүн Г.Тэмүүлэн Байнгын хорооны тогтоол гаргах шаардлагагүй, тогтоолын төслийг татаж авах горимын санал гаргав.

**Б.Чойжилсүрэн:** Улсын Их Хурлын гишүүн Г.Тэмүүлэнгийн гаргасан горимын саналыг дэмжье гэсэн санал хураалт явуулъя.

Зөвшөөрсөн: 3

Татгалзсан: 7

Бүгд: 10

30.0 хувийн саналаар дэмжигдсэнгүй.

**Б.Чойжилсүрэн:** 1.Улсын Их Хурлын гишүүн Ж.Батжаргал, Ш.Раднаасэд нарын гаргасан дээрх саналыг дэмжье гэсэн санал хураалтыг дахин явуулъя.

Зөвшөөрсөн: 6

Татгалзсан: 4

Бүгд: 10

60.0 хувийн саналаар дэмжигдлээ.

2.Улсын Их Хурлын гишүүн Т.Энхтүвшингийн гаргасан, Тогтоолын төслийн 1.4 дэх дэд заалтыг доор дурдсанаар өөрчлөн найруулах:

“1.4.Хилийн боомтын менежмент, төр хувийн хэвшлийн дэд бүтцийн бүтээн байгуулалт, хөрөнгө оруулалтын төслүүд гэж өөрчлөх” гэсэн саналыг дэмжье гэсэн санал хураалт явуулъя.

Зөвшөөрсөн: 5

Татгалзсан: 5

Бүгд: 10

50.0 хувийн саналаар дэмжигдсэнгүй.

3.Улсын Их Хурлын гишүүн Б.Чойжилсүрэнгийн гаргасан, Тогтоолын төсөлд доор дурдсан агуулгатай 1.7 дахь дэд заалт нэмэх:

“1.7.Нефть дамжуулах хоолойн санхүүжилтийг шийдвэрлэх” гэсэн саналыг дэмжье гэсэн санал хураалт явуулъя.

Дээрх саналтай холбогдуулан Уул уурхай, хүнд үйлдвэрийн сайд Г.Ёндон тайлбар хийв.

Зөвшөөрсөн: 4

Татгалзсан: 6

Бүгд: 10

40.0 хувийн саналаар дэмжигдсэнгүй.

4.Улсын Их Хурлын гишүүн Б.Чойжилсүрэнгийн гаргасан, Тогтоолын төсөлд доор дурдсан агуулгатай 1.6 дахь дэд заалт нэмэх:

“1.6.Ил уурхайн ашиглалтын өртөг, зардлыг бууруулах, олборлолт, экспортыг нэмэгдүүлэх, далд уурхайн ашиглалтын технологийг оновчлон сонгож нутагшуулах” гэсэн саналыг дэмжье гэсэн санал хураалт явуулъя.

Зөвшөөрсөн: 6

Татгалзсан: 4

Бүгд: 10

60.0 хувийн саналаар дэмжигдлээ.

5.Улсын Их Хурлын гишүүн Б.Чойжилсүрэнгийн гаргасан, Тогтоолын төслийн 1.2 дахь дэд заалтыг “метан хими болон дамжуулах хоолой” гэснийг “метан хими болон нефть дамжуулах хоолой” гэж өөрчлөх гэсэн саналыг дэмжье гэсэн санал хураалт явуулъя.

Зөвшөөрсөн: 5

Татгалзсан: 5

Бүгд: 10

50.0 хувийн саналаар дэмжигдсэнгүй.

Улсын Их Хурлын гишүүн Г.Ганболд ашигт малтмалын нөөц ашигласны татвартай холбоотой санал хэлэв.

**Б.Чойжилсүрэн:** “Засгийн газарт чиглэл өгөх тухай” Байнгын хорооны тогтоолын төслийг батлах санал хураалт явуулъя.

Зөвшөөрсөн: 6

Татгалзсан: 4

Бүгд: 10

60.0 хувийн саналаар тогтоол батлагдлаа.

Байнгын хорооны хуралдаанаар 1 асуудал хэлэлцэв.

*Хуралдаан 3 цаг үргэлжилж, 19 гишүүнээс 14 гишүүн хүрэлцэн ирж, 73.7 хувийн ирцтэйгээр 12 цаг 43 минутад өндөрлөв.*

**Тэмдэглэлтэй танилцсан:**

ҮЙЛДВЭРЖИЛТИЙН БОДЛОГЫН

БАЙНГЫН ХОРООНЫ ДАРГА Б.ЧОЙЖИЛСҮРЭН

**Тэмдэглэл хөтөлсөн:**

ХУРАЛДААНЫ ТЭМДЭГЛЭЛ

ХӨТЛӨХ АЛБАНЫ ШИНЖЭЭЧ Б.БАТГЭРЭЛ

**МОНГОЛ УЛСЫН ИХ ХУРЛЫН 2021 ОНЫ НАМРЫН ЭЭЛЖИТ ЧУУЛГАНЫ ҮЙЛДВЭРЖИЛТИЙН БОДЛОГЫН БАЙНГЫН ХОРООНЫ 12 ДУГААР**

**САРЫН 28-НЫ ӨДӨР /МЯГМАР ГАРАГ/-ИЙН ХУРАЛДААНЫ**

**ДЭЛГЭРЭНГҮЙ ТЭМДЭГЛЭЛ**

 **Б.Чойжилсүрэн:** Байнгын хорооны гишүүдийн ирц бүрдэж байгаа учир Байнгын хорооны гишүүдийнхээ энэ өглөөний амрыг эрье.

Дэлхийн эрүүл мэндийн байгууллага, Засгийн газар, Улсын онцгой комисс, мэргэжлийн байгууллагуудаас КОВИД-19 цар тахлын Онцгой нөхцөл байдалтай холбогдуулан гаргасан зөвлөмж, шийдвэрийг баримтлан Үйлдвэржилтийн бодлогын байнгын хорооны гишүүд танхимаар хуралдаж байна. Байнгын хорооны гишүүд хуралдаанд хүрэлцэн ирсэн гишүүдийг танилцууллаа. Раднаа сайд гишүүн байна, Ж.Бат-Эрдэнэ гишүүн байна, Батлут гишүүн байна. Цогтгэрэл гишүүн байна, Батжаргал гишүүн байна. Энхтүвшин гишүүн байна. Ганболд гишүүн байна, Наранбаатар гишүүн байна, Ганбаатар гишүүд хүрэлцэн ирсэн.

Байнгын хорооны ирц хүрэлцэн ирсэн тул байнгын хорооны хуралдаан нээснийг мэдэгдье. Та бүхэнд Байнгын хороогоор хэлэлцэх асуудлыг танилцуулъя.

“Монгол улсын Засгийн газарт чиглэл өгөх өгөх тухай” Байнгын хорооны тогтоолын төсөл. Нэг ийм асуудал байна. Хэлэлцэх асуудал дээр ондоо саналтай гишүүд байна уу? Алга байна. Хэлэлцэх асуудлаа баталъя.

“Монгол Улсын Засгийн газарт чиглэл өгөх тухай” Байнгын хорооны тогтоолын төслийг хэлэлцэж эхэлье.

Монгол Улсын Их Хурлын тухай хуулийн 23.2.14-д Байнгын хороо эрхлэх асуудлынхаа хүрээнд хуульд заасны дагуу тогтоол гаргах нийтлэг бүрэн эрхийг хэрэгжүүлнэ гэж заасны дагуу Тавантолгойн нүүрсний ордыг ашиглах, үйл ажиллагааг нь эрчимжүүлэхтэй холбоотой Монгол Улсын Их Хурлын тогтоолын төслүүд болон Монгол Улсыг 2021-2025 онд хөгжүүлэх үндсэн чиглэл, Засгийн газрын 2020-2024 оны мөрийн хөтөлбөрт тусгагдсан төсөл, хөтөлбөрүүдийн хэрэгжилтийг шуурхай хангуулахтай холбоотойгоор Монгол Улсын Засгийн газарт чиглэл өгсөн Байнгын хорооны тогтоолын төслийг та бүхэнд бичгээр тараасан болно.

Хуралдаанд хүрэлцэн ирсэн ажлын хэсгийг та бүхэнд танилцуулъя. Ёндон Уул уурхай, хүнд үйлдвэрийн сайд, Элбэгзаяа Уул уурхай, хүнд үйлдвэрийн яамны Уул уур, уурхайн бодлогын газрын Уул уурхайн бодлогын газрын дарга, Даваадорж Уул уурхай, хүнд үйлдвэрийн яамны Хүнд үйлдвэрийн бодлогын газрын дарга, Хулан “Эрдэнэс Монгол” хувьцаат компанийн гүйцэтгэх захирлын үүргийг түр орлон гүйцэтгэгч, Ганхуяг “Эрдэнэс Тавантолгой” хувьцаат компанийн гүйцэтгэх захирал, Эрдэнэбаяр “Эрдэнэс Тавантолгой” хувьцаат компанийн санхүүгийн хэлтсийн дарга, Анх-Од “Эрдэнэс Тавантолгой” хувьцаат компанийн төслийн удирдлага, хөгжлийн хэлтсийн дарга, Батбаяр “Эрдэнэс Тавантолгой” хувьцаат компанийн Хууль, эрх зүйн газрын дарга гэсэн ийм бүрэлдэхүүнтэй ажлын хэсэг хүрэлцэн ирсэн байна.

Шууд танилцуулгадаа орчихъё. “Эрдэнэс Тавантолгой” хувьцаат компанийн үйл ажиллагааны өнөөгийн байдлын талаарх мэдээллийг тус хувьцаат компанийн гүйцэтгэх захирал Ганхуяг танилцуулна. Ажлын хэсгийн 2 дугаар микрофон өгье.

**Б.Ганхуяг:**Эрхэм гишүүдэд энэ өдрийн мэндийг хүргэе. Юуны түрүүнд “Эрдэнэс Тавантолгой”хувьцаат компанийн талаар авах зарим арга хэмжээний тухай тогтоолын төслийг тусгайлан хэлэлцэж байгаа та бүхэнд бас компанийнхаа нийт ажилтан, уурхайчдынхаа өмнөөс талархаж байгаагаа илэрхийлэхийг хүсэж байна. Тавантолгой ордын үйл ажиллагааг гурван үе шаттайгаар өнөөдрийг хүртэл ашиглаж ирсэн. 2000 оныг хүртэлх хугацаанд ер нь бол орон нутгийн Тавантолгой, Тавантолгойн ордын хэмжээнд дулаан нь иргэдийн дулаан хангах, хэрэгцээг хангах зорилгоор хийж байсан бол 2000-2010 оны хугацаанд бол олон улсын байгууллагууд геологийн нөөцийг тогтоож, хамтран ашиглах чиглэлээр явж байгаад 2010 оноос “Эрдэнэс Тавантолгой” хувьцаат компани “Эрдэнэс Монгол” ХХК-ийн охин компани хэлбэрээр үүсгэн байгуулагдаж үйл ажиллагаагаа явуулж эхэлсэн.

Энэ хугацаанд 2017 оны 3 дугаар сарын 30 хүртэлх хугацаанд “Эрдэнэс Тавантолгой” хувьцаат компани гадаад дотоодын өр төлбөр өндөртэйгөөр ашигт ажиллагаа багатай өөрийн үндсэн үйл ажиллагаанд томоохон төсөл хөтөлбөрүүдээ хэрэгжүүлэх боломжгүйгээр явж ирсэн. 2017 оны 3 дугаар сарын 31-д Чалько компанийн 350 сая долларын өр болон төлбөр түүнийг нүүрс, мөнгөн хөрөнгийн хэлбэрээр барагдуулсан байдаг. 2018 оны 10 дугаар сарын 24-ний өдөр Хөгжлийн банкны 200 сая доллар, түүний хүү, хүүгийн төлбөрийг төлж барагдуулснаар гадаад, дотоод өр төлбөргүй болсон.

Ингээд Монгол Улсын Засгийн газаас Улсын Их Хурлаас 2018 онд мөн Засгийн газаас 2018, 2019 онд гаргасан долоон тогтоолын хүрээнд өнөөдрийг хүртэл үйл ажиллагаа явуулж байна. Үйл ажиллагаа явуулахдаа бол уул уурхай, дэд бүтэц, аж үйлдвэрлэл, хөгжлийн цогц бодлогыг хэрэгжүүлэх мега төсөл хэлбэрээр үйл ажиллагаагаа явуулж байгаа. Компани бол ашиглалтын найман тусгай талбайд хамаарах бүхий 6.3 тэрбум тонн өөрийн нөөцтэй. Үүнийг бол олон улсын ЖОРК болон Канадын NI стандартаар баталгаажуулаад бид нар явж байгаа. 2018 оны наймдугаар сард нөөцийн нэгдсэн тайланг анх удаа баталсан. Батлахдаа бол орон нутгийн Тавантолгой болон “Энержи ресурс” компанийг оролцуулсан хэлбэрээр Тавантолгойн ордын бүлэг ордын бассейны нийт нөөцийг батлуулсан байдаг.

Мөн 2020 онд бид нар олон улсын нэгдсэн менежментийн ISO стандартыг нэвтрүүлсэн. 2019, 2020 онд олон улсын хөрөнгийн зах зээл дээр IPO гаргах бэлтгэл ажлын хүрээнд компанийн менежментийг сайжруулах, засаглалыг олон улсын түвшинд хүргэх, нээлттэй компани болгох зорилтуудыг тавиад бэлтгэл ажил хангасаны хүрээнд 2021 онд компанийн дунд хугацааны таван жилийн А6 бизнес төлөвлөгөөг баталж, бие даасан гурван үйл ажиллагаа, 14 төсөл, тэгээд гурван хамтран ажиллах төслүүд гэсэн ийм 20 бодлогын бичиг баримтын хүрээнд өнөөдрийг хүртэл үйл ажиллагаагаа явуулж байна. Компани нь одоогоор таван охин болон хараат компанитай байна. Нэгд нь, “Тавантолгой төмөр зам”. Энэ компани бол Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн төмөр замыг бүтээн байгуулалт дээд болон доод бүтцийг эзэмших үйл ажиллагаа явуулах эрхтэйгээр “Эрдэнэс Тавантолгой” хувьцаат компани 66 хувийг нь эзэмшээд явж байна. 34 хувийг нь бол “Монголын төмөр зам”.

Хоёр дахь нь, “Зүүнбаян төмөр зам”. Тавантолгойн ордоос Зүүнбаян хүртэл 416 километр гуравдугаар зэрэглэлийн жилд 15 сая тонн ачаа тээвэр тээх боломжтой ийм төсөл байна. Энэ төслийг 66 хувийг нь энэ “Эрдэнэс Тавантолгой” хувьцаат компани эзэмшиж байгаа. 34 хувийг нь бол “Монголын төмөр зам”.

Сая, сүүлд 12 сард Монгол Улсын Засгийн газаар баталсан тогтоолоор бол “Тавантолгой түлш” компанийн 51 хувийг нь бол “Эрдэнэс Тавантолгой” хувьцаат компанид эзэмшүүлсэн. Энэ бол нийгмийн хариуцлагын хүрээнд явагдаж байгаа. Цаашид бол энийг нийгмийн хариуцлага, зарцуулалт гэхээсээ илүү бизнесийн харилцаанд оруулах бодлогын бичиг баримтыг боловсруулаад бид Засгийн газарт танилцуулахад бэлэн болсон.

Дараагийнх нь Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн авто зам. Энэний 40 хувийг нь бол “Эрдэнэс Тавантолгой” хувьцаат компани эзэмшдэг.

Тавд нь, Тавантолгой дулааны цахилгаан станц. Энэний 30 хувийг нь “Эрдэнэс Тавантолгой” хувьцаат компани хэрэгжүүлж байна.

Томоохон төслүүдийн хувьд бол өнөөдөр нүүрс баяжуулах үйлдвэр жилд 30 сая тонн нүүрс боловсруулах хүчин чадалтай техник, эдийн засгийн үндэслэлийн хүрээнд одоо 10 саяыг нь эхний блокийг нь өгөхөөр олон улсын … нөхцөлтэй тендер зарлаад хоёр дахь удаагийн сонгон шалгаруулалтад бол компани тэнцээд. Одоо гэрээ байгуулах үйл явц явагдаж байна. Зүүнцанхийн томоохон олборлогчийг сонгон шалгаруулах тендер явагдсан. Энэ хүрээнд бас сонгон шалгаруулалт хуулийн хүрээнд хийгдээд гэрээ байгуулагдаад 1 сарын 5-наас ажил эхлэх боломжтойгоор явагдаж байгаа.

Усны усан хангамжийн төсөл. Энэ бол Тавантолгой загийн усны хоолой 71  километр, 41.8 сая доллароор санхүүжүүлэхээр энэ сонгон шалгаруулалт явагдаад, одоо гэрээний үйл явц явагдаж байна. Цаашид нүүрс баяжуулах дунд оврын үйлдвэр, коксын туршилтын үйлдвэр байгуулахаар ажиллаж байна. Ингээд үйлдвэр технологийн парк, төмөр зам, авто замын нэгдсэн терминал, тэгээд зам дамжсан зам дагасан хүнд, хөнгөн үйлдвэр, суурьшлын бүс гэсэн ийм 14 төслийг амжилттай хэрэгжүүлээд явж байгаа. Анхаарал тавьсан та бүхэнд баярлалаа.

**Б.Чойжилсүрэн:** Байнгын хорооны тогтоолын төсөл болон “Эрдэнэс Тавантолгой” хувьцаат компанийн гүйцэтгэх захирлын мэдээлэлтэй холбогдуулан ажлын хэсгээс асуулттай гишүүдийн нэрсийг авъя. Тэмүүлэн гишүүнээр тасалъя. Раднаасэд гишүүн асуулт асууя.

**Ш.Раднаасэд:** Би энэ Тавантолгой дээр нэг юм бодоод л яваад байдаг юм. Бид нар нэг зохион байгуулалтын хувьд их буруу яваад байх шиг харагдаад байдаг юм. Одоо ингээд энэ дотроос энэ танилцуулга, тогтоол ард нь хийх гэж байгаа энэ ажлын танилцуулгаас ингээд харахаар Тавантолгой ерөөсөө бүх юмаа хийн.  Замаа ч хийнэ, боомтоо ч хийнэ, ус, тэгээд л цахилгаан бүх юмаа хийнэ гээд. Уул нь энийг бол энэ аж ахуй биш энэ Засгийн газар дээр нэг том, нэг гараар л удирдмаар байгаа байхгүй юу. Одоо төмөр зам нь Зам, тээврийн яам дээр, авто зам нь Зам, тээврийн яаман дээр, Эрчим хүчний дулааны цахилгаан станц нь Эрчим хүчний яаман дээр, Тээвэр нь Авто тээврийн яаман дээр. Боомт нь одоо хаана ч байгаа юм. Усны асуудал нь Байгаль орчны яам гээд түмэн газарт салгаад, түмэн газар компани байгуулчихсан. Тэгээд тус бүр дээрээ ТУЗ-тай, ТУЗ-ын даргатай, тэр нэг яамны газрын дарга суучихсан. Ингээд бодлогууд нь зөрчихсөн, хоорондоо мэдээллүүдээ нэгтгэсэн биш.

Уул нь энэ Монголын хувьд бол энэ Тавантолгойн бүс нутгийг хөгжүүлэх нь л чухал. Тэндээс орж байгаа үед эдийн засагт оруулах орлого нь чухал учраас энэ дээр бол нэг гараар, нэг удирдлагаар л ер нь бүх юмыг нь явмаар санагдаад байдаг юм. Одоо хүссэн, хүсээгүй мөнгөтэй аж ахуйн нэгж дээр энийгээ бүгдийг нь овоолоод ингээд явж байна л даа. Ингээд хийх ажил гээд энэ дотор бүгдийг нь л бид нар хийчихнэ гээд. Энэ дээд удирдлагууд чинь бүгдээрээ өөр, өөр яамдууд дээр явж байгаа, Ганхуяг захирал аа. Тэгэхээр энийгээ яаж зохион байгуулж хийх гээд байгаа юм?

Би Төрийн болон орон нутгийн өмчийн тухай хууль дээр Нямдорж сайд дээр ч орж хэлсэн, их олон ч хүмүүс дээр ярьж байгаа юм. Энэ ТУЗ байгуулж олон компаниудыг олон яамдууд дээр тараадгаа одоо боль оо, нэг дор нэг газар бөөгнүүлж түүгээр нь ажлыг нь уялдаатай явуулахгүйгээс болоод бид нар их цаг хугацаа их алдаж байгаа юм. Тэгэхээр энийгээ танайхан яаж удирдаж зохион байгуулж энэ олон асуудлаа шийдэх юм? Одоо энэ дотор төмөр замын асуудлууд явж байна, хилийн боомтын асуудал явж байна. Тэгээд усны асуудал явж байна. Энийг нэг хариулж өгөөч.

Хоёр дахь нь бид нар ер нь гадаргын усыг энэ уурхайн бүтээн байгуулалтад ашиглах юм уу, баяжуулах үйлдвэрүүд дээр? Ер нь цаашдаа загийн ус гээд 41 сая гээд, Хэрлэн гол, Орхон гээд энэ хоёр төсөл чинь хамгийн чухал юм шиг харагдаад байгаа юм. Загийн үс чинь яг ямар болсон юм? Энэ Орхон, Онги чинь одоо Хэрлэн, говийн энэ төсөл чинь яг ямар түвшиндөө яваа вэ? Энийг та нар хариулах хэмжээний мэдээлэл байна уу, үгүй юу? Нэгдүгээрт энийг нэг тайлбарлаж өгөөч.

Гурав дахь юм нь одоо бидний нэг зовлон. Энэ тээврийн асуудал, экспортын асуудал боомт дээр гацаж байгаа асуудал. Энийгээ шийдэх юмаа энэ дотроо хийхгүй юм уу? Одоо бид нар бол яг ний нуугүй хэлэхэд бол аргаа барчихсан байгаа шүү дээ. Ямар л аргаар хамаагүй гадна, дотнын ямар ч хөрөнгө оруулалтаар хэрэгжиж болохуйц төслүүд байна, бүгдийг нь дэмжээд явуулчихмаар байгаа юм. Тэр хүнгүй тээвэр, дүүжин, тээвэр гээд сая өчигдөр өргөн барьсан нөгөө сэргэлтийн бодлого дээр бас явж байна лээ. Тэр канвьерын системээр хил дамжуулалт гээд энэ юмнуудыг нэг хууль ном ярихгүйгээр өнөө, маргаашдаа энэ квот гээд энэ хүнд цаг үед бид нар гаргаж болж байгаа нэг төрлийн бүтээгдэхүүн шүү дээ, нүүрс чинь. Энийг одоо ямар боломжоор байдаг юм, бүх боломжоор нь л бүх талд нь тавьж өгвөл хиймээр байх юм. Энийг би хийнэ гэдэг байдлаар биш, ерөөсөө Монголд хэрэгтэй гэдэг утгаар нь гадна дотнынхонтой хамтраад тэр хөрөнгө оруулалт хийгээд өөрсдөө ч хамаагүй хийж байгаа тэр хүмүүсээр нь хийлгээд, хийлгээд ингээд богино цаг хугацаанд энэ бүх бүтээн байгуулалтын ажлыг хийх энэ чиглэл дээр энд тодорхой юмнууд энэ дотор ерөөсөө харагдахгүй байх шиг байгаа юм.

**Б.Чойжилсүрэн:** Хэн, хэн хариулах юм? Эхний хоёр асуултад нь эхлээд Ёндон сайд хариулаадах. Ажлын хэсгийн 3 дугаар микрофон.

**Г.Ёндон:** Үйлдвэрлэлийн байнгын хорооны дарга болон гишүүддээ энэ өглөөний мэндийг хүргэе. Өнөөдөр чухал асуудал бол хэлэлцэж байна. Ер нь бол үйлдвэржилт боловсруулалт руу шилжих гээд, ер нь бол Засгийн бодлогын нэлээд гол гол чухал төслүүдийг хэрэгжүүлж байгаа Тавантолгойн уурхайн асуудлыг ярилцаж байна. Сая Раднаасэд гишүүний асуусан асуултад хариулъя. Ер нь нэг бодлого нэг гараар зангидаж удирдах ёстой гэдэг дээр асуудлыг ярилаа.

Энэ бол яах аргагүй мэдээж тэгж хийх ёстой. Тэгж явж байгаа гэж би харж байгаа юм. Яагаад вэ гэвэл энэ төмөр замын төслүүд гээд гэхэд хэдийгээр Зам, тээврийн яам одоо Шинжлэх ухаан, техникийн зөвлөлөөрөө хэлэлцээд, мэргэжил арга зүйн зөвлөгөө өгөөд бас оролцоод тусгай зөвшөөрлийг Тавантолгойн охин компани Тавантолгой төмөр замд өгөөд мэргэжил арга зүй талаасаа зөвлөөд явж байдаг боловч ер нь бол бүгдээрээ яг Эрдэнэс Тавантолгой уурхайн ТУЗ дээрээ, санхүүжилт бүх зүйл болохоороо уурхайгаас гарч байгаа учраас бол зөвхөн санхүүжилт гэдэг утгаараа ч биш, ер нь бол бүх талаас нь яг чиглэл чиглэлийн компаниуд нь Эрдэнэс Тавантолгойнхоо доор нь баригдаад тус тусад нь мэргэжил арга зүйн зөвлөгөөг холбогдох яамдууд нь оролцоод өгөөд явж байгаа.

Жишээ нь юуны төмөр замын асуудлууд дээр бол Гашуунсухайт, Зүүнбаян холболтын төмөр зам, ачилтын төв, терминал гэх мэт асуудлууд дээр бол мэргэжил арга зүйн талаасаа Зам, тээврийн яам, устай холбоотой асуудлууд дээр бол Усны газар, Байгаль орчин, аялал жуулчлалын яам оролцоод бүх төслүүд бол яг Эрдэнэс Тавантолгойн уурхай дээрээ зангидагдаад явж байгаа. Эдгээр төслүүдийг зангидаж байгаа төслийн нэгжүүд нь болохоор бол өнөөдөр яг энэ “Эрдэнэс Тавантолгой” уурхай дээр байдаг учраас нэг талаасаа бас нөгөө орон тооны асуудал олон хүн байна гэдэг асуудал энэтэй бас холбогддог. Бүх төслүүдийг хариуцсан нэгжүүд нь газар хэлэлцээрээ ингээд явж байгаа.

Гадаргын ус ашиглах уу гэж бас асууж байна. Гадаргын ус ашиглах төслүүд бол “Эрдэнэс Тавантолгой” уурхайн төслүүд дотор явж байгаа. Өнгөрсөн намар бол Уул уурхай, хүнд үйлдвэрийн яаман дээр гадаргын ус ашиглалттай холбоотой бол гурван том бүх талын оролцоотой ийм гурван зөвлөгөөн хуралдаан зохион байгуулагдсан. Энэ бол цэвэр Хэрлэн тооно, Орхон, Онги, Хөх морь гэж яриад байдаг, Байгаль орчин, аялал жуулчлалын яамны энэ төслүүдтэй холбоотой асуудлаар Уул уурхай, хүнд үйлдвэрийн яам захиалаад. Тэгээд усны Дэлхийн банкны санхүүжилтээр ийм том гадаргын усаар говийн бүсийн мега төслүүдийг хангах гэсэн ийм судалгааны ажил тооцоо хийгдсэн энэний эргэн тойрны хүрээнд бид нар бол өнгөрсөн намар хэд хэдэн хуралдаануудыг хийсэн.

Эдгээр төслүүдийн хүрээнд бол гадаргын усаар том төслүүдийг хангахад бол зургаагаас найман жилийн зарим тооцоогоор бол наймаас арван жил гэж гарч ирж байгаа. Энэ бол хамгийн гол нь эхний ээлжийн усан сан байгуулах, тэгээд дамжуулах хоолой барихад мөн гэхэд усан сангаа усаар дүүргэхэд ийм хугацаа орох юм байна. Энэ хугацаанд хүртэл бол бид нар яах аргагүй одоо гүний ус. Гэхдээ гүний усандаа бол технологийн зориулалтын ус амны ус биш, ундны ус биш, технологийн уснуудыг ашиглана гэсэн ийм шийдлийг бол усны газар дээр гаргасан. Өнгөрсөн гурван хуралдааны үеэр. Ингээд яваандаа бол гадаргын усны төсөл хэрэгжиж эхлэхээр ашиглаж байсан гүний усны ордуудаа буцаагаад нөхөн сэргээх, буцаагаад хангах ийм ажлууд хийгдэнэ гэсэн ийм дүр зургийг мэргэжлийн улсууд маань гаргаж өгсөн байж байгаа. Үүний дагуу явж байгаа. “Эрдэнэс Тавантолгой” компани ч энэ гадаргын усны төсөлд санхүүжилт гаргах ийм төлөвлөгөөтэй явж байгаа. Боомтын асуудал, тээврийн асуудал дээр өнөөдрийн байдлаар бол Гашуунсухайтын терминал, бас ганц Тавантолгой хийлгүй, бас Шивээхүрэн дээр бол Нарийнсухайтын орд гэж.

