

МОНГОЛ УЛСЫН ИХ ХУРАЛ
2026 ОНЫ ХАВРЫН ЭЭЛЖИТ ЧУУЛГАН



УЛСЫН ИХ ХУРЛЫН
ТАМГЫН ГАЗАР

2026 ОНЫ 4 ДҮГЭЭР САРЫН 01-НИЙ ӨДӨР, ЛХАГВА ГАРАГ

ХУРАЛДААНЫ ТЭМДЭГЛЭЛ

ТӨСВИЙН БАЙНГЫН
ХОРОО

ХУРАЛДААН ЗОХИОН БАЙГУУЛАХ ГАЗАР

Та хуралдааны тэмдэглэлийн цахим хувьтай дээрх
QR кодыг уншуулан танилцах боломжтой.

**МОНГОЛ УЛСЫН ИХ ХУРЛЫН
2026 ОНЫ ХАВРЫН ЭЭЛЖИТ ЧУУЛГАНЫ
ТӨСВИЙН БАЙНГЫН ХОРООНЫ ХУРАЛДААНЫ
ТЭМДЭГЛЭЛИЙН
АГУУЛГА**

2026 оны 4 дүгээр сарын 01-ний өдөр, Лхагва гараг

Хуралдааны тэмдэглэлийн агуулга	1
Хуралдааны товч тэмдэглэл:	2 – 6
Хуралдааны дэлгэрэнгүй тэмдэглэл:	7 – 141
<hr/>	
1. Гадаад зээллэгийн ашиглалт, үр ашгийг нэмэгдүүлэх тухай хуулийн төсөл /Улсын Их Хурлын гишүүн Н.Алтаншагай нарын 21 гишүүн 2025.12.12-ны өдөр өргөн мэдүүлсэн, анхны хэлэлцүүлэг/	10 – 37
<hr/>	
2. “Туулын хурдны зам” төслийн эдийн засгийн үр ашиг, техник эдийн засгийн үндэслэл (ТЭЗҮ), төсөвт өртөг, санхүүжилтийн эх үүсвэр, төсөвт үзүүлэх нөлөөлөл, мөн гүйцэтгэгчийн сонгон шалгаруулалттай холбогдох мэдээлэл	37 – 112
<hr/>	
3. “Монгол Улсад агаарын хөлгийн түлш нийлүүлэх тухай Монгол Улсын Засгийн газар болон Оросын Холбооны Улсын Засгийн газар хоорондын хэлэлцээр” болон түүнд өөрчлөлт оруулах протоколын төсөл /Засгийн газар 2026.03.17-ны өдөр ирүүлсэн, зөвшилцөх, санал, дүгнэлтээ Аюулгүй байдал, гадаад бодлогын байнгын хороонд хүргүүлнэ/	112 – 122
<hr/>	
4. “Импортын барааны гаалийн албан татварын хувь, хэмжээ батлах тухай Монгол Улсын Их Хурлын 1999 оны 06 дугаар сарын 03-ны өдрийн 27 дугаар тогтоолд нэмэлт оруулах тухай” Улсын Их Хурлын тогтоолын төсөл /Засгийн газар 2026.03.19-ний өдөр өргөн мэдүүлсэн, хэлэлцэх эсэх/	122 – 141
<hr/>	

**Монгол Улсын Их Хурлын 2026 оны хаврын ээлжит чуулганы
Төсвийн байнгын хорооны 4 дүгээр сарын 01-ний өдөр /Лхагва гараг/-ийн
хуралдааны товч тэмдэглэл**

Төсвийн байнгын хорооны дарга Н.Наранбаатар ирц, хэлэлцэх асуудлын дарааллыг танилцуулж, хуралдааныг даргалав.

Хуралдаанд ирвэл зохих 29 гишүүнээс 15 гишүүн хүрэлцэн ирж, 51.7 хувийн ирцтэйгээр хуралдаан 09 цаг 55 минутад Төрийн ордны “Их засаг” танхимд эхлэв.

*Чөлөөтэй: Ж.Баясгалан, Ц.Даваасүрэн, З.Мэндсайхан;
Эмнэлгийн чөлөөтэй: Н.Алтанхуяг, Х.Болормаа, Ж.Ганбаатар;
Тасалсан: Д.Батбаяр, Ж.Батсуурь, Д.Жаргалсайхан, П.Мөнхтулга.*

Нэг.Гадаад зээллэгийн ашиглалт, үр ашгийг нэмэгдүүлэх тухай хуулийн төсөл /Улсын Их Хурлын гишүүн Н.Алтаншагай нарын 21 гишүүн 2025.12.12-ны өдөр өргөн мэдүүлсэн, анхны хэлэлцүүлэг/

Хэлэлцэж буй асуудалтай холбогдуулан Боловсролын яамны Төрийн нарийн бичгийн дарга Х.Батжаргал, Сангийн яамны Хөгжлийн санхүүжилт, хөрөнгө оруулалтын газрын дарга Ж.Дэлгэржаргал, Эрчим хүчний яамны Санхүү, Хөрөнгө оруулалтын газрын дарга О.Хуягцогт, Аж үйлдвэр, эрдэс баялгийн яамны Газрын тосны бодлогын газрын дарга Ч.Хишигдалай, Нийслэлийн Засаг даргын Эдийн засгийн хөгжил, дэд бүтцийн асуудал хариуцсан нэгдүгээр орлогч Т.Даваадалай, Сангийн яамны Өрийн удирдлагын хэлтсийн дарга Л.Гантогтох, Сангийн яамны Хөгжлийн санхүүжилтийн хэлтсийн дарга Б.Ганзориг, Нийслэлийн Засаг даргын Тамгын газрын Хууль тогтоомж, гэрээ, эрх зүйн газрын дарга М.Үнэнбат, Нийслэлийн Засаг даргын Тамгын газрын Санхүү, хөрөнгө оруулалтын газрын дарга Л.Эрдэнэбадрах, “Монгол газрын тос боловсруулах үйлдвэр” төрийн өмчит хязгаарлагдмал хариуцлагатай компанийн гүйцэтгэх захирал Д.Алтанцэцэг, “Монгол газрын тос боловсруулах үйлдвэр” төрийн өмчит хязгаарлагдмал хариуцлагатай компанийн Гэрээ, эрх зүйн газрын дарга У.Чинзориг нар оролцов.

Хуралдаанд Улсын Их Хурлын Тамгын газрын Байнгын хороодын асуудал эрхлэх газрын Төсвийн байнгын хорооны ажлын албаны ахлах зөвлөх Б.Гандулам, зөвлөх Ё.Энхсайхан, референт Г.Нарантуяа, С.Төрмөнх, С.Тэгшжаргал нар байлцав.

Хуулийн төслийг анхны хэлэлцүүлэгт бэлтгэсэн талаарх танилцуулгыг ажлын хэсгийн ахлагч, Улсын Их Хурлын гишүүн Ж.Алдаржавхлан танилцуулав.

Монгол Улсын Их Хурлын чуулганы хуралдааны дэгийн тухай хуулийн 39 дүгээр зүйлийн 39.10-т заасны дагуу Гадаад зээллэгийн ашиглалт, үр ашгийг нэмэгдүүлэх тухай хуулийн төслийг зүйл бүрээр хэлэлцэв.

-Төслийн 1 дүгээр зүйлтэй холбогдуулан Улсын Их Хурлын гишүүн Д.Энхтүвшин, Да.Цогтбаатар, Б.Түвшин, Х.Булгантуяа, Б.Мөнхсоёл, Ж.Батжаргал, Б.Пүрэвдорж нарын тавьсан асуултад ажлын хэсгийн ахлагч, Улсын Их Хурлын гишүүн Ж.Алдаржавхлан, Боловсролын яамны Төрийн нарийн бичгийн дарга

Х.Батжаргал, Сангийн яамны Хөгжлийн санхүүжилт, хөрөнгө оруулалтын газрын дарга Ж.Дэлгэржаргал, Сангийн яамны Өрийн удирдлагын хэлтсийн дарга Л.Гантогтох нар хариулж, тайлбар хийв.

Гадаад зээллэгийн ашиглалт, үр ашгийг нэмэгдүүлэх тухай хуулийн төслийн талаар ажлын хэсгээс гаргасан зарчмын зөрүүтэй саналын томъёоллоор санал хураалт явуулав.

Н.Наранбаатар: 1.Улсын Их Хурлын гишүүн Ж.Алдаржавхлан, Р.Батболд, Н.Батсүмбэрэл, Ж.Баярмаа, Ц.Даваасүрэн, Б.Заяабал, З.Мэндсайхан, Б.Пунсалмаа, П.Сайнзориг, Г.Хосбаяр, Д.Энхтуяа /Цаашид “Ажлын хэсэг” гэх/ нарын гаргасан, Төслийн 1 дүгээр зүйлд “Хуулийн зорилт” гэсэн агуулгатай зүйлийн гарчиг, тус зүйлийн өмнө “НИЙТЛЭГ ҮНДЭСЛЭЛ” гэсэн агуулгатай **НЭГДҮГЭЭР БҮЛЭГ**-ийн нэр, мөн зүйлийн “аюулгүй байдлыг хангах” гэсний дараа “бодлогын хүрээнд хэрэгжих” гэж тус тус нэмж, мөн зүйлийн “нийслэл Улаанбаатар хотын тулгамдаж буй асуудал болох хүрээлэн буй орчны бохирдол, автозамын түгжрэлийг бууруулах” гэснийг хасаж, мөн зүйлийн “зорилго” гэснийг “зорилт” гэж “санхүүжилтийн ашиглалтыг” гэснийг “гадаад зээллэгийн ашиглалтыг” гэж, “зориулан эрх зүйн таатай орчныг” гэснийг “зориулсан эрх зүйн орчныг” гэж тус тус өөрчлөх гэсэн саналыг дэмжье гэсэн санал хураалт явуулъя.

Зөвшөөрсөн: 10
Татгалзсан: 8
Бүгд: 18
55.6 хувийн саналаар санал дэмжигдлээ.

-Төслийн 2 дугаар зүйлтэй холбогдуулан Улсын Их Хурлын гишүүн Р.Батболд, Д.Үүрийнтуяа, Т.Аубакир нарын тавьсан асуултад ажлын хэсгийн ахлагч, Улсын Их Хурлын гишүүн Ж.Алдаржавхлан, Улсын Их Хурлын гишүүн П.Сайнзориг, Улсын Их Хурлын Тамгын газрын Байнгын хороодын асуудал эрхлэх газрын Төсвийн байнгын хорооны ажлын албаны ахлах зөвлөх Б.Гандулам нар хариулж, тайлбар хийв.

Улсын Их Хурлын гишүүн Б.Түвшин үг хэлэв.

Улсын Их Хурлын гишүүн Д.Үүрийнтуяа хуулийн төсөлд Улсын Их Хурлын гишүүдээс зарчмын зөрүүтэй санал гаргах шаардлагатай тул уг асуудлыг хойшлуулах гэсэн горимын саналыг гаргав.

Н.Наранбаатар: Улсын Их Хурлын гишүүн Д.Үүрийнтуяагийн гаргасан горимын саналыг дэмжье гэсэн санал хураалт явуулъя.

Зөвшөөрсөн: 12
Татгалзсан: 6
Бүгд: 18
66.7 хувийн саналаар горимын санал дэмжигдлээ. /11.04/

Хоёр. “Туулын хурдны зам” төслийн эдийн засгийн үр ашиг, техник, эдийн засгийн үндэслэл (ТЭЗҮ), төсөвт өртөг, санхүүжилтийн эх үүсвэр,

төсөвт үзүүлэх нөлөөлөл, мөн гүйцэтгэгчийн сонгон шалгаруулалттай холбогдох мэдээлэл

Хэлэлцэж буй асуудалтай холбогдуулан Нийслэлийн Засаг дарга бөгөөд Улаанбаатар хотын Захирагч Х.Нямбаатар, Нийслэлийн Засаг даргын Эдийн засгийн хөгжил, дэд бүтцийн асуудал хариуцсан нэгдүгээр орлогч Т.Даваадалай, Нийслэлийн Засаг даргын Тамгын газрын Хууль тогтоомж, гэрээ, эрх зүйн газрын дарга М.Үнэнбат, Нийслэлийн Засаг даргын Тамгын газрын Санхүү, хөрөнгө оруулалтын газрын дарга Л.Эрдэнэбадрах, Нийслэлийн Засаг даргын Тамгын газрын Хөрөнгө оруулалтын хэлтсийн дарга Б.Гантулга, Нийслэлийн Замын хөгжлийн газрын дарга Б.Одбаяр, Нийслэлийн Бодлогын судалгаа, шинжилгээний төвийн Эрдмийн зөвлөлийн гишүүн, доктор Ш.Баранчулуун, Нийслэлийн худалдан авах ажиллагааны газрын дарга Д.Батцэцэг, мөн газрын Хууль, эрх зүйн хэлтсийн дарга Г.Анар нар оролцов.

Хуралдаанд Улсын Их Хурлын Тамгын газрын Байнгын хороодын асуудал эрхлэх газрын Төсвийн байнгын хорооны ажлын албаны ахлах зөвлөх Б.Гандулам, зөвлөх Ё.Энхсайхан, референт Г.Нарантуяа, С.Төрмөнх, С.Тэгшжаргал нар байлцав.

“Туулын хурдны зам” төслийн эдийн засгийн үр ашиг, техник, эдийн засгийн үндэслэл, төсөвт өртөг, санхүүжилтийн эх үүсвэр, төсөвт үзүүлэх нөлөөлөл, мөн гүйцэтгэгчийн сонгон шалгаруулалттай холбогдох мэдээллийг Нийслэлийн Засаг даргын Эдийн засгийн хөгжил, дэд бүтцийн асуудал хариуцсан нэгдүгээр орлогч Т.Даваадалай танилцуулав.

Танилцуулгатай холбогдуулан Улсын Их Хурлын гишүүн Б.Мөнхсоёл, Ж.Батжаргал, Р.Батболд, П.Сайнзориг, Д.Үүрийнтуяа, Да.Цогтбаатар, Х.Булгантуяа, Г.Ганбаатар, Ц.Идэрбат, Д.Энхтүвшин, П.Пүрэвдаваа, Ч.Номин, Ж.Алдаржавхлан, П.Ганзориг нарын тавьсан асуултад Нийслэлийн Засаг дарга бөгөөд Улаанбаатар хотын Захирагч Х.Нямбаатар, Нийслэлийн Засаг даргын Эдийн засгийн хөгжил, дэд бүтцийн асуудал хариуцсан нэгдүгээр орлогч Т.Даваадалай, Нийслэлийн Засаг даргын Тамгын газрын Хууль тогтоомж, гэрээ, эрх зүйн газрын дарга М.Үнэнбат, Нийслэлийн Замын хөгжлийн газрын дарга Б.Одбаяр нар хариулж, тайлбар хийв.

Улсын Их Хурлын гишүүн Р.Батболд, П.Сайнзориг, Ж.Золжаргал, Ч.Лодойсамбуу нар үг хэлэв.

Уг асуудлыг 13 цаг 47 минутад хэлэлцэж дуусав.

Гурав. “Монгол Улсад агаарын хөлгийн түлш нийлүүлэх тухай Монгол Улсын Засгийн газар болон Оросын Холбооны Улсын Засгийн газар хоорондын хэлэлцээр” болон түүнд өөрчлөлт оруулах протоколын төсөл /Засгийн газар 2026.03.17-ны өдөр ирүүлсэн, зөвшилцөх, санал, дүгнэлтээ Аюулгүй байдал, гадаад бодлогын байнгын хороонд хүргүүлнэ/

Хэлэлцэж буй асуудалтай холбогдуулан Монгол Улсын Ерөнхий сайд Н.Учрал, Аж үйлдвэр, эрдэс баялгийн яамны Төрийн нарийн бичгийн дарга Б.Дашпүрэв, мөн яамны Газрын тосны бодлогын газрын дарга Ч.Хишигдалай, Гэрээ,

эрх зүй, гадаад хамтын ажиллагааны хэлтсийн дарга Т.Ганбаатар, Гадаад харилцааны яамны Гэрээ, эрх зүйн газрын захирал Ж.Соёлмаа, мөн яамны Хөрш орнуудын газрын захирал Т.Жанабазар, Иргэний нисэхийн ерөнхий газрын даргын албан үүргийг түр орлон гүйцэтгэгч Э.Төрбаяр нар оролцов.

Хуралдаанд Улсын Их Хурлын Тамгын газрын Байнгын хороодын асуудал эрхлэх газрын Төсвийн байнгын хорооны ажлын албаны ахлах зөвлөх Б.Гандулам, зөвлөх Ё.Энхсайхан, референт Г.Нарантуяа, С.Төрмөнх, С.Тэгшжаргал нар байлцав.

Монгол Улсад агаарын хөлгийн түлш нийлүүлэх тухай Монгол Улсын Засгийн газар болон Оросын Холбооны Улсын Засгийн газар хоорондын хэлэлцээр болон түүнд өөрчлөлт оруулах тухай протоколын төслийн талаарх танилцуулгыг Монгол Улсын Ерөнхий сайд Н.Учрал танилцуулав.

Танилцуулгатай холбогдуулан Улсын Их Хурлын гишүүн Ж.Батжаргал, Д.Энхтүвшин, П.Сайнзориг нарын тавьсан асуултад Аж үйлдвэр, эрдэс баялгийн яамны Газрын тосны бодлогын газрын дарга Ч.Хишигдалай хариулж, тайлбар хийв.

Улсын Их Хурлын гишүүн Г.Дамдинням үг хэлэв.

Н.Наранбаатар: Монгол Улсад агаарын хөлгийн түлш нийлүүлэх тухай Монгол Улсын Засгийн газар болон Оросын Холбооны Улсын Засгийн газар хоорондын хэлэлцээр болон түүнд өөрчлөлт оруулах протоколын төслийг зөвшилцөхийг дэмжье гэсэн санал хураалт явуулья.

Зөвшөөрсөн: 14
Татгалзсан: 5
Бүгд: 19
73.7 хувийн саналаар санал дэмжигдлээ.

Байнгын хорооноос гаргах санал, дүгнэлтийг Улсын Их Хурлын гишүүн Б.Мөнхсоёл Аюулгүй байдал, гадаад бодлогын байнгын хорооны хуралдаанд танилцуулахаар тогтов.

Уг асуудлыг 14 цаг 09 минутад хэлэлцэж дуусав.

Дөрөв. “Импортын барааны гаалийн албан татварын хувь, хэмжээ батлах тухай Монгол Улсын Их Хурлын 1999 оны 06 дугаар сарын 03-ны өдрийн 27 дугаар тогтоолд нэмэлт оруулах тухай” Улсын Их Хурлын тогтоолын төсөл /Засгийн газар 2026.03.19-ний өдөр өргөн мэдүүлсэн, хэлэлцэх эсэх/

Хэлэлцэж буй асуудалтай холбогдуулан Монгол Улсын Ерөнхий сайд Н.Учрал, Улсын Их Хурлын гишүүн Г.Дамдинням, Аж үйлдвэр, эрдэс баялгийн яамны Төрийн нарийн бичгийн дарга Б.Дашпүрэв, мөн яамны Газрын тосны бодлогын газрын дарга Ч.Хишигдалай, Гэрээ, эрх зүй, гадаад хамтын ажиллагааны хэлтсийн дарга Т.Ганбаатар, Сангийн яамны Татварын бодлогын газрын дарга Ч.Чимидсүрэн, Гаалийн ерөнхий газрын Татвар, орлогын газрын дарга С.Баярмаа, Гаалийн ерөнхий

газрын Төрийн захиргааны удирдлагын газрын Хууль, эрх зүйн асуудал хариуцсан гаалийн улсын ахлах байцаагч Ч.Тамираа нар оролцов.

Хуралдаанд Улсын Их Хурлын Тамгын газрын Байнгын хороодын асуудал эрхлэх газрын Төсвийн байнгын хорооны ажлын албаны ахлах зөвлөх Б.Гандулам, зөвлөх Ё.Энхсайхан, референт Г.Нарантуяа, С.Төрмөнх, С.Тэгшжаргал нар байлцав.

“Тогтоолд нэмэлт оруулах тухай” Улсын Их Хурлын тогтоолын төслийн талаарх танилцуулгыг Монгол Улсын Ерөнхий сайд Н.Учрал танилцуулав.

Танилцуулгатай холбогдуулан Улсын Их Хурлын гишүүн Ж.Батжаргал, Д.Пүрэвдаваа, Ж.Алдаржавхлан, Х.Булгантуяа, Ч.Номин нарын тавьсан асуултад Аж үйлдвэр, эрдэс баялгийн яамны Төрийн нарийн бичгийн дарга Б.Дашпүрэв, мөн яамны Газрын тосны бодлогын газрын дарга Ч.Хишигдалай нар хариулж, тайлбар хийв.

