

**ЭДИЙН ЗАСГИЙН БАЙНГЫН ХОРООНЫ
ХУРАЛДААНЫ ТЭМДЭГЛЭЛИЙН АГУУЛГА**
2023 оны 06 дугаар сарын 06-ны өдөр, Мягмар гараг

Хуралдааны тэмдэглэлийн агуулга

Хуралдааны товч тэмдэглэл:	1-2
Хуралдааны дэлгэрэнгүй тэмдэглэл:	3-13
<hr/>	
<i>1.Байнгын хорооны тогтоолын төсөл /Улсын Их Хурлын 2023 оны хаврын ээлжит чуулганы 06 дугаар сард Эдийн засгийн байнгын хорооны хэлэлцэх асуудлын цаглавар батлах тухай/</i>	4
<i>2.Иргэний нисэхийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгын төсөл болон хамт өргөн мэдүүлсэн хуулийн төслүүд /Засгийн газар 2023.05.25-ны өдөр өргөн мэдүүлсэн, хэлэлцэх эсэх/</i>	4-13

**Монгол Улсын Их Хурлын 2023 оны хаврын ээлжит чуулганы
Эдийн засгийн байнгын хорооны
06 дугаар сарын 06-ны өдөр /Мягмар гараг/-ийн
хуралдааны товч тэмдэглэл**

Улсын Их Хурлын гишүүн Ж.Бат-Эрдэнэ ирц, хэлэлцэх асуудлын дарааллыг танилцуулж, хуралдааныг даргалав.

Хуралдаанд ирвэл зохих 18 гишүүнээс 10 гишүүн хүрэлцэн ирж, 55.6 хувийн ирцтэйгээр хуралдаан 11 цаг 26 минутад Төрийн ордны “Жанжин Д.Сүхбаатар” танхимд эхлэв.

Томилолттой: Д.Батлут, Ц.Даваасүрэн, О.Цогтгэрэл;
Чөлөөтэй: Х.Ганхуяг, Ч.Хүрэлбаатар;
Эмнэлгийн чөлөөтэй: Ц.Цэрэнпунцаг, Б.Энхбаяр, Т.Энхтүвшин.

Хэлэлцэх асуудалтай холбогдуулан Улсын Их Хурлын гишүүн Н.Ганибал үг хэлэв.

Нэг.Байнгын хорооны тогтоолын төсөл /Улсын Их Хурлын 2023 оны хаврын ээлжит чуулганы 06 дугаар сард Эдийн засгийн байнгын хорооны хэлэлцэх асуудлын цаглавар батлах тухай/

Хуралдаанд Улсын Их Хурлын Тамгын газрын Хууль, эрх зүйн газрын Байнгын хорооны асуудал хариуцсан хэлтсийн референт А.Хонгорзул, мөн хэлтсийн Эдийн засгийн байнгын хороо хариуцсан ахлах зөвлөх Д.Мягмарцэрэн, референт Г.Баярмаа нар байлцав.

Улсын Их Хурлын гишүүн Ж.Бат-Эрдэнэ “Улсын Их Хурлын 2023 оны хаврын ээлжит чуулганы 06 дугаар сард Эдийн засгийн байнгын хорооны хэлэлцэх асуудлын цаглавар батлах тухай” Байнгын хорооны тогтоолын төслийг танилцуулав.

Тогтоолын төсөлтэй холбогдуулан Улсын Их Хурлын гишүүдээс асуулт, санал гараагүй болно.

Ж.Бат-Эрдэнэ: “Улсын Их Хурлын 2023 оны хаврын ээлжит чуулганы 06 дугаар сард Эдийн засгийн байнгын хорооны хэлэлцэх асуудлын цаглавар батлах тухай” Байнгын хорооны тогтоолын төслийг батлах санал хураалт явуулья.

Зөвшөөрсөн:	6
Татгалзсан:	4
Бүгд:	10

60.0 хувийн саналаар тогтоол батлагдлаа.

Уг асуудлыг 11 цаг 43 минутад хэлэлцэж дуусав.

Хоёр.Иргэний нисэхийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгын төсөл болон хамт өргөн мэдүүлсэн хуулийн төслүүд /Засгийн газар 2023.05.25-ны өдөр өргөн мэдүүлсэн, хэлэлцэх эсэх/

Хэлэлцэж буй асуудалтай холбогдуулан Улсын Их Хурлын гишүүн, Зам, тээврийн хөгжлийн сайд С.Бямбацогт, Зам, тээврийн хөгжлийн сайдын зөвлөх Д.Эрдэнэбат, Зам, тээврийн хөгжлийн яамны Хуулийн хэлтсийн дарга С.Мяндасмаа, Иргэний нисэхийн ерөнхий газрын дарга Ч.Мөнхтуяа, мөн газрын Нисэхийн аюулгүй ажиллагааны Хяналт

зохицуулалтын албаны дарга П.Ганболд, Иргэний нисэхийн үндэсний төвийн дарга Н.Батсайхан, мөн төвийн Захиргаа, хүний нөөцийн газрын менежер З.Туяа нар оролцов.

Хуралдаанд Улсын Их Хурлын Тамгын газрын Хууль, эрх зүйн газрын Байнгын хорооны асуудал хариуцсан хэлтсийн референт А.Хонгорзул, мөн хэлтсийн Эдийн засгийн байнгын хороо хариуцсан ахлах зөвлөх Д.Мягмарцэрэн, референт Г.Баярмаа нар байлцав.

Төслийн үзэл баримтлалын талаарх илтгэлийг Зам, тээврийн хөгжлийн сайд С.Бямбацогт танилцуулав.

Төслийн үзэл баримтлалын талаар Улсын Их Хурлын гишүүн Б.Баттөмөр, Ж.Бат-Эрдэнэ нарын тавьсан асуултад Зам, тээврийн хөгжлийн сайд С.Бямбацогт, Зам, тээврийн хөгжлийн сайдын зөвлөх Д.Эрдэнэбат, Иргэний нисэхийн ерөнхий газрын дарга Ч.Мөнхтуяа нар хариулж, тайлбар хийв.

Улсын Их Хурлын гишүүн М.Оюунчимэг, Н.Ганибал, Ж.Бат-Эрдэнэ нар үг хэлэв.

Ж.Бат-Эрдэнэ: Иргэний нисэхийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгын төсөл болон хамт өргөн мэдүүлсэн хуулийн төслүүдийн үзэл баримтлалыг дэмжиж, чуулганы нэгдсэн хуралдаанаар оруулж хэлэлцүүлэх нь зүйтэй гэсэн саналыг дэмжье гэсэн санал хураалт явуулъя.

Зөвшөөрсөн: 6
Татгалзсан: 4
Бүгд: 10
60.0 хувийн саналаар дэмжигдлээ.

Байнгын хорооноос гарах санал, дүгнэлтийг Улсын Их Хурлын гишүүн Т.Доржханд Улсын Их Хурлын чуулганы нэгдсэн хуралдаанд танилцуулахаар тогтов.

Уг асуудлыг 12 цаг 14 минутад хэлэлцэж дуусав.

Байнгын хорооны хуралдаанаар 2 асуудал хэлэлцэв.

Хуралдаан 48 минут үргэлжилж, 18 гишүүнээс 10 гишүүн хүрэлцэн ирж, 55.6 хувийн ирцтэйгээр 12 цаг 14 минутад өндөрлөв.

Тэмдэглэлтэй танилцсан:
ЭДИЙН ЗАСГИЙН
БАЙНГЫН ХОРООНЫ ДАРГА

Ц.ЦЭРЭНПУНЦАГ

Тэмдэглэл хөтөлсөн:
ХУРАЛДААНЫ ТЭМДЭГЛЭЛ
ХӨТЛӨХ АЛБАНЫ ШИНЖЭЭЧ

Д.УЯНГА

МОНГОЛ УЛСЫН ИХ ХУРАЛ

2023 оны 06 дугаар сарын 06-ны өдөр,
Мягмар гараг
Төрийн ордон “Жанжин Д.Сүхбаатар”
танхим
11 цаг 26 минут.