**Б.Чойжилсүрэн:** Ажлын хэсгийн 3 дугаар микрофоныг нэмээд өгье.

**Г.Ёндон:** …хоёр терминал байгуулчихсан байж байгаа. Өнөөдрийн байдлаар бол шинэ сэргэлтийн бодлогыг өчигдөр бас хэлэлцсэн. Шинэ сэргэлтийн бодлого дээр бас яг үүнтэй холбоотой Гашуунсухайт боомтод ирэх терминалын асуудал, үүн дотроо бол төмөр замаас төмөр зам руу шилжүүлэн ачих, төмөр замаас авто зам руу шилжүүлэн ачих зэрэг ийм шилжүүлэн ачих байгууламжууд. Мөн Хятадын талын нэлээд ач холбогдол өгч байгаа AGV гэж яриад байдаг, жолоочгүй ухаалаг тээврийн систем, мөн өмнө нь танилцуулж байсан тэр агаарын контейнер кабель контейнер гэж яриад байдаг. Эдгээр төслүүдийг ер нь боломжтой хэмжээгээрээ бид нар 2026 он хүртэл бол хятад улс нүүрсний хэрэглээг бол одоо максимум хүрэх өндөр өсгөх боломжтой. 2026 оноос хойш үе шаттайгаар бууруулна гэсэн учраас бол бид нар үүнийг уялдуулж нүүрсийг гаргах, экспортлох бүх л боломжийг бол хайж энэ шинэ сэргээлтийн бодлого дотор тусгагдсан байж байгаа.

Илүү асуудлуудыг Ганхуяг захирал дутуу хэлсэн зүйл байвал нэмээд хариулчих байх.

**Б.Чойжилсүрэн:** Ажлын хэсэг, 2 дугаар микрофон.

**Б.Ганхуяг:** Сайд бодлогын юмнуудыг хэлчихлээ. Би тоон үзүүлэлтүүдийг хэлье. Өнөөдрийн байдлаар Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн төмөр замд 1.4 их наяд төгрөгийн 66 хувьтай хөрөнгө оруулалт хийчхээд явж байна. Энэ нь бол хөрөнгө оруулалтаа нөхөх хугацаа бол 13 жилийн хугацаатай байгаа. Тавантолгой- Зүүнбаян чиглэлд 1.4 их наяд төгрөгийн санхүүжилт хийсэн. Хөрөнгө оруулалтаа нөхөх хугацаа арван хоёр жил байгаа. Тавантолгой дулааны цахилгаан станц бид нар 30 хувийг нь санхүүжүүлэх үүрэг хүлээсэн. Өнөөдрийн байдлаар 5.2 тэрбум төгрөг санхүүжүүлсэн. Ингээд энэ бол хөрөнгө оруулалтаа нөхөх хугацаа 7.4 жил. Тавантолгой түлш 51 хувийг нь аваад 2023 оноос аж ахуйн үйл ажиллагаа руу шилжээд 2024 оноос хөрөнгөө нөхөж эхлэхээр ийм дөрвөн төслийн хүрээнд мэдээлэл өгье. Учир нь, яагаад энэ тоон үзүүлэлт хэлж байна гэхээр бид хөрөнгө оруулж байгаа компанийн хувьд хөрөнгө оруулалтаа үр ашигтай буцаан татаж авах, олон улсын энэ төслийн хэрэгждэг анхны хөрөнгө оруулалтаа нөхөх хугацаанууд дээрээ төлөвлөөд явж байгаа.

Үүнээс цааших нь бол мэдээж тухайн мэргэжлийн байгууллагууд төмөр зам нь төмөр замын бодлогоороо, станц нь эрчим хүчний бодлогоороо, бусад авто зам нь авто замынх нь бодлогоороо ингээд явах боломжийг ялангуяа тэр терминал бол мэргэжлийн ачаа тээш, терминал зөөх, сая сайдын хэлдэг олон төрөлд систем байдаг юм байна лээ, иж бүрдэл. Тэгээд энэ хүрээндээ явах боломжийг нь бүрдүүлж явна гэсэн ийм төлөвлөгөөтэй байгаа. Одоо бол менежментийн хувьд холбогдож байгаа нь бол хөрөнгө оруулалт хийсэн хувь оролцоо, хөрөнгөндөө хамаарч л ингэж оролцож байгаа гэж ойлгож болно.

Хоёрт нь энэ загийн усны хоолой манай Тавантолгойн ордоос 71 километр. Тэгээд энэний дүн нь 41.7 сая америк доллароор загийн усны хоолойгоос хоолой татах ажлыг зохион байгуулаад явж байгаа. Энэ бол техник, эдийн засгийн үндэслэлд нийт хяналтын төсөв, нарийвчилсан зураг бүгд зүйл батлагдсан. Энэний дагуу бол явж байгаа. Энэ бол технологийн ус гэж үздэг. Хүн мал, дээрээс нь ургамал тэжээх ямар ч боломжгүй гэж, технологийн улс гэж үздэг. Энийг ашиглах хүрээнд бол бид явж байна.

Хоёр дахь зорилт бол мэдээж энэ Хэрлэн тооно. Хэрлэн тоонооос 520 сая доллароор Тавантолгойн орд руу гадаргын усыг татахаар Хэрлэн тооно Цагаан цав, загийн усны хоолой, Тавантолгой гэдэг тийм дөрвөн гол цэг дээрээс энэ ажлыг зохион байгуулахаар төлөвлөөд байгаа. Нийт 740 километр замыг туулж энд ирнэ. Энэ төсвийн хүрээнд бол ер нь “Энержи ресурс” болон “Оюу толгой” гэсэн бусад компаниудтай хамтарч ажиллаж энэ гадаргын усыг нэг номерт татах асуудлыг урагшлуулаад цаг хугацааны хувьд төлөвлөөд явж байна. Тэр тусмаа энэ “Тэрбум мод” хөтөлбөрийн хүрээнд ер нь усны хангамж маш их шаардлагатай учраас эхний ээлжид энэ гадаргын ус руу ажиллах ёстой гэдэг ийм шаардлагын хүрээнд бол бид төлөвлөөд бизнесээ санхүүгээ тавиад явж байгаа гэж ойлгож болно. Баярлалаа.

**Б.Чойжилсүрэн:** Раднаасэд гишүүн тодруулъя.

**Ш.Раднаасэд:** Ёндон сайд аа, тэгээд мөнгөтэй учраас яах вэ дээ, Тавантолгой дээр явж байгаа энэ Тавантолгойн бүс нутагт хийгдэх юмнуудыг болохоор “Эрдэнэс Тавантолгойгоор” санхүүжүүлчихье гээд бүх л Засгийн газрын гишүүдийн чинь нэг байр суурь, ингээд энэ юм чинь ийм танилцуулга бол орж ирж байна л даа. Та Засгийн газар дээрээ ярь. Мэргэжил, арга зүйн зөвлөгөө тэнд ерөөсөө байхгүй байгаа. Тэнд бол мэргэжлийн удирдлага явагдаж байгаа. Авто зам, төмөр зам, энэ усны асуудал, тээвэр, бонд бүх юм чинь тус тусдаа удирдлагатай, тус тусдаа шалгаруулалтын юмнууд явагдаж байгаа. Энийгээ нэг гартаа боож ав аа. “Эрдэнэс Тавантолгой” гэж компани дээр энэ бүх юм зангидагдана гэж ерөөсөө байхгүй ээ. Энийг Засгийн газрынхаа түвшиндөө. Тэгээд энд байгаа хэдэн “Эрдэнэс Тавантолгойнхоо” мөнгөөр биш хувийн хэвшлээрээ хийлгэх боломжтой юмнуудыг нь хий.

**Б.Чойжилсүрэн:** Рарднаасэд гишүүнд дахиад 1 минут өгье.

**Ш.Раднаасэд:** Тэгээд гишүүд байр сууриа хэлнэ биз. Би бол энэ тогтоол дотор бараг энийг нь бичиж оруулах ёстой гэж хараад байгаа юм. Энэ Тавантолгойн бүс нутгийг хөгжүүлэхийн тулд өнөөдөр Засгийн газрын түвшинд удирдлагын ямар зохион байгуулалтын нэгж, бүтэц байгуулж ч гэдэг юм уу, уялдуулж хийх юм. Тэр юмаа энэ дотроо хийж оруулахгүйгээр энэ чинь ингээд л “Эрдэнэс Тавантолгойн” ажил болоод энэ чинь нөгөө нэг нүүрс олборлодог л компани чинь сүүлдээ ерөөсөө бүх чиглэл рүү явж байна шүү дээ. Бүр аймгийн төмөр зам, Чойбалсан, Хөөт, Бичигтийн төмөр зам руу хүртэл ордог. Энэ чинь өөрөө зарчим нь буруу яваад байгаа байхгүй юу. Алин дээр нь хувийн хэвшлээ оруулаад юм болгож болох юм, алийг нь гадна, дотнынхонд нь зарлаад явах юм. Энэ чинь нэг нэгж байж байж хийхгүй бол эд нар чинь нүүрсээ нэг ухна, гадагшаа нэг гарна, өөр хүмүүстэй бизнесийн бус төслүүд рүүгээ нэг орно. Нэг ийм хэлбэр рүү явчхаад байгаа байхгүй юу.

**Б.Чойжилсүрэн:** Санал юм даа. Энхтүвшин гишүүн. Баярлалаа.

**Т.Энхтүвшин:** Энэ Тавантолгой-Гашуунсухайтын тойрог авто зам, Тавантолгой-Цагаан дэглий чиглэлийн авто замын ажил чинь ер нь эхэлсэн юм уу? 2022 онд ашиглалтад оруулна гээд тавьсан байх юм. Тавантолгой, Манлай, Ханги чиглэлийн авто зам ер нь ямар явцтай явж байгаа юм? 2022 ондоо дуусах уу гэж нэг ийм асуулт асууя.

Хоёр дахь асуудал нь болохоор энэ Цагаан цавын усыг Тавантолгой руу татах л юм байна л даа. Тэгээд энэ техник, эдийн засгийн үнэлгээ нь хийгдсэн юм уу? Заавал энэ Цагаан цавын усыг Тавантолгой руу татаж, тэнд үйлдвэр барьснаас үйлдвэрээ харин Цагаан цав дээр барьж болдоггүй юм уу? Яагаад би ингэж хэлээд байна гэхээр нэгдүгээрт Зүүнбаян-Тавантолгойн чиглэлийн төмөр замчин орно. Цагаан цав бол яг төмөр замын хажууд байж байгаа, усан басен байж байгаа шүү дээ. Тийм учраас энэ үйлдвэрээ Дорноговь аймгийн тэр Мандах сумын Цагаан цав дээр нь одоо бас барьж болдоггүй юм уу гэж ингэж асууя.

Гурав дахь асуудал нь болохоор энэ Хэвлэн тоонот төсөл байж байна. Хэрлэнгийн уснаас Алтан ширээ хүртэл ус татъя гэдэг ийм компани байгаад байгаа юм, хувийн хэвшлийн компани. Тэгээд энэ хоёр, гурван жил явж байна. Хэнтий аймгийн сумын Засаг дарга дарга нар нь зөвшөөрлийг нь өгдөггүй. Алтанширээ хүртэл ямар ч байсан бас хоолойгоор ус татжээ. Тэр усан санг нь байгуулаад өгье. Хийсэн бүтээн байгуулалтынхаа ажлаа төрд шилжүүлээд өгье, бид тэр усаа юу гэдэг юм төлбөртэйгөөр ашиглаад явъя гэдэг ийм төслүүд яваад байгаа юм. Тэгээд энэнтэй та хэд уулзаж учирч энэ асуудлыг дэмжиж өгөх тийм бололцоо, боломж байгаа юм уу? Тэгвэл нөгөө тоонот Хэрлэн гэдэг төсөл чинь тодорхой хэмжээгээр бас 100 гаруй километр бас наашаа явчих ийм бололцоо боломж бас байна гэдгийг хэлмээр байна.

Дөрөв дэх асуудал дээр түрүүн Раднаасэд гишүүний хэлж байгаа бас үнэн. Төмөр зам татсан, баахан компаниуд байгуулчихсан. Одоо Тавантолгой төмөр зам, Зүүнбаян Тавантолгойн төмөр зам, Монголын төмөр зам гэдэг баахан компаниуд байгуулчихсан. Тэгээд Удирдах зөвлөл гээд баахан хүн цалин авдаг, компани байгуулчихсан. Энийгээ ер нь зангидаад Монголын төмөр зам дээрээ бүгдийг нь өгч болдоггүй юм уу? Заавал ингэж тус тусад нь компани байгуулаад тэгээд одоо Тавантолгой өөрсдөө мөнгө гаргасан гэдгээрээ ингээд заавал ингэж 66 хувийг нь эзэмшээд явах ийм хэрэг бас байгаа юм уу? Яваандаа энэ чинь ашиглалтад орчих юм бол тээвэр хийхэд л нэг бөөн л будлиан болно доо. Манайх одоо 66 хувийг нь эзэмшиж байгаа, манайх одоо давуу эрхээр явна ч гэдэг юм уу. Нөгөө хувийн хэвшлүүд чинь бас энэ төмөр замаараа ачаа эргэлтээ хийж чадахгүй. Монголын төмөр зам чинь бас энийг зохицуулж чадахгүй ийм байдалд хүрэх вэ?

Тийм учраас энийг Зам, тээврийн яамтайгаа яриад Монголын төмөр зам харин бүгдийг нь шилжүүлж өгвөл яасан юм бэ? Тавантолгой бол одоо хөрөнгө гаргасан, Монголын төмөр зам бол Тавантолгойн хөрөнгөөр барьсан гэдэг өөр тал дээрээ бичээд 100 хувь энэ тээвэр ложистикийнхоо асуудлыг Монголын төмөр зам ингээд хариуцаад явж болдоггүй юм уу? Ямар шалтгаан байгаа юм бэ гээд ийм дөрвөн асуулт асууя.

**Б.Чойжилсүрэн:** Ажлын хэсгийн 2 дугаар микрофон тойрог.

**Б.Ганхуяг:** Цагаан цавын усыг татахтай холбоотойгоор ер нь бол Хэрлэн тооноос Эрдэнэт тооноос гадаргын ус ирж Цагаан сав дээр ундаргыг нэмэгдүүлж, тэгээд сэлгээд цааш загийн усны хоолой, тэрний ундаргыг сэргээх, тэгээд зам дагуу бүх усан хангамжийг хангах, тэгээд цаашлаад манай нүүрс баяжуулах үйлдвэрийн 10 сая тонн гээд. Тэгээд 30 сая тонн нүүрс баяжуулах үйлдвэр төлөвлөчихсөн байгаа. Үүний ер нь бол 15 сая орчмыг нь бол уурхай дээрээ, бусад 15 саяыг нь бол усны эх үүсвэр бүхий боломжит газруудад гэсэн ийм урьдчилсан төсөөллөөр техник, эдийн засгийн үндэслэлээ хийлгээд явчихсан байгаа. Эхний 10 нь бол яалт ч байхгүй бид нар уурхайн эдийн засгийн тооцоо, дээрээс нь үр ашиг гээд олон мөнгөн урсгал энэ тэрийг нь тооцож байгаад бол олон улсын Пи Си нөхцөлөөр хийгдээд явчихсан учраас эхний арвыг усан хангамжийн асуудлыг энэ хоёр ордоосоо эхний гурваас дөрвөн жилийн хугацаанд, тэгээд тав дахь зургаа дахь жилээсээ Хэрлэн тоонот орж ирэхээр ингээд төлөвлөчихсөн байгаа.

Хоёр дахь нь энэ ер нь бол Дорноговь аймгийн Мандах суманд угаах үйлдвэр, коксын үйлдвэр, Ширэм хайлуулах үйлдвэр, Гангийн үйлдвэр дотоодын хэрэгцээгээ хангах гэдэг энэ төлөвлөгөө манай А6 бизнес төлөвлөгөөнд бол явж байгаа. Энэ хүрээнд бид ер нь бол жилд 300-400 орчим тонн гангийг дотоодын хэрэгцээндээ үйлдвэрлэх боломжтой. Үүнд шаардлагатай кокс эцсийн бүтээгдэхүүн шаардлагатай бүтээгдэхүүнээр хангах ийм төлөвлөгөөтэйгөөр ажиллаж байгаа. Энийг бол хувийн хэвшлийн аж ахуйн нэгж байгууллагуудтай хамтарч ажиллана. Зарим хувийн аж ахуйн нэгж, байгууллагууд тэнд үйлдвэрээ байгуулсан байгаа. Бид үйлдвэрийн хүчин чадал болон ямар төрлийн бүтээгдэхүүн хэрэглэх технологийн горим гээд бусад зүйлийг бол судлаад ингээд явж байгаа юм.

Дараагийнх нь энэ Хэрлэн тооноос ус татах аж ахуйн нэгжтэй холбоотой асуудлыг бол бид яг тийм нарийвчилсан мэдээлэл үнэндээ бол алга. Усны газраас бид Энхтүвшин гишүүнтэй уулзсаны дагуу тодруулсан. Өнөөдрийн байдлаар Усны газраас манайд Хэрлэн тооно, Цагаан цав, тэгээд загийн усны хоолой гэсэн. Хэрлэн тоонотын техник, эдийн засгийн үндэслэлийг манайд ирүүлчихсэн байж байгаа. Тухайн үед бол Азийн хөгжлийн банк, Дэлхийн банкны санхүүжилтээр судалгаа нь хийгдээд ингээд техник, эдийн засгийн үндэслэл нь боловсруулагдаад усны газар дээр байсныг нь бид өөрсөд дээрээ хүлээгээд авсан гэсэн үг. Тухайн компаниудтай бид холбогдож аль болох дотоодын аж ахуйн нэгжүүдийг оруулах, тэр тусмаа манай гарах санхүүгийн ачааллаас үүрэх боломжийг нь бол бид илүү ач холбогдол өгч ажиллахад бол бэлэн байгаа. Тэгэхээрээ энэ мэдээллийг бол авч ажиллая.

Гурав дахь нь энэ Тавантолгой төмөр зам, Зүүнбаян төмөр зам, МТЗ гээд, Монголын төмөр зам гэдэг компани бол яг “Эрдэнэс Тавантолгой” гэдэг толгой компани юм байна лээ. Тэгээд яг төмөр замынхаа төслүүд дээр 34, 66, 51 гэсэн ийм хувьтайгаар олон газар хувь эзэмшдэг, төмөр замын мэргэжлийн удирдлагаар хангадаг. Манай компани бол энэ төмөр замын үйл ажиллагаанд бол оролцохгүй, суурь бүтцээ тэр манай хөрөнгө оруулсан компани эзэмшинэ. Үнэ тариф бол тэндээсээ хуулийн дагуу тогтоогдчих. Тэгээд тэр санхүүжилтийн үйл ажиллагаа дуусаад 12, 13 дахь жилээс бол бид энэ төмөр замын орлогын бие даасан байдлыг хангах чиглэлээр явахгүй бол манай “Эрдэнэс Тавантолгой” өөрөө 1072 хувьцаа эзэмшигчтэй төртэй, 400 гаруй аж ахуйн нэгжтэй. Энэ бүх орлого, зарлага энэ хувьцаа эзэмшигчдийн бүртгэлд давхар хийгдэж явдаг учраас энэ эргээгээд иргэдийн мөнгийг өөр зүйлийг хийж төрийн бүтцээр урсгалыг нь өөрчилсөн гэдэг асуудал үүсэх өндөр аюултай юм байна лээ. Дараа нь, энэ 66 хувийг эзэмших асуудал дээр бол бид хөрөнгийнхөө хэмжээгээр.

**Б.Чойжилсүрэн:** Ажлын хэсгийн 2 дугаар микрофон, гүйцээгээд хариулчих? Болсон уу? Бат-Эрдэнэ гишүүн асуулт асуух уу?

**Ж.Бат-Эрдэнэ:** Монгол Улсын Засгийн газарт чиглэл өгөх тухай ийм асуудал орж ирж байгаа юм. Тавантолгойн нүүрсний ордыг ашиглах үйл ажиллагааг эрчимжүүлэхтэй холбоотой асуудлууд байгаа. Үүн дээр бол мэдээж хөрөнгө оруулалтын асуудлууд нэлээн ярьж байгаа. Тавантолгой компани маань ерөнхийдөө бол бас боломжийн хэрээр ажиллаж байгаа гэж харж байгаа. Ерөнхийдөө бол жишээ нь төмөр замтай холбоотой асуудлууд дээр нэлээдгүй хөрөнгө оруулсан. Ямар сайндаа л одоо энэ хоёр төмөр замын 66 хувийг нь эзэмшээд явж байгаа шүү дээ. Тэгэхээр хөрөнгө оруулалт оруулаад төмөр замаа бариад ингээд явж байгаа нь бол сайшаалтай юм. Бүх гишүүд л бас асуугаад, лавлаад л байх шиг байна. Би энэ дээр нэг ганц хоёр зүйлүүдийг л тодруулчихъя л гэж бодож байгаа юм. Зүгээр, сайд байхдаа бол энэ Тавантолгойгоо-Гашуунсухайт, Тавантолгой-Зүүнбаян, Шивээхүрэнгийн чиглэлийн гээд ингээд л гурван компани байгуулсан шүү дээ. Энэ чинь өөр өөрсдийн, одоо жишээ нь Шивээхүрэнгээр гарч байгаа чинь бол нэг орд, нэг бассейн. Тавантолгойн бассейн чинь тусдаа. Тэгэхээр энэ болгонд хөрөнгө оруулагч нь бол тус тусдаа орж ирнэ шүү дээ. Тийм болохоор Тавантолгойгоос Зүүнбаян руу оруулж байгаа, Тавантолгойгоос Шивээхүрэн чиглэл рүү орж байгаа гээд тус тусад нь гурван компани байгуулаад явснаас одоо өнөөдөр бол Тавантолгой-Гашуунсухайт, Зүүнбаян чиглэлийнх нь энэ төмөр зам ингээд явчхаж байна.

Халтар сайдтай би нэг уулзаж байхад одоо энэ холболтын цэгүүдийн асуудлыг бид бараг оролцохгүй байгаа, Тавантолгой-Гашуунсухайтын төмөр зам, Тавантолгойгийнхан өөрсдөө ингээд энэ холболтын асуудлуудыг хариуцаад явж байгаа гээд байгаа байхгүй юу. Тэгээд сая Раднаасэд гишүүн ч хэллээ. Энэ чинь анхнаасаа жоохон буруу яваад байна аа, буруу яваад байна, Ёндон сайд аа. Одоо жишээ нь энэ хоёр хоорондын холболтын цэгүүд, миний нэгдүгээр асуулт бол нөгөө холболтын цэгийг та нар хөөцөлдөөд байгаа гэсэн. Одоо юу болж байгаа юм бэ гээд нэгдүгээр асуулт,

Хоёрдугаарт, холболтын цэгүүдийг чинь Ёндон сайд, нэг кинон дээр гардаг шүү дээ. Тэгээд это не поезд, даже не мой… гэдэг шүү дээ. Тэрэнтэй адилхан төмөр замын асуудал чинь даже, танай асуудал биш байхгүй юу. Даже бүр зам, тээврийн ч асуудал биш. Энэ гадаад харилцааны хэмжээнд явдаг асуудал шүү дээ. Бид одоо Хятад, урд хөрштэй харьцуулахад бол гадаад харилцааных нь хэмжээнд энэ асуудал чинь хоорондоо яриад, ард талд нь яам нь зогсож байдаг. Хойдохтой ч мөн адилхан. Гадаад харилцааных нь яам нь хоорондоо асуудлаа нэг гараар, нэг гарцаар яригдаад ар талд нь тэр яам нь зогсоод, яамных нь ард талд нь, аж ахуйн нэгж нь зогсож байдаг байхгүй юу даа. Бид болохоор шал ондоо зарчмаар явуулаад эхнээсээ авахуулаад ингээд буруу зарчмаар явах юм бол, ямар буруу юугаарааа будаа тээхээр яадаг гэдэг билээ. Тэрэнтэй адилхан л юм болно шүү дээ, наадах чинь. Тэгэхээр энд бол танайхан өөрсдөө гүйж очиж энэ холболтын цэгүүдийг хийгээд байх асуудал биш шүү. Энэ дээр тэгээд нэг хариулт өгөөдхөөч гэж.

Хоёрдугаарт Шивээхүрэнгийн чиглэлийн, энэ асуудал бол ерөөсөө яг зөвхөн Тавантолгойтой холбоотой асуудал ч бас биш байна. Ингээд юуны асуудлууд орж ирж байна, Хангитай холбоотой асуудлууд орж ирж байна. Ханги руу жишээ нь танай асуудал бол биш гэж би ойлгож байна. Ерөнхийдөө бол мэдээж төмөр замтай холбоотой асуудлууд, уул уурхайн боомт, шинэ боомтыг нээж байгаа. Шинэ гарц нээжээ гэдэг утгаараа бол Ёндон сайд л оролцож байгаа байх гэж ойлгож байна. Түүнээс биш энэ чинь яг Тавантолгойн асуудал бол биш гэж би ойлгож байна.

Яг Тавантолгойтой холбоотой асуудал дээр хөрөнгө оруулалтын хамгийн гол асуудлууд дээр нэг сайхан тайлбар хийгээд өгөөч ээ. Яг ямар хамгийн нэн тэргүүнд хийх гэж байгаа, хөрөнгө оруулалтууд чинь юу байж байгаа юм? Одоо нөгөө коксын үйлдвэрүүд жишээ нь байж байна, зам харгуйтай холбоотой асуудлууд байж байна, уурхайгаас шинэ уурхай нээхтэй холбоотой асуудал байж байна, устай холбоотой асуудлууд байж байна. Нөгөө хоорондын жижиг зам, тээврийн асуудлууд байгаад байгаа байх аа. Уурхайгаас уурхай чинь цаашаа явчхаад байх шиг байгаад байгаа шүү дээ. Тэрнээс яг ашиглалтын.

**Б.Чойжилсүрэн:** Бат-Эрдэнэ гишүүд 1 минут нэмээд өгчих.

**Ж.Бат-Эрдэнэ:** Нэн тэргүүнд Тавантолгой компани дээрээ хийгдэх хөрөнгө оруулалтын асуудлууд гурав, дөрвөн асуудлууд байж байх ёстой шүү дээ. Устай холбоотой асуудлууд, тээвэрлэлтийн дотоод канвьерын асуудлууд яригдаж байх ёстой. Устай холбоотой асуудал байх ёстой. Тэгээд шинэ баяжуулах үйлдвэрийн асуудлууд, коксын үйлдвэрийн асуудлууд, шинээр барих асуудлууд чинь юу болж байна. Энэ дээрээ нэг хариулт хэлж өгөөч ээ гэж. Баярлалаа.

**Б.Чойжилсүрэн:**Ажлын хэсэг Энхтүвшин гишүүний нэг асуултад дутуу хариу хэлсэн гэсэн. Энийг нэмээд хариулчихаарай. Ажлын хэсгийн 3 дугаар микрофон, Ёндон сайд хариулъя.

**Г.Ёндон:** Энэ Өмнөговьд говийн бүс нутагт хийж байгаа бүх том бүтээн байгуулалтын ажлууд яах аргагүй хүссэн хүсээгүй “Эрдэнэс Тавантолгой” компанитай холбогдоод байгаа. Ер нь бол угаасаа энэ чухал чухал дэд бүтцийн төслүүддээ бол угаасаа төрийн өмчийн компани их, бага хэмжээгээр холбогдож буцаагаад олох ашиг нь бас энэнээсээ ахиу юм гэдэг утгаараа бол ялангуяа хоёр төмөр зам дээр бол “Эрдэнэс Тавантолгой” уурхай яах аргагүй орсон. Нэг талаасаа санхүүжилт, нөгөө талаасаа бас эргэн төлөгдөх нөхцөл боломж нь өндөр юм гээд.

Сая Бат-Эрдэнэ гишүүн бас их чухал асуудал ярилаа. Энэ Монгол Улс, Хятад Улс хоёрын хооронд эрдэс баялаг, эрчим хүч, дэд бүтцийн салбарт хамтран ажиллах Монгол, Хятадын тийм хамтарсан зөвлөл байдаг юм байна лээ. Энэ зөвлөлийнх нь Хятадын тал нь Хятадын хөгжил шинэтгэлийн хорооны дарга, Монголын талд нь болохоор Уул уурхай, хүнд үйлдвэрийн сайд Халтар. Энэ утгаараа 10 сарын 15-нд 2017 оноос хойш хуралдаагүй байсан энэ хамтарсан зөвлөлийг бид нар бас нэлээд санал гаргаж байж ингээд хуралдсан. Энэ дээр яригдаж байгаа сан асуудал бол Хятадын тал 2014 оны 8 сарын 21-нд Монгол Улсад Хятад Ард Улсын дарга Си Зиньпин ирж 2014 оны 8 сарын 21-нд хамгийн анхны тэр, Хятад, Монгол хоёрын энэ эрдэс баялгийн салбарт хамтран ажиллах нөхцөл суурийг тавьсан гэж хэлж болно. Тэрэн дээр Хятад бол ерөөсөө Тавантолгой, Оюу толгой гэсэн хоёр ордыг л ярьсан юм байна лээ.

Үүнээс хойш жилд хоёр, гурван удаа өндөр түвшний уулзалт болдог. Уулзалт болгон дээр Монголын талын ярьдаг асуудлууд бол бүх түвшинд өөрчлөгдөөд байсан байдаг боловч хятадын тал бол ерөөсөө ганцхан асуудал ярьдаг. Энэ Тавантолгой, тэгээд Оюу толгой ярьдаг. Тавантолгой дээр болохоороо бүр их ойлгомжтой. Энэ Тавантолгойн уурхайг нээх гэж их сонин томьёолдог юм байна лээ. Уурхай нээх болон хөрөнгө оруулалт гэдэг асуудал нэг.