Улсын Их Хурлын гишүүн П.Сайнзориг, Х.Булгантуяа, Г.Дамдинням нар үг хэлэв.

Н.Наранбаатар: “Тогтоолд нэмэлт оруулах тухай” Улсын Их Хурлын тогтоолын төслийг үзэл баримтлалын хүрээнд хэлэлцэхийг дэмжье гэсэн санал хураалт явуулья.

Зөвшөөрсөн: 12
Татгалзсан: 7
Бүгд: 19
63.2 хувийн саналаар санал дэмжигдлээ.

Уг асуудлыг 14 цаг 54 минутад хэлэлцэж дуусав.

Байнгын хорооны хуралдаанаар 4 асуудал хэлэлцэв.

Хуралдаан 5 цаг 00 минут үргэлжилж, 29 гишүүнээс 19 гишүүн хүрэлцэн ирж, 65.5 хувийн ирцтэйгээр 14 цаг 55 минутад өндөрлөв.

Тэмдэглэлтэй танилцсан:
ТӨСВИЙН БАЙНГЫН
ХОРООНЫ ДАРГА

Н.НАРАНБААТАР

Тэмдэглэл хөтөлсөн:
ХУРАЛДААН ЗОХИОН
БАЙГУУЛАХ ГАЗРЫН
ШИНЖЭЭЧ

Ц.АЛТАН-ОД

МОНГОЛ УЛСЫН ИХ ХУРАЛ

2026 оны 4 дүгээр сарын 01-ний өдөр, Лхагва гараг
Төрийн ордны “ИХ ЗАСАГ” танхим
09 цаг 55 минут

ТӨСВИЙН БАЙНГЫН ХОРООНЫ ХУРАЛДААНЫ ДЭЛГЭРЭНГҮЙ ТЭМДЭГЛЭЛ

Н.Наранбаатар: Байнгын хорооны гишүүдийн энэ өдрийн амар амгаланг айлтгая.

Байнгын хорооны гишүүдийн олонх нь хүрэлцэн ирж ирц 51.7 хувьтай бүрдсэн тул Төсвийн байнгын хорооны 2026 оны 4 дүгээр сарын 01-ний өдрийн хуралдаан нээснийг мэдэгдье. /алх цохив/

Монгол Улсын Их Хурлын чуулганы хуралдааны дэгийн тухай хуулийн 7.8-д заасны дагуу хуралдааны ирцийг гишүүний сонгогдсон тойрог, нэрээр нь танилцуулна.

7 дугаар тойрог Н.Наранбаатар ирсэн. 12 дугаар тойрог Жуковын Алдаржавхлан ирсэн.

Ринчиндоржийн Батболд гишүүн ирсэн. 5 дугаар тойрог Жигжидийн Батжаргал гишүүн ирсэн байна. 8 дугаар тойрог Хүрэлбаатарын Булгантуяа гишүүн ирсэн байна. 7 дугаар тойрог Гомбын Ганбаатар гишүүн ирсэн байна. 11 дүгээр тойрог Пүрэвжавын Сайнзориг гишүүн ирсэн байна. 2 дугаар тойрог Батжаргалын Заяабал гишүүн ирсэн байна.

Жагсаалтаар сонгогдсон Баатаржавын Мөнхсоёл гишүүн гишүүн ирсэн байна. Жагсаалтаар сонгогдсон Даваахүүгийн Пүрэвдаваа гишүүн ирсэн байна. 4 дүгээр тойргоос сонгогдсон Доржсүрэнгийн Үүрийнтуяа гишүүн ирсэн байна. 1 дүгээр тойрог Даваагийн Цогтбаатар гишүүн ирсэн байна. 2 дугаар тойрог Баттогтохын Чойжилсүрэн гишүүн ирсэн байна.

Жагсаалтаар сонгогдсон Дашцэрэнгийн Энхтүвшин гишүүн ирсэн байна. 3 дугаар тойрог Тилеуханы Аубакир гишүүн ирсэн байна.

Өөр үлд үлдсэн хүн байна уу? Г.Тэмүүлэн гишүүн ирсэн байна. 1 дүгээр тойрог Ганзоригийн Тэмүүлэн гишүүн ирсэн байна.

Гишүүдийг тойрог нэрээр нь танилцуулж дууслаа. /алх цохив/

Байнгын хорооны хуралдаанаар хэлэлцэх асуудлыг танилцуулъя.

Хэлэлцэх асуудал.

Монгол Улсын Их Хурлын 2026 оны хаврын ээлжит чуулганы 2026 оны 3 дугаар сарын 30-наас 4 дүгээр сарын 03-ны өдрийн хуралдаанаар хэлэлцэх асуудлын тов дараалалд Төсвийн байнгын хорооны хуралдаанаар дараах асуудлуудыг хэлэлцэхээр тусгасан.

Нэг.Гадаад зээллэгийн ашиглалт, үр ашгийг нэмэгдүүлэх тухай хуулийн төсөл.

Улсын Их Хурлын гишүүн Н.Алтаншагай нарын 21 гишүүн 2025 оны 12 дугаар сарын 12-ны өдөр өргөн мэдүүлсэн. Анхны хэлэлцүүлэг.

Хоёр.Татварын ерөнхий хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай хуулийн төсөл болон хамт өргөн мэдүүлсэн хуулийн төслүүд.

Монгол Улсын Засгийн газраас 2025 оны 12 сарын 30-ны өдөр өргөн мэдүүлсэн. Хэлэлцэх эсэх.

Гурав.Нэмэгдсэн өртгийн албан татварын тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулах тухай хуулийн төсөл болон хамт өргөн мэдүүлсэн хуулийн төслүүд.

Монгол Улсын Засгийн газраас 2025 оны 12 сарын 30-ны өдөр өргөн мэдүүлсэн. Хэлэлцэх эсэх.

Дөрөв.Нэмэгдсэн өртгийн албан татварын тухай хуульд өөрчлөлт оруулах тухай хуулийн төсөл.

Улсын Их Хурлын гишүүн Б.Пүрэвдорж нарын 5 гишүүнээс 2025 оны 6 сарын 19-ний өдөр өргөн мэдүүлсэн. Хэлэлцэх эсэх.

Тав.Монгол Улсад агаарын хөлгийн түлш нийлүүлэх тухай Монгол Улсын Засгийн газар болон Оросын Холбооны Улсын Засгийн газар хоорондын хэлэлцээр болон түүнд өөрчлөлт оруулах протоколын төсөл.

Монгол Улсын Засгийн газар 2026 оны 3 дугаар сарын 17-ны өдөр зөвшилцөхөөр ирүүлсэн.

Санал, дүгнэлтээ Аюулгүй байдал, гадаад бодлогын байнгын хороонд хүргүүлнэ.

Зургаа.Туулын хурдны зам төслийн эдийн засгийн үр ашиг, техник, эдийн засгийн үндэслэл, санхүүжилтийн эх үүсвэр, төсөвт үзүүлэх нөлөөлөл, мөн гүйцэтгэгчийг сонгон шалгаруулалттай холбогдох мэдээлэл.

Долоо.“Тогтоолд нэмэлт оруулах тухай” Монгол Улсын Их Хурлын тогтоолын төсөл.

Монгол Улсын Засгийн газраас 2026 оны 3 сарын 19-ний өдөр өргөн мэдүүлсэн. Хэлэлцэх эсэх.

Хэлэлцэх эсэх дээр тайлбар байгаа.

Монгол Улсын Ерөнхий сайд 2026 оны 3 дугаар сарын 31-ний өдрийн чуулганы нэгдсэн хуралдаанд Монгол Улсын Засгийн газраас 2025 оны 12 дугаар сарын 30-ны өдөр Улсын Их Хуралд өргөн мэдүүлсэн татварын хуулиудыг Засгийн газраас буцаан татна гэсэн.

Үүнтэй холбогдуулан Улсын Их Хурлын гишүүн Б.Пүрэвдорж нарын 5 гишүүний өргөн мэдүүлсэн Нэмэгдсэн өртгийн албан татварын тухай хуульд өөрчлөлт оруулах тухай хуулийн төслийн хэлэлцүүлгийг төсөл санаачлагч хойшлуулах хүсэлт гаргасан.

Мөн Засгийн газраас өргөн мэдүүлсэн Монгол Улсад агаарын хөлгийн түлш нийлүүлэх тухай Монгол Улсын Засгийн газар болон Оросын Холбооны Улсын Засгийн газар хоорондын хэлэлцээр болон түүнд өөрчлөлт оруулах протоколын төслийг Засгийн газрын бүтцийн өөрчлөлттэй холбоотойгоор тухайн асуудлыг хариуцсан сайдуудыг томилогдтол түр хугацаагаар хойшлуулъя. /алх цохив/

Дээрх асуудлуудыг хасаад өнөөдрийн хуралдаанаар дараах асуудлуудыг хэлэлцэнэ.

Нэг.Гадаадын зээллэгээ ашиглалт, үр ашгийг нэмэгдүүлэх тухай хуулийн төсөл.

Улсын Их Хурлын гишүүн Н.Алтаншагай нарын 21 гишүүн 2025 оны 12 сарын 12-ны өдөр өргөн мэдүүлсэн. Анхны хэлэлцүүлэг.

Хоёр.Туулын хурдны зам төсөл эдийн засгийн үр ашиг техник, эдийн засгийн үндэслэл, санхүүжилтийн эх үүсвэр, төсөвт үзүүлэх нөлөөлөл, мөн гүйцэтгэгчийг сонгон шалгаруулахтай холбоотой мэдээлэл.

Гурав.“Тогтоолд нэмэлт оруулах тухай” Монгол Улсын Их Хурлын тогтоолын төсөл.

Монгол Улсын Засгийн газраас 2026 оны 3 сарын 19-ний өдөр өргөн мэдүүлсэн. Хэлэлцэх эсэх.

Хэлэлцэх асуудлаар саналтай гишүүн байна уу? Байхгүй бол хэлэлцэх асуудалдаа оръё. /алх цохив/

**Нэг.Гадаад зээллэгийн ашиглалт,
үр ашгийг нэмэгдүүлэх тухай хуулийн төсөл**
/Улсын Их Хурлын гишүүн Н.Алтаншагай нарын 21 гишүүн
2025.12.12-ны өдөр өргөн мэдүүлсэн,
анхны хэлэлцүүлэг/

Нэг дэх асуудал. Гадаад зээлийн үр ашиглалт, ашиглалт, үр ашгийг нэмэгдүүлэх тухай хуулийн төслийн анхны хэлэлцүүлгийг хэлэлцэж эхэлье.

Ажлын хэсгийн бүрэлдэхүүнийг танилцуулъя.

Х.Батжаргал Боловсролын яамны Төрийн нарийн бичгийн дарга ирсэн үү? Ирж байна. Х.Батжаргал.

Ж.Дэлгэржаргал Сангийн яамны Хөгжлийн санхүүжилт, хөрөнгө оруулалтын газрын дарга ирсэн. О.Хуягцогт Эрчим хүчний яамны Санхүү, Хөрөнгө оруулалтын газрын дарга, Ч.Хишигдалай Аж үйлдвэр, эрдэс баялгийн яамны Газрын тосны бодлогын газрын дарга, Т.Даваадалай Нийслэлийн Засаг даргын Эдийн засгийн хөгжил, дэд бүтцийн асуудал хариуцсан нэгдүгээр орлогч, Л.Гантогтох Сангийн яамны өрийн удирдлагын хэлтсийн дарга, Б.Ганзориг Сангийн яамны Хөгжлийн санхүүжилтийн хэлтсийн дарга, М.Үнэнбат Нийслэлийн Засаг даргын Тамгын газрын Хууль тогтоомж, гэрээ, эрх зүйн газрын дарга, Л.Эрдэнэбадрах Нийслэлийн Засаг даргын Тамгын газрын Санхүү, хөрөнгө оруулалтын газрын дарга, Д.Алтанцэцэг “Монгол газрын тос боловсруулах үйлдвэр” төрийн өмчит хязгаарлагдмал хариуцлагтай компанийн гүйцэтгэх захирал, У.Чинзориг “Монгол газрын тос боловсруулах үйлдвэр” төрийн өмчит хязгаарлагдмал хариуцлагтай компанийн Гэрээ, эрх зүйн газрын дарга.

Ийм ажлын хэсгийн бүрэлдэхүүн байна.

Монгол Улсын Их Хурлын даргын 2026 оны 74 дүгээр захирамжаар Гадаад зээллэгийн ашиглалт, үр ашгийг нэмэгдүүлэх тухай хуулийн төслийг хэлэлцүүлэгт бэлтгэх Байнгын хорооны санал, дүгнэлтийн төсөл боловсруулах үүрэг бүхий ажлын хэсгийг Улсын Их Хурлын гишүүн Ж.Алдаржавхлангаар ахлуулан 11 гишүүний бүрэлдэхүүнтэй байгуулсан.

Хуулийн төслийн талаарх танилцуулгыг ажлын хэсгийн ахлагч, Улсын Их Хурлын гишүүн Ж.Алдаржавхлан танилцуулна.

Ж.Алдаржавхлан: Байнгын хорооны дарга, эрхэм гишүүд ээ,

Монгол Улсын Их Хурлын гишүүн Н.Алтаншагай нарын гишүүдээс 2025 оны 12 дугаар сарын 12-ны өдөр Улсын Их Хуралд өргөн мэдүүлсэн Гадаадын зээлийн ашиглалт, үр ашгийг нэмэгдүүлэх тухай хуулийн төслийг хэлэлцүүлэгт

бэлтгэх үүрэг бүхий ажлын хэсгийг Монгол Улсын Их Хурлын даргын 2026 оны 2 дугаар сарын 27-ны өдрийн 74 тоот захирамжаар байгуулсан.

Ажлын хэсэг 2026 оны 3 сарын 27, 30, 31-ний өдөр тус тус хуралдлаа.

Хуулийн төслийг D-Parliament.mn цахим хуудаст байршуулж, иргэд, олон нийтийн санал авч байгаа бөгөөд өнөөдрийн байдлаар төсөлтэй холбогдуулан санал ирээгүй байна.

Мөн хуулийн төслийг “AI” шинжилгээний хүний эрхийн дэлгэрэнгүй шинжилгээний тайлангаар төслийн зохицуулах харилцаанд эдийн засгийн эрх, иргэний нийтлэг эрх, улс төрийн эрхийг зөрчилгүй гэж дүгнэсэн байна.

Монгол Улсын Их Хурлын Тамгын газрын Парламентын судалгаа хөгжлийн хүрээлэнгээс хөгжлийн томоохон төслүүдийг төсвийн дүрмийн хязгаарлалтаас гадуур санхүүжүүлэх гадаад улсын туршлагын талаар судалгаа хийлгүүлэн, ажлын хэсгийн гишүүдийг мэдээллээр хангаж ажиллалаа.

Ажлын хэсэг төсөлтэй холбогдуулан дараах саналыг Байнгын хорооны танилцуулах нь зүйтэй гэж үзлээ. Үүнд:

1.Хуулийн төсөл нь анхдагч хуулийн төсөл бөгөөд төслийн үзэл баримтлалыг алдагдуулахгүйгээр Хууль тогтоомжийн тухай хуульд заасан хуулийн төслийн бүтцэд тавигдах шаардлагын дагуу төслийн зүйлийн гарчиг өгөх.

Мөн төсөлд тусгагдсан зүйлээр зохицуулж байгаа харилцааг бүлэглэж, бүлгийн нэр өгөх.

2.Хуулийн төсөлд хөндөгдсөн төслүүдээс Сэлбэ дэд төвд түшиглэсэн гэр хорооллын орон сууцын төслийг хасах.

3.Хуулийн төсөлд хуулийг дагаж мөрдөх зохицуулалт гэсэн агуулга бүхий шинэ зүйл нэмж, уг зүйлд 2026 онд төсвийн жилд төсөлд томилогдсон зарим төслүүдэд хийсэн санхүүжилтийг энэ хуулийн үйлчлэлд хамруулах асуудлыг болон энэ хуулийг тодорхой хугацаатайгаар дагаж мөрдөх асуудлыг зохицуулах, тусгах зэрэг асуудал болно.

Эдгээр өөрчлөлтүүдтэй холбогдуулан төслийн талаарх зарчмын зөрүүтэй саналын томьёог бэлтгэн Та бүхэнд хүргүүлээ.

Ажлын хэсгийн бэлтгэсэн танилцуулга, зарчмын зөрүүтэй саналын томьёоллыг хэлэлцэн шийдвэрлэж өгнө үү.

Анхаарал тавьсанд баярлалаа.

Н.Наранбаатар: Ажлын хэсгийн ахлагч Ж.Алдаржавхлан гишүүнд баярлалаа.

Монгол Улсын Их Хурлын чуулганы хуралдааны дэгийн тухай хуулийн 39 дүгээр зүйлийн 39.10-д заасны дагуу хуулийн төслийг зүйл бүрээр хэлэлцэх бөгөөд Гадаад зээлийн ашиглалт, үр ашгийг нэмэгдүүлэх тухай хуулийн төсөл 9 зүйлтэй. Төслийг зүйл тус бүрээр хэлэлцэж эхэлье.

Гадаад зээллэгийн ашиглалт, үр ашгийг нэмэгдүүлэх тухай хуулийн төслийн 1 дүгээр зүйлтэй холбогдуулан асуулт асуух гишүүн байна уу?

9 зүйл байгаа. Д.Энхтүвшин гишүүнээр үү? Хамгийн сүүлд. Өөр асуулт асуух гишүүн байна уу? Б.Түвшин гишүүн. Б.Түвшин гишүүнээр тасаллаа. /алх цохив/

Д.Энхтүвшин гишүүн асуулт асууя.

Д.Энхтүвшин: Энэ 1 дүгээр зүйл дээр уг нь зарчмын зөрүүтэй санал гаргах бодолтой байгаа юм.

Тэгэхдээ дэгийн тухай хуулиар хугацаа нь өнгөрсөн байгаа учраас саналаа ер нь гаргаад, эцсийн хэлэлцүүлэг дээр хэлэлцүүлье гэсэн ийм бодолтой байгаад байна.

Энэ ажлын хэсгийн саналтай уялдаад бас энэ хуулийн 1 дүгээр зүйл дээр өөрчлөлт оруулах шаардлага байгаа юм. Учир нь гэхээр энэ хуулийн төсөл маань одоо хоёр төсөлд л зориулсан ийм хууль болж байгаа юм.

Тэгэхээр бусад төслүүдэд хамааралгүй, тэгээд дахиж өөр төслүүд нэмэх магадлалтай заалтууд энэ хуулийн 1 дүгээр зүйл дээр байгаа юм. Тухайлбал, одоо энэ Сэлбэ дэд төвд түшиглэсэн гэр хорооллын орон сууц санхүүжүүлэх төсөл хасагдсан ажлын хэсгийн саналтай уялдуулаад энэ хуулийн зорилго хэсэгт нь нийслэл Улаанбаатар хотын тулгамдаж байгаа асуудал болон хүрээлэн буй орчны бохирдол, авто замын түгжрэлийг бууруулах гэх мэтчилэн.

Тэгээд дээр нь Монгол Улсын Засгийн газрын 2024-2028 оны үйл ажиллагааны хөтөлбөр, 14 мега төслийн жагсаалтад тусгагдсан гэх мэтчилнээр ийм субъектив маягтай, өөр төслүүд нэмэгдэх боломжтой заалт байгаа учраас үүнийг энэ хуулийн зорилго нь Монгол Улсын Их Хурлаар соёрхон баталсан үндэсний аюулгүй байдлыг хангах, энэ хуульд заасан гадаад зээлийн эх үүсвэрээр хэрэгжүүлэх төслийн санхүүжилтийн гээд үргэлжлүүлээд өөрчлөн найруулах ийм саналтай байгаа юм.

Тэгэхээр ажлын хэсгийн саналтай ч уялдана. Өөр дахиж бас төслүүд энд нэмэгдэхгүй, төслийн төсвийн сахилга батыг алдагдуулахгүй байх зорилгоор ийм санал байгаа юм.

Тэгээд энэ дээр хуулийн хувьд ямаршуу бололцоо байна? Ажлын хэсгийн ахлагчаас энэ талаар хариулт өгөхийг хүсэж байна. Баярлалаа.

Н.Наранбаатар: Ажлын хэсгийн ахлагч Ж.Алдаржавхлан гишүүн.

Ж.Алдаржавхлан: Д.Энхтүвшин гишүүдийн яг санал нэг байгаа.

Бид яг тийм дараа нь бас ашиглагдахуйц, болохуйц өөр төслүүд орж ирэх биш боломжит бүгдийг нь хаасан.

