**МОНГОЛ УЛСЫН ИХ ХУРЛЫН 2021 ОНЫ НАМРЫН ЭЭЛЖИТ ЧУУЛГАНЫ**

**10 ДУГААР САРЫН 08-НЫ ӨДӨР /БААСАН ГАРАГ/-ИЙН НЭГДСЭН ХУРАЛДААНЫ ДЭЛГЭРЭНГҮЙ ТЭМДЭГЛЭЛ**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| № | Баримтын агуулга  | Хуудасны дугаар |
|  1. | Хуралдааны товч тэмдэглэл: | 1-3 |
| 2. | Хуралдааны дэлгэрэнгүй тэмдэглэл:  | 4-42 |
| 1.Улсын Их Хурлын гишүүн Д.Ганбатаас Монгол Улсын Ерөнхий сайдад хандан “Нүүрс тээвэрлэлтийн чиглэлээр хэрэгжиж буй тогтоол шийдвэрийн хэрэгжилтийн байдал, цаашид Засгийн газраас авч хэрэгжүүлэх арга хэмжээний талаар” тавьсан асуулгын хариуг сонсох | 4-42 |

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

***10 дугаар сарын 08-ны өдөр /Баасан гараг/-ийн***

***нэгдсэн хуралдааны товч тэмдэглэл***

 Улсын Их Хурлын дарга Г.Занданшатар ирц, хэлэлцэх асуудлын дарааллыг танилцуулж, хуралдааныг даргалав.

 *Хуралдаанд ирвэл зохих 74 гишүүнээс 38 гишүүн хүрэлцэн ирж, 51.4 хувийн ирцтэйгээр хуралдаан 14 цаг 12 минутад Төрийн ордны “Их хуралдай” танхимд эхлэв.*

*Чөлөөтэй: Г.Амартүвшин, Т.Аюурсайхан, Х.Баделхан, Д.Батлут, Б.Баярсайхан, Х.Болорчулуун, С.Ганбаатар, Х.Ганхуяг, Л.Мөнхбаатар, Х.Нямбаатар, Л.Оюун-Эрдэнэ, Д.Өнөрболор, Б.Саранчимэг, Д.Сарангэрэл, Ч.Ундрам, Д.Цогтбаатар;*

*Эмнэлгийн чөлөөтэй: С.Батболд, Г.Дамдинням, Б.Жаргалмаа, Ж.Эрдэнэбат;*

*Тасалсан: С.Амарсайхан, Ц.Мөнх-Оргил, Ц.Сандаг-Очир, Ц.Сэргэлэн, Н.Учрал, Н.Энхболд.*

***Нэг.Улсын Их Хурлын гишүүн Д.Ганбатаас Монгол Улсын Ерөнхий сайд Л.Оюун-Эрдэнэд хандан “Нүүрс тээвэрлэлтийн салбарт хэрэгжиж буй тогтоол, шийдвэрийн хэрэгжилтийн байдал, цаашид Засгийн газраас авч хэрэгжүүлэх арга хэмжээний талаар” тавьсан асуулгын хариуг сонсох***

Хэлэлцэж буй асуудалтай холбогдуулан Монгол Улсын сайд, Засгийн газрын Хэрэг эрхлэх газрын дарга Ц.Нямдорж, Зам, тээврийн хөгжлийн сайд Л.Халтар, мөн яамны Авто тээврийн бодлогын хэрэгжилтийг зохицуулах газрын дарга Ё.Жаргалсайхан, мөн газрын шинжээч Л.Булганхүү, Төмөр зам, далайн тээврийн бодлогын хэрэгжилтийг зохицуулах газрын ахлах шинжээч Т.Мягмарсүрэн, “Авто тээврийн үндэсний төв” төрийн өмчит үйлдвэрийн газрын захирал Б.Гүрсоронзон нар оролцов.

Хуралдаанд Улсын Их Хурлын Тамгын газрын Хууль, эрх зүйн газрын дарга Э.Түвшинжаргал, Хяналт шалгалт, үнэлгээний газрын даргын албан үүргийг түр орлон гүйцэтгэгч С.Янжинхорлоо, мөн газрын Хяналт шалгалтын хэлтсийн ахлах зөвлөх Ч.Онончимэг, референт Ж.Монголжингоо нар байлцав.

Асуулгын хариуг Зам, тээврийн хөгжлийн сайд Л.Халтар танилцуулав.

Асуулгын хариутай холбогдуулж Улсын Их Хурлын гишүүн С.Чинзориг, Ш.Адьшаа, Т.Доржханд, Н.Наранбаатар, О.Цогтгэрэл, Б.Бат-Эрдэнэ, Т.Энхтүвшин, Н.Ганибал, Ц.Туваан, Б.Пүрэвдорж, Н.Алтанхуяг, Х.Булгантуяа, Д.Бат-Эрдэнэ, Д.Ганбат, Б.Энх-Амгалан, Т.Аубакир, М.Оюунчимэг, Ж.Батсуурь нарын тавьсан асуултад Монгол Улсын сайд, Засгийн газрын Хэрэг эрхлэх газрын дарга Ц.Нямдорж, Зам, тээврийн хөгжлийн сайд Л.Халтар, мөн яамны Авто тээврийн бодлогын хэрэгжилтийг зохицуулах газрын дарга Ё.Жаргалсайхан, “Авто тээврийн үндэсний төв” төрийн өмчит үйлдвэрийн газрын захирал Б.Гүрсоронзон нар хариулж, тайлбар хийв.

Асуулга тавьсан Улсын Их Хурлын гишүүн Д.Ганбат үг хэлэв.

Нэгдсэн хуралдаанаар Улсын Их Хурлын гишүүн Д.Ганбатаас “Нүүрс тээвэрлэлтийн салбарт хэрэгжиж буй тогтоол, шийдвэрийн хэрэгжилтийн байдал, цаашид Засгийн газраас авч хэрэгжүүлэх арга хэмжээний талаар” Монгол Улсын Ерөнхий сайдад тавьсан асуулгын хариуг хэлэлцлээ.

*Уг асуудлыг 16 цаг 48 минутад хэлэлцэж дуусав.*

***Өргөн мэдүүлсэн хуулийн төслүүдийг танилцуулах***

Улсын Их Хурлын дарга Г.Занданшатар Монголбанкнаас 2021.09.27-ны өдөр өргөн мэдүүлсэн “Төрөөс мөнгөний бодлогын талаар 2022 онд баримтлах үндсэн чиглэл батлах тухай” Улсын Их Хурлын тогтоолын төсөл, Монгол Улсын Засгийн газраас 2021.10.01-ний өдөр өргөн мэдүүлсэн ““Төрөөс төмөр замын тээврийн талаар баримтлах бодлого”-д өөрчлөлт оруулах тухай” Улсын Их Хурлын тогтоолын төсөл, Улсын Их Хурлын гишүүн Б.Энхбаяр, Э.Бат-Амгалан, Х.Булгантуяа, Б.Саранчимэг, Ж.Чинбүрэн нараас 2021.10.04-ний өдөр өргөн мэдүүлсэн Газрын тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай хуулийн төсөл болон хамт өргөн мэдүүлсэн хуулийн төслүүд, Монгол Улсын Засгийн газраас 2021.10.06-ны өдөр өргөн мэдүүлсэн Чөлөөт бүсийн тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай хуулийн төслүүдийг Эдийн засгийн байнгын хороонд;

Монгол Улсын Засгийн газраас 2021.09.30-ны өдөр өргөн мэдүүлсэн Монгол Улсын нэгдсэн төсвийн 2022 оны төсвийн хүрээний мэдэгдэл, 2023-2024 оны төсвийн төсөөллийн тухай хуульд өөрчлөлт оруулах тухай хуулийн төсөл, Монгол Улсын 2022 оны төсвийн тухай, Нийгмийн даатгалын сангийн 2022 оны төсвийн тухай, Эрүүл мэндийн даатгалын сангийн 2022 оны төсвийн тухай, Ирээдүйн өв сангийн 2022 оны төсвийн тухай хуулийн төсөл болон хамт өргөн мэдүүлсэн хуулийн төслүүд, Монгол Улсын Засгийн газраас 2021.10.01-ний өдөр өргөн мэдүүлсэн Гаалийн тариф, гаалийн татварын тухай хуульд өөрчлөлт оруулах тухай, Нэмэгдсэн өртгийн албан татварын тухай хуульд өөрчлөлт оруулах тухай хуулийн төслүүдийг Төсвийн байнгын хороонд;

Монгол Улсын Засгийн газраас 2021.10.01-ний өдөр өргөн мэдүүлсэн Монгол Улс, Азийн дэд бүтцийн хөрөнгө оруулалтын банк хоорондын зээлийн хэлэлцээр /КОВИД-19-ийн эсрэг вакцинжуулалтын арга хэмжээ/-ийн төслийг соёрхон батлах тухай хуулийн төсөл, Монгол Улсын Засгийн газраас 2021.10.06-ны өдөр өргөн мэдүүлсэн Цөмийн зэвсгийг хориглох тухай гэрээг соёрхон батлах тухай хуулийн төслүүдийг Аюулгүй байдал, гадаад бодлогын байнгын хороонд;

Улсын Их Хурлын гишүүн Т.Доржханд, Х.Булгантуяа нараас 2021.10.01-ний өдөр өргөн мэдүүлсэн Монгол Улсын Их Хурлын тухай хуульд нэмэлт оруулах тухай хуулийн төсөл, “Тогтоол хүчингүй болсонд тооцох тухай” Улсын Их Хурлын тогтоолын төслийг Төрийн байгуулалтын байнгын хороонд;

Монгол Улсын Засгийн газраас 2020.10.06-ны өдөр өргөн мэдүүлсэн “Озоны үе давхаргыг задалдаг бодисын тухай” Монреалийн Протоколд (Кигалийн) оруулсан нэмэлт, өөрчлөлтийг соёрхон батлах тухай хуулийн төслийг Аюулгүй байдал, гадаад бодлогын болон Байгаль орчин, хүнс, хөдөө аж ахуйн байнгын хороодод тус тус хуваарилсныг танилцуулав./16:52/

*Чуулганы нэгдсэн хуралдаанаар 1 асуудал хэлэлцэв.*

*Чуулганы н*эгдсэн хуралдааны зохион байгуулалтыг Улсын Их Хурлын Тамгын газрын Хууль, эрх зүйн газрын *Хуралдаан зохион байгуулах хэлтсийн дарга Г.Агар-Эрдэнэ, мөн хэлтсийн шинжээч М.Номиндулам, С.Энхзаяа нар хариуцан ажиллав.*

*Хуралдаан 2 цаг 41 минут үргэлжилж, 74 гишүүнээс 48 гишүүн хүрэлцэн ирж, 64.9 хувийн ирцтэйгээр 16 цаг 53 минутад өндөрлөв.*

**Тэмдэглэлтэй танилцсан:**

ЕРӨНХИЙ НАРИЙН

БИЧГИЙН ДАРГА Л.ӨЛЗИЙСАЙХАН

**Тэмдэглэл хөтөлсөн:**

ХУРАЛДААНЫ ТЭМДЭГЛЭЛ

ХӨТЛӨХ АЛБАНЫ ШИНЖЭЭЧ Б.БАТГЭРЭЛ

 **МОНГОЛ УЛСЫН ИХ ХУРЛЫН 2021 ОНЫ НАМРЫН ЭЭЛЖИТ ЧУУЛГАНЫ**

**10 ДУГААР САРЫН 08-НЫ ӨДӨР /БААСАН ГАРАГ/-ИЙН НЭГДСЭН ХУРАЛДААНЫ ДЭЛГЭРЭНГҮЙ ТЭМДЭГЛЭЛ**

            **Г.Занданшатар:** Улсын Их Хурлын гишүүдийн өдрийн амгаланг айлтгая. Гишүүдийн ирц бүрдсэн байна. 51.4 хувьтай байна. Улсын Их Хурлын 2021 оны намрын ээлжит чуулганы 10 дугаар сарын 8-ны өдрийн үдээс хойших нэгдсэн хуралдаан нээснийг мэдэгдье.

            Сахилга, хариуцлагын байнгын хорооны дарга Бадмаанямбуугийн Бат-Эрдэнэ гишүүн гишүүдийн ирцийг нягталж даргын дэргэдэх зөвлөлийн хуралдаанд танилцуулж, шаардлагатай арга хэмжээ авч ажиллана шүү.

Ингээд нэгдсэн хуралдаанаар хэлэлцэх асуудлыг танилцуулъя.

Улсын Их Хурлын Дашдондогийн Ганбатаас Монгол Улсын Ерөнхий сайдад хандан “Нүүрс тээвэрлэлтийн чиглэлээр хэрэгжиж буй тогтоол шийдвэрийн хэрэгжилтийн байдал, цаашид Засгийн газраас авч хэрэгжүүлэх арга хэмжээний талаар” тавьсан асуулгын хариуг сонсоно. Нэг л ийм асуудал байгаа. Үдээс хойш тав дахь өдөр гишүүний асуулгын хариу сонсох хурлын дэгтэй.

Хэлэлцэх асуудалдаа оръё.

**Нэг.Улсын Их Хурлын Дашдондогийн Ганбатаас Монгол Улсын Ерөнхий сайдад хандан “Нүүрс тээвэрлэлтийн чиглэлээр хэрэгжиж буй тогтоол, шийдвэрийн хэрэгжилтийн байдал, цаашид Засгийн газраас авч хэрэгжүүлэх арга хэмжээний талаар” тавьсан асуулгын хариуг сонсоно.**

Асуулгад Зам, тээврийн хөгжлийн сайд Лувсангийн Халтар хариулна. Халтар сайд таныг индэрт урьж байна.

**Л.Халтар:**Улсын Их Хурлын эрхэм гишүүд ээ,

Монгол Улсын Их Хурлын гишүүн Д.Ганбатаас Уул уурхайн салбарт нүүрс тээвэрлэлтийн чиглэлээр гаргасан тогтоол, шийдвэрийн хэрэгжилтийн байдал болон цаашид авч хэрэгжүүлэх арга хэмжээний талаар Монгол Улсын Ерөнхий сайдад тавьсан асуулгын тайлбарыг Улсын Их Хурлын өнөөдрийн хуралдаанд танилцуулж байна.

Дашрамд дурдахад уг асуулгыг 2021 оны 4 сарын 14-ний өдөр ирүүлж, Монгол Улсын Засгийн газрын Хэрэг эрхлэх газраас 2021 оны 5 сарын 11-нд хариуг хүргүүлсэн. Үүнээс хойш Улсын Их Хурлын хуралдааны нэгдсэн чуулганаар хэлэлцэж амжаагүй явсаар өнөөдрийг хүрсэн учраас асуулгын хариу бас шинэчилж гарсан гэдгийг та бүхэнд хэлье. Тэгээд энэ шинэчилсэн хариултыг дараа нь Ганбат гишүүнд бид нар албан тоотоор хүргүүлье.

 Асуулт-1. Нүүрсний экспортын жолооч, тээвэрлэгч болон бусад ажиллагсдыг коронавирусын эсрэг вакцинд нэн даруй хамруулах, халдваргүй ногоон бүсийн чиглэлээр хийгдсэн ажлууд:

Монгол Улсын Ерөнхий сайдын захирамжаар байгуулсан ажлын хэсгийн хүрээнд Гадаад харилцааны яам, Зам, тээврийн яамнаас коронавирусын эсрэг дархлаа тогтоох вакциныг татан авах ажлыг зохион байгуулсан. 2021 оны 3 дугаар сарын 18-ны өдрөөс коронавируст халдварын эсрэг вакцинжуулалт, дархлаажуулалтад хамруулж Цагаан хадны суурьшлын бүсийн иргэд, экспортын тээврийн жолооч нийлсэн 18600 иргэдийг коронавирусын эсрэг дархлаажуулалтын 1, 2-р тунд бүрэн хамруулсан. Харин өнөөдрийн байдлаар 3-р тунд 215 хүн хамрагдсан мэдээтэй байна.

Асуулт-2. Нүүрсний тээвэрлэлтийн 50-аас доошгүй хувийг үндэсний хөрөнгө оруулалттай компаниар гүйцэтгүүлэх тухай Улсын Их Хурлын Эдийн засгийн байнгын хорооны 10 дугаар тогтоолын хэрэгжилт хангалтгүй байгаа талаар:

Монгол Улсын Засгийн газар, БНХАУ-ын Засгийн газар хоорондын хэлэлцээрээр БНХАУ-д бүртгэлтэй тээвэрлэгч өөрийн тээврийн хэрэгслээр нүүрсний тээвэрлэлт гүйцэтгэх боломжтой. Гэхдээ өнөөдрийн байдлаар “Тээврийн нэгдсэн систем”-д Тавантолгойн уурхайгаас Гашуунсухайт боомтын чиглэлд нүүрсний тээвэрлэлт гүйцэтгэх 244 аж ахуйн нэгж, 18997 тээврийн хэрэгсэл, 16715 жолооч бүртгэлтэй байгаа бөгөөд эдгээр нь бүгд Монгол Улсад бүртгэлтэй аж ахуйн нэгжүүд байна.

Асуулт-3. Экспортын нүүрс тээврийн зөвшөөрлийн бичиг олголт, чингэлэг тээвэрлэлтийн тээврийн хэрэгслийн БНХАУ-ын талд бүртгүүлэх квотын асуудалд Монголын үндэсний тээвэрлэгчдийн орон зай, эрх ашгийг хамгаалах талаар Монгол Улсын Засгийн газар ямар бодлого баримталж байгаа талаар:

БНХАУ-ын зүгээс Ганцмод боомтын нэвтрүүлэх хүчин чадалд тохируулан “С” төрлийн зөвшөөрлийн бичгийг 6000 буюу 6000-гаас дээшгүйгээр тээврийн хэрэгсэлд олгох шаардлагыг тавьж байна. Үүнтэй холбоотойгоор тээврийн компаниудын шинээр худалдан авсан тээврийн хэрэгслүүдийг БНХАУ-ын Ганцмод боомтын гаалийн байгууллага бүртгэх ажил өнөөдрийн байдлаар удаашралтай байна. Түүнчлэн коронавирусын тархалттай холбоотойгоор сүүлийн үед БНХАУ-ын Ганцмод боомтын зүгээс Цагаан хадан дахь суурьшлын бүсэд 1500-гаас илүүгүй жолооч бөмбөлгүүд дээр байршуулж ажиллуулах шаардлагыг тавьж байгаа.

Асуулт–4. Эрүүл мэндээ хамгаалж, эдийн засгаа сэргээх 10 их наядын хөтөлбөрийн хүрээнд нүүрс тээвэрлэлтийн үндэсний компаниудад дэмжлэг үзүүлэх замаар тээвэрлэлтээс олох үр ашгийн дийлэнх хувийг эх орондоо үлдээх талаар төлөвлөгөө байгаа эсэх:

Авто тээврийн хувьд эрүүл мэндээ хамгаалж, эдийн засгаа сэргээх 10 их наядын цогц хөтөлбөрийн хүрээнд ажлын байрыг нэмэгдүүлэх зорилгоор жилийн 3 хувийн хүүтэй, 3 жилийн хугацаатай 2 их наяд хүртэл төгрөгийн зээл авах бүрэн боломжтой. Гашуунсухайт боомтоор тээвэрлэлт гүйцэтгэж хоёр аж ахуйн нэгж “Эй Ди Би Эм Арвижих” ХХК”, “Пик урал” ХХК тус бүр 466-300 сая төгрөгийн, 766 сая төгрөгийн зээлийг одоогийн байдлаар авсан байна.

Асуулт–5. Гашуунсухайт боомтод цахилгаан эрчим хүч, эмнэлэг болон төвлөрсөн засварын үйлчилгээ зэрэг суурьшлын бүс байгуулах, нүүрс тээвэрлэх авто зам дэд бүтцийг сайжруулах талаар Засгийн газраас бодитойгоор ямар арга хэмжээ авахаар төлөвлөж байгаа талаар:

2019 онд батлагдсан “Тавантолгой-Гашуусухайт чиглэлийн нүүрс тээвэрлэлтэд үүсч байгаа хүндрэлтэй асуудлыг шийдвэрлэх тухай” Засгийн газрын 01 тоот албан даалгаврын хүрээнд  доорх ажлууд хийгдлээ. Үүнд хувийн хэвшлийн хөрөнгө оруулалтаар Өмнөговь аймгийн Цогтцэций сумын нутагт “Тээвэрчдийн хотхон” цогцолбор, Ханбогд сумын нутагт “Тайван зогсоол” үйлчилгээний байгууламж баригдаж эхнээсээ бүрэн ашиглалтад орж жолооч нарт үйлчилж эхэлсэн. Мөн “Гашуунсухайт авто зам” ХХК нь 2019-2020 онд Тавантолгой уурхай-Гашуунсухайт боомт чиглэлд нийтдээ бүх замд иж бүрэн засварыг хийж, 15-20 км тутам тээврийн хэрэгсэл түр зогсох зогсоол, бие засах газар, хогийн цэг, мөн засварын цэгүүдийг байгуулж үндсэнд нь дууслаа.

Авто замын тухайд. Засгийн газрын 2018 оны 329 дүгээр тогтоолын дагуу “Тал нутгийн хөгжлийн зам” компани концессын гэрээ байгуулж, 2020 оны 6 дугаар сарын 28-ны өдрөөс зам барилгын ажлыг эхлүүлж одоогоор нийт зам барилгын ажлын 38 хувийн гүйцэтгэлтэй байна. Уг авто замыг 2022 онд багтаан ашиглалтад оруулахаар төлөвлөж зам барилгын ажлын талбайд 800 гаруй хүн хүч, 300 гаруй техник, тоног төхөөрөмж өнөөдрийн байдлаар ажиллаж байна.

Асуулт-6 Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн бүтээн байгуулалтын ажлын явц хэрэгжиж байгаа байдал, инженерийн нарийвчилсан зураг төсөл, байгаль орчны нөлөөллийн үнэлгээ, төмөр замын цариг, хил холболтын цэг, санхүүжилтийн зэрэг асуудлыг Засгийн газар хэрхэн шийдвэрлэж байгаа талаар:

Энд инженерийн нарийвчилсан зураг батлагдсан учраас төсөл эхэлсэн. Байгаль орчны нөлөөллийн үнэлгээ бүрэн хийгдсэн. Төмөр замын цариг Гашуунсухайт боомт хүртэл өргөн царигаар гэдэг Их Хурлын шийдвэр гарсан. Хил холболтын цэгийн хувьд одоогийн байдлаар Хятадын талтай яриа хэлцэл яг өнөөдөр бас явж байна. Гурав дахь удаагийн уулзалт явагдаж байна. Санхүүжилтийн асуудал бол оптик гэрээ буюу нүүрс нийлүүлэх гэрээний үндсэн дээр энэ явагдаж байна. Төмөр замын бүтээн байгуулалтын хувьд 2021 оны 10 дугаар сарын 7-ны байдлаар 69.4 хувийн гүйцэтгэлтэй байна.

Задалж товчхон танилцуулбал доод бүтцийн буюу далангийн ажил 95,4 хувь, хил холболтод чиглэсэн төмөр замын 30,9 км-ийн ажил 93.1 хувь, замын дээд бүтцийн ажил 80.7 хувь, дохиолол холбооны ажил 23.9 хувь, эрчим хүчний угсралт, суурилуулалтын ажил 57.9, шилэн кабел татах ажил 60.5, удирдлагуудын байр барих ажиллагаа, өртөөний байр болон орон сууцны байр 55.1, ажилтнуудын орон сууцны барилга 29.37 гэсэн хувийн биелэлттэй явж байна.

Асуудлыг танилцууллаа. Та бүхэнд баярлалаа.

**Г.Занданшатар:** Ажлын хэсгийн гишүүдийг танилцуулъя. Лувсангийн Халтар Зам, тээврийн хөгжлийн сайд, Ёндонсүрэнгийн Жаргалсайхан Зам, тээврийн хөгжлийн яамны Авто тээврийн бодлогын хэрэгжилтийг зохицуулах газрын дарга, Буянтогтохын Гүрсоронзон Авто тээврийн үндэсний төв төрийн өмчит үйлдвэрийн газрын захирал, Төрбатын Мягмарсүрэн Зам, тээврийн хөгжлийн яамны Авто тээврийн бодлогын хэрэгжилтийг зохицуулах газрын шинжээч, Лхамрагчаагийн Булганхүү Төмөр зам, далайн тээврийн бодлогын хэрэгжилтийг зохицуулах газрын ахлах шинжээч.

Одоо асуулгын хариулттай холбогдуулан асуулт асуух Улсын Их Хурлын гишүүд байна уу? Дуламдоржийн Тогтохсүрэн гишүүнээр тасаллаа.

Эрхэм гишүүн Содномын Чинзориг.

**С.Чинзориг:** Хоёр асуулт байна, Халтар сайд аа. Энэ жил нүүрс тээвэрлэлт нэлээн бас хугацаа алдагдаж байгаа, төлөвлөгөө бас нэлээн тасалдалтай явж байна. Сүүлийн гурван сарын хугацаанд энэ 2021 оны төлөвлөсөн хэмжээнд хүргэх тийм боломж байна уу? Энэнтэй холбоотойгоор та бүхэн ямар зохион байгуулалтын арга хэмжээ авч байгаа вэ?

Хоёр дахь асуулт нь, халдвар хамгааллын дэглэмтэй холбоотой асуудал чинь нэлээн үг хэл татлаад байгаа юм байна. Манайд бол шинжилгээ өгөхөөр дандаа сөрөг гардаг, Хятадын талд өгөхөөр дандаа эерэг гардаг. Энэнээс болоод жолооч нар хохирч байгаа гэдэг асуудал маш их түгээмэл яригдаж байгаа юм. Энийг Эрүүл мэндийн яамтайгаа, бусад холбогдох газартайгаа, Улсын онцгой комисстойгоо, Хятадын талтайгаа сайн яриад нэг голдиролд нь оруулах тийм боломж байгаа юм уу, үгүй юм уу?

Би бол нүүрс экспортолтод бас боломж гараад байна гэж ойлгоод байгаа юм. Хятад чинь бол Австралиас авах нүүрс нь багасчихсан, дотооддоо нүүрсний хомсдолд орчихсон. Гүн рүүгээ ялангуяа цахилгаан эрчим хүчний дутагдалд орох нь гэдэг асуудал маш их хүчтэй ярьж байгаа. Ингээд Оросоос бас тусламж дэмжлэг авах асуудлыг маш их ярьж байгаа юм байна. Энэ үед нь манайд сая Хятадын талтай нэлээн сайн ажиллаад, нүүрс экспортыг нэмэгдүүлэх тийм боломж байна уу? Энэ талаар та бүхэн хайж ярьж байгаа асуудлууд байна уу?

Хоёр дахь асуудал нь, төмөр замтай холбоотой асуудлуудыг ер нь жич ярих юм уу, яах юм бэ? Бид чинь мухар төмөр замтай болчихлоо гээд баахан л асуудал яригдаад байдаг. Тэгээд урагшаагаа гарч байгаа юмнууд байхгүй. Энэ асуудлаа урдах талтайгаа хэр ярьж байгаа юм бэ? Энэ баригдаж байгаа төмөр замууд чинь хэдэн он гэхэд урагшаа хилийн гарцтай болоод, хил гарах, нүүрс тээвэрлэлтэд нэмэр тус болох, экспортын нүүрсний тээврийг нэмэгдүүлэх тийм боломж нь харагдаж байна уу, үгүй юу? Одоо баахан л мухар төмөр замтай болчихлоо. Тэгээд өргөн төмөр зам. Хятадын талтай нарийн төмөр замаар холбогдох тийм боломжгүй байна гэсэн асуудлыг маш их яриад байгаа юм. Энэ дээр та ямар байр суурьтай байна вэ? Ойрын хугацаанд ямар арга хэмжээ авах юм бэ? Тодорхой хэлбэл, хэдий хугацаанд энэ Хятадын талтай хил гарах ийм боломжтой байгаа вэ гэдэг тал дээр тодруулга, тайлбаруудаа өгөөч.

**Г.Занданшатар:** Хэн хариулах вэ? Халтар сайд.

**Л.Халтар:** Чинзориг гишүүний асуултад хариулъя. Энэ нүүрс гаргах асуудал үнэхээр санаа зовоож байна. Халдвар хамгааллын дэглэм, халдварын байдал Гашуунсухайт боомт, Цагаан хад дээр маш их идэвхэжсэн. Үүнтэй холбоотойгоор Хятдын талаас шинжилгээнүүддээ нэлээн анхаарал тавьж байна. Ер нь бол нэмэгдүүлэх тал дээр манай Сангийн яам гурван уурхайтай яриад хилийн яг зурвас дээр контейнерийн терминал байгуулсан. Үндсэндээ бид нар туршилтын юмнууд нь хийгдсэн, маш амжилттай болсон. Одоо Хятадын талтай яриа хэлцлийн шатанд явагдаж байна.