ЭДИЙН ЗАСГИЙН БАЙНГЫН ХОРООНЫ ХУРАЛДААНЫ ДЭЛГЭРЭНГҮЙ ТЭМДЭГЛЭЛ

Ж.Бат-Эрдэнэ: Байнгын хорооны эрхэм гишүүдийн энэ өдрийн амар амгаланг айлтгая. Ингээд хуралдаанд ирсэн гишүүдийн ирцийг танилцуулъя. Цэдэндамбын Цэрэнпунцаг гишүүн өвчтэй, Дамбын Батлут орон нутагт ажиллаж байна. Баагаагийн Баттөмөр ирсэн гишүүн ирсэн байна, Жадамбын Бат-Эрдэнэ ирсэн байна, Жамбалын Ганбаатар гишүүн ирсэн байна, Наянтайн Ганибал гишүүн ирсэн, Тогмидын Доржханд гишүүн ирсэн, Болдын Жавхлан гишүүн ирсэн, Дамдинсүрэнгийн Өнөрболор гишүүн ирсэн, Мөнхөөгийн Оюунчимэг гишүүн ирсэн, Чинбатын Ундрэм гишүүн ирсэн, Содномын Чинзориг гишүүн ирсэн. Ингээд ирц бүрдсэн тул хуралдааныг эхэлье.

Ингээд 2023 оны 6 дугаар сарын 6-ны өдрийн Эдийн засгийн байнгын хорооны хуралдаан эхэлснийг мэдэгдье. Байнгын хорооны хуралдааны хэлэлцэх асуудлыг танилцуулъя. 1.Монгол Улсын Их Хурлын чуулганы хуралдааны дэгийн тухай хуулийн 10 дугаар зүйлийн 10.6 дахь хэсэгт заасны дагуу 2023 оны 6 дугаар сард Байнгын хороогоор хэлэлцэх асуудлын цаглавар батлах тухай Байнгын хорооны тогтоолын төсөл нэг. 2.Тогтоолын хавсралтыг шинэчлэн батлах тухай Улсын Их Хурлын тогтоолын төсөл. 3.Иргэний нисэхийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгын төсөл болон хамт өргөн мэдүүлсэн хуулийн төсөл гэсэн ийм 3 асуудлыг хэлэлцэнэ. Хэлэлцэх асуудал дээр өөр саналтай гишүүд байна уу? Ганибал гишүүнээр тасалъя. Ганибал гишүүн.

Н.Ганибал: Бүгдэд нь өглөөний мэнд. Өнөөдрийнх дээр ч арай амжихгүй байх л даа. Ер нь дараагийн хэлэлцэх асуудалд зайлиггүй оруулах нэг асуудал байна. Энэ бол малын индексжүүлсэн даатгалын асуудал байгаа. Ер нь бид нар бас Эдийн засгийн байнгын хороон дээр энэ даатгалын систем дээрээ болж байгаа, болохгүй байгаа энэ асуудлуудаа бас нэг багцлаад нэг харах нь зөв юм уу даа гэсэн саналтай байна. Шалтгаан бол сая Сүхбаатар аймаг, Хэнтий аймгийг хамарсан бараг 10 гаруй сумыг хамарсан байгалийн давагдашгүй хүчин зүйл гамшиг зуд, гамшиг болсон. Гэхдээ энэ гамшигийн ар дээр манай малчид маань даатгалын энэ системийн хохирогч болоод үлдчихлээ. Хэдий цөөхөн хүн даатгуулсан ч гэсэн эндээс даатгалын нөхөн олговор авах ийм боломж нь хаагдсан байдалтай ингээд яваад байгаа юм.

Тэгэхээр энэ асуудал дээр малын индексжүүлсэн даатгалыг хариуцсан Сангийн яам, мөн СЗХ, энэ даатгалын байгууллагуудын холбоо байгаа байх даатгалын холбоо. Энэ бүх хүмүүс цуглараад хэдүүлээ нэг ингээд энэ асуудал дээр шалтгааныг нь олоод, цаашилаад үнэхээр Монголын мал аж ахуй байна уу, бусад ер нь даатгал ч гэсэн энд хамаарагдах юм байна лээ. Энэ даатгалын нөхөн олговор ямар хэмжээнд явж байгаа, гомдол гаргагч нь хэд ямар хэмжээнд байгаа, түүний хэдэн хувь нь даатгалын нөхөн олговор авч чадаж байна гэдэг энэ асуудлуудыг ер нь нэг даатгалын цогц асуудлаар бид нар нэг Эдийн засгийн байнгын хороон дээрээ зайлиггүй ярилцаж, холбогдох байгууллагуудыг нь ирж ингээд хоорондоо яриад ингээд асуудлын шалтгаануудыг олж, цаашид зөв голдиролд нь оруулах тал дээр Эдийн засгийн байнгын хороо санаачилга гаргаж ажиллаач гэж санал гаргаж байна.

Ж.Бат-Эрдэнэ: Санал гаргаж байна тийм үү? Дараагийн Эдийн засгийн байнгын хорооны хурал дээр юу орж ирнэ Төсвийн тодотгол орж ирнэ. Тэрний ар

дээр хэдүүлээ ер нь бол даатгалтай холбоотой асуудал дээр энэ индексжүүлсэн даатгалтай холбоотой асуудал, саяын тэр Сүхбаатар аймагт болсон ер нь бол малын индексжүүлсэн даатгалтай холбоотой даатгалын зохих юунууд байгууллагуудыг дуудаж бас нэг тодорхой хэмжээний юу сонсъё, тайлан юу мэдээлэл сонсъё тэгэх үү? Тэгвэл энийг дараагийн дараагийн хурал дээр оруулж ирье.

Нэг.Байнгын хорооны тогтоолын төсөл /Улсын Их Хурлын 2023 оны хаврын ээлжит чуулганы 06 дугаар сард Эдийн засгийн байнгын хорооны хэлэлцэх асуудлын цаглавар батлах тухай/

Хэлэлцэх асуудал 1 дүгээр асуудал. 2023 оны 6 дугаар сард Байнгын хороогоор хэлэлцэх асуудлын цаглавар батлах тухай Байнгын хорооны тогтоолын төслийг хэлэлцэж эхэлье. Төслийг уншиж танилцуулъя. Монгол Улсын Их Хурлын Байнгын хорооны тогтоол. Монгол Улсын Их Хурлын 2023 оны хаврын ээлжит чуулганы 6 дугаар сард Эдийн засгийн байнгын хорооны хэлэлцэх асуудлын цаглавар батлах тухай.

Монгол Улсын Их Хурлын тухай хуулийн 23 дугаар зүйлийн 23.2.14 дэх заалт, Монгол Улсын Их Хурлын чуулганы дэгийн тухай хуулийн 10 дугаар зүйлийн 10.6 дахь хэсгийг үндэслэн Эдийн засгийн байнгын хорооноос тогтоох нь. Нэг.Монгол Улсын Их Хурлын даргын 2023 оны 5 дугаар сарын 31-ний өдрийн Монгол Улсын Их Хурлын 2023 оны хаврын ээлжит чуулганы 6 дугаар сард хэлэлцэх асуудлын дараалал тогтоох тухай 96 дугаар захирамжид заасан Эдийн засгийн байнгын хорооны эрхлэх асуудлын хүрээнд хамрах хууль, Улсын Их Хурлын бусад шийдвэрийн төслийг хэлэлцэх цаглаварыг хавсралтаар баталсугай.

Хоёр.Хуульд хэлэлцэх хугацааг тусгайлан заасан асуудал болон Байнгын хорооны эрхлэх асуудлын хүрээнд өргөн

мэдүүлсэн хууль Улсын Их Хурлын бусад шийдвэрийн төсөлтэй хамт өргөн мэдүүлсэн Эдийн засгийн байнгын хорооны эрхлэх асуудлын хүрээний хууль Улсын Их Хурлын бусад шийдвэрийн төслийг хэлэлцэхэд энэ цаглавар хамаарахгүй.