Сая Та бүгдэд тараасан зарчмын зөрүүтэй саналын томьёолол дотор байж байгаа. Одоо нийслэл Улаанбаатар хотын тулгамдаж байгаа асуудал, хүрээлэн буй орчин, авто замын түгжрэл буурлаа бүгдийг нь хассан байгаа.

Яах вэ, зарим нэг тодотгох зүйлийг байж болно. Д.Энхтүвшин гишүүний зарим нэг саналыг ярилцаад оруулж болох байх гэж бодож байна.

Ер нь энэ хууль зөвхөн одоо хэрэгжих 2 төсөлд л зориулна.

Тийм. Газрын тос, Эрдэнэбүрэнгийн цахилгаан станц хоёр л. Өөр зүйлд зарцуулагдах гэж үзэж байгаа. Хууль угаасаа энэ 2 төсөл хэрэгжсэнээр дуусаж байгаа юм. Хуулийн хүчин төгөлдөр хугацаа нь.

Тэгэхээр Д.Энхтүвшин гишүүний шаардлага хангагдана гэж үзэж байна.

Н.Наранбаатар: Тодруулах уу? Тодруулъя. Д.Энхтүвшин гишүүн тийм.

Д.Энхтүвшин: Тэгэхээр яах вэ, техник талаасаа л болохгүй байх шиг байна л даа.

Хуулийн зорилтдоо Засгийн газрын үйл ажиллагааны хөтөлбөр, 14 мега төслийн жагсаалтад тусгагдсан импортыг орлох, нийгэм, эдийн засгийн ач холбогдол, үр ашиг бүхий үйл ажиллагааны орлогоороо зардлаа нөхөх боломжтой гээд энэ олон юмнуудыг дурдах нь дахиад өөр юм оруулж ирж магадгүй юм шиг хар гэх юм уу, эсвэл ийм цонх харагдаад байгаа учраас үүнийг нь нэгмөсөн хоёр төсөлдөө зориулаад л энэ агуулгаа өөрчилвөл тэр ажлын хэсгийн саналаар хасаж байгааг ойлголоо. Үүнийг ойлголоо.

Тэгээд өөр өшөө дахиад саяын зүйлүүдийг нь хасаад өөрчлөн найруулвал гэсэн тийм санал байгаа юм.

Гэхдээ эцсийн хэлэлцүүлэг дээр санал оруулъя. Тэгээд ажлын хэсэг, Байнгын хороо дэмжиж өгөхийг хүсэж байна. Баярлалаа.

Н.Наранбаатар: Да.Цогтбаатар гишүүн асуулт асууна.

Да.Цогтбаатар: Та бүхэнд өдрийн мэнд хүргэе.

Энэ хуулийн төслийг Н.Алтаншагай гишүүнийг өргөн барьж байх үед нь бас уг нь хэлж байсан юм. Татаад аввал зүгээр байгаа юм.

- Газрын тос боловсруулах үйлдвэр явах ёстой.
- Тэрийг бүгдээрээ мэдэж байгаа.

- Эрдэнэбүрэнгийн усан цахилгаан станц явах ёстой.
- Тэрийг бүгд мэдэж байгаа.

Бүгдээрээ Монгол Улсын хөгжлийн байтугай бүр аюулгүй байдлын асуудлууд явж байгаа. Үүнийг бүгд мэдэж байгаа.

Тэгтэл одоо манайх чинь дөнгөж Ерөнхий сайдаа томилоод хоёр хонож байна. Дараагийн Сангийн сайд ямар хүн орж ирээд, төсвийн бодлого дээр ямар зарчмын байр суурь баримтлаад, яаж явъя гэдгийг бид хэн ч мэдэхгүй.

Сая энэ Д.Энхтүвшин гишүүний ярьж байгаа дээр санал нэгдэж байгаа зүйлүүд гарч байгаа юм.

Дээрээс нь Хөгжлийн банк өнгөрсөн долоо хоногт байна уу даа өөрийн хөрөнгөө нэмэгдүүлэх шийдвэр Засгийн газраас бас гаргуулсан явж байгаа. Газрын тос боловсруулах үйлдвэрийн төсөл өөрөө Хөгжлийн хөгжлийн банкны зээл хэлбэрээр шийдэгдсэн явж байгаа.

Тэгээд бид уялдаа холбоо маш муу байгаа учраас энэ асуудлыг дахин дахин оруулж ирээд байна гэж би хараад байгаа.

Тийм учраас төсөл санаачлагч нар нь энэ хуулийнхаа төслийг татаж аваад хамаг асуудлаа тодорхой болгосны дараа буюу ямар сайд ямар бодлогоор явах юм, тэгээд энэ Хөгжлийн банкнуудынхаа асуудлуудыг бид яаж хэрэгжүүлээд явах юм. Үүнийгээ тодорхой болгочоод оруулж ирэхгүй бол төсөл болгонд зориулж хууль баталдаг болох гээд байгааг л анхаараасай гэж бодож байгаа юм.

Хоёрдугаарт нь, Боловсролын яамыг өнөөдөр энд бас зориуд дуудсан. Гадаадын зээл, тусламжтай холбоотой асуудлуудаар.

2022 оноос хойш Баянхонгор аймагт “Номгон” сургууль гээд мянган хүүхдийн суудалтай сургууль нурсан. Бодит байдал нь одоо энэ зургаараа энд харагдаж байгаа. Улсын Их Хурлын дарга Н.Учрал өнгөрсөн нэг сард Баянхонгор аймагт очиж ажиллахад Боловсролын яамны Төрийн нарийн бичгийн дарга цуг очиж ажилласан.

Тэгтэл Баянхонгор аймгийн Засаг дарга маань өөрөө ямар шалтгааны улмаас юм бүү мэд ажлаа өгчхөөд явсан. Дараагийн Засаг дарга гарсан. Энэ Засаг даргатай хоёуланттай нь яг энэ зургийн асуудлаар маш олон удаа холбогдсон. Үр дүн гардаггүй.

Тэгээд өнөөдөр Авлигатай тэмцэх газрыг дуудсан шалтгаан нь шат шатандаа байгаа ажлуудыг түргэвчлүүлэхгүй бол маш удаашралтай ажлууд явагдаад байгаа юм. Ерөнхий сайдыг томилох асуудал дээр Авлигатай тэмцэх газрын даргын асуудлын талаар ярихад Авлигатай тэмцэх газар дээр хийгдэж байгаа ажлуудынх нь мэдээлэл орж ирж байгаа юм.

Тэгэхээр Авлигатай тэмцэх газар яах вэ нэг талынх нь үүрэг нь соён гэгээрүүлэх байж магадгүй.

Тэгээд тэр соён гэгээрүүлэх гэдэг юм уу, урьдчилан сэргийлэх ажлуудаа сайн хийхгүй бол аймгуудад энэ авлигын чинь асуудал бас хэрээс хэтрээд явсан. Одоо зөвхөн Баянхонгор аймгийн “Номгон” сургуулийн барилгын зургийн асуудал миний мэдэхийн ингээд хоёр, гурван жил болоод гацсан. Хөрөнгө оруулалтын газрын дарга н.Энхбаяр гэдэг нөхөр одоо бид шахаад байна л гэдэг үг хэлдэг боловч энд мянган хүүхдийн сургууль хоёр, гурван жил болж байхад зурагтайгаа болж чаддаггүй ийм нөхцөл байдалтай.

Тэгэхээр бид гадаадын зээл, тусламжийг тулгамдсан байгаа асуудлууд дээрээ бид –

- боловсролыг нэг номерт тавина гээд байгаа,
- эрүүл мэндийг нэг номерт тавина гээд байгаа.

Энэ асуудлууд руугаа орохгүй бол одоо жишээлэхэд намар бол Баянхонгор аймагт “Номгон” сургууль байхгүй. Энэ дээр боловсрол... /минут дуусав/

Н.Наранбаатар: Боловсролын яам. Индрийн микрофон өгөөрэй. Нэр, албан тушаалаа хэлээд хариулаарай.

Х.Батжаргал: Боловсролын яамны Төрийн нарийн бичгийн дарга Х.Батжаргал.

Да.Цогтбаатар гишүүний асуултад хариулъя.

Тэгэхээр гишүүний хэлсэнчлэн газар дээр нь Боловсролын яам очиж ажилласан. Номгон сургуулийн нөхцөл байдал үнэхээр хүнд. Хэсэгчлэн үйл ажиллагаагаа байрандаа тохиргоо хийгээд явуулж байгаа. Тал нь дээвэр нь нурсан байдалтай. Нурсан хэсэг дээр үйл ажиллагаа явуулах боломжгүй тулсан нөхцөл байдалтай.

Тэгэхээр бидний зүгээс оны эцсээр соёрхон батлагдсан Азийн хөгжлийн банкны шугамаар хэрэгжиж байгаа зээлийн төсөл явж байгаа.

Тэгэхээр саяхан өнгөрсөн долоо хоногт одоо Азийн хөгжлийн банкны судалгааны зөвлөх баг нарийвчилсан үнэлгээ, судалгаа, шалгуур үзүүлэлтүүдээ нарийвчлан очиж зарим газрууд дээр үзэж, зарим газрууд дээр бидний гаргаж өгсөн мэдээлэл дээр дүн шинжилгээ хийгээд Сангийн яамтай уулзан эцэслээд явсан байгаа.

Тэгээд тун удахгүй 5 сард Азийн хөгжлийн банкны өөрийнх нь Удирдах зөвлөлийн хурлаар энэ төслийн зээлийн хэлэлцээр эцэслэн ороод манайх үргэлжлүүлээд манай талаас дараагийн арга хэмжээг аваад хэрэгжилт хангагдана.

Зураг төсөл болоод газар ямар нэгэн асуудал байхгүй эдгээр ажлуудаа олон үе шаттай энэ зээлийн хэлэлцээр, энэ бүх ажлыг хүлээлгээгүй зүгээр тендер зохион байгуулалт бэлэн байдлыг нь бид хангаад явж байя гэдэг байдлаар Азийн хөгжлийн банктайгаа тохиролцсон байгаа.

Тэгэхээр Да.Цогтбаатар гишүүний хэлсэнчлэн өөрийнхөө тавьсан саналын дагуу холбогдох арга хэмжээнүүдийг Боловсролын яамны зүгээс газар дээр нь очиж авч ажиллаад, тэгээд мөн Азийн хөгжлийн банкны энэ шалгуур үзүүлэлт, холбогдох боломж нөхцөлүүд нь бүрэн хангагдаж байна уу гэдэг дээр бид үнэлгээнд оруулаад одоо энэ нөхцөл байдал бол яалт ч үгүй нэн тэргүүний эрэмбийн хамгийн нэгдүгээрт чухал тулгамдсан асуудал мөн байна гэж үзсэний үндсэн дээр дараагийн процесс явагдаж байгаа.

Тэгэхээр мэдээж зураг төслийн ажил нэн тэргүүний ажил. Зураг төсөл гарч байж дараагийн асуудал явагдана.

Тэгэхээр бид зураг төслийн ажлыг холбогдох байгууллагуудтай хамтарч ажиллаад илүү хурдасгах, эрчимжүүлэх чиглэлээр тал талаас нь шахаад ажиллаж байгаа.

Н.Наранбаатар: Да.Цогтбаатар гишүүн тодруулъя.

Да.Цогтбаатар: Тэгэхээр Авлигатай тэмцэх газар мэдээлэл харьцангуй ил яваад байдаггүй байгууллага. Онцлог юм шиг байгаа юм.

Гэхдээ яах вэ, үйл ажиллагааны тайлан энэ тэр нь ирсэн. Тэгээд тайлантай нь танилцаж байхад ажлууд хийгдэж байна.

Гэхдээ аймгууд дээр байгаа ажлуудыг илүү чангаруулаад, бид урьдчилан сэргийлэх гэдэг байдлаар аймаг. Одоо манай Баянхонгор аймаг чинь жишээлэхэд 2016 оноос хойш яг нэг нам дангаараа маш олонхыг бүрдүүлж ажиллаж байгаа газруудад нь ажил явахаа больсон. Баахан хурган дарга нар тэнд гарч ирээд маш

том том эрх мэдэлтэй болоод суусан. Хөдөлж өгдөггүй. Ажил явдаггүй. Энэхүү ажлууд дээр юу гэдэг юм хамтрах байдлаар, төрийн ажлыг хурдлуулах байдлаар шахаж шаардаад байгаа гэдгийг зөвөөр ойлгох байх.

Тэгэхээр Баянхонгорын ажлууд дээр анхаарал хандуулаад болох талаас нь, хурдлуулах талаас нь Боловсролын яам байдаг юм уу, Улсын Их Хурлын Тамгын газар байдаг юм уу хамтраад урагшлуулах чиглэлд нь санал хэлээд байгаа гэдгийг зөвөөр ойлгоосой гэж хүсэж байна.

Н.Наранбаатар: Гишүүдээсээ хүсэхэд энэ хэлэлцэж байгаа асуудлын 1 дүгээр зүйлтэй холбоотой асуулт асуугаарай.

Тэгээд дараа нь зарчмын зөрүүтэй санал бас дараа нь авах юм байгаа юм шүү.

Б.Түвшин гишүүн асуулт асууя.

Б.Түвшин: Гадаад зээллэгийн ашиглалт, үр ашгийг нэмэгдүүлэх тухай хуулийн төслийг хэлэлцэж байна.

Тэгээд энэ дотор чинь гадаад зээллэгийн ашиглалт, үр ашгийг нэмэгдүүлэх тухай нэг ч үг алга байна шүү дээ.

Гадаадын зээллэг гээд Өрийн удирдлагын тухай хуулийн 4.1.2, 4.1.15-д тус тус заасныг хэлнэ гээд байгаа.

→ Энд орохгүй нэр томъёо орж ирээд байна уу?

Яг энэ үндэслэлийг нь ингээд харахаар –

— “үр ашгийг нэмэгдүүлэх” тухай,

— “ашиглалтыг нэмэгдүүлэх” тухай нэг ширхэг ч үг алга.

Тийм учраас логикийн хувьд ер нь жоохон буруу болсон юм биш үү гэж асуумаар байна. Үүнийг тайлбарлаад өгөөч.

Хоёрдугаарт, ерөөсөө энэ Гадаад зээллэгийн ашиглалт, үр ашгийг нэмэгдүүлэх тухай хууль чинь энэ 3, магадгүй нэг нь хасагдаж байгаа юм байна. Энэ 3 төсөл дээр хэрэглэгдэх гадаад зээллэгийг төсвийн Тогтвортой байдлын тухай хууль болон бусад тэр олон хязгаарлагдсан хуулиудаас нэр томъёоных нь хувьд хасаад тэгээд өр, дотоодын нийт бүтээгдэхүүний харьцаа ч юм уу, эсвэл төсвийн тэнцвэржүүлсэн алдагдлын дээд хэмжээнээс хасах тухай л асуудал яригдаад байна л даа.

Энэ чинь эсрэгээрээ –

- гадаад зээлийн ашиглалтыг нэмэгдүүлье,
- үйл ажиллагааны зардлыг нь нэмэгдүүлье –

-гэсэн ийм агуулга болчихоод байгаа юм биш үү?

Энэ ер нь хуулийн үндсэн үзэл баримтлал нь өөрөө “үр ашгийг нэмэгдүүлэх” тухай огт харагдахгүй байна.

Тийм учраас би хэдхэн зүйлийг асууя.

- Ер нь энэ “гадаад зээллэг” гээд байгаа тэр Өрийн удирдлагын тухай хуулийн нэр томъёо өөрчлөгдсөн үү?
- Энэ хууль орж ирснээрээ тэр Өрийн удирдлагын тухай хуулийн 4.1.2, 4.1.15 дээр заасан нэр томъёонууд өөрчлөгдөх үү?
- 2026 оны 1 дүгээр улирлын байдлаар манай гадаад өр ямар байгаа вэ?
- Төсвийн тогтвортой байдлын тухай хуулийн хязгаарлалтаас гаргах гээд байгаа 3 төслийг санхүүжүүлэх буюу хэдэн төгрөгийн тухай асуудал яригдаад байгаа юм?
- Энэ ашиглалтын зардал нь хэдэн жилийн, хэдэн төгрөгийн тухай яриад байгаа юм? Цаашдын хэдэн жилийн тухай яриад байгаа юм?

Ер нь төслүүдийг үйл ажиллагааны орлогоороо зардал нөхөх боломжтой гэдгийг хэн хэрхэн тооцсон юм? Ямар хугацаанд нөхөх юм? Өнгөрсөн тооцооллууд нь таарч байна уу гэсэн ийм хэдэн асуултыг асууя.

Н.Наранбаатар: Эхлээд Сангийн яам хариулъя. Индрийн микрофон. Нэр, албан тушаалаа хэлээд хариулна.

Ж.Дэлгэржаргал: Б.Түвшин гишүүний асуултад хариулъя.

Сангийн яам, Хөгжлийн санхүүжилт, хөрөнгө оруулалтын газар.
Ж.Дэлгэржаргал.

Өрийн удирдлагын тухай хууль дээр “гадаад зээллэг” гэдэг ойлголтод –

- ▶ Засгийн газрын гадаад зээл,
- ▶ үнэт цаас хоёр орж байгаа.

Тийм учраас яг энэ хуулийн төсөл дээр хууль санаачлагчаас 3 төслийн хувьд эх үүсвэр нь 2 нь гадаад зээл, 1 нь нийслэлийн бонд байгаа учраас энэ хоёр ойлголтоороо “зээллэг” гэдэг агуулга орж ирж байгаа.

Манай Төсвийн тухай хууль дээр ер нь жил болгон тавигдаж байгаа асуудал бол гадаад зээл маань өөрөө Улсын Их Хурлаар хэлэлцээрүүд нь нийт яг ямар дүнгээр ашиглах вэ, тэгээд хэлэлцээрийн хугацааг баталж өгч байгаа.

Тэгэхээр энэ нь өөрөө төсөв дээр бид төсвийн бусад зардлаасаа ялгагдаж байгаа асуудал нь “ашиглалт” гэдгээр явдаг.

Зээлийн эх үүсвэр нь өөрөө батлагдаад, одоо жишээ нь –

— “Газрын тос боловсруулах үйлдвэр” гэхэд бид 6.1 их наядын хэлэлцээр хийгдсэн. 6.1 их наядыг бид 2028 он хүртэл ашиглах хэлэлцээрийн хугацаатай.

Тэгэхээр одоо 6.1-ээс газрын тос дээр 4.7 үлдсэн.

— “Эрдэнэбүрэнгийн усан цахилгаан станц”-ын хувьд 908.0 тэрбум байгаа. 30 хувийг нь ашигласан. Үлдэгдэл 610-аад тэрбумын ашиглалт 2030 он хүртэл ашиглах ёстой.

Тэгэхээр төсөв дээр тавигдаж байгаа зардлуудаас ялгагдах асуудал нь төсвийн орлогоор санхүүжих улсын төсвийн хөрөнгө оруулалт ч юм уу, урсгал зардлаас ялгаатай асуудал нь бид зээлээ тухайн зээлийн шугам нээгдсэн. Эндээсээ тухайн онд хэдийг ашиглах вэ гэдэг асуудал байгаа.

Ашиглалт, үр ашиг гэдэг дээр одоо гол тулгамдаад байгаа асуудал гадаад зээл 2026 оны байдлаар 98 төсөл байгаа. Хэрэгжээд явж байгаа.

98 төслийн хэлэлцээрийн дүн буюу анх Улсын Их Хурлаар батлагдсан дүн бол 23.8 их наяд.

Үүнийг хамгийн цаад талын төслийн дуусах хугацаагаар харах юм бол 13.8 их наядын үлдэгдэлтэй. Бид үүнийг яг хэлэлцээрийн хугацаанд гэхээр 2030 он хүртэл ашиглах хугацаатай байгаа. Энэ 13.8-ын ерөөсөө л 5.3 нь энэ 2 төсөл дээр байгаа.

Тэгэхээр ашиглалтаа бид яг энэ хугацаандаа нэмэгдүүлье. Ингэснээрээ төслийн анхны Улсын Их Хурал болон санхүүжүүлэгч талтай байгуулсан гэрээ хэлэлцээрээ, төслөө ашиглалтад оруулж үр ашгийг нэмэгдүүлэх гэдэг зорилготой гэж харж байгаа.

Н.Наранбаатар: Нэмж хариулъя. Индрийн микрофон.

Л.Гантогтох: Б.Түвшин гишүүний асуултад хариулъя.

Сангийн яамны өрийн удирдлагын хэлтсийн дарга Л.Гантогтох.

Засгийн газрын өрийн үлдэгдэл 2026 оны нэгдүгээр улирлын тоо хараахан гараагүй байна. 4 дүгээр сарын 15-ны дотор гарна.