Хятадын талд гарахаар эерэг гардаг, манайд ирэхээр сөрөг гардаг яг ийм зүйл одоо гурав дахь сардаа үргэлжилж байна. Бид нар Эрүүл мэндийн яаманд асуудлыг тавьсан. Эрүүл мэндийн яам БНХАУ-ын холбогдох байгууллагуудтай хоёр удаа онлайн уулзалт хийсэн байна. Тэгээд эндээс ХӨСҮТ-ийн мэргэжилтнүүдийг аваачиж тэнд шинжилгээн дээр хэд хэдэн удаа ажиллуулсан. Яг үнэндээ бол Монгол тал дээрээ сөрөг, цаанаа гарахаараа эерэг гардаг нэг ийм зүйл. Тоног төхөөрөмжийн хувьд адилхан байна. Одоо тэгээд яг энэ дээр ХӨСҮТ-ийнхээ чиглэлийг харсан байдалтай ийм байна. Энэ бол одоогийн байдлаар үргэлжилж байна.

Төмөр замтай холбоотой асуудал хил холболтын цэгийн асуудлыг би хэлсэн. Хятадын Чайна Энержи компанийн төмөр замын компанитай өнөөдөр гурав дахь удаагийнхаа уулзалтыг хийж байна. Энэ уулзалтын дараа Тавантолгой төмөр замынхан бид нарт тодорхой мэдээлэл өгнө. Энэний өмнө Уул уурхай, хүнд үйлдвэрийн яам, Гадаад яамтай бид нар ярилцаж айлын талтай ярих үндсэн зарчмуудаа тохирсон. Одоо бол бид нар өргөн, нарийн гэхгүй хил холболтын цэгийн хувьд эхний гаргалгаа гарсан. Одоо үүнийхээ дараа нарийн цариг наашаа орж ирэх үү, эсхүл өргөн царигаа цаашаа гаргах уу гэдэг дээр айлын талтай эцсийн шийдлийг ойрын хугацаанд гаргахаар ажиллаж байгаа.

Ер нь бол Тавантолгой төмөр замын барьж байгаа компанийн мэдээллээр бол бид нар ч үзсэн, 2022 оны 7 сар гэхэд Тавантолгойгоос Гашуунсухайт өртөө хүртэл төмөр замын бүтээн байгуулалтын ажил дуусна гэдэг ийм чиглэлтэй байгаа. Саяхан манайхан явж үзсэн. Ялангуяа дэд бүтцийн ажил бол сайн явж байна. Барилга байгууламж буюу удирдлагын байр, орон сууцны хувьд өвөл нэлээн сайн шахах шаардлагатай гэдэг зүйлийг өгсөн.

**Г.Занданшатар:** Одоо Ширнэнбаньдын Адьшаа гишүүн асуулт асууна.

**Ш.Адьшаа:** Өнөөдөр Монгол Улсын экспортын гол бүтээгдэхүүн нүүрс тээвэрлэхтэй холбоотой энэ асуудал бол өнөөдөр улс орны шийдвэрлэх хамгийн чухал асуудал болчхоод байгаа. Тэгэхээр Гашуунсухайт боомт дээр болж байгаа үйл явдлуудтай өнөөдөр олон асуудал яригдаж байна. Тэрэн дээр шинжилгээ, бөмбөлөг гээд хоёр асуудал үүсэж, энд олон мянган жолооч нарын эрх ашигтай холбоотой янз бүрийн хэрүүл маргаан болсон ийм асуудлууд гарч байна. Энэ асуудал дээр Зам, тээврийн яам ямар байр суурьтай байна вэ? Засгийн газрын Бүрэн эрхт төлөөлөгчийн газар гэдэг нэг байгууллага, тэгээд Гашуунсухайт, Цогтцэцийгийн Авто тээврийн үндэсний төвийн дарга, дээр нь Хил хамгаалах ерөнхий газрын удирдлагуудтай хоорондын болж байсан хэрүүл маргаан, янз бүрийн асуудал олон нийтийн сошиалаар яваад байна. Энэ дээр ямар байр суурьтай байна вэ? Энэ хэр үндэстэй вэ гэдэг.

Хоёрдугаарт нь, “С” зөвшөөрөл гээд нэг маш их хэл ам таталсан асуудал олон жил яригдаж байна. Энэ бол мэдээж хоёр улсын Авто замын хэлэлцээрийн дагуу явагдаж байгаа. Хятадын талаас бүх асуудал шалтгаалдаг гэдгийг ойлгож байгаа. Гэтэл Авто тээврийн үндэсний төв Улсын Их Хурлын гишүүнээс өгсөн асуудалд ерөөсөө хариу өгдөггүй. Би бол Хөшөөтийн уурхайд ажиллаж байгаа 76 жолоочид “С” зөвшөөрөл олгох асуудлыг өөрөө тавиад, дараа нь Ганбаатар гишүүнтэй өөрийн биеэр очиж уулзсан. Гэтэл өнөөдөр надад ямар ч хариу өгөөгүй байгаа. Энэ талаар ямар бодолтой байна вэ? Тэгээд сүүлд нь компаниудад шилжүүллээ гэсэн, сүүлд нь Авто тээврийн үндэсний төв буцааж авлаа гэсэн. Энэ асуудлаа нэг цэгцлээч ээ, нэг тийш нь болгомоор байна. Энэ дээр хариуцлагатай хандмаар байна, шударга ажилламаар байна гэсэн нэг ийм асуулт байна.

Хоёрдугаарт нь, Гашуунсухайтаас гадна Хангимандал, Ярантын боомт гэдэг хоёр боомт өнөөдөр чөлөөтэй нүүрс нэвтрүүлж байгаа. Гэтэл өнөөдөр Ярантын боомтыг хаагаад хоёр сар гаруй болж байна. Энэ ямар шалтгаанаар хэн хаасан юм бэ, өнөөдөр энийг. Энд бол бас олон зуун жолооч нарын эрх ашиг хохирсон. Олон улсын хөрөнгийн бирж дээр гарсан компанийг хэн ямар санаачилгаар өнөөдөр хаадаг юм бэ? Энэ талаар нэг хариулт авъя. Энд Зам, тээврийн яам ямар байр суурьтай байгааг тодруулж өгөөч ээ.

Өнөөдөр нүүрс тээвэрлэлтийн асуудал дээр монгол жолооч нарын эрх ашиг нэн тэргүүнд байх ёстой. Энэ төрийн ч, бодлогын ч.

**Г.Занданшатар:** Тайлбар хангалтгүй гэж үзвэл нэмэлт 1 минут авна. Хэн хариулах вэ? 85 дээр Жаргалсайхан.

**Ё.Жаргалсайхан:** Эрхэм гишүүдийн амрыг эрье. Эхний хоёр асуултад би хариулъя. Нэгдүгээрт нь, битүүмжилсэн багтай холбоотой асуудал. Хоёрт нь Гашуунсухайт боомттой холбоотой асуудал. Зам, тээврийн хөгжлийн яамны хувьд Гашуунсухайт боомт дээр ажиллаж байгаа байгууллагууд буюу Боомтын шуурхай штабын үйл ажиллагааг уялдуулан зохицуулах мэргэжил, арга зүйн дэмжлэг туслалцаа үзүүлэх зорилгоор хоёр удаа ажлын хэсэг 7 сард болон сая 9 дүгээр сард ажиллалаа. Эхний ажиллах үед бол хилийн боомтын нөхцөл байдал нэлээн хүндэрчихсэн, хаагдчихсан. Энэ дээр бол олон жолооч нараас гадна бас хилийн байгууллагуудын ажиллагсад халдвар авсан. Боомт хаагдахаас аргагүй ийм нөхцөл байдал үүссэн байсан.

Энэ үед бол бас Хятадын талаас тавьсан саналын дагуу боомтууд бүгдээрээ холилдоод байж байгаа тохиолдолд, дундаас нь халдвар илэрсэн тохиолдолд боомтууд тэр чигээрээ хаагдаад байгаа учраас энэ битүүмжилсэн баг буюу кемп дээр тусгаарлагдах ийм зохион байгуулалтад орж ирдэг саналын дагуу энэ 7 дугаар сард ийм зохион байгуулалттай арга хэмжээг аваад, кемпүүдээр тусгаарлах буюу одоогийн хэлээд байгаа бөмбөлөг гээд байгаа энэ системээр нэвтрүүлсэн байж байгаа. Энэ бол бас нэлээн үр дүнтэй арга хэмжээ болсон байж байгаа.

Өмнө нь бол зам дээгүүр ачаатай машинуудын урт цуваа үүсдэг. Хэзээ гарах нь бас энэ цувааныхаа дарааллаар явдаг байсан бол одоо битүүмжилсэн багийн жагсаалтын хуваарийн дагуу, халдвар хамгааллаа баримтлаад хуваарийн дагуу гардаг ийм зохион байгуулалтад орсон.  Энэний үр дүнд тухайн бөмбөлгүүд дээр буюу битүүмжилсэн баг дээр гарсан эерэг тохиолдлыг тусгаарлаад Цагаан хаднаас буцааж гаргадаг. Үлдсэн, эрүүл багууд тээвэрлэлтээ гүйцээгээд явах ийм зохион байгуулах боломжтой болсон байж байгаа. Үүний үр дүнд сүүлийн үед хил хаагдах явдал багассан, байхгүй болсон. Тээвэрлэлт бол бас тодорхой хэмжээнд нэмэгдэх ийм боломж бүрдсэн байж байгаа. Ийм зохион байгуулалт өгсөн байгаа.

Өнөөгийн нөхцөл байдалтай холбоотой асуудлаар ярих юм бол өнгөрсөн 7 хоногт манайх ажиллаж байгаад ирэхэд нэлээн боомтын үйл ажиллагаа цэгцэрчихсэн байсан. Харин энэ 7 хоногоос эхлээд сошиалаар янз бүрийн асуудлууд гараад байгаа. Энэ дээр гол нь зохион байгуулалтын хувьд өмнө нь боомтын захиргааны орлогч даргын удирдлага доор, нэг хүний удирдлага доор явдаг зохион байгуулалтыг өөрчлөөд Боомтын зөвлөл буюу босоо удирдлагатай зургаан байгууллагын хамтарсан шийдвэр энэ битүүмжилсэн багийн зохион байгуулалт, хуваарилалт, хил нэвтрэлт дарааллыг зохион байгуулах энэ ажлыг нь Боомтын зөвлөл хариуцаж хийдэг болсон байгаа.

Энэ хуралд бол бас байгууллагуудаас гадна төрийн бус байгууллага, тээвэрчдийн төлөөлөл оролцдог ил тод болчихсон. Энэ дотор яригдаж байгаа ярианууд бас ингээд ил тод яригдаад байгаа учраас үл ойлголцол ч юм уу, эсхүл хэрүүл маргаан болоод байгаа юм шиг ийм нөхцөл байдал үүсээд байгаа гэж харж байгаа. Ер нь бол харьцангуй энэ үйл ажиллагаа ил тод болсон нь бол маргааныг цаашид гаргахгүй байх, зөв зохион байгуулалтад орох энэ нөхцөл бүрдэнэ гэж харж байгаа.

Саяын нөхцөл байдалтай холбоотой сошиалаар гараад байгаа мэдээллийн хувьд Боомтын зөвлөл өөрсдөө тайлбар хийх ёстой байх аа. “С” зөвшөөрөлтэй холбоотой асуудлыг Гүрсоронзон дарга хариулна.

**Г.Занданшатар:** Гүрсоронзон 84 дээр.

**Б.Гүрсоронзон:** Та бүхэндээ энэ өдрийн мэндийг хүргэе. Адьшаа гишүүний асуултад хариулъя. Ер нь бас өмнө нь Адьшаа гишүүнд тодорхой ойлголт өгч тайлбарласан. Аль болохоор бид бүхэн энэ зөвшөөрлийн бичгээ боомтууд дээрээ хариуцлагатай болгох. Энэ бол бас Хятад талаас ч гэсэн шаардаж байгаа шаардлага учраас энэ хөрөнгө оруулалт хийхэд тээврийн нэгдсэн систем гээд том ийм датаг бүрдүүлээд ингээд ажиллаж байгаа. Аль болохоор аж ахуйн нэгжээ хариуцлагатай байлгаад, аж ахуйн нэгжүүддээ бид нар гэрээ байгуулж, зөвшөөрлийн бичгийг олгодог байгаа. Тэгэхээр хувь иргэдээс маш их хувиараа уурхайтай гэрээ байгуулаад явъя гэсэн ийм асуудлуудаар маш их хүсэлт гаргадаг. Тийм учраас бид бүхэн аль болохоор аж ахуйн нэгжүүд уурхайтайгаа тээврийн гэрээгээ байгуулаад, уурхай нь хэдэн тонн нүүрсээ хэнээрээ зөөлгөх асуудлаа уурхай шийддэг. Тийм учраас уурхайн өгсөн саналын дагуу манай байгууллага зөвшөөрлийн бичгийг нь олгоод явдаг байгаа. Баярлалаа.

**Г.Занданшатар:**  Ширнэнбаньдын Адьшаа гишүүн тодруулж асууна.

**Ш.Адьшаа:** Өнөөдөр монгол жолооч нарын эрх ашгийг хамгаалах асуудал чухал байгаа юм. Гэтэл сүүлийн үед Хятадын талын санал санаачилгаар жолоочгүй машин явуулах ийм бодлогыг бий болгоно гэж байгаа юм. Тэгээд энэ бодлого чинь ямар учиртай бодлого байна аа? Энэ дээр цаашдаа яах юм бэ? 10, 20 мянган жолооч нарын эрх ашгийг хамгаалах талаар ямар зүйлийг Зам, тээврийн хөгжлийн яам хийх ёстой вэ гэдэг дээр нэг хариулт авъя.

Дээр нь, бөмбөлөг шинжилгээ гэдэг энэ асуудал үнэхээр анхаарал татаж байгаа. Энд доод тал нь 60 хоног тэнд тусгаарлагдаад, нэг хүн коронавирус гарлаа гээд тэнд байсан бүх хүмүүсийг хөөгөөд гаргачхаж байгаа юм. Гэтэл өнөөдөр 60 хоногт хэдэн төгрөгийн зардал гаргаж авч байгаа, ямар хохирол учирч байгаа вэ, энэ асуудал дээр зохион байгуулалтын хувьд тайлбар шаардлагатай байна.

**Г.Занданшатар:** 81 дээр Халтар сайд хариулъя.

**Л.Халтар:** Адьшаа гишүүний асуултад хариулъя. Ярантай боомтын хувьд хоёр асуудал байгаа юм. Боомт хаагдаагүй, хэвийн. Гэхдээ Хөшөөтийн уурхайтай холбоотой хоёр асуудал нэгдүгээрт нь, зам их эвдрэлтэй байгаа учраас хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах үүднээс замаа зас гэдэг шаардлагыг аймгийн удирдлагын зүгээс болон Зам, тээврийн хөгжлийн төвөөс тавьсан. Мэргэжлийн хяналтын газраас бас тавьсан юм байна лээ. Энэ яах аргагүй зөв. Яагаад гэхээр хүнд даацын машин явж байгаа учраас аюулгүй байдлаа бодъё гэж.

Хоёрдугаарт нь, Хөшөөтийн уурхайгаас явж байгаа жолооч нарын хувьд хэт доогуур үнэлгээтэй тарифыг уурхайн зүгээс тулгаж байна гэдэг ийм асуудлыг тавьж байгаа. Бид нар нэг бус удаа албан бичиг явуулсан, Зам, тээврийн хөгжлийн сайдын баталсан. Ачаа, тээврийн жишиг тарифыг бас мөрдөж ажиллаач ээ. Тэгээд хоёр тал тохиролцож ажиллаач ээ гэдэг чиглэлийг өгч байгаа. Энэ дээрээ бид нар цаашдаа хатуу байр суурьтай байна. Гашуунсухайт боомт дээр.

**Г.Занданшатар:** Одоо Тогмидын Доржханд гишүүн асуулт асууна.

**Т.Доржханд:** Баярлалаа. Ганбат гишүүний асуулт бол нэлээн олон салбаруудыг хамарсан ийм асуулт байна л даа. Тэгэхээр ганцхан энэ зам, тээврийн салбарынхан ирээд хариулах нь бас хангалттай юу, үгүй юу гэдэг дээр нэг асуулт байна.

Өнөөдрийн нөхцөл байдал бүгдээрээ сайн мэдэж байгаа. Эдийн засаг чинь маш хүнд байдалд орчихсон шүү дээ. Нүүрсний үнэ түүхэндээ байгаагүй ийм өндөр байхад бид нар хоногтоо 100-хан машиныг л гаргаж байгаа. Тэгээд энийгээ болохоор хариуцдаг хүн байхгүй. Уул уурхайн сайд нь биш, Зам, тээврийн сайд нь биш. Тэгээд КОВИД руугаа чихчихдэг ийм байдлаар явмааргүй байна. Тэгэхээр маш тодорхой асуулт байна.

Халтар сайд аа, одоо Хятадын талд яалт ч байхгүй Баяннуур сум гэдэг юм уу, аймаг гэдэг юм уу, орон нутгийнхантай та нар ямар нэгэн КОВИД оруулж ирэх л юм бол та нарын ажилтай чинь ярина шүү, хатуу хариуцлага тооцно шүү гээд. Шал өөр системээр явдаг нийгэм болохоор олон жил намдаа, төрд ажиллачихсан хүмүүс чинь албан тушаалаа бодоод ерөөсөө КОВИД-ын тохиолдлыг оруулахгүй гээд бүгдээрээ чичрээд сууж байна шүү дээ. Гэтэл манайхаас дандаа КОВИД-ын тохиолдол ороод байна шүү дээ. Ороод байгаа болохоор энэ чинь бид нар нүүрсээ зарж чадахгүй байна. Яагаад гэвэл жолооч тийшээ орж байна, бид нар эндээ зохион байгуулалтаа хийж чадахгүй байна. 500 жолоочийг нэг тусдаа газар 14 хоног байлгаад арай гэж 500 жолоочоо явууллаа гэхэд дундуур нь нэг хоёр КОВИД-той хүн шургаад л орчихно шүү дээ. Тэгээд үр дүнд нь нөгөө бизнес нь ч байдаггүй, ачаа тээвэр нь ч байдаггүй. Энэ чинь цэвэр зохион байгуулалтын асуудал шүү дээ. Яг энэ дээр ямар үр дүн гарах юм бэ, яаж ажиллах юм бэ?

Бид нар Их Хурал дээр яриад ногоон бүс байгуулъя, Өмнөговь аймгийг экспорт хийдэг газраа хамгийн ногооноор нь байлгая, ач холбогдол өгье гэсэн. Гэтэл одоо үр дүн гарахгүй байна шүү дээ. Тэгээд энэ жил Өвлийн олимптой, дараа нь ирэх жилээс Коммунист Намынх нь хурал гээд эд нар чинь байдгаараа чангалаад байдаг. Ганцхан асуулт нь та нар ажлаа зохион байгуулж чадахгүй байна л гээд. Энэ дээр хэн нэг нь ажиллах ёстой биз дээ, хариуцлага тооцох ёстой биз дээ? Энэ дээр ямар ажил хийж байгаа вэ? Яг тодорхой, өнөөдрийн байдлаар хэлмээр байна.

Хоёрдугаарт, төмөр замын бүтээн байгуулалт гээд. Хоёр чиглэлээр зам тавьж байгаа. Тэгээд хэн гэдэг компанитай ямар нөхцөлөөр, ямар зардлаар гэрээ байгуулсан бэ гэдгээ та нар нууцалсан шүү. Одоо энийгээ би Улсын Их Хурлын гишүүний хувьд надад өг өө. Нууцынхаа журмаар өг. Үзье, танилцъя. Зах зээлийн үнээс 10-20 дахин илүү бараа бүтээгдэхүүнүүдийг нийлүүлсэн байна гэдэг мэдээлэл ирээд байна, төмөр зам дээр чинь. Одоо энийгээ өг. Одоо наад сонгуулиуд чинь дууссан. Одоо наадах дээр чинь бид нар хатуу хяналт тавьж ажиллах болно. Энийг өг гэдэг шаардлагыг тавьж байна. Та наадах хариугаа одоо шууд мэдэгдээрэй. Цаашаа санхүүжилт нь яаж явах юм бэ? Санхүүжилт нь болохоор Эрдэнэс Тавантолгойн мөнгөөр.

**Г.Занданшатар:** 81 дээр Халтар сайд хариулъя.

**Л.Халтар:** Хоёр гол арга хэмжээ авъя гэж. Нэгдүгээрт нь сая манай Жаргалсайхан даргын хэлдгээр бөмбөлгийн систем. Бид нар бөөнөөр нь байлгаад үнэхээр эрсдэлтэй юм байна. Тэр тайван зогсоолын зочид буудалд нэг удаа бөөнөөр нь байлгаж үзсэн. Халдварын тархалт хавар их байсан. Тийм учраас бөмбөлөг гэдэг бол маш цөөхнөөр нь компаниудыг хоёр, гурав хуваагаад ч гэсэн хүмүүсийг аль болохоор төвлөрлийг нь сааруулж байгаа юм. Энийг жаахан эрчимтэй явуулъя гэж байгаа.

Хоёрдугаарт, Засгийн газрын шийдвэр гараад Цагаан хад суурьшлын бүсийг тодорхой хугацаанд хаалттай буюу дотоодын цэргээр хамгаалуулсан ийм бүс болгоё гээд зардал, мөнгөний асуудал нь шийдэгдээд явж байна. Энэ ойрын үед бид нар бүх зардал, орон тооны асуудлуудыг нь шийдсэн. Одоо ингээд газар дээр нь очоод яг тодорхой зон татаад энийгээ бүр хамгаалъя. Гаднаас оруулахаа цэгцэлье, дотроос гаргахаа цэгцэлье. Ийм зохион байгуулалтын асуудал хийх гэж байна. Таны хэлдэг зөв. Урагшаа нэг хүн гарахад л тэгээд бусад юм бүгд дуусаж байгаа юм. Тийм болохоор энийг л аль болохоор жишиг тогтоогоод хатуухан шиг бариад авъя гэдэг ийм арга хэмжээ авч байна.

Дээрээс нь Цагаан хад дээр түрээсийн байдлаар эмнэлгийн түр байр түрээслээд манай Эрүүл мэндийн яамныхан вирусын шинжилгээний лабораторио хүчжүүлж байна. Ингэснээрээ бас нэг горьдлого, урд гарахаар эерэг гардаг, хойно ирэхээрээ сөрөг гардаг энэ зүйл нь ч бас нэг чигтээ гарах болов уу гэсэн ийм найдвартай байгаа.

Дөрөвдүгээр асуудал, төмөр замын тухай мэдээллийг, одоо яаман дээр байгаа мэдээллүүдийг нууцын журмаар танд хүргүүлье.

**Г.Занданшатар:** Тогмидын Доржханд гишүүн тодруулж асууя. 1 минут.

**Т.Доржханд:** Тэгэхээр Эрдэнэс Тавантолгой компани одоогийн байдлаар 2.3 их наяд төгрөгийн алдагдалтай ажиллаж байна шүү дээ. Гэтэл сая 80 тэрбум төгрөгийн алдагдалтай ажилласан гээд МИАТ компанийг дампууруулах уу, үгүй юу гээд гүйцэтгэх захиралд нь хариуцлага тооцсон байна. Гэтэл энэ 2.3 их наядын алдагдалтай компани, түүний санхүүжилт нь төмөр зам руу орж байгаа тохиолдолд энэ дээрээ хариуцлага тооцох юм уу? Энэ төмөр замынхаа санхүүжилтийг цаашаа яаж хийх юм бэ, ямар эх үүсвэрээр хийх юм бэ? Энэ дээр хариулт авмаар байна.

Ер нь бол өнөөдөр монголчууд бензиний хомсдолтой. Яасан бэ, хойд хөрштэйгөө ярьж чадаагүй. Маш урт дараалалтай. Хоёрт нь, гал байхгүй. Яасан бэ, барьцалдуулагч нь орж ирээгүй гээд. Тэгээд бас бөөн урт дараалалтай. Дээрээс нь ингээд юмны үнэ өсчихсөн. Энэ бүх асуудлууд чинь зам, тээвэртэй холбоотой шүү дээ. Тэгээд ийм нөхцөлд бид нар цаашаа, өвөл болж байна.

**Г.Занданшатар:** Халтар сайд 81 дээр.

**Л.Халтар:** Тавантолгой-Зүүнбаян чиглэлийн төмөр зам яах аргагүй Эрдэнэс Тавантолгойн орлогоос санхүүжээд явж байгаа. Цаашдаа ч санхүүжнэ. Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн төмөр зам бол нүүрс бартер маягаар оптик гэрээгээр явж байгаа гэсэн мэдээтэй байгаа. Манай дээр бол яг энэ чиглэлийн юм байхгүй байна.

Энэ ерөөсөө ганцхан Монголд биш ээ, олон улсад бас ийм зүйлүүд яг үнэндээ ганцхан Монголд биш. ОХУ, Хятадын боомтын хилийн боомтууд дээр, Казахстан, Кыргызстан, урагшаагаа Вьетнам, Мьянмар гээд Хятад хуурай боомтоор хиллэдэг бүх газрууд дээр ийм түгжрэлийн байдал үүссэн байна. Энийг би дараа нь тодорхой мэдээллийг та бүхэнд жичид нь хүргүүлье. Эрдэнэс Тавантолгой 2.3-ын алдагдалтай, тэгээд хариуцлага тооцох уу гэдэг дээр бол би салбарын хүн биш учраас хариулт өгөхөд хүндрэлтэй байна. Баярлалаа.

**Г.Занданшатар:** Одоо эрхэм гишүүн Нанзадын Наранбаатар.

**Н.Наранбаатар:** Нүүрс тээвэрлэлттэй холбоотой асуудал их чухал асуудал байгаа юм. Харамсалтай нь бид нар хамгийн чухал асуудалдаа хамгийн хойрго, зохион байгуулалтгүй, идэвх санаачилгагүй ийм л хандах юм. Ирэх жил 36.7 сая тонн нүүрс экспортолно гэчихсэн. Тэр чинь түүхэндээ байгаа хамгийн өндөр тоо. Яг өнөөдрийн байдлаар Өмнөговийн хоёр боомт чинь нийлээд 8.2 сая тонн гарсан юм байна шүү дээ. Энэ хоёр боомт чинь хоёулаа 36.7 сая тоннын чинь 30-аадыг нь бараг гаргах байхгүй юу. Энэ чинь 90-ээд хувийг нь Өмнөговийн хоёр боомт л гаргана шүү дээ. Тэгэхээр энэ хоёр боомт чинь л өнөөдөр ийм царайтай ажиллаж байна шүү дээ.

Оны эцэс гэхэд одоо хоёрхон сар дутуу байгаа биз дээ? Энэ жил тэгээд 10 сая, 11 сая тонн гарах юм уу? Тэгээд тэрнээсээ гурав дахин илүү төлөвлөгөө ирэх жил тавьчхаад сууж байдаг. Тэгээд Засгийн газраас ногоон бүс болгоно гээд зарлачихсан. Энэнд бол бүх л байгууллагууд оролцох ёстой шүү дээ. Эрүүл мэнд, боомтын захиргаа, хил хяналт. Өнөөдөр асуулгын хариунд зөвхөн Зам, тээврийн яам ирээд сууж байгаа нь хангалт байхгүй. Өчнөөн олон асуулт, хариултууд амаар байдаг.

Боомт чинь өнөөдөр энэ удирдлага, зохион байгуулалтын хувьд ямар ч эзэнгүй, нэгдсэн зохион байгуулалтгүй, тал тал тийшээ харсан, баахан босоо удирдлагатай ийм л байгууллагууд байна шүү дээ. Засгийн газрын бүрэн эрхт төлөөлөгч гээд томилоод ажиллуулсан. Тэр чинь ер нь ажил хийж байгаа юм уу? Сая энэ мэдээллээс чинь сонсохоор Боомтын зөвлөл гээд зургаа гэнэ үү, хэдэн байгууллага нийлээд хамтраад тэгээд Боомтын зөвлөлийн дарга нь Хилийн цэргийнх нь дарга нь шийдвэр гаргаад явж байгаа гэж байх юм. Тэгвэл Боомтын бүрэн эрхт захиргаа чинь юу хийж байгаа юм бэ? Гол ажлаа хийж байгаа юм уу? Тэнд очоод л ажиллаад байгаа гээд, өнөөдөр би мэдээ авахад тэгж байсан. Юу хийгээд байгаа юм бэ? Наад нэвтрэлт чинь яг л хэвээрээ. Боомт дээр байгаа РСR-ын шинжилгээ, тээвэрлэлт, зохион байгуулалт, тэр бөмбөлгийн хуваарь бүх юмнууд чинь эзэн байхгүй. Боомтын хөгжил, дэд бүтэц, нөгөө хийгдэх ёстой асуудлууд чинь бүгдээрээ зогсонги байдалтай, ерөөсөө ямар ч эзэн байхгүй.