3.Энэ тогтоолын биелэлтийг хангаж, хэлэлцэх асуудлын бэлтгэл хангахыг Улсын Их Хурлын Тамгын газар Л.Өлзийсайханд үүрэг болгосугай. Эдийн засгийн байнгын хорооны даргын үүрэг гүйцэтгэгч Ж.Бат-Эрдэнэ гэсэн байна. Тогтоолын төсөлтэй холбогдуулан асуулт асуух, хэлэх Улсын Их Хурлын гишүүд нэрээ өгье. Алга байна. Санал хураалт явуулъя.

Санал хураалт явуулж эхэлье. Саналын томъёолол. Монгол Улсын Их Хурлын 2023 оны хаврын чуулганы 2023 оны 6 дугаар сард Эдийн засгийн байнгын хороогоор хэлэлцэх асуудлын цаглавар батлах тухай Байнгын хорооны тогтоолын төслийг баталъя гэсэн саналын томъёоллоор санал хураалт явуулъя. Санал хураалт 60 хувиар санал дэмжигдлээ. Санал хураалт явуулж дууслаа. Монгол Улсын Их Хурлын 2023 оны хаврын ээлжит чуулганы 2023 оны 6 дугаар сард Эдийн засгийн байнгын хороогоор хэлэлцэх асуудлын цаглавар батлах тухай Байнгын хорооны тогтоолын төслийг хэлэлцүүлэг дууслаа.

11.43 цаг

Дараагийн асуудал оръё. Хэлэлцэх асуудал 2.Тогтоолын хавсралтыг шинэчлэн батлах тухай Улсын Их Хурлын тогтоолын төслийн хэлэлцэх эсэх хэлэлцүүлгийг хэлэлцэж эхэлье. Юунууд байхгүй байгаа юу? Тийм хууль санаачлагч байхгүй байна. Энэ асуудлыг хойшлуулдаг юм уу, хойшлуулах уу? Хойшлуулъя.

Хоёр.Иргэний нисэхийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгын төсөл болон хамт өргөн мэдүүлсэн хуулийн төслүүд /Засгийн газар 2023.05.25-ны өдөр өргөн мэдүүлсэн, хэлэлцэх эсэх/

Дараагийн асуудал Иргэний нисэхийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгын төсөл болон хамт өргөн мэдүүлсэн хуулийн төслүүдийн хэлэлцэх эсэх, хэлэлцэх эсэх хэлэлцүүлгийг хэлэлцэж эхэлье. Хууль санаачлагчийн илтгэлийг Улсын Их Хурлын гишүүн, Зам, тээврийн хөгжлийн сайд С.Бямбацогт танилцуулна. Бямбацогт сайдын микрофоныг нээе.

С.Бямбацогт: Эдийн засгийн байнгын хорооны дарга гишүүдийнхээ өдрийн амгаланг айлтгая. Иргэний нисэхийн салбарт хувийн хэвшлийн оролцоо нэмэгдэн агаарын тээврийн цар хүрээ өдрөөс өдөрт өргөжиж буйтай холбогдуулан иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын хяналт зохицуулалтын тогтолцоог боловсронгуй болгох, үйлчилгээг үйлчилгээний чиг үүргээс тусгаарлах, салбарын хөгжлийг дэмжих, үр ашигтай, өрсөлдөх чадвартай иргэний нисэхийг өргөжүүлэхэд чиглэсэн оновчтой үр дүнтэй эрх зүйн орчныг бүрдүүлэх зорилгоор 1999 онд батлагдсан Иргэний нисэхийн тухай хуулийн хуулийг шинэчлэн найруулах зайлшгүй шаардлага үүсээд байгаа юм.

Иргэний нисэхийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгын төслийн нийтлэг үндэслэл, Иргэний нисэхийн талаарх төрийн байгууллагын бүрэн эрх, иргэний нисэхийн зохицуулалт, агаарын хөлөг, түүнд хамаарах үйл ажиллагаа, агаарын навигацийн үйлчилгээ, аэродром, нисэх буудал, нисэхийн аюулгүйн хамгаалалт, иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын хяналт, агаарын хөлгийн осол зөрчлийг шинжлэн шалгах зэрэг 10 бүлэг, 51 зүйлтэй байхаар боловсруулсан. Иргэний нисэхийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгын төсөлд дараах шинэ зохицуулалтуудыг тусгасан.

Үүнд I дүгээрт нь иргэний нисэхийн хяналт, зохицуулалт, түүнийг хэрэгжүүлэх байгууллагын зохион байгуулалт, чиг үүрэг, үйл ажиллагааны зохицуулалтыг олон улсын иргэний

нисэхийн байгууллагын зөвлөмж болгосон иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын загвар хуульд нийцүүлэн тусгасан.

2.Шинжлэн шалгах, судалгаа, дүгнэлт хийх эрх бүхий байгууллагын чиг үүрэг үйл ажиллагааны зохицуулалтыг олон улсын иргэний нисэхийн байгууллагын зөвлөмж болгосон агаарын хөлгийн ослыг шинжлэн шалгах загвар хуульд нийцүүлэн тусгасан.

3.Иргэний нисэхийн асуудал хариуцсан төрийн захиргааны байгууллага түүний бүрэн эрхийг олон улсын эрх зүйн байгууллага зохицуулалтын практик туршилагад тулгуурлан эрхийг төвлөрүүлж, үүргийг хавтгайруулсан тогтолцоог өөрчлөх зорилгоор шийдвэр гаргах эрх бүхий субъект болох даргад эрх, үүргийг хамтад нь тодорхой тусгаж өгч байгаа. Иргэний нисэхийн мэргэжлийн хяналтын зохицуулалтыг хэрэгжүүлэх чиг үүрэгтэй агентлагийн статусыг тохируулагч агентлаг байхаар тодорхойлж, бүтэц, үйл ажиллагаанаас аж ахуй үйл ажиллагаанаас ажиллагааг нь салгаж бизнесийн зарчмаар ажиллах, эдийн засгийн зохицуулалтыг Иргэний нисэхийн асуудал эрхэлсэн яам хэрэгжүүлэхээр тусгасан. Өрсөлдөх чадвар бүхий агаарын тээврийг хөгжүүлэх, зорчигчдын эрх ашгийг хамгаалахад чиглэсэн эдийн засгийн зохицуулалтыг шинээр тусгасан.

Одоогийн хуульд зөвхөн тээвэрлэгчийн эзэмшилд байгаа агаарын хөлгийг зохицуулж байгааг өмчийн олон хэлбэрийн агаарын хөлгийг үйл ажиллагааг зохицуулахаар тусгасан. Өмчийн олон хэлбэрт ашиглалтын төрөл бүрийн нөхцөлд нисэх буудлуудын зохицуулалт, нислэгийн аюулгүй байдал, нислэгийн хөдөлгөөний нэгдмэл байдлыг хангасан үйлчилгээний үйл ажиллагаа, төр, төрийн зохицуулалтыг шинээр тусгаж өгсөн. Монгол Улсын агаарын зайд агаарын навигацийн үйлчилгээг иргэний нисэхийн дүрмээр гэрчилгээжсэн төрийн өмчит хуулийн этгээд үзүүлэхээр тусгасан. Мөн агаарын тээврийн үйл

ажиллагааны төрлийг тогтоож, ерөнхий зориулалтын нисэхийн зохицуулалтыг тодорхойлсон зэрэг олон улсын жишигт нийцсэн хяналт, зохицуулалт, үйл ажиллагааны цар хүрээ, харилцааг хуулийн төсөлд тодорхой тусган боловсрууллаа.