Хоёр дахь нь бол энэ нүүрсний экспорт хоёр дахь асуудал. Гурав дахь нь бол өмнийн төмөр зам гэж яриад байгаа юм, Хятадуудын өөрсдийнх нь ярьдгаар. Энэ болохоор энэ Шинхуа буюу одоо Чайна Энержигийн төмөр зам. Тэгэхээр Хятадын талын бодлого бол ерөөсөө энэ Тавантолгойн уурхайн ашиглалт, нүүрсний экспорт тэгээд төмөр зам гурвыг бол нэг ийм цогцоор байнга цогцоор ингэж хөрөнгө оруулалт хийнэ гэсэн ийм асуудлыг бол уулзалт болгон дээр, жилд хоёр гуравтай уулзахад л яг л энийгээ ярьдаг. Манай талаас бол харамсалтай нь уулзах болгон дээрээ өөр, өөр асуудал яриад байдаг. Тэгэхээр энэ асуудал бол өнөөдөр холболтын төмөр замын асуудал сая хэлэлцсэн. Гашуунсухайтын холболтын цэг гээд тохирсон, 703, 704 дүгээр шугамын хооронд.

Энийг ярихад Хятадын талаас бол манлайлан оролцох компани гэж ярьж байгаа юм. Тэр нь болохоороо бас Чайна Энержи. Чайна Энержигийн холболтын цэгт тохироход зөрүүлж тавьсан ганцхан асуудал бол бид жилд 20 саяас доошгүй тонн нүүрс авна, ерөөсөө энийг та нар баталгаажуул, энийг л баталгаажуулах юм бол бид нар холболтын цэгийг чинь баталгаажуулъя гэсэн асуудал ярьж байгаа юм. Тэгээд бид нар бол өнөөдрийн байдлаар Тавантолгой, “Эрдэнэс Тавантолгой” уурхайн бол нүүрс нэлээд хэмжээний нүүрс контрактчихсан, хийгдчихсэн байдаг.

Энэ нөхцөл байдлыг яриад бид нар бол үе шаттайгаар Чайна Энержи компанид 20 сая тонн нүүрсийг үе шаттайгаар 20 сая тоннд хүргэнэ гэсэн ийм асуудлыг ярьж байж холболтын цэгээ тохирсон. Тэгэхээр бол гол асуудал бол өнөөдөр дараагийн асуудал бол Хятадын тал дээр энэ ачиж буулгахаа барих юм уу, Монголын тал дээр барих юм уу гэдгийг бол манай Гадаад хэргийн яам, Зам, тээврийн яам өнөөдөр ярилцаж байгаа асуудал байгаад байгаа. Тэгэхээр энэ холболтын цэгийн асуудал өнөөдөр иймэрхүү байдалтай, бид нар тохирчихсон байж байгаа хаагуур төмөр зам орж ирэх вэ,   харин терминалын асуудал Хятад талдаа байх уу, Монгол талдаа байх уу гэдэг бол дараагийн асуудал болоод байгаа.

Энэ яах аргагүй Гадаад харилцаа мөн Зам, тээврийн яам, тэгээд дараа нь бол нүүрсээ гаргах гэж байгаа. Бид нарын хувьд бол чухал асуудал. Энийг бол бид нар онцгой ач холбогдол өгч оролцож байгаа энэ асуудал дээр. Гол нь бид нарын зүгээс нүүрс зайлшгүй өгнө гэдгийг л Чайна Энержи баталгаажуулж авахыг хүсэж байгаа юм. Бүтээн байгуулалтын үндсэндээ гол асуудлууд бол “Эрдэнэс Тавантолгой”дээр маш ойлгомжтой дараалалтай байх ёстой.

**Б.Чойжилсүрэн:** Ажлын хэсэг 3 дугаар микрофон нэмж өгье.

**Г.Ёндон:** Нэгдүгээрт өнөөдөр байгаа энэ уурхайгаа бид нар үр ашигтай өндөр өгөөжтэйгөөр ашиглах асуудал. Энэ бол хамгийн гол асуудал байж байгаа юм. Бид нар өнөөдөр энэ байгаа сайхан ордыгоо зөв дараалалтайгаар зөв технологийн дагуу ашиглах. Энэ дээр болохоор одоо бид нарын хувьд мэдээжийн хэрэг гол зүйл бол амжиж 2026 оноос өмнө ахиухан нүүрс гаргах. Энэнтэй холбоотойгоор нэгдүгээрт, өртөг зардал бууруулах, шилдэг технологи нэвтрүүлэх буюу ротор экскаватор, канвьерын хослол, цахилгаан экскаватор канвьерийн хослол, цахилгаан экскаватор том авто тракны авто дампны хослол гэсэн энэ хослолуудаас технологийн сонголт хийж маш зардал багатай технологио сонгох.

Хоёрдугаарт, ил аргаар ашиглаад дараа нь далд аргаар ашиглах биш ил аргаар ашиглаж байхад хооронд нь харилцан нөлөөлөхгүйгээр далд уурхайгаар ашиглах ийм нөхцөл бололцоог бид нар технологийн бас судалгаа хийчихсэн байж байгаа.

Гуравдугаарт, мэдээж явагдаж байгаа төмөр замын төслүүд бол нүүрсний тээвэрлэлтийг бол өртөг бууруулна. Энэ бол өндөр үр өгөөжтэй төслүүд байж байгаа. Үүний дараагаар бол мэдээж бид нар одоо боловсруулах үйлдвэрүүд, гүн боловсруулах. Удахгүй нүүрс маань өнөөдөр яг хатуу ашигт малтмал хэлбэрээр шатаах гэдэг асуудал бол 2026 оноос хойш, цаашаа буурах учраас бол нүүрсээ гүн боловсруулах, эхний шатны буюу баяжуулалтын асуудал.

Өнөөдөр үйлдвэр эзэнтэй болж байгаа баяжуулах үйлдвэрийг барих гүйцэтгэгч шалгарсан байж байгаа. Энэний дараагийн шат нь боловсруулалт эхэлнэ. Боловсруулалт эхлэхээрээ нүүрснээс 400 гаруй янзын бүтээгдэхүүн, гоо сайхны бүтээгдэхүүн, эм тарианаас авахуулаад каучук тэгээд шатдаг хийгээд. Энэ гүн боловсруулах руу явах чиглэл рүү ажиллаж байгаа. Энэ чиглэлээр бид нар Герман, болон одоо нэг номерт байдаг Хятад бас өнөөдөр шилдэг нүүрс гүн боловсруулах чиглэлийн технологитой улсууд. Эдгээр улсуудтай хамтран ажиллах чиглэлийн санамж бичиг байгуулсан ийм асуудлууд бол байж байгаа. Тэгэхээр гол нь бол ордоо зөв ашиглах, ахиухан гаргаж экспортлох, нүүрсийг гүн боловсруулах руу хөгжүүлэх. Хатуу ашигт малтмалаар шатаана гэдэг асуудал удахгүй байхгүй болно. Тийм учраас бол нүүрс шиг гэдэг ашигт малтмал өөрөө үнэ цэнээ алдахгүй. Энийг бол бид нар улам зөв боловсруулах чиглэл рүү ажиллах ёстой. Энэ чиглэлээр хөрөнгө оруулалтууд хийж байгаа. Баярлалаа.

**Б.Чойжилсүрэн:** Ажлын хэсэг, 2 дугаар микрофон.

**Б.Ганхуяг:** Энхтүвшин гишүүний түрүүний нэг үлдсэн асуулт, одоо Тавантолгой-Хангимандал чиглэлийн 418 километр авто замын ажил олон улсын тендерийн дагуу гүйцэтгэгч нь сонгон шалгараад одоо хоёр орчим жил ажиллаж байна. Өнөөдрийн байдлаар 78 хувьтай далан болон босоо хийцийн гүүр байгууламж, ус зайлуулах байгууламж гээд хийгдсэн байгаа гэдэг ийм мэдээлэлтэй бид байж байгаа. Тэгээд 2022 оны 6 дугаар сард ашиглалтад бүрэн оруулна гэсэн ийм тооцооллыг бол бидэнд урьдчилсан маягаар ирүүлсэн. Тэгээд бид яах вэ, яг хөрөнгө оруулалтад нь ороогүй учраас холбогдох яамдаас авсан мэдээллийн хүрээнд ингэж мэдээлж байгаа.

Хоёр дахь нь энэ, ер нь холболтын гурван хэсэг байгаа юм байна лээ. Тавантолгой-Зүүнбаян, Тавантолгойн-Гашуунсухайтын хооронд нь холбох тэр 25 километр холболтын төмөр зам. Хоёрт нь, хилийн төмөр зам буюу хилийн цэгээ тохирсон гэж ойлгосон. Хилийн цэгээс дамжуулан шилжүүлэн ачих байгууламж руу татах тэр холболтын хэсэг. Гурав нь, бол Зүүнбаян-Улаанбаатар төмөр замын Зүүнбаянгийн хэсэг дээр холболт хийх, төв магистралтай холбох гэж ийм гурван холболтын ажил явагдаж байгаа юм байна лээ. Энэ бол Зам, тээврийн хөгжлийн яам, тэгээд холбогдох Монголын төмөр зам, бусад төмөр замын бүтээн байгуулалтын барилгын ажил гүйцэтгэдэг тусгай зөвшөөрөлтэй компаниуд хийгээд явж байгаа.

Компани бол энд ямар нэгэн байдлаар оролцохгүй байгаа. Ганц оролцож байгаа нь бол Тавантолгой-Гашуунсухайт, Зүүнбаянгийн холболтын 25  километрийг яаралтай холбож өгөх шаардлагын хүрээнд бол бид оролцож байгаа. Учир нь Зүүнбаян төмөр зам бол өнөөдөр тохиолдол харилцаа болон бусад иж бүрдэл дутуу байгаа хэдий ч энэ гуравдугаар зэрэглэлийн төмөр замаар туршилтын 500 хүртэл 1000 тонн нүүрс тээвэрлэх боломж бол бүрдчихсэн гэж технологийн боломж бүрдсэн гэж мэдээллийг бидэнд өгдөг.

Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэл бол 2022 оны 7 сарын 1-ний өдөр ашиглалтад ороод 2022 ондоо сүүлийн гурав болон дөрөвдүгээр улиралд 2.4 сая тонн нүүрс тээвэрлэнэ гэсэн ийм төлөвлөгөөтэй байж байгаа. Тэгэхээр бидний эхний энэ хөрөнгө оруулалтын зорилго бол хоёр төмөр замаа энэ 2022 ондоо хүлээж аваад жигдрүүлэх энэ ажлыг зохион байгуулна. Төмөр зам орж байгаатай холбоотой ачилтын байгууламж маш чухал. Ер нь бол 15-30 сая тонн нүүрс ачих хүчин чадалтай ачилтны иж бүрэн систем ямар нэгэн доголдолгүй байхаар явагдах ёстой. Энэ бол ачилтын байгууламж холбох хэсэг бол манай хоёр дахь чухал.

Гурав дахь нь терминал Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн төмөр зам, авто замын нэгдсэн терминал байгуулагдах зайлшгүй шаардлагатай. Тэнд хоёр хэлбэрээр нүүрс очно. Төмөр замаар 30 сая тонн, авто замаар 28 сая тонн. Ингээд 58 сая тонн нүүрс Гашуунсухайтын хил дээр ирэх юм байгаа юм. Энэ терминал дээр буугаад цаашаа таван системээр экспортлогдоно.

Эхнийх нь мэдээж төмөр зам, авто замын өргөтгөсөн байгууламж, гурав дахь нь энэ жолоочгүй тээвэр гээд AGV гээд байгаа. Энэ хоёр дотроо хоёр төрөл юм байна лээ. Дөрөв дэх нь, түрүүний цамхагт контейнер тээвэр, Тав дахь нь, канвьер болон бусад гэсэн ийм таван хэлбэрээр энэ 28 сая түүхий болон хагас боловсруулсан, боловсруулсан кокс, ширэм гэсэн ийм гол ерөнхий таван бүтээгдэхүүн гаргах ийм төлөвлөгөөтэй явж байгаа юм.

Дараагийнх нь усны асуудал. Түрүүн бас усан дээр нэлээн тайлбар хэлсэн. Ер нь бол нэг номерт бол Хэрлэн тоонот гадаргын ус, хоёрт нь Орхон, Онги. Ингээд Хэрлэн тоонот, Цагаанцав, загийн ус гэсэн.

Дөрөвт нь, нүүрс баяжуулах үйлдвэр. Ус байж байж нүүрс баяжуулах үйлдвэрийн ирээдүй тодорхойлогдоно. Бид нар эхний 10 сая тонн нүүрс боловсруулах хүчин чадалтай. Энэ усны хангамжийг бол бид энэ хоёр төслөөс татахаар урьдчилж бэлдээд эхний ажил бол явсан. Нүүрс баяжуулах үйлдвэр маань нийт 707 сая долларын өртөгтэй байгаа.

**Б.Чойжилсүрэн:** Ажлын хэсгийн 2 дугаар микрофон нэмж өгье.

**Б.Ганхуяг:** Эхнийх буюу сая нэгдүгээр блок нь бол 335.6 сая долларын энэ ажил явагдаж байгаа.

Тавд нь бол Тавантолгой түлшид суурилсан бид нар 2022 онд ашиглалтад өгөхөөр дунд оврын нүүрс баяжуулах үйлдвэр, бага оврын коксын үйлдвэр гэсэн ийм төлөвлөгөөтэй явж байгаа. Өнөөдрийг хүртэл Тавантолгой түлш бол зөвхөн татаасаар амьдарч ирж байгаа. Энэ бол аж ахуйн нэгж гэхээсээ илүү хандивын байгууллага болчхоод байгаа учраас энийг яаралтай аж ахуйн тооцоотой болгохын тулд 2023 оноос орлогод нь хүрнэ гэсэн ийм төлөвлөгөөтэй.

Зургаад нь, терминал. Саяын хэлдэг Тавантолгой төмөр зам, авто замын нэгдсэн терминал, долоод нь, үйлдвэр технологийн парк. Энэ бол Тавантолгой дулааны цахилгаан станц, нүүрс, баяжуулах үйлдвэр, усан хангамж  тэгээд иж бүрэн ажилчдын амьдрах орчин гэсэн ийм иж бүрэн үйлдвэр технологийн парк ул уурхай, хүнд үйлдвэрийн бодлогын хүрээнд төлөвлөгдөөд явж байгаа.

Найм дахь нь суурьшлын бүс. Энэ бол Барилга хот байгуулалтын.

**Б.Чойжилсүрэн:** Ажлын хэсэг, 2 дугаар микрофон, нэмээд дуусгаадах.

**Б.Ганхуяг:** …Барилга, хот байгуулалтын сайдаас ажлын хэсэг байгуулаад энэ нэгдсэн төлөвлөгөөг аймаг, сум оруулаад хийгээд явж байгаа. Ер нь бол шинэ эрдэнэсийн хот байгуулагдах гэдэг ийм төлөвлөгөөтэйгөөр монголчууд анх удаа хотоо төлөвлөөд бүтээн байгуулалтаа хийхээр ингээд зорьж явж байна.

Есөд нь, уурхайн хөгжил гээд сая сайд хэллээ. Дэвшилт технологи канвьер бусад хэлбэрийн технологиудыг нэвтрүүлнэ.

Аравт нь, Тавантолгой дулааны цахилгаан станц. Энэний Эйы Пи Си тендер, олон улсын тендер хийсэн. Эй Пи Си нэмэх Эф Эн нөхцөлөөр зарлагдчихсан байгаа юм. 1 сарын 19-нд авна.

Арван нэгд нь, энэ Тавантолгой түлшийг сайжруулах гэдэг энэ асуудал байгаа. Ер нь түлшний чанар дээр нэлээн анхаарал хандуулах ёстой юм байна лээ.

Арван хоёрт нь метан хий. Хамгийн чухал нь бол Тавантолгойн орд дээр бол ер нь 50 тэрбум куб метр метаны илэрц байдаг. Энэ гурван төрлийн судалгаа явагдаж байгаа. Энэ метан хий, тэгээд дамжуулах хоолой тавих асуудал бол том зорилт.

Арван гуравт нь, авто замын төслүүдэд оролцох бүтээгдэхүүн нийлүүлэх, хамтрах гэдэг ийм арван гурван төслийн хүрээнд бид үйл ажиллагаагаа явуулж байна.

**Б.Чойжилсүрэн:** Бат-Эрдэнэ гишүүн тодруулъя.

**Ж.Бат-Эрдэнэ:** Нэг зүйл тодруулаадхая. Тавантолгой-Гашуунсухайт, Тавантолгой-Зүүнбаян дээр төмөр зам дээрээ яг хэдий хэдий хэмжээний хөрөнгө оруулалт та хэд маань оруулчхаад байгаа юм бэ дээ? Өөрөөр хэлбэл, 66 хувийг эзэмшээд байгаа шүү дээ. Хоёрдугаарт, одоо тэр терминалууд барих ёстой тийм үү? Саяын өөрийн чинь ярьж байгаа терминал. Тэр бол одоо хил дээр барина гээд байх шиг байна. Нөгөөтээгүүр яг ачилт дээр чинь бас нэг терминал юуны ачилт байгууламж байх ёстой шүү дээ. Тэрэнд чинь хэдий хэмжээний хөрөнгө оруулалт та нар оруулж байна уу, үгүй юу, та нар орж байна уу? Тэр чинь дутуу байгаа гэж ойлгоод байгаа шүү дээ. Тэрэнд чинь хэдий хэмжээний хөрөнгө орох юм? Тэгээд ачилт бий болчихлоо гээд тэгэхэд шууд яагаад төмөр замаараа тэр 20 сая тонн гадагшаа гаргая гээд байгаа шүү дээ. Төмөр зам 20-25 сая тонн. Тэр чинь яагаад шууд гадагшаагаа гарахгүйгээр бас тэр терминалд дээр өөрийн чинь тайлбарласнаар буух юм шиг яригдаад байх юм. Тэгвэл хэрвээ буухаар бол яагаад тэнд буулгаж байгаа юм? Хэдий хэмжээний хөрөнгө оруулалт энэ дээр та хэд маань оруулах юм, өөрсдөө.

 **Б.Чойжилсүрэн:** Ажлын хэсэг, 2 дугаар микрофон. Манай Төлөөлөн удирдах зөвлөлөөс манай Тавантолгой төмөр замын цариг дээрээс ачилтын байгууламж 75 сая доллароор төлөвлөж баталж өгсөн байгаа. Сүүлд техник, эдийн засгийн үндэслэл, нарийвчилсан зураг төсөл, хяналтын төсөв нь гараад 110 сая доллар болж өөрчлөгдсөн байгаа. Энэ бол арван таван сая тонн нүүрсийг жилд тасралтгүй ачих ийм иж бүрэн ачилтын технологиор энэ бол маш чухал байдаг юм байна лээ.

Хоёр дахь нь, энэ ер нь энэ манай дотоодын төмөр замын тээвэрлэлт гэж бас үзэх юм. Экспортын төмөр зам гэхээсээ илүү дотоодын тэр терминал дээр нэгтгэгдээд цаашаа тэр бүртгэлүүд нь явагдаад. Бид энэ хүрээнд ямар бодлого боловсруулаад Уул уурхайн яамынхаа хүрээнд болон Зам, тээврийн хөгжлийн яамтай хэлэлцээд явж байна вэ гэхээр ер нь нэгдсэн терминал байгуулагдаад.

**Б.Чойжилсүрэн:** Ажлын хэсгийн 2 дугаар байр микрофон нэмээд өгье.

**Б.Ганхуяг:** … 216 орчим га талбайг тусгай хэрэгцээнд аваад таван төрлийн экспортын систем суурилуулахаар дээрээс нь ачиж буулгах байгууламж байхаар. Тэр нь цаашдаа бол уул уурхайн болон экспорт. Импорт нь болохоор уул уурхайн хүнд оврын техник тоног төхөөрөмж, машин механизм ийм зүйл экспортолдог ийм томоохон боомт болж хөгжих юм байна гэж урьдчилж харж байгаа. Энэ хүрээнд бол 320 орчим сая долларын терминалд шаардлагатай юм байна. Энийг хийхдээ Хятадын талтай хамтарч хийх нь зөв.

Монгол, Хятадын экспорт импортын маш том компани байгуулж байж, өнөөдөр нэг тээврийн жолооч гарах гэж энэ байдал үүсдэг бол менежмент талдаа энэ компанитай хамтарсан маягаар ажиллаад явахад цаашид бол бидний энэ эрчим буурахгүйгээр урт хугацаанд үргэлжлэх боломжтой юм гэж тооцож энэ терминалын төлөвлөгөөг хийж байгаа. Энэ техник, эдийн засгийн үндэслэл нь бол эцэслэгдээгүй байгаа. Одоо привезет буюу урьдчилсан маягаар явагдаж байна  байгаа. Энэ терминалийн гол зорилго нь бол ерөөсөө эрчмийг нэмэг хасагдуулахгүй байх ийм гол зорилготойгоор ингээд төлөвлөсөн гэж ойлгож болох юм.

**Б.Чойжилсүрэн:** Батжаргал гишүүн асуулт асууя.

**Ж.Батжаргал:** Баярлалаа. Тэгэхээр энэ Тавантолгойн ордын ашиглалт, үр өгөөжийг дээшлүүлэх чиглэлээр гарах гээд байгаа тогтоол юм байна л гэж харж байна л даа. Тэрнээс яг ч Тавантолгой компанитай холбогдоод гарчихаж байгаа тогтоол биш юм байна гэж. Тэгэхээр яах аргагүй байдал нөхцөл тийм амаргүй байна. Бид нар давын өмнө явж байгаа энэ арга, үйл ажиллагаагаа сайжруулж, нүүрсний экспортоо нэмэгдүүлэх юмаа бодох ёстой юм. Тэр 36.7 сая тонн ч билүү, 2022 онд гаргахыг тооцохоор өдөрт 1200-гаас доошгүй машин гарч байж шийдэгдэх юм байна гэж ингэж харагдаад байгаа юм. Тэгэхээр энэнтэй холбогдуулж давын өмнө нэг заалт нь бол ерөөсөө одоогийн энэ явагдаж байгаа үйл явцыг илүү боловсронгуй болгож, тэр жолоочгүй тээврийн тухай ч ярьцгаагаад л байгаа, нэвтрүүлэх чадвараа нэмэгдүүлэх тухай ч ярьцгаагаа энэ асуудлаа нэг цогцоор нь авч үзэж энэ тогтоолдоо заалт оруулах ёстой юу, үгүй юу гэдэг асуудал байна. Энэ дээр одоо ямар хариулт өгөх вэ?

Хоёр дахь зүйл яах аргагүй бид нарын экспортыг дэмжих гол зүйл төмөр зам байгаад байгаа. Тийшээ зөнд нь хөрөнгө хийцгээсэн, 1.5 их наяд шиг юм билээ. Би тэгж тооцоо харж байсан. Хийсэн төмөр замууд маань гарцгүй байгаад байгаа, цаад талтайгаа холбогдоогүй байгаад байгаа юм. Тэгэхээр бид хамгийн түрүүн энийг хийх ёстой. Цаг хугацааны дараалал яриад байна шүү дээ. Тэгээд бид юмаа нэвтрүүлэх чадвараа нэмэгдүүлье гэвэл энэ холболтынхоо асуудлыг шийдэх ёстой. Үүнийг цаг хугацааг нь нааш нь татаж, одоо болдогсон бол 2022 оны нэгдүгээр улирал ч болтугай холболтынхоо бүх тэр техник ажиллагаануудаа дуусгаад ажлаа шуурхай хийж энэ ажлаа шуурхайлах ёстой. Тэгээд дараагийн юм, тэр шинээр баригдах гээд байгаа төмөр замуудын асуудал яригдаж гарч ирэх ёстой байх гэж би ингэж хараад байна. Энэ дээр ямар бодолтой байцгаагаад байгаа юм бэ гэж ингэж асууя гэж ингэж асууя.

Дараагийн нэг зүйл ерөөсөө энэ уул уурхайн бүтээгдэхүүний борлуулалтын ил тод байдал, үнэ ханшийн асуудлыг чинь биржээрээ зохицуулъя гэж бид ярьцгаагаад байгаа шүү дээ. Тэгэхээр энэ уул уурхайн биржийн асуудлыг ер нь хэзээ байгуулж, яаж ажиллуулах гээд байна. Энэ тогтоол дотор орох ёстой бас нэг гол сүнс нь тэр байх юм биш байгаа даа гэж би бол бодоод байх юм. Тэгэхээр үүнийг нэг анхаармаар байна. Юу гэж ойлгоцгоож байна вэ?

Хоёр дахь заалтаараа бид ер нь энэ 1 дүгээр заалтаараа төслүүдийнхээ үйл явцыг хязгаарлачихаад байна шүү. Тэгэхээр зэрэг энэ 1 дүгээр заалтад байж байгаа дөрвөн заалт нь дотроо орхигдсон зүйлүүд байвал тусгаж оруулахгүй бол энэ тогтоолын чинь агуулгаар харахаар хязгаарлалт хийгдэх гээд байна гэж ингэж харагдаад байна л даа. Тэгэхээр түрүүн Энхтүвшин гишүүний тэр авто замтай холбоотой асуудал, хилийн нэвтрүүлэх чадвартай холбоотой асуудал ч гэдэг юм уу, энэ юмнуудаа нэгдүгээр заалт дотроо багтааж хийхгүй бол болохгүй нь ээ гэж ийм зүйлүүд байгаад байгаа.

Дараагийн нэг асуумаар байгаа зүйл энэ 3 дугаар заалтаар бид өөрөө буюу бусадтай хамтарч хөрөнгө мөнгөө босгох энэ юмнуудаа хийгээд тэр менежментийн тогтвортой байдал, засаглалын тухай юм ярьсан байна. Тэгэхээр энийг ер нь юу гэж ойлгох юм? Энийг бас нэлээн сайн тогтож харахгүй бол боломгүй ч юм шиг л санагдаад байх юм, миний бодлоор бол. Дан ганц Тавантолгой хувьцаат компани ерөөсөө энэ уул уурхайн том төслүүдийг бүгдийг нь авч явах тэр лүү хөрөнгө гаргах тухай ч юм ярих гээд ч байх шиг. Тэгэхээр зэрэг тэр аж ахуйн хууль, Компанийн хуулиараа гэдэг юм уу, Төрийн болон орон нутгийн өмчийн тухай хуулиараа тухайлсан компани нь ямар үүрэг хүлээгээд, тэгээд.

**Б.Чойжилсүрэн:** Батжаргал гишүүнд 1 минут нэмээд өгье.

**Ж.Батжаргал:** Ашиг юмнаасаа үйлдвэр хөгжүүлэх үйл ажиллагаа руугаа юм гаргах ёстой. Тэрнээс давсан хэсгээ яаж улсын төсөв рүү татан төвлөрүүлж, буцаагаад Улсын Их Хурал өөрөө энэ том бүтээн байгуулалтуудаа урагшлуулах хөрөнгө оруулалтынхаа, асуудлыг эндээ ярьж шийддэг хэлбэрээрээ явах ёстой биш үү. Ер нь бид сүүлийн он жилүүдэд нэг ийм том алдаа гаргаад яваад байгаа улс биш байгаа даа гэдэг ийм зүйл байгаад байгаа юм л даа.  Компани өөрөө том, том тоо дуугардаг. Бараг энэ чинь Монгол Улсын Засгийн газар, Монголбанк хоёр хамтарч хэрэгжүүлсэн 10 их наядын том хөтөлбөртэй дүйх хэмжээний том сандлууд ноднин гарсан шүү дээ, Тавантолгой хувьцаат компаниас, ийм юм хийнэ гээд. Тэгээд болдог ч юм уу, үгүй ч юм уу, би бол бас нарийндаа ойлгохгүй байгаад байгаа юм. Тэгэхээр төрийн өмчийн ашиглалт Компанийнхаа хуулиараа тухайлсан компани яаж хязгаар дотроо багтаж үйл ажиллагаагаа явуулж, үр ашгаа.

**Б.Чойжилсүрэн:** Хэн хариулах вэ? Ёндон сайд хариулах уу?

Батжаргал гишүүн асуулт ч асууж байна. Саналууд ч бас давхар цаг явж байна шүү. Батжаргал гишүүн ээ, та 1 дүгээр заалт дээр экспортыг эрчимжүүлэх талаар санал нэмье гэж байна шүү дээ. Энийгээ, бичгээр томьёолох талаар. Манай Байнгын хорооны ажлын албаныхан очоод Батжаргал гишүүнтэй саналын томьёоллыг бичгээр томьёолж бай. Ёндон сайд хариулъя.

**Г.Ёндон:**Мэдээж одоо явж байгаа зүйлүүдээ сайжруулах, илүү боловсронгуй болгох гэдэг чиглэлээр хамгийн эхний гарч байгаа, олж байгаа мөнгө тийшээ зарцуулагдах ёстой. Энэ бол бид нарын хувьд их төслүүдээ явуулахын тулд бид нарт мөнгө хэрэгтэй байгаа мөнгө хэрэгтэй мөнгө олохын тулд яах ёстой вэ гэвэл экспортоо нэмэгдүүлэх хэрэгтэй, байгаа нүүрснийхээ олборлолтыг нэмэгдүүлэх хэрэгтэй байгаа. Тийм учраас бол эхний ээлжид бий болоод эхэлчихсэн байгаа. Энэ төслүүд Тавантолгой-Гашуунсухайт, Тавантолгой- Зүүнбаян төсөл маань ер нь одоо бол бага шиг хэмжээний мөнгө үлдчихсэн байж байгаа. Энэ Тавантолгой-Зүүнбаян маань одоо зарим хүмүүс бараг тухайн үедээ бол бас энэ хэрэгтэй ч юм уу гэж ярьдаг байсан. Энэ Тавантолгой-Зүүнбаянгийн төмөр зам бол ер нь бараг 2022 онд түрүүлээд үр ашгаа өгөөд эхлэхээр харагдаж байгаа. Оросын Холбооны Улсын, Оросоос хэд хэдэн компаниас бас Оросын Холбооны Улсаас нүүрс авъя гэсэн саналууд хүртэл /ирж байгаа/, тавьж байгаа эдгээр чиглэлээр. Тэгэхээр энэ бий болсон байгаа зүйлүүдээ сайжруулах, байгаа зүйлүүдээ илүү боловсронгуй болго гэдэг бол яах аргагүй. Батжаргал гишүүний хэлсэн бол энэ чиглэлээр бид нар ажиллана. Эхэлчихсэн юмнуудаа зайлшгүй дуусгах хэрэгтэй.