РСR шинжилгээг буруу хийгээд байна гэдэг асуудал маш их гарч байгаа шүү дээ. Наад Монгол талдаа яаж аваад байгаа вэ? ХӨСҮТ-өөс хүмүүс очсон гэх юм. Тэр нь эерэг гарлаа гээд хүмүүсийг хөөгөөд явуулах юм, хотод ирэхээр Интермед, ХӨСҮТ-д үзүүлэхээр сөрөг гараад ирэх юм.

Дараагийн дугаарт тээврийн “С” зөвшөөрлийг уурхайнууд нь эртхэн өгчих хэрэгтэй. Төр аль болохоор олон зөвшөөрөл өгөхөөрөө л хээл хахууль, авлига яригдаад, нөгөө “хүрээний бузрыг яривал” гэдэг шиг энэ Гашуунсухайтын бузрыг яривал далай цаашаа болчхоод байна шүү дээ наадах чинь. Замбараагүй юмнууд л одоо яригдаж, хэлэгдэж байна шүү дээ. Энийгээ аж ахуйн нэгжүүдэд нь эртхэн өгчихөөч.

Дараа нь, чингэлэг тээврийн терминал гээд өчнөөн хөрөнгө гаргаад 24, 25 тэрбум төгрөг гаргаад ингээд юм хийчхээд, тэгээд хэзээ ажиллуулах гээд байгаа юм бэ? Өмнө нь яаж энийг ажиллуулна гэж цаад талд.

**Г.Занданшатар:** 81 дээр Халтар сайд хариулна. Дараа нь Гүрсоронзон дарга “С” зөвшөөрлийн булхай луйвар гэдгийг хариулна.

**Л.Халтар:** Наранбаатар гишүүний асуултад хариулъя. Тийм, энэ боомт дээр нэгдсэн удирдлагаар хангахын тулд боомтын захиргаа гэдгийг шинээр байгуулсан. Ингээд бас Гашуунсухайт боомт дээр маань Боомтын захиргааны дэд дарга нэг хэсэг ажилласан. Дараа нь манай яамнаас Лхачинжав генерал буюу Боомтын захиргааны даргатай хамт очиж 21 хоног ажиллаад ирлээ. Цаашдаа энэ бас эргэж нэг ярихгүй бол болохгүй байна. Яагаад гэхээр КОВИД-ын эсрэг хууль маань 12 сарын 31-нээр хүчингүй болоод дуусгавар болчихно. Тэр хуулиар Боомтын захиргаа гэдэг маань байгуулагдаад явж байгаа учраас энийг бид нар дараагийн Засгийн газрын хурал дээр бас холбогдох яамд ярилцаад, цаашдаа хэрхэх вэ гэдэг шийдлээ гаргая гээд ингээд явж байна.

Чингэлэг тээврийн терминалын хувьд тун аятайхан юм болсон. Яг одоо технологийн хувьд бол Гадаад яам айлын талтай Эрдэнэс Тавантолгой, Уул уурхайн яам оролцоод гэрээ хэлцлийнхээ шатан дээр явж байна. Ойрын үед бас нэг эерэг үр дүн гарчих болов уу гэсэн ийм найдвартай байна.

**Г.Занданшатар:** Нанзадын Наранбаатар гишүүн 1 минут тодруулъя.

**Н.Наранбаатар:** Тэгэхээр ерөөсөө товчхондоо хэлье. Минут нь багтахгүй юм байна. Ярих юм бол зөндөө асуудал. Энийг одоо бүр, нэг бол энэ асуулгын хариуг цааш нь нөгөө яамдыг нь тэр Боомтын захиргааг нь авчирч байгаад бөөнөөрөө ярих юм уу, яах юм. Зөвхөн энд чинь Зам, тээврийн яамныхан ирээд суучихсан. Ингээд өрөөсгөл юм болчхоод ерөөсөө хариултаа авч чадахгүй байна.

Цаашдаа энэ Боомтын захиргаа, бүрэн эрхт төлөөлөгч энэ тэрээ сайн ажиллуулж, нэг толгойтой, нэг удирдлага, зохион байгуулалттай болгохгүй бол болохгүй байна. Учраа олохгүй олон төрийн байгууллага олон янзын шийдвэр гаргаад, дунд нь тэр аж ахуйн нэгжүүд чинь өнгөрч байна шүү дээ. Наадуул чинь аргаа барж байна. Та бүхний хэлээд байгаа бүх л юмыг чинь тэд нар хийж байна. Хийгээд ирэхэд нь наадах чинь болохоо байчихсан, одоо ингэсэн, тэгсэн гээд. Тэгээд цаад талын боомттойгоо ч харилцаж ажиллаж чадахгүй.

Тэр терминалаа түргэн ашиглалтад оруул аа. Өчнөөн хөрөнгө төсөв гаргачхаад ажиллуулж чадахгүй ингээд байгаад байх юм. Дээрээс нь төмөр замаа түргэн барьж дуусгаж холболтынхоо ажлыг хийхгүй бол цаашдаа нүүрс тээвэр чинь ирэх жилийн энэ 36.7-гоо.

**Г.Занданшатар:**84 дээр Гүрсоронзон дарга хариулна. Гэхдээ Наранбаатар гишүүн ээ, энэ Дашдондогийн Ганбат гишүүн нүүрс тээвэрлэлтийн асуудлаар Зам, тээврийн хөгжлийн сайдад хандаж асуулт тавиад, тэгээд тэр асуулгын хариуг сонсож байгаа. Боомтын захиргаа болон бусад чиглэлээр та асуулт тавибал Байнгын хороон дээр сонсоод хэлэлцэх бололцоотой. 14 хоногийн дотор хариулт өгөх ёстой. Асуулга тавибал Их Хурлын чуулган дээр энэ дэгээр холбогдох асуулга тавьсан чиглэлээр л сайд нар, холбогдох хүмүүс асуултад хариулна.

Тэр юугаа бол нэлээн тодорхой болгох хэрэгтэй. Гүрсоронзон дарга, Авто тээврийн үндэсний төвийн захирал “С” зөвшөөрөлтэй хүмүүс, маш их асуудал байгаа гээд хүн болгон мэдэж байгаа. Гишүүн болгон ярьж байгаа. Энийг яаж шийдвэрлэх вэ? Хувийн хэвшилд нь шилжүүлж болдоггүй юм уу, либералчилж болдоггүй юм уу? Та нар уурхайнуудад нь өгье гэж ярьж байгаа гэсэн. Наад асуудлаа тодорхой хариулт өгөөрэй.

**Б.Гүрсоронзон:** Наранбаатар гишүүний асуултад хариулъя. Энэ улс хоорондын “С” төрлийн зөвшөөрөл гэдэг маань ерөнхийдөө хил гарах зөвшөөрөл. Хоёр улсын Засгийн газар хоорондын хэлэлцээрийн дагуу олгодог ийм зөвшөөрөл. Энэ зөвшөөрлийн бичгээр бол яг энэ төрийн хяналтыг хийж байгаа гэж ойлгож байгаа. Одоо энэ Гашуунсухайт боомтын хувьд өнөөдрийн байдлаар 19 мянган нүүрс тээврийн машин бүртгэлтэй байгаа. Ерөнхийдөө даац нь хэтэрчихсэн. Энэ боомт маань өөрөө 30 жилийн өмнө байгуулагдсан, орон нутгийн чанартай жижиг боомт. Боомтын өргөтгөл хийгдэхээс нааш энэ хэрүүл маргаан бас дагуулаад явсаар л байх болно гэж ойлгож байгаа.

Уурхайнуудад нь өгч болдоггүй юм уу гэж байна. Бид нар бас янз бүрийн нөхцөл байдлаар, хувилбараар энийг судалж байгаа. Уурхайнуудад нь хүсэлтүүд тавиа гэвэл бид нар албан бичгээр хандаад.

**Г.Занданшатар:** 82 дээр гүйцээгээд хариулъя.

**Б.Гүрсоронзон:** Уурхайнуудад нь энэ зөвшөөрлийн бичгийн квотыг нь хуваарилах асуудлыг уурхайнуудад бид нар асуудлаа тавьдаг. Эрдэнэс Тавантолгойд оногдож байгаа, түрүүний яриад байгаа 60 хувийн квотод бол энэ 6000 ширхэг зөвшөөрлийн бичгээс 3400 орчим зөвшөөрөл ноогддог. Эрэлт нь бол 11000 эрэлт ирдэг. Эрдэнэс Тавантолгойгоос нүүрс зөөх хүсэлт нь шаардлагаа хангаад 11000 эрэлт ирдэг. Тэгэхээр Эрдэнэс Тавантолгой бид нар энийг хуваарилах ямар ч боломжгүй байна. Ямар ч дата бэлтгэл ажил байхгүй байгаа учраас 2022 оны нэгдүгээр улирлаас бид нар энэ дата, бүх энэ хариуцлагын гэрээнүүдээ шинэчлээд ирэх улирлаас бол энийг бид нар хуваарилаад явах боломжтой байна гэсэн ийм хариултуудыг өгч байгаа.

Ер нь бол энэ зөвшөөрлийн бичигтэй холбоотой энэ асуудал хэрүүл маргаан дагуулдаг нь бол үнэн. Тэгээд энийг бас үе шаттайгаар бага, багаар шилэн болгох, иргэдэд нээлттэй болгох тал дээр бид нар судалгаа шинжилгээний ажлуудыг хийгээд, сайтууд дээрээ байршуулаад аль болохоор ингээд ажиллаж байгаа.

**Г.Занданшатар:** Зам, тээврийн хөгжлийн сайд Халтар.

**Л.Халтар:** Энэ “С” зөвшөөрөл дээр Наранбаатар гишүүн ээ, сая Гүрсоронзон хэлчихлээ. Эрдэнэс Тавантолгой бол бид нар уурхайнхаа амаар зардаг учраас цаашаагаа одоогийн байдлаар тээвэрлэлт нь бидний асуудал биш гэсэн л хариулт өгч байгаа юм. Тэгэхээр нь би энэ авто тээврийн чиглэлээр одоо үйл ажиллагаа явуулдаг төрийн бус байгууллагуудтай нэг удаа уулзалт хийгээд, төрийн бус байгууллагууд дээр нь шилжүүлээд өгье, энэ Авто тээврийн үндэсний төвийн “С” зөвшөөрлийн ажлыг. Тэгээд төрийн бус байгууллагууд бие биедээ хяналттай, Зам, тээврийн хөгжлийн яамны Хяналт шинжилгээ, үнэлгээний газар хяналт тавиад ингээд олгоод явъя гэсэн. Тэгээд судалъя гээд, тэгээд саяхан надтай уулзахдаа бол энэ оныхоо дөрөвдүгээр улирлынхыг бид нар ер нь больё, 2022 он руугаа орохын өмнө ярья даа гэсэн байдалтай. Тэгэхээр бид нар бол төрийн бус байгууллагууд өгчихөд бэлэн байгаа юм. Уурхайнууд хэрвээ бүгд жигд хил нөхцөлөөр нүүрсээ худалдаад эхэлбэл уурхайнууддаа квоттой нь уялдуулаад л өгчих юм. Тэгээд уурхайнууд өөрсдөө тендер зарлаад тээврийнхээ компаниудыг аваад, тэгээд “С” зөвшөөрөл нь манайд бид нар бичээд л өгчихье гэж байгаа юм. Нэг ийм юм явж байгаа юм шүү.

**Г.Занданшатар:** Тэрийг одоо цахим болгоод л хүнд суртал, чирэгдэлгүй тэр нэг яриад байгаа авлига, хээл хахууль, хэл ам, нэг машины “С” зөвшөөрлийн өртөг энэ тэр гэсэн юмыг л нэг мөр цэгцэлмээр байна даа. Уурхайдаа болдоггүй юм бол.

Одоо Одонгийн Цогтгэрэл гишүүн асуулт асууна.

**О.Цогтгэрэл:**Баярлалаа. Асуулгын хүрээ нь бас нэлээн өргөн болохоор би зөвхөн төмөр замтай холбоотой зарим асуултуудыг л асууя. Монголын төрд төмөр замын асуудлыг ярьж эхэлснээс хойш энэ нүүрсний салбар дээр бас нэлээн их боломж алдчихаад л сууж байгаа байх. Одоо бараг арав гаруй жил. Жилд 30-40 сая тонн нүүрс гаргана гэдэг, гүйцэтгэл нь 50 хувьдаа ч хүрдэггүй. КОВИД-той байтугай КОВИД-гүй үедээ ч ер нь тийм л байсан. Тэгэхээр Зам, тээврийн сайдаас асуухад ер нь энэ өнгөрсөн хугацаанд бид нар төмөр замаа барьчих боломжтой байсан хугацаанаас нь өнөөг хүртэл ер нь бид нарын энэ алдагдсан боломжийн өртөг гэдэг нэг тооцоо байдаг уу? Ер нь бид нар одоогийнхоос хэчнээн тонныг илүү гаргаж, өртөг зардлыг нь багаар гаргаж, хэчнээн доллар илүү олох боломжтой байсан юм бол? Энэ дээр ер нь хэчнээн боломж бид нар нэгдүгээрт нь алдсан юм бол?

Хоёрдугаарт нь, одоо төмөр зам маань сая таны бичсэнээр 2022 оны 7 сард ашиглалтад орно гээд биччихсэн байна л даа. Энэнээс хойш төмөр замын нүүрсний тээврийн хэмжээ хэд болох юм. Хоёрдугаарт нь, өртөг, зардал яаж буурах юм? Өртөг, зардал яаж буурах вэ гэдэг нь одоо авто тээврээр 1 тонн нүүрс ямар өртөг зардалтай гардаг вэ? Төмөр зам болохоор энэ нь хэд болж буурах вэ? Энд тодорхой хариултууд өгөөч.

**Г.Занданшатар:** Халтар сайд 81 дээр.

**Л.Халтар:** Төмөр замын алдагдсан боломж гэдэг дээр бас бид нар судалгаа хийх шаардлагатай. Ер нь бол Тавантолгой Гашуунсухайт чиглэлийн төмөр зам баригдсанаар эхний ээлжид одоогийн байж байгаа зургаан зөрлөгтэйгөө ажиллахад жилд 15-20 сая тонн нүүрс тээвэрлэнэ гэсэн тооцоо тийм эдийн засгийн үндэслэлтэйгээр хийгдсэн. Ингээд төгсгөл шатандаа ороод явж байна. Төмөр зам ашиглалтад орсноор өртөг зардал яаж буурах юм бэ гэж байна.

Одоогийн байдлаар дунджаар авто тээврээр тээвэрлэхэд Тавантолгой уурхайгаас Цагаан хад, Цагаан хадаас богинын тээвэр Ганцмод гээд гаргахад 32 орчим доллароор 1 тонн нүүрсийг тээвэрлэж байна. Хэрвээ төмөр зам ашиглалтад орсон үед бол Тавантолгой өртөөнөөс Гашуунсухайт өртөө хүртэл 1 тонн нүүрсний төмөр замын тээврийн зардал 8 орчим доллар, урагшаа хил гарах дээр 11 орчим километрийн асуудал дээр одоо бид нар 55 орчим цент гэж тооцож байгаа юм. Ингээд 8.55 буюу 8.5 доллароор хүргэнэ. Энэ хоёрын зөрүү дөрөв дахин гэсэн ийм зөрүү гарч байгаа юм. Яах вэ, хил холболтын цэгийн хувьд би түрүүн тайлбар хэлсэн. Хэрвээ өргөн, нарийн цариг наашаа орж ирсэн нөхцөлд бол шилжүүлэн ачилтаас бид нар 3 орчим доллароор шилжүүлэн ачилт хийнэ гэхэд энэний 60 хувь нь шилжүүлэн ачилтын зардал, 40 хувь орчим нь ашиг болж үлдэх ийм тооцоолол байгаа. Энийгээ ингээд бодох юм бол бас жилд 15-20 сая гэхэд яг тэр хэмжээгээр 30 орчим сая долларын шилжүүлэн ачилтаас ашиг орчих бололцоотой. Тээврийн хөлснөөс 4 дахин хямдруулчих ийм л техник эдийн засгийн тооцоотой байгаа юм.

**Г.Занданшатар:** Одонгийн Цогтгэрэл гишүүн тодруулъя.

**О.Цогтгэрэл:** Энэ асуулгын хариуны хамгийн төгсгөлийн хуудсан дээрээс би танаас асуух гэж байна. Ашиглалтад орох хугацаа, төмөр зам 2022 оны 7 сард гэж байна. Тэгээд хамгийн сүүлийн өгүүлүүд дээр байгаагаар хил гарах цэг, хоёр төмөр зам огтлолцох цэгийн асуудлыг сая санал солилцсон, Хятадын талтай санамж бичиг байгуулсан гэсэн өгүүлбэр байна л даа. Тэгээд одоо долоохон сарын дараа ашиглалтад орох гэж байгаа төмөр зам чинь хилээ хаагуур гарахаа, хаана огтлолцохоо зөвхөн санал солилцсон, санамж бичиг байгуулсан гэхээр энэ чинь одоо тийм цаг хугацааны боломж байгаа юм уу? Санамж байгуулна гэдэг чинь дараа нь гэрээ болно, ажлын гэрээнүүд хийгдэнэ, ажил гүйцэтгэнэ гэхээр энэ чинь олон үе шат цаана нь байгаа юм шиг байх юм. Долоон сард ашиглалтад орно гэчихсэн. Одоо хаагуур хилээ гаргах чинь тогтоогүй гэсэн өгүүлбэр таны бичсэн дээр л байна л даа. Энийгээ нэг тайлбарлаач.

**Г.Занданшатар:** Халтар сайд, 81 дээр.

**Л.Халтар:** Тийм, энэ 2022 оны 7 сард ашиглалтад орно гэж байгаа явдал бол Тавантолгойгоос Гашуунсухайтад орох 238 километр замынхаа хувьд ярьж байна. Энэ бол ашиглалтад орно гэсэн тооцоотой. Хил холболтын цэгийн хувьд би түрүүн хэлсэн. Яг одоогийн байдлаар өнөөдөр ч гэсэн гэрээ хэлцэл явагдаж байна. Бид нар хоёр асуудал шийдэх ёстой. Нэгдүгээрт нь, хил холболтын цэг аль цэгээр байх вэ. Хоёрдугаарт нь, цаашаагаа өргөн цариг гарах уу, эсхүл наашаагаа нарийн цариг орж ирж ачилтаа Монголын тал дээр шилжүүлэн ачилт хийх үү. Өөрөөр хэлбэл, хоёрдугаар асуудал бол аль тал дээрээ шилжүүлэн ачилт хийх вэ гэж. Тэгэхээр Олон улсын ачаа харилцааны хэлэлцээр бол уул нь ачаа хүлээж авч байгаа тал, тэгээд цаашилбал хоёр тал харилцан тохиролцвол ачаа өгч байгаа тал дээр ч гэсэн хийж болно гэдэг.

Энэ юун дээр бол бас магадгүй жоохон цаг хугацаа зарцуулж магадгүй байгаа. Тэрийг үгүйсгэхгүй. Гэлээ гээд долоон сард орох төмөр зам маань зүгээр зогсохгүй. Бид нар.

 **Г.Занданшатар:** Бадмаанямбуугийн Бат-Эрдэнэ гишүүн.

**Б.Бат-Эрдэнэ:** Би товчхон хоёр асуулт асууя. Нэгдүгээрт, хоёр жилийн өмнө нөгөө КОВИД-ын халдвар, хижиг тахал орж ирэхэд л бид ярьж байсан. Манай орны эдийн засгийн хувьд бол маш тодорхой, ихэнх нь нүүрснээс хамааралтай. Тийм учраас энэ говийн бүс нутгаа ногоон бүс байлгах. Энэ дээр анхаарал тавиач л гэсэн. Тэгээд хариуцлага зохион байгуулалтын хувьд арга хэмжээ авч чадсангүй, өнөөдрийн ийм байдалд л хүрлээ л дээ. Би бас Их Хурлын чуулган дээр хавар хэлж байсан. Нэг хариуцлагагүй аж ахуйн нэгж, хувь хүнээс шалтгаалаад л тийм ээ, тодорхой жишээ байгаа шүү дээ. Эндээс дотоодын хүн тээврийн автобусны жолооч нь КОВИД-той очоод, КОВИД-той очсон жолоочоо нөгөө аж ахуйн нэгж нь үгсэн хуйвалдаад, дараад ХӨСҮТ-д мэдэгдэхгүй, Улсын онцгой комисст мэдэгдэхгүйгээр дарж эмчилнэ гээд. Тэгээд байж байхад тэр тээврийн жолоочийн нэг орон гарангуут, нөгөө нөхөр маань харин тээврийн тэргээ барьж цаашаа ороод л, тэгээд баригдаад л.

Тэгээд одоо хэдэн арав хоногоор, хэчнээн зуун жолоочийн тээвэр, туурга энэ бүх юмыг чинь таг гацчихаад ингээд сууж байна шүү дээ. Нэг жишээ шүү дээ. Тэгээд иймэрхүү байдлаас болоод нөгөө ногоон бүс байх энэ асуудал чинь хүндрээд байдаг. Тэгээд яах вэ дээ, одоо тэгээд хөршийгөө хараадгаараа бүгдээрээ хараагаад л, эндээс хятадуудаас л болохгүй байна гээд хараагаад байдаг. Гэтэл чинь өнөөдрийн энэ дэлхий нийтийг хамарсан хижиг тахалтай холбоотой асуудал чинь улс орны үхэл сэхэлтэй холбоотой асуудал болоод байна шүү дээ. Ийм юман дээрээ одоо ямар зохион байгуулалт хийх юм бэ? Одоо тэгээд үнэхээр хоёр талдаа шинжилгээнүүд чинь ийм зөрүүтэй гараад байгаа юм уу, яагаад байгаа юм. Энэ талаараа нэг тодорхой юм хэлээч.

Хоёрдугаарт, олон жил ярьж байгаа энэ төмөр замын бүтээн байгуулалттай холбоотой юм ингээд л одоо гацаад байдаг. Их Хурлаар эргүүлж тойруулж байгаад л ингээд шийдвэр гарсан. Тэгээд бодит байдал дээр ажил хэрэгждэггүй. Бидэнд бол нэг зовлонтой юм байна шүү дээ. Нийгмээрээ үе үеийн энэ Их Хурал, 76-г л хараагаад байдаг. Гэтэл бодит байдал дээр төрийн тамга барьж байгаа Ерөнхийлөгчөөс эхлээд Ерөнхий сайд, энэ ажил хариуцаж байгаа улсууд чинь одоо гадаад улс орнууд, ялангуяа энэ хоёр хөрш улс оронтойгоо ярьсан, хөөрсөн ийм юмнаасаа эргэж буцдаг. Энэ нь хэчнээн жилээр хойш нь чангаадаг ийм зүйлүүд байгаа шүү дээ. Тэгэхээр наадах асуудал чинь нэг талдаа гарсан гэж ойлгох уу? Таны энэ хэлээд байгаа танилцуулгаар бол хөдөлгөөнгүй болчихсон юм шиг, ерөөсөө хэдхэн сарын дараа ашиглалтад орохоор юм шиг ийм юм яриад байна шүү дээ. Энэ дээр нэг тодорхой хариулт өгөөч.

Үүнтэй холбоотойгоор та бүхний ирүүлсэн мэдээллээр бол 223 аж ахуйн нэгжийн 16767 тээврийн хэрэгсэл, 14500 жолооч явж байна. Төмөр зам орохоор энэ улсуудын эрх ашиг яах юм болж байна? Ажлын байр нь яах юм болж байна аа?

**Г.Занданшатар:** 85 дээр Жаргалсайхан.

**Ё.Жаргалсайхан:** Зам, тээврийн хөгжлийн яамны Авто тээврийн бодлогын хэрэгжилтийг зохицуулах газрын дарга. Сая миний бие бас 9 дүгээр сард хорин хэд хоног орчим ажлын хэсгээр очиж ажилласан. Энэ ажиллаж байх үед бол энэ шинжилгээний зөрүүтэй холбоотой асуудлаар бас ХӨСҮТ-ийн эмч Амарбаясгалан гэдэг эмч очиж ажилласан байгаа. Гол нь энэ нь бол зөрүүтэй шинжилгээтэй холбоотой асуудлыг тодруулж, учир байдлыг шинэчлэх гэж ийм ажил хариуцсан.

Гол хүндрэл нь болохоор Монголын талд өгсөн шинжилгээний хариу сөрөг байхад Хятад очихоор ерөөсөө эерэг болчихдог. Тэгэхээр энэ халдвартай гэсэн багийг 28 хоногийн хугацаатайгаар Хятад тал дахиж хүлээж авахгүй гээд, тэгээд дээрээс нь Цагаан хаднаас гарах ийм шаардлага тавьдаг, 28 хоногийн хугацаандаа. Тэгээд аж ахуйн нэгжээс нь, жолоочоосоо дахиж өөрсдөө дотооддоо түргэвчилсэн шинжилгээ аваад, хот руу буцахаар нь ХӨСҮТ болон хувийн эмнэлгүүдээр давхар шинжилгээ өгүүлээд, энэ дээр бол сөрөг хариу гардаг. Ингээд эрүүл, халдваргүй байхад та нар гаргачихлаа Цагаан хаднаас гаргахгүй гэдэг маргаан үүсдэг ийм асуудал үүсэн байсан. Тэгэхээр энэ нарийн мэргэжлийн улсууд маань шалгаж үзээд нэлээн хэд хэдэн бас зөрчил, янз бүрийн юмнууд тодорхойлогдсон юм байж байгаа юм.

Тухайлах юм бол, нэг тохиолдлыг хэлэхэд тэрэн дээр бол нөгөө халдвартай хүнийг өөрийнхөө оронд өөр хүн шинжлүүлээд, тэгээд цаад талд гарахаар нөгөөдөх нь баригдаад ингээд явсан тохиолдол байж байгаа. Энэ тохиолдлоор бол тэр багийн нөхдүүд бол бүгд маш их бухимдсан ийм асуудал үүссэн байсан. Тэр баг дээр бид нар шөнө очиж байсан. Тэгээд ерөнхийдөө бас багцаалсан юм шиг байгаа юм. Бүр аргаа барахдаа дундаасаа тэр хүнийхээ цалинг нь олгоё гэдэг чинь хүртэл асуудал яригдаж байсан. Тэгээд энэ асуудал гарсан байж байгаа.

Энэ дээр бас нэмээд энэ кемпийн дэглэм сул байна, гаднаас байнга хүн оруулдаг. Урьд нь бас эдгэчихсэн мөртөө тэрийгээ нуугаад өнгөрөөчихсөн ийм улсууд байдаг. Энэ ажил хариуцсан улсуудын бас ур чадвартай холбоотой. Өөрөөр хэлэх юм бол өмнө нь ажиллаж байсан орон нутгийн мэргэжилтнүүдийг бол хоёр долоо хоногийн хугацаатай сумдуудаас татаж авч ажиллуулдаг байсан. Бас нэг өөр хариуцаж байсан нэг хүн дээр нэлээн ноцтой хэд хэдэн нөхцөл байдал тогтоогдсон байж байгаа гэх мэтийн ер нь дотоодын нөхцөл байдалтай холбоотой энэ гарсан юмнууд байж байгаа.

Дээрээс нь бас тэр нэг босго гэж нэг тийм юу байдаг юм байна лээ. Халдварыг тодорхойлоход үзүүлэлтүүд нь дөч гэж байдаг. Тэр нь бол Хятадынх нь барьдаг тэр босго нь арай өндөр. Манайх арай сул байдаг гээд. Энэ байдлуудыг нь бас тодорхойлоод ингээд хийгээд ирэхээр сүүлдээ бас зөрүү нь харьцангуй багасаад, ер нь бараг зөрөхөө болчихсон. Өөрөөр хэлэх юм бол, Монголын талд эерэг гэсэн хариутай очсон улсууд Хятадын талд бол яг л эерэгээрээ. Сүүлийн хоёр долоо хоногийн дотор бол харьцангуй гайгүй болчихсон байгаа. Ийм мэдээлэл өгье. Баярлалаа.