Иргэний нисэхийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгыг баталснаар манай улсын иргэний нисэхийн үйл ажиллагааны аюулгүй, үр ашигтай, хүртээмжтэй байдал нэмэгдэж, нисэхийн аюулгүй байдал сайжирч, хөрөнгө оруулалт, өрсөлдөөн нэмэгдэх, салбарын бүтэц, зохион байгуулалт, нисэхийн аюулгүй байдлын хяналт, зохицуулалтын тогтолцоо оновчтой, боловсронгуй болох эрх зүйн орчин бүрдэнэ гэж үзэж байна. Иргэний нисэхийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгын төслийг хэлэлцэн шийдвэрлэж өгнө үү. Анхаарал тавьсанд баярлалаа.

Ж.Бат-Эрдэнэ: Ажлын хэсгийн нэрсийг танилцуулъя. Сандагийн Бямбацогт Зам, тээврийн хөгжлийн сайд, Доржийн Эрдэнэбат Зам тээврийн хөгжлийн сайдын зөвлөх, Чимэддоржийн Мөнхтуяа ИНЕГ-ын дарга, Пүрэвжавын Ганболд ИНЕГ-ын Нисэхийн аюулгүй ажиллагааны хяналт зохицуулалтын албаны дарга, Нямсамбуугийн Батсайхан Иргэний нисэхийн үндэсний төвийн дарга, Зинадарийн Зинамидарийн Туяа Иргэний нисэхийн үндэсний төвийн Захиргаа, хүний нөөцийн газрын дарга, Сүхээгийн Мяндасмаа ЗТХЯ-ны Хуулийн хэлтсийн дарга. Хууль санаачлагчдын илтгэл болон төслийн үзэл баримтлалтай холбогдон асуулт асуух Улсын Их Хурлын гишүүдийн нэрээ өгнө үү. Баттөмөр гишүүнээр тасалъя. Баттөмөр гишүүний микрофоныг өгье.

Б.Баттөмөр: Иргэний нисэхийн хууль орж ирж байна. 1999 онд батлагдсан хууль гэж байгаа. Энэ хуулийг бас шинэчлэх шаардлага үүсэж байна. 20 гаруй жил болчихсон. Зам, тээврийн салбарт бол сүүлийн үед бол бас энэ

өөрчлөлтүүд бас нэлээн их сайн хийгдэж байгаа. Ялангуяа энэ төрийн бодлого зохицуулалтуудыг сайн хийж байгаа. Энэ дээр бол төмөр зам тойрсон асуудал, авто зам, сая хамгийн сүүлд энэ алслагдсан нутгуудад иргэний агаарын тээврийн үйлчилгээг хүргэх чиглэлээр бас дорвитой арга хэмжээ авч иргэдийн талархлыг хүлээсэн ийм арга хэмжээнүүдийг зохицуулж байгаа юм. Энэ хуульд 1 онцолж хэлмээр юм бол энэ төрийн зохицуулалтуудыг их сайн хийж байгаа юм л даа. Хийнэ гэж орж ирж байгаа юм л даа. Энэтэй бол үнэхээр санал нэг байна.

Бид чинь 30 жил нөгөө үл үзэгдэгч гар зах зээлийн нөгөө Адам Смитийн олон 100 жилийн өмнө хэлсэн эрэлт, нийлүүлэлтээр зохицуулдаг гэж явдаг байсан тэр нь бол үндсэндээ байхгүй шүү дээ. 2000 онд үл үзэгдэгч гарын эсрэг бол бүх дэлхий бол хаалгаа хаачихсан шүү дээ. Тэгээд ер нь бол одоо яг энэ геополитикийн ийм нөхцөл байдал, өвчин зовлон нь яаж байгаа бий болсон ковидтой холбоотой энэ үед бол төрийн бодлогоо их зөв тодорхойлж, төрийн зохицуулалтуудыг оновчтой зөв хийсэн улсууд хөгжиж байгаа юм. Тэгэхээр энэ бол иргэний нисэхийн салбарт бол төрийн зохицуулалтуудыг оновчтой хийх нь бол маш чухал байгаа юм. Энэ мэдээж иргэний нисэхийн энэ салбарт бол аюулгүй байдлын асуудал бол хамгийн түрүүчийн асуудал 1 дүгээрт мөн.

Мөн дараагийн асуудал бол мэдээж аливаа асуудал бол эдийн засгаар баталгаажиж байж амь сүнстэй байдаг. Одоо бичигдээгүй хууль. Энэ утгаараа бол эдийн засгийн үр ашгийг чиглүүлэх энэ чиглэлд ямар хуулийн заалтууд орж ирж байгаа юм бол доо. Өөрөөр хэлбэл үр ашигтай хөгжлийг дэмжих цэгт чиглэсэн ямар зохицуулалтууд байна вэ гэсэн ийм асуултууд байгаа. Иргэний нисэхийн газар бол бие даасан тохируулагч агентлаг байх юм байна. Доод талд нь байж байгаа тэр навигаци, буудлын үйлчилгээ, хамгаалалт гээд энэ их олон салбарууд маань бүгд дандаа бие даасан ААН-үүд байх юм

байна л даа. Энэ бол нөгөө эдийн засгийн утгаараа ямархуу байдаг юм бол доо, тооцоо нь ямар байдаг юм бол, олон улсын жишиг ямар байдаг юм бол? Манайх ишг ийм цөөхөн онгоцтой, үйлчилгээ бага, нислэгийн давтамж бага ийм улсад бол хэр зэрэг байдаг юм бол доо? Эдийн засгийн үр ашгаасаа би тооцож байна шүү дээ олон орон тоо бий болно. Судалгаа яаж гаргасан гарсан байдаг юм бол гэсэн ийм асуудал байгаа юм.

Дараагийн асуудал бол юу гэхээр яах вэ МИАТ гээд төрийн өмчтэй нэг компани байна. Бусад нь бол дандаа хувийн өмчтэй компаниуд байгаа. Өргөн уудам газар нутагтай, алслагдсан бүс нутгуудад нийгмийн зайлшгүй үйлчилгээг дэмжих, энэ ард иргэддээ үйлчлэх энэ чиглэлд ер нь ямар, мэдээж компаниуд бол үр ашгаа бодно. Нийгмийн хариуцлага гэдэг бас юм байх ёстой шүү дээ тийм ээ. Энэ чиглэлд ер нь юу байдаг юм бол доо, ямар юм оруулж ирж байгаа юм бол доо.

Дараагийн асуудал бол энэ зүгээр танин мэдэхүйн ч гэх юм уу даа нэг ийм асуулт байна л даа. Энэ сансрын шинжлэх ухаан сансрын эдийн засаг гэж ярьж байгаа шүү дээ тийм ээ. Тэгэхээр энэ газрын олон үйлчилгээг сансраас удирддаг ийм болчхож байгаа шүү дээ. Энд хиймэл оюун ухаан олон зүйлийг ашигладаг болчихсон. Энэ чиглэлд ямар юм байж болох вэ? Тэгээд энэ сүүлийн үед энэ нэг дрон гэдэг юм бол маш их ашиглагдаж байгаа. Энэ бол дайн байлдаанд ашиглаж байгаа, ашигт малтмалын хайгуулыг хийж байгаа. Хил хамгаалах ажлыг хийж байгаа, агаараас тандалт эргүүл гээд маш их олон ажлууд бол хийж байгаа. Энэ бол агаараар бас явж байгаа учраас энэ орон зайг ер нь яаж харж.../минут дуусав/

Ж.Бат-Эрдэнэ: Бямбацогт сайд энд микрофоныг нээе. Бямбацогт сайд хариулъя.