2025 оны жилийн эцсийн байдлаар Засгийн газрын өрийн үлдэгдэл 35.4 их наяд. Дотоодын нийт бүтээгдэхүүнд харьцуулсан харьцаа 39.4 хувь байна.

Төсвийн тогтвортой байдлын тухай хуульд заасан Засгийн газрын өрийн хязгаар дотоодын нийт бүтээгдэхүүний 60.0 хувь байдаг.

Тэгээд энэ хуулиар орж ирж байгаа 2 зээлийн ашиглалт энэ хуулийн хязгаарт бас ялгаагүй тооцогдоод явна. Ямар нэгэн байдлаар хасагдахгүй. Яг Засгийн газрын өрд авсан зээлийнхээ хэмжээгээр тооцогдоод энэ хуулийнхаа хязгаар дотор баригдаад ингээд л явна.

Н.Наранбаатар: Б.Түвшин гишүүн тодруулах уу? Б.Түвшин гишүүн.

Б.Түвшин: Энэ 3 төслийг ер нь яагаад тусгайлан авч үзсэн талаар тодорхой хэлээдхээч.

Одоо энэ чинь үйл ажиллагааны орлогоороо зардлаа нөхөх боломжтой. Тэгээд үйл ажиллагааны зардлыг нь зардлын хязгаарлалтуудаас гаргая гэсэн л агуулга яваад байх шиг байна.

Тэгэхээр энэ ямар тооны тухай яриад байна?

Н.Наранбаатар: Сангийн яам хариулъя. Индрийн микрофон.

Ж.Дэлгэржаргал: Б.Түвшин гишүүний асуултад хариулъя.

Сангийн яам Ж.Дэлгэржаргал.

Тэгэхээр хуулийн зорилгыг бид харахад яг одоо явж байгаа төслүүдээс ялгагдах буюу шалгуур үзүүлэлтүүдийг илүү зорилго талд оруулж өгсөн.

Тэгээд 3 дугаар зүйл дээр төслийн нэр байгаа нь өөрөө одоо явж байгаа төслүүдийн дийлэнх нь яг үйл ажиллагааны орлогоороо зардлаа нөхөх буюу одоо энэ төслүүд маань бүгд ТЭЗҮ-тэй. Газрын тос сүүлд ТЭЗҮ-гээ хоёр удаа шинэчилсэн. Яг энэ ТЭЗҮ-ээрээ тогтоосон асуудлууд яг ямар орлого олох вэ? Энэ дээрээ дотоодынхоо хэрэгцээг хэр хангах вэ гэдэг асуудлууд байгаа.

Тэгэхээр түрүүн ярьсан. 14 мега төсөл жагсаалтаар орсон 2 төсөл яг энэ 2 төсөл нэрээрээ явж байгаа.

Тэгэхээр бусад төслүүдээс ялгагдах онцлог буюу шалгуур үзүүлэлт нь илүү хуулийн төслийн зорилго болж орсон байна гэж харсан.

Тэгэхээр –

- ▶ Эрдэнэбүрэнгийн хувьд нийт импортын эрчим хүчний хэрэглээ 22 хувь нь өөрөө баруун бүс дээр байгаа.
 - ▶ Жилд импортын хэрэглээнд төлж байгаа эрчим хүчний төлбөр 17.5 тэрбум.
 - ▶ Эрдэнэбүрэнгийн хувьд 90 мегаваттын хүчин чадалтай.
 - ▶ 2030 онд ашиглалтад орохоор ТЭЗҮ-ээрээ баруун бүсийн хэрэглээгээ 100 хувь хангах буюу хамгийн багадаа сүүлд хийсэн ТЭЗҮ-ээрээ 17.5 тэрбумыг дотооддоо үлдээх боломжтой.
- ▶ Газрын тосны хувьд хамгийн сүүлд шинэчлэгдсэн ТЭЗҮ-ээр 55 хувийг хангана.
 - ▶ 55 хувьтай дүйцэх орлого буюу 1 тэрбум ам.долларыг хамгийн багадаа жилд дотооддоо үлдэнэ гэдэг судалгаа гарсан.

Н.Наранбаатар: Болсон уу? Б.Түвшин гишүүн.

Б.Түвшин: Энэ 2 төсөл магадгүй орлогоороо зардлаа нөхөж магадгүй юм байна.

Тийм учраас одоо байгаа авах гэж байгаа хэмжээтэй зээлийг нь нэмэгдүүлэе л гэсэн санаа явж байна шүү дээ.

Тэгээд дээрээс нь тэр өрийн харьцаанаас ашиглалтын зардлыг нь хасъя л гэсэн ийм л агуулга явагдаад байх шиг байна.

Тэгвэл энэ гадаад зээлийн үр ашгийг нэмэгдүүлэх тухай асуудал чинь өөр гацсан зээлүүд ер нь хэр байдаг юм? Ямар ямар зээлүүд наашаа ч үгүй, цаашаа ч үгүй гацсан юмнууд байдаг юм? Энэ 2-оос өөр зээлүүдээ. Тэр тал дээр мэдээлэл өгөөч.

Н.Наранбаатар: Сангийн яам. Индрийн микрофон.

Ж.Дэлгэржаргал: Б.Түвшин гишүүний асуултад хариулъя.

Сангийн яам Ж.Дэлгэржаргал.

Яг таны хэлсэн дээр залруулаад хэлэх нь зүйтэй болов уу гэж бодож байна. Өрийн хэмжээ нь бид анх өрийнхөө яг Төсвийн тогтвортой байдлын хуулиа өрийнхөө асуудлыг тооцоод, хязгаараа тооцоод зээлээ авсан. Энэ өөрөө ингээд явж байгаа.

Гадаад зээлүүдийн хувьд ямар тохиолдолд яг өр дээр бичигддэг вэ гэхээр ашигласан дүнгээрээ.

Одоо бид газрын тос дээр 6.2-оос 4.7-г ашиглаагүй байгаа бол энэ 4.7 их наяд өөрөө өрийн хэмжээнд тооцогдож яваагүй байгаа.

Зээлийн үйлчилгээний төлбөрийн хувьд угаасаа 3 үйлчилгээний төлбөр төлж байгаа.

- ▶ Үндсэн төлбөр,
- ▶ Хүүгийн төлбөр,
- ▶ Хөрөнгө баталгаажуулсан шимтгэл байгаа.

Тэгэхээр хүүгийн төлбөр нь ашигласан тохиолд ашигласан дүн дээрээ бид хүүгээ төлөөд явдаг.

Тэгэхээр ямар ч тохиолдолд бид угаасаа үндсэн төлбөрөө төлнө, хүүгийн төлбөрөө төлнө. Хэмнэж болох зардал бол хөрөнгө баталгаажуулсан шимтгэл байгаа.

Тэгэхээр бид санхүүжүүлэгч талтай зээлийн гэрээ байгуулсан. Зээлээ ашиглахгүй яваад л байвал бид жил болгон шимтгэл төлөөд байгаа. Энэ нь өөрөө төсвийн хувьд маш том эрсдэл.

Яагаад гэвэл газрын тос өөрөө дүн нь маш өндөр. Анх удаа Монгол Улс бараг 6.2 их наяд гадаад зээлийн төсөл анх удаа хэрэгжүүлж байгаа. Тийм.

Яг газрын тосыг энэ хуулийн хүрээнд 2028 ондоо ашиглах юм бол бид зээлийн шимтгэлийн хөрөнгө баталгаажуулсан шимтгэл дээр 104.0 тэрбумыг хэмнэнэ. Зөвхөн энэ төсөл дээр.

Бусад төслүүдийн хувьд Сангийн яамны бас нэг үүрэг бол олон улсын гэрээ, хэлэлцээрээр хүлээсэн үүргээ бид хангах үүрэгтэй.

Тэгэхээр одоогоор яг батлагдсан дүн дээр ямар нэгэн нөхцөлийг зогсоосон нь ч юм уу тийм ээ, хойшлуулсан төсөл байхгүй. Бүх гэрээ хэлэлцээрийнх нь боломж хугацаанд нь тохируулга хийгээд санхүүжүүлээд явж байгаа.

Ер нь нийт 98 төслийн дийлэнх нь эрчим хүчний салбар. Улаанбаатар хотын дэд бүтэц, дүүжин тээвэр, орон сууцжуулалт, авто замын чиглэлд байгаа. Нийгмийн салбар... /минут дуусав/

Н.Наранбаатар: Баярлалаа. Одоо асуулт асууна. Х.Булгантуяа гишүүн.

Х.Булгантуяа: Би энэ хуулийн төслийг, манай Их Хурлын Тамгын газрынхан маань юу гэж бодож байгаа юм.

Бид чинь нэг удаагийн шинж чанартай ганц хоёрхон төсөлд зориулсан бүтэн хуультай байх нь ер нь зөв юм уу?

Би эдийн засгийн шинж чанартай, өөрөө дараа нь эдийн засгийн үр өгөөжөө өгөөд, санхүүжилтээ төлөх боломжтой, зээллэгээ буцаагаад төлөх боломжтой том төсөл хөтөлбөр хааяа нэг гарч ирдэг юм.

Одоо газрын тосных байлаа гэхэд. Жишээлбэл, цэвэрлэх байгууламж. Улаанбаатар хотын цэвэрлэх байгууламж. Үүнийг заавал улсын төсвөөс, татвар төлөгчдийн мөнгөөр төлөөд байх шаардлага байхгүй. Энэ бол өөрөө аж ахуйн тооцоотой. Өөрөө дараа нь энэ зээллэгээ хариуцаад төлөөд явах бүрэн боломжтой.

Тэгэхээр бид ийм байдлаар ялангуяа Улаанбаатар хотын байдаг юм уу, эсвэл томоохон хотуудын дэд бүтцийн шинэчлэлийг ийм байдлаар хийх боломжтой.

Ганцхан нэг, хоёр төсөлд зориулж хууль хийж байгаа нь дараа нь дахин ийм төсөл гарч ирвэл яах вэ, хуульдаа нэмэлт, өөрчлөлт оруулна гэсэн үг үү?

Тэгэхдээ үүнийг Засгийн газар өөрөө ганцаараа хариуцдаг байж бас болохгүй. Тэгэх юм бол төсвийн сахилга бат бас буурна. Хэдхэн Засгийн газрын сайд нар сууж байгаад л хоорондоо бүхэл бүтэн ийм том төсөв дээр, дараа нь Монгол Улсад бас эрсдэлд учруулах ийм том төсөл хөтөлбөрүүдийг шийдээд байж болохгүй.

Үүнийг 4 жилээр 5 жилээр батлуулдаг улсын төсвийн хөрөнгө оруулалтын төлөвлөгөө. Тийм ээ. Ж.Дэлгэржаргал аа, тэрийг батлуулахдаа байдаг юм уу оруулж ирээд.

Яагаад гэвэл та нар олон жилийн өмнөөс энэ том төсөл, хөтөлбөрүүдийг ТЭЗҮ-г нь хийхээс авхуулаад зээлийг нь ярьдаг учраас бараг дараагийн 3, 4, 5 жилийн дараагаар ямар төсөл хэрэгжүүлэх гэж байгааг сайн мэдэж байгаа.

Тэгэхээр ийм байдлаар энэ том дэд бүтцүүдийг, хөрөнгө оруулалтуудыг шийдэхээс өөр арга зам байхгүй гэж би бодож байна.

Тэгэхгүй бол бид угаасаа улсын төсөв дээрээ. Одоо яг ингээд байгаа байхгүй юу. Улсын төсөв дээр сургууль, цэцэрлэг зээллэгээр барих ч адилхан тавигдана. Ийм том дэд бүтцийн төсөл, хөтөлбөрүүдийг санхүүжүүлэх ч адилхан тавигдана гээд ингээд бүгдээрээ яг адилхан явахаараа үр өгөөжийн хувьд шал ондоо. Бид улсын төсөв дээр сургууль, цэцэрлэгээс бид ашиг олох гэж үүнийг санхүүжүүлээгүй. Энэ бол нийгмийн шинж чанартай хөрөнгө оруулалт.

Харин нефть боловсруулах үйлдвэр, Улаанбаатар хотын цэвэрлэх байгууламж, Сэлбэ дэд төв ч гэсэн өөрөө өөрийгөө санхүүжүүлэх бүрэн боломжтой шүү дээ. Эргэн тойрныхоо айлууддаа Сэлбэ дэд төвөөс үйлдвэрлэж байгаа дэд бүтцийнхээ үйлчилгээг үзүүлээд түүнийхээ орлогыг буцаж аваад л өөрөө зээлгээ буцаж хариуцаад ингээд явах бүрэн боломжтой.

Яг үүнтэй адилхан орон нутаг ч гэсэн өөрөө бонд гаргах эрхтэй байгаа. Өөрөө буцаад зээллэгээ буцаж бас хариуцаж байгаа.

Тэгэхээр иймэрхүү зарчмаар явахгүй бол яг одоо манай төсвийн тэлж байгаа байдал, нөгөө талдаа төрийн алба төсөв бид өөрөө маш их ачааллуудыг өөрийн эрхгүй дааж байгаа шүү дээ.

Тэгэхээр энэ бүгдийн ард том төсөл, хөтөлбөрүүд явахад хэцүү байх. Би бол... /минут дуусав/

Н.Наранбаатар: Ж.Алдаржавхлан гишүүн. Ажлын хэсгийн ахлагч хариулъя.

Ж.Алдаржавхлан: Яг анх ажлын хэсэг дээр Х.Булгантуяа гишүүний ярьсан асуудал хөндөгдөж байсан.

Гэхдээ ер нь Улсын Их Хурлын гишүүний хууль санаачлах эрх байгаа. Тийм ээ. Хууль санаачлах эрхийнхээ дагуу Их Хуралд өргөн барьсан. Улсын Их Хурлаар хэлэлцэх эсэх нь дэмжигдсэн энэ хуулийг одоо бид ярьж байгаа.

Цаашдаа ийм асуудлууд үүсэх үү гэж байна. Бусад төслүүдийг дахиад хуулийн байдлаар өргөн бариад явбал яах вэ. Энэ бол хаалт байхгүй юм билээ. Ямар нэгэн хаалт байхгүй.

Их Хурлын гишүүн, Ерөнхийлөгч хууль санаачлагч эрхтэй. Түүн дээр бид хаалт хийж чадахгүй. Ямар ч байсан бид гацаад байгаа энэ 2 төслийг явуулахын тулд энэ хуулийг манай хууль санаачлагч өргөн барьсан. Дэмжиж явахаас өөр арга байхгүй.

Сая манай Сангийн яамныхан хэллээ шүү дээ. 13.8 их наяд төгрөгийн зээлийн ашиглалт хүлээгдээд байна. Төсөвт баригдаад.

Тийм учраас хамгийн чухал 2 төсөл барьж энэ хуулийг өргөн барьсан гэж үзэж байгаа.

Н.Наранбаатар: Б.Мөнхсоёл гишүүн асуулт асууя.

Б.Мөнхсоёл: Асуулт гэхээсээ илүү бараг үг байж магадгүй.

Тэгээд бид нөхцөл байдлаа маш сайн ойлгох ёстой.

Нэгдүгээрт, яагаад энэ хууль санаачлагдсан бэ гэхээр Х.Булгантуяа тухайн үед гишүүн ахалж байсан. Төсвийн холбоотой том ажлын хэсэг байсан. Түүн дотор –

- урсгал зардлыг хариуцсан ажлын хэсэг;
- хөрөнгө оруулалтын асуудлыг хариуцсан ажлын хэсэг;
- тэгээд нэмээд гадаад зээл байсан байхгүй юу.

Тэгээд тэр үедээ яах вэ гэхээр Төсвийн тогтвортой байдлын тухай хуулийн 1 дүрэм. 4 дүрмийн нэг нь болохоор дотоодын нийт бүтээгдэхүүнтэй харьцуулахад өрийн хэмжээ 50 хувиас хэтрэхгүй. 60 байж байгаад 50 болоод буураад яваад байгаа шүү дээ. Өрийг өрөөр төлсөн маягтай.

Тэгэхээр энэ заалтдаа хязгаарлагдаар нөгөө талдаа олон улсын байгууллагуудтай хийсэн нөгөө зээлээ ашиглаж чадахгүй ийм байдалд үүссэн. Нөгөө зээл чинь тодорхой хугацаанд тодорхой нөхцөлүүдтэй хэрэгжих ёстой ийм зээлүүд болсон. Тэр зээлийн чинь 3 нь энэ дотор орсон байна. Тэрийг яах вэ. Хий мөнгө төлөөд байх уу, хүү төлөөд байх уу. Ашиглаад дэд бүтцээ оруулаад өгөөжийг нь хүртээд яах уу гээд ийм нэг “dilemma” гэж ярьдаг шүү дээ. Ацан шалаанд орсон байхгүй юу.

Тэгээд аргагүйн эрхэнд 50 хувь. Зарим нэг төслийг нь дэмжье гээд авсхийгээд. Би зарчмын зөрүүтэй саналаа хугацаанд нь багтааж өгсөн нэг шалтгаанаа аргагүйн эрхэнд одоо энэ Сэлбэ гэр хорооллын төслийг нь барьцаалж авч байгаад зарчмын зөрүүтэй санал гаргасан.

Цаашдаа энэ асуудлыг шийдэхгүй бол болохгүй. Нэг талдаа Төсвийн тогтвортой байдлын тухай хууль буюу 4 дүрмээ. 4, 5 болсон. Тийм ээ. Тэр дүрмээ баримтлах 19.9. Тийм ээ. Эсвэл түүийгээ дотоодын нийт бүтээгдэхүүний тэдэн хувиас өр, зээл гэдгээ Өрийн менежментийн удирдлагын тухай хуулиа бас харах ийм нэг асуудлууд байгаа шүү.

Зуурдын биш үүрдийн шийдэх ёстой. Тэгэхгүй төслөөс төсөлд, өрөөс өрд хууль гаргана гэдэгтэй санал нийлэхгүй байна. Х.Булгантуяа гишүүнтэй.

Тэгэхээр зарчмын хувьд маш томоор нь шийдэх ёстой.

Ж.Алдаржавхлан гишүүнтэй санал жоохон зөрүү байна. Тэгвэл Их Хурал дээр шийднэ шүү дээ.

Ингэж тайлбар хэлбэл гишүүд ихэнх нь дэмжихгүй шүү дээ. Гишүүд хуулийн төсөл гаргаж болно. Тэгэхдээ аль болохоор улс орны хөгжлийн төлөө, аль болохоор төсвийн сахилга баттай, өрийн маш зөв менежменттэй, байгаа үндсэн болон органик хуулиудаа дагаж мөрдсөн хууль санаачлах ёстой болохоос

биш өнөөдөр хэдэн сарын, нэг жилийн хугацаанд хэрэгжих ёстой хууль санаачлах нь Их Хурлын гишүүдийн мундаг хариуцлагатай ажиллаж байгаа гэсэн үг биш.

Би олон нийт, иргэд энэ хаана хэн, хэрхэн яаж хууль санаачилж байгаа, ямар агуулгатай, тэр чанарыг нь хараасай гэж чин сэтгэлээсээ хүсдэг. Хууль санаачлагчийн тоо юу, чанар уу гээд. Уучлаарай. Жишээлсэн болохоос таныг хэлээгүй шүү.

Ер нь нэг тийм асуудал байгаад байна.

Тэгэхээр миний хувьд 50, 50 хувьтай байгаа. Яагаад вэ гэхээр Төсвийн байнгын хороон дээр Энэтхэгийн Элчин сайд уулзаад аргаа барсан шүү дээ. Нөгөө инженерүүдийнхээ цалин мөнгийг төлж чадахгүй байна. Та нар энэ үлдэгдэл мөнгөө... /минут дуусав/

Н.Наранбаатар: Асуулт уу юу? Үг үү? Гишүүд минь энэ юу юм байгаа юм шүү. Дэгийн хуулиараа асуулт л асуух юм.

Зарчмын зөрүүтэй санал нь дараа нь. Ж.Алдаржавхлан гишүүн хариулъя. Ойлгосон уу? Санал гэнэ ээ. Ж.Батжаргал гишүүн.

Ж.Батжаргал: Гишүүдийнхээ энэ өдрийн амар амгаланг айлтгая.

Хуулийн төслийн үзэл баримтлалынх нь хүрээнд үнэхээрийн дэмжмээр байгаа юм. Гэхдээ бид төсвийн асуудал яриад байдаг.

Тэгэхээр гадаадын зээл ашиглалтын хуульд өөрчлөлт орохоор тэр харилцаа нээгднэ гэж яаж ойлгоод байна вэ гэдэг асуудал байгаа юм.