**Г.Занданшатар:** Албан ёсны юм ярина шүү. Зах дээр буу халж байгаа юм шиг ийм. 81 дээр Халтар сайд.

**Л.Халтар:**  Бат-Эрдэнэ аваргын асуултад хариулъя. Тавантолгой-Зүүнбаян чиглэлийн төмөр зам бол сайн явж байгаа. Ер нь бид нар 2022 оныхоо 1 сарын дундуур бол утсан харилцаагаар галт тэрэгний хөдөлгөөн нээнэ гэсэн байдалтай явж байна. Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн төмөр зам дээр түрүүн Цогтгэрэл гишүүнийг асуухад би бас хэлсэн. Энэ Тавантолгойгоосоо Гашуунсухайт өртөө хүртэлх зам маань бол 2022 оны 7 сард ашиглалтад орчих юм. Одоо бол бид нар зэрэгцүүлээд тэрний дараа одоо энэ хил холболтын цэг хаана шилжүүлэн ачилт хийх вэ гэдгээ Хятадын талтай тохирчихвол, хоёр талаасаа ирээд хил дээрээ уулзах бүтээн байгуулалтын ажил гэж бас үргэлжилж явагдана. Тэрэн дээрээ яг одоогийн байдлаар бол өнөөдөр ч хэлцэл явагдаж байна. Бид нар аль болохоор Засгийн газраас гарсан шийдвэрээ бол энэ 10 сардаа багтаагаад шийдлээ гарга гэдэг чиглэл өгчихсөн. Тэгээд манайхан ажиллаж байна. Гадаад яам ч ажиллаж байгаа.

Энэ бол жоохон бас болгоомжилж, энэ хүндээ бол цаг хугацаа бас авчих вий дээ, яг хил холболтын цэг дээр маань саад болох вий, жоохон ярвигтай асуудал байхыг үгүйсгэхгүй л байгаа. Тэглээ гээд бүтээн байгуулалтын Гашуунсухайт хүртэл баригдах замын бүтээн байгуулалтын ажилд ямар нэгэн нөлөө байхгүй. Холболтын өмнө бол бид нар тээвэрлэлт бол явагдана, Гашуунсухайт өртөөн дээр авчирна. Цаашаагаа чингэлгээр автомашинаар богинын тээвэр хийчихнэ гэдгээ төлөвлөөд явж байгаа.

**Г.Занданшатар:**Бат-Эрдэнэ гишүүн тодруулах уу? Бадмаанямбуугийн Бат-Эрдэнэ гишүүн.

**Б.Бат-Эрдэнэ:** Миний асуултад манай Халтар дүү тодорхой хариулсангүй л дээ. Энэ цаанаа нь урд нь дээд түвшний уулзалтаар тохирсон юмнаасаа ухарсан тийм урхагтай юм байгаа юм уу, үгүй юу? Тэгээд байж байснаа л одоо болохоо больсон гээд л нэг юм ярьдаг шүү. Өөрийн чинь хэлээд байгаа юман дотор бол энэ чинь аль талдаа шилжүүлэн ачилтыг хийх юм. Тэр нь тодорхой биш, холболтын цэг тодорхой биш. Дээрээс нь та өөрөө түрүүн хэллээ, Тавантолгой-Гашуунсухайтын төмөр замын санхүүжилтийг бол Тавантолгой нүүрсний ордын орлогоор санхүүжиж байгаа гэсэн тийм мэдээлэл надад байгаа л гэж байгаа юм. Ямар ч тийм тодорхой мэдээлэл алга байна шүү дээ. Тэгээд ийм байдалтайгаар энэ чинь одоо ингээд хэдхэн сарын дараа ашиглалтад орно гээд яриад байх чинь нэг л тийм цаг хугацааны хувьд боломжгүй юм шиг, нэг л итгэл үнэмшилтэй юм сонсогдохгүй л байх юм даа. Юм нь тодорхой баймаар санагдах юм?

**Г.Занданшатар:** Нямдорж сайд хариулна.

**Ц.Нямдорж:** Та бүхний өдрийн амгаланг айлтгаж байна. Одооноос энэ асуудлаар хаана, хаанаа нэгдсэн ойлголттой цаашаа явахгүй бол болохгүй ийм асуудал байгаа юм. 2014 онд нарийн царигийн төмөр зам барина гээд тэр өндөр дээд түвшинд тохиролцчихсон. Цаад тал 320 километр төмөр зам, 20-иод километр төмөр зам Ганцмодноос Бугат хүртэл тавьчихсан. Манайх сүүлд нь өргөн царигийн төмөр зам тавьчихсан. Энэ царигийн зөрөөнөөс үүдэлтэй асуудал одоо яригдаж байгаа. 13 орчим километр төмөр зам тэр Ганцмод, Гашуунсухайт хоёрын хооронд тавих юм байна лээ. Тэр арван гурван километр.

**Г.Занданшатар:** 80 дээр Нямдорж сайд гүйцээж хариулъя.

**Ц.Нямдорж:** …тэрэн дээр чинь нөгөө огтлолцох цэгийн асуудал Ганцмодон дээр гарах юм уу, Гашуунсухайт дээр хийх юм уу гээд л асуудал үүсчихсэн. Одоо энэ асуудал ид яригдаж байна. Нэгдүгээрт энийг Их Хурлын гишүүдэд яг байгаагаар нь хэлье гэж би бодсон юм. Би энэ төмөр замын асуудлаар олон жил ярьсан хүн шүү дээ.

Хоёрдугаарт, энэ Гашуунсухайтын асуудлыг Сангийн сайдад Засгийн газрын зүгээс хариуцуулсан. Цаашдаа Сангийн сайд энэ гол асуудлуудаа авч явна. Ер нь Гашуунсухайтыг хөгжүүлэх төлөвлөгөө гэдэг юм, Хөгжлийн төлөвлөгөө маягийн баримт бичиг гаргаж байж ойрын ирээдүйд энэ боомтыг ямар түвшинд хүргэх юм гэдгээ одооноос сайн тогтчихоод цаашаа явахгүй бол болохооргүй болчихсон. Уламжлалт хуучин машинаар гардаг ажил алдаг, оног хийгдэж байна. Одоо нэг терминал гэдэг юм байгуулчихсан байна, 30 га газарт. Ирэх жилээс энэ төмөр замаар тэнд нүүрс бууна. Халтар сайд 15-20 саяыг нь гэж ярьж байгаа. Ер нь цаад хамгийн өндрөөр тооцсон нь бол 35 сая тонн нүүрсний асуудал байгаа юм байна лээ. Ингээд бас нэг тийм жолоочгүй тээвэр ч гэнэ үү, агаарын дүүжин тээвэр ч гэнэ үү, бас нэг ийм хувилбар гурав, дөрөв дэх хувилбар яригдаж байгаа юм. Энэ бүхнийг тооцож байж энэ Гашуусухайтын асуудлыг нийгмээр шийдвэрлэж, нэгдсэн ойлголттой болохгүй бол болохгүй юм байна лээ.

Гашуунсухайт дээр үүсээд байгаа өнөөдрийн хүндрэлтэй нөхцөл байдал бол ердөө л КОВИД. Одоо тэр “С” зөвшөөрлийн асуудал, энэ машин гарч чадахгүй байгаа асуудал гэнэ, нүүрс гарч чадахгүй байгаа асуудал л гэнэ. Энэ чинь ганцхан л шалтгаантай, КОВИД. Урд айл Өвлийн олимпыг хийх гэж байгаа. Гаднаас КОВИД алдахгүй байх явдал нь улс төрийн нэг номерын ажил гээд даалгавар өгөгдчихсөн КОВИД илэрсэн тохиолдолд хаалттай арга хэмжээнүүдийг авч байгаа. Тэгээд энэ КОВИД-ыг даван туулах асуудал бол энэ Ганцмодны цаашдын, ер нь бусад боомтууд ялгаагүй ийм л байдалтай байгаа гэдгийг би гишүүдэд хэлье.

Зүүнбаянгийн төмөр зам 414 орчим, Гашуунсухайт 238, ийм 600-гаад километр төмөр замын асуудал өргөнөөр баригдчихсан ийм асуудал байгаа юм. Одоо нөгөө тал бол өндөр дээд түвшинд тохиролцсоноор асуудлаа шийднэ гэдэг ийм үгийг байнга хэлж байгаа.

**Г.Занданшатар:** Төмөртогоогийн Энхтүвшин гишүүн.

**Т.Энхтүвшин:**Гишүүдийнхээ энэ өдрийн мэндийг хүргэж байна. Тэгээд хоёр асуулт байна. Нэгдүгээр асуудал бол 2019 онд Ханги мандал, Тавантолгой концессын гэрээ байгуулсан байж байгаа. Гаднын компани одоо юу гэдэг юм, 400 зуу гаруй километрийн хүнд даацын ийм авто замыг одоо барихаар гэрээ байгуулсан. Тэгээд энэ ажил маань төдийлөн сайн бас явахгүй байна. Зам, тээврийн яам энэ дээр одоо яаж анхаарч байна. Замыг аль болохоор хурдлуулах тал дээр ямар ажил зохион байгуулж байна гэж асуумаар байна. Яагаад ингэж асууж байна вэ гэхээр үндсэндээ энэ гаднын хөрөнгө оруулалттай компани ажлаа хийж чадахгүй байна. Энэ төрийн бус байгууллагууд чинь үйл ажиллагааг нь зогсоож байна, малчид үйл ажиллагааг нь зогсоож байна. Тийм учраас энэ замын үйл ажиллагаа бас нэлээн сайнгүй яваад байна. Үүн дээр бас нэг хариулт хэлээч гэдгийг бас хэлмээр байна.

Хоёр дахь асуудал бол энэ Замын-Үүдийн импортын ачаа эргэлт дээр бас онцгой анхаарах шаардлагатай байна. Түрүүн Нямдорж сайд хэллээ. Үнэхээр бид нарын зохион байгуулалт муу хийж байна. 70 жолоочийг бас сая дотоодод 14 хоног карантилсэн байж байгаа. Ингээд 14 хоног карантилчхээд Эрээн рүү гаргасан. Харамсалтай нь 70 жолоочоос 9 жолооч нь КОВИД илэрсэн байж байгаа юм. Ингээд 70-уулаа буцаж орж ирсэн байж байгаа. Тэгээд 1 сараас хойш тэнд Эрэн дээр 32 жолооч тусгаарлагдаж энэ Монгол Улс руу орж ирэх импортын ачаа эргэлтийг л үндсэндээ хийлээ шүү дээ. Одоо энэ 32 жолооч чинь арваад сар болчихлоо, гэр орон руугаа явъя, Монгол руугаа буцъя гэдэг ийм асуудал тавьж байна.

Энэ асуудлыг ер нь цаашдаа яаж шийдэх юм бэ? Монголоос дахиж жолооч орж байршуулах юм уу, эсхүл энэ 32 жолоочийг үргэлжлүүлээд ажиллуулах юм уу гэдэг дээр бас нэлээн тодорхой хариултыг хэлээч. Энэ хүмүүс бол үндсэндээ Эрээн хотод есөн сар амьдарчхаад байна шүү дээ. Гэр орноосоо хол. Монгол руу орж ирэх импортын ачаа эргэлтийг энэ есөн сарын хугацаанд бол тасралтгүй хийсэн. Тэгээд энэ хүмүүсийг одоо урамшуулдаг юм уу, тодорхой хэмжээний дэмжлэг үзүүлж байж цаашдаа үргэлжлүүлж ажиллуулахгүй бол энэ 32 жолооч монгол руу орж ирэх юм бол импортын ачаа эргэлт үндсэндээ тасрах нь ээ. Тийм учраас энэ дээр бас нэг онцгой анхаараач гэдгийг бас хэлмээр байна.

Мөн Замын-Үүдийн бүрэн эрхт төлөөлөгч гэж байж байгаа. Үнэхээр авч хэрэгжүүлж байгаа арга хэмжээ сул байна аа, үнэхээр сул байна. Энэ КОВИД-ын цар тахал одоо Замын-Үүдэд гардгаараа гарч байна. Энэ дээр одоо хариуцлагатай ажиллаж, хорио цээрийн дэглэмээ ч гэсэн сайжруулж энэ цар тахлыг одоо зогсоохгүй бол цаашдаа энэ Замын-Үүдийн хил гааль бас хаагдах ийм аюул тулгарч байна. Тийм учраас энэ дээр бас нэг анхаарах хэрэгтэй байна. Хилийн мэргэжлийн хяналтын дарга, Гаалийн дарга гээд нэлээн олон даргууд.

**Г.Занданшатар:** Дараа нь тодруулж хариулт хангалтгүй бол. Халтар сайд 81 дээр.

**Л.Халтар:**Энэ Ханги мандалын чиглэлийн авто замын ажил явагдаж байгаад, энэ концесс учраас төрийн худалдан авах ажиллагааны газар дээр гэрээ байгуулагдаад, тэгээд яам жоохон хөндий болчхоод байгаа юм. Ялангуяа энэ концессоор барьж байгаа замууд дээр. Манай үүрэг бол Зам, тээврийн хөгжлийн төв хэрвээ хяналт хийж байгаа бол хяналтаа тавих, тэгээд шахах нөгөө ажлын график энэ тэр нь байдаггүй учраас жоохон тийм солгой болоод байгаа юм. Би саяхан тэдний холбогдох улсуудтай бас нэг уулзаж  ярьсан. Зүгээр төрийн бус байгууллагууд нь дарамтлаад ажил хийлгэхгүй байна гэдэг асуудлыг тавьж байна лээ. Түгээмэл тархацтай ашигт малтмалын хувьд асуудал тавьсан. Бид нар тэрийг нь Уул уурхайн яаманд тавиад шийдүүлээд өгье гээд ингэсэн. Нэг иймэрхүү явж байна.

Замын-Үүдийн импортын ачааны хувьд таны хэлж байгаа үнэн. Сая бол манайхан Замын-Үүдийн онцгой комисс тэнд байж байгаад сумын цагдаагийн байгууллага гээд үнэхээр муу ажилласан. 70 жолооч тусгаарлаад 21 хоноод болгоод гаргахад цаана очоод гурван өдөр шинжилгээ авахад 13 хүн КОВИД-той гарсан. Ингээд бүгдийг нь айлын тал буцаасан. Буцаахаас ч өөр арга байхгүй. Ингээд нөгөө 32 жолооч дээр маань ачааны хүнд үүрч байна. Сая өнгөрсөн гурав дахь өдөр Засгийн газрын хурал дээр Улсын онцгой комиссоос асуудал оруулаад тэнд ажиллаж байгаа 32 жолоочийг эхний ээлжид Монгол Улсын Засгийн газраас бас хүн тус бүрийг 3 сая төгрөгийн буцалтгүй тусламж, урамшуулал гэх юм уу олгож байгаа.

Цаашдаа айлын талаас хоёр асуудал тавьж байгаа юм. Саяын 66 жолоочтой холбогдуулаад дахиж жолооч авахгүй. Ингэхдээ нэг хэсэг машин дээр толгой сольё, дундын бүсэд. Нөгөөдөх нь дундын бүсэд бас Чингэлгийг хятад машинаас монгол машинд шилжүүлж ачъя гэж. Энэ дээрээ бараг тохирох байх. Тэгээд бэлтгэл ажил, нөгөө журмаа манайх гаргаад өгчихсөн. Айлын тал өнөөдрөөс ажилдаа орж байгаа, судалж байгаа байх. Цаашдаа бол жолооч гарна гэж бараг байхгүй болох нь. Тэгээд дундын бүс дээрээ толгой сольдог, чингэлгүүдээ хоёр тийш нь шилжүүлээч дэг ийм л горимд орох нь.

**Г.Занданшатар:**Төмөртогоогийн Энхтүвшин гишүүн тодруулж асууя.

**Т.Энхтүвшин:** Энэ Ханги мандалын боомт дээр бид нар ер нь их анхаарал хандуулах ёстой байгаа юм. Энэ Хангийн цаад талд бол Бугат хот байдаг. Бугатын томоохон хэмжээний төмөрлөг байдаг. Тийм учраас бид нар энэ Ханги мандлын ачаа эргэлтийг бас нэмэгдүүлэх тал дээр одоо онцгой анхаарч ажиллаарай гэж ямар ч байсан сайдаас бас хүсэж байна. Мөн энэ чөлөөт бүс байж байна, төмөр зам байж байна. Чингэлэг тээврийн үйл ажиллагаан дээр бол цаашдаа бас нэлээд анхаарахгүй бол дэлхийн тээвэр, энэ орж, гарч байгаа импорт, экспортын ачаа эргэлтүүд бол ер нь цаашдаа бол төмөр зам, чингэлэг тээвэр, чөлөөт бүсээр дамжиж явах нь гэдэг ойлголтыг бол энэ сүүлийн хоёр жил бид нарт бол өглөө шүү дээ. Тэгээд энэ тал дээр анхаарч ажиллаарай гэж хүсэж байна. Баярлалаа

**Г.Занданшатар:**Наянтайн Ганибал гишүүн.

**Н.Ганибал:**Өдрийн мэнд хүргэе. Ер нь өнөөдөр бас ингээд авто тээврийнхэн, Зам, тээврийн яамныхан маань ирчихсэн байна. Тэгээд өнөөдөр та бүхнийхээ амнаас тээвэрчдийнхээ эрх ашгийг хамгаалсан, гарч байгаа хүнд суртал, авлигыг яаж арилгах бол гэсэн ийм санаа зовсон ийм л юмнууд сонсохоор өнөөдөр асуулга очсон байх. Харамсалтай нь арай л нэг өөр өнцгөөс л асуудлыг яриад байх юм. Уул уурхайнхан Эрдэнэс Тавантолгойтой ачаа тээврийнхээ асуудлыг ярьсан чинь болохгүй байна ч гэж ч байх шиг.

Ер нь өнөөдөр та бүхэн бол тээвэрчдийн эрх ашгийг хамгаалах ёстой. “С” зөвшөөрөл гэдэг маань ямар нэгэн компанийн аман дээр асгаад хаясан нүүрсийг зөөх тэр тээвэрчдийн цензурийг тогтоодог ийм асуудал биш л баймаар юм даа. Монгол Улс Хятадын Авто тээврийн хэлэлцээр болон протоколд эрх бүхий байгууллага нь Монгол Улсын хувьд Зам, тээврийн яам эрх олгогдох байгууллага нь авто тээврийн байгууллага байна гээд заачихсан байдаг юм. Харамсалтай нь та нар энэ асуудлыг эргээд нэг үе шаттай хүнд суртал руу оруулаад, уул уурхайтай гэрээ хийсэн авто тээврийн компаниудад “С” зөвшөөрлийг өгдөг болгочихсон.

Өмнө цаад байгууллага чинь Хятадын тал өгч байгаа нөхцөлийг та нар өөрсдөө хүнд сурталтай болгочихсон. Энэ чинь уул уурхай, авто тээвэр хоёр чинь хоёулаа тэс өөр салбар. Тээвэрчдийнхээ эрх ашгийг хамгаалж, тээвэр хийж байгаа энэ компаниудынхаа үйл ажиллагааг сайжруулж, нөхцөлийг нь сайжруулах тал дээр ажиллахгүй, уул уурхайнхнаас өөрсдийнхөө үйл ажиллагааг асуугаад явна гэдэг чинь танай салбар яачихсан салбар вэ? Тэгэхээр яагаад энэ уул уурхайтай хийх гэрээ хийж байгаад “С” зөвшөөрөл өгдөг болгосон юм бэ гэдгийг. Түрүүн хэлж л байна л даа. Тэгэхдээ хэн ингэчихсэн юм, ямар хүн ийм болгочихсон юм, захиалагч нь хэн юм бэ? Энэ талаар нэг тодруулж асуумаар байна.

Хоёрт нь, хилийн боомт энэ 30 жил Замын-Үүд, Эрээн гээд энэ боомтуудын нэвтрэх чадвар, үйл ажиллагааг харахаар яг л ингээд  Монгол Улсын хилийн боомтын асуудал нэг ийм л хүнд сурталтай, явдаггүй нэг ийм асуудал байгаа. Энэ дээр өнөөдөр бас ингээд Боомтын зөвлөл гэнэ, Боомтын захиргаа л гэнэ. Ингээд учраа олохгүй 30 жил явчихлаа. Тэгэхээр одоо Засгийн газрын бүрэн эрх төлөөлөгчүүд томилдог. Тэр төлөөлөгч нараа байнгын байлгадаг эрх зүйг нь нээж өгөөгүй. Тэгээд тэр хариуцлагыг нь үүрүүл, тэр боомтоор нэвтрэх чадварыг нь сайжруул. Даан ч энд одоо тэр зөвлөлийн хариуцаж байгаа хүмүүс ч алга, захиргааг хариуцаж байгаа ч хүмүүс алга. Эхлээд би хариултаа аваадахъя.

**Г.Занданшатар:** Гүрсоронзон.

**Б.Гүрсоронзон:** Эрхэм гишүүн Ганибалын асуултад хариулъя. Энэ зөвшөөрлийн бичгийг бол мэдээж энэ уул уурхай, эрдэс баялгийг зөөвөрлөхөд энэ зөвхөн хил нэвтрэхэд л ашиглаж байгаа зөвшөөрөл шүү дээ. Тэгэхээр хил нэвтрэхэд ашиглаж байгаа энэ зөвшөөрлийг бол Засгийн газрын тогтоол болон Уул уурхайн сайдын тогтоол, мөн Зам, тээврийн сайдын баталсан ийм холбогдох журам, дүрмийн дагуу олгодог. Тэгэхээр уурхай маань өөрөө хэнээр хэдэн тээврийн хэрэгслээр юу зөөх вэ, ямар ашигт малтмал зөөх вэ гэдгээ уурхай маань шийдэж байгаа. Тэгэхээр уурхайгаас ирсэн саналыг нь үндэслээд манай байгууллага энэ хил нэвтрэх зөвшөөрлийг нь олгодог гэж ойлгож болно. Зөвхөн аж ахуйн нэгжүүдэд. Тэгэхээр энэ маань хоёр улсын Засгийн газар хоорондын протоколын дагуу олгогдоно. Ер нь “С” төрлийн зөвшөөрөл гэдэг маань Хятад талын зөвшөөрөл гэсэн үг. Баярлалаа.

**Г.Занданшатар:**Наянтайн Ганибал гишүүн тодруулъя.

**Н.Ганибал:**Би түрүүн тодорхой хэлсэн л дээ. Хятад, Монголын протокол дээр бол Монгол Улсын Зам, тээврийн яам, эрх олгогдсон байгууллага нь танай Авто тээврийн байгууллага, тийм ээ? Харамсалтай нь та нар энэ эрхээ буцаагаад Уул уурхайдаа өгчхөж байгаа байхгүй юу. Өнөөдөр та нар авто тээврийн компаниуд тээвэрчдийн эрх ашгийг хамгаалаад, уул уурхайн тэр аман дээрээ овоолоод гаргасан бүтээгдэхүүнийг танай тээврийн байгууллагууд өөрсдийнхөө саналыг тавьж байж тээврээ хийдэг. Та бүхэн тээвэрчдийн өмнө уул уурхайн компаниудын давуу эрхийг өгчхөөд байгаа байхгүй юу. Тэд нарын зөвшөөрлөөр гэрээ хийнэ гээд ийм утгагүй юм руу орчхоод байгаа шүү дээ. Танай салбарын асуудлыг нөгөө салбарынхан ингээд тулгаж гэрээгээ хийдэг, ачаагаа тээвэрлэдэг. Уг нь бол тээврийн компаниуд маань олуулаа сайн болоод өөрсдийнхөө саналыг тавиад энэ эрх ашгаа тусгаад ингээд явах юм бол авто тээврийн салбар чинь хөгжих юм.

**Г.Занданшатар:**Гүрсоронзон дарга.

**Б.Гүрсоронзон:**Харин түрүүн яг хэлсэн. Уул уурхайн ашигт малтмалыг зөөвөрлөх энэ чиглэл рүүгээ бол яг уул уурхайгаас ирсэн, уурхайгаа эзэмшигчээс ирсэн саналын дагуу зөвшөөрлийн бичгийг нь олгож ингэж явж байгаа гэдгийг бас түрүүн хэлсэн. Баярлалаа

**Г.Занданшатар:**Цэвэгдоржийн Туваан гишүүн.

**Ц.Туваан:**Нэг зүйл хэлье. Нүүрсний үнэ Хятадын зах зээл дээр 485-490 доллар байна, яг одоо. Энэ үнэ дахиад өснө. 500 доллар хүрлээ. Монгол төгрөгт шилжүүлэх юм бол 1,400 000 төгрөг байгаа юм. Ийм түүхэн дээд үнэд хүрсэн ийм алтан боломжийн үед энэ боломжоо ашиглаад Монголынхоо ард түмэнд хэдэн доллар олоод ирж чадахгүй байгаа салбар бол үнэхээр арчаагүй байна аа, сэтгэлгүй байна. Энд байгаад байхаар тэнд очоод ажлаа бүгдээрээ очоод сэтгэлээ гаргаад хийж баймаар байна шүү. Тэрийг бас анхааруулж хэлье.

Түрүүн Наранбаатар гишүүн хэлсэн төсөв дээр баталсан 30-н хэдэн сая тоннын чинь дөнгөж 8.2-хон сая гарчихсан. Энийгээ нэмэгдүүлэх тал дээрээ сэтгэлээ гаргаж, биечилж Монголын эрх ашгийг бодож ажиллаач гэж хүсмээр байна. Сэтгэл дутаад байна шүү дээ. Ардчилсан намын үед наад нүүрс чинь юу нь 500 доллар битгий хэл 20-30-хан доллар байхад зохион байгуулалт хийгээд гаргаад эндээс орлого олоод бас төсөвтөө тодорхой хэмжээний орлого хийж болоод байдаг байсан шүү гэдгийг хэлье.

Энэ чингэлэг тээврийн асуудал тэр КОВИД-оос болоод байгаа юм бол энийг бас нэг гаргалгаа нь чингэлэг тээврийн асуудал гээд явж байгаа шүү дээ. Энэ ажлаа ямар түвшинд явж байгаа вэ? Хэзээ яг эхлэх вэ? Монгол Улсын Ерөнхий сайд бас яг хилийн боомтууд дээр очиж газар дээр нь ажилласан. Энэний үр дүн яг хэзээ гарах вэ гэсэн ийм тодорхой асуулт байна л даа.

Тэгээд манай улс импортын хараат улс. Хэрэглээний бүх үнэ өсчихсөн, юмны үнэ өсчихсөн. 50 хувь өсчихсөн. Цалин, тэтгэвэр огт нэмэгдээгүй байгаа шүү. Тэгээд энэ хүмүүсийн торонд, сагсанд орж байгаа энэ юм чинь өсчихөөд байгаа. Энэний нэг гол зүйл чинь Эрээн, Замын-Үүдийн тээврийн асуудал шүү дээ. Энэ асуудал чинь яг л энэ нүүрсний үнэтэйгээ адилхан яваад байгаа. Энэ дээрээ Халтар сайд ямар арга хэмжээ авч байгаа вэ? Нөгөө, бүгдээрээ очоод энэ юмыг хурдасгая гээд ажлууд явсан. Энэний үр дүн яг гарч байгаа юу гэдэг дээр хариулт авъя.

Дипломат нөхцөл байдлын талаар бас Нямдорж сайд бас хэлж хэлсэн байна. Төмөр замын одоо машинаар КОВИД-той гээд байгаа юм бол нөгөө талаа ашиглах дээр Замын-Үүд, Эрээний төмөр замын нэвтрүүлэх хүчин чадал чинь одоо ер нь байгаа юу? Хэдэн хувь байгаа юм бэ? Хэдэн сая тонноор нэмэгдүүлэх ийм боломж байгаа вэ гэдгийг асууя.

Ер нь бол танай салбарын ажил дээр бол хүнд байна шүү дээ. Энэ хойд талын, Дарханы зам чинь одоо ямар ч эрүүл хүн хэрвээ хажуугаар нь дахиад зам тавих байсан юм бол тэр хуучин замыг яах гэж хуулж хаясан юм бэ? Таван жил ард түмнийг амь нас, эд материал, машин тэргээр нь хохироогоод байдаг энэ асуудал дээр ч гэсэн бас анхаараач ээ. 1 минутаа шууд авчихъя.

**Г.Занданшатар:**Заавал тайлбар, тодруулж байж авна. Хариулт, тайлбар хангалтгүй гэж үзвэл нэмэлт асуулт асууна гэж байгаа юм. Халтар сайд.