С.Бямбацогт: Баттөмөр гишүүн бас чухал асуудал хөндөж байна. Тэгээд манай ер нь агаарын тээвэр гэлтгүй ер нь бол тээврийн салбарт бол аюулгүй

ажиллагаа бол маш чухал үүрэгтэй. Хамгийн онцгой 1 дүгээрт анхаарах зүйл бол аюулгүй ажиллагаа. Ялангуяа одоо бас энэ агаарын тээврийн салбар бол онгоцтой агаарт хөөрдөг, маш өндөр хурдтай, олон хүмүүст нэгэн зэрэг зорчдог учраас аюулгүй ажиллагаагаа 1 дүгээрт тавьдаг. Энэ ч үүднээсээ бас 1999 онд энэ Иргэний нисэхийн тухай хууль батлагдсан. 2017 онд сүүлд нэг нэмэлт, өөрчлөлт орсон. Түүнээс хойш үндсэндээ 6, 7 жил бас өөрчлөлт ороогүй байгаа. Гэтэл дэлхий нийтийн хөгжлийн чиг хандлага агаарын тээврийн үйлчилгээ хэрхэн яаж хөгжиж байгаа энэ байдлуудыг харахад бол зайлшгүй бас агаарын тээврийнхээ салбарт бас тодорхой хууль, эрх зүйн шинэчлэл хийх ийм шаардлага үүссэн. Энэ хүрээндээ үндсэндээ 20-иод, 25 жилийн дараа энэ хуулийн шинэчилсэн найруулгыг Улсын Их Хурал хэлэлцэж байн. 25 жилийн дараа.

Монгол Улсын бас агаарын орон зай бол том асар өргөн уудам нутагтай, агаарын орон зай ихтэй. Агаарын орон зай дээр өөр бас гадаадын агаарын хөлгүүд бас нисдэг. Үүнтэй холбоотойгоор бас үйл ажиллагаагаа бас навигацийн орлого нь онгоцнуудыг бас зохицуулах, чиглүүлэх аюулгүй бас хөдөлгөөнийг бас зохицуулах ийм шаардлага нэг талаас бий болж байгаа. Олон улсын бас иргэний нисэхийн байгууллагуудын бас жишиг хууль дүрэмд бас нийцүүлж, дотоодынхоо бас нислэгийг зохицуулах ийм бас асуудлууд үүсэж байгаа. Гадаад, дотоод нислэгүүдээ. Энэ хүрээнд энэ хуулийн төслийг оруулж ирж байгаа юм.

Энэ дээр үндсэндээ бол хуулийн төсөл маань өнөөдрийн яг нийгмийн хөгжлийн шаардлагаасаа хоцорчихсон яваад байгаа. ИНЕГ, Иргэний нисэхийн үндэсний төв зэрэг байгууллагууд төрийн бүтцийн байгууллагууд үйл ажиллагаа явуулж байгаа. Энэ байгууллагуудын бодлого, үйл ажиллагаа, бүтэц зохион байгуулалт, чиг үүрэг, ажлын уялдаа холбоо энэ харьцангуй суларсан. Нөгөө талдаа бол зайлшгүй юу гэдэг юм энэ олон

дээгүүр нисэж байгаа онгоцнуудыг зохицуулах, дотоодын олон нислэгүүд, гадаадын Монгол Улсад нисэж байгаа нислэгүүдийг зохицуулах, төрийн өмчийн компаниуд, хувийн хэвшлийн компаниуд, гадаадын авиа компаниудын үйл ажиллагааг зохицуулах энэ шаардлагууд бий болж байгаа учраас энэ хүрээнд энэ хуулийн өөрчлөлтийг оруулж ирж байгаа. Энэ хүрээндээ бид нар бол үндсэндээ бол Иргэний нисэхийн ерөнхий газар буюу төрийн захиргааны байгууллагын хяналт зохицуулалтыг нь тусдаа байлгая. Аж ахуйн үйл ажиллагаа, эдийн засгийн харилцаа энэ юмнуудыг нь тусдаа байлгая. Ингэж харилцан бие биедээ хяналт тавьдаг ийм байх агуулгаар оруулж ирж байгаа.

Нэг талаасаа бол эрхээ эдэлдэг болчихсон. Хуульд шинэчилсэн найруулга хийгддэггүй, үе үеийн дарга нар өөртөө эрх мэдлийг нэмдэг, үүргээ бол хуваагаад тараагаад байрлуулчихдаг. Үүрэг хүлээх болохоор, хариуцлага хүлээх болохоор хариуцлага хүлээх хүн олдоггүй. Эрхээ эдлэх болохоор тийм үү дарга нь их давуу эрхтэй ийм бас болчихсон байсан энэ зохицуулалтыг энэ хуулиар зохицуулах ийм бас том бодлого зорилго бас орж ирж байгаа. Энэ хүрээндээ хуулийн төсөл хийж байгаа. Өөрөөр хэлэх юм бол бид нар бол үндсэндээ эрх үүргийн нэгдлийг бий болгоно. Хяналт зохицуулалтыг төр нь хэрэгжүүлдэг. Эдийн засгийн харилцаа, аж ахуй үйл ажиллагаа бол бас төрийн өмчит компани зохицуулах, эндээ тэгш өрсөлдөөнийг хувийн болон бусад авиа компаниуд тэгш боломжуудыг бий болгох ийм агуулгаар хуулийн төслийг оруулж ирсэн.

2 дахь асуулт тэр МИАТ компани бол орон нутгийн нислэг сэргээх чиглэлд бас тодорхой бас нийгмийн хариуцлагын хүрээнд анхаарч байгаа. Монголын үндэсний агаарын тээвэрлэгч ТӨК. Хувийн авиа компаниуд маань бас дотоодын нислэгт нисэж байгаа боловч харьцангуй юу гэдэг юм эдийн засаг, санхүү тэгээд онгоцны бололцоо боломж бас бага учраас олон чиглэлд нисэж

чадахгүй байна. Нисэж байгаа цөөн чиглэлдээ харьцангуй өндөр үнэтэй нисэж байгаа. Тийм учраас Монгол Улсын ЗГ-аас, ЗТХЯ-наас бас тодорхой чиглэл өгч МИАТ компанид нийгмийн хариуцлагын хүрээнд ашиг ч үгүй, алдагдал ч үгүй орон нутгийн нислэгийг сэргээх ийм бодлогыг баримталж энэ хүрээндээ үндсэндээ 7 сарын 1-нээс 9 чиглэлд өнөөдрийн нисэж байгаа компаниудын үнээс үндсэндээ 2-оос 2,5 дахин бага үнээр орон нутгийн нислэг одоо нислэг хийгдэж эхэлнэ. Ингэж бас орон нутгийн нислэгээ сэргээх ийм бодлогыг бид нар бас баримталж ажиллаж байгаа гэдгийг танд бас хэлье. Нэмээд асуулт.../минут дуусав/

Ж.Бат-Эрдэнэ: Ажлын хэсэг хариулъя. Хэн хариулах вэ? Эрдэнэбат 4 номер, 4 номерын микрофон.

Д.Эрдэнэбат: Сайн байцаана уу, та бүхэнд энэ өдрийн мэндийг хүргэе. Баттөмөр гишүүний асуултад хариулъя. Манайх шиг цөөхөн онгоцтой жижиг агаарын тээвэрлэлтээр.../үг тасрав/

Ж.Бат-Эрдэнэ: 4 номерын микрофон. 3 номерын микрофон.

Д.Эрдэнэбат: Цөөхөн онгоц, Баттөмөр гишүүний асуултад хариулъя. Хэдийгээр манайх шиг цөөхөн онгоцтой, цөөн нислэгтэй, жижиг агаарын тээвэртэй улс ч гэсэн олон улс болон орон нутгийн нислэг үйлдэж байгаа. Дээр нь олон улсын иргэний нисэхийн байгууллагын гишүүний хувьд тухайн байгууллагын баталсан стандарт, дүрэм, журмуудыг бол зайлиггүй мөрдөх үүргийг хүлээсэн байгаа. Тэгэхээр аюулгүй ажиллагаа, аюулгүй байдлыг хангах үйл ажиллагаанд бол зарцуулах ёстой зардлыг агаарын тээврийн салбараас үл хамаарч зарцуулж байдаг. Энэ дээр харин хуулийн зохицуулалтаар бол эдийн засгийн баталгааг яаж хангах вэ, тухайн авиа компани, тухайн байгууллага аюулгүй байдал, аюулгүй ажиллагаагаа хангах хэмжээний орлоготой байна уу гэдгийг Иргэний нисэхийн асуудал хариуцсан төрийн захиргааны байгууллага төв

байгууллагаас бол хянаж, энэ дээр хяналт тавьж ажиллахаар зохицуулалтыг тусгасан байгаа.