Төсвийн тогтвортой байдлын тухай хуулийнхаа тодорхой заалт дээр тодорхой тодотгол хийх ёстой байсан уу, үгүй юу. Төсвийн тухай хуулийнхаа тодорхой заалт дээр нэгэнт л өнөөдөр энэ Монгол Улсын төсвийн бүрэлдэхүүн хэсэг ийм ийм юм багтаж орж ирнэ л гэсэн бол тусгайлсан хуулиар ингэсэн юмыг үүнд оруулахгүй гэдэг юм уу тийм зохицуулалт хийхгүй бол одоо энэ хууль батлагдаад бид хэрэгжүүлэх гэхээр зэрэг төсвийн чинь асуудал хүндрээд явна.

Тэгэхээр энэ суурь харилцаа зохицуулж байгаа хуульдаа захирагдана шүү дээ.

Тэгэхээр энэ Тогтвортой байдлын тухай хууль, Төсвийн тухай хууль хоёроо яаж тойрч гарна гэж хараад байна аа? Энэ дээр нэг тов тодорхой санал авмаар байна

Хоёрдугаарт, энэ хуулийг би дэмжмээр байна. Энэ хуулийг баталбал авч хэрэгжүүлэх арга хэмжээний тогтоол баталж өгмөөр байна. Энд яриад байгаа төсвөөс гадуур яах аргагүй хөгжлийн төслүүдийг санхүүжүүлэх зээлийн хөрөнгийг

яаж ашиглах вэ гэдэг талаар нэг мөр ойлгосон эрх зүйн зохицуулалтын асуудал оруулж ир гэдгийг Засгийн газар луу чиглэл өгөхгүй бол энд бид хэд яриад хий л үлдэнэ гэсэн үг.

Тэгэхээр үүнийг нэг анхаармаар байна.

Гуравдугаарт, Н.Наранбаатар дарга аа, энэ ажлын хэсэг чинь таны яриулах гээд байгаа зүйлүүдийг чинь бүгдийг нь өөрчилсөн юм байна шүү дээ.

Тэгэхээр энэ чинь зарим нь бараг зүйл ч үгүй шахуу болоод байх юм.

Тэгэхээр энэ хоёрын уялдааг яаж хангах юм? Ажлын хэсгээс орж ирж байгаа зарчмын зөрүүтэй саналын томъёоллоор чинь таны бид хэдээр зүйл бүрээр нь хэлэлцүүлэх гээд байгаа 9 зүйлүүдийг чинь нэлээн бүтцийнх нь хувьд эвдсэн юм байна шүү дээ. Үүнийг яаж ойлгох юм бэ?

Н.Наранбаатар: Ажлын хэсгийн ахлагч Ж.Алдаржавхлан гишүүн хариулъя.

Ж.Алдаржавхлан: Эхний асуултад Сангийн яам хариулъя.

Төсвийн тогтвортой байдлын хуультай яаж нийцэх юм бэ гэж.

Хоёр дахь нь Ж.Батжаргал гишүүн ээ, энэ хуулийн бид юу яасан байгаа Зарчмын зөрүүтэй саналын томъёоллын хамгийн төгсгөл байдалд нь хуулийн дагаж мөрдөх журам гэж оруулсан.

Одоо шинэ хуулийн техникээр ер нь дагаж мөрдөх журмын тухай хуулиудыг ер нь оруулахгүй байгаа юм билээ.

Тэгээд өгч байгаа чиглэл нь хууль дотроо тусдаа бүлэг гаргасан. Таны санаа зовж байгаа асуудлууд дээр энэ хууль дээр Засгийн газарт чиглэл өгч болно. Тэрийг бас дэмжиж байна.

Тэгэхдээ бид болж өгвөл дагаж мөрдөх журам гэдгээ энэ бүлэг дотроо асуудлуудыг нь зохицуулж өгье гэж ингэж шигтгэж суулгаж өгсөн юм.

Гурав дахь нь юу гэлээ. Гурав дахь асуулт нь юу билээ? Айн. Биш ээ биш. Тэрийг нь Сангийн яам хариулчих. Эхний асуултад нь.

Н.Наранбаатар: Сангийн яам. Индэр дээр.

Ж.Дэлгэржаргал: Ж.Батжаргал гишүүний асуултад хариулъя.

Сангийн яам Ж.Дэлгэржаргал.

Одоо яг төсвийн тусгай шаардлага Тогтвортой байдлын хууль дээр байгаа асуудлууд дээр энэ хууль батлагдахаар энэ 2 төслийн тухайн жилд ашигласан дүнгээр л тэр хязгаарууд хамаарахгүй явж байгаа. Хязгааруудад. Хуулийн төсөл дээр яг тэр нь өөрөө орсон.

Тухайн жилийн төсөв батлагдана. Суурь тэнцэл, тэнцвэржүүлсэн тэнцлийн дүнгүүд яг энэ хоёр төслийн зардлыг оруулахгүйгээр явна гэсэн үг.

Тийм байдлаар энэ хууль өөрөө яг тусдаа тэр асуудлаа зохицуулсан. Бусад гадаад зээл, тусламжийн төслүүд яг төсвийнхөө. Тийм. Гол зохицуулалт бол одоо гүйцэтгэл нь гараад байдаг. Бид хүссэн дүнгээр нь санхүүжилтийг нь гаргаж өгч чадахгүй байгаа. Эх үүсвэр байгаад байдаг. Тухайн жилд. Тийм.

Одоо яг хуулийн төсөл дээр тэр зардлын хязгаарт үл хамаарна л гэж орсон байгаа. Энэ хууль дээрээ. Тогтвортой байдлын хууль дээр өөрчлөлт байхгүй байгаа.

Н.Наранбаатар: Индрийн микрофон. Нэмж хариулъя.

Ж.Дэлгэржаргал: Энэ хуулийн бас нэг онцлог яг энэ төслүүдийн хэлэлцээрийн хугацаагаар хэрэгжиж дуусна.

Өөрөөр хэлбэл байнгын үйлчлэх хууль бас биш байгаа учраас Тогтвортой байдлын хууль дээр энэ асуудлыг оруулахаар энэ төслүүдийн ашиглалт дуусаад, ашиглалтад ороод дуусангуут ахиад тэр хуулиа бид засах асуудал магадгүй хөндөгдөх байх л даа.

Тэгэхээр байнгын зохицуулалттай биш. Энэ төслүүдийн зөвхөн хэлэлцээрийн хугацаанд... /минут дуусав/

Н.Наранбаатар: Б.Пүрэвдорж гишүүн асуулт асууна.

Б.Пүрэвдорж: Миний НӨАТ-ын татварыг 5 хувь болгох хуулийн төсөл өнөөдрийн Төсвийн байнгын хорооны хурлаар орох ёстой байсан.

Тэгэхээр ер нь дэгийн тухай хууль дээр хэлэлцэх асуудалд орсон тохиолдолд хууль санаачлагчид нь өөрөө танилцуулга буюу хийх явцдаа ч юм уу, аль эсвэл хууль хэлэлцэх явцдаа буцааж татах дэгийн зохицуулалттай. Хойшлуулах.

Тэгэхээр хууль санаачлагч нь өөрөө бас би одоо ингээд танилцуулгаа бэлдээд сууж байх хооронд миний эрхийг зөрчөөд хэлэлцэх асуудлаас хаслаа. Тэгэхдээ үүнийг зөвшөөрч байгаа.

Яагаад гэвэл татварын багц хуулиудыг буцааж татаж өөрчилнө гэж өчигдөр Монгол Улсын Ерөнхий сайд Их Хурлын индэр дээрээс хэлсэн байгаа.

Тэгэхээр миний хууль Засгийн газраас орж ирэх НӨАТ-ын татварын хуультай бас хамтатгаад хэлэлцэгдээд явбал илүү үр дүнтэй гэж харж байгаа.

Тэгэхээр би нэг зүйлийг Их Хурлын гишүүддээ зориулж хэлэхэд өнөөдрийн байдлаар 263 мянган аж ахуйн нэгж регистртэй бүртгэлтэй байна. Түүний 116 мянга нь үйл ажиллагаа явуулж тайлан гаргаж байна.

Түүнээс дөнгөж 60 мянга нь НӨАТ төлөгч байж байгаа. Нийтдээ 250 мянган хувиараа хөдөлмөр эрхэлдэг хүмүүс байгаа. Түүний 140 мянга нь орлоготой иргэн буюу татварын тайлангаа гаргаад явдаг. Түүнээс дөнгөж 10 мянга нь НӨАТ төлөгч байгаа.

Тэгэхээр энэ бол хэтэрхий татварын өндөр байгаагаас шалтгаалж үйл ажиллагаа явуулж байгаа. НӨАТ-ын татвар чинь орлогыг тодорхойлох үндсэн зорилготой татвар байгаа.

Гэтэл 116 мянган аж ахуйн нэгжээс 60 мянга буюу тал нь, 140 мянган хувиараа орлого бүхий иргэнээс дөнгөж 10 мянган НӨАТ төлөгч байна гэдэг нь хэтэрхий өндөр хувьтай холбоотойгоор эдийн засагт үйл ажиллагааг далд хэлбэр лүү оруулж байна гэж үзэж байгаа.

Тэгэхээр өнөөдрийн байдлаар 6.4 их наяд төгрөгийн татварын өртэй байна. Аж ахуйн нэгжүүд.

Гэтэл өнгөрсөн жил 2025 онд 27 их наяд төгрөгийн татварын орлоготой байсан. Түүний 6.2 их наяд буюу 23 хувь нь НӨАТ-ын татварын орлого байгаа. НӨАТ-ын татварын орлого. Гэтэл НӨАТ-ын 6.4 их наяд төгрөгийн татварын нийт өр байж байна шүү дээ.

Гэтэл тэндээс дөнгөж 2.3-хан тэрбум төгрөгийн НӨАТ-ын өртэй байгаа байхгүй юу.

Тэгээд энэ юуг илэрхийлж байна вэ гэвэл ерөөсөө аж ахуйн нэгжийн үйл ажиллагааг явуулахын тулд заавал НӨАТ-аа төлж байж л цаашаа явах ийм л хатуу байгаа учраас татварын өндөр энэ хувь чинь аж ахуйн нэгж... /минут дуусав/

Н.Наранбаатар: 1 минут нэмж өгье.

Б.Пүрэвдорж: Татварын энэ өндөр хувь аж ахуйн нэгжүүдийг бүрэн сүйрүүлж байна. Хамаг гэрийнхээ орлого, бүх гэртээ орох ёстой байсан тэр аж ахуйн нэгжийгээ хөгжүүлэх, мөн түүнчлэн ажилчдынхаа цалинг нэмэгдүүлэх энэ бүх зүйлийг бүгдийг нь хойш нь тавиад тэр НӨАТ-ын татварын өрөө төлж байж дараагийн үйл ажиллагаа явуулж байгаатай их холбоотой байна.

Тийм учраас Засгийн газар татварын багц хуулиа маш хурдан оруулж ирээд татварын НӨАТ-ын татварыг 5 хувь болгох хуулийн төслийг яаралтай хэлэлцэж ард иргэддээ татварын дарамтыг буулгах Монгол Ардын намын 2024 оны сонгуулийн мөрийн хөтөлбөрөө хэрэгжүүлнэ гэж найдаж байна. Баярлалаа.

Н.Наранбаатар: Ж.Алдаржавхлан гишүүн. Тодруулга.

Ж.Алдаржавхлан: Тийм. Ж.Батжаргал дарга аа, ийм хуулийг манай Их Хурлын Тамгын газрынхан хэлж өгч байна.

Захиргааны хэргийн процессын тухай хууль дээр 11.5 дээр Монгол Улсын Үндсэн хуулиас бусад хууль хоорондоо зөрчилдвөл тухайн хуулийн харилцааг илүү нарийвчлан зохицуулсан хууль юм. Тийм хууль байхгүй. Сүүлд хүчин төгөлдөр болсон хуулийн заалт хэрэглэнэ гэж байгаа юм байна. Ийм хуультай юм байна.

Н.Наранбаатар: Гишүүд асуулт асууж, хариулж, хариулт авч дууслаа. /алх цохив/

1 дүгээр зүйл дуусаж байгаа шүү. Одоо цаана нь 8 байгаа. Гадаад зээлийн ашиглалт, үр ашгийг нэмэгдүүлэх тухай хуулийн төслийн 1 дүгээр зүйлтэй холбогдуулан зарчмын зөрүүтэй санал гаргах гишүүн байна уу?

Дэгийн тухай хуулиараа нэг ийм юм байгаа. Дэгийн тухай хуульд орсон өөрчлөлтөөр гишүүн зарчмын зөрүүтэй санал гаргах юм бол 2 хоногийн өмнө бичгээр гаргаж өгөх ёстой юм байна. Энэ нь дэгийн тухай хуулийн 39.14-өөр ингэсэн юм байна.

Тэгээд одоогоор ганцхан Б.Мөнхсоёл гишүүн л зарчмын зөрүүтэй санал тэр 2 хоногийнхоо өмнө гаргаад ирүүлсэн юм байна.

Тэгээд ажлын хэсгийн зарчмын зөрүүтэй санал байгаа юм байна. Үүнийг Та бүхэнд тарааж өгсөн. Би эндээс уншаад явъя.

Төслийн 1 дүгээр зүйлд “Хуулийн зорилт” гэсэн агуулгатай зүйлийн гарчиг, тус зүйлийн өмнө “НИЙТЛЭГ ҮНДЭСЛЭЛ” гэсэн агуулгатай **НЭГДҮГЭЭР БҮЛЭГ**-ийн нэр, мөн зүйлийн “аюулгүй байдлыг хангах” гэсний дараа “бодлогын хүрээнд хэрэгжих” гэж тус тус нэмж, мөн зүйлийн “нийслэл Улаанбаатар хотын тулгамдаж буй асуудал болох хүрээлэн буй орчны бохирдол, автозамын түгжрэлийг бууруулах” гэснийг хасаж, мөн зүйлийн “зорилго” гэснийг “зорилт” гэж “санхүүжилтийн ашиглалтыг” гэснийг “гадаад зээллэгийн ашиглалтыг” гэж, “зориулан эрх зүйн таатай орчныг” гэснийг “зориулсан эрх зүйн орчныг” гэж тус тус өөрчлөх.

Санал гаргасан Улсын Их Хурлын гишүүн Ж.Алдаржавхлан, Р.Батболд, Н.Батсүмбэрэл, Ж.Баярмаа, Ц.Даваасүрэн, Б.Заяабал, М.Мэндсайхан,

Б.Пунсалмаа, П.Сайнзориг, Г.Хосбаяр, Д.Энхтуяа. Цаашид “Ажлын хэсэг” гэсэн ийм ажлын хэсгийн зарчмын зөрүүтэй санал байна.

Гишүүд санал хураалтад бэлдээрэй. 1 дүгээр саналаар. Санал хураалтад бэлдсэн үү? 1 дүгээр зүйлээр санал хураалт. /алх цохив/

Санал хураалт 55.6 хувиар дэмжигдлээ.

2 дугаар зүйл. Хуулийн төслийн 2 дугаар зүйлтэй холбогдуулан асуулт асуух гишүүн байна уу? Тийм. Түрүүн 1 дээр байсан. Одоо 2 дугаар зүйл рүү орж байна. Т.Аубакир гишүүнээр тасаллаа.

Р.Батболд гишүүн асуулт асууя.

Р.Батболд: Дарга аа, нэг тодруулах зүйл байгаа юм.

Ажлын хэсгээс гаргасан санал өргөн барьсан хуулиасаа өөр болоод байгаа шүү дээ. Одоо бүлэг нэмэгдээд, дараалал нь өөрчлөгдөөд яваад байгаа.

Тэгээд ажлын хэсгийнхээ саналыг яаж энэ рүүгээ оруулж явах юм? Энэ чинь дараалал нь өөрчлөгдөөд, бүлэг нэмэгдээд яваад байгаа шүү дээ.

Тэгэхээр 3 дугаар зүйл гэдэг дээр чинь байхгүй болоод 2 дугаар зүйлийн 2.2.1 гээд дэс дараалал нь өөрчлөгдөөд байгаа байхгүй юу. Ажлын хэсгээрээ

Тэгэхээр үүнийг одоо яах юм бэ? Яаж хэлэлцэж явах юм? Эхлээд уг нь тэр 3 дугаар зүйл гээд байгаа ажлын хэсгийн саналаар бол 2.2 болчихоод байгаа. Зөрчлийг нь яаж гаргах юм?

Н.Наранбаатар: Тайлбар. Ахлах зөвлөх Б.Гандулам.

Б.Гандулам: Та бүхний энэ өдрийн мэндийг хүргэе. Төсвийн байнгын хороо Б.Гандулам. Р.Батболд гишүүний асуултад хариулъя.

Дэгийн тухай хуулийн 39.10-аар “Байнгын хороо тухайн хуулийн төслийг зүйл бүрээр нь хэлэлцэнэ” гэсэн байгаа.

Н.Алтаншагай нарын гишүүдийн өргөн мэдүүлсэн Гадаад зээллэгийн ашиглалт, үр ашгийг нэмэгдүүлэх тухай хуулийн төсөл нь 9 зүйлтэй.

Тэгээд дэгийнхээ хуулийн дагуу яг зүйл бүрээр нь хэлэлцээд явна. 39.10 дээр “хэрэв төслийн зүйлээр хуульд шинэ бүлэг, дэд бүлэг нэмэх, бүлэг, дэд бүлгийг бүхэлд нь өөрчлөх бол тухайн бүлгийн зүйл бүрээр хэлэлцэнэ” гэсэн заалт байгаа.

Энэ заалтынхаа л дагуу өнөөдрийн анхны хэлэлцүүлэг хэлэлцэгдээд явна.

Н.Наранбаатар: Р.Батболд гишүүн тодруулъя.

Р.Батболд: Харин дараагийнх нь хэлсэн дээр тэр бүлэг нэмэгдээд явж байгаа бол түүнийхээ зүйл бүрээр гээд байгаа юм биш үү, наадах чинь. Тэгэх юм бол ажлын хэсэг чинь бүлэгтэй болгоод өөр болгоод байна шүү дээ. Тэгэхээр яах юм?

Н.Наранбаатар: Б.Гандулам зөвлөхийн микрофоныг өгье.

Б.Гандулам: Одоо эхнээсээ 1 дүгээр зүйлээс эхлээд явж байгаа. Бүлэг нэмэгдэж байгаа. Тухайн бүлгүүд дээр бас зүйл нэмэгдэж байгаа. Тэр бүлэг, зүйл дээр нь сая Р.Батболд гишүүний хэлснээр санал хураагдаад явна.

Одоо өргөн барьсан төслийнхөө яг 9 зүйл дээр ажлын хэсгээс 9 санал гарсан байгаа. Дээр нь бас энэ дэгийн хуулийн дагуу шинээр нэмэгдэж байгаа бүлгийнхээ зүйл дээр бас санал хураагдаад явна.

Н.Наранбаатар: Б.Түвшин гишүүн горимын санал.

Б.Түвшин: Энэ чинь нэг ийм юм болоод байна шүү дээ.

Эхлээд орж ирсэн хуулийн зүйл, заалтууд, бүлгүүд нэмэгдэж, хасагдаад ажлын хэсэг дээр ороод ирсэн.

Тэгэхээр санал хураалтыг эхлээд ажлын хэсгийн санал хураалтуудыг дэмжиж байгаа эсэх дээр бүгдийг нь санал хурааж дуусгаад, хэрвээ ажлын хэсгийн санал бүгдээрээ дэмжигдсэн бол ажлын хэсгийн саналын дэмжсэн тэр бүлэг, зүйл, заалт болгоноор хураах юм биш үү.

Одоо хэрвээ бид орж ирж байгаа энэ зүйл, заалт болгоноор хураадаг. Дараа нь Ажлын хэсгийн санал дээр тэр чинь агуулга нь өөрчлөгдөөд дахиад гараад явдаг. Тэгээд нэмэгдсэн зүйл, заалтаа дахиад тусад нь хураахаар логик алдаа гарна шүү дээ.

Н.Наранбаатар: Д.Үүрийнтуяа гишүүн асуулт асууя.

Д.Үүрийнтуяа: Эрхэм гишүүддээ энэ өдрийн мэнд хүргэе.

Надад зарчмын санал байна. Би ажлын хэсгийн гишүүдийн өргөн барьсан зүйл болгон дээр саналаа хэлээд явах гээд байдаг.

Гэтэл өнөөдөр бид Байнгын хороонд орж ирэхдээ ажлын хэсгийн боловсруулсан зарчмын зөрүүтэй саналыг авч байгаа байхгүй юу. Энэ нь өөрөө юу хэлээд байна гэхээр гишүүд зарчмын зөрүүтэй санал гаргах хугацаа дууссаны дараа ажлын хэсгийн санал орж ирж байгаа. Ажлын хэсгийн боловсруулсан энэ

зарчмын зөрүүтэй саналууд дээр гишүүд санал гаргах эрхгүй. Дахиад зарчмын зөрүүтэй санал гаргах эрх нь хуулиар хязгаарлагдаж байгаа юм.