**Л.Халтар:** Терминал үндсэндээ ашиглалтад ороод бэлэн болсон. Тоног төхөөрөмжүүд хангалттай тавигдсан. Калмар гээд өөрөө ачдаг, буулгадаг төхөөрөмжүүд ирчихсэн. Одоо Гадаад хэргийн яамны шугамаар айлын урд хөрштэй ярилцаж байгаа юм байна. Технологиудаа тохирох энэ процесс нь явагдаж байна гэсэн. Энэ дээр Уул уурхайн яам, Эрдэнэс Тавантолгой ажиллаж байгаа юм байна лээ. Ер нь бол энэ терминал маань Эрдэнэс Тавантолгой, Энержи, орон нутгийн Тавантолгой гэсэн гурван уурхайн хөрөнгө оруулалттай баригдсан. Энийг бас тэмдэглээд хэлчихье.

Замын-Үүд Эрээний хооронд яаж байна вэ гэж. Одоо 6, 7 сарын үеийг бодвол байдал харьцангуй сайжирсан. Нөгөө бөөгнөрлүүд харьцангуй гайгүй болсон. Бид нар 6 сараас эхлээд арга барагдаад, нөгөө Олон улсынхаа конвенцыг зөрчөөд Замын-Үүд дээр Монгол вагонд шилжүүлж ачдаг ийм ажил руу ч орсон. Энэ хугацаанд өргөн царигаар 1701 вагон, нарийн царигаар 542 вагон, нийтдээ 2243 вагон урд талд зөвхөн Эрээн дээр ачсан байна, наашаа орж ирж. Өнөөдрийн байдлаар бол харьцангуй багассан гэдгийг дахин хэлье. Гэхдээ одоо бүр шарх сорвигүй эдгэрчихсэн асуудал ерөөсөө биш. Тэгэхдээ зохицуулалт хийгээд явж байна. Түрүүн Энхтүвшин гишүүний асуултад би бас хэлж байсан. Та бүхэн анзаарсан болов уу. Одоо цаашдаа монгол жолооч нар гарахгүй. Хоорондын бүс, толгой сольдог буюу шилжүүлж очдог ийм зүйл рүүгээ орох гэж байна.

Дарханы замын хувьд таван жил ч арай биш юм, 2019 оноос эхлээд ингээд явагдаж байна. Тэгээд хажуугаар нь зам тавих биш, байгаа замаа өргөтгөөд дахиад хажуугаар нь тавиад ингээд дөрвөн урсгалтай болж байгаа юм шүү, гишүүн ээ. Энийг та бас шаардлагатай гэвэл нэмэлт мэдээллүүдийг нь би танд өгье. Барилгын ажил бол энэ жил зүгээр борооноос болж хэд хоног саатсаныг эс тооцвол сайн явж байна. Баярлалаа.

**Г.Занданшатар:** Цэвэгдоржийн Туваан гишүүн тодруулна.

**Ц.Туваан:**Би бас өөрийн нүдтэй, чихтэй. Явж үзсэн Халтар сайд аа. Худлаа ярих юм байхгүй. Хэрвээ дахиад хоёр зам тавих. Одоо тэр замынхаа хоёр тал нь байгалийн гацаатай нөхцөлд одоо тавьсан замынхаа хоёр талыг нь хүртэл индүүдээд явж байгаа. Хэрвээ тийм байсан юм бол өмнөх замаа хуулалгүй тэрүүгээр нь одоогийн тээврээ явуулж байгаад зэрэгцүүлж хоёр эгнээ замаа тавьчхаад шилжүүлээд явчхаж болох тийм нөхцөл шууд харагдаж байна лээ. Тэгэхээр бол энэ цэвэр зохион байгуулалтын асуудал.

Дээрээс нь Замын-Үүд, Эрээний төмөр замын нэвтрүүлэх хүчин чадал ер нь хэдээр дутуу байгаа юм бэ гэдэг асуулт дээр тодорхой хариулт байна. Яагаад гэхээр Өмнөговиор гарч чадахгүй болоод ирэхээр нөгөө урсгалаа бас нэмэгдүүлье гэх хэрэгтэй шүү дээ. Тэгэхээр боломж байна уу? Цогтцэций, Чойрын хооронд энэ тээвэр явж байдаг, Замын үүдээр гарах. Энэ дээр Баян зам гээд энэ замаар явж байгаа энэ тээврийн асуудал яагаад зогссон бэ гэдэг нэг асуултыг.

**Г.Занданшатар:**Халтар сайд 81 дээр.

**Л.Халтар:** Туваан гишүүн ээ, индүүдээд байгаа хэсэг маань, Дарханы замын хоёр дахь нь бол нэг хэсэг газраа хоёр талаар нь нэмэгдэл орж ирээд, нэг хэсэгтээ зарим газраа баруун талдаа шилжээд, зарим хэсэгтээ зүүн талдаа шилжээд ийм холимог хэлбэртэй явчхаж байгаа юм. Индүүдээд байгаа хэсэг нь бол нөгөө EBRD-гийн буюу хоёр дахь төсөл. Тусдаа хоёр урсгалтай болоод явчхаж байгаа хэсэг дээрээ тийм ажил хийгдээд байгаа. Тэрийг би бас нэмэлт зураг энэ тэрийг нь танд танилцуулнаа, дараа нь.

Хоёрдугаарт, энэ Цогтцэцийгээс Чойрын чиглэлийн зам маргаантай. Одоо яг энэ 3 минутад багтаагаад хариулахад бас хүнд байна. Би танд маш тодорхой мэдээллүүдийг өгье. 2019 оноос хойш явсан ийм маргаантай асуудал байгаа. Дээд шүүх хүртэл яваад ингээд шүүхийн шийдвэр гарчихсан ийм байна. Тэгэхдээ энэ зуны хувьд бол урагшаа хязгаарлалттай гарч байсан үед Цогтцэцийгээс Чойр хүрээд, Чойроос төмөр замаар нэлээд явсан. Бас ч үгүй одоо өөрийнхөө хувь нэмрийг орууллаа.

**Г.Занданшатар:** Одоо эрхэм гишүүн Бөхчулууны Пүрэвдорж.

**Б.Пүрэвдорж:** Өнөөдөр коксжсон нүүрсний үнэ дэлхийн зах зээл дээр коксжсон нүүрс 3764 юань буюу 602 доллар байна л даа. Тэгээд өнөөдөр бид нар энэ түүхэн боломжийг ашиглаж үнэхээр чадахгүй байна. Бид нар уул нь 42 сая тонн нүүрс гаргах ёстой. Тэрний дөнгөж 10-ыг нь л 500 доллароор зарахад бид нар 5 тэрбум доллар болох байхгүй юу. Энэ чинь 2021 оны бүтэн жилийн төсөв гэсэн үг. Ийм боломжийг үнэхээр алдаж байна. Тэгэхээр одоо алдаж байгаа үндсэн шалтгаануудыг би хэлээд өгье л дөө. Одоо Цагаан хад дээр 8 сая тонн нүүрс байна. Дөнгөж оны эхнээс хойш 4.7 сая тонн нүүрс л гарсан. Одоо 8 сая тонн нүүрс байна. 8 сая тонн нүүрсийг аль хэдийн бүгдийг нь зараад 50 доллар, 60 доллар, 70 доллароор зараад бүгдийг нь мөнгийг нь аваад хэрэглэчихсэн. Эндээс ямар ч орлого олохгүй. Энэ нь түүхэн үеийн боломжийг ашиглах боломжгүй.

Энэ дээр одоо үнэхээр Эрдэнэс Тавантолгойн удирдлагууд маш хариуцлагагүй ажиллаж байгаа. Хариуцлага тооцох хэрэгтэй. Одоо ингээд тэнд гацаа үүсчихээр хүн бизнесүүд яаж байна гэх дээр аман дээрээс нь нүүрс аваад Дундговь, Өмнөговийн газар нутгийг тахлаад наашаа зөөгөөд. Тэгээд Чойрт авчраад 150 сая төгрөгөөр 50 вагон состав тавиулж байгаад, 150 сая төгрөгөөр авлига өгч байгаад состав тавиулж байгаад. Тэгээд 3500-хан тонныг ачихад л 1 тэрбум төгрөг олж байна шүү дээ. Ийм айхтар боломжийг ингээд бизнесүүд олоод байхад чинь яагаад энэ аж ахуйн нэгж нь ерөөсөө олохгүй байгаа юм бэ?

Хоёр дахь асуудал нь “С” зөвшөөрлийн асуудал. Гашуунсухайтад 18000 машин явдаг. Тэрний 6000-д нь улиралд “С” зөвшөөрөл өгдөг. Нэг машин 2 сая төгрөгийн авлига өгдөг. Нийтдээ 12 тэрбум төгрөгийн авлига Автотэврийн үндэсний төв дээр явж байгаа, нэг улиралд. Тэгээд энийгээ зөв болгон гэсэн юм яриад л ингээд сууж байгаа юм. Энэ авлигын асуудлыг яагаад хууль хяналтын байгууллага шалгадаггүй юм бэ?

Гурав дахь асуудал байна. Цагаан хадны тээвэр. Улаанбаатар хотын төвөөс Найрамдал орохын чинээ газарт нэг машин нүүрснээс урьд нь таван жилийн туршид 5 сая төгрөгөөр тээвэрлэж болоод байсан тээвэр өнөөдөр 100 сая төгрөг болчихсон байна шүү дээ. 5 сая төгрөгөөр тээвэрлэж болдог нүүрс тээвэр яагаад 100 сая болоод байгаа юм бэ? Энэ мөнгө хаашаа ороод байгаа юм бэ? Энэ мөнгө чинь хүнд суртлын үнэ цэнэ байхгүй юу даа. Авлигын үнэ цэн байхгүй юу даа.

Өнөөдөр бөмбөлөгт хорин хэдэн жолооч явж байгаа нэг жолооч нь өвчтэй болонгуут тэр составаар нь тэр чигээр нь ингээд хаачихаж байгаа юм. Хамгийн эхний ээлжид нэг нэг хүн гарлаа гэхэд тэрийг нь болиулж.

**Г.Занданшатар:** Хариултаа авч байж тайлбарлаарай. Халтар сайд 81 дээр.

**Л.Халтар:** Цагаан хад дээр байж байгаа нүүрс үндсэндээ борлогдчихсон нүүрсүүд л дээ. Тэгээд гаалийн талаас ч гэсэн тавьж байгаа нь бол энэ  Цагаан хад дээр байгаа худалдаад авчихсан нүүрсээ ахиу хурдан авъя гэдэг хүсэлтийг тавьж байгаа. Мэдээж бид нарын зүгээс бол аль болохоор хурдан гаргах юм сан л гэдэг ийм бодол байна. Харамсалтай нь одоо энэ КОВИД-ын нөхцөл байдал үнэхээр бид нарын ажлыг сөхрүүлж байна. Дээрээс нь одоо иргэдийн хариуцлагын ч асуудал байна, аль аль тал дээрээ. Тэгээд хүссэнээр үнэхээр урагшаа гарч чадахгүй байна.

“С” зөвшөөрлийн энэ юмнуудыг тэгээд хууль хүчний байгууллагууд бас шалгах хэрэгтэй л дээ. Үнэхээр ийм том авлигын асуудал. Ер нь бол хэл амтай. Тэгээд цаашдаа, Гүрсоронзон дарга ч гэсэн одоо хэлчих хэрэгтэй. Ер нь бол өөрөө үнэхээр ийм юм байхгүй байгаа бол хууль хүчний байгууллага маань шалгаад энэний үнэн хар байна уу, цагаан байна уу ялгаад өгөөч гээд зоригтой хэлчих хэрэгтэй юм байгаа юм. Хэрвээ би одоо Гүрсоронзон дарга би таны оронд байсан бол шалгаад өгөөч л гэж хэлнэ. Тийм учраас энийг өнөөдөр бас Их Хурлын энэ индэр дээр олон гишүүд ярьж байна. Нэг чиглэл рүү нь гаргаад одоо асуудлыг нь шийдүүлээд, асуудал байгаа бол тэрийг одоо засаад явчих шаардлагатай.

Яг нүүрсний тээврийн хөлсний үнэ дээр бол урд тал нь худалдаад авчихсан байгаа учраас худалдан авагч нь тээвэрлэгчтэйгээ хийгээд байгаа учраас бид нарын зүгээс ямар нэгэн зохицуулалт хийхэд үнэхээр хүнд болчхоод байгаа юм шүү, Пүрэвдорж гишүүн ээ. Та энийг бас ойлгоорой. Өөрөөр хэлбэл, аман дээр худалдаад авчихсан. Аль хэдийн нөгөө худалдан авагчийн өмч болчихсон. Тэгээд худалдан авагч маань өөрөө ямар тээвэрлэгчтэйгээ үнээ яаж тохирох вэ гэдэг дээр бид нар юм уу, нөгөө уурхай оролцох бололцоо хомс болчхож байгаа юм. Нэг ийм хүндрэл байна гэдгийг та бүхэн ойлгоорой. Баярлалаа.

**Г.Занданшатар:** Гүрсоронзон дарга хариулъя.

**Б.Гүрсоронзон:** Пүрэвдорж гишүүн зөвшөөрлийн бичигтэй холбоотой асуудлыг бас удаа дараа тавьж байгаа. Ер нь бол авлига, хээл хахуулийн асуудал бол манай салбарт байгаа нь үнэн. Мэдээжийн хэрэг энэ хууль хяналтын байгууллагад шалгагдаж байгаа асуудлууд ч мөн байгаа. Гэхдээ бид бүхэн аль болохоор энийгээ ил тод болгох гээд, аль болохоор шилэн олон нийтэд бас ил тод байхаар энэ сайтууддаа байршуулаад явдаг. Үнэхээр даац нь хэтэрчихсэн, Гашуунсухайт бол. Бид нар 40-ийн саванд яаж 100 литрийг багтаах тухай гэдэг л ийм л уралдаанд одоо улирал болгон ордог. Үнэхээр хүчин чадал багатай ийм жижиг боомт. Өнөөдөр богинын тээврийн ханш өндөр байгаа учраас хүн болгон тийшээ явахыг тэмүүлдэг. Зөвшөөрөл оногдсон нь баярлаад явдаг, оногдоогүй нь алнаа хяднаа гээд явдаг нэг ийм л зарчмаар яваад байгаа юм.

Үнэхээр аж ахуйн нэгжүүдийг бид нар аль болохоор чадамжуулж, хариуцлагажуулж, бас нэг мэргэжлийн болгох тал руу нь нэлээн ийм шаардлагуудыг шахаж шаардаж ингэж явж байгаа юм. Тэгэхээр ирэх улирлаас энэ маань цэгцрээд явах байх гэж ойлгож байна. Яг өнөөдрийн нөхцөл байдлаар бол энэ Цагаан хадны бүсэд байгаа жолооч нартаа тохируулаад энэ бөмбөлгийн систем гэж яриад байгаа. Энэ бол нэг танхимын, нэг анги, нэг автобус гэж ойлгож болно.

Энэ бөмбөлгийн системтэй уялдуулаад зөвшөөрлийн бичгээ өнөөдрийн байдлаар 3000 орчим зөвшөөрлийг л өгчихсөн явж байгаа. Хятад талаас ч гэсэн иймэрхүү шаардлагыг тавьж байгаа учраас. Яг эрэлт нь бол 12500 орчим хүсэлт ирсэн, шаардлага хангаад. Тэгэхээр өнөөдөр нөхцөл байдал бол яг иймэрхүү л байна. Баярлалаа.

**Г.Занданшатар:** Пүрэвдорж гишүүн нэмж тодруулна.

**Б.Пүрэвдорж:** Наадах бөмбөлөг дотроос нэг хүн гараад байгаа байхгүй юу, өвчтэй. Тэгэнгүүт бүх бөмбөгөөр нь хаагаад байгаа юм. Тэгэхээр Хятадын талтайгаа маш хурдан тохиролц. Өөрөөр хэлбэл, нэг хүн гарлаа гэхэд тэр машиныг нь ариутгаад, тэр хүнийг нь хойш нь татаад, оронд нь нэг хүн оруулах тэр талаар л ажиллачих юм бол бас жоохон нэмэгдэнэ. Өнөөдрийн байдлаар 230 машин гэж хэлж байгаа боловч 150 машин л гарч байгаа. Ерөөсөө цөөхөн машин гаргах сонирхолтой цөөхөн хүн байгаа. Цөөн байлгаж байж авлигыг их болгож тэндээс ашиг олох гэсэн хүмүүс л Монголын хөгжилд саад болж байгаа байхгүй юу. Энэ нүүрс их гарах юм бол төсвийн орлого нэмэгдэнэ, 1072 хувьцааны ашиг нэмэгдэнэ. Ийм юман дээр цөөхөн хэдэн хүнийг л баяжуулах ийм хэрэгсэл болгож болохгүй л гэж би та нарт зөвлөж байгаа юм.

**Г.Занданшатар:** Гүрсоронзон дарга.

**Б.Гүрсоронзон:** Энэ бөмбөлгийн систем маань өнөөдрийн байдлаар 126 бөмбөлөг үүсээд мөн шаардлага хангаж байгаа 24 бөмбөлөг дүгнэлтээ Мэргэжлийн хяналтын байгууллагаар гаргуулаад ингээд хүлээгдээд ажиллаж байгаа. Тэр бөмбөлөг дотроос нэг халдвар илэрсэн тохиолдолд тэр нэг хүнийг нь солих ажил гэж та ярьж байна. Тэгэхээр яг бөмбөлгөөр нь солих ажлыг нь Мэргэжлийн хяналт, ХӨСҮТ, эмнэлгийн байгууллагууд нь бас энэ хамтын шийдвэр гараад явж байгаа. Гашуунсухайт боомт дээр төрийн байгууллагуудын Боомтын зөвлөл, Боомтын захиргаа гээд нийлээд ажиллаж байгаа. Энэ байгууллагуудын хамтын шийдвэрээр энэ шийдвэрүүд нь гараад явж байгаа гэж хэлж болно.

**Г.Занданшатар:** Норовын Алтанхуяг гишүүн.

**Н.Алтанхуяг:** Эртээд бас хэдэн иргэд санал тавиад, би эдний яаман дээр очиж бас уулзалт хийсэн юм, энэ Авто тээврийн үндэсний төвийнхөнтэй. Тэгээд миний харж байгаагаар бол тэр юманд хандаж байгаа хандлага чинь буруу л байна лээ дээ. Та нар, ер нь энэ залуу дарга нар бол амьдралаас тасарчихсан л хүмүүс харагдана лээ. Тэр хоёр хүн жолоочтой орсон. Тэгээд та нар ямар ч юм шийдээгүй байгаа шүү. Би дахиж энэ асуудлыг ярина. Халтар сайд өөрөө оролцсон. Харин тэрэн дээр бас идэвхтэй байсан.

Тэгээд би нэг юм хэлье. Энэ нэг юм уншиж өгье. Өчигдөр над руу мессеж ирсэн юм. “Энэ Цагаан хад, Гашуунсухайт боомт дахь төрийн албан хаагчдын авлига, хээл хахууль бүр хэрээс хэтэрлээ. Дараа нь надаас утсыг нь аваарай. Та нар өөрсдөө яриарай, тэр хүнтэй нь. Төрийн албан хаагчид нүүрс тээвэрт өөрсдөө хувийн машин явуулж байна, мөнгө өгсөн аж ахуйн нэгжийн машинууд тээвэр хийж байна. Шударгаар яваа жолооч нар нэг ч рейс хийж чадахгүй байхад зарим жолооч нар дөрвөөс таван рейс хийсэн байх жишээтэй. Та Их Хурал дээр хэлж ярьж өгөөч ээ.” Би энэ хүний хүсэлтийг уламжилчихлаа. Надаас утасны номерыг нь аваад яриарай.

Тэгээд би ер нь товчилъё. Энэ Оросоос болсон юм байхгүй дээ, Хятадаас болсон юм байхгүй дээ. Одоо сүүлдээ нэг тийм юм ярьдаг боллоо. Манай жижиг улсыг энэ улсууд ингээд боогоод хаагаад. Тийм юм алга. Наана чинь зөндөө юм байж байна. Зүгээр бид нарын энэ унхиагүй зохион байгуулалтгүй, манай Монголын төрд үүрлэсэн хээл хахууль, авлига, энэ нэг ялзарсан юмнаас болоод л бид нар юм хийж чадахгүй байна. Би жишээ хэлье. Нэг хэсэг энэ Ардчилсан намаас боллоо гэдэг байсан. Ардчилсан нам бараа сураггүй болоод олон жил боллоо. Одоо тэрийг харин дуугарахаа больсон юм байна. Одоо тэгсэн, Орос, Хятад гэж нэг хоёр нөхөр гарч ирсэн шинжтэй. Тийм юм байхгүй шүү. Энэ ажлаа хийцгээгээрэй.

Тэгээд би хэлье л дээ. Жишээлэх юм бол чингэлэг тээвэр 26 тэрбумаар босгочхоод, тэгээд одоо Хятадтай ярина гэж. Энийг чинь анхнаасаа ярьж хийдэггүй юм. Надад энд асуултад хариулаач. Энэ уурхай дээрх асуудал их олон асуудал үүсдэг юм л даа. Хэдий хэдүүлээ ингээд болохгүй бол нь аман дээрээ зардаг биш тээврийн асуудлаар эртээд Халтар сайд бас уулзахад ярьж байсан, эсхүл хэдүүлээ энэ аман дээр зардгийг нь болиулаад хил дээрээ нөхцөлөөрөө зардаг, тэгээд манай жолооч нар нь ажлаа хийдэг ийм болж болохгүй юм уу? Би зохион байгуулалтын асуудал ярьж байна. Шинжилгээ буруу гардаг. Буруу гаргаад байдгаа зогсоочихож болдоггүй юм уу? Энэ одоо ямар юм ядаад байдаг юм. Наадах чинь аягүй бол дараачийн бөмбөлөг оруулахын тулд нэг бөмбөлгийг нь дэлбэлж л байгаа юм байна л даа. Та нар инээх юм байхгүй. Та нар энэ жаахан юманд зөв ханд. Эцсийн эцэст хэн хохирч байгаа юм бэ? Монгол Улс хохирч байгаа, монголчууд хохирч байгаа, тэнд байгаа жолооч нар хохирч байгаа. Бүгд хохирч байна шүү дээ. Ийм, ийм юмнуудаа хий л дээ. Эрдэнэс Тавантолгой гэдэг компанийнхантай ярь л даа.

**Г.Занданшатар:** Халтар сайд асуултад хариулъя. Ер нь системээр нь, тэр ард иргэдээс ирж байгаа хүсэлт яриад байна шүү дээ. Утас утасны дугаар гээд.

**Л.Халтар:** Алтанхуяг гишүүний асуултад хариулъя. Өмнө нь хоёр жолоочийн асуудал дээр би бас Авто тээврийн үндэсний төвөөс мэдээллийг авъя. Тэр хоёрын асуудлыг заавал шийдэх ёстой. Нэгэнт иргэд хүсэлт тавьсан учраас. Цагаан хад, Гашуунсухайт дээр төрийн албан хаагчдын дунд авилга хээл хахууль, энийг ер нь одоо бид нар цагдаагийн байгууллага, Авлигатай тэмцэх газар, тагнуулын байгууллага дээр Засгийн газрын хурал дээр ярья. Үнэхээр ийм байгаа бол, энэ харамсалтай байна.

Шинжилгээний эерэг, сөрөг гэдэг дээр Алтанхуяг гишүүний одоо би бол эмнэлгийн хүн биш учраас яг сайн хэлж мэдэхгүй байна. Түрүүн манай газар дээр нь ажилласан газрын дарга хэлсэн. Би бол Эрүүл мэндийн яаманд энэ асуудлаа тавиад, тэр шинжилгээн дотор миний ойлгосноор бол нөгөө үзүүлэлтүүд дээр нэг жоохон сулхан байна уу гэдэг л нэг юм яваад байх шиг байгаа юм. Тэрийгээ сайжруулаад ирэхээр гайгүй болчихно гэсэн яриаг манай Жаргалсайхан хийчихлээ. Би бас Энхболд сайдад Эрүүл мэндийн яамныхантай энэ талаар дахин уулзъя, албан бичиг ч өгсөн. Тэр хэд маань бас л ажиллаж байгаа, зайлуул.

Чингэлэг тээврийн хувьд тийм. Яг үнэндээ бол яриа хэлцэл өмнө нь явагдаж байсан, тэгээд үргэлжлээд явж байгаа юм. Манай уурхайнхан тэр гүйцэтгэсэн компани яг үнэндээ бол асар өндөр хурдтай ажиллачихсан. Маш богинохон хугацаанд ажиллаад нөгөөдөх маань бэлэн болчихсон. Тэр барилгын явцын хурдыг хэлэлцээрийнх нь хурд гүйцээгүй нэг ийм жоохон зүйл болчихсон. Тэгэхдээ ойрын үед энэ асуудал шийдэгдэх байх. Манай Гадаад яамныхан уул нь байсан бол маш тодорхой хариулт өгөх байсан байх. Ямар ч байсан хэлцэл бол одоогийн байдлаар сайн явж байгаа гэж мэдээллийг би авсан.

**Г.Занданшатар:** Норовын Алтанхуяг гишүүн.

**Н.Алтанхуяг:** Би дахиад хэлье. Энэ хоёр хөрш гүрэн ер нь буруугүй шүү. Та нар их буруу мессеж олон нийтэд тараагаад байгаа юм. Одоо жишээлэх юм бол чингэлэг тээврээр танайх руу гаргая гэдэг юмыг эхлээд Хятад улстайгаа ярьж тохирч байж дараа нь байшин, чингэлгийнхээ тэр тээврийнхээ терминалыг барих ёстой. Би энэ дээр бол мана алдаа гэж үзэж байна. Төмөр зам бид нарын үеэс ярьсан. Уг нь овоо эрчимтэй явж байсан төмөр зам. Түрүүн Нямдорж сайд хэлнэ лээ. Нарийн царигаар барина гэдэг шийдвэр манай Засгийн газрын үед Их Хурлын үед гарсан. Тэрнийг дараа нь өргөн болгосон. Тэгээд одоо та нэг асуудалд гүйцээгээд хариулаач, Халтар сайд аа.

Би нэг юм ойлгохгүй байна. Тэр цаад талд хоёр зөрчөөд байгаа манай очдог төмөр зам, цаад талын төмөр зам зөрчхөөд байгаа гэж юу яриад байгаа юм бэ? Тэрнийг та нэг тодруулаад хэлээч. Анхны зураг тэр Эм Си Эс компанийн үед хийгдсэн зураг шүү дээ. Тэр дээр арай тэгж зөрүүлж хиймээргүй юм. Эсхүл царгийн өргөн өөрчлөгдсөнтэй ийм асуудал.

**Г.Занданшатар:** Халтар сайд.

**Л.Халтар:** Алтанхуяг сайдын асуултад хариулъя. Тэр зөрчхөөд байгаа асуудал ерөөсөө биш. Тэр бол өндөржилтийн зөрүү. Өөрөөр хэлбэл, наанаасаа Гашуунсухайт өртөө байгуулагдаад Гашуунсухайт өртөөнөөс одоо Хятадын Ганцмод өртөөтэй холбох үед хэрэв Ганцмодноос наашаагаа нарийн цариг орж ирсэн нөхцөлд угаасаа 30 метрийн өндөртэй далантай байж байж нөгөөдөх маань нэг түвшин тогтолцож орж ирэх юм. Тэр бол цаанаасаа ингээд өндөр далангаар яваад одоо гарч байгаа авто машиныхаа замын дээгүүр гараад ингээд Тавантолгой өртөөнийхөө нарийн царигийн парк дээр очно. Энэ бол угаасаа зүгээр нөгөө газрын хэвгийн зөрүү ингэж гараад байгаа болохоос биш, тооцооллын гэдэг юм уу, инженерийн гэдэг юм уу ямар нэгэн зөрүү гарчихсан зүйл ерөөсөө биш шүү. Энэ бол цаашаагаа.

**Г.Занданшатар:** Тэгэхдээ энэ өндөржилтийн зөрүү, холболтын цэгийн асуудал энэ тэрээс өмнө Улсын Их Хурлаас бол нарийн царигтай батлахаар төмөр замын бодлого баталчихсан байсан. Цэцэд өгөөд унагаад л, тэгээд энэ бүх асуудлууд чинь, энэ бүх юмаа шийдэхээс, бүтээн байгуулалт, босголтын ажил эхлэхээс өмнө бүх холболтын цэгээ тохирчихсон байх ёстой байсан энэ тэр бол уул нь яригдсан л байсан асуудлууд байгаа юм даа.