Хамгийн гол нь эдгээр төслүүд маань бас зөвхөн Гашуунсухайт гээд. Тэгээд л нүүрсний тээвэрлэлтээр тооно тотгон дээр 20 гаруй долларын ийм үр ашиг өгөхөөр байж байгаа. Жилд 20 сая тонныг тээвэрлэнэ гээд л бодох юм бол 400-гаад сая доллар зөвхөн төмөр замаасаа бид нар энэ тээвэрлэлтийн зөрүүнээс ашиг олох ийм боломжтой. Тэгэхээр эдгээр төсөв маань буцаад, эргүүлээд энэ оруулсан хөрөнгө оруулалтаа бол ингээд зөвтгөөд эхлэх ийм учиртай. Тийм учраас энэ чиглэл рүү ажиллана. Гарцын асуудлыг, төмөр замын гарцын асуудлыг бол сая Батжаргал гишүүн маань дурдлаа. Гарцыг бол түрүүн хэлсэн холболтын төмөр зам. Холболтын төмөр зам маань болохоороо бол түрүүн бас терминал гэж ярьж байсан.

Энэ дээр болохоор яах аргагүй нөгөө хоёр царигийн зөрүү учраас манай төмөр зам маань өргөн төмөр зам очиж байгаа. Хятадын төмөр замаа нарийн цариг Монгол руу орж ирнэ гэдэг энэ хамгийн эхний байдлаар бол импортын чиглэлээр асуудал яригдаж байгаа. Нарийн цариг Монгол руу орж ирэх юм байна гэж. Тэгэхээр яах аргагүй нарийн цариг, өргөн цариг хоёрын хооронд шилжүүлэн ачих байгууламж байж таарах гээд байгаа юм. Энэ бол зайлшгүй ингэж гарч ирж байгаа асуудал байгаа. Тэгэхээр энэ терминал, холболтын төмөр зам, тэгээд авто тээврээр тээвэрлэлт бол бас зайлшгүй давхар байж байж одоо бид нар экспортын хэмжээ нэмэгдэх боломжтой. Зөвхөн авто тээврээр бид нар бол 2019 онд 36 саяыг гаргасан шүү дээ. Тэгэхээр бол саяын терминалууд нэмэгдээд, дээрээс нь төмөр зам нэмэгдэхээр бол бид нарын энэ экспортын хэмжээ бол зайлшгүй өсөх ёстой.

Биржийн асуудлыг бол сая бас гишүүн тодрууллаа. Биржийн хуулийг бол бид нар Засгийн газаар хэлэлцүүлээд 9 сард дэмжлэг авчихсан. Тэгээд Улсын Их Хуралд өргөн барихаар Засгийн газрын Хэрэг эрхлэх газарт хүргүүлчихсэн байж байгаа. Тэгэхээр удахгүй бол биржийн хууль орж ирэх байх. Биржийн хууль орж ирснээрээ бол бас гол, гол уул уурхайн экспортын бүтээгдэхүүнүүдийг бол бид нар ил тод нээлттэй дэлхийн зах зээлээр зарах ийм боломж нь харагдана гэж үзэж байгаа. Тийм учраас удахгүй бол Биржийн хууль орж ирнэ.

Заалтуудтай холбоотой сая бас Батжаргал гишүүний хэлдэг зүйл дээр хэлэхэд яах аргагүй экспортыг нэмэгдүүлэх чиглэл дээр гээд. Тэгээд бид нарын зүгээс бас санал оруулахаар зүйлүүд байгаа юм.

Энэ тогтоол гарсны дараа бас зарим зүйлүүд нь баталгаажсан ийм зүйлүүд, түрүүн би хэлж байсан. Ил уурхайн нөөцийг ашиглаж дуусаж байж л далд уурхайн нөөцийг ашигладаг юм биш л дээ  Тэгэхээр ил уурхайн нөөцийг ашиглаж байхад ил уурхайн ашиглалтдаа саад болохгүйгээр далд уурхайгаар нөөц ашиглах боломж байгаа. Тэр нь 8-10 сая тонн нүүрс жилд бас гаргах ийм боломж байгаад байгаа юм. Тэгээд энэ төслийг бол бид нар бас нэмж оруулах санал байгаа юм. Энэ ил уурхай, далд уурхай харилцан бие биедээ саад болохгүйгээр 8-10 сая тонн нэмэгдэх ийм боломж байгаа юм. Энийг бол бид нар бас зайлшгүй авч үзэх хэрэгтэй. Сүүлийн үед бид нар нэлээн хэд хэдэн удаа яаман дээр хэлэлцээд, тэгээд энэ бол ер нь зүйтэй юм байна гэдэг дээр санал нэгдэж байгаа юм.

**Б.Чойжилсүрэн:**Уул уурхайн яам, саяын санал далд уурхайгаа цуг явуулах. Энэ саналынхаа томьёоллыг бэлтгэж бай. Энэ тогтоолтойгоо уялдуулаад нэмээд оруулж болно наадах чинь. Тэгэхээр Батжаргал гишүүн нэг санал бэлтгэх гэж байгаа юм байна. Та ч гэсэн, манай Байнгын хорооныхон наадах саналаа бэлтгэж бай.

Ажлын хэсгийн 2 дугаар микрофон, Ганхуяг захирал нэмээд хариулъя.

**Б.Ганхуяг:**Батжаргал гишүүний асуултад хариулъя. Ер нь түрүү жил болон энэ жил ч гэсэн энэ асуудал яригдаад байгаа юм. Бараг улсын төсвийн хэмжээний төсөв яваад байна гээд. Тэгээд бид хэд энэ 2019, 2020 онд олон улсын хөрөнгийн зах зээл дээр IPO гаргах гээд, компанийн бизнес үнэлгээг тогтоох гээд ингээд яг энэ уул уурхай, дэд бүтэц, аж үйлдвэрлэл чиглэлийн цогц бизнес яаж явдаг гэдэг судалгааг бол нэлээд их хийсэн юм. Олон улсын аудитын байгууллагууд, санхүүгийн шинжээч нар, тэр тухайн компаниудтай танилцаад Оросын Холбооны Улсын Элга, Америкийн Нэгдсэн Улсын Денвер, Австралийн Ньюкастлын бүлэг орд гээд энэ бүх орд нэг иж бүрдлийг нь нөгөө иж бүр дээр нь сольж орхигдуулж ерөөсөө огт болдоггүй, цогцоороо явж байдаг ийм мега төсөл юм байна лээ.

Монголын хувьд бол анх удаа хэрэгжиж байгаа. Тэгэхдээ өмнө нь Эрдэнэтэд бол хэрэгжиж байсан үе шаттай өнөөдрийг хүртэл бас хэрэгжээд явж байгаа. Тэгэхээр энэ цогцоор нь төлөвлөн үзвэл мега, старт ап чиглэлийн үйл ажиллагаа явуулж байгаа ийм компанийн тоонд орох юм байна лээ. Тэгээд санхүүгийн болон бизнес модель нь ингэж явахаас өөр арга байхгүй. Ер нь энэ төслүүдийн 13, 14 төсөл, би түрүүн хэлсэн. Яг манайхаас хамаараад 13 нь байна. Энэ 13 төслийн 7-гийн 10-25 хувийг нь дотоодын хөрөнгийн зах зээл дээр буюу Хөрөнгийн бирж дээр гаргаж дотоодын хөрөнгө оруулагч байгууллага, аж ахуйн нэгж санхүүгийнхний, тэгээд ижил төстэй компаниудын оролцуулах боломжийг нь нээж өгье гэдэг энэ концесс явж байгаа. Ингэж байж нөгөө жижиг дунд бизнес, тэгээд зам дагасан хүнд, хөнгөн үйлдвэр, бусад төрлийн хагас болон бүтэн боловсруулсан бүтээгдэхүүн гаргах бизнесийн хүрээгээрээ уг эдийн засгаа тэлэх ийм боломж бол бүрдэх юм байгаа юм.

Өнөөдрийн байдлаар бидэнд бол 3.7 тэрбум долларын хөрөнгө оруулалтын төсөв шаардлагатай. Хэдий энэ 2021 он хүнд байсан ч гэсэн бид нар бол 780 орчим тэрбум төгрөгийг энэ төслүүдийн санхүүжилтээ зогсоогоогүйгээр эрчимтэй явуулсан. 5 сарын 1-нээс хойш уртын тээвэр зогссон ч гэсэн бид нар 2021 онд 703 сая долларын борлуулалтын орлоготой ажиллах байсан бол өнөөдрийн байдлаар 705 сая долларын борлуулалтын орлоготой 100.5 хувиар одоо борлуулалт хангагдаад явж байгаа. Үүний 286 сая доллар нь бол яг энэ нүүрс борлуулсан, бусад нь болохоор бүтээгдэхүүн урьдчилж борлуулсан хэлбэрээр босгосон, урьдчилгаа хэлбэрээр авсан энэ санхүүжилтийн шинэ хувилбарууд байж байгаа. Цаашид энэ зүйл хэлбэрээр оптек гэрээнээс татгалзаж, өөрөө борлуулалтын эрхээ хянаж санхүүгийн мөнгөн хөрөнгөө зарцуулах ийм боломж бол компанийн хувьд   хамгийн эрсдэлгүй модель юм байна гэдэг ийм шаардлагын хүрээнд явж байгаа.

Гуравт нь, бусад хамаарал бүхий Уул уурхай, хүнд үйлдвэрийн яамны чиглэлийн зам тээврийн, хөгжлийн бодлогын чиглэлийн эрчим хүчний бодлогын чиглэлийн төслүүдийг бие даалгаж компаниас аль болох хамаарал бүхий бус байхаар мэргэжлийн оперэйшн болон бусад үйл ажиллагааг өгөх дээр бол бид маш их анхаарал хандуулж ажиллаж байгаа. Манайх бол өөрсдөө бол майнинг олборлолтын үйл ажиллагаа явуулдаг.

Төсөл рүүгээ аль болох орохгүйгээр, оруулсан хөрөнгийнхөө үр өгөөжийг богино хугацаанд сайн менежмент хийж татаж авч энэ иргэдийнхээ мөнгийг төрийн мөнгийг төвлөрүүлж аваад бие даалгах бие даасан бизнес явах энэ боломж, чиглэл рүү нь бол бид илүү концепцоо тодорхой болгож байгаа. Тэгээд 2019 оныг хүртэлх хугацаанд “Эрдэнэс Тавантолгой” хувьцаат компани дээр бол ямар ч бизнес, урт хугацааны болон дунд хугацааны төлөвлөгөө байгаагүй, яг үнэнийг хэлэхэд. Харин 2019, 2020 онд бол бид бүр төсөл болгоны техник, эдийн засгийн үндэслэл нарийвчилсан зураг төсөл, хяналтын төсөв, мөнгөн урсгал, үр ашгийн тооцоо, Эм Пи Айр Ар гээд бүгдийг нь тооцсон нарийвчилсан төслүүдтэй болсон байгаа учраас одоо энийг бол бид нар урт хугацаанд цогцоор нь харж чадаж байгаа.

**Б.Чойжилсүрэн:**Наранбаатар гишүүн асуулт асууна.

**Н.Наранбаатар:**“Эрдэнэс Тавантолгой”  хувьцаат компанийн А6 гээд энэ төлөвлөгөө ер нь ТУЗ-өөрөө батлагдчихсан юм уу? Одоо хэрэгжээд эхэлж байгаа юу, ямар шаттай явж байгаа вэ? Ер нь 11 их наяд гэдэг чинь энэ 2020 оны л улсын төсөвтэй тэнцэх хэмжээний ийм их хөрөнгө. Тэгээд энийг зөвхөн нэг компанийн ТУЗ ч юм уу, нэг яам ингээд батлаад явчихаж болох юм уу? Энэ “Эрдэнэс Тавантолгой” компанийн чинь 82 хувь нь энэ төрийн өмч, тэгээд 18 хувь нь Монгол Улсын иргэд байгаа шүү дээ. Энийг чинь төлөөлж байгаа байгууллага нь Улсын Их Хурал. Үндсэн хуулиараа төсөв батлах онцгой эрх чинь бүрэн эрх Улсын Их Хуралд л байгаа шүү дээ. Тийм учраас Улсын Их Хурлын эрхийг хэрэгжүүлээд компанийн ТУЗ одоо энэ их хэмжээний хөрөнгийг батлаад явах бол болдог юм уу? Цаашдаа ер нь ингээд явах юм уу, аль эсвэл энэ А6-20 төлөвлөгөөн дээр байгаа энэ олон төслүүдийг Улсын Их Хурал руу оруулж ирж цаашдаа батлуулж явах юм уу гэдэг дээр нэг асуулт байна.

Би тойргийн гишүүний хувьд бол хүний эрүүл мэнд, байгаль орчин, хүн малын энэ нөлөөлөлтэй холбоотой зүйлүүдийг их ярих байх. Ер нь цаашдаа “Эрдэнэс Тавантолгой” хөгжлийн сан байгуулаад бас Өмнөговь аймагт тодорхой хөрөнгө оруулалт хийхээр шийдвэрлээд ингээд бүтцээ хийгээд ажилдаа ороод явж байгаад бол талархалтай байгаа. Энэ томоохон төсөл Өмнөговьд явснаараа мэдээж хүмүүсийн нийгэмд нөлөөлөх нөлөөллүүд бол бий болно. Байгаль орчин болон нийгэм. Эхнээсээ эхлээд л Цогтцэций сумын тоосжилт гээд эхэлж байгаа. Тийм учраас шинэ суурьшлын бүс дээр тодорхой ямар, ямар ажлууд одоо хийхээр төлөвлөсөн байна вэ? Хэдий хэмжээний хөрөнгө оруулалтууд хийхээр төлөвлөж байна вэ? Цагаан-Овоо баг энэ тэр гээд маш олон асуудлууд, Цогтцэций сумын төвийн хүмүүсийн эрүүл ахуйн асуудал гээд олон асуудлууд байдаг.

Загийн усыг гүний ус ашиглана гэж байгаа юм. Энэ орон нутгийнхантай ямар яриа хэлцэл зөвшөөрөл авсан юм бэ? Сум орон нутаг, аймагтаа ямар хэмжээнд ярилцсан юм бэ, энийг ашиглахаар? Гадаргын усыг ашиглах дээр наашлуулж түргэн ашиглах тэр тодорхой хийгдсэн алхам байгаа юм уу? Зөвхөн төлөвлөөд орхичихсон юм уу? Тухайлбал, Орхон, Онги төсөл дээр ямар нэгэн байдлаар та бүхэн хийсэн, хийх гэж төлөвлөж байгаа ажил байна уу гэдэг асуудал байна. Ер нь бол томоохон төслүүдийг хөдөлгөхөд бол хоёр үндсэн гол асуудал бол дулааны цахилгаан станцын асуудал. Тэгээд усны асуудал байгаа шүү дээ. Тийм учраас энэ усны асуудал дээр хэдэн оноос эхэлж энэ гадаргын ус ашиглах ажлууд хийгдэж эхлэх юм?

Дараагийн нэг асуудал Тавантолгой түлшний тээвэр Улаанбаатар-Даланзадгадын замаар явж зам их эвдэж, аваар осол гарч байгаа юм. Нүүрсээр ирэх оны хэдэн сар гэхэд энийг зогсоож цааш нь төмөр замаар явуулах юм гэдэг асуудал. Дараа нь нэг төсөл хийх гээд бас байгаль орчин нөлөөлдөг асуудал байна. Тухайлбал, Хангийн зам, Говьсүмбэрийн зам гээд тээврүүд яваад маш их хэмжээгээр байгаль орчин, хүн, малын эрүүл мэндэд нөлөөлөөд байгаа юм. Тэгээд нэг юм хийх гээд  байгаль орчноо сүйтгээд ингээд байж болмооргүй байгаа юм. Энэ дээр ямар арга хэмжээ авах юм? Иргэд малчид бол байнга надтай холбогдож, яг зогсож байгаад ажлыг нь дуусгасаны дараа энэ тээврийг нь явуулаач, ачилтыг нь хийгээч гэдэг асуудал ярьдаг. Энэ дээр одоо ямар арга хэмжээ авах юм бэ гэсэн ийм л асуудлууд байна.

**Б.Чойжилсүрэн:**Ажлын хэсэг, 2 дугаар микрофон.

**Б.Ганхуяг:**Эхний асуулт, 11.3 их наяд бол төсөв биш таван жилийн стратеги төлөвлөгөө. Энэ төлөвлөгөөнд дээрх төслүүдэд хэрэгтэй мөнгөн урсгалын тооцооллыг нэгтгээд энэ таван жилийн хугацаанд хувийн хэвшил болон гадаадын хөрөнгө оруулалт, өөрийн борлуулалтын орлого улсаас оролцоотойгоор энэ 14 төслийг ийм хэмжээнд явуулна гэдэг төлөвлөлт, стратеги төлөвлөлт. Энийг бол А6-20 гээд бизнес төлөвлөгөөг таван жилийн хугацаанд 2021-2025 он хүртэл 3 сарын 3-ны өдөр, сая 2021 оны ТУЗ-өөрөө батлуулаад, 4 сарын 26-ны өдөр хувьцаа эзэмшигчдийн хурлаараа танилцуулаад дэмжүүлсэн байгаа. Энэ бол стратеги төлөвлөгөө гэдгийг бас манай гишүүд бас анхаарч бас бид нараас энэ мэдээллүүдээ авч яваарай гэж хүсэж байна.

Төсвийг бол тухайн жилдээ баталж явдаг. Батлахдаа бол бид холбогдох хувьцаа эзэмшигч, эрхийг хэрэгжүүлэгч болон бусад санхүүгийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны байгууллага, холбогдох мөнгөн хөрөнгөтэй холбоотой газруудаас бол мэдээлэл авч танилцуулж, аудитын хороогоор оруулсны үндсэн дээр ингэж баталж явдаг. Тусдаа яг зарцуулах төсөв нь бол өөр. Мөн энэний цаана 15 жилийн стратеги төлөвлөгөө гэж бас байгаа. Тэр нь болохоор бүр 34.4 тэрбум долларын асуудал яригддаг. Ингэж нөгөө том зорилт тавьж байж хөрөнгө оруулах, босгох, потенциалаа өсгөх, чадавхаа өсгөх, тэгээд энэ компанийн үр ашиг өндөр байх ёстой гэдэг энэ нөхцөлийг харуулах, хөрөнгө оруулагчдыг татах ийм санхүүгийн ер нь энгийн модель гэж бас ойлгож болно.

Хоёр дахь нь бол мэдээж энэ хүнсний эрүүл ахуйн байдал тоосжилт, энэ бол манай компанийн хувьд бол маш том асуудал байгаа юм. Бид нар бол нэг номерт ХАБ-ын асуудал гэж байсан бол энэ 2022 оноос бол нэг номерт байгаль орчин, байгаль орчны сөрөг нөлөөллийг багасгах асуудал руу нэлээн их анхаарал хандуулаад явж байна.

Сая Монгол Улсын Ерөнхийлөгчийн санаачилсан тэрбум модны хүрээнд зөвхөн Өмнөговьд үйл ажиллагаа явуулж байгаа 9 компанийн түвшинд бол 610 орчим сая мод тариалах ийм хөтөлбөр явсан. Энийг бид бас түрүү долоо хоногт бүх компаниудтайгаа уулзаад, мөн өөрийнх нь туслан гүйцэтгэгч болон гэрээт компаниудтайгаа уулзаад “Ногоон зам”, “Ногоонхэрэм”, “Ногоонговь”, “Өмнөговь”, “Хангай” гээд хэд хэдэн төсөл санаачлаад явж байгаа. Энийг бол бид та бүхэнд яг гишүүдэд болон орон нутгийн удирдлагуудад тухайн үед бол танилцуулаад явна. Тэгэхдээ усны хэрэгцээ маш их хэрэгтэй байгаа.

Эхний ээлжид Зүүнбаянд бид нар жилд 20-25 сая үрсэлгээ тарих буюу маш том хэмжээний 8 га талбайг хамарсан тунелэн хүлэмжийн асуудлыг шийдэх гээд Батлан хамгаалах яам, Жанжин штаб, бусад мэргэжлийн байгууллагуудтай оролцоод ингээд энэ ажлаа эрчимтэй эхлүүлээд явж байна. Ер нь бол таван жилийн дотор бол говийг ногооруулах томоохон зорилтууд бол бид нарт байна. Усны асуудал дээр бол бид нар аймгийн Засаг даргын Тамгын газар, дээрээс нь аймгийн байгаль орчны газар, Мэргэжлийн хяналт, сумуудын Тамгын газрууд, холбогдох газруудаас бол зөвшөөрөл авсан. Тэгээд иргэдтэйгээ хоёр удаа очиж уулзсан. Нийт 71 айл өртдөг. Энэ 71 айлтай бол нэг бүрчлэн очиж уулзсан.

Одоо он гараад бид нар дотоодын цэргийнхэнтэй хамтраад бас очиж уулзана. Тэгээд энэ дээр бол ер нь хаана малд хэрэгтэй цорго тавих вэ, шаардлага байгаа юу, үгүй юу. Үнэхээр технологийн ус гэдэгт эргэлздэг юм байна лээ. Энэ эргэлзээг нь мэргэжлийн хүмүүстэй тайлаад, очиж дахин мэдээлэл хийхээр ингээд төлөвлөөд ажиллаад явж байна. Суурьшлын бүс бол бид нар Улаанбаатарт төвтэй биш уурхайд төвтэй компани гэсэн ийм зорилтыг тавиад явж байгаа, энэ А6/20 бизнес төлөвлөгөөгөөрөө. Ингээд ер нь Улаанбаатараасаа уурхай руу төвлөрөх.

**Б.Чойжилсүрэн:** Ажлын хэсэг, 2 дугаар микрофон 1 минут өгье. Гүйцээгээд хариулаадах.

**Б.Ганхуяг:** Төв оффисоо шилжүүлэх, орон нутагт ажиллах, ялангуяа аймаг, орон нутгийн ойролцоо суманд гэр бүлээрээ очиж суурьших тохиолдолд бол санхүүгийн болон орон сууцын, тэгээд дээрээс нь бусад нийгмийн халамжийн дэмжлэгүүдийг бол илт үзүүлээд эхэлсэн. Улаанбаатар хотод байр авах болон бусад асуудлуудыг бол бид 2022   оноос бол бүрэн зогсоож байгаа. Нэг талаараа бол хүний эрхтэй холбоотой асуудал боловч нөгөө талаараа төслөө дагаж хөгжих зайлшгүй энэ нийгмийн шаардлага байдаг учраас ингэж явна.

Хоёр дахь нь, энэ Барилга, хот байгуулалтын яамтай хамтраад Эрдэнэсийн хотын иж бүрэн доод болон дэд бүтэц, барилга байгууламж, дулаан цахилгаан энэ тэр гэсэн бүх иж бүрэн техник, эдийн засгийн үндэслэлийг боловсруулаад явж байгаа. 2022 оноос  төмөр зам болон уурхайчдын 3000 айлын орон сууцыг суурьшлын бүсэд байгуулахаар төлөвлөөд энэ ажил маань төсөвтөө суугаад ингээд явж байгаа юм.

Түлшийн тээвэр. Энэ бол хүндрэлтэй асуудал байгаа. Одоогоор бол 500 орчим мянган тонн туршилтын тээвэр хийх боломж Зүүнбаян төмөр зам дээр үүсэж байгаа. Тэгэхдээ холболтын хэсгээ шийдээгүй 14 километр тийшээ зөөж Зүүнбаян руу тавина. Цаашаа Зүүнбаян төв магистрал холболт шийдээгүй байгаа учраас одоогоор бол яг хугацаа хэлэхэд хэцүү байна. Хэрвээ энэ асуудал шийдэгдээд явах юм бол бид нар 2022 оны 4 дүгээр улирлаас түлшийн мэдлийн төмөр замаар тээвэрлээд, байгаль орчинд аюулгүй байх ийм нөхцөлийг бүрдүүлж чадна гэж бодож байгаа. Байгаль орчны асуудал ярьсан. Энэ төмөр зам бол авто замуудыг ер нь барьсны дараа тээвэр хийе гэдэг дээр бид санал нэгтэй байгаа. Гэхдээ нөгөө компаниуд нь трасс авсан хүрээндээ Зам, тээврийн хөгжлийн яамнаас зөвшөөрөл аваад ингээд зарим  ойрын болон уртын тээврүүдийг хийгээд яваад байдаг. Энэтэй холбоотой иргэдийн маргаан байдаг. Энийг бол бид бас аль болох хохирол багатайгаар шийдвэрлэх хүрээнд ажиллаж байгаа. Мод тарих хүрээнд бол зөвхөн 2023 он, 2022 он гэхэд бол бид нар 87 сая мод тарих ийм найман компанийн нэгдсэн төлөвлөгөө батлагдаж байгаа.

**Б.Чойжилсүрэн:**Цогтгэрэл гишүүн асуулт асууя.

            **О.Цогтгэрэл:**Бүгдэд өдрийн мэнд хүргэе. Тавантолгой компани болоод энэ нүүрсний зах зээлийг өөрөө бизнес мөчлөгийнхөө хувьд бас оргил үедээ явж байгаа гэдгийг одоо хүн бүхэн л мэдэж байгаа. Яг энэ оргил үеийг бид нар хэр зэрэг ашиглаж байна вэ гэдэг дээр бол асуултын тэмдэгтэй байх. Одоо алдагдсан боломж, ирээдүйд алдагдах боломж гээд харвал алдагдсан боломж бол асар их л зүйл ярихаар л болж байх шиг байна л даа. 30, 40 сая тонн нүүрсний тээврээс   өнөөдөр яг 10 гаруй сая тонн нүүрс борлуулж байна. Үнэ цэнийн нэмэгдэл гэж зүйл тэнд байхгүй. Яг л одоо боломж бололцоотой компани, оргил үедээ явж байгаа компани яг л түүхий нүүрс зардаг, яг зардаг хэвээрээ.

Ирээдүйд хийгдэж байгаа хөрөнгө оруулалт, ирээдүйд төлөвлөж байгаа зүйл кокс, химийн үйлдвэр гээд олон зүйл дээр нэг төсөл, тэнцүү хэмжээний ганц хоёр зүйл яригдаж байх шиг байна. Тэгэхээр засаглалын хувьд энэ компани маань яг  ямар байгаа билээ? Шийдвэр гаргалтын хувьд яг ямар байгаа? Нэг тийм хаалттай компани л харагдаад байдаг. Зарим нэг жишээ л гэхэд яг   борлуулалтын гэрээ гэдэг зүйл яг өнөөдөр яг ямар байдалтай хийгдэж байна вэ? Тэрийг нээлттэй дуудлага худалдаа гэдэг зүйлээр энэ борлуулалтын гэрээгээ хийж болохгүй юу? Энэний цаана чинь л нэг хардлага сэрдлэг, тонн нь хэдэн долларыг нь авлига өгдөг гээд л янз бүрийн л зүйл яригдаад л яваад байдаг шүү дээ. Тэр Биржийн хууль гээд өргөн баригдсан л гэж байна. Энэ чинь энэ хугацаанд нээлттэй дуудлага худалдаа гэдэг индексийн зүйл бас яригддаг л юм байна лээ. Тэгэхдээ ямар ч байсан нээлттэй дуудлага худалдаа гэдэг зүйл энэний цаана баймаар санагддаг. Энэн дээр бас нэг тодорхой хариулт хэрэгтэй байна.

Ер нь тэр бизнес төлөвлөгөөг харж байхад энэ жил 10 сая, тонн 2025 он хүртэл 10, 20, 30, 40 гэсээр байгаад 50 сая тонн нүүрс зарна гэчихсэн байна лээ. Тэгэхээр Хятадын зах зээл, дэлхийн зах зээлийн эрэлт чинь яг ямар байгаа вэ? Хятадын зах зээл бол зөвхөн коксын коксжих нүүрсний импортыг харахад одоогоор 50, 60 сая тонн нүүрс гэхэд чинь дэлхийн зах зээлээс авдаг гэсэн тоо харагдаж байсан. Хятадын хэрэгцээ. Гэтэл манайх дангаараа 50 сая тонныг зарчихна гэдэг энэ тоо чинь хэр бодитой тоо юм? Дэлхийн эрэлтийг өснө гэж үзэж байгаа юм уу, гэх зэргийн ийм асуултууд бас их байна. Тэгээд эцсийн дүндээ яг өнөөдөр “Эрдэнэс Тавантолгой” компанийн өр төлбөр ямар байгаа юм? Өр төлбөр болоод урьдчилсан борлуулалтаар авсан, одоо өгөх ёстой өглөг л гэсэн үг шүү дээ. Өглөг маань ямар байгаа юм?