Гэтэл ажлын хэсгийн гаргасан санал дотор цааш нь дэмжээд аваад явах хэрнээ дотор нь жоохон өөрчлөлт хиймээр, зарчмын асуудлууд дээр өөрчлөлт хиймээр зүйл байгаа боловч шууд энэ дээр санал хураахаас өөр аргагүй нөхцөл байдал руу ороод байгаа байхгүй юу.

Тэгэхээр энэ чинь өөрөө юу гэж хэлээд байна гэхээр боловсруулалт дээр бид хангалттай ажиллах боломж, цаг хугацааг зохион байгуулалтын хувьд гаргаж чадсангүй. Ядаж хоёр хоногийн хугацаа дуусахаас өмнө ажлын хэсгийн санал гишүүдэд тараагдаад, түүн дээр бид зарчмын зөрүүтэй саналаа оруулж ирээд ярилцаж байгаа бол нэг хэрэг.

Тэгэхээр одоо бол надад ямар зарчмын санал байна гэхээр өнөөдөр хэрвээ бид үүнийг үргэлжлүүлээд цааш нь шууд явах юм бол энэ цаашаа давж чадах уу, үгүй юу мэдэхгүй байна.

Хуульд давж чадахгүй бол дахиад жил хойшилно. Түүнийхээ оронд өнөөдөр зарчмын зөрүүтэй саналууд дээр ажлын хэсгийн ажилласан санал дээр Байнгын хорооны гишүүд ажиллах боломжоор нь хангаад ажлын хэсэгтээ буцаавал яасан юм бэ. Байнгын хорооноосоо.

Энэ бол анхны хэлэлцүүлэг гэхэд аягүй учир дутагдалтай, асуудалтай явж байна гэж харж байгаа юм. Тухайлах юм бол хоёр дахь асуудал. Одоо сая үндсэн хуулийнхаа зүйл, заалтаар санал хураагаад хэлэлцээд явах юм уу, ажлын хэсгийнхээр хэлэлцэх юм уу гээд. Энэ чинь маш зөрүүтэй учраас санал гарч ирээд байна шүү дээ.

Гэтэл ажлын хэсгийнх дээр явъя гэвэл жишээлэх юм бол энэ хоёр дахь ажлын хэсгийн оруулж ирсэн 2 дугаар зүйл дээр оруулж ирсэн санал дотор гэхэд “харилцааг” гэсний дараа ингэж ингэж өөрчилнө өө гэсэн байгаа юм.

Гэтэл тэр 2 дугаар зүйлд тэр чинь “харилцааг” гэдэг үг хоёр байгаа байхгүй юу. Яг алинд нь орох гээд байгаа юм? Аль “харилцааг” гэдэг үгийн ард орох гээд байгаа юм.

Гэх мэтчилэн зүйл болгон дээр нь. Би яах вэ хоёр дахь асуудлыг ярьж байгаа учраас би ажлын хэсгийн гаргасан 2 дугаар зүйл дээр саналаа хэлж байна. Цааш нь хэлэлцээд явна гэвэл бүх зүйл дээр ийм зөрүүтэй асуудлуудыг гаргаж тавих гээд байна.

Тэгэхээр энэ асуудлыг өнөөдөр одоо яг ийм нэг бэлэн бус, бага сага танилцсан асуудлууд дээр дахиад ярих зүйл байхад анхны хэлэлцүүлэгт тооцож явах нь зөв юм уу, буруу юм уу? Энэ дээр зарчмын санал хураавал яадаг юм гэдэг саналтай байна.

Н.Наранбаатар: Ж.Алдаржавхлан гишүүн. П.Сайнзориг гишүүн хариулна. Ажлын хэсгийн гишүүн.

П.Сайнзориг: Ажлын хэсэг тодорхой хугацаанд ажилласан. Ажлын хэсэгт бас асуудал дээр анхаарал хандуулж байгаа ч юм уу, эсвэл яг энэ хуулийн төсөлтэй холбоотой гишүүд саналаа ирүүлэх бололцоотой байсан. Ирүүлээгүй.

Процессын хувьд юу вэ гэхээр Д.Үүрийнтуяа гишүүний болгоомжлол анхааруулгыг зүйтэй гэж бодож байна.

Тэгэхдээ дэгээрээ юу вэ гэхээр энэ ажлын хэсгийн саналуудаа хурааж яваад, харин хуралдаан даргалагчаас эцсийн хэлэлцүүлэг дээрээ уг асуудлаар бас нэг найруулга болон ийм тохируулгаа хийгээрэй гэдэг чиглэлээ аваад эцсийн хэлэлцүүлэг дээрээ тодруулах зүйлүүдээ ярьж болдог.

Тэгэхээр ийм байдлаар ингээд явбал яасан юм бэ? Ер нь зарчим, манай дэгийн хууль ийм зүйлээрээ л явж байгаа шүү дээ. Ажлын хэсэг тал талын төлөөлөл орж байгаа. Асуудлуудаа оруулж ирж байгаа. Энэ дээр олонхоороо шийдээд, эргээд ажлын хэсгийн саналууд дээр анхаарах зүйл байвал яг чуулганы нэгдсэн хуралдаанаас хурал даргалагчаас чиглэл өгөөд асуудлуудыг эргэж эцсийн хэлэлцүүлэг дээр Д.Үүрийнтуяа гишүүн яг ямар зарчмын санал байгаа юм. Үүнийг ингээрэй гээд та бас үгээ хэлэх юм бол үүнд нь нийцүүлээд ажлын хэсэг дахиж Байнгын хороон дээрээ авч хэлэлцээд хурал даргалагчийн чиглэлийн дагуу бид хэд эцсийн найруулга хийгээд явдаг шүү дээ. Ийм зарчмаараа явбал яадаг юм бэ гэж байгаа юм.

Хоёрдугаарт, энэ хууль өөрөө цомхон боловч бас нэмж хасаад явж байгаа зүйл байхгүй.

1 дүгээр зүйл дээр ямар өөрчлөлтийг ажлын хэсгээс орж ирж байгаа, хуулийн төсөлдөө ямар өөрчлөлтүүд байгаа юм гээд л асуугаад явна. Ингэж хасаж байгаа, ингэж өөрчилж байгаа, эсвэл энэ зүйлийг нь тийшээ шилжүүлж байгаа гээд л бид яг л ийм дэгтэй шүү дээ. Үүгээрээ л явж байна гэж би харж байгаа. Энэ дээр нэг их тийм логикийн алдаа гараад байгаа юм алга юм алга. Угаасаа аль ч хуулийн төсөл дээр ажлын хэсгийн санал тэргүүн ээлжид хуваагддаг. Ажлын хэсгийн санал дэмжигдэхгүй бол гишүүнээс гарсан саналыг хураадаг.

Сая Н.Наранбаатар дарга хэлж байна. Гишүүнээс буюу Б.Мөнхсоёл гишүүн л хууль явах замдаа саналаа өгсөн юм байна.

Тэгэхээр энэ хүрээндээ л асуудлуудыг явах ёстой юм болов уу л гэсэн бодолтой байна.

Н.Наранбаатар: Ажлын хэсгийн ахлагч Ж.Алдаржавхлан гишүүн.

Ж.Алдаржавхлан: Би бол арай өөр бодолтой байгаад байна.

Ер нь би Б.Түвшин гишүүн, Д.Үүрийнтуяа гишүүний саналыг ерөнхийдөө хүндэтгэж байна.

Яагаад гэх юм бол Их Хурлын гишүүн саналаа өгч, ялангуяа ийм эмзэг хууль дээр өөрсдийнхөө саналыг тусгая. Тийм ээ. Цаг хугацаа өгөөч гэдгийг Н.Наранбаатар дарга аа, би хүлээн зөвшөөрч байна.

Ажлын хэсэг хэрвээ Та хэд хугацаа өгөх юм бол бид хамаа байхгүй энэ хүмүүсийн саналыг аваад тэндээ асуудлуудыг нэгтгээд ороод ирж болно. Тэрийг Байнгын хорооны дарга л мэдэх байх. Би бол тэр дээр татгалзах зүйл байхгүй. Үүнийг яараад л, заавал өнөөдрийн хэлэлцээртээ дуусгахгүй бол үхэх гээд байгаа юм алга.

Тийм учраас Б.Түвшин, Д.Энхтүвшин гишүүн, Д.Үүрийнтуяа гишүүн гэсэн нэр бүхий гишүүд өөрсдөө санал гаргаад үүнийг тусгаад явъя гэвэл дараа хэлэлцүүлэг маань л илүү хурдан түргэн яваад, маргаангүй явах юм болов уу л гэж бодож байна. Одоо ингээд яах вэ зүгээр хүч түрээд явах юм бол тэгээд онцгүй л юм болно л доо.

Тийм учраас би энэ хуулийг батлагдаасай гэж хүсэж байгаа хүний хувьд эдгээр гишүүний саналыг авах бололцоо... /минут дуусав/

Н.Наранбаатар: Д.Үүрийнтуяа гишүүн тодруулъя.

Д.Үүрийнтуяа: Яг энэ асуудал дээр гишүүд зарчмын зөрүүтэй санал гаргах хуулийн хугацаатай байгаа.

Гэхдээ ажлын хэсгийн санал бидэнд өнөөдөр орж ирж байгаа байхгүй юу. Ажлын хэсгийг юу боловсруулж эцэслэж оруулж ирж байгааг бид мэдэхгүй байгаа шүү дээ. П.Сайнзориг гишүүн ээ.

Тийм учраас л ажлын хэсгийн боловсруулсан санал дээр санал байна гэдэг зүйлийг л яриад байгаа юм. Хамаагүй өнөөдөр бидний саналыг аваад явна гэвэл энэ заалт болгон дээр нь саналаа хэлээд явахад одоо ч бэлэн байж байна.

Тэгэхдээ орж ирж байгаа нь өнөөдөр энэ материал чинь дөнгөж сая л бидэнд орж ирлээ шүү дээ.

Тэгэхээр нөгөө дэгийн хуулиа зөрч гээд байна гээд байгаа учраас Ж.Алдаржавхлан гишүүнийг бас ойлгож хүлээж авч байгаад нь талархалтай байна.

Ер нь бол жоохон боловсруулалтаа сайжруулж явах нь зүйтэй л гэж бодож байна.

Н.Наранбаатар: Т.Аубакир гишүүн.

Т.Аубакир: Энэ хуулийг дэмжиж байгаа.

Яг өнөөдрийн манай улсад үүссэн нөхцөл байдал, нийтдээ соёрхон баталсан гадаад зээл маань 13 их наяд төгрөг даваад явсан байдаг.

Хязгаарлалтад ороод өнөөдөр яг нефтийн үйлдвэрийн байж байгаа байдал. Энэ чинь ухаалаг улсууд буюу ухаалаг хувийн аж ахуйн нэгжүүд зээл авчхаад хадгалаад би энэ жил тэр зээлээсээ иймхэн хэсгийг нь ашиглах ёстой юм гээд нөгөө үлдсэн хэсэг дээр нь хий дэмий шимтгэл төлөөд явахгүй шүү дээ.

13 их наяд төгрөгийн зээл соёрхон баталсан байна. Тэрийгээ ашиглаж чадахгүй байна гэдэг чинь зүгээр энгийн ухаанаар ойлгогдохгүй байгаа юм л даа.

Түүн дээр нь ухаантай хуулийн хязгаарлалтууд яриад л. Төсвийн тогтвор тогтвортой байдлын тухай хуулиараа ингэж зохицуулагдах ёстой. Одоо харьцаа нь ингэж алдагдаж байна гэдэг ч юм уу. Тийм ээ.

Тийм учраас энэ явах ёстой. Энэ эдийн засгийн үр өгөөжтэй төслүүдээ түрүүлж тусгаад. Сэлбэ ч гэсэн энэ дээр орох ёстой байсан юм.

Тэгээд л улс төрийн нөхцөл байдлаас үүсээд л Сэлбэ нь хэрэггүй юм. Эрдэнэбүрэн, нефть хоёр нь явах ёстой юм байна.

Тийм учраас энэ хуулийг дэмжээд яаралтай. Сая ажлын хэсгийнхэн болоод бусад Улсын Их Хурлын гишүүдийн гаргаж байгаа саналыг хүлээж аваад эхний хэлэлцүүлгээ яаралтай явуулаад чуулган руу оруулах хэрэгтэй л дээ. Тэгэхгүй бол нефтийн үйлдвэрийн байдал, Элчин сайд нь хүртэл, энэ чинь бүх түвшиндөө ярьж байгаа шүү дээ. Манай ажил зогсоод байна. Ажилчдынхаа цалин пүнлүүг хүртэл тавьж чадахаа больсон байна. Хөдөлмөрийн яамнаас оруулж ирсэн гаднын ажиллах хүчний хуулийн дагуу нефтийн үйлдвэр дээр ажиллах ёстой гадаад ажилчдын асуудлыг түргэн шуурхай шийдэж өгсөн.

Гэтэл цаанаа санхүүжилтээ авч чаддаггүй.

Тийм учраас энэ хуулийг зарчмын хувьд дэмжиж байгаа. Яаралтай явуулах ёстой гэсэн саналаа хэлье.

Н.Наранбаатар: Ингэх юм байна. Дэгийн хуулийн 13.3-аар хуралдаанаар нэг асуудлыг хэлэлцэж эхэлсэн боловч түүний хэлэлцүүлгийг горимын саналаар хойшлуулсан тохиолдолд хуралдаан даргалагч дараагийн асуудлыг хэлэлцүүлнэ гэж байна.

Тэгвэл Д.Үүрийнтуяа гишүүн горимын саналаа гаргах уу?

Д.Үүрийнтуяа: Би өмнөх үг дээрээ горимын санал гаргасан юм байгаа юм.

Тэгэхээр горимын саналаа яг тодорхой оруулъя. Энэ хуулийн төсөл дээр ажлын хэсгийн ажилласан санал дээр гишүүд зарчмын зөрүүтэй санал гаргах шаардлагатай байгаа учраас энэ боломжийг хангаад дараагийн хуралдаан хүртэл хойшлуулж өгөөч гэсэн горимын саналыг гаргаж байна.

Н.Наранбаатар: Д.Үүрийнтуяа гишүүний гаргасан горимын саналаар санал хураалт явуулъя. Санал хураалтад бэлтгээрэй гишүүд.

Д.Үүрийнтуяа гишүүний гаргасан энэ асуудлыг түр хугацаагаар хойшлуулъя гэсэн горимын саналыг дэмжье гэсэн томъёоллоор санал хураалт явуулъя. /алх цохив/

18 гишүүнээс 12 гишүүн дэмжиж, 66.7 хувиар дэмжигдлээ.

Горимын санал дэмжигдсэн учраас асуудлыг хойшлууллаа.

Дараагийн асуудалдаа орно.

**Хоёр. “Туулын хурдны зам” төслийн эдийн засгийн үр ашиг,
техник эдийн засгийн үндэслэл (ТЭЗҮ), төсөвт өртөг,
санхүүжилтийн эх үүсвэр, төсөвт үзүүлэх нөлөөлөл,
мөн гүйцэтгэгчийн сонгон шалгаруулалттай
холбогдох мэдээлэл**

Хоёр дахь асуудалдаа орёе.

Туулын хурдны зам төслийн эдийн засгийн үр ашиг, техник, эдийн засгийн үндэслэл, төсөвт өртөг, санхүүжилтийн эх үүсвэр, төсөвт үзүүлэх нөлөөлөл, мөн гүйцэтгэгчийг сонгон шалгаруулалттай холбоотой мэдээллийг сонсох.

Хэлэлцэж байгаа асуудалтай холбогдуулан хуралдаанд оролцож байгаа албан тушаалтнуудыг танилцуулъя.

Туулын хурдны зам төслийн эдийн засгийн үр ашиг, техник, эдийн засгийн үндэслэл, төсөвт өртөг, санхүүжилтийн эх үүсвэр, төсөвт үзүүлэх нөлөөлөл, мөн гүйцэтгэгчийг сонгон шалгаруулалттай холбогдох мэдээлэл.

Х.Нямбаатар Нийслэлийн Засаг дарга, Түмэндалайн Даваадалай Нийслэлийн Засаг даргын Эдийн засгийн хөгжил, дэд бүтцийн асуудал хариуцсан нэгдүгээр орлогч, М.Үнэнбат Нийслэлийн Засаг даргын Тамгын газрын Хууль

тогтоомж, гэрээ, эрх зүйн газрын дарга, Л.Эрдэнэбадрах Нийслэлийн Засаг даргын Тамгын газрын Санхүү, хөрөнгө оруулалтын газрын дарга, Б.Гантулга Нийслэлийн Засаг даргын Тамгын газрын Хөрөнгө оруулалтын хэлтсийн дарга, Батсайханы Одбаяр Нийслэлийн Замын хөгжлийн газрын дарга, Ширчингийн Баранчулуун Нийслэлийн Бодлогын судалгаа, шинжилгээний төвийн Эрдмийн зөвлөлийн гишүүн, доктор, Даваадоржийн Батцэцэг Нийслэлийн худалдан авах ажиллагааны газрын дарга, Ганболдын Анар Нийслэлийн худалдан авах ажиллагааны газрын Хууль, эрх зүйн хэлтсийн дарга.

Ажлын хэсгийн бүрэлдэхүүнийг танилцууллаа.

Улсын Их Хурлын гишүүн Р.Батболдоос Туулын хурдны зам төслийн эдийн засгийн үр ашиг техник, эдийн засгийн үндэслэл, төсөвт өртөг, санхүүжилтийн эх үүсвэр, төсөвт үзүүлэх нөлөөлөл, мөн гүйцэтгэгчийг сонгон шалгаруулалттай холбоотой мэдээллийг сонсох хүсэлт ирүүлснийг үндэслэн Монгол Улсын Их Хурлын чуулганы дэгийн тухай хуулийн 116.1-д хуульд заасны дагуу, эсвэл Байнгын хороо эрхлэх асуудлын хүрээнд өөрийн санаачилгаар Засгийн газрын гишүүд, Улсын Их Хуралд ажлаа шууд хариуцан тайлагнадаг байгууллагын болон бусад байгууллагын мэдээллийг хуралдаанаараа хэлэлцэж болно гэж заасны дагуу дээрх мэдээллийг хэлэлцэж байна.

Ингээд танилцуулгыг Улаанбаатар хотын Засаг дарга Хишгээгийн Нямбаатар танилцуулна.

Тэгвэл Нийслэлийн Засаг даргын Эдийн засгийн хөгжил, дэд бүтцийн асуудал хариуцсан нэгдүгээр орлогч Т.Даваадалай дарга танилцуулна.

Индрийн микрофоныг өгөөрэй.

Т.Даваадалай: Улсын Их Хурлын Төсвийн байнгын хорооны гишүүддээ энэ өдрийн мэндийг хүргэе.

Туулын хурдны зам төслийн товч танилцуулгыг хийе.

Нийслэлийн Засаг даргын Эдийн засгийн хөгжил, дэд бүтэц хариуцсан нэгдүгээр орлогч дарга Т.Даваадалай.

Туулын хурдны зам төсөл маань анх Улаанбаатар хотын Бодлого, судалгааны институт болон Хот байгуулалтын газар 2008 оноос эхэлж анх ноороглож, төлөвлөгдөж эхлээд хамгийн анх 2013 онд албан ёсоор Монгол Улсын Засгийн газрын 307 дугаар тогтоолоор, хурдны зам барих тухай, солбилцол батлах тухай тогтоолоор албажиж гарсан.

2014 онд 4 эгнээ бүхий 34.64 километр далан, 1.36 километр гүүр, нийт 36 километр замын техник, эдийн засгийн үндэслэл, урьдчилсан зураг төслийг гүйцэтгэсэн байдаг.

Мөн 2013 ондоо байгаль орчны нарийвчилсан үнэлгээ анх батлагдаж гарсан байдаг.

2013 оны байгаль орчны нарийвчилсан үнэлгээ болон 2026 оны батлагдсан байгаль орчны үнэлгээг бас ажлын хэсгийн даргын хажууд батлагдсан ориг хувилбараар нь байршуулсан байгаа.

Гол дүгнэлттэй хэсгүүдийг нь улаанаар тэмдэглээд өгсөн байгааг Та харж болно.