Одоо Хүрэлбаатарын Булгантуяа гишүүн.

**Х.Булгантуяа:** Одоо ингээд КОВИД-ын үед бид нар чинь хамаг байдгаа л үнэнийг хэлэхэд төмөр зам руугаа хийлээ. Төмөр замаа бариад ингэчих юм бол Монгол Улсын нүүрснээс олох орлого нь нэмэгдэх юм байна, тоо хэмжээ нь нэмэгдэх юм байна гээд л хамаг хөрөнгө оруулалтаа энэ өнгөрсөн хоёр жилийн хугацаанд төмөр зам руугаа л хийлээ. Одоо бол ингээд төмөр зам нь тэр газрын хэвгий гэдэг гэв гэнэт л газар хөдлөөд л, хэвгий болоод л гараад ирээгүй юм бол тэр бүгдийг уг нь бол тооцож байж л энэ хөрөнгө оруулалт л хийсэн баймаар юм. Хувийн хэвшил бол арай ч ийм юм хийхгүй. Энэ чинь ямар таван давхар байшин барьж байгаа асуудал биш шүү дээ. Тэгээд одоо ийм тайлбар яриад, нөгөө төмөр зам яагаад ашиглалтад орохгүй байна гэхээр ийм тайлбар яриад сууж байх бол яг үнэнийг хэлэхэд үнэнхүү зохимжгүй байна, нэгдүгээрт.

Хоёрдугаарт, нэг чингэлэг тээврийг бараг 30 орчим тэрбум төгрөгөөр барьчхаад, одоо болохоороо харин бүтээн байгуулалтын ажилтан зохион байгуулалтынхаа ажлаас түргэгдчихсэн байна лээ гэдэг энэ тайлбар өгөх бол аягүй зохимжгүй байна, үнэнийг хэлэхэд. Одоо энэ чинь Монгол Улсын орлогын эх үүсвэр болсон нүүрс маань бид нар гарч чадахаа байчихсан. КОВИД-той байна уу, үгүй байна уу, үнэнийг хэлэхэд бол бидний хөрш орнуудад бол хамаагүй шүү дээ.  Бид нар л өөрсдөө юмаа хийх ёстой.

Арван жилийн өмнө уг нь бол энэ Гашуунсухайтаа сайжруулаач гэж ярьж байсан, Хятадын талаас. Манайх хөрөнгө оруулалтаа хийе, нөгөө талдаа танайхаас хөрөнгө оруулалтаа хийгээч ээ. Тухайн үед Оюу толгойгоос бид нар концессын гэрээ байгуулаад бид нар зураг төсвийг нь хийгээд бариад өгье, танайх ямар байгууллага, ямар хэрэгцээ шаардлага байгаа юм, тэр бүх жагсаалтаа өгчих гээд бүх жагсаалтаа өгөөд яг бариулах болсон чинь гаднын байгууллагаар бариулахгүй өөрсдөө барина гээд. Тэгээд өнөөдрийг болтол яг үнэнийг хэлэхэд одоо хүртэл олигтой юм хийсэн юм байхгүй байгаа. Хэрвээ ийм байсан юм бол бараг арван жилийн өмнө хэрвээ ашиглалтад оруулчихсан байсан бол, арай дээр болгочихсон байсан бол бид нар бас ингэх байхгүй байжээ.

Одоо тэгээд цаашид яах юм бэ? Чингэлэг тээврийн технологиос гадна өөр ямар гарц гаргалгаа байгаа вэ? Нүүрсний экспортыг нэмэгдүүлэх дээр ямар өөр гарц байгууллага байгаа вэ? Нэгдсэн зохион байгуулалтыг хэрхэн яаж хийе гэж бодож байгаа вэ? Би энэ бас боомт дээр ажиллаж байсан. Дөрөв, таван байгууллага чинь хоорондоо хэл амаа ойлгохгүй, хамгийн их мөнгөтэй нь гааль. Хамаг юмыг нь төлдөг, тогны мөнгөнөөс нь авахуулаад бүх мөнгийг нь төлдөг. Төрийн тусгай чиг үүрэгтэй хоёр байгууллага бас байгаа.

Ингээд эд нар хоорондоо хэл амаа ойлголцдоггүй. Хилийн боомтын ингээд сая нэг бүтэц байгууллаа. Тэгээд энэ нэгдсэн зохион байгуулалтыг хэрхэн яаж хангая гэж бодож байгаа юм бэ? Одоо аман дээрээсээ 70 доллароор 1 тонн нүүрс гарч байгаа. Цаашаагаа 20 километр зөөхийн тулд 2000 юань буюу 310 орчим доллар байгаа. Тэгэхээр 20 километр зөөх зардал нь бид нарын аман дээрээс хүмүүс өчнөөн их зардлаар байгалийнхаа баялгийг ухаад гаргаж байгаагаас дөрөв дахин илүү үнэтэй байна. Тэгээд үүнийг өнөөдөр яах юм бэ? Одоо энэ миний энэ тоо зөв үү, үгүй юу, Халтар сайд аа? Та энэ дээр хариу өгөөч. Тэгэхээр одоо нэг машинд рейс 120-ийг ачихад энэ чинь одоо ямар үнээр байх вэ?

**Г.Занданшатар:** Халтар сайд.

**Л.Халтар:** Булгантуяа гишүүний асуултад хариулъя. Тэр нүүрсний үнэ гэдэг дээр бол үнэхээр Зам, тээврийн хөгжлийн яамны оролцоо ямар нэгэн юм байхгүй шүү дээ. Дээрээс нь тэрийг ямар үнээр тээвэрлэж байгаа нь худалдан авагч тээвэрлэгч хоёрын хоорондын л асуудал байгаа юм. Ялангуяа уртын тээвэр буюу Таван толгойгоос аваад Цагаан хад хүргэж байгаа юман дээр тэр худалдан авагч, тээвэрлэгч хоёрын л хоорондын асуудал. Бид нар бол үнэхээр энэ дээр ямар ч оролцох бололцоо байхгүй. Оролцоод эхэлбэл тэгээд төр оролцоод эхэллээ, бизнес явж байхад гэдэг л юм ярина. Зүгээр, бид нар бол жишиг тарифыг батлаад Монгол Улсын хэмжээнд мөрдүүлээд явдаг. Тэр бол барьж болох жишиг тарифаа гэж.

Харин зохион байгуулалтын хувьд бол одоо чингэлгийн терминалыг, сая яах вэ, долоо хоног БНХАУ-ын үндэсний баяр болоод амралт наана, цаана гээд ингэсэн. Өнөөдрөөс ажилдаа ороод яриа хэлцлүүд явагдаж байна. Чингэлгийн терминалаа ашиглаж нэг гаргах, нөгөө тал нь хуучин схемээрээ Цагаан хаднаасаа урагшаа явах гэдэг дээр л. Энэ эцсийн эцэст явж явж ерөөсөө бид нарын гол зорилго бол Цагаан хадыг ногоон бүс болгох л асуудал. Өөр хэн нэгэн рүү бид нар юм чихэх юм ямар ч үндэс байхгүй.

Тийм учраас энэ дээр төрийн байгууллагууд, энэ халдвар хамгааллын дэглэм сахиулдаг бүх газар, бид нар бүгдээрээ хамтарч л яаж Цагаан хадыг ногоон бүс болгох вэ л гэдэг бид нарын хамгийн чухал зорилго. Ингэсэн нөхцөлд дараагийн үйл ажиллагаанууд бол айлын талаас ч гэсэн энийгээ хэлдэг, ногоон бүс болгоодхооч л гэж. Тэгэхээр энэ рүү одоо бид нар Улсын онцгой комисс, холбогдох төрийн байгууллагууд бүгдээрээ л ажиллах ёстой. Тэрний эхний алхам нь энэ бөмбөлөг гээд яриад байгаа зүйл л байгаа юм даа. Баярлалаа танд.

**Г.Занданшатар:** Хүрэлбаатарын Булгантуяа гишүүн тодруулна.

**Х.Булгантуяа:**Ийм юм асуугаад байгаа юм л даа. Богино хугацаанд бол ногоон бүс болгох нь бол мэдээж ойлгомжтой. Тэгвэл бид нар цаашид юу хийх ёстой юм бэ? Энэ чинь хувийн хэвшлийн асуудал гээд бид нар хаяж болохгүй байхгүй юу. Банкны зээлийн хүүг мэдэхгүй, банкны асуудал шүү дээ. Бид нарт ямар хамаатай юм гэж хаяж болохгүй. Энэ чинь бүх ард түмэнд шаардлагатай байгаа учраас, Монгол Улсын эдийн засагт нүүрс тээвэр шаардлагатай байгаа учраас бид нар, нүүрс тээвэрлэгч компаниудын зүгээс энэ үнийг багасгахад, тээврийн зардлыг багасгахад бидэнд цаашид юу хийх ёстой юм бэ гэж асуугаад байхаар. Энэ бол аж ахуйн нэгж өөрийнх нь асуудал, бид нарт хамаагүй, дөрөв дахин илүү үнээр тээвэрлэнэ үү, тав дахин илүү үнээр тээвэрлэнэ үү хамаа байхгүй гэж хэлж болохгүй байх аа.

Яагаад гэвэл энэ манай Монгол Улсын эдийн засагт орж ирэх, төсөв санхүүд орж ирэх ашиг орлогоос л идээд байгаа байхгүй юу, наад зардал чинь. Тэр зардлаа бууруулах ёстой шүү дээ. Тэгэхээр богино хугацаанд ногоон бүс болгоно. Цаашдаа юу хийх юм бэ, терминалаар гадна? Тэгээд ер нь энэ тээврийнхээ зардлыг бууруулах дээр яая гэж бодож байгаа юм, зам тээврийн салбарын бодлого нь?

**Г.Занданшатар:**Халтар сайд.

**Л.Халтар:** Энэ тээврийн зардлыг бууруулах хамгийн амархан арга бол уурхайнууд хамгийн нэгдүгээрт нүүрсээ хил нөхцөлөөр худалддаг болох ёстой. Хил нөхцөлөөр худалддаг тэр зарчимд ороод ирэхээр хүссэн хүсээгүй уурхайгаасаа хил хүргэх ажлаа өөрсдөө зохион байгуулах асуудал болж байгаа юм. Энэ дээрээ уурхайнууд тээврийн компанийн дунд тендер зарлаад л явчих нь хамгийн шударга нь. Ингээд хамгийн бололцоотой үнэтэй, хамгийн чанартай сайн үйлчилгээг нь аваад явах бол ерөөсөө энэ байгаа юм. Бид нар нөгөө энийг “С” зөвшөөрөлтэй уяж өгье л гэж Уул уурхай, хүнд үйлдвэрийн яам, Эрдэнэс Тавантолгой санал тавиад байгаа нь тэр. Та нар минь хил нөхцөлөөр худалдаад өгөөч ээ. Хил нөхцөлөөр худалдаад ирэхээр нь бид нар та нарын тээвэрлэх гэж байгаа хэмжээтэй чинь зохицсон “С” зөвшөөрлийг та нарт өгчихье. Та нар тэрэнтэй уялдуулаад тээврийн компанийн дунд.

**Г.Занданшатар:** Одоо эрхэм гишүүн Дашдэмбэрэлийн Бат-Эрдэнэ асуулт асууна.

**Д.Бат-Эрдэнэ:** Энэ чухал асуудал л даа. Монгол Улсын эдийн засгийн асуудлыг ярихаар Их Хурлын гишүүд чуулганы танхимын үүдэн дээр, Сангийн сайд, бүх л Засгийн газрын гишүүд маань хэдэн машин нүүрс гарч байгаа гэсэн л тоо ярьдаг шүү дээ. Тэгэхээр өнөөдрийн энэ сөрөг хүчний асуудлын хариуд ганц Зам, тээврийн сайд багадна л даа. Монгол Улсын эдийн засгийн асуудал болчхоод байгаа юм. Тэгэхээр энэ дээр цаашдаа Засгийн газар онцгой анхаарах хэрэгтэй. Тэр ногоон бүсийн асуудал, зөвшөөрлийн асуудлууд бол энэ нүүрсний экспорт, энэ тээврийн хүндрэлүүд биш ээ гэж би шууд харж байгаа.

Энэ бол Гадаад харилцааны яам, Засгийн газрын Ерөнхий ерөнхий сайд энэ түвшиндээ худалдан авагч талтайгаа бид нар бодлогын хувьд, энэ худалдаа наймааныхаа хувьд бодлогын бичиг баримт зайлшгүй хийх шаардлагатай. Хэрэв нүүрсний гарч байгаа экспорт энэ цорго нь нэмэгдчих л юм бол тээврийн асуудлууд чинь аяндаа шийдэгдэнэ, аяндаа шийдэгдэнэ. Даргын эрх мэдэл, авлига аяндаа шийдэгдэнэ. Энэ асуудал дээр онцгой анхаарах хэрэгтэй.

Тэгээд энэнтэй хамтруулаад нэг асуулт асуухад, хурдхан асуухгүй бол болохгүй юм байна. Гадаад харилцааны яаманд урд хөршөөс чингэлэг тээврийн терминалын талаар нэг бичиг баримт ирсэн сурагтай байгаа юм. Яагаад энийг ярилцахгүйгээр хийчихсэн бэ гээд. Тэгээд ярилцахгүй хийчихсэн юман дээр нь дахиад бид нар чинь дахиад 30 тэрбум ч юм уу, тэр бүтээн байгуулалтын ажлынхаа бас нөгөө тэнд нь хувь эзэмших гэж байгаа Эрдэнэс Тавантолгой орон нутгийн Тавантолгойтойгоо ярилцахгүйгээр хийчихсэн. Тэгээд энэ дээр нь асуудлууд гараад байгаа юм. Энийг хариулаарай.

Цаашдаа бол ингэж бодлогын бичиг баримтаа зурж бий болгож, цоргоо нэмэгдүүлэх хэрэгтэй. Тэр чингэлэг тээврийнхээ асуудлуудыг бид нар тэр урд талдаа сайн тохиролцоогүй, энэ дээр саатал үүсэх гээд байгаа бол тэрэнтэй сайн ярилцаач ээ. Мөн AGV гээд “ухаалаг тээвэр” гэсэн нэг юм яригдаад байгаа юм. Энэ өөрөө нэг тэд нарын тооцоогоор 20 сая тонн, тийм үү Халтар сайд аа? Чингэлэг тээвэр нь 8.7 сая тонн тээвэрлэнэ гэсэн ийм л нөхцөл чадна гэсэн тийм тооцоо гаргаад байгаа юм байна шүү дээ. Энэ дээрээ онцгой анхаараач ээ. Тэгээд цаанаа бид нар энэ асуудлуудаа шийдчихээд уртын тээвэртээ энэ тээвэрлэлтийг оруулаач ээ. Уртын тээвэртээ тээвэрчдийг оруулаач гэж байгаа юм.

Уурхай бол ашиггүй ажиллаад эхэлчихсэн шүү. Нүүрсний тээврийн ашиг нь ихэнхдээ ложистикт байдаг. Дэлхий дээр энэ рүү ороод эхэлчихсэн уурхай өнөөдөр 27-40 долларыг АМНАТ-ын татвар төлөөд эхэлчихсэн байгаа. Энэ үед уурхайнууд ашиггүй ажиллаад эхэлнэ. Мэдээж зарчмаараа тээвэр ложистик дээр нүүрсний бизнесийн ашиг эргэлт нь очно. Энэ үед нь бид нар эргэлтээ хурдан цоргоо нэмэгдүүлж, экспортоо нэмэгдүүлж байж нийт тээвэрчдийнхээ асуудлыг шийдээд явна. Тийм учраас та нэг бөмбөлөг ч юм уу, ногоон бүс болгох асуудал бол дараагийн асуудал шүү гэдгийг хэлмээр байгаа юм. Тэгээд би тодруулна даа.

**Г.Занданшатар:** 81 дээр Лувсангийн Халтар сайд асуултад хариулна.

**Л.Халтар:** Бат-Эрдэнэ сайдын асуултад хариулъя. Гадаад хэргийн яаманд айлын талаас ирсэн бичгийн тухай яг одоо бол надад бас мэдээлэл алга байна. Магадгүй энэ нөгөө чингэлгийн терминалыг манай Сангийн яам шууд хариуцаад явчхаж байгаа учраас тийш нь Гадаад яамнаас явчихсан байхыг үгүйсгэхгүй. Би Батцэцэг сайдтай яриад бас авч үзье, нэгдүгээрт.

Хоёрдугаарт нь, энэ AGV гээд бас тээврийн “ухаалаг тээврийн систем” буюу жолоочгүй, ялангуяа энэ КОВИД-ын үед жолоочгүй тээврийн хэрэгслийг нэвтрүүлэх тухай айлын талаас санал тавьсан. Бид нар Засгийн газар дээр нэг удаа хэлэлцээд, тэгээд Засгийн газрын Хэрэг эрхлэх газрын орлогч дарга Солонгоогоор ахлуулсан ажлын хэсэг байгуулаад энийг судлаад, эргэж Засгийн газарт танилцуулъя гэдэг ийм чигтэй явж байна. AGV хэрвээ нэг шугам ашиглалтад орсон нөхцөлд жилд 8 сая тонн, чингэлгийн терминал бол 20 гэсэн ийм байгаа юм.

**Г.Занданшатар:** Дашдэмбэрэлийн Бат-Эрдэнэ гишүүн 1 минут тодруулна.

**Д.Бат-Эрдэнэ:** Яг худалдан авагч талтайгаа бид нар тохиролцохгүйгээр ямарваа нэгэн наймаа явагдахгүй шүү дээ. Тэгэхээр бид нар энэ экспортоо нэмэгдүүлж байж наана нь уртын тээвэрт явж байгаа жолоочдынхоо асуудлыг шийднэ гэсэн үг. Тэгэхээр яагаад гэхээр урд талаас нь AGV-ийг нь тавья гээд байхад яагаад тэр чингэлэг тээврийнхээ терминалыг харилцан ярилцаж байгаад хийе гээд байхад, яагаад богино 8 сая тонн тэр нүүрсээ зүгээр тодорхой хугацаанд хятад жолооч нараараа татуулаад авчихъя гээд байхад яагаад энийг хийхгүй байгаа юм?

Энийгээ хийсэн тохиолдолд уртын тээвэр чинь ажиллаад эхэлнэ. Энийгээ хийсэн тохиолдолд Монголын эдийн засгийн артерийн судас чинь гүйгээд эхэлнэ шүү дээ. Тэгэхээр юун тэр ногоон бүс, юун тэр бөмбөлөг вэ? Худалдаа наймаа хийгдэхгүй цаад тал нь хүлээн авахгүй байгаа асуудал чинь КОВИД-ын асуудал биш шүү дээ. КОВИД өнөөдөр бид нар шийдчихгүй шүү дээ. Тэгэхээр энэ асуудлуудыгаа бид нар ингээд аль болохоор прагматик, жоохон зөв талаас нь хараад яваач ээ. Жижиг юманд өөрсдийнхөө оролцоог хайдаг, хөгжлийнх нь гарцыг хайж чадахгүй тийм хандлага өнөөдөр манай Засгийн газар, энэ салбарт ажиллаж байгаа дарга цэрэг нарт харагдаж байна шүү.

**Г.Занданшатар:** 81 дээр Халтар сайд.

**Л.Халтар:** Энийг анхааръя, Бат-Эрдэнэ гишүүн ээ. AGV дээр Засгийн газраас гарсан тэр комисс ойрын хугацаанд Засгийн газрын хуралдаан дээр дүгнэлтээ танилцуулах байх. Тэгээд ер нь бол яг КОВИД-ын үед бас хамгийн оновчтой хувилбаруудын нэг мөн, энэ AGV. Жолоочгүй, тэгээд хоёр талдаа бол ухаалаг тээврийн ийм хяналтын пункт ингээд явчихад. Одоо барьсан байж байгаа чингэлгийн терминалтайгаа уяад ч гэсэн явуулчих бүрэн бололцоотой. Тэгээд Засгийн газрын Хэрэг эрхлэх газраас энэ байгуулагдсан ажлын хэсэг дүгнэлт ороод ирвэл энэ цаашаа явах байх гэж найдаж байгаа.

**Г.Занданшатар:** Одоо Дашдондогийн Ганбат гишүүн, Ардчилсан намын бүлгийн дарга.

**Д.Ганбат:** Баярлалаа. Энэ уул нь би энэ асуулгыг Монгол Улсын Засгийн газарт Монгол Улсын Ерөнхий сайд Лувсаннамсрайн Оюун-Эрдэнэ л хаяглаж тавьсан юм л даа. Ер нь өнөөдрийн эдийн засгийн нөхцөл байдлыг сайжруулах гаргалгаа гарц бол энэ нүүрсэн дээр л байгаа. Тэгтэл одоо яг шаардлагатай хүмүүс алга байна л даа. Тэгээд үүгээрээ одоо юу хэлж байгаа юм гэдгийг би ойлгохгүй байна. Бодвол энэ улс орны эдийн засгийн нөхцөл байдалд энэ Засгийн газраас хандаж байгаа хандлага, байгаа байдал нь ийм байдаг юм уу, ямар байдаг юм? Хүн болгон л энэ дээр өөрийнхөө дүгнэлтийг хийх байх л даа. Би ч одоо хийж л байна. Маш олон гишүүд асууж байна. Нөхцөл байдал ямар байгааг бол нэлээн ярьж байна.

Энд бол одоо Халтар сайд, энэ хэдэн залуучуудаас хэрэнд нь таарсан юмыг л би одоо асууна, өөрийнхөө цаг дээр. Энэ одоо байнга л яриад, та нарын хэмжээнд “С” зөвшөөрөл гэдгийг л энэ дотор өнөөдөр яриад л өнгөрөөе гэж бодсон юм шиг байна. Энэ хэдийнээс эхэлсэн зөвшөөрөл юм бэ? Энийг мэддэг залуучууд энд тойроод суучихсан юм шиг байна. Хэдэн жил ажиллаж байгаа нөхдүүд вэ? Хэн, хэн гэдэг нөхдүүд хэдэн жил ажиллаад энийг ингээд тийм төгөлдөршүүлчихсэн юм? Яриа нь нэлээн бүдүүн дуутай, нэг их пээдгэр байх чинь.

Ер нь одоо энэ нүүрс тээвэрлэлтийн ганц мөнгө олдог Монгол Улсын ард түмний энэ хэдэн жолооч нар ажилтай байчих тийм ээ. Хамгийн наад талын хэсгийг л би ярья л даа. Ил харагдаж байгаа. Тэр юмыг шат, шатанд нь яаж зовоож байна вэ? Бүгдийг нь авлигын төгөлдөржүүлсэн хэлбэр болчихлоо шүү дээ. Хараад байхад. Бухимдлыг дээд цэгт нь хүргэж байна. Энэ маягаараа явах нь хэдхэн жижиг гарын авлигачдад энэ рейс юм нь хэрэгтэй байдаг байх, саатуулах нь. Улс орны эдийн засаг бол цаад талаараа, бүх л утгаараа дампуурч байна шүү дээ. Байхгүй болж байна. Энэ гол юмаа яагаад анхаарахгүй байна вэ? Энэ “С” зөвшөөрлөө больчхож болдоггүй юм уу? Ийм нэг асуудал.

Энэ төмөр зам чинь яг орох юм уу? Би Украины Киев хотод төгссөн. Гэхдээ тэнд хамаг энэ рейс төмөр энэ тэрийг хийдэг байсан байхгүй юу. Зөвлөлт Холбоот Улс гэж байхад. Одоо Оросын Холбооны Улс салаад нэлээн хэдэн жил болчихлоо. Тэгээд төмөр замын л хүн шиг байна л даа, манай Халтар сайд. Энэ төмөр зам чинь яг явах юм уу? Орох юм уу? Яг даац нь байгаа юм уу? Тэр зүгээр л рейс гэж харагдуулж, цаанаа бас их нарийн ширийн юмнууд зөндөө байдаг. Тэгээд яагаад урд хөрштэйгөө тохиролгүйгээр янз бүрийн хөрөнгө оруулалт хийгээд олон түмний мөнгө төгрөгийг ингээд байхгүй болгочхоод байдаг юм бэ? Энийг одоо танай Засгийн газар яагаад анхаардаггүй юм бэ? Яагаад ийм байдалд оруулаад байна вэ? Мэдээж хэрэг, би өөрийнхөө үг хэлэх цаг дээрээ бас хэлэх, ярих юмаа ярина. Ингээд тодруулна. Хэн яагаад ийм болчихов оо? Таны бодол?

**Г.Занданшатар:** Халтар сайд 81 дээр.

**Л.Халтар:** “С” зөвшөөрлийн хувьд Гүрсоронзон дарга хариулчихна. Төмөр зам орох уу гэж байна. Ганбат гишүүн ээ, орно оо. Одоо монголчууд бүгдээрээ энэндээ итгэлтэй байцгаая. Энэ Тавантолгой-Зүүнбаян чиглэлийн төмөр замын бүтээн байгуулалтын ажил санхүүжилтийн асуудал хэрвээ гайгүй явчихвал бид нар энэ оны 12 сарын сүүл гэхэд бол утсан харилцаагаар галт тэрэгний хөдөлгөөн нээх, яах вэ, санхүүжилт дээр тодорхой хүндрэл гараад ажил хойшоогоо сунжирна гэхэд бол бид нар 2022 оныхоо нэгдүгээр улиралд багтаагаад галт тэргээ явуулна гэсэн ийм өөдрөг төсөөлөлтэй байна. Бүтээн байгуулалтын ажил гайгүй явж байгаа.

Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэл дээр бид нар нөгөө том төмөр замынхаа бүтээн байгуулалт руу хил холболт руугаа их акцент өгч байгаа. Та бүхний зөв. Яах аргагүй тийм. Гэхдээ хил холболтын цэг хийгдээгүй байхад төмөр зам ерөөсөө зогсчих юм гэдэг зүйл биш. Бид нар Тавантолгойгоосоо 8 доллароор 1 тонныг Гашуунсухайт өртөө хүртлээ явуулаад, тэрэн дээрээ зүгээр терминалаасаа, вагоноосоо шууд авто замд бас чингэлгээ шилжүүлээд ачаад цаашаагаа автомашинаар гаргачих гэдэг ийм холимог хэлбэрийг давхар тооцоод явж байгаа юм шүү. Та бүхэн нь энийг бас тооцоорой.

Тэгээд шаардлагатай гэвэл би бас та бүхэнд нэмэлт мэдээллийг бичгээр явуулъя. Энэ бас бид нарын буруу. Нарийн юмнуудаа бас ингээд тэр болгон тайлбарлаад л хэлээд байдаггүй, бид нарын буруу байна. Цаашдаа мэдээллийг бас сайн өгч явъя гэж бодож байна. Ингээд хэрвээ Их Хурлын дарга зөвшөөрвөл Гүрсоронз “С” зөвшөөрөлтэй холбоотой асуудал дээр.

**Г.Занданшатар:** Гүрсоронзон дарга.

**Б.Гүрсоронзон:** Ганбат гишүүний асуултад хариулъя. Энэ “С” төрлийн зөвшөөрөл маань түрүүн хэлсэн, хил нэвтрэх зөвшөөрөл. Энэ маань ер нь бол 2011 оны хоёр улсын Засгийн газар хоорондын протоколын хүрээнд бий болсон зүйл. Ганцхан “С” төрлийн зөвшөөрөл биш. Энэ чинь дахиад бүх боомтууд дээр ашиглаж байгаа “Д” зөвшөөрөл, жишээлбэл аюултай ачаа оруулахад “F” зөвшөөрөл гэх мэтчилэн ер нь бол арав орчим төрлийн ийм зөвшөөрлийн бичиг байдаг. Энэ зөвшөөрлийн бичгийг хөрш орнуудтайгаа солилцсоны үндсэн дээр ингэж олгодог байгаа.

Ер нь бол энэ зөвшөөрлийн бичиггүй болох асуудлыг бас хөндөөгүй биш хөндөж байсан юм. Энэ бол бас давхар төрийн хяналт. Энэ бол бас маршрутыг нь тогтоогоод энэ замаар ингэж явах ёстой гэсний үндсэн дээр энэ зөвшөөрлийн бичиг нь дагаад олгогддог зүйл юм байгаа юм. Тэгэхээр нэг ёсоороо болбол энэ бол бас маш том хяналтын тогтолцоо гэж ойлгож болно. Ер нь Гашуунсухайт боомт дээр даац хэтэрчихсэн учраас анхаарал татаад л байгаа. Тэрнээс бол бүх боомт дээр энэ зөвшөөрлийн бичгийг бүх төрлөөр нь ашигладаг байгаа. Тэгээд энэ дашрамд гэж хэлэхэд одоо та Гашуунсухайтын нөхцөл байдлыг, миний бодлоор бас газар дээр нь очоод бас яг 2017 он, 2018 он, 2019 он, 2020 он, 2021 он гээд энэ КОВИД-ын нөхцөл байдлын үед сүүлд ер нь ямар болж байгаа юм бэ гэдгийг та очоод танилцаарай гэдгийг зүгээр хувийн журмаар бас хүсмээр байна.