Яагаад гэхээр энэний цаана  эцсийн дүндээ “Эрдэнэс Тавантолгой” компани маань бизнесийн компани биш, нэг ийм улс төрийн компани, хаалттай улс төрийн шийдвэр гардаг. Тэрнээс тэр зардал болоод ирээдүйн зарлагууд бүх зүйл улс төрийн шийдвэрээр зарагддаг учраас яг өнөөдөр тэр ирээдүйнхээ хөрөнгө оруулалт, кокс, химийн үйлдвэр, олон зүйл дээр чинь төлөвлөж байгаа зүйлсүүдээ хийж чадаж байгаа юу? Энэн дээр ер нь ямар эрсдэлүүд, ер нь “Эрдэнэс Тавантолгой” компанийн та нарын харж байгаагаар гарч байгаа шийдвэр дээр хамгийн эрсдэл үүсгээд байгаа боломжийг алдуулаад байгаа зүйлсүүдийг ер нь юу юу гэж боддог вэ? Төртэй холбоотой болоод зохицуулалттай холбоотой гэсэн асуултууд байна.

**Б.Чойжилсүрэн:**Ажлын хэсэг, 3 дугаар микрофон Ёндон сайд.

**Г.Ёндон:**Нүүрсний зах зээл 2021 онд бол ер нь дэлхийн хэмжээнд нүүрсний үнэ бол өссөн. Зарим үед бол бүр 150, 160 хувиар хүртэл өссөн. Өнгөрсөн жилтэй харьцуулахад. Бидний хувьд бол энэ боломжийг ашиглаж чадаагүй. Энэ бол яах аргагүй үнэн. Хэрвээ бид нар 2021 оны 3 сарын 10-ны өдрийг хүртэлх буюу Оюу толгой дээр анхны КОВИД-ын тохиолдол гарах хүртэлх хэмжээгээр тэр темпээр явж байсан бол бид нар 2019 оныхоо хамгийн өндөр экспорт гаргасан жилээсээ давж явж байсан юм. Харамсалтай нь одоо ингээд КОВИД-ын нөхцөл байдал гараад, тэгээд урд хил маань үндсэндээ хаалттай болсон. Нэг хэсэг бол бүр өдөрт 50, 60 машин л гардаг байсан. Тэгэхээр энэ боломжийг үнэхээр бид нар ашиглаж чадаагүй. Энэ бол яах аргагүй форсмажор гэж хэлж болохоор, КОВИД-ын нөхцөл байдлаас болсон асуудал байж байгаа. Хятад улс маань энэнтэй холбоотой бас нэлээд хатуу бодлогыг баримталж байна.

Сүүлийн үед бол Эрээний боомтоор нүүрсийг хүртэл чингэлгээр авахгүй гэсэн, вагоноор авахгүй гэсэн ийм асуудал яригдаж байна. Тэгэхээр бид нарын хувьд бол энэ юуг хэлээд байна вэ гэвэл өнгөрсөн хугацаанд бид нар үнэхээр дэд бүтцийнхээ асуудлыг шийдээгүй, энэ төмөр замынхаа асуудлыг шийдээгүй, гарц терминал бүх асуудлаа шийдээгүй байсан нь л өнөөдрийн бид нарын энэ харж байгаа алдагдсан боломжийг бий болгосон. Цаашид бид нар ингэхгүйн тулд төмөр замууд дээр хангалттай  хөрөнгө оруулалтууд хийж байгаа, дэд бүтцүүдийг барьж байна, терминалуудыг барьж байна. Энэ терминалууд маань яг таны сая хэлж байгаа тэр биржийн маань дэд бүтэц болох юм байгаа юм.

Ер нь бол одоо Гашуунсухайт дээр терминал баригдлаа, Шивээхүрэн дээр баригдаж удахгүй дуусна. Бусад боомтууд ирсэн байрны энэ нь бол юу болох вэ гэвэл яг л далайн боомтуудын терминал шиг ийм терминал болох учиртай юм байгаа юм. Энэ бол биржийн бүтэц нь болох ёстой. Тэгэхээр удахгүй бид нар бол түрүүн хуулийг бол Улсын Их Хуралд өргөн барих зөвшөөрлийг Засгийн газрын Хэрэг эрхлэх газраас авахаар өгчихсөн байгаа учраас бол энэ хууль маань орно. Энэний дагуу бол яваандаа борлуулалтын гэрээ бол явагдана.

“Эрдэнэс Тавантолгой” компанийн хувьд бол бас одоогийн байдлаар бол нүүрснийхээ энэ борлуулалтыг бол бас зарладаг, вэб сайт дээрээ зарладаг. Энэ   зарласны дагуу явагддаг. Энийг мэдээж хэрэг илүү нээлттэй, илүү өргөн болгох тийм шаардлагатай байгаа. Цаашдаа бид нар бол магадгүй “тендер гов.мн” ч байдаг юм уу, магадгүй Хятадын вэб сайтуудаар ч зарлах юм. Ер нь бол биржтэй болсноор энэ асуудал шийдэгдэнэ. Өнөөдрийн байдлаар бол “Эрдэнэс Тавантолгой”-д бас вэб сайтаараа зарлаад нүүрсний зах зээлийн оролцогч, тоглогч нар маань энэ зарласан үнийн дагуу бас явдаг гэдгийг хэлэхийг хүсэж байна.

Хятадын зах зээлийн хэрэглээ бол Хятад Улс ойролцоогоор 300 гаруй сая тонн нүүрсийг гаднаас авдаг юм, ер нь бол. Энэний 70-80 сая орчим нь бол коксжсон нүүрс байдаг, бусад үлдсэн хэмжээ нь бол 200 гаруй сая тонн  нь бол энэ эрчим хүчний нүүрс байдаг. Хятад улс, Энэтхэг улс, Америкийн Нэгдсэн Улс гурав сая Глазгогийн олон улсын дэлхийн дулаарлын хэлэлцээр дээр нүүрснээс үе шаттайгаар татгалзана гэдэг энэ протокол дээр гарын үсэг зураагүй гурван улс. Мэдээж Хятад Америкийн Нэгдсэн Улсаас нүүрсний нөөцөөрөө дэлхийд 1 номерт ордог. 2-т Орос ордог.

Хятадын зах зээлийн хэрэглээ бол 2026 оноос бол буурна гэж байгаа. Энэтхэгийн зах зээлийн хэрэглээ бол буухгүй. Ер нь бол Зүүн Өмнөд Ази, Хятад, Япон, Солонгосын хэрэглээ бол буурна гэж байгаа бол Энэтхэгийн хэрэглээ бол буурахгүй юм байна лээ, прогнозоор бол. Тэгэхээр 50 сая тонн гэдэг бол энэ дан ганц Хятадын коксжсон нүүрсний хэрэглээ биш, үндсэндээ 300 сая тонн юм бол коксжсон нүүрснийх нь хэрэглээний ойролцоогоор 40 гаруй хувийг бол 2019 оны үед бол манай улс хангадаг байсан юм. Австралиас  илүү авдаг байсан юм. Тэгээд харамсалтай нь одоо Австрали энэ тоглоомоос гарчихсан үед КОВИД-ын нөхцөл байдал давхардаад бид.

**Б.Чойжилсүрэн:** Ажлын хэсэг 3 дугаар микрофон.

**Г.Ёндон:**…харамсалтай нь энэ боломжийг бол бас гүйцэд ашиглаж чадаагүй. Гэхдээ бид нар өнөөдөр өнгөрсөн алдаан дээрээ одоо халаглаад суухаасаа илүү урагшаагаа харж, зөв чиглэлээ тодорхойлж тэр зүг рүү итгэлтэй алхах хэрэгтэй. Энэ чиглэлээр хийгдэж байгаа сүүлийн үеийн бүтээн байгуулалтын ажлууд, төмөр зам терминал, бирж гээд бүх зүйлүүд бол энэ чиглэл рүү явж байгаа. Ер нь бол ил тод, нээлттэй байх ёстой гэдэг дээр бол тантай бүрэн дүүрэн санал нэгдэж байгаа. Энэ чиглэл рүү ч бас энэ компанийн хувьд бол нээлттэй компани болох гээд “Эрдэнэс Тавантолгой” компани  тэр чиг рүү бас нэлээд явж байгаа. Засаглалын хувьд бол бас таны хэлдэг зүйлүүд дээр  бас анхаарах зүйлүүд бий.

Эдгээр зүйлүүдээ өнөөдрийн байдлаар гэхэд компанийн хийж байгаа алхам, ТУЗ дээр гаргаж байгаа шийдвэр, олон зүйлүүдийг бол бид нар бол бас нэлээд нээлттэй болгож байгаа. Нүүрсний тээвэрлэлтийг бол одоо терминалаар хийх. Одоо шинээр хийгдэх гэрээнүүдийг бол теримналаар хийгдэх нүүрсний борлуулалтыг Хятадын төрийн өмчийн том компаниудтай хийх хэлэлцээрүүдийг бол Гадаад хэргийн яамаар дамжуулаад хийж байгаа. Ер нь бол бас нэлээд хэдэн хэлэлцээрүүдийн урьдчилсан ийм яриа хэлцлүүд худалдааны нөхцөл байдал бол тохирсон зүйлүүд байж байгаа. Ганхуяг захирал нэмээд бас хариулчих хэрэгтэй байх, энэ дээр.

**Б.Чойжилсүрэн:**Энэ дээр Ганхуяг захирлын өмнө би нэг тайлбар өгчихье. Цогтгэрэл гишүүн ээ, энэ ийм байна. Хятад улс дэлхий дээр 1.6 сая тонн ган үйлдвэрлэж байгаа юм байна. Үүний бараг 50 орчим хувийг нь Хятад улс 800 орчим сая тонн үйлдвэрлэдэг, 760-800 гаруй сая тонн. Хятад улсын нийт нүүрсний хэрэглээ бол нэг жилд ойролцоогоор 350 орчим сая тонн. Үүний 70-80 сая тонныг нь бол импортоор авдаг. Бусдыг нь дотооддоо зэс олборлодог ийм бүтэцтэй байгаа юм байна. Хэрвээ бид нар тогтвортой яг 80 нийлүүлээд үнэ боломжийн байгаад байх юм бол дотоодынхоо олборлолтыг ч буулгах бололцоотой юм байна лээ. Энэ талаар бас урьд нь 2016-2020 онд хэлэлцээр хийгээд явж байхад ийм шийдлүүд байгаа гэдгийг хэлье. Ганхуяг захирал, ажлынхаа хэсгийн 2 дугаар микрофон.

**Б.Ганхуяг:**Баярлалаа. Цогтгэрэл гишүүний асуултад хариулъя. Ер нь компанийн үнэ цэнэ. Хуучин бол буруу тогтчихсон явж байсан. “Эрдэнэс Тавантолгой” хувьцаат компанийг анх байгуулахдаа 15 тэрбум ширхэг хувьцаатай, тэгээд Засгийн газрын тогтоолоор 933 төгрөгийн нэгж хувьцаатай гээд нийт 11.7 орчим их наядыг автоматаар, өөрийн өмчийн гэдэг ингэж зарлаж явсан. Өнөөдөр бид бол 14.7 их наядын үнэлгээтэй буюу өөрийн өмчтэй компани. Нийт төрийн өмчийн компаниуд 35 их наяд байдаг юм. Үүнийх нь 14.7 нь “Эрдэнэс Тавантолгой” хувьцаат компани. Үүний 11.3 орчим их наяд нь бол газар доорх баялгаа тухайн үед Засгийн газрын тогтоолоор цаасан дээр хүчээр үнэлсэн ийм үнэлгээ явдаг. Энийг харин сая 2020 онд бид нар BDO гээд олон улсын аудитын байгууллагаар бизнесийн үнэлгээнд оруулаад нэгж хувьцааг нь 1041 төгрөг болгоод энийг өсгөсөн юм байгаа юм. Ингэж байж энэ зээлжих зэрэглэл болон хөрөнгө оруулалтын стандартад нийцэх энэ процедурууд бол одоо үе шаттайгаар явагдаж байгаа гэж ойлгож болно.

Компани нээлттэй байдлыг бол чадах хэмжээндээ хийж яваа. Тэгэхдээ огт тооцоолоогүй төслүүдийг төр, засгийн зүгээс шууд хариуцуулах энэ процедур нь бол компанийн бизнес, үйл ажиллагаанд сөргөөр нөлөөлж байгааг ил хэлдэг. Мэдээж 81.7 хувийг нь засаг эзэмшиж байгаагийнхаа хувьд давуу эрх бүхий хувьцаа эзэмшигчийн хувьд бол эрхтэй гэсэн хэдий ч жижиг хувьцаа эзэмшигчдийн эрхийг хохироохгүй байх ёстой гэдэг байр суурийг гүйцэтгэх удирдлагын түвшинд бол барьж явдаг. Энийгээ бол Улсын Их Хурал болон Засгийн газрын түвшинд нээлттэй мэдээлээд явж байгаа. Компанийн засаглалыг сайжруулах, ер нь бол 2016 он хүртэлх хугацаанд бол компани ер нь бол хараар будагдсан хамгийн муу нэртэй компани байсан. Зөвхөн халамжийн бодлого дагаж явдаг, өөрөө олборлолтоо олигтой болдоггүй. Бид нар 2016 оны 9 сарын 12-нд ажил аваад ингээд явахад зөвхөн компани төрд шилжүүлсэн мөнгөн хөрөнгө нь 370 орчим сая доллар байсан. Үүнийг бол хүүхдийн 21 мянган төгрөг, оюутны 500 мянга, ахмадын 500 сая төгрөг сүүлдээ “Сайн” хувьцаа, 300 мянга гэх мэтчилэн маш их хэмжээний мөнгийг улс төрийн шууд зорилгоор халамжид зарцуулсан байсан. Өөрөөр хэлэх юм бол хүний хөгжил сан руугаа ороогүй.

Энэ эргээгээд компанидаа бол ямар нэгэн байдлаар бизнесийн хүчин чадлыг нь нэмэгдүүлэх, техник технологийг нь сайжруулах, ийм хөрөнгө оруулалтыг сайжруулах, ядаж маш сайн тооцсон стратеги, бизнес төлөвлөгөөтэй болох ажил бол хийгдээгүй байсан. Тэгэхээр компани бол хүнд байсан. Өнөөдөр бол харин компани олон улсын ISO нэгдсэн менежментийн стандартад гурван шаардлагыг хангасан хоёр удаа магадлан итгэмжлэгдсэн.

Сүүлийн гурван жил Монголд анх удаа төрийн компаниудаас Үндэсний аудитын газар олон улсын аудитаар бол зөрчилгүй гарсан. Энэ гарсан үзүүлэлтээрээ бол бид нар зээлжих зэрэглэлээ тогтоолгосон байгаа. Монголынхоо зээлжих зэрэглэлээс нэг шат өндөр явж байгаа ийм компани. Цаашид тэгэхдээ энэ засаглалыг сайжруулах, нээлттэй байдлыг бий болгоход бол ажлууд хийгдэх ёстой. 50 сая тонн бол өөрөө хагас болон бүтэн боловсруулалт явагдана. Ингээд ерөнхийдөө 43 орчим сая тонн нүүрс экспортлох бүтээгдэхүүн, цаашлах юм бол кокс, ган, шижир гээд ингээд явахаар бид нар зургаан төрлийн хилийн боомтоор жилд төлөвлөхөөр, өөрөөр хэлэх юм бол бизнес транс зураглалаа бол боловсруулаад батлуулсан байдаг. Улс төрийн нөлөөлөл, ер нь манай бизнес төлөвлөгөө бол ерөөсөө эрсдэлийн удирдлага буюу эрсдэлийн менежментэд суурилсан А6 гэж бизнес төлөвлөгөө хийсэн. Хуудас болгон дээр эрсдэлийг бичсэн байгаа. Нэг номерын эрсдэл бол ерөөсөө зах зээл, зах зээлийн эрсдэл. Хоёр номерт, улс төрийн эрсдэл буюу менежментийн тогтворгүй байдал. Өнөөдрийг хүртэл.

**Б.Чойжилсүрэн:**Ажлын хэсэг, 2 дугаар микрофон нэмээд хариулъя, товчил.

**Б.Ганхуяг:**...2010 онд үүсгэн байгуулагдсанаас хойш миний бие бол найм дахь гүйцэтгэх захирал нь. Өөрөөр хэлэх юм бол 11 жил болж байгаа компани. Хоёр жил тутам, жил хагас тутамд, ер нь бол гүйцэтгэх менежментийн банк байнга солигдож байсан. Энэтэй холбоотойгоор компанийн тогтворгүй байдал нь итгэлцлийг, улс төрийнх нь нөхцөл байдалтай хамааруулаад, ер нь худалдан авагч бизнес, хөрөнгө оруулагчдын сонирхлыг бол татахаа больчихсон байсан.

Өр төлбөрийн хувьд бол өнөөдөр 2.9 их наядын өр төлбөртэй байна. Үүний 750 тэрбум нь Зүүнбаянгийн төмөр замд хийсэн үнэт цаасыг бид нар худалдаж авсан. Одоо манай дээр бичилттэй байж байгаа. 2.2 их наяд нь бол бусад төслүүдээ, Тавантолгой-Гашуунсухайт болон бусад төслүүдээс санхүүжүүлсэн санхүүжүүлэлт нь хөрөнгө оруулалт хэлбэрээр бичээстэй байж байгаа. Авлага бол 3 их наядын авлагатай байна. Компани 2021 онд 273.8 тэрбум төгрөгийн цэвэр ашигтай ажиллаж байна. Өнөөдрийн байдлаар 324.5 тэрбум төгрөгийн татвар, төлбөр хураамжийг төлчхөөд байгаа.

Сая сайд хэлсэн, бид бол чингэлэгт терминал гээд шууд тээврээ өөрсдөө хийх бодлогыг энэ 2021 оноос баримтлаад явж байгаа. “Энержи ресурс” компани Гашуунсухайтын талд угаасан нүүрсээ 124 доллароор зардаг юм. Бид нар бол нээлттэй сонгон шалгаруулалт борлуулагчдынхаа дунд зарлаад 126 доллароор яг Гашуунсухайтын биш наана нь 30 га талбайдаа бэлдсэн чингэлэг терминал дээрээ түүхий нүүрсээ 126-гаар зарж байгаа юм. Тэгэхээр хамгийн энгийн санхүүгийн ойлголт нь бол энэ байх. Бусад таван индекс болон үнийг бирж рүү болгох ажлыг бол “Эрдэнэс Тавантолгой” хувьцаат компанийн хувьд бол бүрэн дэмжээд бодлогодоо оруулаад ингээд явж байгаа баярлалаа.

**Б.Чойжилсүрэн:**Цогтгэрэл гишүүн тодруулъя.

**О.Цогтгэрэл:**Яг өнөөдрийн нөхцөл байдал яг ямар байгаа вэ? Ирэх жил чинь төсөвт 26 сая тонноор бол тусгагдчихсан байдаг. Яг одоо албан бус мэдээллээр өнөөдөр Цагаанхад дээр 7 сая тонн нүүрс буучихсан байгаа гэж харсан. Өдөрт 100 машин гарч байгаа гэсэн. Тэгээд энэ 7 сая тонн чинь 2021 оны борлуулалт хийгээд та нар орлогоо аваад борлуулалтдаа бүртгээд татвараа төлж байгаа байх. Энэ чинь ирэх жилийн орлогод орохгүй. Тэгэхээр одоо тэр өдөрт 100 машинаар Хятад магадгүй гурван сар хүртэл тэдний Өвлийн олимп болох юм байна. Эхний гурван сард та нар борлуулалт хийхгүй юм байна. Энд энэ 100 ч байна уу, хэдэн машинаар зарлаа гэхэд 2021 оны борлуулалтын зүгээр, өрөө өгөх юм байна. Тэгээд тэрнээс цааш борлуулалт явахаар тэр 20-н хэдэн сая тонн нүүрс мүүрс чинь боломжтой юу? Борлуулалтын хувьд, тээвэр ложистикийн хувьд олон зүйл талаасаа яг өнөөдөр байгаа тэр Цагаанхад дээр байгаа 7 сая тонн нүүрс гээд энэ яг өнөөдрийнхөө нөхцөл байдлыг өнөөдрийн борлуулалт.

**Б.Чойжилсүрэн:** Ажлын хэсэг, 2 дугаар микрофон.

**Б.Ганхуяг:**Бид нар 2022 онд 18.4 сая тонн нүүрс олборлож 17.5 сая тонн нүүрс борлуулахаар, тэгээд 3.1 их наяд төгрөгийн борлуулалтын орлоготой үйл ажиллагааны зардал 2.3 их наяд гэсэн ийм төлөвлөгөөтэй Сангийн яам болон холбогдох удирдамж өгч байгаа газруудад бүртгүүлээд ингээд төсвөө батлуулаад явж байгаа юм. Өнөөдөр яг Цагаанхад дээр 5.6 сая тонн нүүрс байгаа. Ер нь бол 1.4 орчим сая тонн нүүрс байсан. Сая 11 сард бол нэлээн эрчимжиж байгаад эргээд энэ КОВИД-той холбоотойгоор ямар ч арга байхгүй, 100 руугаа эргээд орсон. Та бол яг бодит байдлыг мэдэж байна. Бид 2022 оны 1 дүгээр улиралд бол борлуулалтын орлогыг бол өндрөөр тавиагүй. 4 сарын 1-нээс хойш энэ КОВИД-ын нөхцөл байдалтай уялдуулаад өсөх байх гэсэн ийм тооцооллоор хийсэн. 2 сард бол Цагаан сар нь болно. Тэгээд 2 сараас 3 сарын 14 хүртэл нөгөө олимп паралимп.

**Б.Чойжилсүрэн:**Ганболд гишүүн.

**Г.Ганболд:** Тогтоолын төсөлтэй холбогдуулаад би Байнгын хорооны даргаас асуух гээд байна л даа. Тогтоолын зорилго бол энэ Тавантолгойн нүүрсний ордыг ашиглаж үйл ажиллагааг нь эрчимжүүлэхтэй холбоотой тогтоол. Дотор нь тавьсан юмнууд дээр бол яг энэ Тавантолгой компанийнхаа үйл ажиллагааг дэмжих нэг ч заалт алга аа. Баахан жагсаалтууд биччихээд, тэгээд хоёр дахь заалтаараа бол бүр та “Эрдэнэс Тавантолгой”хувьцаат компанийн бие даан болон бусад этгээдтэй хамтран хөрөнгө оруулж санхүүжүүлэх төсөл хөтөлбөр, хөтөлбөрийг энэ тогтоолын 1 дэх заалт тусгасанаар хязгаарлана гэж байгаа юм.

Нэг ёсондоо бол энэ үйл ажиллагааг нь энэ хэдэн юмаар л ингээд хязгаарлах тогтоол юм шиг байх байх юм. Уг нь бол бид нар энэ Тавантолгой компанийг дэмжихгүй, энэ чинь АМНАТ-тай холбоотой өөрөө бас хүндэрч байгаа компани юм байна лээ шүү дээ. Саяын одоо захирлынх нь хэлж байгаагаар бол 124 доллароор зарж байгаа гэсэн хэдий боловч нөгөө биржийнх нь үнээр, Хонконгийн биржийн үнээр 420, 430 доллароор бодоод АМНАТ авчихдаг. Энэнээсээ болоод эднийх чинь бол зөвхөн коксжих нүүрсээ л гаргаж байгаа болохоор сул коксжих болон исэлдсэн нүүрсээ гаргаж чадахаа больчихсон юм байна лээ.

Тэгэхээр би энэ тогтоолын заалт дээрээ нэгэнт гаргачихсан. Одоо эд нар чинь сорчилж гаргаж үнэтэй нүүрсийг нь гаргаад байгаа учраас бусад нь ингээд тэндээ хураагдаад бараг талбай дээрээ исэлдээд байгаа байхгүй юу. Исэлдсэн нүүрс ч биш, бараг сул коксжих нүүрс нь исэлдээд байгаа учраас энийг энэ заалтаараа гаргаад хаячихсан бас 5, 6 сая тонн исэлдсэн нүүрс байгаа юм байна лээ шүү дээ. Энэнд нь тусгайлан тогтоолдоо заалт оруулж байгаад энэ нүүрсийг нь бас нэг энэ АМНАТ-аар чөлөөлж гаргах асуудлыг нь шийдэж өгөхгүй бол нэг баахан хог болох гэж байгаа юм байна лээ дээ. Тэгэхээр би бол уг нь энэ компаниа дэмжиж, ашиг орлогыг нь нэмэгдүүлж байж, уг нь дараа нь бид нарыг нэг баахан төслүүдийг нь ярихгүй бол өөрсдийг нь дэмжихгүй, тэгээд одоо ашигтай ажиллуулахгүй байж байж нэг баахан төсөл гээд л нэг жагсаалт гаргаж өгөөд, ийм ийм юмнуудыг хэрэгжүүл гээд байх юм бол энэ компани чинь явахгүй шүү дээ. Тэгэхээр энэ тогтоолдоо энэ компанийн нь дэмжсэн ганц хоёр заалт оруулж өгмөөр байна.

Хоёрдугаарт нь, “Эрдэнэс Монгол” гэж компани ер нь ямар үйл ажиллагаа явуулж байгаа компани юм? Дээр Нямдорж сайдын мэдээлж байгаагаар бол баахан захирлууд, баахан машин унасан захирлууд л байдаг. Яг юу хийдгийг нь мэдэхгүй. Тэгэхээр би одоо Байнгын хорооны даргыг дараагийн Байнгын хороогоор энэ “Эрдэнэс Монгол” компанийн бүтэц зохион байгуулалт, үйл ажиллагаатай холбоотой, ер нь яг ямар үйл ажиллагаа явуулдгийг нь нэг сонсмоор байна. Дороо нэг баахан төрийн өмчит компаниуд оруулчихсан. Тэгээд тэд нартай яг бодитой дэмжлэг үзүүлж байгаа нь бүү мэд.

“Эрдэнэс Монгол” компанийг манай доор байгаа охин компаниуд ч юм уу, жижиг компаниуд ийм үйл ажиллагаа явуулмаар байна, Их Хурал дээрээс ийм дэмжлэг үзүүлмээр байна гэж явж байгааг нь би нэг ч сонсоогүй. Уг нь энэ чинь бол энэ хэдэн компаниудаа төртэй холбох, тэд нарыг ашигтай ажиллуулахад янз бүрийн хуулийн төслүүдийг бэлдэж явах ёстой компани гэж бодоод байгаа болохоос биш зүгээр баахан захирлууд, доороо нэг баахан компаниудын ТУЗ дээр суучихдаг ийм л компани гэж ойлгоод байгаа шүү дээ. Одоо нийгэм дээр ч гэсэн тийм л ойлголт байгаа шүү дээ, сүүлийн удирдлагуудтай холбоотой. Тэгээд Тавантолгой компани бол бас нэлээн доороо олон охин компанитай байна л даа. Зарим нэг энэ Тавантолгой түлшийг ер нь хувийн хэвшил рүү аажимдаа шилжүүлэх боломж байгаа юу, Ёндон, сайд аа? Хувийн хэвшлүүд чинь ингээд үйл ажиллагаанд нь оролцоод явахгүй бол энэ Тавантолгой түлш чинь одоо дийлэхгүй. Энэ утааны асуудал чинь эргээд л энэ хүрэл хүрэлцээ хангамжийн асуудал чинь эргээд бөөн нийгэмд проблем болж байна шүү дээ.

Яг одоо хувийн хэвшлүүд үйл ажиллагаа явуулъя гэвэл энэ Тавантолгой түлш өгч байгаа энэ нийтлэнгээ үнэгүй өгч байгаа шүү дээ. Тэрэн шиг яг үнэгүй хувийн хэвшилд өгөх боломж байгаа юу? Хувийн хэвшлийнхэн яг энэ Тавантолгой түлш компанитай адилхан үнээр нь зарж борлуулаад энэ дэм болоо юу гэвэл тэгэх боломж байгаа бол энэ хувийн хэвшлийнхэнг сонирхож байгаа юм байна лээ шүү дээ. Тэгээд энийг одоо бас нэг чиглүүлж хувийн хэвшилд нь өгөөд явах юм бол бүх юмтай бас түр зууралдаад байна гэвэл зардал нь өндөр байна.

**Б.Чойжилсүрэн:**Хэн хариулах вэ? Ёндон сайд хариулъя. 3 дугаар микрофон.

**Г.Ёндон:**Ганболд гишүүнд баярлалаа. Нөгөө өндөг өгч байгаа тахиагаа бид нар бас дэмжиж байх ёстой, яах аргагүй ээ. Тэгээд энэ төсөл хөтөлбөрүүд бол үндсэндээ ихэнх нь бол хөдлөөд явж байгаа эхэлчихсэн гараанаасаа гарчихсан. Түрүүн бас хэлсэн. Ер нь бол хаа очиж энэ төслүүд маань ихэнх нь бол зураг төсөлтэй, урьдчилсан бичиг баримттай баримттай, барьцаатай багцаатай болчихсон төслүүд байж байгаа. Эдгээрийг явуулахын тулд бид нарын хувьд бас зарим нэгэн асуудлууд дээр зайлшгүй л бас Байнгын хороо, Их Хурлын маань дэмжлэг хэрэгтэй болоод байгаа асуудал бол энэ эдгээр төслүүдийг бид нар ингээд явуулах нь ээ. Явуулахын тулд яаж явуулах вэ гэхээр түрүүний хэлсэн нөгөө олборлолтын хэмжээгээ нэмэгдүүлэх тэгээд хамгийн боломжтой тэр технологийн зардал багатай технологийн шийдлүүдийг нэвтрүүлэх мөн санхүүгийн янз янзын боломжууд IPO-гоос авахуулаад тэгээд л хувьцаа, мөн нүүрс урьдчилан боловсруулах гээд эдгээр зөвшөөрлүүдээ л бид нар үндсэндээ авъя гэж байгаа юм.