Ингээд нийт 2020 оны 5 сарын 13-ны Улсын Их Хурлын 52 дугаар тогтоол, “Алсын хараа 2050” урт хугацааны хөгжлийн бодлогод ороод 2021 оны Улсын Их Хурлын тогтоол, 2022 оны Монгол Улсын Засгийн газрын тогтоол гээд нийт 2025 он хүртэл 4 удаагийн Их Хурлын тогтоол, 5 удаагийн Засгийн газрын тогтоолоор Туулын хурдны зам төсөл анх орж явсан.

2008 оноос хойш тооцох юм бол 16 жил. 2013 онд анхны Их Хурлын тогтоол, Засгийн газрын тогтоол, байгаль орчны нарийвчилсан үнэлгээ батлагдсаныг тооцох юм бол 13 жил албажаад судлагдаж байгаа ийм бичиг баримтын түүхтэй.

Хамгийн анх 2013 ондоо Засгийн газрын тогтоолоор орох доо Улаанбаатар хотын 2020 оны хөгжлийн төлөвлөгөөний тодотгол, “2030” ерөнхий төлөвлөгөө. Мөн сүүлд Улаанбаатар хотын 2040 он хүртэлх ерөнхий төлөвлөгөөнд мөн тусгагдаж, ач холбогдлын эрэмбээр Улаанбаатар хотын түгжрэлийг бууруулахад нэг номерын эрэмбэтэй төсөл гэж тодорхойлогдож явж байсан.

2013 онд албажиж явж байсан байгаль орчны нарийвчилсан үнэлгээ дээр байгаа, мөн трассаар батлагдсан ерөнхий трассыг харж байна.

Нийт 7 орц, гарцтай, 33 километр урт далангаар явж байгаа 1.37 километр урт. Туулынхаа хойд эргээр хоёрдугаар татам, дэнж хоёрын голоор дагаж явж байгаа. Баруунаас зүүн тийшээ, Сонгиноос Баянзүрхийн товчоо хүртэл явж байгаа хурдны зам гэж 2013 оны Их Хурал, Засгийн газрын тогтоол, байгаль орчны нарийвчилсан үнэлгээ дээр тусгагдаж явж байсан ийм түүхтэй зам байгаа.

Ингээд 2014 онд нарийвчилсан зураг төсөл батлагдаж Барилга хөгжлийн төвөөр гарч байсан. Мөн 2013 оны байгаль орчны нарийвчилсан үнэлгээний тайлан гарч байсан. Тухайн үеийн Хотын орлогч даргаар н.Гантөмөр дарга, Эдийн засгийн яамнаас н.Батболд архитектор хүлээж авч гарын үсгээ зурж 7 орц, гарцтай замыг баталж байсан.

Мөн магадлалын ерөнхий дүгнэлт, бүх бичиг баримтууд бүрдсэн байсан. Ерөнхийдөө энэ төсөл маань 2014 онд ер нь эхлэхэд бичиг баримт, байгаль

орчин, бүх хууль эрх зүйн хувьд бүрдэл бүрэн хангагдсан байсан. Тухайн үед эхлээгүй шаардлага нь санхүүжилт болон менежментийн асуудал байсан.

Сүүлд Улаанбаатар хот 2013 онд автомашины тоо 325 мянга байхад тооцоолол хийж байсан.

Ингээд Туулын хурдны замыг сүүлд “Улаанбаатар хотын ерөнхий төлөвлөгөө-2040”-д уялдуулаад хийе. Улаанбаатар хотын түгжрэлд нэг номерын ач холбогдолтой юм гэдэг дээр цаг үетэйгээ нийцүүлээд 2026 онд Улаанбаатар хотын автомашины тоо 804 мянга, зорчигч хөдөлгөөн 2.4 сая болсонтой холбогдуулаад бид зураг төсөл, техник, эдийн засгийг шинэчлэх шаардлагатай болж, 2025 оноос ТЭЗҮ-г Хот төлөвлөлт, судалгааны институт шинэчлэн хийж, 2025 оны 1 дүгээр сард шинэчилсэн техник, эдийн засгийн үндэслэл Зам, тээврийн яамны Шинжлэх ухааны зөвлөл хэлэлцэж баталсан.

Ингээд 2025 оны 3 дугаар сард Барилга хөгжлийн төвөөр магадлагдаж 2025 ондоо **ЕРС**¹ (Engineering, Procurement, and Construction) тендерийг зарлаж явсан.

Мөн ЕРС тендер гүйцэт шалгарсны араас 2025 оны 6 дугаар сард байгаль орчны төлөв байдлын үнэлгээ, 2025 оны 12 дугаар сардаа байгаль орчны нарийвчилсан нөлөөллийн үнэлгээ дахин хийгдэж буюу шинэчлэгдсэн зураг төсөл дээр хийгдэж, мөн Барилга хөгжлийн төвийн магадлал гарч бүх бичиг баримтын хувьд Байгаль орчин, Авто замын тухай хууль болон Барилгын хуулийн дагуу бүх бичиг баримтууд бүрдэл бүрэн хангагдсан байгаа.

Анх 2020 оны ерөнхий төлөвлөгөөнд тусгасан байдлыг харж байна. Туул голынхоо хойд хоёрдугаар татмын дагуу олон улсын хотын чанартай хурдны зам гэж улаанаар тэмдэглэгдсэн байгааг харж байна.

Энэ бол анх 2013 онд тусгагдаж байсан трасс байгаа. Бнэ бол Улаанбаатар хотын 2020 он хүртэлх ерөнхий төлөвлөгөөний тодотгол, “2030” хөгжих чиг хандлагын баримт бичигт тусгагдаж байсан байдлаар тараасныг Та бүхэн харж байна.

Улаанбаатар хотын замуудын ерөнхий төлөвлөлтийг “2020 он” хөгжүүлэх төлөвлөгөөний тодотголд тусгаж байсан байдал байна.

Хөгжлийн төлөвлөгөөтэй уялдсан бусад замуудтай харьцуулж эрэмбэлж үзэхэд Туул голын хурдны зам хэрэгжих байдал, хугацаа, эдийн засгийн үр өгөөжөөрөө нэг номерт эрэмбэлэгдэж байсан.

¹ “Түлхүүр гардуулах нөхцөлтэй” гэрээний тендер.

Мөн 2025 онд Дэлхийн банкнаас боловсруулсан “Улаанбаатар хотын тогтвортой зорчигч хөдөлгөөн болон нийтийн тээврийн стратеги” мөн Туулын хурдны зам өндөр ач холбогдолтой гэж орж сүүлд батлагдсан байдаг.

Түрүүн хэлсэн. Улсын Их Хурлын 4 тогтоол, Засгийн газрын 5 тогтоол, гадаад, дотоод байгууллагуудын нийт 30-аад судалгаа байдаг. Туулын хурдны замын талаар.

Хамгийн сүүлд 2025 онд Дэлхийн банкны зөвлөмжид орсон байдаг.

Замын эрчмийн хөдөлгөөний тооцооллын хувьд замын эргэлтийн тооцооллыг 2021 онд Герман Улсаас гаргасан **PTV Visum**² (Planning-Transport-Verkehr) программ дээр **OD** буюу **Origin-Destination**³ судалгааны үр дүнг оруулж, мөн 2026 оны тээврийн хэрэгслийн **AI** камертай хэсгүүдээр уялдуулж тооцооллыг хийлгэж, Улаанбаатар хотын хөдөлгөөний үр нөлөөнүүдийг тооцоолсон байдаг.

Туулын хурдны зам нь ер нь анх 2020, 2030, 2040 ерөнхий Улаанбаатар хотын төлөвлөгөөнд “Тойрог-1”, “Тойрог-2” дугаар замуудтай уялдаж Улаанбаатар хотын бүсчилсэн хөгжил дээр Улаанбаатар хотын ирээдүйд авто замын түгжрэлийг бууруулах хамгийн өндөр нөлөөтэй гэж тооцогдсон байдаг.

Одоо презентэйшн дээр харж байгаа хэсэг бол Улаанбаатар хотын “Тойрог-2” дугаар замтай уялдсан байдлаар харж байна.

Мөн “Тойрог-1” дүгээр замтай уялдсан байдлаар харж байна.

“Тойрог-1” Туулын хурдны зам хоёр маань нийлж, “Тойрог-2”-той нийлснээр Улаанбаатар хотыг цагариг хэлбэрээр дэлхийн хотуудын дагуу бүсчилж хөгжүүлээд, түгжрэлд маш өндөр нөлөөтэй гэж гардаг.

Энэ уулзвар болгоноор сүүлд тооцоолж гарсан байгаа.

Зөвхөн Туулын хурдны зам баригдсанаар Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөнд хэрхэн нөлөөлөх вэ гэж харах юм бол –

- ▶ Баянбүрдийн тойргоос Баруун дөрвөн зам хүртэлх 5-аас 7.5,
- ▶ Нарны гүүрнээс 7-гоос 8 хувь орчим ачааллыг хөнгөлнө.
- ▶ Олимпын гудамжинд 7-гоос 13 хувь,
- ▶ Их Монгол Улсын гудамжинд 8-аас 11 хувь,
- ▶ Нарны замын хөдөлгөөнд 25-аас 28 хувь,
- ▶ Чингисийн өргөн чөлөөнд 28-аас 30 хувь,
- ▶ Яармагийн гүүрний хувьд 28-аас 32 хувь,
- ▶ Яармагийн замын хувьд 10-аас 10 хувь,
- ▶ Энхтайвангийн өргөн чөлөөний хувьд 7-гоос 8 хувийн хөдөлгөөн тус тус

² Замын хөдөлгөөнийг урьдчилан тооцоолж, зураглаж харуулдаг программ.

³ Хөдөлгөөний эхлэл ба зорьсон цэгийн хоорондох урсгалыг тодорхойлох судалгаа.

буурна гэж уулзвар ачаалалгүйгээр гарч ирдэг.

Тус симуляцууд дээр хийгээд үзэхэд ер Улаанбаатар хот орчмын ерөнхий авто замын түгжрэлд нөлөөлөх нөлөө 34 хувиас дээш гэж гардаг.

Харин “Тойрог-1”, “Тойрог-2”-тойгоо нийлэх юм бол Улаанбаатар хотын 804 мянган автомашинд “50 хувийн нөлөө үзүүлнэ” гэж симуляцууд дээр гардаг.

- Авто замын 2026 оны трассыг авч үзэх юм бол нийт 32 километрийн урт. Үүний –
 - 22.12 километр нь далангаар, 7 ширхэг орц, гарцтай. Энэ нь 2013 оны төлөвлөлттэй ижил орц, гарцтай.
 - Харин гүүрэн байгууламж нь нийт уртаараа 9.88 километр.
 - Голын хэсгээрээ Олимпын гүүрээс Яармагийн гүүр хүртэлх 7.2 километр нь гүүрэн байгууламжаар, мөн орц, гарцууд дээр гүүрэн байгууламж гээд нийт 9.88 километр нь гүүрэн байгууламж байхаар төлөвлөгдөж шинэчлэгдсэн трасс байгаа.

Туулын хурдны зам “Тойрог-1”, “Тойрог-2”-тойгоо нийлээд Улаанбаатар хотын түгжрэлд ирээдүйн авто замын гол хурдны магистрал болно гэж төлөвлөгдсөн байдаг.

Одоо энэ дээр харагдаж байгаа улаан өнгө нь 2014 оны трасс харагдаж байна. Ногоон өнгө нь 2026 оны трасс.

Ингээд харах юм бол үндсэн трассыг өөрчлөгдсөн гэж хэлж болохгүй. Үндсэн трасс яг хэвдээ байгаа. 13 жилийн туршид голын голдиролд тодорхой хэмжээгээр өөрчлөгдсөн.

Мөн Туул голын эрэг рүү барилгажилт нэмэгдсэн. Зарим цахилгаан станц, дэд станцууд, цахилгааны шугам сүлжээ, бохирын шугам сүлжээ зэрэг дэд станцууд газар ашиглалтын асуудлууд гарсан учраас 13 жилийн өөрчлөлттэй уялдуулаад өнөөдөр зургийг шинэчлэхдээ тодорхой зарим байршлууд дээр цөөхөн метрийн өөрчлөлт хийсэн.

Ийм учраас энэ ер нь 2013 оны үндсэн трассаасаа өөрчлөгдөөгүй гэдэг нь Та бүхэн зураг дээрээс улаан, цагаан өнгөөр харьцуулж харж байна.

2013 оноос өөрчлөгдсөн гол юм нь гүүрэн байгууламжийг бид 1.36-г 9.88-д хүргэсэн. Хотын төвийн Олимпын гүүрнээс Яармагийн гүүр хүртэлх хэсэг дээр 21 метр өндөр далантай байх учраас үүнийг бид далан өндрөөр хийхэд эдийн засгийн хувьд үр өгөөжгүй, мөн харагдацыг хаадаг учраас гүүрэн байгууламж руу шилжүүлсэн.

- 2013 онд Улаанбаатар хотын автомашин 325 мянга байсныг –
- 2026 онд 805 мянга болсонтой уялдуулан 4 эгнээг 6 эгнээ болгосон.

Ийм үндсэн өөрчлөлтүүд гарсан байна.

Тэгэхээр трасс үндсэн байдлаар өөрчлөгдөөгүй гэж хэлж болно.

Нэг маягийн хөндлөн огтлолыг харж байна. 6 эгнээ бүхий далан дээр явж байгаа 18 сантиметрийн асфальт битумын хучилттай, Азийн АН-3 ангиллын авто зам Монголд анх удаа хийгдэнэ.

Энэ нь өнөөдөр Монгол Улсад хийгдэж байгаа авто замуудыг бодвол асфальт битумын зузаан сантиметрээр илүү зузаан 3 үе давхаргатай байхаар тооцоологдоод явж байгаа.

Гүүрэн байгууламжийн хөндлөн огтлолын зураг харагдаж байна.

Нийт 9.8 километрийн гүүрэн байгууламжаар 6 баганаар тулж тогтохоор зураг төслүүд дээр төлөвлөгдөж байна.

Нийт төсөвт өртөг 2.3 их наядын өртөгтэй. Үүнээс төмөр бетонон гүүр, нүхэн гарцын барилга, байгууламж нь төсвийн ихэнх хувийг буюу 1.3 их наяд. Авто замын дагуух үерийн далан барилгын ажил нь 581 буюу 2025 онд төсөл шалгарахдаа тухайн үеийн америк ам.доллараар тооцвол 680.0 сая ам.доллар байсан. 2013 онд 4 эгнээ далангаар дандаа хийгдэхэд тухайн үеийн доллароор 460.0 сая ам.доллар буюу монголоор 600.0 тэрбум төгрөгийн өртөгтэй байсан гэж үзэж байгаа.

Ингээд Та бүхэн ойролцоогоор А1 дээр зурагдсан бодит төлөвлөлтийн зургийг харж байна.

Туул голынхоо хоёрдугаар татам дэнж хоёрын заагаар явж байгаа. Голын голдирол руу зөвхөн төвийн хэсгээрээ 700-аад метрт л орж байгаа. Бусад хэсгүүдээр ороогүй төлөвлөлттэй явагдаж байгаа зургуудыг харж байна.

Гүйцэтгэгч компани 2025 оны 3 сард бид нээлттэй тендер зарлаад, 6 сард шалгаж, 7 сард гэрээ хэлэлцээрийг хийсэн.

Бүгд Найрамдах Хятад Ард Улсын “Хао Юань групп” гэдэг компани шалгарсан. Энэ компани нь олон улсдаа төмөр замын болон замын төслүүдийг хийж байсан туршлагатай. Ангол Улс, Мозамбикийн төмөр замын ЕРС ерөнхий гүйцэтгэгчээр 1003 километр төмөр замын 56 өртөөтэй барьж байгуулсан байна.

Мөн Ангол Улсын Луандагийн олон улсын нисэх онгоцны буудлын төмөр замыг ЕРС дээр нэмэх нь F нөхцөлөөр 15 километр барьсан. Серби Улсад хурдны замын ний 253.0 километр 4 төслийг төслийг хэрэгжүүлсэн.

Мөн Сербийн E763 265 километр хурдны замын төслийг гүйцэтгэж байсан туршлагатай... /минут дуусав/

Н.Наранбаатар: Хугацаа нэмж өгөөрэй. Индрийн микрофонд.

Т.Даваадалай: Олон улсад төмөр замын далан, авто замын далан бүтээмжийн хувьд ижилхэн байгууламж гэж үздэг.

Ингээд танилцуулгыг хийж дууслаа.

Та бүхэнд баярлалаа.

Н.Наранбаатар: Т.Даваадалай даргад баярлалаа. Мэдээлэлтэй холбогдуулан асуулт асуух гишүүд нэрсээ өгнө үү.

Ж.Батжаргал гишүүнээр тасаллаа. Б.Мөнхсоёл гишүүн асуулт асууя.

Б.Мөнхсоёл: Асуултын тухайд ер нь Туулын хурдны замын төслийг нийгэм даяараа хэлэлцээд, мэдээлэл хүсээд нэлээн удлаа.

Миний хувь гишүүний хувьд түрүүчийн тав дахь өдөр билүү, тэрний өмнөх тав дахь өдөр Байгаль орчин, хүнс, хөдөө аж ахуйн байнгын хороонд энэ БОННУ буюу байгаль орчны нөлөөллийн нарийвчилсан үнэлгээ, ТЭЗҮ, төсөв, төсвийн санхүүжилтийн эх үүсвэр, өгөөжийн талаар мэдээлэл хүсээд ийм мэдээлэл өгсөн бичиг явуулсан юм.

Тэгээд ер нь энэ хугацаанд асуудал нэлээн хэлэлцэгдэж байна.

Тэгээд ХҮН нам дээр өмнө нь Т.Даваадалай орлогч дарга өөрөө ирсэн. 2 хүнтэйгээ. З.Батбаяр Усны газрын дарга ирсэн гээд. Мэдээлэл өгсөн.

Тэгээд ХҮН нам дээр ажлын хэсэг гарсан. П.Ганзориг гишүүнээр ахлуулаад ерөнхийдөө ажиллаж байгаа.

Тэгээд детальчилсан мэдээлэл хангалттай сайн гэж хараахан үзэхгүй байгаа.

Засаг дарга Х.Нямбаатараас асуух асуулт юу гэхээр нэг талдаа Туул голын эко системд сөрөг нөлөөтэй, Туул голоо дайруулахыг хүсэхгүй иргэдийн хэрэгцээ шаардлага байна. Мэргэжлийн инженер хүмүүс нь хүртэл ТЭЗҮ-гийн болон БОННУ-гийн үнэлгээг хүлээн зөвшөөрөхгүй үзэгдлүүд байна шүү дээ.

Тэгээд шүгэл үлээгчид бас энэ асуудлыг хөндөөд Улаанбаатар хотод амьдарч байгаа иргэдийн хувьд эсэргүүцэж байна. Өөрсдийнхөө эрхийг эдлээд. Энэ чинь одоо ардчилсан нийгэм шүү дээ. Тэгэхэд эсэргүүцээд. Нийслэлийн Засаг дарга мэдээллээрээ сайн хангаад, үүнийгээ мэргэжлийн инженерийн бусад тоо, эдийн засаг, төсвийн мэдээллийн хувьд баталж харуулахын төлөө тууштай зүтгэх байтал эсрэгээрээ асуудал хөндөж байгаа иргэдээ шантаажчид гэж дуудаад л, энд тэнд янз бүрийн хөдөлгөөн үүсгээд байгаа нь эргээд энэ асуудлыг улам буруу тийш нь даамжруулж байна гэж үзэж байна.

Тэгэхээр ер нь энэ төсөл хэсэгтээ ядаж зогсож, маш сайн зөвшилцөлд хүрэх ёстой, маш сайн тооцоо судалгаа хийх ёстой. Туулын голыг дайрахгүйгээр болох боломж байна уу? Техник, инженерингийн тооцоолол хэрэгтэй юм байна гэж харж байгаа шүү.

Тэгэхээр танаас асуулт тийм байна. Нийгмийнхээ нөхцөл байдлыг яагаад хүлээж авч мэдээллээр хангахын оронд ийм байдалд хүрчхэв ээ?

Н.Наранбаатар: Х.Нямбаатар дарга хариулна. Индэрт. Индэрийн микрофонд урьж байна.

Х.Нямбаатар: Би товчхон хариулъя.

Бид Улаанбаатар хотод баруунаасаа зүүн тийшээ явах трасс яг хаана байгаа вэ гэдгийг бараг Улаанбаатарчууд мэдэж байгаа. Улаанбаатар хотын боломжтой бүх байршлуудыг газар олголт хийгээд барилгажсан.

Тэгэхээр өнөөдөр боломжтой ганцхан трасс бол Улаанбаатар хотын хойд эргээр явах юм байна гэдгийг сүүлийн 13 жил мэргэжлийн байгууллагууд судлаад, дүгнээд, байгаль орчинд нөлөөлөх нөлөөллийн үнэлгээг гаргаад бүх шийдвэрүүд гарсан.