Нийгмийн хариуцлагын хүрээнд бол сая сайд хэллээ. МИАТ компани ингээд орон нутгийн нислэгийг сэргээгээд явж байгаа.

Дроны үйлчилгээний хувьд бол иргэний нисэхийн дүрэм 102 гэдэг дүрмээр зохицуулагддаг. Уг дүрмээр нисэх буудлын орчим агаарын хөлгийн зурвас, мөн агаарын хөлгийн нислэгийн зам дагуух дроны үйл ажиллагаанд тавигдах хяналт, зохицуулалт мөн хязгаарлалтууд шаардлагуудыг бол тусгаж өгсөн. Энэ дээр манай ИНЕГ-аас хяналт тавьж ажиллаж байгаа.

Сансрын хувьд бол сансар руу үйлдэгдэж байгаа үйл ажиллагааны хувьд бол мэдээж манайх иргэний нисэхийн салбарт бол холбоо навигацийн болон бусад GPS, ADSB гээд төхөөрөмжүүдийг ашигладаг. Зүгээр хуулийн 5.1.1-д бол агаарын зай буюу уг хууль үйлчлэх хүрээг агаарын зайн дээд хязгаар буюу 14 мянган метрээр ингээд хязгаарлаж оруулсан байгаа. Тэгэхээр сансрын юу бол энэнээс дээшээгээ гэж ойлгож болно. Баярлалаа.

Ж.Бат-Эрдэнэ: Болсон уу? Баттөмөр гишүүн тодруулъя.

Б.Баттөмөр: Яах вэ ер нь хуулийн төслийг бол дэмжиж байгаа ингээд цаашаага хэлэлцээд явах нь зүйтэй байх. Ер нь бол 21 дүгээр зууны түвшинд асуудлыг бодож ингэх ёстой. 14 мянган метрээс дээш бол мэдээж сансрын энэ орон зай. Би гол нь бол юу вэ гэхээр энэ сансрын эдийн засаг, сансрын шинжлэх ухаан гэж дэлхийд шинэ хэллэгүүд бий болж ирж байгаа, шинэ хэрэглэгдэхүүнүүд бий болж байгаа. Энийг манай энэ иргэний нисэхийн энэ ялангуяа энэ орон зай нислэгийн юунд бол энэ ололтуудыг л ашиглах нь, ямар боломжууд байна вэ, ашиглах нь зүйтэй гэсэн санааг л хэлж байгаа юм л даа. Тийм ээ. Маш их боломжууд байгаа. Газраар

хийдэг маш их өртөг зардалтай хийдэг юмыг бол сансраас хийчихдэг, маш их мэдээллүүдийг авах ийм боломжууд бол өргөн нээгдчихсэн байгаа. Энэ дээрээ бол энэ хуулийн төслийг мэдээж ажлын хэсэг байгуулагдаад, хэлэлцээд ингээд явна. Энэ хүрээндээ бас бодолцох нь зүйтэй гэж ингэж үзэж байгаа.

Ж.Бат-Эрдэнэ: Санал хэллээ. Би нэг хэдэн асуулт асуугаадахъя. Энэ сайд болон иргэний агаарын юу ИНЕГ-ынхан хариул даа. Энэ аж ахуйн үйл ажиллагаагаа салгаж байгаа тийм үү? Ямар заалтаар орж ирж байна вэ?

2 дугаарт тэр аж ахуйн үйл ажиллагаа иргэний агаарын тээврийн юуны Иргэний нисэхийн үндэсний төв гэдэг нэрээр орж ирж байна уу, ямар нэрээр орж ирж байна 1 дүгээрт. 2 дугаарт дарга цэргүүдийг нь хаанаас томилж байгаа вэ? Иргэний нисэхийнхээ ерөнхий газартай ямар хамааралтай байгаад байна вэ? Ер нь бол ИНЕГ чинь хяналт тавих газар байгууллага шүү дээ. Нэг талаасаа хяналт тавиад, хуучин дүрмээр хуулиар бол нэг талаас нэг гараараа хяналт тавиад нөгөө гараараа нөгөөдхөө өөрөө гүйцэтгээд байдаг ийм хуультай байсан шүү дээ. Энийгээ хэр их өөрчилж байгаа юм бэ?

2 дугаарт тэр осол зөрчлийг хянан шалгах алба гэж байгаа байх тийм ээ? Тэрний дарга чинь хуучин яаман дээр байж байгаад, санхүүжилт нь иргэний нисэхээр хамт яваад байсан. Нэг талаасаа бол хянаж шалгах хөндлөнгийн хяналт юм шиг мөртөө нөгөө талаасаа бол иргэний нисэх дотроосоо санхүүжигдээд дотор нь ажиллаад байсан нэг ийм зүйл байгаад байх тэр ямар байдлаар зохицуулагдаж байна вэ гэж.

3 дугаарт энэ ОУБ-ынхаа хууль дүрэмд нөгөө элссэн конвенц юмнуудтай ер нь хэр их зохицсон хууль болж орж ирж байгаа вэ? Бид нар чинь хамгийн гол нь ОУБ-аас энэ конвенц бүх дүрэм журамдаа нийцсэн хуулиа бол нийцэхгүй байна гэсэн

нэлээн юунууд өгөөд байдаг шүү дээ, удирдамж өгөөд байдаг байх. Энэ дээр хариулт авъя. Хэн хариулах вэ? ИНЕГ-ын дарга нь хариулъя. Энэ сайдын зөвлөх хариулахгүй. Эсвэл яамныхан хариулъя. Байна уу? Мөнхтуяа ИНЕГ-ын дарга 5 номерын микрофон.

Ч.Мөнхтуяа: Бат-Эрдэнэ гишүүний асуултад хариулъя. Ер нь бол хуулийн төсөл дээр 5 дугаар бүлэг, 9 дүгээр зүйл дээр болохоор ер нь аюулгүй ажиллагааны хяналт зохицуулалтыг хэрэгжүүлэх иргэний нисэхийн асуудал хариуцсан төрийн захиргааны байгууллагын бүрэн эрхийг тодорхойлсон. Энэ нь одоогийн бидний энэ нисэхийн аюулгүй ажиллагааны хяналт зохицуулалтын алба болон түүний даргын бүрэн эрхийг хүнд нь бас хариуцлагыг нь уялдуулж, олон улсын конвенцын жишигт нийцүүлээд нөгөө загвар хуульдаа нийцүүлээд ингэж тусгасан байгаа.

Нийтдээ 5 дугаар бүлэг нь болохоор агаарын навигацийн үйлчилгээ, 6 дугаар бүлэг нь аэродром. Ингээд аэродром нисэх буудлын үйлчилгээ гээд нисэх буудлыг урьдчилаад оруулж ирсэн. 7 дугаар бүлэг нь нисэхийн аюулгүй байдлын хамгаалалтын үйлчилгээ. Эд нар болохоор навигацийн үйлчилгээ нь болохоор төрийн байгууллага байхаар төрийн үйлчилгээний байгууллага байхаар. Аэродром нисэх буудал болон аюулгүй хамгаалалтын үйлчилгээ нь болохоор төр хувийн хэвшил, аэродромын үйлчилгээ нь болохоор төр хувийн хэвшлийн аль нь ч хийж болохоор. Аюулгүйн, аюулгүйн хамгаалалтын үйлчилгээ нь болохоор төрийн үйлчилгээ байж бие дааж хэрэгжүүлэх чиглэлээр нь хөгжих боломжоор нь бүрдүүлж хийсэн.