Сая Ганболд гишүүний хэлснээр яах аргагүй энэ АМНАТ-тай холбоотой асуудал бол энэ маш эмзэг асуудал байдаг. Энэ уурхайчдын хувьд бол энэ угаасаа л. Уг нь Сангийн яам маань, ер нь бол төсөв маань бол уг нь татварынхаа суурийг л өргөсгөх ёстой юм байгаа юм. Татварын суурь буюу аль болохоор олон аж ахуйн нэгжийн татвар нь татвар нь зохистой байх хэрэгтэй, татвар нь оновчтой байх хэрэгтэй. Яг энэ зохистой харьцаагаа баримталж байх ёстой юм. Тэгэхгүйгээр, ерөөсөө ажиллаж байгаа хэдээс нь л өндөр татвар аваад байх юм бол олон төслүүд рентал түвшин дээрээ дөнгөж дөнгөж наана цаана нь орж явж байдаг. Дэлхийн зах зээлийн үнээс хамаараад зарим жил нь ашигтай болоод л, зарим жилд нь алдагдалтай болоод явж байдаг ийм төслүүд олон байдаг.

Уул уурхайн төсөл болгон тийм өндөр үр ашигтай байж чаддаггүй. Тэгэхээр үндсэндээ бол энэ АМНАТ-ын асуудлыг зургаан сард оруулж ирэхэд нь манай яам бол энэ дээр их эсрэг эсрэг байр сууриа илэрхийлж аж ахуйн нэгжүүдээ цуглуулж Сангийн сайдтайгаа уг нь бол бас уулзуулсан Сангийн сайд маань уг нь бас ойлголоо гэж байсан боловч тэгээд дараагийн засгийн хурлаараа ороод энэ асуудлыг бол олонхоороо шийдсэн. Тэр үед бол уг нь энэ шийдлийг бид нар нэг жилийн хугацаатай л явуулъя гэж ярьж байсан боловч дараа нь тогтоол нь гарахдаа бүр юу гээд гарчихсан. Тэгэхээр одоо бол, өнөөдөр бас Уул уурхайн яаман дээр энэ Уул уурхайн хүрээлэн болон бусад одоо энэ институцүүдийг оруулсан.

Мөн төрийн бус байгууллага Нүүрс ассоциац, Уул уурхайн үндэсний ассоциацыг оруулсан, аж ахуйн нэгжүүдийн төлөөлөл оруулсан, Ашигт малтмалын газрыг оролцуулсан,  Стандартад хэмжил зүйн газрыг оруулсан. Бид нар нүүрсний стандартаа шинэчилье гэж байгаа юм. Өнөөдөр эрчим хүчний нүүрс гэхээрээ л нэг л янзын АМНАТ тавьж шүүгээндээ тавьчхаад байгаа Сангийн яам маань. Гэтэл энэ нүүрс жишээ нь 5500 калоритой нүүрс, 3000 калоритой нүүрс гэхэд зөвхөн дэгдэмхий бодис үндэслэхээсээ хамаараад үнэ нь яг л өөр, хэд дахин өөрчлөгдөөд явчихдаг. Гэтэл эрчим хүчний нүүрс дотроо өчнөөн олон янзын АМНАТ-тай. Хятадын нүүрсний стандарт 20-н хэдэн стандарт байдаг гэж ярьдаг. Манайх бол ердөө 7 байгаад байгаа юм. Тэгэхээр бид нар өнөөдөр айл уурхайгаас аль ордоос олборлох нүүрс нь аль Монголын ямар стандартад нийцэх юм, Монголын стандарт нь Хятадын аль стандарттай чанарынхаа хувьд үнслэг дэгдэмхий бодис калорынхоо хувьд дүйж байгаа юм бэ? Нөгөө барьцалдуулагч гэж ярьдаг гэх мэтээр ингэж нэг ийм стандарт гаргая гээд энэ чиглэлээр ажлын хэсэг байгуулаад бид нар ажиллаж байгаа.

Сангийн яам маань ерөөсөө өмнө нь бол энэ АМНАТ-тай холбоотой асуудал дээр ажлын хэсэгт манайх бол хүн өгөхгүй ээ, ажлын хэсэгт оруулахгүй, яагаад гэвэл энэ бол татвар бол цэвэр манай өөрийн бодлого гэдэг байсан бол энэ удаа бол бас хүн өгч байгаа. Ингээд энэ дээр бид нар ажиллаж байгаа. Гэхдээ энэ бол бас мэдээж өнөө маргааш шууд гарчих асуудал биш. Тэгэхээр энэ чиглэлээр бас одоо “Эрдэнэс Тавантолгой” компанид маань дэмжлэг үзүүлсэн шийдвэр энэ тогтоолын төсөлд орвол бас баярлах байна.

**Б.Чойжилсүрэн:**Ганболд гишүүн хариулт хангалттай юу? Ингэж асуугаад байна шүү дээ, Ёндон сайд аа, Тавантолгой төслийн үйл ажиллагааг хувийн салбар явуулах юм бол ашигтай байх юм уу, ашиггүй байх нь уу, татаастай байна уу, татаасгүй байна уу гэдгийг нь Ганболд гишүүн асууж. Одоо Тавантолгойтой адилхан ижил ижилхэн нөхцөлөөр өгсөн нөхцөлд үйл ажиллагаа явуулсан хувийн аж ахуйн нэгж ашиг олох нь уу, олохгүй байна уу? Ажлын хэсэг, 3 дугаар микрофон.

**Г.Ёндон:** Энержи ресурс компани бол 2019 оноос хойш бол энийг бол ингээд нийгмийн хариуцлагын хүрээнд үнэ төлбөргүй өгч байгаа медлинээ. Tнэ зөрүүг нь болохоор бол “Эрдэнэс Тавантолгой” уурхай даагаад байгаа юм. Тэгэхээр хэрвээ энэ одоо татаас л байхгүй бол энэ бол хувийн хэвшилд бол бас хүндрэлтэй тусах байх аа. Хувийн хэвшил бол энэ медлин гэдэг маань үндсэндээ бол эрчим хүчний нүүрс шахуу л юм гарч ирж байгаа шүү дээ. Тэгэхээр энийгээ зарахгүйгээр хувийн хэвшил одоо ингээд үнэ төлбөргүй өгнө гэх юм бол энэ бол бас хувийн хэвшилдээ бол ачаалал болж ирнэ. Энэ бол бас дагаад явахад нэлээн бэрхшээлтэй асуудал байж байгаа. Тийм ч учраас Тавантолгой түлш компанийн одоо “Эрдэнэс Тавантолгой” хэдийгээр 51 хувийг нь эзэмшигчээр авсан боловч эхний хөрөнгө оруулалт эхний, нөгөө цус сэлбэнэ гэдэг шиг тэр коксын үйлдвэр барих, өөрсдөдөө бизнесийн үр ашигтай болгох чиглэлээр төслийг нь дэмжиж өгөөд хөл дээр нь босгоод цаашдаа энэ Тавантолгой түлш маань болохоороо л тусдаа бие даагаад байдаг юм уу? яваандаа бол харин ёстой тэр хөрөнгийн зах зээлээр дамжуулаад хувьчлагдаад явах асуудал нь бол нээлттэй.

Гэхдээ хамгийн гол нь өнөөдөр энэ хөлд оруулахын тулд энэ Тавантолгой түлш, өнөөдөр бол үндсэндээ бол мөлхөө чигээрээ хоёр жил болчихлоо шүү дээ. Тэгэхээр энийг нь дэмжиж өгөхийн тулд л “Эрдэнэс Тавантолгой”-г түшүүлчихээд байж байгаа юм. Бас л “Эрдэнэс Тавантолгой”-гоос мөнгө л гарна гэсэн үг. Тэгээд ашигтай болоод ирснийх нь дараа бол цаашаа үргэлжлүүлээд харин дараа дараагийн шийдлүүд нь гараад явах ёстой байх. Баярлалаа.

**Б.Чойжилсүрэн:**Ганболд гишүүн тодруулъя.

**Г.Ганболд:**Би бүр тодорхой юм асуугаад байх юм. Тойруулж хариулаад байх юм. Яг медлинээ яг одоо ингээд Тавантолгойд өгч байгаа шиг үнэгүй өгөх боломж байгаа юу? Одоо бол Тавантолгой түлш үнэгүй өгч байгаа, тийм үү? Тэрэн шиг ингээд хувийн хэвшил яг энэ үнээр заръя гэвэл үнэгүй өгч болох уу? Медлин чинь одоо үнэгүй өгч байгаа шүү дээ. Энэ Тавантолгой түлш чинь үнэгүй өгч байгаа. Тэгээд хувийн компани яг одоо Тавантолгой түлш шиг ажиллая, яг адилхан үнээр нь заръя, медлинээ үнэгүй өгөөдөх гэвэл өгөх үү? Хоёрт нь, би “Эрдэнэс Монгол”-той холбоотой нэг асуулт асуусан юмсан.

**Б.Чойжилсүрэн:** Ёндон сайд аа, ийм яриад байна шүү дээ. Тавантолгойд түлшид үнэгүй өгч байгаа юм шиг хувийн компанид үнэгүй өгчихлөө гэж бодоход үнэгүй авсан хувийн компани нь бусад үйл ажиллагааныхаа зардалдаа одоо байгаа, борлуулж байгаа үнээрээ яваад ашигтай байж чадах нь уу, үгүй юу гэдгийг асуугаад байна, Ганболд гишүүн. Энэ дээр нэг тодорхой хариулт өгөөд гээч. Одоо үнэгүй авчхаад медлинээ, тэгээд бусад үйл ажиллагаанд нь татаас өгч байна гэж бид нар ойлгоод байгаа шүү дээ, Тавантолгойгоос. Тэгэхгүй бол татаасыг нь зогсоочих юм бол, татаасгүй хувийн компани бол ашигтай ажиллаж чадах уу, үгүй юу? Адаглаад нолилоод байж чадах уу, үгүй юу гэдгийг Ганболд гишүүн нэгдүгээрт асуугаад байна.

“Эрдэнэс Монгол”-ын талаар Ганболд гишүүн ээ, бид нар ингэсэн. Таны санал одоо анх удаагаа гарч ирж байна. “Эрдэнэс Монгол” компанид бид нар эхлээд энэ энэ удаадаа бол чиглэл өгье, оны дараа, оны өмнө амжих ч үгүй. Оны дараа та бүхэн нэг Уул уурхайн сайд, “Эрдэнэс Монгол” компанийг танайх хариуцаж байгаа билүү, Хэрэг эрхлэх байгаа уу, нартай ярья. Танилцуулгаа бэлтгэе, стратегиа, одоо нөхцөл байдлаа ямар байгаагаа бэлтгээд, цаг хугацааг жичид нь тохироод тэгээд танилцуулгаа оруулъя, Байнгын хороогоор. Намрын чуулгандаа амжуулахыг бодъё.

Ёндон сайд тэр асуултдаа гүйцээгээд хариулъя. Ёндон сайдын 3 дугаар микрофон.

**Г.Ёндон:** Би түрүүн хэлсэн. Татаасгүйгээр бол ашигтай байж чадахгүй л гэж би харж байгаа юм. Татаас нь том хэмжээний татаас өгдөг шүү дээ. Тийм учраас бол татаасгүйгээр хувийн хэвшил бол ашигтай байх уу гэвэл ёстой хэлж мэдэхгүй байна. Мэдээж тооцоо гарна. Ер нь бол Энержи ресурс өгөх үү, үгүй юу гэдэг нь бас нэг асуудал. Энержи ресурс бол энэ агаарын бохирдол, Улаанбаатар хотын утаа гэдэг асуудалтай холбоотойгоор үнэгүй өгч байгаа шүү дээ. Хувийн хэвшилд өгөх, үгүй нь бол. Энержи ресурс өөрөө энийгээ зарна гэж бас ярьдаг юм. Бид нар энийгээ болино, одоо энэ жилээс болилоо, агаарын бохирдлын мөнгө өгөхгүй бол бид нар болилоо гэсэн асуудал бас Энержи ресурс бас үе үе ярьдаг. Тэгээд хамгийн сүүлчийн Засгийн газрын хуралдаанаар юу орсон бэ гэвэл Энержи ресурсийн агаарын бохирдол дээр бохирдлын тэр хөтөлбөрт оруулж байгаа. Ер нь бол өөрсдөө бид нар одоо медлинээ өөрсдөө зарна, удахгүй төмөр зам ашиглалтад орохоор медлинээ бид нар урагшаа зарах хэрэгтэй болно гэсэн асуудал ярьж байгаа. Тийм учраас бид Энержи ресурс хувийн хэвшилд өгөх үгүйг бол ёстой хэлж мэдэхгүй байна.

**Б.Чойжилсүрэн:** Тэмүүлэн гишүүн асуулт асууна.

**Г.Тэмүүлэн:** Байнгын хороогоор Тавантолгойн асуудалтай холбогдуулж Засгийн газарт чиглэл өгөх тухай тогтоолын төсөл орж ирж байна. Тэгээд томоор нь энэ асуудлуудыг нь харахаар баахан төсөл, хөтөлбөрүүд байна. Залгуулаад, үндсэн агуулга бол ерөөсөө энэ хөрөнгө оруулалттай холбоотой, санхүүжилттэй холбоотой чиглэл болгож байгаа бол ийм л асуудал болчхоод байгаа юм. Тэгээд би зүгээр нэг талдаа яг зарчмын хувьд нэг асуудлыг гайхаж байгаа. Байнгын хорооны даргаас асуух гээд байгаа юм.

Энэ Улсын Их Хуралд яг энэ асуудлыг ямар хамаатай юм бэ? Яагаад Тавантолгойн санхүүжилттэй холбоотой, хөрөнгө оруулалттай холбоотой асуудлыг Улсын Их Хурлын чуулган дээр, Байнгын хороон дээр оруулж ирээд байгаа юм бэ? Энэ Улсын Их Хурал нь бизнест оролцох ямар шаардлага байгаа юм бэ? Бизнесийнх нь үйл ажиллагааны, дотоод асуудал нь бид нарт ямар хамаа байгаа юм бэ? Яагаад Улсын Их Хурал руу оруулж ирээд байгаа юм. “Эрдэнэс Тавантолгой” компанийн чинь хувьцаа эзэмшигч нь, хувь нийлүүлэгч нь хэн юм бэ? Тэр хувьцаа эзэмшигч гэж байгаа биз дээ.

Хувьцаа эзэмшлийн хурлаар шийдэх ёстой асуудал. ТУЗ чинь эрх мэдлийн асуудал байгаа, хүлээсэн үүрэг байгаа. Тэр түвшиндөө шийдчих л асуудлууд байна шүү дээ. ТУЗ нь хэн байдаг юм, гишүүд нь хэн байдаг юм. Тэр хүмүүс үүрэг хариуцлагаа хүлээх хэрэгтэй шүү дээ. Тэндээ шийдвэрээ гаргаад явах хэрэгтэй шүү дээ. Эсвэл хувьцаа эзэмшигчид нь байгаа бол тэндээ хувьцаа эзэмшигчдийнхээ хурлыг хийгээд гаргачих хөрөнгө оруулалттай, санхүүжилттэй холбоотой асуудлыг Их Хурал дээр Байнгын хороонд авчирч чиглэл гаргуулах ийм шаардлага байгаад байгаа юм бэ?

Өнөөдөр би тэр яам нь байна уу, Уул уурхайн яам нэг хэсэг нь “Эрдэнэс Тавантолгой” компанийн, аж ахуйн үйл ажиллагаа эрхэлж байгаа компанийн ТУЗ нь хувь нийлүүлэгч нь болсон гэж ярьж байсан. Одоо эрх биш эргээд “Эрдэнэс МГЛ” рүү шилжсэн гэсэн шийдвэр гарсан байх, долоо хоногийн өмнө. Ер нь хэн нь байна уу хамаагүй төрөөс хамааралгүй ажилладаг болох, энэ улс төрчдөөс ангид байх, компанийнхаа засаглалыг сайжруулах энэ чиглэлээр явах хэрэгтэй шүү дээ. Эрүүл бүтэцтэй бол болох хэрэгтэй шүү дээ. ТУЗ нь ч байна уу, хувь нийлж чинь байна уу. Бүтэц, бүрэлдэхүүн компанийнхаа засаглалын асуудлыг оруулж ирэх хэрэгтэй шүү дээ. Тэр асуудлаар та нар өнөөдөр тогтоол төсөл оруулж ирсэн бол би дэмжих байлаа, дэмжих байлаа.

Гэтэл шат шатандаа, түвшин түвшиндээ шийдэх асуудлуудаа ингээд Их Хурал дээр авчирч хаа байсан тэр засаг дээр биш Их Хурал дээр ингэж авчирч нааж байгаа чинь буруу байхгүй юу. Ингэвэл энэ компани цаашид яаж явах юм бэ? Компанийн тухай хуулиар, дүрэм журмаар асуудал нь шийдэгдэх ёстой. Өнөөдөр Монгол Улсын тэр 60 мянган аж ахуйн нэгжийн нэгэн адил энэ чинь үйл ажиллагаа, дотоод дүрэм журмынхаа хүрээнд асуудал нь шийдэгдэх ёстой гэж хараад байгаа шүү дээ. Тэр ямар төслөө хэрэгжүүлнэ вэ, яаж санхүүжилттэй олно вэ, яаж санхүүжилтээ бүрдүүлнэ вэ, ямар шийдвэрээ гаргана вэ, бие даана уу, хамтарна уу энэ танай асуудал шүү дээ. ТУЗ-ийн гишүүд ажлаа хийх хэрэгтэй шүү дээ. Үнэхээр ТУЗ-ийн гишүүн чинь болохгүй байгаа бол тэрийгээ одоо боль оо, эрүүл хүмүүсээр бүрдүүл ээ, засаглалаа сайжруул аа.

Өнөөдөр зүгээр энэ компанийн засаглалыг сайжруулъя, эрх зүйн орчныг бүрдүүлье гэж орж ирэх байсан бол энэ бол эрүүл асуудал гэж би хараад байгаа юм. Гэтэл өнөөдөр Улсын Их Хурал “Эрдэнэс Тавантолгойн” ТУЗ шиг гэдэг юм уу, хувь нийлүүлэгч шиг өнөөдөр ажиллаж болохгүй ээ. Өнөөдөр энд бид нар танай тэр дотоод асуудлыг чинь яриад, ТУЗ-ийн чинь хурлыг энд хийгээд байж болохгүй. Хувь нийлүүлэгчийн чинь хурлыг би энд хийгээд байж болохгүй гэж хараад байгаа юм. Энэ өөрөө зарчмын асуудал. Тэгэхээр бид нар одоо энэ асуудлыг ер нь энэ Байнгын хороон дээр, Их Хурал дээр татаж авчрах бол буруу байх. Үндсэндээ хэрэв төр, засгаас тэр төмөр замтай нь холбоотой, царигтай нь холбоотой ч гэдэг юм уу, энэ асуудал.

**Б.Чойжилсүрэн:**Ажлын хэсгээс хариулах уу? Байнгын хороо нэг хариулъя. Нэгдүгээрт “Эрдэнэс Тавантолгойн” хувьцаа эзэмшигч гэдэг маань 81 хувь нь Монгол Улсын Засгийн газар байгаа, бас 10-н хэдэн хувийг нь Монголын иргэд эзэмшиж байгаа, тодорхой хэсэг хувийг нь аж ахуйн нэгжүүд эзэмшиж байгаа ийм олон нийтийн, Монголын ард түмний өмч гэж болохуйц ийм компани учраас эрхлэх асуудлын хүрээнд манай Байнгын хорооноос оруулж ирсэн энэ тогтоолын төслийг та бүхэнд тараасан байгаа. Энийг олон нийт бас хаагаад явах юм бол магадгүй илэн далангүй, шулуухан үнэнийг хэлье. Янз бүрийн хардлага сэрдлэг яваад байх юм. Ил нээлтийг хэлэлцүүлчихье гэж байгаа юм. Янз бүрийн асуултууд байх юм бол би энэ Уул уурхайн яам, “Эрдэнэс Тавантолгойн” удирдлагуудад хэлсэн. Ил хэлэлцүүлнэ ээ, бүх талын сөрөг асуултууд гарах ёстой. Энд ил тод хариул гэдэг. энэ Улсын Их Хурлаар хэлэлцүүлнэ гэдэг бас энэ компанийн нэг хардлага сэрдлэгээс тодорхой хэмжээнд үнэн юм бол үнэн, худлаа бол худлаа иймэрхүү битүү байдлыг хагалъя гэсэн нэг ийм зорилго байгаа.

Хоёрдугаарт, манай намын мөрийн хөтөлбөрт 2024 оны хүртэл, одоо цөөхөн жил 20-н хэдхэн сар үлдлээ. Энэ хооронд ажлыг нь эрчимжүүлэх шаардлага Засгийн газарт чиглэл өгч болгож өгөхөөс ондоо арга байхгүй байгаа. Сая Уул уурхайн сайд нь ч хэлж байна. АМНАТ-ын асуудлыг жишээлбэл, Сангийн яамтайгаа учраа олохгүй байна гээд. Их Хурлаас энэ асуудлаа нэг талдаа гарч ойлго, ажлаа эрчимжүүл ээ, ойлголц гэдэг ийм чиглэл өгөх шаардлага үүссэн учраас энийг оруулж ирсэн шүү, Тэмүүлэн гишүүн ээ. Бусад нь Тэмүүлэн гишүүний асуултад хариулах хүн байна уу? Тэмүүлэн гишүүн тодруулъя.

**Г.Тэмүүлэн:** Энэ тогтоолын төслийн чинь 1 дээр нь энэ төмөр замын асуудал, 2 дээр нь эцсийн бүтээгдэхүүний үйлдвэрүүдийн асуудлууд, гурав дээр нь усны асуудал, дөрөв дээр нь боомтын асуудал гэдэг юм уу, ингээд энэ төсөл хөтөлбөрүүдийг хэрэгжүүлье гээд, энэ чинь угаасаа Засгийн газрын үйл ажиллагааны төлөвлөгөөн дээр тусчихсан асуудал шүү дээ. Дахиад энийг хэрэгжүүл гэж байхад чинь юу гэж байгаа юм бэ?

Дээрээс нь 2018 онд бүр үг, үсэг зөрөхгүйгээр 73 дугаар тогтоол гарчихсан байхгүй юу. Улсын Их Хурал өнөөдөр энэ 2018 оны тогтоолын чинь хэрэгжилтийг бид нар татаж авчирч шалгах ёстой. Эд нар оруулж ирэх ёстой, Засгийн газаас. Тэгэхээр одоо бол хэрэгжилт байхгүй байгаад байгаа. Одоо жишээ нь төмөр замын асуудал яг 2018 оны тогтоолын 1.2 дээр чинь байгаа. Усны асуудал 2018 оны тогтоолын 1.5 дээр байгаа. Боомтын асуудал энэ 2018 оны тогтоол 1.3 дээр байна. Байхгүй асуудал нь юу юм гэхээр яг 2 дахь заалт буюу энэ хөрөнгө оруулалт, санхүүжилт, энэ компани бие даана уу, тусдаа байна уу, энэ санхүүжүүл гэдэг энэ асуудал.

**Б.Чойжилсүрэн:** Энэ ингэсэн, Тэмүүлэн гишүүн ээ. Яагаад энэ төслүүдийг оруулж ирсэн юм бэ гэхээр магадгүй сүүлийн үед улс төржилтийн нөлөө өндөр байна гэж харж байгаа. Энд тусгагдаагүй төслүүдийг нэмээд явуулах юм бол “Эрдэнэс Тавантолгой” компанийн өрийн тогтвортой байдал эвгүй байдалд орно. Хүнд байна, бүр ний нуугүй үнэнийг хэлье. Нүүрсний борлуулалт сайнгүй байна. Ингээд бонд босгож явж байна, зээл авч байна. Энэнээс илүү төслүүд хэрэгжүүлээд эхлэх юм бол хүндэрнэ. Тийм учраас энэ Байнгын хорооноос бас нэг хэсгийг нь хумьж байгаа юм. Бүх санаандаа орсон тооцоогүй юмнуудыг хэрэгжүүлж болохгүй. Энэнээс цаашаа юм илүү юм битгий хэрэгжүүл гэсэн ийм бас далд санаа байгаа гэдгийг ойлгоорой. Тэмүүлэн гишүүн.

**Г.Тэмүүлэн:** Яах вэ, нэг хязгаарыг нь тогтоогоод хумьж байгаа, барьж байгаа асуудал байж болно л доо. Гэхдээ өнөөдөр энэ чинь энэ улс оронд чинь хууль байна шүү дээ. Компанийн тухай хууль байна. Энэ компанид чинь дүрэм журам байна. Хувь нийлүүлэгчдийн хурал, ТУЗ-ийн хурлыг нь шийдэх асуудал байгаа шүү дээ. Тэндээ хязгаарлаад шийд л дээ. Улсын Их Хурал руу татаж буцааж энэ асуудал авчирч байгаа чинь өөрөө харин улс төрийн бантантай хутгаж байгаа асуудал байна.

Өнөөдөр тэнд чинь ТУЗ нь байна, эрх үүрэг нь байгаа, хариуцлага нь байгаад байгаа юм. Ямбыг нь эдэлчхээд энд асуудлаа өөрсдөө шийдээд явах хэрэгтэй шүү дээ. Эсвэл өнөөдөр эцсийн хувьцаа эзэмшигч нь бол Засгийн газар. Магадгүй тэр түвшин, түвшиндээ энэ шийдвэрээ гаргаад явах бүрэн боломж бололцоо байгаа. Улсын Их Хурал, тэр дундаа Байнгын хороо компанийн дотоод үйл ажиллагаатай холбоотой асуудлыг хэлэлцээд, энэ дээр өмнө нь гарчихсан тогтоолыг дахиж батлах гэж байгаа юм шиг, дээрээс нь дахиад дотоод асуудал руу нь орсон заалт нэмээд ингэж явж болохгүй л гэдэг зарчмын асуудал байна шүү дээ. Тэгэхээр түвшин, түвшиндээ бид нар асуудлаа шийдье. Одоо ер нь байр байрандаа юм нь байх ёстой шүү. Асуудлыг бид нар ингэж байж явахгүй бол энэ компаниуд чинь ч хөгжихгүй, төр, эдийн засаг чинь ч өөрөө эрүүл болохгүй, бүтэц зохион байгуулалт нь ч зөв болохгүй нөхцөл рүүгээ явах гээд байна. Тэгэхээр би энэ бол буруу гэж харж байгаа, энэ зарчим. Тогтоолын төсөл.

**Б.Чойжилсүрэн:** Санал гэж ойлголоо. Болорчулуун гишүүн асуулт асууя.

**Х.Болорчулуун:** Би бас Тэмүүлэн гишүүнтэй санал нэг байна. Энэ компанийн тухай хуулиараа бас явах ёстой. Энэ төрийн өмч, компани чинь одоо компани биш боллоо шүү дээ. Жонхуурлаа, дампуурлаа. Өөрийн өртөг нь бол хувийн нүүрс олборлоод борлуулж байгаа компаниудаас дабльдчихсан л байгаа. Аливаа том ч бай, жижиг ч бай компани, аж ахуйн нэгж ашигтай ажиллах ёстой, эдийн засгийн хувьд. Энэ байдлаараа “Эрдэнэс Тавантолгой” компани ашигтай ажиллаж чадахаа болилоо. Баахан төмөр замын асуудал байна. Тэр мод бол яах вэ, нийгмийн ажиллагааны хүрээнд тарьдаг юм байгаа биз. Энэ баахан төмөр зам энэ тэрийг бол “Эрдэнэс Тавантолгой”-гоос шууд мөнгө татаад барьж явуулах асуудал оруулж болохгүй байхгүй юу.

Татвараа төлөөд улсдаа, тэр татвараар нь ийм орлогоор, ийм төсөл хэрэгжүүлнэ гэж хийхээс биш, одоо “Эрдэнэс Тавантолгой” компанийн захирал бол түмэн юм толгойд нь эргэлдээд, энэ болгоныг бол хийж гүйцээхэд маш л хэцүү байгаа шүү дээ. 20 төсөл, арга хэмжээнд явуулна гэж байна. Тэгэхдээ маш өндөр борлуулалт явсан. 2019 онд 13 сая тонн нүүрс, 2022 онд 28 сая тонн нүүрс, 2023 онд 32, тэгээд 45, 50-н хэд гээд арав, арван саяар өсчихсөн нүүрснийх нь борлуулалт. Тэгсэн мөртөө 4.2 тэрбум, 4.2 их наяд төгрөгийн хөрөнгө оруулалт шаардлагатай гэж байна. Одоо бондоос босгосон өр нь гэхэд 2.4 их наяд байна. Энэ байдлаас харахад эрүүл биш тайлан баланс харагдаж байна. Яг чиглэлээрээ л ажиллах ёстой. Бусад элдэв юманд орооцолдоод байж болохгүй ээ. Энэ чинь Тэгээд яг сая Тэмүүлэнгийн хэлдгээр улс төрийн захиалгатай ийм жонхуурсан компани боллоо. Хэвийн ажиллах нөхцөл бүрдэхгүй боллоо шүү дээ, энэ компани дээр чинь. Энэ дээр гүйцэтгэх захирлын хувьд ямар бодолтой санаачилгатай байдаг вэ?