Нөхцөл байдал бол амаргүй байгаа. Төрийн бүхий л байгууллагууд нэг машин нүүрсийг ч гэсэн гаргахын төлөө тэнд байгаа төрийн байгууллагынхан чин сэтгэлээсээ зорьж ингэж ажиллаж байгаа гэдгийг хэлмээр байна. Баярлалаа.

**Г.Занданшатар:** Дашдондогийн Ганбат гишүүн тодруулж асууя.

**Д.Ганбат:** Одоо би хэрд нь таарсан асуултыг л асуугаад байгаа юм л даа, энэ дарга нараас, хурган дарга нараас. Хэдэн жил ажилласан юм, наадахдаа ямар хэмжээтэй байсан юм, яасан, ийсэн юм, хэн, хэн гэдэг хүн байгаа юм, ямар албан тушаалтай байдаг юм, ямар бүрэлдэхүүнээр ажилладаг юм гээд асуугаад байна шүү дээ. Тэгээд одоо хаа хамаагүй өөрийнхөө түвшнээс хэтэрсэн юм яриад байх юм. Бараг Монгол, Хятадын асуудал бараг л энэ тээврийг мэддэг хүн шиг, хийгээд байгаа ч юм шиг. Арай бас, хэмжээ чинь арай л багадаад байна даа. Ярьж байгаа юм энэ тэр чинь. Чи өөрийнхөө чаддаг мэддэг юманд хариулаад л ингээд яв за юу.  Дараа нь би тэр хүмүүсээ өөр зүйлийг нь асуугаад явчихна гэж ойлгож байна. Тэгэхгүй, таны хэмжээний хүн л тэгээд энэ хэмжээний хүн л энэ Монголын нүүрсний тээвэрлэлтийн бодлогыг, Монголын нүүрс хаашаа яаж гарахыг ингээд шийдээд байдаг юм уу, яадаг юм? Тийм хэмжээнд Засгийн газруудыг үзээд байна уу? Монгол улс одоо ийм болчихсон юм уу?

**Г.Занданшатар:** Гүрсоронзон дарга.

**Б.Гүрсоронзон:** Ганбат гишүүний асуултад хариулъя. Энэ авто тээврийн салбарт би одоо долоо дахь жилдээ ажиллаж байна. Мэргэжилтнээс эхлээд хэлтсийн дарга, сүүлийн хоёр жил бол энэ Авто тээврийн үндэсний төвийн захирлын удирдах албан тушаалд ингээд ажиллаад байж байна.

**Г.Занданшатар:**Одоо эрхэм гишүүн Бямбасүрэнгийн Энх-Амгалан.

**Б.Энх-Амгалан:** Энэ нүүрсний экспорт ч нэг их зам, тээврийн салбараас хамаараад зогсоод байгаа ч юм байхгүй л дээ. Ордос бол 100 сая тонныг олборлодог юм. Манай Тавантолгой 30 орчим сая. 100 сая тонныг олборлох болтлоо бас цаг хугацаа байгаа юм. Энийг 19000 машинаараа зөөгөөд эвтэйхэн зохицуулалт хийвэл болохгүй юм байхгүй. Авахгүй байгаад л асуудал байгаа юм л даа.

Тийм учраас би хэдхэн асуулт асуугаадахъя. Энэ дэд бүтэцтэй холбоотой юм л даа. Тавантолгойгоос Гашуунсухайт чиглэлийн давхар тавигдах авто зам нь юу болж байна? Ирэх, буцах хоёр нь тусдаа яваад, тэгээд авто замаар 30 сая тонныг тээнэ гээд байсан юм. Энэ маань ямархуу шатанд явж байна. Энэ хийгдэхээр байна уу, хийгдэхээргүй байна уу?

Хоёрдугаарт нь, Тавантолгой-Гашуунсухай чиглэлийн төмөр замын холболтын цэг эцсийн байдлаар 703 дугаар тэмдэг дээр тохирчихсон уу? Уул нь бол 699-өөр яривал бид нар тэр өндөржилтийн зөрүү гарахгүй шууд холбогдчих бололцоотой байгаа юм. Тэгээд хэрвээ эцсийн байдлаар тохирчихсон бол бид нар нөгөө 30 метрийн өндөр гүүр доошоогоо 20 метрийн гүнтэй, ингээд энэ том байгууламжийг 2022 онд барьж дуусах болов уу даа. Энийг та яг юу гэж бодож байна? Энэ цаад талдаа ярьсан хөөрсөн юм байна уу? Тохирчихсон, одоо эхлүүлчихсэн хэлэлцээрийн түвшинд оччихсон юм байна уу гэж асуух гээд байгаа юм.

Гурав дахь нь одоо манай дээр нэг том зовлон байгаа юм. Ачаагаа ачаад гарахаар танай жингийн зөрүү гарлаа гээд буцаагаад явуулчихдаг. Нөгөө жолооч нь буцаж орж ирээд буцаад гарах гэсээр байтал өдөр дуусчихдаг. Дээрээс нь одоо шинжилгээ хийгээд сөрөг боллоо гээд явуулахаар очихоор нь эерэг боллоо, та буцах гээд явуулчихдаг. Тэгээд дээрээс нь энэ Ганцмод дээр машиных нь бүртгэлийг хийдэггүй удаагаад байдаг. Энэ гацаа бол хоёр орны Засгийн газрын комиссын хооронд тохирох том асуудал аа. Энийгээ яаж шийдэх гэж байна? Засгийн газар дээр энийг ярьж байна уу? Ингэхгүй бол энэ явахааргүй шинжтэй байгаа юм. Энэ бол зохиомол саад бэрхшээл шүү дээ.

Дөрөвдүгээрт нь, зургаан жилээс дээш насжилттай Хятад дотроо явдаггүй, шууд дахин үйлдвэрлэлд ордог, ашиглалтаас гарчихсан энэ машинуудыг манайд оруулж ирдгээ хэзээ болих вэ? Энэ машин чинь нэг удаагийн хэрэглээний памперс шиг, ингээд нэг удаагийн хэрэглээний ийм машин учраас дахин үйлдвэрлэлд орох ёстой. Хятаддаа бол энийг ашигладаггүй. Тэгээд Монголд орж ирээд нөгөө жолооч нар нь тормоз байхгүй, араагаараа зогсоогоод л нэг аргыг нь олоод яваад байдаг. Алийн болгон ингээд тосны алчуур болох юм бэ? Энийг шинэчлэх, энийг өөр чиглэлийн тээвэрт шилжүүлэх, энийг сайжруулах, энэ машинуудыг хориглох ийм асуудал юу байна вэ гэж ийм дөрвөн асуулт асуух гээд байгаа юм?

Зүгээр яах вэ, нэгэнт 19000 машин байж байдаг. Тэрний ихэнх нь хуучин даа. Тэр чингэлэг тээвэр, AGV тээвэр, тэр юмыг бол яваандаа хийх байлгүй. Одоогоор бас энэ жолооч нарынхаа эрүүл мэнд, аюулгүй байдлыг бодоход энэ хэрэгтэй байгаа юм. Энэ дөрөвт нэг хариулаадхаач.

**Г.Занданшатар:** 81 дээр Халтар сайд.

**Л.Халтар:** Энх-Амгалан гишүүний асуултад хариулъя. Энэ Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн авто замын бүтээн байгуулалтын ажил өнөөдрийн байдлаар 36 хувьтай. Өнөөдөр Бат-Эрдэнэ гэж гүйцэтгэх захиралтай нь уулзлаа. 2022 ондоо багтаагаад замаа бариад дуусгахаар бид нар ажиллаж байна гэж байна. Мөн концессоор барих-ашиглах-шилжүүлэх гэсэн концессоор явж байгаа. Ямар ч байсан авто замын бүтээн байгуулалт бол тэнд явж байна.

703, 704-ийн хоорондуур гэдгийг яг одоо ингээд яриад байж байна. 699 дээр гээд Хятадын талд санал тавьсан чинь нөгөө 699 рүү төмөр зам татах газар маань суурьшлын бүс болчихсон. Тэгэхээр бүр Ганцмодноосоо Хятад тал руугаа явж байж, суурьшлын бүсээ тойрч очих гээд байгаа учраас хятадууд энэ дээр их цааргалсан. Ингээд 703, 704-ийн хооронд хоёр координат тохироод ингээд явж байгаа.

Шинжилгээ, бүртгэл уддаг асуудлыг бид нар Элчин сайдын яаманд, мөн Өвөр Монголын тээврийн танхимд удаа дараа тавиад, тэгээд сүүлийн үед бол харьцангуй арай гайгүй. Тэгэхдээ КОВИД-тойгоо бас нэлээн уяж эд нар яриад яваад байж яваад байна. Зургаан жилээс дээш настай машины хувьд яах аргагүй таны зөв өө. Одоо Хятадын талаас нэг асуудал тавьж байгаа юм. Нүүрсээ ерөөсөө чингэлэг рүү шилжүүлье гэж. Тийм ч учраас чингэлгийн терминал баригдсан. Одоо бол бид нар аль болохоор чингэлгийн энэ рүү Хятадын тавьж байгаа шаардлагыг хүлээж авахаас өөр арга байхгүй. Ингээд энэ цаашаа Хятадын талаас тавьж байгаа шаардлага яваад өгвөл хүссэн ч, эс хүссэн ч энэ задгайгаар л тээвэрлэдэг маань цаг хугацааны эрхэнд бол тээвэр нь шахагдах ийм юм руу орж орох гээд байгаа. Тэгэхдээ жолооч нар маань бас нэгэнт мөнгөө гаргаад худалдаад авчихсан, энэ дээр нь бид нар аль болохоор бас тодорхой хугацаан дээр нь явуулчих юмсан.

Цаашдаа бол шинээр орж ирж байгаа нь дандаа чингэлэг тээврийн тээврийн хэрэгслийг оруулаад ирвэл хуучин тэр нь нэмж орж ирэхгүй гэдэг дээр зохицуулалт хийгээд явж байгаа.

**Г.Занданшатар:** Бямбасүрэнгийн Энх-Амгалан гишүүн тодруулж 1 минут асууя.

**Б.Энх-Амгалан:** Чингэлэг тээврийн аль дээр л бэлтгэлээ хангах ёстой л гэж ярьж байсан юм л даа. Яагаад гэвэл чингэлэг тээврээр ирж байгаа тэр нүүрсний чанарын асуудал байгаа, жин тонны асуудал байгаа юм. Тэгээд анхнаасаа бүрдүүлж байгаа тээврийн бичиг баримт нь бид нар хаанаас ачаад, хаана хүргэж байна гэдгээ мэдэх асуудал байгаа юм. Ийм давхар, давхар манайд ач холбогдолтой байсан учраас бид нар чингэлэг тээвэр ер нь цаашдаа явах нь. Эд нар ер нь бодлогынхоо хувьд бол дандаа чингэлэг тээврээр авах юм байна. Тэгээд ч энэ Цагаан хад дээр ингэж нүүрсийг буулгаж, шороо бужигнуулж амьтны эрүүл мэндийг ингэж хохироож байхаа больё гэдэг асуудлаар ярьж байсан учраас энийгээ цааш нь та бүгд маань сайн судалж Хятадынхаа талтай сайн тохирч явуулах нь зөв зүйтэй юм байна гэж харж байгаа юм.

Би түрүүн өндөржилт асуусан. Тэндээ 30 метрийн өндөртэй гүүр 20 метрийн гүнтэйгээр ингээд хийгээд энэ байгууламжийг цаад талтайгаа ярьж байгаа, тохирч байгаа юм байна уу гэсэн тэр дээр нэг тодруулалт өгөөч.

**Г.Занданшатар:** Өндөржилт холболтын цэг хоёр хамт л явна. Лувсангийн Халтар сайд.

**Л.Халтар:** Өнөөдөр баярын дараах, урд хөршид ажил эхлээд Тавантолгойнхон гурав дахь уулзалтаа хийж байна. Өндөржилтийн хувьд хэрвээ айлын талаас нарийн царигийг Ганцмод Гашуунсухайт руу оруулж ирнэ гэвэл эс хүссэн ч, хүсээгүй ч бид нар 30 метрийн өндөржилт далангаар нарийн царигийг оруулаад ирнэ. Манай өргөн цариг Ганцмод руу гарвал арай өөр түвшинд. Тийм учраас бид нар нөгөө Тавантолгойн төмөр зам, Чайна Энержи төмөр замын яг хэлэлцээрийн үр дүнг хараад байж байна. Энэнээс шалтгаалаад өргөн нарийн гэдэг дээрээ тодорхой болоод явчихна.

**Г.Занданшатар:**Телеуханы Аубакир гишүүн.

**Т.Аубакир:** Баярлалаа. Хоёрхон асуулт байна. Миний олж мэдсэнээр бол нүүрсний экспорт зогсч зогсчихсон хил гааль хаалттай байгаа энэ тэр бол дан ганц бас манай улсаас шалтгаалахгүй байгаад байгаа юм байна. Халтар сайд танд мэдээлэл байгаа байх. Хятад улстай хил залгаа улсуудын хил гааль дээр мөн л түгжрээд үүсчихсэн л юм байна лээ шүү дээ. Яг энд ний нуугүй хэлчихмээр байгаа юм, Халтар дарга аа. Ерөөсөө л манай талаас ганцхан шалтгаалаад байгаа, энэ Засгийн газар ч юм уу, салбарын яамдууд нь ажлаа хийхгүй байна гээд шүүмжлээд суух бол амархан л даа. Гэтэл гадаад нөхцөл байдал чинь өөрөө Хятадад улстай залгаатай, Оросын Холбооны Улсын Забайка гэдэг юм уу, Энэтхэг, Казахстаны Хоргос гэдэг ч юм уу, Ветьнамын тал одоо цаад талаасаа бас л түгжрээ үүсчихсэн л юм байна лээ шүү дээ.

Ганцхан л энэ нөхдүүд ажил хийхгүй байна гээд дундаа суулгачхаад л ингээд шараад байгаа ч юм шиг. Тэгээд нийгэмд нэг буруу ойлголт үүсчихдэг. Тэрийг нь шүүрч аваад улс төр хийдэг, тэрийг нь шүүрч аваад нийгэмд бухимдал үүсгэдэг. Гэтэл энэ чинь, бүх юм ганцхан манай улсаас шалтгаалахгүй байгаа шүү дээ. Боломжийнхоо хэрээр явж л байгаа. Нүүрсний үнэ өссөн үед энэ карантин, корона бид нарт садаа болж байгаа нь үнэн. Гэхдээ бас гадаад нөхцөл байдлаа бид нар бас судлаад тооцоотой юм яримаар юм шиг санагдаад байх юм.

Халтар сайд аа, та энэ талаар дуугарахгүй л байгаад, ингээд загнуулаад байгаа ч юм шиг. Тэгээд энэ хэдэн залуучуудыг тойрч суулгачхаад загнаад байгаа ч юм шиг нэг ийм байдал байгаад байх юм. Та энэ талаараа нэг мэдээлэл өгөөч. Энэ гадаад нөхцөл байдал буюу Хятад улсын импортын асуудал нь үнэхээр ганцхан манайхыг зогсоочхоод Вьетнамаас юм аваад, Энэтхэгээс юмаа аваад давхиад байгаа юм уу? Энэ талаар нэг мэдээлэл өгөөч.

Тэгээд энэ асуудалтай нэг их айхтар холбоотой биш. Гэхдээ бас танай салбарын нэг асуудал байна. Гадаадад сурч байгаа оюутнууд маань явах гээд байдаг. Гэтэл одоо агаарын хилээ Монголын тал нээгээгүй байна гэж байгаа юм. Одоо энд Шадар сайд алга байна. Шадар сайдаас асуухаар манайх бол агаарынхаа хилийг нээчихсэн л гээд байдаг. Гэтэл оюутнуудыг цаанаас нь сургуулиас нь дуудаад урилга, янз бүрийн юмыг нь явуулчихсан байгаад байдаг. Төдний дотор ирэхгүй бол сургуулиас нь, яах вэ, карантины үе гээд би ойлгож байна л даа.

Одоо ирэх долоо хоногоос Гадаад харилцааны сайдын албан ёсны айлчлал Казахстан улс руу байгаа юм байна. Энэ чинь 1000 гаруй оюутнууд сүүлдээ бид нар, тойргийн гишүүд маань билетийн касс юм шиг болчихлоо. Одоо Бейсен гишүүн тэнд сууж байна. Мөн л оюутнууд залгаж зовоож байгаа байх. Энэ нэг асуудлаа одоо гадаад сайд явж байгаа юм бол нэг бол Казахстаны тал үнэхээр агаарынхаа хилийг нээчихсэн юм бол манайх ч гэсэн нээгээд энэ хэдэн оюутнуудыг нь явуулаад, нэг бол ерөөсөө хуваарьт нислэгийнхээ асуудлуудыг нэг талд нь гаргачихвал яасан юм бэ? Одоо таны Засгийн газрын гишүүн хамтарч ажиллаж байгаа. Энэ асуудлыг нэг яриад, сайд ч бас ярих байх. Нэг ийм асуудлууд байж байна. Оросын оюутнууд мөн ялгаа байхгүй, өнөөдөр ганц онгоц нисэж байх шиг байна. Агаарын хилийн асуудал, энэ оюутнуудаа явуулаад үнэхээр аль, аль талдаа агаарын хилээ нээчихсэн улсууд байвал.

            **Г.Занданшатар:** Халтар сайд 81 дээр.

**Л.Халтар:** Баярлалаа. Маш чухал асуудал хөндсөн. Тэгээд энэ 3 минут их ч юм шиг, бага ч юм шиг. Яг хариулахаар цөөхөн хугацаа юм аа. Яах аргагүй энэ КОВИД-ын нөхцөл байдлаас үүдээд би хоёр, гуравхан жишээ хэлье. БНХАУ, Казахстаны хооронд өнөөдөр хамгийн багадаа 20-30 машин өдөртөө, халдварын дэглэм гайгүй байсан үед бол 100-150 машин солилцож байна гэж байна. Кыргыз, БНХАУ-ын хооронд 60 орчим машин байж байгаад халдвар хамгаалалтын дэглэм нь Кыргызын талд хүндрээд байсны учраас Туругат гээд хилийн боомтоо түр хугацаагаар хаасан. Тажикстаны хооронд мөн адилхан 4 сарын байдлаар өмнөх онтойгоо хамгийн оргил үетэй харьцуулахад 15 хувиар буурчихсан гээд, энэ хуурай боомтуудаар БНХАУ-тай хиллэж байгаа газрууд бол үнэхээр хүнд байгаа.

Далайн боомтууд дээр ялгаагүй Ази, Европын хоорондох энэ усан замын тээврийн тариф шиппинлайн 4-5 дахин үнээ нэмчихсэн. Хилийн боомтууд нь яг энэ халдвар хамгааллын дэглэмээс үүдээд маш их бөөгнөрөл бас үүсчихжээ. Тэр нь яагаад байдаг юм бэ гэхээр Хятад руу шиппинлайний усан онгоцны багийг оруулахын тулд л хоёроос гурав хоног халдвар хамгаалалтын дэглэм, шинжилгээ гээд ингэчихдэг. Ингээд нөгөө усан онгоцнууд далайн эрэг дээр очерлодог гээд маш олон зүйлүүд байна.

Зөвхөн хойд Забайка, Манжуурын чиглэлд гэхэд өдөрт 150 машин. Тэгээд Хятад улсаас Монгол Улсад сууж байгаа Элчин сайд бас хэлсэн “бид нар Монголд их таатай нөхцөлөөр хандаж байгаа шүү. Орос, Хятадын хооронд гэхэд 150 машин. Гэтэл Замын-Үүд, Эрээний хооронд 140 шүү дээ, харьцангуй байгаа, та нар минь хичээгээрэй” гэдэг зүйлийг хэлж байгаа. Энэ дээр ийм байна.

Оюутнуудын хувьд бол бид нар агаарын хилээ бид нар чинь үндсэндээ нээлттэй байж байгаа шүү дээ. Манайхаас одоогоор иргэд нислэг авахгүй гэсэн БНХАУ-ын Бээжин, Хонконг, Сингапур гээд газар руу бол нисэхгүй байна. Бусад газрууд руугаа бол харьцангуй сайн нисэж байна. Казахстан руу нисэх тохиолдолд бид нар нэмэгдэл нислэгүүдийг айлын тал зөвшөөрвөл бид нар айлын талын Казахстаны авиа компанийг ч тэр, Монголын талаас Хүннү эйрийг тодорхой тоо нэмээд нисгэхэд бэлэн байгаа. Тийм учраас би энийг бас Хүннү эйрийнхэнтэй ярья. Казахстаны авиа компанийн төлөөлөлтэй уулзъя. Монгол иргэд тийшээ явахаар бол дэмжлэг үзүүлнэ. Оросын Москва руу бас МИАТ компани нисгэх ажлыг бид нар судлаад, одоо ойрын үед нислэг эхлэхээр зохион байгуулж байгаа. Яагаад гэхээр ОХУ-д сурдаг оюутнуудыг бас олноор нь авна гэсэн учраас, галт тэрэгний хөдөлгөөн хаалттай байгаа учраас авиа компаниуд маань тэр рүү орно.

**Г.Занданшатар:** Одоо эрхэм гишүүн Мөнхөөгийн Оюунчимэг.

**М.Оюунчимэг:** Надад хоёр асуулт байна. Эхлээд сая агаарын тээврийн тухай асуудал хөндөгдсөн учраас энэ асуултаа эхлээд тавьчихъя гэж бодож байна. КОВИД цар тахал амаргүй байгааг бүгд мэдэж байгаа. Гэхдээ улс орнууд өнөөдөр эдийн засгийн нөхцөл байдал, ер нь тэгээд хэвийн амьдрал руугаа орохгүй бол болохгүй нь ээ гээд агаарын тээврийн салбарууд бол өөрчлөгдөж байна. Тухайлбал, манайд бас агаарын тээврийн салбарт явж байгаа Асиана эйрлайныг харж байна, Кореан эйрийг бид нар харж байна. Үйлчилгээ нь яг хэвийн горимд орчихсон. Үнэхээр үйлчилгээгээ үзүүлээд, хүнд бас сэтгэл ханамжтай, тэнд айдас төрүүлэхгүй ингээд хийж байна.

Ингээд МИАТ-ынхаа онгоцоор нисэх болохоор иргэдээс бидэд маш их гомдол ирсэн. Яасан, яг л нэг ХӨСҮТ-д байгаа юм шиг, тэр үйлчлэгч нарын өмсөж зүүсэн хувцас ньь бөөн, яг тэр улаан бүсэд байгаа юм шиг хувцас өмсчихсөн, эргэж тойрохдоо, үйлчлүүлэгчээ шүргэж, уурласан, бухимдсан, өгч байгаа хоол унд нь гэсэн чинь саванд хүйтэн ганц бутерброд шиг юм өгөөд ингээд байж байна. Гэтэл яаж байна вэ, нөгөө онгоцнууд бол үнэ ханшийн хувьд МИАТ энэ бусад эйрлайнууд яг адилхан байна. Энгийн бизнес класс нь ч яг адилхан хэрнэ үзүүлж байгаа үйлчилгээ тэнгэр, газар шиг байна.

Тэгэхээр Халтар сайд аа, одоо та бүр онцгой арга хэмжээ аваад энэ МИАТ-аа энгийн горим руу шилжүүл. Эсхүл тийм байгаа бол яагаад ийм адилхан үнэтэй хэрнээ ийм муухай үйлчилгээ үзүүлж байна вэ? Энийг халахыг танд би яг хугацаатай үүрэг болгож хэлье. Би бас үүгээр асуулт тавьж байгаа. Тэгээд, нэгд та энд өөрчилчхөөд, энэ дээр ямар арга хэмжээ авахаар байна вэ, хариу хэлэх хэрэгтэй байна.

Хоёрт нь, Монголын иргэний агаарын тээвэр бүхэл бүтэн салбарын яам байж байхад МИАТ-ын онгоц буугаад ирэнгүүт баахан Мэргэжлийн хяналт, ХӨСҮТ гэнэ үү, бас нэг баахан хүн тэр хоолойнд оронгуутаа хүмүүсийг нэрээр нь дуудаад ингээд гаргаж байна гээд хэдэн цаг болж байна. Тэнд хүүхэд уйлалдаад, бараг тэндээсээ халдвар аваад буух хэмжээнд болж байна. Энэ зүйлүүдийг халж өгөөч ээ. Хүний эрх энд МИАТ дээр зөрчигдөөд байна гэж байна. Тэгэхээр иймэрхүү зүйлийг ярьж байгаад, Улсын онцгой комисс дээр таны хүч дутаад байдаг бол та энэ Байнгын хороотойгоо ярьж байгаад энэ асуудлуудаа шийдэх хэрэгтэй байна.

Ер нь Эрүүл мэндийн сайд, манай Зам, тээврийн сайд гээд зарим сайд нар тэнд асуудлаа тавьдаг, тэр нь шийдэгддэггүй. Бяр дутаад байна уу, эсхүл одоо ингээд байна уу? Ийм тохиолдол байвал бид нарт бодит үнэнийг та хэлээч ээ. Энд нэг асуултдаа хариулт авъя гэж бодож байна.

Хоёр дахь нь, сая яах вэ, яриад байна л даа. Ганц манайхаас шалтгаалаагүй бусад нөхцөл байдал амаргүй гээд. Гэхдээ бид өөрсдөөсөө шалтгаалах юмыг зохион байгуулалттай, менежменттэй хурдтай хийчихвэл бид өнөөдөр ийм их хэмжээний өдөрт бараг 9 сая гэж байна шүү дээ. Сая Гаалийн ерөнхий газар, Үндэсний статистикийн газраас харахад нүүрсний экспортоос алдагдсан боломжийг бид өдрөөр нь тооцоод үзвэл, дээрээс нь зэсийн баяжмалаа тооцоод үзвэл бид асар их алдагдал хүлээж байна гээд.

Сангийн сайд бол одоо 370-аад тэрбум төгрөгийн алдагдал эндээс бид хүлээх болж байна. Энэ өөрөө 2021 оны бид нарын төсөвт тусгагдсан төлөвлөгөө биелэхгүй байх нь тодорхой болж байна гэж байна шүү дээ. Энэ дээрх шалтгаан нь юу вэ гэхээр мэдээж нэг талаас тэр байгаа байх. Гэтэл биднээс шалтгаалах зүйл байгаад байна. Одоо жишээлбэл.

**Г.Занданшатар:** Халтар сайд 81 дээр.

**Л.Халтар:** Энд МИАТ-ын үйлчилгээн дээр анхааръя. МИАТ-ын захирлын үүрэг гүйцэтгэгч шинээр томилогдсон. Маргааш ч гэсэн би уулзаад энэ талаар тодорхой чиглэл өгье. Ер нь энгийн горимд шилжих гэдэг дээр. Яах вэ, манай Улсын онцгой комиссоос гаргачихсан айхтар журмууд байна шүү дээ. Тэр нь хөдлөхгүй тийм. Юмнууд байна, яг ний нуугүй хэлэхэд. Тэгээд энэ дээрээ би Улсын онцгой комиссын даргад бас хүсэлт явуулсан. Ялангуяа хоол ундыг нь битүү пакеталсан байх ёстой, ил байхгүй гээд юмнууд байгаа юм. Тэр нь тэгээд өөрчлөгдөж байгаа.

Хоёрдугаар асуудал, МИАТ-ын онгоц Хөшигийн хөндий, Буянт-Ухаа нисэх онгоцны буудал дээр буусны дараа зорчигчдыг нэрээр нь дуудаж буулгадаг, удаан барьдаг энэ асуудал байна. Энийг би Хил хамгаалах ерөнхий газрын дарга Лхагвасүрэн генералд хэлсэн. Одоо энийгээ зогсоогооч ээ. Хүмүүс Чингис хаан дээр ирж байгаа учраас тэнд бүх үйл ажиллагаа нь л МИАТ-аар гэдэг юм уу, Зам, тээврийн яамаар төлөөлж хараад байгаа юм. Тэр чинь дотор нь Хилийн мэргэжлийн хяналт, Халдвар судлал, хил хамгаалах, гааль гээд олон байгаа. Тэр дуудаж буулгаж байгаа нь бол яг Хил хамгаалах ерөнхий газар, Хилийн мэргэжлийн хяналт хоёр юм байна лээ.