Нислэг техникийн осол зөрчлийг шинжлэн шалгах алба нь болохоор бие даасан, хараат бус байх гэдгээр. Бидний санал болохоор яамны дэргэд гэж оруулсан боловч Хууль зүйн яам болохоор хөндлөнгийн гэдгээрээ хаана ч байж болох учраас нээлттэй орхи гэдгээр статусыг нь бол тэнд гэж оруулахгүйгээр тодорхойлсон. Ер нь бол хуулийн төсөл

батлагдсанаар бид нар аюулгүй ажиллагааны хяналт зохицуулалт, нисэхийн, нислэг техникийн осол зөрчлийг шинжлэн шалгах үйлчилгээний гэдэг статусаар салаад өөрөө өөрийгөө санхүүжүүлдэг төрийн үйлчилгээний байгууллага, улсын төсвөөс санхүүждэг агентлаг байхаар ингээд хуваарилалтыг нь хийж, орон тооны хувьд бол өөрчлөлт бол орохгүй. Цалингийн сангийн хувьд болохоор өөрчлөлт орно. Нийт агуулгаараа болохоор улсын төсөвт ямар нэгэн дарамт орохгүйгээр зохицуулахаар тусгасан байгаа.

Түүнчлэн Сангийн сайдын Сангийн яамнаас бидэнд Сангийн яамтай зөвшилцсөнөөр бид Агаарын навигацийн үйлчилгээний байгууллага нь орлогоосоо улсын төсөвт төвлөрүүлдэг тогтолцоо хэвээр байхаар энэхүү төсөл нь явж байгаа.

Ж.Бат-Эрдэнэ: Иргэний агаарын тээврийн либералчлалынхаа хүрээнд ААН-үүдийн өрсөлдөөнийг бий болгоё гэсэн нэлээн зүйлүүд явж байгаа шүү дээ. Энэ хүрээндээ ямар, ямар байгууллагууд гэнэ вэ? Саяынхыгаа нэлээн тодруулж өгөөч? Ер нь бол иргэний хувийн хэвшил хийж болох зүйлээ бол бид нар хувийн хэвшил рүү оруулж байгаа шүү дээ тийм үү? Тэгж байж энэ чинь бид нар либералчлал нөгөө өрсөлдөөнийг бий болгох ёстой. Энэ дээр ямар, ямар өөрчлөлтүүд орж ирж байна вэ? Бямбацогт гишүүн сайд.

С.Бямбацогт: Агаарын тээврийн либералчлалын хүрээнд бид нар дотоодын авиа компаниудын томилгоог чөлөөтэй болгосон. Өөрөөр хэлэх юм бол 5 авиа компани хоорондоо ойлголцоод тохироод ороод ирэх юм бол сайд тэр хүссэн томилгоог нь өгдөг болж байгаа юм. Энэ хүрээнд үндсэндээ урьд нь 34 чиглэлд нисэх тийм томилгоотой байсан бол одоо 100 гаруй чиглэлд нисэх томилгоо авсан байгаа. Энэ хэмжээгээр гадаад нислэгийн тоо маш их хэмжээгээр нэмэгдэж байна. Гадаадын авиа компаниуд ч Монголд их орж ирж байна. Хамгийн сүүлд гэхэд

Тайландын авиа компани өнгөрсөн 7 хоногт анх удаа Монгол Улс руу иүүд нислэг хийж эхэлсэн. Цаашидаа тогтмол нислэг үйлдэнэ. Иймэрхүү байдлаар үндсэндээ агаарын тээвэрт бол либералчлалын бодлогын түүнд л нислэг нэмэгдэж байна.

Үүнээс гадна бид нар нисэх буудлуудыг бас тийм үү төр хувийн хэвшлийн түншилэлээр өгье гэж байгаа юм. Өнөөдөр ингээд манай Буянт-Ухаа нисэх буудал жилдээ 6 тэрбум төгрөгийн зардал гаргадаг, 600 сая төгрөгийн орлого олдог. Ховдын нисэх буудал жилдээ 16 сая төгрөгийн орлого олдог, 1 тэрбум 700 сая төгрөгийн зардал гаргадаг ийм байдалтай байгаад байгаа юм. Тэгвэл манай Чингис хаан нисэх буудлыг Японы хөрөнгө оруулалтаар үндсэндээ бол төр хувийн хэвшлийн түншилэлийг хэрэгжүүлж байна. Үүнтэй адилхан юу гэдэг юм нисэх буудлуудыг цаашидаа төр хувийн хэвшлийн түншилэлийн хүрээнд ОУНБ болгох, аль болох үр ашигтай ажиллуулах энэ зохицуулалт боломжуудыг бид нар энэ хуулийн төсөлд оруулж өгч байгаа. Ийм байдлаар энд бид нар үндсэндээ бол энэ агаарын тээврийн харилцааг либералчлах, эдийн засагжуулах энэ бодлогыг бас хэрэгжүүлнэ. Ингэж явахгүй бол хэтэрхий юу гэдэг юм навигацгийн орлого гээд орлого олдог.

Тэгэхээр навигацгийн орлогоос улсын төсөвт тодорхой хэсгийг нь төвлөрүүлчхээд л, үлдсэн нь бусад юу гэдэг юм үр ашиггүй зүйлд зарцуулагдаад байгаа бол бид нар аль болох энэ иргэний агаарын тээврийн салбараа ялангуяа нисэх буудал аэродромуудыг тийм үү үр ашигтай, үр өгөөжтэй болгох, энэ талдаа бас энэ хуулийн зохицуулалтыг нээж өгье. Тэгэхгүй бол ерөөсөө тэгээд л нэг гүзээнд наалдсан дэлүү шиг тэгээд нэг бөөн зардал гаргадаг байгууллагууд яваад байдаг. Гэтэл бусад улсуудын онгоцны буудлууд авиа тийм үү аэродромууд бол ашигтай бас үр ашигтай ажиллаж болоод байдаг. Манай хувийн хэвшлийнхэн ч гэсэн тодорхой аэродромуудыг бид нар

бас авч ашиглая, үр өгөөжтэй бас байлгая гэсэн саналууд тавьж байгаа. Энэ зохицуулалтууд нь бас энэ хуулиар бас хийгдэх ийм зайлиггүй шаардлагатай болж байгаа.

Түүрүүн хэлсэн, агентлаг байгуулагдана. Энэ хяналт зохицуулалтаа хариуцаж явна. ТӨК бол үйл ажиллагаа явуулна. Энэ бол навигацгийн орлого болон аюулгүй ажиллагааныхаа үйл ажиллагааг мөрдүүлэх талдаа анхаарч ажиллана. Ийм байдлаар үндсэндээ бол зохицуулалтууд орж ирж байгаа.

Ж.Бат-Эрдэнэ: Гишүүд асуулт асууж, хариулт авч дууслаа. Хуулийн төсөлтэй холбогдуулан үг хэлэх гишүүд байна уу? Оюунчимэг гишүүнээр тасалъя. Оюунчимэг гишүүний микрофон.

М.Оюунчимэг: Иргэний нисэхийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулга орж ирж байгаад бол би хэлэлцэх эсэх асуудал дэмжиж байна. Хэлэлцэхийг яагаад гэвэл энд бас бичсэн байна л даа 2001 оноос хойш ер нь энэ хууль зүгээр нэг нэмэлт, өөрчлөлт төдийгөөр өнгөц засагдаад, 1999 он тийм ээ, тэгээд өнөөдрийг хүртэл. Гэтэл энэ агаарын тээврийн салбарт маш том, том өөрчлөлтүүд орж байна. Хувийн хэвшлийн гүйцэтгэх үүрэг маш их нэмэгдэж байна. Энэтэй уяад сая бас салбарын сайд хэлж байна. Нөгөө аэродромуудтай болоод энийг бас навигацгийн орлого ашиг гээд эдийн засгийн үр ашгийг илүү нэмэгдүүлэх бололцоо байгаа. Гэтэл бид энийгээ бүрэн ашиглаж чадахгүй, энэ өөрөө хууль эрх зүйн хувьд зохицуулалт хэрэгтэй байгаа гэж байна. Энэ бол үнэхээр бас зөв гэж бодож байна. Энэ мэт асуудлууд дээр нь цаг алдалгүй хийгээд явчих нь зөв байх гэж бодож байна.