Нүүрсний үнэ дандаа ийм өндөр байхгүй шүү дээ. Хэлбэлзэл нь буурна. Одоо Хятад гэхэд нүүрсний хэрэглээг багасгана гэж байна. Нүүрсний станцад бүр хөрөнгө оруулахыг хориглочихлоо. Төрийн өмчит компаниуддаа бол. Ийм байхад их нэлээн утопоор төлөвлөсөн байна. Тэгээд хэрэгжүүлэх төслүүд нь их утоп, үл гүйцэлдэх ийм шинж чанартай байна. Юун Хэрлэн говь. Хэрлэн говь төсөл бол Хэрлэн голоос ус татаад урагшаа тавиад, тэр бол хэчнээн их наядыг зарцуулна. Дөрвөн жилийн өмнө Хэрлэн гол чинь өвдөгнөөс доошоо болсон шүү дээ. Тэр дийлэхгүй ээ. Тэгээд л баахан үл биелэх төлөвлөгөөнүүд гаргасан байна. Тэгээд ТУЗ-өөсөө давсан шийдвэрийг энэ дээр гаргаад байж болохгүй. ТУЗ-аар оруулж байх ёстой.

Хэрвээ Үйлдвэржилтийн байнгын хороо хэлэлцэх бол бас ТУЗ дээр санал бодлыг нь сонсож, энэ тогтоол шийдвэр нь гаргаж байх ёстой байх аа. Тэрнээс биш гүйэтгэх захирал нь хэлнэ шүү дээ, ТУЗ-дөө. Их Хурал шийдсэн гээд, ТУЗ-ийн давсан шийдвэр энд бас гаргаад байж болохгүй юм л даа. Ялангуяа тэр өртөг зардлаа бууруулах канвьерын систем, тэр энэ тэр дээрээ бол хөрөнгө зарцуулах ёстой. Бусад чиглэлийн бус юман дээр шууд та нар ингэж тавьж төлөвлөгөө гаргах буруу.

**Б.Чойжилсүрэн:**Хэн хариулах вэ? Ажлын хэсэг, 2 дугаар микрофон.

**Б.Ганхуяг:**Тэмүүлэн гишүүн болон Болорчулуун гишүүний асуултад хариулъя. Ер нь бол яг цэвэр бизнесийн мэдрэмжтэй ийм саналуудыг тавилаа гэж би хувь хүний хувьд, дээрээс нь энэ компанийн өдөр тутмын менежментийг аваад явж байгаа хүний хувьд бол шууд хэлэх сонирхолтой байна. Нэгд нь, ер нь компани өнөөдрийн байдлаар 993 онд тэрбум төгрөгийн хуримтлагдсан ашигтай. Яг өнөөдрийн 28-ны байдлаар 273 тэрбум төгрөгийн цэвэр ашигтай ажиллаж байгаа юм. Компани ямар нэгэн байдлаар санхүүгийн буруу бичилт хийгээд асуудалд орсон юм бол байхгүй. Дээрээс нь олон улсын аудит хийлгэж байгаа, компани. Түрүү жил бас хийлгэсэн. Монголын аудитын байгууллага Үндэсний аудит хоёр жил дараалан гүйцэтгэлийн аудит хийж байгаа. 12 төрлийн хяналт шалгалт, Сангийн яам, бусад Монголбанкнаас авахуулаад, мэргэжлийн хяналт, дээрээс нь бүх дотоод хяналт шалгалт, цагдаа, тагнуул, авлигатай тэмцэх газар гээд ер нь сүүлийн 8-9 сар манай компанийг бол сайн шалгасан. Шалгаад ер нь бол санхүүгийн нөхцөл байдлын хувьд харьцангуй бэхэжчихсэн байна гэж аль аль талдаа үзсэн. Тийм учраас компани бол өнөөдөр санхүүгийн нөхцөл байдлын хувьд хүндэрсэн гэдгийг хүлээн зөвшөөрөх ямар ч боломж байхгүй.

Хоёрт нь, энэ Хэрлэн тоонот төсөл наашаа ирснээр 530 сая долларт багтах юм. Энэний  41 сая доллар нь манайхаас гараад явж байгаа. Дээрээс нь 220 орчим сая доллар нь Цагаанцав руу явах юм. Ингээд нийлээд энэ маань 1.4 орчим их наяд төгрөгөөр босох боломжтой. Хэрлэн тоонотоос наашаа татахад Оюу толгой 30 хувьд нь оруулъя гэдэг ийм саналаа бид нар харилцан яриад явж байгаа. Яагаад гэвэл Оюу толгойд усны хэрэгцээ маш их бий. Дээрээс нь Энержи ресурс 1.5-20 орчим хувьд нь бид нар орох боломжтой гэж илэрхийлдэг. Энэ бол тэнд байгалийн баялаг ухаж сэндийчилж байгаа компаниудын үндсэн үүрэг гэж ойлгож байгаа. Тэгэхээрээ компани бол дөрвөөс таван компани, бас МАК, Эс Жэ Эс гээд олон компани бид нар бол ярилцаад явж байгаа. Усны хэрэг эрхлэх, Усны газар дээр бол нэгтгэгдээд энэ ажил бол нэлээн эрчимтэй явж байгаа. Энэ бол хол биш ойрхон байгаа төсөл. Энийг улам ойртуулахын тулд бид ажиллана.

Хувьцаа эзэмшигчдийн хурал шийдвэрээ гаргаад явж байгаа. Төлөөлөн Удирдах Зөвлөл /ТУЗ/ шийдвэрээ гаргаад явж байгаа. Өнөөдрийн энэ шийдвэртэй холбоотой бүх шийдвэрүүд Засгийн газрын түвшинд болон хувьцаа эзэмшигчдийн хурал ТУЗ-ын түвшинд гарчихсан байгаа. Тэгээд энэ таван жилийнхээ зорилтыг батлаад өгчихсөн байгаа. Тэгээд 2021, 2022 оных нь төлөвлөгөөг батлаад төсвийг нь батлаад ингээд явж байгаа юм.

Төмөр замын төслүүдийг хаяж яагаад ч болохгүй ээ. Энэ хоёр төсөл бол манай компанийн, одоо манай компани бол хөгжлийн бэрхшээлтэй явдаг. Зөвхөн Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн нэг урсгалтай авто замаар жилд маш их хэмжээний аваар осол, хөдөлмөрийн аюулгүй байдлыг зөрчиж байж тэр талд нь гардаг. Тэгвэл энэ хоёр төмөр зам орсноор манай зардал 2.3-4.4 дахин багасах юм байгаа юм. Өнөөдөр 32-41 доллароор тээвэрлэж байгаа, нэг тонныг нь. Төмөр зам орсноор бид 7.5-8.4 доллароор нэг тонныг нь. Ингээд дөрөв дахин багассанаар ашиг орлого, үр өгөөж дээрээс нь улсад төсөв төлөх татвар, төлбөр хураамж бүгд болно. Энийг 12 жилийн хугацаанд компани өнөөдрийн улсын төсөв, дээрээс нь дотоодын нийт бүтээгдэхүүнийг 34 орчим тэрбум доллароор өсгөх боломжтой ийм маш том мега, дээрээс нь эдийн засгийн өндөр өгөөжтэй төсөл гэж хөрөнгө оруулагчид өөрсдөө, олон улсын шинжээчид үздэг. Энийг та бүхэн бас санхүүгийн талаас нь харж байгаад би бас үнэхээр талархалтай хандаж байна. Бизнесийн харилцаанд бол.

 **Б.Чойжилсүрэн:**Ажлын хэсгийн 2 дугаар микрофон, нэмээд хариулчих.

**Б.Ганхуяг:**Сөрөг нөлөө орж байгаа зүйлүүд бол бий. Сая гэхэд КОВИД-той холбоотой бид нар бас 40 орчим тэрбум төгрөг гаргачихсан.  56 тэрбум төгрөг гаргах үүрэг хүлээгээд одоо 40 орчмыг гаргачхаад байна. Энэ оношлуур энэ вакцин, энэ оношилгооны техник тоног төхөөрөмж гээд энэ бүх зүйл бол нийгмийн хариуцлагын хүрээнд гаргасан. Энэ бол 81.7 хувийг эзэмшигч Засгийн газрын өөрийнх нь эрх хэмжээний хүрээнд буюу тогтоол гаргахдаа дандаа зөв гаргаж байгаа. Зөвхөн өөрийнхөө эзэмшиж байгаа эзэмшлийн хүрээнд та бүхэн мөнгөн урсгал болон санхүүгийн менежментээ хийгээрэй гэдэг ийм тогтоолууд ирдэг. Энэний дагуу удирдамж аваад Төлөөлөн Удирдах Зөвлөлөөсөө /ТУЗ/ батлаад холбогдох гэрээг хийгээд ингээд явж байгаа.

Цаашид энэ улс төртэй холбоотой, ер нь өнөөдрийн энэ ордог өмнөх намын бүлгээр ордог бол ерөөсөө цэвэр Улсын Их Хурлын гишүүдтэй холбоотой орж ирж байгаа. Улсын Их Хурал дээр маш их хэмжээний, ямар ч мэдээлэлгүй мөртөө зөндөө, сүүлийн есөн сараас хойш зөвхөн манай компанийг удаа дараа, зөвхөн яригдсан давтамж нь гэхэд 75-78 удаагийн давтамжаар ярьсан байдаг. Энэ компани ингэж байна, алдагдалтай байна, өрөнд баригдлаа гээд яг бодит мэдээллийг өгөхөөр, за энэ мэдээллийг чинь би ингээд авчихлаа гэдэг маягаар хандаж байгаа. Ямар ч байсан энэ бол Улсын Их Хурлын гишүүн бол иргэдийг төлөөлдөг. Иргэд бол энэ манай 2 сая 513 мянган иргэн байгаа. Эд нарыг бас давхар төлөөлж байгаа учраас та бүхэнд энэ мэдээллийг өгөх нь миний бол үндсэн үүрэг гэж үзэж байгаа. Манай ТУЗ-ийн удирдлагууд ч үзэж байгаа, гишүүд ч үзэж байгаа хувьцаа эзэмшиж үзэж байгаа. Тийм учраас та бүхэнд мэдээлэл өгч байна л гэж ойлгоорой.

 **Б.Чойжилсүрэн:**Болорчулуун гишүүн тодруулъя.

**Х.Болорчулуун:**Ганхуяг захирал маш ашигтай ажиллаж байгаа юм шиг ярьж байна. Би энэ бодит баримт дээр чинь, санхүүгийн тайлан дээр чинь харж ярьж байна л даа. Тэрнээс хэн нэгний үгээр биш. 993 тэрбумын ашигтай ажилласан гэж. Яг бодит мөнгө нь байгаа юм уу, үгүй юу? Зөвхөн дансны бичилт үү? Танай энэ арилжааны банкны өр төлбөр энэнтэйгээ бараг тэнцүү 874 тэрбум төгрөг байна. Бондын эргэн төлөлт, энэ чинь өр төлбөр шүү дээ, 2.4 их наяд байна. Тэгэхээр танайх бол энэндээ алдагдалтай байгаа байхгүй юу, эндээс чинь харахад. Энэ дээр хариулаач. Их л ашигтай юм шиг ажиллаад байгаа юм. Ерөнхийд нь танайх тэр хувийн компаниудаас өртөг нь ямар байгаа вэ? Тэрийг хэлчих. Хариуцлагатай хэлээрэй.

**Б.Чойжилсүрэн:** Ажлын хэсэг, 2 дугаар микрофон.

**Б.Ганхуяг:** Санхүүгийн хувьд бол бид 330 тэрбум төгрөг арилжааны банкнуудаас авсан. Үүний 157 тэрбум төгрөгийг нь бол бид татвар, төлбөр хураамжаа тухайн үед оны эхэнд төлж байсан. 147 тэрбум төгрөгийг нь бол улсын төсөвт 2021 оны урьдчилгаа гэж өгч байсан, арилжааны банкны хувьд бол. Бондын хувьд бол 10 их наядын бондын 2-ыг нь манайх гаргах эрх авсан. Үүнээс 834-ийг нь гаргасан, бусдыг нь гаргаагүй байгаа. Ингээд бодохоор компани бол 1.1 орчим их наядын, энэ бол зохистой зээл бизнесийн хувьд бол. Та бизнес өөрөө яг хийдэг учраас хамгийн сайн мэдэж байгаа. Маш зохистой буюу эрүүл зээл. Энэ зээлийн ард бид нар гарах бүрэн боломжтой. Энийг бол санхүүгийн тооцооллоор хийчихсэн байгаа. Компанийн мөнгөн урсгалын хувьд бол өнөөдөр хэвийн байгаа. Төслүүдээ санхүүжүүлэх болон үйл ажиллагаагаа санхүүжүүлэх бүрэн боломжтой гэж үзэж байгаа. Үлдэгдэл асууж байгаа бол бид нар.

**Б.Чойжилсүрэн:**Ганхуяг захирал аа, ингэж асуугаад байна шүү дээ. Богино хугацаатай өр төлбөр чинь өндөр байна аа, хуримтлагдсан ашиг чинь өнгөрсөн жилүүдэд хэд байгаа юм бэ? Хоёрдугаарт, энэ олборлочихсон нүүрс агуулахад чинь юм байна уу? Актив, пассив чинь хоорондын зөрөө ямар байгаа юм? Гүйцээгээд хариулаад, тэгээд тодруул.

**Б.Ганхуяг:** Актив, пассивын зөрөө түрүүн хэлсэн 993 тэрбум төгрөг буюу хуримтлагдсан ашгийн зөрөөгөөр тодорхойлогдоно. Богино хугацаат өр төлбөр бол нүүрс урьдчилж борлуулж, мөнгө татсан төлбөр. Өөрөөр хэлэх юм бол эд нарт ямар нэгэн төлбөр төлөхгүй, хүү төлөхгүй. Харин нүүрсийг нь өгнө. Өөрөө хэлбэл, манайд үлдчихсэн байгаа юм. Тэгэхдээ бид нар богино хугацаанд өр төлбөрөөр бичихээс өөр арга байхгүй. Энэ бол бараг 500 орчим сая долларыг бид нар урьдчилж татаж авсан байгаа юм. КОВИД-ын үед бол өнөөдөр хятадын тал бол нэг ч жолооч оруулахгүй нөхцөл байдал үүсэж байгаа бол бид нар бас борлуулагч талууд дээр бас давхар бизнес хийж байгаа юм. Энэ бол санхүүгийн моделийн хувьд бол хамгийн зөв хувилбар гэж үзэж болно. Өнөөдөр 6.3 сая тонн нүүрс манай агуулах дээр байна. Үүний 87 орчим хувь нь бол хатуу коксжих нүүрс, 10 орчим хувь нь бол эрчим хүчний нүүрс, бусад нь хагас коксжих нүүрс гэсэн.

Дээрээс нь ул таазыг нээчихсэн болон шууд олборлоход бэлэн 4.8 найман сая тонн нүүрс байна, бид нарт. Оперэйшн зардал асууж байна. Оперэйшн зардал бол 1 тонн нь өнөөдөр компани 28 мянган төгрөгөөр олборлож байгаа. Энэ 28 мянга гэдэг нь бол бид нар хөрс хуулалтын коэффициент 3.4 хувьтай байгаа юм. Тэгээд дунджаар 1 тонн нүүрсийг бол бид бол оперэйшн компаниудаараа хийлгэж байгаа, 1040 төгрөгөөс 10100 орчим төгрөгөөр олборлолтоо хийлгэж байгаа. Өөрийн техниктэй болоод явж байгаа. Энэ 2022 онд бол нэлээд томоохон хэмжээний техникийн парк шинэчлэлт хийгдэнэ. Ингэснээр бид нар 7100-7800 төгрөг болж 1 тонн нүүрс олборлох өөрийн үндсэн зардал, тэгээд хөрс хуулалтын коэффициенттойгоор дүйцүүлсэн зардлаар бол 21-22 мянган төгрөгөөр олборлох боломжтой. Энэ бол бусад уурхайнууд, ялангуяа Энержи ресурс болон Хөшөөт гээд нэлээн хэдэн уурхайнуудаас бол харьцангуй бага үнийн дүн байгаа юм. Хуучин бол хятадууд 11-12 доллароор олборлож байсан үнэн. Энийг сая 2021 оны 2 сарын 28-ны өдрөөр тасалбар болгоод гаргасан байгаа юм.

**Б.Чойжилсүрэн:** Болорчулуун гишүүн тодруулъя.

**Х.Болорчулуун:** Ганхуяг захирал аа, нүүрс өгнө гэдэг чинь, нүүрс ч гэсэн мөнгө л дөө, адилхан. Тэгж хариулж болохгүй байх. Би хамгийн гол нь танай компани дээр улс төрийн байдлаар ч, эдийн засгийн шахалтаар ингээд янз бүрийн төслийг хамааруулаад байх чинь өөрсдөө та нар удирдаж явахад хэцүү шүү дээ. Ингээд төмөр зам л гэнэ, цахилгаан станц л гэнэ, хими, гангийн үйлдвэрийн чиглэлээр хөрөнгө оруулж ТЭЗҮ-г боловсруулна. Энэ чинь салж явж нарийн, нарийн тус тусдаа тооцоотой байх ёстой байхгүй юу. Тэгэхгүй бол сүүлдээ ийм юманд хөрөнгө оруул гэсэн, ингэсэн гээд улс төрийн байдлаар төрийн хувьцаа эзэмшигч л дийлэнх нь гэсэн байдлаар хандсан гэж байгаад эдийн засгаа хүндрүүлчих вий. Дахиад компанийнхаа эдийн засгийг, эргээд үнэ буурахад танайх оршин тогтноход маш хэцүү болж байгаа байхгүй юу. Ерөнхийдөө энэ балансыг чинь харахад бол тийм ашигтай эрүүл гэж бас надад бол харагдахгүй л байна.

**Б.Чойжилсүрэн:**Санал гэж ойлгож аваарай. Бид нар зөв менежмент, сахилга баттай явахгүй бол, саяын гишүүдийн яриад байгаа, санаа зовниод байгаа асуудлууд байгаа шүү дээ. Тийм учраас одоо ингээд ямар нэгэн байдлаар санаачилга гаргаад явдаг, иргэд сошиалаар санаачилга явдаг, бүх юмыг л “Эрдэнэс Тавантолгой” хариуцдаг байж болохгүй ээ. Энэ компани ерөнхийдөө тулж байгаа байж магадгүй. Энэ хэмжээнээсээ цаашаа олон төрөл төсөл хэрэгжүүлэх юм бол гишүүдийн санаа зовоод байгаа асуудал байгаа шүү дээ. Хаа, хаанаа ойлгож авсан нь дээр. Тийм учраас энэ Байнгын хороогоор оруулсан. Зөвхөн Байнгын хорооны дарга давуу эрх эдлээд иймэрхүү мэдээллийг зөвхөн өөрөө хав дараад суугаад байх нь зохистой биш. Дор хаяж гишүүд мэдэх хэрэгтэй байна, олон нийт мэдэх хэрэгтэй байна. Тийм учраас энийг оруулж ирсэн шүү. Шууд манай Байнгын хорооны эрхлэх асуудал учраас гишүүд бас энэ дээр санаа бодлоо ил тод хэлэлцүүлэг явуулах шаардлагатай байсан. Тийм учраас Тэмүүлэн гишүүнээ уучлаарай, энэ асуудлыг оруулсан, хэлэлцэх асуудалд. Батлут гишүүн асуулт асууя.

**Д.Батлут:** Та бүхэнд энэ өдрийн мэнд хүргэе ээ. “Эрдэнэс Тавантолгой” компанийн хувьд ер нь үйл ажиллагааныхаа чиглэл дээр цаашлуулаад өргөжүүлэх, ашигтай ажиллах тал дээрээ томоохон хөрөнгө оруулалтуудаа хийгээд явах нь зүйтэй гэж бид харж байгаа. Харин хавсарга зүйлүүд бол тухайлах юм бол өөрийн үндсэн үйл ажиллагаатай хамааралгүй зүйлүүд дээр бол жоохон татгалзаж явж, бизнесийн зарчмаараа энэ компанийн цаашлаад олон жил өгөөжөө гэж явах тал дээр нь анхаарч явах ёстой юм болов уу гэж харж байна. Тэгэхгүй бол Монгол Улсад орлого орж ирдэг цөөхөн хэдэн компаниа бид нар өөрсдөө татаад унагачих вий дээ. Тэгээд Монгол Улсын Засгийн газар тухайлах юм бол Сангийн яам нь энэ дээрээ одоо бас дэмжиж өгдөггүй гайхаад байгаа юм. Түрүүн Ганболд гишүүн хэлж байна лээ. АМНАТ болохоор олборлолтоос нь авчхаад, Хонконгийн зах зээл дээр байгаа үнээр тооцож ахиж давхар авдаг.

Хоёр, гуравхан компани дээр ингэж татвар тавьчхаад байгаад байх нь хэр оновчтой юм бэ? Эдийн засгаа тэлэх тэр бодлого нь зөв юм уу? Харин энэ асуудлыг өөрөөр АМНАТ-ын асуудал дээр давхар биш дан одоо АМНАТ авдаг байдлаар зохион байгуулалт хийгээд энэ баяжуулах үйлдвэрлэлүүдээ дэмжиж өгөх нь илүүтэй зохистой. Олон хүнийг ажлын байраар хангаж, олон хүн татвар төлөх тийм боломж бололцоо бүрдэнэ шүү дээ. Сангийн яам энийгээ яагаад ойлгохгүй байгаа юм бол оо? Тэгэхээр Уул уурхайн яам, Сангийн яамтайгаа энэ асуудал дээр нэг онцгой анхаарч ажиллах хэрэгтэй байгаа юм. Засгийн газар ч гэсэн анхаармаар байгаа юм.

Цаашлаад бид нар хэрхэх юм бэ? Ингээд л яваад байх юм уу, илүүтэй энэ компаниа бойжуулах, илүү ашигтай ажиллах боломжийг нь бүрдүүлэхийн тулд хууль, эрх зүйн орчныг боловсронгуй болгох тал дээр ажиллах юм уу? Энэ дээр та бүхэн ямар зүйл бодож ажиллаж байгаа вэ? Төрөөс ямар дэмжлэг хэрэгтэй байгаад байгаа юм. Энэ дээр би хариулт авъя. Та бүхний оруулж байсан асуудал дээр байна. Төсөл, хөтөлбөрийг хамтран хэрэгжүүлэх, дэмжиж ажиллахад төрийн өмчит хуулийн этгээдүүдийн үйл ажиллагааг уялдуулан “Эрдэнэс Тавантолгой” компаниудын үйл ажиллагаанд шаардлагатай дэмжлэг үзүүлэх эрх зүйн боломжийг бий болгох гээд байна. Ямар эрх зүйн боломжийг бий болгох шаардлага байгаа юм бэ? Энэ тал дээр надад нэг хариулт өгөөч ээ.

Ер нь бол энэ эдийн засгийг тэлэх асуудал дээр бол бид нар онцгой анхаарахдаа, арга барилын хувьд бодлогын хувьд зарчмаа өөрчлөлт хийх хэрэгтэй. Монгол Улс дотроо баяжуулах үйлдвэрлэлүүдийг олноор байгуулах, тэд нарыгаа бодитойгоор дэмжиж өгөх, цаашлаад хилийн чанадад гарах, гарахдаа илүү дэлхийн зах зээлийн үнэтэй уялдуулж гаргах энэ боломжийг эрэлхийлэх хэрэгтэй шүү. Тавантолгойн түнш компанийн нүүрсний түлштэй холбоотой асуудал дээр чанарыг сайжруулах гэж асуудлыг бас оруулж ирсэн байна. Одоо ямар технологиор яваад байгаа юм, цаашлаад чанарыг сайжруулах тал дээр ямар технологи ашиглах гээд байгаа юм бэ? Яагаад сайжруулах шаардлага гарсан бэ гэдэг тал дээр би хариулт авмаар байна. Би бас мэдээллүүд авсан. Энэ тортог үүсэж байгаа асуудал, угаарт угаарийн хий гарч байгаа асуудал өөрөө энэ Тавантолгой түлш компанийн түлш дээр, чанар дээр асуудал байна гэж харж байгаа юм. Тэгэхээр энэ дээр ямар өөрчлөлт гаргахаар төлөвлөж байгаа юм бэ? Энэ асуултад хариулт авъя.

**Б.Чойжилсүрэн:** Хэн харуулах вэ, Ёндон сайд харуулах уу? Ажлын хэсэг, 3 дугаар микрофон.

**Г.Ёндон:** АМНАТ-ын асуудлыг бол бас Батлут гишүүн, чухал асуудал. Түрүүн би Ганболд гишүүний асуудалд хариулахдаа ерөнхийдөө байр сууриа илэрхийлсэн. Энэ бол бас үнэхээр чухал асуудал. Аж ахуйн нэгжүүд тэр болгон, ер нь бол аж ахуй нэгжүүд өөрсдөө олборлож байгаа бол тэрийгээ бүрэн гүйцэд ашиглах. Ашиглах гэдэг дотроо бол Ашигт малтмалын тухай хууль дээрээ бол олборлох, ашиглах, борлуулах гэдэг зүйлүүд нь ашиглах гэдэг үйл ажиллагаандаа орж явдаг. Тэгэхээр олборлож байгаа аж ахуйн нэгжүүд уг нь баяжуулалтын хаа процессыг явуулаад бүрэн гүйцэд ашиглах, бүрэн гүйцэд үр шимийг нь хүртэх, нэмүү өртөг шингээх ийм л байх ёстой юм байгаа юм. Тэгэхээр олборлож байгаа аж ахуйн нэгжүүд маань энийгээ хийхгүй, баяжуулах үйлдвэр байхгүй байгаад байсан учраас бол энэ баяжуулах үйлдвэрүүд одоо энэ орон зайг ашиглаж гарч ирсэн.

Өнөөдөр бид нар олборлолтоос боловсруулалт руу шилжье гэж байгаа энэ нөхцөл байдалд бол үнэхээр энэ борлуулах үйлдвэрүүдээ дэмжээд явах ёстой юм байгаа юм. Манай гаргаж байгаа бүтээгдэхүүнүүд өнөөдөр дор хаяад л бид нар түрүүн 50 саяыг гаргана гээд л тэгж байна. 50 сая түүхий нүүрс гаргах нэг өөр, 50 сая баяжуулсан нүүрс гаргах нэг өөр. 50 сая баяжуулсан нүүрс гэдэг маань үндсэндээ олборлосон, олборлохоор ярих юм бол энэ чинь. Бараг 80-аад сая тонн түүхий нүүрс болно гэсэн үг. Бид нар 50 сая тонн боловсруул, баяжуулсан нүүрс гаргах юм бол энэ 80 сая тонн нүүрсээ экспортолсонтой адилхан хэмжээний юм байгаа. Тэрийгээ дагаад бас өнөөдөр олборлолтоос боловсруулалтад шилжиж байгаа, энэ манай яамны уриа гэж хэлж болохоор ийм нөхцөл байдалд бол яах аргагүй өнөөдөр аа аль болохоор боловсруулах. Тэгээд эхний шатны баяжуулалт хийгээд боловсруулалт хийх тусам дараагийн шатных нь тэрнээс боловсруулах тэр цепочки гэж ярьдаг бид нар. Кластер жижиг дунд үйлдвэрүүд нь гарч ирж байдаг.

Түрүүн хэлсэн, нүүрснээс бол 400-гаад янзын гадаадад янз янзын бүтээгдэхүүн гаргаж авдаг  Энэ юмыг л одоо бид нар үе шат дараалалтайгаар хийх ёстой юм байгаа юм. Тэгэхээр энэ АМНАТ давхардуулахгүй байх гэдэг дээр манай Ашигт малтмалын тухай хуулийн шинэчилсэн найруулга дотор бол энэ асуудал явж байгаа. Баяжуулах зүйлүүд дээр бол АМНАТ-ыг давхардуулж авч болохгүй ээ. Гэхдээ баяжуулж байгаа тохиолдолд баяжуулж байгаа үйлдвэр бол экспортын татвар байдаг юм уу, бусад төрлийн татварыг бол төлөх ёстой. Түүнээс АМНАТ-ыг бол давхардуулж авч болохгүй гэсэн асуудал байдаг. Яагаад ингэж бас ийм нөхцөл байдал байдаг вэ гэвэл зарим тохиолдолд бас татвараас зугтаах асуудал гараад байдаг.

Нэг олборлож байгаа аж ахуйн нэгж маань өөрийнхөө ямар нэгэн байдлаар хамааралтай аж ахуйн нэгжийг баяжуулах үйлдвэр барьчихангуут түүгээрээ татвараас зайлсхийх асуудал бас гараад байдаг юм шүү. Тийм учраас бид нар бол АМНАТ-ыг давхардуулж болохгүй гэдэг дээр байр суурь нэг байгаа. Гэхдээ экспортын татвар байдаг юм уу, дараагийн шатны татварыг бол авах нь бас баяжуулж байгаа нөхцөлд авах нь бол зүйтэй. Ингээд бол бид нар боловсруулах чиглэлийнхээ үйлдвэрийг илүү хөгжүүлэх нь энэ бол ажлын байр, “Ажилтай, орлоготой Монгол хүн”, дундаж давхаргыг тэлнэ гэдэг бүх л ярьж байгаа бодлоготой манай нийцэж байгаа юм байгаа юм. Энэ чиглэл дээр бол бид нар бол байр суурь нэг байна гэдгийг бол хэлэхийг хүсэж байна.