Би тэрийг Лхагвасүрэн генералд эртээд Засгийн газрын хурал дээр бас чиглэл өгсөн. Одоо би эндээс гараад бас МИАТ-ынхнаас асууя. Тэр өөрчлөгдөөгүй байгаа бол би Лхагвасүрэн генералд, болохгүй бол Нямбаатар сайдад нь хэлье. Би өөрөө ч гэсэн энэ дээр анхааръя.

**Г.Занданшатар:** 1 минут, Оюунчимэг гишүүн.

**М.Оюунчимэг:** Халтар сайд аа, өөрчлөгдөөгүй байгаа бол биш ээ. Өөрчлөгдөөгүй, өөрчлөгдөхгүй байгаа. Тэгээд хүний эрх чинь зөрчигдөөд байна, тэнд хүн өвчин тусаад бууж байна гэж яриад байгаа учраас таны бичиг явуулсан бол тэрийгээ хариу нэхээд шаардаад, тэрийгээ биелүүлэх хэрэгтэй байна л даа. Жишээлбэл, Шадар сайд “үгүй, тийм юм байхгүй, асуудал нь одоо тэндээ байгаа юм болов уу гээд” ингээд хоёр сайд хоёр өөр юм яриад байж болохгүй. Нэгд энэндээ анхаараад мэдээлээрэй.

Хоёрт, би танаас асуугаад байна л даа. Очоод, одоо энэ нэр томьёонуудаа боль оо. Засгийн газар одоо “КОВИД-гүй зун” ч гэдэг юм уу, баахан “дижитал” гэж нэрлээд, одоо “ногоон бүс” гэж. Энэ нэг хачин нэрүүд чинь сүүлдээ та нарыг бүр ороогоод байна. Харин юмаа хийсэн шиг хийгээд энэ нөхцөл байдалдаа зөв үнэлэлт дүгнэлт хийгээд яв л даа. Та нар терминалаа барихдаа урд хөрштэйгөө яриад дипломат болоод хувийн шугамаар ярьж хөөрөлцөөд. Сая тэр нүүрсээ чингэлэг рүү шилжихдээ бас энийгээ ярьж байгаад энэ тээвэрлэлт хийж байгаа компаниуддаа хугацаа өгөөд, 2023 оноос ч гэдэг юм уу, энийг зогсоогоод одоо чингэлэг рүү шилжинэ, та бүхэн бэлтгэлээ энэ хүртэл хангачихаарай гээд. Бид бас ирээдүйгээ.

**Г.Занданшатар:** 81 дээр Халтар сайд.

**Л.Халтар:** Терминалын хувьд яриад байгаа болохоос, чингэлгээр тээвэрлэнэ гэдгийг бол Оюунчимэг гишүүн ээ, бид нар айлын талаас манайд удаа дараа мэдэгдээд, бид нар аж ахуйн нэгжүүддээ энийг маш тодорхой чиглэл өгсөн. Та бүхэн юмаа төлөвлөхдөө энийг анхаараарай, айлын талаас цаашдаа энэ экологийн аюулгүй байдал гэдэг юмуу, тоосжилт, энэ бүх юмаа тооцоод цаашдаа ер нь чингэлэг рүү түлхүү явах нь байна шүү. Бид нар бол тэрийг бүх аж ахуйн нэгжүүдэд Авто тээврийн үндэсний төвөөр дамжуулаад тээвэрт оролцдог гэрээтэй аж ахуйн нэгжүүддээ мэдэгдчихсэн байгаа юм. Бараг өнгөрсөн онд.

Одоо тэгээд чингэлгээр явж байгаа шүү дээ, Оюунчимэг гишүүн ээ. Та ялгааг нь ойлгохгүй байна. Чингэлгийн терминал дээрээс урагшаа гаргах, Цагаан хадаас чингэлгээр тээвэрлээд шууд гарах хоёр чинь хоёр өөр байхгүй юу.

**Г.Занданшатар:** Одоо Жамбын Батсуурь гишүүн.

**Ж.Батсуурь:** Өнөөдрийн асуулгаар хоёр цаг гаруй, гурван цаг шахам сонслоо. Энэ салбарт, энд болоод байгаа үйл явдлыг нэлээн дэлгэрэнгүй ярилаа. Тэгэхдээ шийдэл гарахгүй байх шиг байна. Гүйцэтгэх засаглал бол үнэхээр хүчгүй байна. Та нарын ярьж байгаа зүйл бол хууч яриа шиг, зүгээр өнөөдрийн асуулгыг ам хааж өнгөрөх гэж байгаа юм шиг ийм байр сууринаас хандаж байна.

Халтар сайд дөрвөн залуутай орж ирлээ. Нэг нь Гүрсоронзон дарга гэж хариулаад байна. Нөгөө гурав нь юу хариулах гэж энд орж ирсэн юм, яагаад хариулахгүй байгаа юм, яагаад тэгвэл орж ирсэн юм бэ гээд асуултууд байна л даа. Засгийн газар бол дэндүү данхар байна. Тэгсэн мөртлөө хийх ажил нь бол уул тоотой хэдэн ажил байгаа байхгүй юу. Энийг барьж аваад хийчихгүй, тэгээд бие биен рүүгээ чихсэн, бие биенээ харсан, нэг айсан, бэргэсэн.

Тэгээд хоёр цаг гаруй сонсоод байхад энд асуудал бол нэлээн том түвшинд байна л даа. Та нар хэлэх хэрэгтэй л дээ. Тэгээд сайд нь орж ирчхээд Гүрсоронзон дарга аа, та нэг хариулчих гээд. Сайдын зангараг гэж юм байдаг юм уу? Гүрсоронзон гэдэг хүний цаана юу нуугдаад байгаа юм бэ? Би харахдаа бол энэ авлигын сүлжээ бүрэн нөмөрчихсөн, энийгээ та бүхэн ил хэлж чадахгүй байна шүү дээ. Тэгээд хүний өмнөөс ингэж зовж байх хэрэг байгаа юм уу? Бид нар яг энэ идээ бээрийг чинь хагалах хэрэгтэй байна шүү дээ. Яг үнэндээ хэцүү байна, ингээд байна гээд зоригтойхон ард түмний өмнө тангараг өргөсөн хүмүүс шиг ярьчихаж, хэлчихэж чаддаггүй юм уу?

Би данхар байна гэж хэлсэн. Жишээлбэл, Дарханы зам, тээвэр, хилийн боомт, шатахуун тээвэр, төмөр зам, авто зам гээд үй түмэн асуулт байна. Тэгэхэд одоо арав гаруй дэд сайд байгаа байх. Би хамгийн мэддэгээрээ танай яамны дэд сайдыг хэлье. Тэр нөхөр хийх ажилгүй шүү дээ. Улсын онцгой комиссын юугаар айлд салхинд унасан гэр өгнө, тэрийг өгөөд л явж байдаг. Улсын сайн малчныг өгөөд л явж байдаг. Яасан ч их бензинтэй юм. Нэг анги нийлсэн ч тэнд явж байдаг. Аймгийн нэг жижиг намын хорооны дарга хийчихсэн. Тэгээд улсын мөнгөөр, сайдын нэрээр яамны юугаар ингээд л явж байдаг.

Тэрний оронд Дарханы зам дээрээ зогсож байвал хэрэгтэй биш юм уу? Энэ шатахуун, тээврийн гацаа, нүүрс тээвэр дээрээ бүхэлд нь дэд сайд очоод зогсох юм бол энэ асуудлуудыг чинь хийчих боломжтой юм биш үү? Энэ асуудалд зоригтой шийдвэр хийхгүйгээр энэ асуулга цаг барсан, хүн хамгаалсан, айсан, бэргэсэн ийм байдлаар яваад энэ байдал шийдэгдэхгүй ээ. Та бүхэн Монгол Улсын амь амьдралыг шийдэх, мөнгөний аман дээр байгаа хүмүүс ингэж хаацайлж болохгүй гэсэн ийм байгаа. Энэ дээр та бүхэн тодорхой хариулт өгөөч. Би сүүлийн 1 минутдаа та бүхний хариулт дээрээс тодруулж асууя гэж ингэж бодож байна. Баярлалаа.

**Г.Занданшатар:** Халтар сайд.

**Л.Халтар:** Батсуурь гишүүний асуултад хариулъя. Шийдлүүд ингээд гараад явж байна. Яах вэ, зарим нь шүүмжлэх байх аа. Юм болгон дээр КОВИД ярилаа гэж. Яг үнэндээ бол бид нар энэ КОВИД-ынхоо нөхцөл байдал дээр бид нарыг ганц дарамталж байгаа юм маань энэ нөхцөл болчихлоо шүү дээ.

Бид нар айлын талын нөхцөл байдлуудыг бас ойлгох ёстой. Олимпын тоглолт, наана цаана гээд том, том зорилтууд тавьчихсан. Айлын талаас тавьж байгаа нөхцөлүүд бол хилийн боомтууд дээрээ халдвар хамгааллын дэглэмийг сайн болгоод, ногоон бүс болгоод энэ дээрээ түлхүү анхаарч гэдэг шаардлагыг бүх шатанд тавьдаг. Тэр бас зүй ёсны хэрэг. Харамсалтай нь бид нарын дотор байж байгаа нөхцөл байдал бол бас тийм сайнгүй байгааг бид бүгд л алган дээр байгаа юм шиг харж байна.

Мэдээж одоо юу гэж зүгээр суугаад байх вэ. Сая шатахуун гээд та ярьж байна. Тээвэрлэлтээс болоод гацсан зүйл энэ дотор байхгүй. Харин ч бид нар Хөх хотоос ачсан тээвэрлэлтийг шуурхай зохион байгууллаа. Ангарскаас ачсан бинзенийг нь оруулаад ирэхээр УБТЗ, холбогдох газрууд нь сайн ажиллаад ингээд явлаа. Мэдээж бид нарын гол зорилго бол КОВИД-ын цаашдын нөхцөл байдалтай уялдуулаад тээвэрлэлтийг, ялангуяа хилийн боомт, тэр дундаа Замын-Үүд, бүр нарийн хэлбэл Гашуунсухайт, Ганцмодны чиглэлийн тээврийг яаж сайжруулах вэ гэдэг л бид нарын гол зорилго. Энэ дээрээ анхаараад ажиллаж байна. Тэрний үр дүн гарах байх аа гэдэг дээр итгэлтэй байгаа шүү.

Зүгээр, энд сууж байгаа залуучуудын хувьд бол Төмөр замын бодлогын газрын мэргэжилтэн, яамны Авто тээврийн бодлогын хэрэгжилтийн газрын мэргэжилтэн гэсэн хоёр залуу. Нэг нь газрын дарга, нэг нь Авто тээврийн төвийн дарга байна. Тэгээд яах вэ, өмнөөс нь би, Жаргалсайхан дарга бид нар хариулчхаад байгаа учраас энэ залуучууд тэгээд суугаад байна. Баярлалаа.

**Г.Занданшатар:** Гүйцээж хариулъя, Халтар сайд.

**Л.Халтар:** Дэд сайдын хувьд бол ажил үүргээ гүйцэтгээд явж байгаа. Бид нарын хооронд ингээд шуурхай юмнууд дээр ажиллаад явдаг. Өнөөдөр гэхэд Эрхүү рүү Монгол-Оросын хамтарсан УБТЗ-ын Эмнэлгийн ерөнхий хорооны хурлыг Оросын талтай яриад Эрхүүд хийхээр өнөөдөр бас хойшоогоо явсан. Ажилтай явж байна. Бүтцийн хувьд бол мэдээж Монгол Улсын Засгийн газар Улсын Их Хурлаар баталсан Засгийн газрын тухай хуулийнхаа дагуу одоо үүргээ гүйцэтгээд явж байна.

**Г.Занданшатар:** Батсуурь гишүүн тодруулъя.

**Ж.Батсуурь:** Ингээд асуултад бол тойруулаад л яваад байна. Бүр тодруулаад асуучихъя. Танай дэд сайдын ажлын байрны тодорхойлолтод Улсын онцгой комиссын шийдвэрээр гарсан зүйлийг хөдөө, орон нутагт тараах, орон нутгийн МАН-ын дарга хийх, мөн “Улсын сайн малчны” шагналыг өгөх ийм зүйлүүд байдаг юм уу? Танай салбарын ажил үнэхээр ийм байж байхад чинь энийг ингээд хийлгээд байдаг нь зөв юм уу гэсэн асуулт байна. Дээр нь Гүрсоронзон дарга аа та хариулаач гээд асуултаас бултаад байх юм. Та чинь сайд нь биш юм уу? Тэгээд Гүрсоронзон дарга нь сайдтайгаа зэрэгцэж суучхаад, ер нь хууль, хүчний байдлаар шалгуулах ёстой л гэсэн юм яриад байгаа болохоор яг ямар асуудал үүсчхээд байгаа юм бэ? Шалгуулах ёстой асуултууд нь. Энэ дээр та бүхэн тодорхой хариулт хэлж өгөөч. Минут дуусчхлаа. Уул нь асуулт байсан юм.

**Г.Занданшатар:**Эхний асуулт бол хэлэлцэж байгаа асуудалтай холбоогүй юм байна. Улс төрийн албан тушаалын асуудал. Хоёр дахь асуултад нь Гүрсоронзон дарга хариулах уу, Халтар сайд хариулах уу?

**Ж.Батсуурь:** Та дандаа ингээд хууль тайлбарладгаа боль л доо.

**Г.Занданшатар:** Хууль тайлбарлах биш ээ. Ер нь та согтуу юм уу, дандаа орж ирээд, кнопоо дарж чадахгүй, тэгээд нэмэлт өгөхөөр холбогдолтой юм. Нүүрсний тээвэр ярьж байна. Хоёр, гурван удаа кнопоо дарж чадахгүй. Та эрүүл орж ирж байгаарай. Өргөдлийг чинь хянаж байгаа шүү.

Халтар сайд 81 дээр.

**Л.Халтар:** Гүрсоронзонг би Авто тээврийн үндэсний төвийн захирлынх нь хувь хариул гэсэн юм. Тэрнээс мэдэхгүйдээ ерөөсөө биш шүү. Нэгэнт орж ирсэн хүн өөрөө хариулаг. Тэгээд би түрүүн хэлсэн шүү дээ. Тийм нөхцөл байдал байгаа. Тэрийгээ одоо зоригтойхон шиг Улсын Их Хурлын эрхэм гишүүдийн өмнө тийм байгаа юмыг би шалгуулъя. Өөрөө ч гэсэн өргөдлөө өгөөд цагдаа, Авлигатай тэмцэх газар, бүх газар шалгуулъя гээд хэлээд өгөөч ээ л гэсэн юм, би энийг. Тэрийгээ хэлэх ёстой. Тэрийг хэлсэн гэж ойлгож байгаа юм.

Дэд сайдын хувьд улс төрийн албан тушаалтан гэдгийг та бүхэн бүгд мэднэ. Таны дурдсан ажлууд бол тэр хүний улс төрийн албан тушаалтныхаа хувьд хийхэд ямар нэгэн хязгаарлалт байхгүй.

**Г.Занданшатар:** Улсын Их Хурлын гишүүд асуулт асууж, хариулт авч дууслаа. Асуулга тавьсан гишүүн Дашдондогийн Ганбат үг хэлнэ.

**Д.Ганбат:** Баярлалаа. Би энэ асуулгыг Монгол Улсын Ерөнхий сайд, Монгол Улсын Засгийн газарт 2021 оны 4 сарын 13-д тавьсан юм л даа. Тэгээд өнөөдөр одоо 11 дүгээр сарын 8, 9 байгаа байх. Энэ асуулгыг тавиад, энийг яриад байгаа гол зорилго бол ерөөсөө улс орны хамгийн чухал асуудал, энэ эдийн засгийн гол гарц нь бол энэ дээр байгаа юм. Тийм учраас хэд хоногийн өмнө ч болов ярьчихсан гэсэн. Өдий хүртэл ярьсангүй байсаар байгаад энэ хүртэл тулгалаа. Энд маш их харамсаж байна.

Ер нь бид нар Америкийг бурхан нь ивээдэг гэдэг шиг, Халхын заяа их гэдэг шиг. Халхын заяа их гэдгээр бол бид нар өнөөдөр өөрсдөө арчаагүйгээсээ л ийм байгаа юм. 2000 онд бол 1 тэрбумын эдийн засагтай байсан. 2010 онд бол 10, 11, 12 тэрбум болсон. Гэтэл сүүлийн арван жил энэ дээр ингээд явж байгаа байхгүй юу. Одоо намайг энэ асуудлыг тавиад, энэ зүйлийг яриад эхлэнгүүт хүмүүс янз янзаар намайг дарамталж эхэлж байна, янз янзын байдалд оруулахыг хичээж эхэлж байна. Яагаад гэвэл энэ улс орны хөгжлийн амин чухал асуудлыг би яриад эхлэнгүүт. Ийм байдалд орчхоод байгаа юм. Тэгэхээр Монгол Улсын Засгийн газар, Монгол Улсын Ерөнхийлөгч, Монгол Улсын Их Хурлын дарга, энэ олонх бол надтай хамт байна гэдэгт итгэж байна. Энэ Монгол Улсын эрх ашиг энд байгаа юм аа.

Би 2012-2016 онд сууж байхад энэ Улсын Их Хурлын яг энэ индэр дээрээс Хятад улсын /Ерөнхийлөгч/ Ши Жиньпин дарга ирээд хэлж байсан. Энэ Хятад улсыг тойроод 13, 14 улс орон байгаа. Бүгд хөгжөөд явчихсан. Одоо манайх хамгийн өргөн уудам километрт л хиллэж байгаа улс орон л доо. 4000 гаруй. Тэгээд Ши Жиньпин дарга юу гэж хэлж байсан бэ гэхээр бид нар одоо хөгжлийн галт тэргэндээ суучихсан явж байгаа. Та хэд маань амжаад суувал суугаарай гэж байсан. Тэгээд энэ олон жил  тав, зургаан жил энэ олонх маань үнэхээр хариуцлагагүй байгаа юм. Энэ галт тэргэнд нь суугаад, эдийн засгийн дахиад дабльдчих энэ боломжийг алдаад байна, өдрөөс өдөрт.

Тэгээд өнөөдөр түүхэнд байхгүй хэмжээнд нүүрсний үнэ өндөр байна л даа. Гурван төрлийн нүүрс гаргадаг юм. Коксжсон, хагас коксжсон, эрчим хүчний нүүрс. Энэ КОВИД энэ тэр ямар ч хамаа байхгүй ээ. Энийг бол бусад улс орнууд өсгөж болж байгаа байхгүй юу. Гэтэл энэ ажлыг үнэндээ хийсэнгүй. Энэ асуудлыг ингээд ярихаар иймэрхүү маягтай байж байна. Тэгэхээр ахиад ахиулна.

Өнөөдөр Улсын Их Хурлын олон гишүүд асууж байна. Зохих хэмжээнд энэ хэдхэн хүмүүс тэгээд юу ч биш болох маягтай хариулаад өнгөрөх гэсэн ийм байдал ажиглагдаж байна. Тэгэхээр Улсын Их Хурлын гишүүнийхээ бүрэн эрхийн хэмжээнд, намайг дэмжсэн Байнгын хороо гарах байлгүй дээ. Тэгээд сонсгол явуулаад үзье. Энэ ажлыг сайжруулах гээд оролдоод үзье гэсэн ийм бодолтой байна. Би ер нь юу болбол юу ч болог. Ямар ч байсан улс орноо хөгжүүлэхийн төлөө явсаар байгаад л дуусъя. Өмнө нь ч олон хүмүүст хорлогдож байсан, хэцүү байдалд орж байсан.

Гадаад хэргийн сайд Орос, Хятад хоёрт яваад айлчилсан гэж байгаа юм. Тэрний үр дүн хаана байна вэ? Одоо уул нь бол Хятадын Засгийн газрын Ерөнхий сайдтай очиж ярилцаад, Хөгжил, шинэтгэлийн хороотой ярилцаад, хэчнээн хэмжээний нүүрс гаргах тэр квотоо тохироод, ингээд явчихвал болох л байхгүй юу. 50 сая тонн нүүрс бол асуудалгүй. Гэтэл одоо жилээс жилд яаж байна вэ? Саяхан НҮБ-ын Ассамблейн чуулган дээр Ши Жиньпин дарга хэлчихлээ шүү дээ. Нүүрснийхээ хэрэгцээг бид нар багасгана гээд. Нүүрснийхээ цахилгаан станцыг барьчих ийм алтан боломжоо, санхүүжих боломжоо бид нар алдчихаж байгаа юм бас энэ хугацаанд.

Энэ бол шат, шатны манай хэдэн авлигачид, цаана нь тэднийг чиглүүлж байдаг тэдний гарт орчихсон ийм хүмүүсээс шалтгаалаад байгаа юм. Одоо миний хэлж байгаа, ярьж байгаа, энэ хүмүүсийн хариулж байгаа, асуусан бүгд бол мэдээж хэрэг бичигдээд үлдэх байх, энэ улсын түүхэнд. Цаг хугацаа тэгээд бүгдийг нь харуулна. Тэгээд энэ сонсголыг явуулъя гэж бодож байна, цаашаа чадлаараа зүтгэе гэж бодож байна. Тэгээд энэ чингэлгийн тээвэр, энэ бөмбөлөг энэ тэр бол бүгд арга ядсан аргууд. Хариугүй л арга ядаад хувийн хэвшлийнхэн санал, санаачилга гаргаад иймэрхүү юм хийгээд ингээд л байж байна. Энэний ард хэн хохирч байгаа вэ? Монголын ард түмэн л хохироод байгаа байхгүй юу. Цаг хугацаа алдаад байгаа юм. Удахгүй одоо тэгээд энэ чинь.

**Г.Занданшатар:**5 минутаар үг хэллээ. Нийтийн сонсгол, Ерөнхий хяналтын сонсгол зохион байгуулах саналыг Улсын Их Хурлын гишүүн гаргаж болно. Ерөнхий хяналтын сонсгол зохион байгуулах хүсэлтийг бичгээр гаргах бөгөөд түүнд сонсгол зохион байгуулах үндэслэл, шаардлагыг тодорхой заасан байх бөгөөд сэдэв, зорилго, товын талаарх саналаа тусгаж болно гэж байгаа юм.

   Өнөөдрийн хуралдаанаар Улсын Их Хурлын гишүүн Д.Ганбатын Монгол Улсын Ерөнхий сайдад тавьсан асуулгын хариуг чуулганы нэгдсэн хуралдаан дээр сонслоо.

Асуулга тавьсан гишүүн сонсгол тавьж үргэлжлүүлж хэлэлцэх санал гаргасан болно.

Улсын Их Хурлын чуулганы хуралдааны дэгийн тухай хуульд заасны дагуу Улсын Их Хуралд өргөн мэдүүлсэн хуулийн төслүүдийг танилцуулъя.

1.“Төрөөс мөнгөний бодлогын талаар 2022 онд баримтлах үндсэн чиглэлийн талаарх” Улсын Их Хурлын тогтоолын төслийг өргөн мэдүүлсэн. Хууль тогтоомжид заасны дагуу Эдийн засгийн байнгын хороонд хуваарилсан. Эдийн засгийн байнгын хороогоор хэлэлцэнэ гэдгийг мэдэгдэж байна.

2.Монгол Улсын нэгдсэн төсвийн 2022 оны төсвийн хүрээний мэдэгдэл, 2023-2024 онд төсвийн төсөөллийн тухай хуульд өөрчлөлт оруулах тухай хуулийн төсөл. Засгийн газраас өргөн мэдүүлсэн. Төсвийн байнгын хороонд хуваарилсан байна.

3.Монгол Улсын 2022 оны төсвийн тухай, Нийгмийн даатгалын сангийн 2022 оны төсвийн тухай, Эрүүл мэндийн даатгалын сангийн 2022 оны төсвийн тухай, Ирээдүйн өв сангийн 2022 оны төсвийн тухай хуулийн төсөл болон хамт өргөн мэдүүлсэн хуулийн төслүүд. Засгийн газраас өргөн мэдүүлсэн. Төсвийн байнгын хороонд хуваарилсан.

4.Монгол Улс Азийн дэд бүтцийн хөрөнгө оруулалтын банк хоорондын зээлийн хэлэлцээр. КОВИД-19-ийн эсрэг вакцинжуулалтын арга хэмжээний талаарх ийм зээлийн хэлэлцээрийг байгуулж байгаа. Энэ төслийг соёрхон батлах тухай хуулийн төслийг хэлэлцэнэ. Засгийн газраас өргөн мэдүүлсэн.

5.Улсын Их Хурлын 2010 оны 5 дугаар сарын 24-ний өдрийн 32 дугаар тогтоолын хавсралтаар баталсан “Төрөөс төмөр замын талаар баримтлах бодлогын чиглэлд өөрчлөлт оруулах тухай” Улсын Их Хурлын тогтоолын төслийг өргөн мэдүүлсэн, хэлэлцэнэ.

6.Гаалийн тариф, гаалийн татварын тухай хуульд өөрчлөлт оруулах тухай хуулийн төслийг Засгийн газраас өргөн мэдүүлсэн. Төсвийн байнгын хороонд хуваарилсан. Төмөр замын бодлогыг бол Эдийн засгийн байнгын хороонд хуваарилсан.

7.Нэмэгдсэн өртгийн албан татварын тухай хуульд өөрчлөлт оруулах тухай хуулийн төслийг Засгийн газраас өргөн мэдүүүснийг Төсвийн байнгын хороонд хуваарилсан.

8.Газрын тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай хуулийн төсөл болон хамт өргөн мэдүүлсэн төслүүд. Энхбаяр нарын 5 гишүүн өргөн мэдүүлсэн. Эдийн засгийн байнгын хороонд хуваарилсан.

9.Монгол Улсын Их Хурлын тухай хуульд нэмэлт оруулах тухай хуулийн төслийг Улсын Их Хурлын гишүүн Хүрэлбаатарын Булгантуяа, Тогмидын Доржханд нарын гишүүд өргөн мэдүүлсэн байна. Энийг Төрийн байгуулалтын байнгын хороонд хуваарилсан.

10.Цөмийн зэвсгийг хориглох тухай гэрээг соёрхон батлах тухай хуулийн төслийг Засгийн газраас өргөн мэдүүлсэн. Аюулгүй байдал, гадаад бодлогын байнгын хороонд хуваарилсан.

11.Озоны үе давхаргыг задалдаг бодисын тухай Монреалийн протоколд оруулсан нэмэлт, өөрчлөлтийг соёрхон батлах тухай хуулийн төслийг баталсан. Өргөн мэдүүлсэн. Энийг Аюулгүй байдал, гадаад бодлогын байнгын хороо болон Байгаль орчин, хүнс, хөдөө аж ахуйн байнгын хороодод энэ хоёр асуудлыг хуваарилсан байна.

12.Чөлөөт бүсийн тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай хуулийн төслийг Засгийн газраас өргөн мэдүүлсэн. Эдийн засгийн байнгын хороонд хуваарилсан.

13.Тогтоол хүчингүй болсонд тооцох тухай Улсын Их Хурлын тогтоолын төслийг өргөн мэдүүлсэн. Төрийн байгуулалтын байнгын хороонд хуваарилсан.

Эдгээр асуудлуудаас ирэх долоо хоногт чуулганаар төсвийн төслийг хэлэлцэнэ, чөлөөт бүсийн болон энэ зээлийн гэрээ, хэлэлцээрүүдийг хэлэлцэхээр төлөвлөж хуваарьт тусгасан.

Гишүүдийн хуваарийг даргын дэргэдэх зөвлөлөөр, хэлэлцэх асуудлын тов, дараалал, хуваарийг даргын дэргэдэх зөвлөлөөр батлаад Улсын Их Хурлын гишүүдэд цахимаар мэдээлсэн байгааг мэдэгдэж байна.

Ингээд өнөөдрийн чуулганаар хэлэлцэх асуудал дууссан тул хуралдаан өндөрлөснийг мэдэгдье.

ДУУНЫ БИЧЛЭГЭЭС ХУРАЛДААНЫ

ДЭЛГЭРЭНГҮЙ ТЭМДЭГЛЭЛ БУУЛГАЖ,

ХЯНАСАН: ШИНЖЭЭЧ                                                                   Б.БАТГЭРЭЛ