Би үг авсан шалтгаан сая бас ярьж байна хүмүүс. Жишээлбэл энэ зун манайх аялал жуулчлалаас ашиг олох, ганц уул уурхайн салбар биш эдийн засгаа солонгоруулах тухай асуудал ярьж байгаа энэ үед бусад агаарын тээвэр улс орнуудын агаарын тээврийн компанитай

нэлээд хамтын ажиллагаагаа өргөжүүлж, бүтэн сайн өдөр болгон Тайланд, Бангкок, Улаанбаатарын хооронд нислэг хийж эхэлж байна. Япон руу бас шууд нислэг хийнэ гэж би сонссон, JAL орж ирж байгаа гээд. Японы агаарын тээврийн компани бас Монголд орж ирж шууд нислэг хийх дээр орж ирж байгаа гэсэн. Солонгостой бол угаасаа идэвхтэй үйл ажиллагаанд явуулж байна. Америк, Европ руу чиглэсэн нислэгүүд дээр ингээд анхаарч ингээд бас энэ салбарт ингээд тодорхой шуурхай ажлууд хийгдэж байгаад бас талархал илэрхийлье гэж боддоод би үг хэлж байгаа юм.

Тэгээд энийгээ хамгийн гол нь нэг хэсэг явуулаад зогсоочих биш харин үр дүнтэй байлгах ашигтай байлгах, харилцан нөгөө нэг талаасаа ирж байгаа хүмүүс маань аялал жуулчлалын чиглэлээр байна уу эсвэл манай талаас эрүүл мэндийн чиглэлээр ингэж тийшээ нислэг үйлдэхэд илүү эдийн засгийн үр ашигтай байна уу гээд энэ тооцоо судалгаа энэ тэрээ бол бас нэг сайн хийгээд Эдийн засгийн байнгын хороон дээрээ нэг танилцуулсан нь бас зүгээр болов уу гэж бодож байна. Тэгээд дэмжиж байгаагаа илэрхийлж байна.

Ж.Бат-Эрдэнэ: Оюунчимэг гишүүн үг хэлье. Ганибал гишүүн, Ганибал гишүүний микрофоныг нээе.

Н.Ганибал: Иргэний агаарын асуудлууд байна, нисэхийн асуудал, агаарын асуудал. Ер нь зүгээр дэлхийн хамгийн эрсдэл багатай салбар бол нисэхийн салбар. Агаарын энэ тээврийн асуудал байдаг. Тэгэхээр энэ дээр бид бүхэн бас энэ ЗГ хэд хэдэн асуудал дээр бас зоригтой олон жил шийдэж чадаагүй асуудлуудыг шийдэж чадсанд бас баяр хүргэе Бямбацогт сайдаа. Нэн ялангуяа олон улсын энэ нисэх салбарт ингээд либералчлах энэ бодлогыг зоригтойгоор хийж чадсан маш олон ашиг сонирхлуудыг дарж чадаж энэ бодлогоо хэрэгжүүлж явж байгаад маш их ямар ч байсан баяр хүргэе.

Дээрээс нь дотоодын нислэгийн үнийг бас зоригтойгоор буулгах асуудлыг бас хийлээ. Гэхдээ цаана нь бас хамгийн болгоомжлох асуудал бол мэдээж тэр хувийн нисэх одоо авиа компаниудаа татаад унагачих вий дээ. Тэрэн дээрээ та бүхэн маань бас төрийнхөө бодлого 1-д нь хувийн авиа компаниуд, 2-т нь төрийн тэр авиа компаниудын асуудал дээр анхаарлаа хандуулаарай. Бид нар нөгөө нэг боломжуудыг тэгэхдээ түрүүний яриан дундаас ойлголоо. Олон боломж байгаагийн бас онгоцных нь тэр багтаамж, ашигт үйлийн коэффициентоор нь өнөөдрийн энэ гарч байгаа зардлыг нь багасгах байдлаар өнөөдөр дотоодын нислэгүүдийг үнийг бууруулах энэ бодлогыг барьж байгаа нь бас зөв байх.

Гэхдээ цаана нь тэр хувийн авиа компаниудын асуудал дээрээ та бүхэн бас тэр шууд, шууд онгоц худалдаад авах тэр боломжууд нь ямар байдаг юм бол тэр тал дээр нь та бүхэн бас анхаараарай гэдгийг бас саналаа хэлчихье. Дээрээс нь бидэнд ер нь нисэхийн салбарыг хөгжүүлж байж мэдээж аялал жуулчлал, дээрээс нь Монголын энэ өргөн уудам тал нутагт бид нар зорьсон цаг хугацаандаа ямар нэгэн эрсдэлгүйгээр очих энэ боломжийг хангах түрүүний орон нутгийн онгоцны буудлуудыг хувийнханд нээлттэйгээр хамтран ажиллах энэ боломжоо нээж өгч байгаад бас талархал илэрхийлье. Тэгээд энэ дэмжиж байна хуулийн төслийг. Баярлалаа.

Ж.Бат-Эрдэнэ: Баярлалаа. Иргэний нисэхийн тухай хууль нэлээн олон жил дунисан. Тэгээд одоо нэг ямар ч л байсан шинэчлэгдээд Бямбацогт сайд өргөн барьж байх шиг байна. Ямар ч байсан нэлээдгүй өөрчлөлт бол орж ирж байх шиг байна. Аж ахуйн үйл ажиллагаанаасаа бол татгалзаж байх шиг байна, аж ахуйн үйл ажиллагаагаа бас тусдаа гаргаж байх шиг байна. Иргэний агаарын тээврийн байгууллагын хяналт зохицуулалтаа бол нэлээн тодруулсан байх гэж бодож байна. Бас цаашаа хэдүүлээ энэ хуулийг бас нэлээн

үзье. Ямар ч байсан энэ хуулийг бол нэлээн хүлээгдсэн хууль маань ингээд ороод ирж байна. Ямар ч л байсан иргэний агаарын тээврийнхээ либералчлалын хүрээнд хийгдэх, ААН-үүдээ бол оруулах өрсөлдөөн бий болгох, тэгээд хамгийн гол нь бол нислэгийн чанар, аюулгүй байдал сайжрах, нөгөөтээгүүр нөгөө үнэ өртөг маань тийм ээ үйлчилгээ нэмэгдэх, үйлчилгээ сайжрах, үнэ өртөг маань багасах гэсэн энэ зүйл рүү л чиглэж байгаа гэж ойлгож байгаа шүү дээ. Гол нь бол бас нөгөө үйл ажиллагааг сайжруулах, осол, аюулгүй байдлыг бол хангах асуудлууд чинь нэлээн хангагдаад орж ирж байгаа бол олон улсынхаа дүрэм журмын дагуу орж ирж байгаа болов уу гэж бодож байна. Ямар ч байсан энэ хууль ингээд миний хувьд бол дэмжиж байна.

Ингээд санал хураалт явуулъя. Иргэний нисэхийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгын төсөл болон хамт өргөн мэдүүлсэн хуулийн төслүүдийг үзэл баримтлалын хүрээнд хэлэлцэхийг дэмжих нь зүйтэй гэсэн саналын томьёоллоор санал хураалт явуулъя. Санал хураалт. Санал хураалт 60 хувиар дэмжигдлээ. Хуулийн төсөл дэмжигдлээ.

12.14

Ингээд Эдийн засгийн байнгын хорооны өнөөдрийн хэлэлцэх асуудал дууссан тул хуралдаан үүгээр өндөрлөж байна. Баярлалаа.

ДУУНЫ БИЧЛЭГЭЭС ХУРАЛДААНЫ
ДЭЛГЭРЭНГҮЙ ТЭМДЭГЛЭЛ
БУУЛГАЖ, ХЯНАСАН:
ШИНЖЭЭЧ Д.УЯНГА