**Б.Чойжилсүрэн:** Батлут гишүүний асуултад ажлын хэсэг, 2 дугаар микрофон хариулъя.

**Б.Ганхуяг:** Төрөөс ямар эрх зүйн бичиг баримт шаардлагатай вэ гээд. Ер нь төрөөс уул уурхайн салбарт хүнд үйлдвэрийн салбарт баримтлах бодлогын бичиг баримт, мөн төмөр замын салбарт баримтлах бодлогын бичиг баримт, мөн Монгол Улсын Засгийн газаас 20 орчим төрлийн тогтоол, захирамж, тэмдэглэл гээд ингээд гарсан байдаг. Тийм учраас төрийн ер нь эрх зүйн орчин бол харьцангуй боломжийн байгаа гэж үзэж байгаа. Тэгэхдээ АМНАТ-аас бусдыг нь. АМНАТ дээр бол үнэхээр зарчмын хувьд бол нийцэж чадахгүй байгаа учраас бид Сангийн яамыг шүүхэд өгсөн байгаа. Ингээд Сангийн яамтайгаа шүүхдэлцээд явж байгаа ийм компани болж бүртгэгдчихээд байгаа, харамсалтай нь. Тэгэхдээ энийг бол зүгээр хаяад явж болохгүй. Яагаад гэхээр дуугүй, хүлээн зөвшөөрөөд төлөөд байхаар зарах боломж байхад эд нар хүчээр хямдрууллаа гэдэг олон улсын стандарт бус юм ярьдаг учраас энийг нь бид нар эрх зүйн хүрээнд холбогдох шийдвэрүүдийг гаргаад ингээд явж байгаа юм.

Хоёрт нь, ер нь манай улс төрчид харьцангуй бизнесийн үйл ажиллагаанд орохгүй байх нь өөрөө бид нарт гаргах шийдвэрээсээ илүү хамгийн их үр дүнтэй гэж үздэг. Учир нь байнгын мэдээлэл дунд байгаа бид нараас шал өөр мэдээлэлтэй олон нийтэд болон Байнгын хороо, тэгээд нэгдсэн чуулган дээр бол байнгын гүтгэлэг, дээрээс нь буруу мэдээллийг нийтэд өгдөг. Энэ бол мэдээж төрийн түшээгийн хувьд зөв мэдээлэл гэж нийгэмд очдог. Буцаагаад тайлбарладаг. Энэ нь эргээд манай компани гэхээсээ илүү хөрөнгө оруулагчдын итгэлцлийн индексийг эвдэхэд маш том зөрчил үүсгэдэг учраас энэ дээр бол бид маш их болгоомжилж ажилладаг юм аа. Тэгээд улс төрчид сонирхоод яваад байхаар хөрөнгө оруулагчдаас ямар асуулт ирдэг юм гэхээр ер нь төрөөс хамааралтай компани гэдэг нь бол тодорхой. Тийм ч учраас энэ харилцаанууд явж байна. Улс төрчдийн сэтгэл ханамжийн баталгааг бүрдүүлж өгч чадахгүй байна. Дээрээс нь харилцан үл хамаарах эрх зүйн орчныг бүрдүүлж чадаагүй гэж ингэж дүгнэдэг юм байна лээ. Энэ бол манай олон улсын одоо хийсэн үнэлгээгээр бол ингэж гарч ирсэн.

Дараагийнх нь, энэ Тавантолгой түлш. Үнэхээр энэ медлиний чанарын асуудал бол өөрчлөгдсөнийг бол бид хүлээн зөвшөөрч байгаа. Тийм учраас Энержи ресурс болон бусад тээвэрлэж байгаа компаниудтай бид хэд хэдэн удаагийн уулзалт хийгээд явж байна. Бохирдол ихтэй байна. Дээрээс нь ер нь угаагаад гарахад таван төрлийн бүтээгдэхүүн гардаг юм. Энэний нэг хэсэг нь бол медлин буюу завсрын бүтээгдэхүүн. Энэ завсрын бүтээгдэхүүн бол ер нь борлогдох гэхээсээ илүү ер нь бол дэвсэлт, ул тааз тавих ийм зүйлд бол илүү ашигладаг юм байна лээ. Учир зүггүй нэг их бизнес болоод байна гэж бол бид санхүүгийн хувьд бол хардаггүй.

Боломж байвал агуулахаа чөлөөлөхийн тулд бид нартай бас аль аль түвшинтэй ойлголцоо нь хамтраад ажиллаж байгаа. Тэгэхдээ Улаанбаатар хотод медлиний хэрэгцээ байгаа учраас энийг зарах тухай асуудал сүүлийн үед бол яригдаж эхэлсэн. Тэгэхээр маш богино хугацаанд бид нар 1 сая 200 мянган тонн нүүрс угаах хүчин чадал бүхий дунд оврын угаах үйлдвэр байгуулаад, үүнээсээ 560 орчим тонн медлин өөрсдөө гаргаж авах, яг стандартад нийцэх медлин гаргаж авах, цаашлах юм бол 350-иас 80 орчим тонн кокс гаргаж авах. Энэ коксоороо эргээд энэ Тавантолгой түлш компани санхүүжээд, 2.8 жилийн дотор анхны хөрөнгө оруулалтаа нөхөх ийм тооцоотойгоор бид 2022 оныхоо төсөвт 180 орчим тэрбум төгрөгийг тавьчхаад ингээд явж байгаа. Энэний техник, эдийн засгийн үндэслэл болон бусад тооцоо судалгаа, хяналтын төслүүд нь бол бэлтгэгдээд эрдэс баялгийн мэргэжлийн зөвлөлд хүргэгдчихээд ингээд явж байгаа,  баярлалаа.

**Б.Чойжилсүрэн:**Батлут гишүүн тодруулъя.

**Д.Батлут:** Мэдээллүүдийг сонслоо. Тэгээд энэ АМНАТ-ааас болоод төрийн өмчит компани Сангийн яамаа шүүхэд өгчхөөд явж байгаа гэж, бас л хүмүүс сонсоход жаахан эвгүй л юм даа. Тэгэхээр Сангийн яам өөрсдийн баримталж байгаа энэ байр сууринаасаа жоохон өөрчлөгдөх хэрэгтэй байна. Магадгүй энэ Байнгын хорооноос яг энэ АМНАТ-тай холбоотой асуудлаар, давхар АМНАТ авч байгаатай холбоотой асуудлаар үүнийг бас өөрчлөх талтай холбоотой асуудлаар Засгийн газар тодорхой чиглэл өгвөл яасан юм бэ, энэ дээр. Тэгэхгүй бол яг үнэндээ бид нар нэг стандартын шаардлагад нийцсэн нүүрсээ экспортолчхоод, тухайн газартаа баахан нэг үлдсэн, шаардлага хангахгүй ч гэдэг юм уу, нүүрсний хог хаягдалтай хоцорчихдог. Тэгээд хоёр, гуравхан компанийг дэмжсэн болоод өөртөө.

**Б.Чойжилсүрэн:** Батлут гишүүнд 1 минут нэмж өгье.

**Д.Батлут:** …Монгол Улсдаа орж ирэх маш олон орлогыг хаагаад байгаа энэ нөхцөл байдлуудыг л өөрчлөх хэрэгтэй байгаа юм. Ийм л байна шүү дээ, яг үнэндээ. Хоёр, гурван компани  дээр татвар илүү тавиад явах нь оновчтой юм уу, 70, 80 компанийг ажиллуулаад боловсруулалтаа хийгээд олон хүний ажлын байрыг бий болгоод эдийн засгаа тэлэх нь хэрэгтэй юм уу гээд. Цаашдын үр өгөөж, ирээдүйн үр өгөөжийг бид нар бодох ёстой. Тийм учраас Засгийн газарт энэ тал дээр бас тодорхой чиглэл өгөх нь зүйтэй байх гэсэн ийм байр суурьтай байна, баярлалаа.

**Б.Чойжилсүрэн:** Батлут гишүүн ээ, Ганболд гишүүн яг энэ асуудлыг хөндчихсөн. Одоо та хоёр яг энэ АМНАТ-ын асуудлаар Засгийн газарт энэ тогтоолд чиглэл өгсөн дээр. Энэ асуудал үнэхээр 15 доллароор нүүрсээ борлуулчхаад дээшилчихсэн нүүрсийг, тэгээд 30, 40 доллар, 100 доллароор үнэлүүлээд тэрнээсээ 5 хувийг нь АМНАТ гэхээр нүүрснээсээ өндөр үнэтэй төлчих гээд байгаа юм байна лээ. Тэгэхээр манай Байнгын хороо энэ асуудал дээр бас засагт чиглэл өгч энэ асуудлаа учраа олцгоо, хоорондоо төрийн өмчит компани Сангийн яамтай шүүхдэлцэнэ гэдэг чинь бас хэвийн бус үзэл үзэгдэл шүү дээ. Тийм учраас энэ Байнгын хорооны тогтоол оруулж ирсэн. Тэгэхээр Ганболд гишүүн та санаагаар нь хураалгачхаад томьёолох гээд байна уу? Одоо энэ хооронд дамжаад санал хураалгачихвал зүгээр байна.

Гишүүд асуулт асууж хариулт авлаа. Үг хэлэх гишүүн байхгүй биз дээ. Үг хэлэх гишүүд алга байна. Санал хураая. Ийм санал байгаа юм байна.

Батжаргал гишүүний гаргасан санал. Тогтоолын төсөл доор дурдсан агуулгатай 1.1 дэх дэд заалтыг нэмэх гээд.

1.1.Нүүрсний экспортыг нэмэгдүүлэх, хилийн боомтуудын нэвтрүүлэх чадвар, тээвэрлэлтийг нэмэгдүүлэх /боомтуудыг хоногт нэвтрүүлэх, тээврийн хэрэгслийн тоог тогтвортой өсгөх, жолоочгүй тээврийн хэрэгслээр тээвэрлэлт хийх, баригдсан төмөр замын холболтыг шуурхай хийх/ гэсэн ийм 1.1 дэх дэд заалт нэмье гэсэн ийм санал оруулж байгаа юм байна, Батжаргал гишүүн. Батжаргал гишүүн, Энхтүвшин гишүүн хоёр яаралтай ажил гараад Байнгын хорооны хуралдаанаас чөлөө аваад явсан. Дэмжиж өгөөч гэж хүсээд хүсэлт гаргасан. Санал хураалт явуулъя, гишүүд ээ.

**Ш.Раднаасэд:** Түрүүн Ганхуяг яриад байсан дүүжин тээвэр, /жолоочгүй/, авто зам, төмөр зам гээд. Тэр л юм шиг байна.

**Б.Чойжилсүрэн:**Харин Батжаргал гишүүн яг ингэж томьёолчихоод санал хураалгаад өгөөрэй, дэмжиж өгөөрэй гэж хэлчхээд явсан. Дутууг нь та гаргачих. Гишүүний санал дээр бид нар засах нь ёсгүй зүйгүй учраас. Раднаасэд гишүүний микрофоныг өгье. Микрофонд хэлчих. Энийг нэмээд томьёолчих.

**Ш.Раднаасэд:**Энэ Батжаргал гишүүний саналтай агуулга нэг юм даа. Энэ дээр тэр дүүжин тээвэр, канвьерын системийг нь тээвэрлэлтийг зөвшөөрсөн агуулгатайгаар, энэ ажлыг идэвхжүүлэх гэх юм уу? Энийг хийхдээ заавал Тавантолгой өөрөө хийгээд байх албагүй л дээ. Хувийн хэвшлийнхэн орж ирээд хийх бүрэн боломжууд нь байгаа юм. Тийм учраас ийм зүйлийг нь бас нэмээд оруулчих нь зүйтэй гэж бодоод байна.

**Б.Чойжилсүрэн:**Агуулгын хувьд оруулаад, найруулгаар нь дэмжээд явъя.

Санал хураалт

Санал хураалтад 5 гишүүн оролцож, санал 50 хувиар дэмжигдсэнгүй.

Цогтгэрэл гишүүнийг дууд. Санал хураахаар намайг дуудаарай гэсэн.

Цогтгэрэл гишүүний микрофоныг өгье.

**О.Цогтгэрэл:** Саяын горимын санал дээр би дэмжиж өгөх байсан ч гэсэн ингээд сөрөг гарчихлаа. Энэ санал хураалтыг дахин хураалгаж өгөхийг хүсье.

**Б.Чойжилсүрэн:**Горимын санал явуулъя. Түрүүчийн санал хураалтыг хүчингүй болгох. Горимын саналтай холбогдуулаад Тэмүүлэн гишүүн горимын саналтай холбогдуулж үг хэлнэ.

**Г.Тэмүүлэн:** Би түрүүн саналаа хэлсэн. Зарчмын хувьд бид нар шийдвэр гаргах түвшин, түвшиндээ асуудлуудаа хэлэлцээд явах ёстой. Энэ асуудал бол, энэ тогтоолын асуудал Улсын Их Хуралд хамааралгүй, манай Байнгын хороонд хамааралгүй. Ийм тогтоол гаргах ямар ч шаардлага байхгүй ээ. Тэгэхээр би горимын санал гаргаж байна шүү, дарга аа. Энэ тогтоолоо татаж ав, буцаагаад өөр байдлаар найруулдаг юм уу, эргэж оруулж ир ээ. Яг үндсэндээ би компанийн засаглалыг нь сайжруулъя, эрх зүйн орчныг нь бүрдүүлье гэсэн шийдвэр гаргах гэж байгаа бол дэмжих байсан. Гэтэл энэ чинь өөрөө энэ компанийн дотоод үйл ажиллагаатай холбоотой хөрөнгө, санхүүжилттэй холбоотой шийдвэр, гаргалттай холбоотой асуудал руу орох гээд байна. Тэгэхээр энэ асуудлыг чинь дэмжихгүй. Энийгээ татаж ав.

Ингэж хүчээр зүтгүүлэх гэдэг юм уу, гишүүдийг дуудаж ингэж болохгүй ээ. Энэ чинь компанийн засаглалтай холбоотой асуудал байна шүү дээ. Өнөөдөр бид нар энэ мянга сайхан гоё юм яриад, мянга тогтоол гаргаад энэ чинь зүгээр болохгүй шүү дээ. Эсхүл шалтгаан, тэр асуудалтай нь шийдэхгүй юм бол түр хугацааны нэг ийм юм гаргаад ямар ч үр дүнгүй. Тэр дундаа энэ компани нь бие дааж гаргах гээд байгаа юм уу, хамтрах гээд байгаа юм уу, хөрөнгө оруулалт хийх гээд байгаа юм уу, санхүүжүүлэх гээд байгаа юм уу гэж. Ийм чиглэл өгч болохгүй шүү дээ Байнгын хорооноос. Тэгэхээр би зүгээр горимын санал гаргаж байгаа нь тогтоолоо татаж ав. Энэ компанийнхаа дүрэм журмынхаа хүрээнд Компанийн тухай хуулийнхаа хүрээнд нь асуудлаа шийд л дээ. Зорилго чинь зөв байж болно. Ингэж эрүүл бусаар хандаж болохгүй шүү дээ.

Компанийнх нь ТУЗ-ыг нь аваад хар. Бүх сангийн яамны Төрийн нарийн бичгийн дарга нь байна, бүх яамдын Төрийн нарийн бичгийн дарга энд чинь орчихсон байна. Тэр хүмүүс чинь энэ компанийн эрх ашгийг хамгаалахгүй. Тэр яамныхаа бодлогын асуудлыг хамгаална. Өнөөдөр энэ компани яагаад ашиггүй ажиллаад байгаа юм. Яагаад компанийн засаглал байхгүй байна. Суурь шалтгаан нь энд байгаа шүү дээ. Энэ компанид ямар ч дэмжлэг хэрэггүй. Ямар ч төрөөс дэмжлэг хэрэггүй. Эсрэгээрээ нөгөө талдаа ямар ч дарамт хэрэггүй. Харин компани шиг ажиллах ёстой юм. Бусад Монголын 60 мянган нэгжүүдтэй адил Компанийнхаа тухай хуулиа хэрэгжүүлээд хувь нийлүүлэгчдийнхээ хуралд, ТУЗ-ийнхаа хүрээнд өөрсдөө бие даагаад шийдвэр гаргаад, хариуцлагаа хүлээгээд явцгаах хэрэгтэй. Ингэж энэ олон нийтийн эрх ашиг хамаарсан компанийг ингэж болохгүй ээ, болохгүй. Энэ чинь ашгийн төлөө ажиллах ёстой, бизнесийнхээ зарчмаар явах ёстой. Их Хурал дээр энэ асуудлыг татаж авчирдаг, том ордтой холбоотой энэ асуудлыг энд улс төржүүлж энд наадаг асуудал бол буруу.

Энэ тогтоол гарах хэрэггүй. 2018 оны бэлэн тогтоол нь байна. Зүйл заалтаар чинь хэллээ. Саяын тэр Тавантолгой төмөр замтай холбоотой асуудал, энэ устай холбоотой асуудал, хилийн боомттой холбоотой асуудал зүйл, заалт болгон нь 2018 оны 73 дугаар тогтоол дээр нэг бүрчлэн байна. Үг үсгийг нь зөрөөгүй байна. Энэ тогтоолынхоо хэрэгжилтийг бид нар нэхье, одоо харин.

Дараагийн Байнгын хороон дээр 2018 оны 73 дугаар тогтоолын хэрэгжилтийг харин Засгийн газар оруулж өгөх ёстой. Дөрвөн жил энэний хэрэгжилт байхгүй байгаа юм шүү. Нэг ч оруулж ирж танилцуулаагүй. Тэр IPO хийгээд дотоодын байна уу, гадаадын хөрөнгийн бирж дээр 10 хувийг нь гаргах асуудлууд байгаа. Тэр хаа байна? Одоо энийг сонсъё, харин. Зарчмын зөв асуудлаа оруулж ирэхгүй байж ингэж дахиж хийж болохгүй ээ. Наадахаа боль. Татах хэрэгтэй, наадахаа.

**Б.Чойжилсүрэн:**Тэмүүлэн гишүүн санал гаргаж байна, дэмжихгүй гэдгээ илэрхийллээ.

Ийм асуудал байгаа юм, Тэмүүлэн гишүүн ээ. Нэг их зүтгүүлээд улангасаад байгаа юм байхгүй. Сая би тоог нь ч яасангүй, Ганхуяг захирал аа. Олон нийтийн дунд энэ компанийг хардлага их өндөр байна, ил тод бус байна. Тийм учраас энэ асуудлаа Их Хурал дээр нээлттэй хэлэлцүүл ээ, надад Байнгын хорооны даргад танилцуулж байгаа энэ мэдээ, мэдээллийг бусад бүх гишүүдтэй яг ижилхэн хэмжээнд мэдээллийг хүргэе гэдэг ийм саналыг тавиад Байнгын хорооны тогтоол санаачлаад энэ хэлэлцүүлэг явж байгаа юм. Дахин, дахин юу энэ асуудлыг тайлбарлахад ийм. Одоо ингэе, саяын санал хураалтыг явуулаад дэмжих нь дэмжээд, дэмжихгүй нь дэмжихгүйгээрээ яваад.

**Г.Тэмүүлэн:** Миний саналаар санал хураалгаж өгөөч.

**Б.Чойжилсүрэн:**Эхлээд Цогтгэрэл гишүүний саналаар санал хураагаад, дараа нь таныхаар санал хураая.

Цогтгэрэлийн саналыг дэмжье гэдгээр санал хураалт явуулъя.

Санал хураалтад 11 гишүүн оролцогч санал 60 хувиар дэмжигдлээ.

Та горимын санал гаргаж байгаа юм уу?

**Г.Тэмүүлэн:** Тийм.

**Б.Чойжилсүрэн:**Тэмүүлэн гишүүний саналыг дэмжье гэдгээр санал хураалт явуулъя, хойшлуулъя гэсэн.

Санал дэмжигдсэнгүй. Цаашаа явъя.

Батжаргал гишүүний гаргасан санал.

1.1 дэх заалтыг нэмье гээд. Нүүрсний экспортыг нэмэгдүүлэх, хилийн боомтуудын нэвтрүүлэх чадвар, тээвэрлэлтийг нэмэгдүүлэх, боомтуудыг хоногт нэвтрүүлэх тээврийн хэрэгслийн тоог тогтвортой өсгөх, жолоочгүй тээврийн хэрэгслээр тээвэрлэлт хийх, баригдсан төмөр замын холболтыг шуурхай хийх гэсэн энэ санал дээр Раднаасэд гишүүн зарчмын зөрөөтэй тэр таван тээврийг нэмж оруулаад агуулгаар нь дэмжье гэсэн ийм санал хураалт явуулъя.

Раднаасэд гишүүн, Батжаргал гишүүдийн саналыг дэмжье.

Санал хураалтад 10 гишүүн оролцож, санал 60 хувиар дэмжигдлээ.

Энхтүвшин гишүүний санал байна. Тогтоолын төслийн 1.4 дэх дэд заалтыг доор дурдсанаар өөрчлөн найруулах:

1.4.Хилийн боомтын менежмент, төр хувийн хэвшлийн дэд бүтцийн бүтээн байгуулалт, хөрөнгө оруулалтын төслүүд гэж, одоо байгаа төслүүдийг /Өмнөговь аймгийн Гашуунсухайт, Дорноговь аймгийн Ханги боомтууд/ гэсэн ийм л санал хураалт явуулж байгаа юм байна.

Санал хураалт уначихлаа, дэмжигдсэнгүй.

Дараагийн санал миний бие нэмж гаргаж байгаа, Уул уурхайн яам дэмжиж байгаа. Тогтоолын төсөлд доор дурдсан агуулгатай 1.7 дахь дэд заалтыг нэмэх:

1.7.Дулаан нефть дамжуулах хоолойн санхүүжилтийг шийдвэрлэх гэсэн ийм заалт нэмье. Нефть дамжуулах хоолойн санхүүжилтийг шийдвэрлэх. Дорнодоос 19, 20, 21 дүгээр талбайгаас Сайншанд хүрэх гэж байгаа нефть дамжуулах үйлдвэрлэлүүдэд баригдах хоолойн санхүүжилтийг шийдвэрлэх.

Энэ талаар Ёндон сайд нэг тайлбар өгөөдөх. Ажлын хэсгийн 3 дугаар микрофон.

**Г.Ёндон:** Саяын асуудал дээр нэмэлт тайлбар өгье. Дорноговь аймгийн Алтанширээ суманд баригдаж байгаа. Монгол газрын тос боловсруулах үйлдвэрийн хэрэгжүүлж байгаа газрын тосны үйлдвэрийн нефть дамжуулах хоолойн тендер 2021 оны 3 сард анх зарлагдсан. Үүнээс хойш ингээд нийтдээ таван удаа хугацаа сунгаж ингэж зарлаж явсаар байгаад хамгийн сүүлд 10 сарын 21-нд тендерийг шалгаруулсан. Тендер шалгаруулсан компаниуд дотор бол дөрвөн компани санал ирүүлсэн байж байгаа.

Дөрвөн ирүүлсэн компанийн санал дотор бол нэг санал нь Сумитомогоос ирсэн санал бол санхүүгийн санал байхгүй. Тийм учраас хасагдсан. Зөвхөн техникийн санал ирүүлсэн байж байгаа. Гурван компани санал ирүүлсэн, бүрэн гүйцэд санал ирүүлсэн. Нэг нь Энэтхэгийн компани, хоёр нь Хятадын хоёр компанийн санал ирсэн. Энэтхэгийн компанийн санал бол техникийн санал үнэлгээн дээр болохоор нэлээд хангалтгүй. Мөн санхүүгийн хувьд 600 гаран сая долларын өртөгтэй байсан. Хятадын хоёр компанийн санал ирсэн нь болохоор бол техникийн саналын хувьд хоорондоо ижилхэн шахуу хэрнээ, Си Пи Пи гээд Чайна петролеум паплик компанийн ирсэн санал нь бас 600 гаруй сая доллар. Норинко компанийн 388 сая долларын ийм санал ирсэн. Норинко компанийн 388 сая долларын санал нь болохоор Засгийн газрын баталгаа нэхэхгүй, мөн зээлийн хүү байхгүй. Хамгийн гол нь төлбөрийг бол нүүрсээр авъя гэсэн ийм саналтай байсан.

Энэ асуудлыг бол Засгийн газрын хуралдаан дээр танилцуулаад, Ерөнхий сайдтай ингээд зөвшилцөөд Норинко компани тендерийн үнэлгээний комиссын угаасаа ялсан саналтай байсан. Тийм учраас одоо бол хэлэлцээр хийгдэж эхэлж байгаа. Хамгийн гол нь бол нүүрсээр авахад бол гурван жилийн хугацаанд, дараа нь Монгол газрын тос боловсруулах үйлдвэр баригдсаны дараа бол энэ дамжуулах хоолойн тендерийн үнийн хүү зэрэг ийм ачаалал бол Монгол газрын тос боловсруулах үйлдвэр дээр ирэхгүй гэдэг талаас нь бол энэ бас санхүүгийн хувьд нэлээн тийм аятай тийм таатай санал байгаа. Тийм учраас энэ талаар манай Монгол газрын тос боловсруулах үйлдвэр болон “Эрдэнэс Тавантолгой” компани бол одоо яриа хэлцэл эхэлж байгаа. Норинко оролцоод эхлээд явж байгаа ийм учиртай.

**Б.Чойжилсүрэн:** Санал хураалт явуулъя, дэмжье гэдэг.

Санал дэмжигдсэнгүй.

Дараагийн санал. Тогтоолд доор дурдсан агуулгатай 1.6 дахь дэд заалтыг нэмэх:

1.6.Ил уурхайн ашиглалтын өртөг зардлыг бууруулах, олборлолт, экспортыг нэмэгдүүлэх, далд уурхайн ашиглалтын технологийг оновчлон сонгож нутагшуулах гэсэн ийм саналыг гаргаж байна.

Санал хураалт, гишүү дээ.

Санал хураалтад 10 гишүүн оролцож санал 60 хувиар дэмжигдлээ.

Дараагийнх нь санал. Тогтоолын төсөлд 1.2 дахь дэд заалтыг метан хими болон дамжуулах хоолой гэснийг метан хими болон нефть дамжуулах хоолой гэж өөрчлөх. Түрүүчийн уначихсан санал л даа, тийм ээ. Ийм санал, дэмжье гэсэн санал хураалт явуулъя.

Санал хураалтад 10 гишүүн оролцож, санал 50 хувиар дэмжигдсэнгүй.

Ингээд таван саналууд хураагдаж дууслаа.

Ганболд гишүүнийг санал гаргая гэсэн.

**Г.Ганболд:** Би нэг санал хэлье. Саяын саналууд чинь дандаа л энэ Тавантолгойгоос санхүүжүүлэх л юм яриад байгаа юм. Тэгээд АМНАТ-ын хууль болон энэ Засгийн газрын тогтоолд өөрчлөлт оруулах замаар энэ экспортод гаргах боломжгүй байгаа сул коксжих исэлдсэн нүүрсийг гаргах боломжийг судлан шийдвэрлэх гэсэн нэг заалт оруулмаар байна. Би энийг найруулгыг нь бас энэ хуулийнхнаас асууж байж оруулахгүй бол, зүгээр энийг агуулгаар нь дэмжээд өгөөч. Дараа нь тэгээд хүмүүстэй зөвлөлдөж байгаад тогтоолын заалт нэмье л гэж бодоод байна.

**Б.Чойжилсүрэн:**Ганболд гишүүн ээ, АМНАТ-ын хууль өөрчлөх үү, эсвэл одоо байгаа хуулиа өөрчлөхгүйгээр АМНАТ-ыг тооцох журамдаа өөрчлөлт оруулж.

**Г.Ганболд:** Журамдаа Засгийн газрын гэдэг үг.

**Б.Чойжилсүрэн:** .. гэдэг үгийг нь хасаад АМНАТ тооцох тооцох журам байгаа гэсэн ийм агуулгаар явах уу? Хууль гээд.

**Г.Ганболд:** Бид нар бас хэдэн гишүүн АМНАТ-ын хуульд өөрчлөлт. /микрофонгүй ярив/

Бид нар бол АМНАТ-ын хуулийн төслөөр энэ давхар АМНАТ-тай холбоотой хуулийн төсөл өргөн бариад яваад байгаа юм. Би Тавантолгойнхонтой ч уулзсан, Татварын ерөнхий газрын дарга нартай ч уулзалтууд хийсэн. Ер нь удахгүй ирэх долоо хоногоос өргөн барих юм. Зүгээр яах вэ, энэ дээр ингээд заалт оруулаад өгчихвөл. Эднийх чинь баахан гаргаж чадахгүй байгаа зөвхөн исэлдсэн нүүрс гэхэд чинь хураачихсан нь бараг 5, 6 сая тонн байгаа гэсэн үү? 2 сая гэсэн үү?

**Б.Чойжилсүрэн:**Одоо ингээд гишүүдийн санал дуусаж байна. Одоо тогтоолоо бүхлээр нь баталъя гэдэг санал хураалт явуулъя.

Тогтоолын төслийг одоо унших шаардлага байна уу? Бүгдийг нь бичгээр тараачихсан шүү дээ.

Дэмжье гэсэн санал хураалт явуулъя.

Санал хураалтад 10 гишүүн оролцож, санал 60 хувиар дэмжигдлээ.

Байнгын хорооны хуралдаанаар хэлэлцэх асуудал дууссан тул хуралдаан хаасныг мэдэгдье. Гишүүдэд баярлалаа.

ДУУНЫ БИЧЛЭГЭЭС ХУРАЛДААНЫ

ДЭЛГЭРЭНГҮЙ ТЭМДЭГЛЭЛ БУУЛГАЖ,

ХЯНАСАН:ШИНЖЭЭЧ Б.БАТГЭРЭЛ