Сая Т.Даваадалайгийн танилцуулгад гарлаа.

- ▶ Улсын Их Хурлын 4 тогтоол гарсан.
- ▶ Засгийн газрын 5 тогтоол гарсан.
- ▶ Нийслэлийн иргэдийн Төлөөлөгчдийн Хурлын 3 тогтоол гарсан.

Тэгэхээр миний хувьд Нийслэлийн Засаг дарга бөгөөд Улаанбаатар хотын захирагчийн хувьд төрийн хууль тогтоомжийг хэрэгжүүлэх үндсэн үүрэгтэй.

Өөрөөр хэлбэл Улсын Их Хурлын тогтоолыг хэрэгжүүлэх, Нийслэлийн иргэдийн Төлөөлөгчдийн Хурлын тогтоолыг хэрэгжүүлэх үүрэгтэй.

▷ **Нэгдүгээрт**, тэр утгаараа би тогтоол хэрэгжүүлж байгаа.

▷ **Хоёрдугаарт**, орон нутгийн сонгуулийн үр дүнгээр бид ялалт

байгуулаад иргэдэд санал болгосон нийгмийн зөвшилцлийн гэрээ буюу мөрийн хөтөлбөрөө хэрэгжүүлэх нь бидний үүрэг бөгөөд бидний эрх байгаа.

Сонгуульд олонхын санал, дэмжлэг аваагүй нам, улс төрийн хүчнүүд улс төрийн шүүмжлэл өрнүүлэх, эсэргүүцэх нь ардчилсан нийгэмд байх ёстой зүй ёсны үзэгдэл.

Харин хүчээр Нийслэлийн иргэдийн Төлөөлөгчдийн Хурлын гаргасан шийдвэрийг зогсоох, тасалдуулах үйлдлийн эсрэг миний бие Монгол Улсын Үндсэн хуульд заасан жагсаал цуглаан хийх, хэвлэн нийтлэх, үг хэлэх эрхээ эдлэх нь миний эрхийн асуудал.

Хан-Уул дүүргийн Засаг даргаас жагсаал цуглаан хийх зөвшөөрлөө аваад үзэл бодлоо тайван замаар илэрхийлж байгаа.

Тэгэхээр хэрвээ өөрсдийгөө байгаль орчин судлаач, авто зам судлаач гэдэг ийм хүмүүс энд тэнд нийгмийн сүлжээгээр төсөл, хөтөлбөрүүдийг зогсоох, гацаах ийм үйлдэл гаргах нь өөрөө хууль ёсонд нийцэхгүй.

Тийм учраас аль аль нь эрх зүйт төрд амьдарч байгаа хүмүүсийн хувьд хуульд нийцүүлж үг хэлээ, үзэл бодлоо илэрхийлэх энэ эрхийнхээ хүрээнд үйл ажиллагаа явуулж байгаа.

Энэ авто зам ашиглалтад орсноороо Улаанбаатар хотын авто замын түгжрэл ирэх жилийн намар гэхэд 35 хувиар буурна.

Маргааш нийслэл дээр “Тойрог 1” дүгээр хурдны замын тендер нээгдэнэ. Энэ амжилттай болсон тохиолдолд энэ хоёр зам 2027, 2028 онд нийлж ашиглалтад ороод нэг кольцо зам болж байгаа.

Энэ замууд орсноороо Улаанбаатар хотын авто замын түгжрэл энэ “Visum” программ дээр хийгдсэн симуляцаар шууд “50 хувь буурна” л гэдэг л тооцоололтой байгаа.

Хоёрт нь, энэ Туулын хурдны зам дээр ямар нэгэн өр тавьж зам хийж байгаа зүйл сая нийгмийн сүлжээгээр явж байх шиг байна лээ. Энэ цэвэр нийслэл өөрөө замын сангийн хураамж, нийслэлийн татвар төлөгчдийн хураамжаа төвлөрүүлж төсвөө 3 жилээр нь хуваарилж тавьж байгаад хийгдэж байгаа.

Хоёрдугаарт, энэ замын төсөвт өртөг 13 жилийн хугацаанд өслөө гэж байгаа юм.

Энэ замын төсөвт өртөг –

—2013 онд 468.0 сая төгрөг байсан. 4 эгнээ, 1.3 километр гүүрэн

байгууламжтай байсан.

— Тэгвэл 2026 оны эцсийн ТЭЗҮ-ээр энэ зам 680.0 сая доллар болж байгаа. 6 эгнээ, 9.9 километр гүүрэн байгууламжтай болж өөрчлөгдөж байгаа.

Би та хэдэд хамгийн ойрхны жишээ хэлье.

Замын цагдаагийн урд талын гүүр байгаа. Олимпын гүүр. Үүнийг Хятадын Засгийн газрын хөнгөлөлттэй зээлээр 780 метр гүүрийг 45 сая доллароор 4 эгнээ гүүрийг барьсан. /минут дуусав/

Н.Наранбаатар: Ж.Батжаргал гишүүн асуулт асууя.

Ж.Батжаргал: Гишүүдийн амгаланг айлтгая.

Туулын хурдны зам, 1 дүгээр тойрог замын асуудлыг мэдэж байгаа. Улсын Их Хурал дээр бид тусгайлан ярьж байсан, дэмжиж байсан. Тэр битгий хэл Байгаль орчин, хүнс, хөдөө аж ахуйн байнгын хороон дээр Усны тухай хуульд өөрчлөлт орох гээд иргэний барилгын асуудал байхгүй шүү, зөвхөн зам дэд бүтцийн юм байх ёстой гэж Нийслэлийн Засаг даргатайгаа ярилцаад хоёулаа түүн дээр тов тодорхой томъёоллуудаа өөрчлөөд, тэгээд тэр хуулийн өөрчлөлтийг дэмжиж явж байсан. Тийм байх аа. Би тэгж санаж байна.

Уг замын ач холбогдол юмнуудынхаа талаарх мэдээлэл чинь дутуу байгаа юм билээ. Бид өөрсдийгөө өмөөрөх хэрэггүй. Яг нарийндаа.

Тийм учраас иргэд олон түмэн мэдэх хэрэгтэй. Түүнийхээ ач тус юмыг ойлгох хэрэгтэй. Энэ талаасаа нийслэл илүүтэй, дан дамаа тэр орчны бүсэд нь гэдэг юм уу, энэ юундаа байгаа улсууддаа өгөх мэдээллээ нэмэгдүүлж ажиллах ёстой гэдэг юмыг хэлмээр байна.

Их Хурал гэдэг юм уу, Байнгын хороо бүх асуудал дээр том дүгнэлт хийх боломжгүй. Яг үнүүнийг хэлэхэд. Энд мэргэжлийн экспертүүд гэдэг юм уу, тэр улсуудын хийсэн Монгол Улсын хууль тогтоомжийн хүрээнд баталгаажсан төсөв, үнэлгээ, энэ бүх юмнуудыг баримталж ажиллах ёстой.

Тийм учраас тэр байгаль орчны нарийвчилсан үнэлгээг гаргаж өгсөн мэргэжлийн байгууллагууд хариуцлагаа үүрэх ёстой шүү. Энэ талаас нь асуудал юмандаа би хандах ёстой болов уу гэж бодож байгаа. Үүнийг нэлээн сайн анхаарч анзаарах ёстой гэдэг зүйлийг зориуд хэлмээр байна.

Их Хурал дээр ер нь энэ тоо гэдэг юм уу, төсөвт өртгийн талаар бага яригдсан шүү. Бид яг тэдэн төгрөгөөр ийм юм босно энэ тэр гэж мэдэж байгаагүй.

Тийм учраас энэ талынхаа мэдээлэл юмнуудаа Их Хурлын гишүүдэд, Байнгын хороонд ер нь мэдээлэл юмаа нэлээн тодорхой болгож өгөх ёстой байх.

Би тэгж харж байгаа. Өнөөдөр ирсэн мэдээлэл үндсэндээ энэ замын ач холбогдол, Улаанбаатар хотын түгжрэлийг бууруулахад ямар үр нөлөө үзүүлэх юм гэдэг талаасаа мэдээлэл бэлтгэгдэж орж ирсэн юм билээ.

Тийм учраас олон улсад гэдэг юм уу, техникийн нөхцөлтэй замыг хийхэд ямар үнэ цэнтэй өртөгтэй байгаа юм. Бид ямар үнэ цэнээр хийж байгаа юм бэ. Энэ хоорондын харьцуулалт ямар байх юм. Өдрөөс өдөрт нөхцөл байдал чинь таамаглашгүйгээр өөрчлөгдөж байна. Үүнийг дагаад бид хэдэд ер нь бас ямар төсөвт юман дээр эрсдэл ирэх вэ энэ тэр гэдэг талаасаа ч гэсэн бас нэг урьдчилсан байдлаар харахыг үгүйсгэхгүй л юм байна гэж би бодож л байгаа юм. Дүгнэлт хийгээд үзэхээр зэрэг.

Энэ талаасаа... /минут дуусав/

Н.Наранбаатар: Асуулт уу, санал уу? Р.Батболд гишүүн.

Р.Батболд: Туулын хурдны замтай холбоотой асуудлыг Байнгын хороогоор оруулъя гээд санал гаргаад орж ирж байгаа.

Надад тодорхой гурав, дөрвөн асуулт байгаа.

Нэгдүгээрт, төсөвт өртгөө хэрхэн тооцсон юм бэ гэдэг асуудал байгаа.

Та хэд хийсэн харьцуулсан судалгаагаа нэг танилцуулчхаач? Адил төстэй байгууламжийг Бүгд Найрамдах Хятад Ард Улс л маш их хурдацтай, үр ашигтай хийгээд байх шиг байна л даа.

Тэгэхээр ядаж эднийхний 1 километр ийм гүүрэн байгууламжийг хэдэн юаниар бариад байна гэдэг ийм харьцуулсан судалгаа. Эсвэл Солонгосууд бариад байгаа юм уу? Хэн бариад байгаа юм? Ийм харьцуулсан судалгааны талаар нэг танилцуулаач. Ямар өртгөөр бариад байгаа юм гэдэг нь шүү гол нь.

Тэгээд үүнтэйгээ холбоотой та хэд тендерийн үнээ гаргахдаа ямар аргачлалаар тендерийн үнэ зохиогоод гаргасан юм? Тэрийг хэн гаргасан юм? Хэн яг энэ тооцоог нь хийж чадаад байгаа юм гэдгээ нэг хариулмаар байна. Хоёрдугаарт нь.

Гуравдугаарт нь, яг хэдэн километр гүүрэн байгууламж вэ гэхээр сая 9.2 юм шиг байна. Тийм ээ. Та хэд эртээд Туулын байгаль орчин ярихаар гүүрэн байгууламжаар явна гээд байдаг. Бургас ярихаар. Тэгвэл гүүрэн байгууламжийн чинь доор сүүдэр гараад наадах чинь удаан хугацаандаа доод талын экологийнх нь тэнцвэр алдагдаад ургамал, амьтан нь байхгүй болоод сүйд болдог юм байна гэхээр үгүй үгүй газар дээгүүр явах гээд байгаа юм гээд хоёр тийш нь мултгануулаад байдаг. Үүнийгээ больмоор байгаа юм.

Наадах чинь 9 километр газар доор хаяж 20 метрийн өргөнтэй л гүүр явах гээд байна шүү дээ. Зургаа гэнэ гэдэг чинь.

Тэгэхээр тэрний чинь доод талд нь юу болох юм бэ гэдгээ ер нь тооцсон юм уу? Солонгосчууд яагаад хотын дундуур явсан гүүрээ буулгаж хаяад голоо эргүүлж сэргээгээд байгаа юм? Тэр чинь хог новш болоод баларсан байгаад л тийм болсон юм байна лээ шүү дээ.

Дөрөвдүгээр асуудал. Байгаль орчны үнэлгээ хийгдсэн юм шиг байна. Тэгсэн усны газар, хөрсний шинжилгээ нь хийгдээгүй байхад нийслэл урьдчилгаа төлбөр болгоод тэр аж ахуйн нэгжид 500 тэрбум орчим төгрөг шилжүүлсэн гэдэг асуудал үүсээд байгаа.

Тэгэхээр одоо би нийслэлээс асуумаар байгаа юм. Та нар хэчнээн аж ахуйн нэгжид хөрсний шинжилгээ байдаг юм уу, байгаль орчны үнэлгээ нь бүрэн гүйцэд гараагүй байхад 30 хувийн урьдчилгаа өгөөд үйл ажиллагааг нь эхлүүлээд явж байгаа вэ гэдэг асуудал.

Тэгээд нийслэл 100 хувь санхүүжээд 3, 4 жилдээ хуваагдаад явах юм байна гээд саяын ярианаас чинь тэгж ойлголоо.

Тэгэхээр үүнийг нэг яг тодорхой хэлж өгмөөр байна. Та нар яг хэдэн аж ахуйн нэгжид 30 хувийн урьдчилгаа өгөөд ажлыг нь эхлүүлээд явдаг юм бэ гэдэг асуудал.

Одоо яах вэ, тэгээд өөрөө санхүүжүүлээд явж байгаа тэр төсөвтэй холбоотой юм бодвол... /минут дуусав/

Н.Наранбаатар: Тодруулах юм уу? Дараа уу? Х.Нямбаатар дарга индэрт.

Х.Нямбаатар: Энэ үнэ яаж тогтсон юм бэ? Бид тогтоодоггүй шүү дээ. Р.Батболд гишүүн ээ.

Зам, тээврийн яам анх зураг төсвийн гүйцэтгэгч техник, эдийн засгийн үндэслэлийг хийж гүйцэтгэх компанийг шалгаруулаад энэ дээр анхны зураг төсөл, техник, эдийн засгийн үндэслэлийг боловсруулж дуусгасан компани нь “Эм Си Пи Си” гэж дотоодын аж ахуйн нэгж. С.Бямбацогт сайдын үед энэ ажил 2023 онд Зам, тээврийн яаман дээр дууссан.

Бид нэмэлтээр 1.2 километр байсан гүүрэн байгууламжийг 9.9 километр болгож, 6 эгнээ нийт замын төсөвт өртгийг нэмэгдүүлсэн. Нэгдүгээрт.

Хоёрдугаарт, Зам, тээврийн яамны дэргэдэх Шинжлэх ухаан, технологийн зөвлөлийн дүгнэлтийг үндэслэж Зам, тээврийн хөгжлийн төв энэ үнийн дүнг техник, эдийн засгийн үндэслэл зураг төсөв боловсруулсан аж ахуйн нэгжүүдийн энэ гаргасан үнийн дүнг магадалж өгдөг.

Энэ магадалсан дүнгээр бид Төрийн болон орон нутгийн өмчийн хөрөнгөөр бараа, ажил, үйлчилгээ худалдан авах хуульд нийцүүлж нээлттэй олон улсын тендер зарлаж байгаа.

Хэдэн аж ахуйн нэгжид та нар 30 хувийг нь өгдөг юм бэ гэвэл бид гэрээ байгуулсан аж ахуйн нэгжид хүсвэл бүгдэд нь 30 хувийг өгөх хууль эрх зүйн орчинтой. Гагцхүү банкны баталгаа. Сүүлд худалдан авахын тухай хуульд орсон нэмэлт, өөрчлөлтөөр олон улсын даатгалын байгууллагын даатгалтай тохиолдолд бид урьдчилгаа өгдөг.

Яг энэ жишгээр бид өгч байгаа. Хэдий чинээ энэ том төсөл, хөтөлбөрүүдийг урьдчилгааг нь их өгөхийн хэрээр бид үнийн эрсдэл өсөх магадлалыг бууруулж авдаг.

Хоёрдугаарт, та яагаад хөрсний шинжилгээ хийгдэв. Энэ байгаль орчны нарийвчилсан үнэлгээн дээр хөрсний шинжилгээ хийгдсэн үү, хийгдээгүй юу гээд. Бүгд хийгдсэн байгаа.

Хоёрдугаарт, ажлын зураг энэ том ажлууд дээр ихэвчлэн EPC нөхцөлөөр явж байгаа тохиолдолд engineering, procurement, construction гэдгийг нэгэн зэрэг гүйцэтгэх компанид “Олон улсын зөвлөх инженерүүдийн холбоо”-ны үлгэрчилсэн дүрэм буюу **FIDIC (Fédération Internationale des Ingénieurs-Conseils)**-ийн “Silver Book”-ээр бид энэ гэрээг байгуулж өгч байгаа.

Өөрөөр хэлбэл бид энэ үнэд чинь багтаагаад, энэ концепт дизайнд чинь багтаагаад бид ажлын зургаа өөрсдөө нарийвчилж хийгээд энэ ажлыг чинь дуусгая.

“Silver Book”-ийн бас нэг онцлог бол үнийн өсөлтийг хязгаарладаг FIDIC-ийн юу чинь 10 орчим book байгаа байх. Тийм ээ. 10 орчим book байдаг.

- ▶ “Silver Book”,
- ▶ “Yellow Book”,
- ▶ “Red Book” гээд.

Ингээд ийм book-үүдээр явдаг. Бид энэ тохиолдолд EPC “Silver Book”-ээр явж байгаа.

▶ Дорноговь аймагт баригдаж байгаа нефть боловсруулах үйлдвэр EPC-ээр явж байгаа.

▶ Шинэ нисэх онгоцны буудалд EPC-ээр баригдсан.

Одоо энэ Д.Энхтүвшин гишүүний урд ажиллаж байсан MCS компанийн хийж гүйцэтгэж байсан бараг бүх ажлууд EPC нөхцөлөөр явж байгаа юм.

Тэгэхээр энэ тендер өөрөө EPC-ээр явж байгаа учраас ажлын нарийвчилсан зураг үйлдэх үед дахин хөрсний шинжилгээ, геологийн шинжилгээ хийж байж инженерүүд инженерингийнхээ зураг төсвийг тооцдог ийм тооцоолол юм.

Би андуураагүй бол 1913 онд Нью-Йоркт “Олон улсын зөвлөх инженерүүдийн холбоо” байгуулагдаж FIDIC гэдэг гэрээний загвар байгуулагдаад, одоо дэлхий дахин мөрдөөд 113 жил болж байгаа.

Түүнээс биш сумын төвийн сургууль барих гэж байгаа юм шиг зураг төсвийг нь харж байгаад тэнд нь нийцүүлээд хүний хийсэн зураг дээр чи барь гэдэг нөхцөлөөр энэ томоохон инженерингийн барилга байгууламжуудыг хийдэггүй. EPC гэдэг нөхцөлөөр явдаг.

Н.Наранбаатар: Нэмж хариулъя. Т.Даваадалай. Индрийн микрофон өгөөрэй.

Т.Даваадалай: Р.Батболд гишүүний асуултад хариулъя.

Засаг даргын нэгдүгээр орлогч Т.Даваадалай.

Төсөвт өртөг, тооцооллыг ерөнхийдөө Засаг дарга хариуллаа.

Монгол Улсад барилгын тухай хууль, Авто замын тухай хуулиар Барилга хөгжлийн төв, Авто замын хөгжлийн төвүүд дээр яг төсөвчдөөр батлагдаад гарч байгаа. Үнэ өртгийн хувьд харьцуулахад олон улсын жишгээс хямдхан байгаа.

Мөн Монгол Улсад харьцуулахад Наадамчдын гүүр яг ижилхэн 6 эгнээ, гүүрэн байгууламж. Олимпын гүүр ижилхэн гүүрэн байгууламжтай хэрнээ 4 эгнээ. Тэгэхэд Олимпын гүүр хагас километрийн урттай байж 150.0 тэрбум, Наадамчдын гүүр 80.0 тэрбум төгрөгөөр бүтсэн.

Тэгэхээр 1 километрээ ногдуулаад үзэх юм бол –

— Олимпын гүүр 300-аад тэрбум,

— Наадамчдын гүүр 150-аад тэрбум өртөгтэй болж байгаа.

Манай гүүрэн байгууламжийн 1 километрийн өртөг нь 130.0 тэрбум гэдэг нь төсөвт өртөг бага байгаа. Яагаад бага вэ гэвэл урт учраас.

Та түрүүн асуусан. Энэ дээр хүмүүс одоо яг энэ зураг дээр Р.Батболд гишүүн би тайлбарлаад өгье. Голын хэсэг Маршалын гүүрнээс Яармаг... /минут дуусав/

Н.Наранбаатар: Микрофоныг нь асаагаад өгчих.

Т.Даваадалай: Гүүрэн байгууламжийн урт 9.9 километр урт болж байгаа.

Тэгээд 2026 онд гарсан байгаль орчны нарийвчилсан үнэлгээн дээр нийт 30 га модон дээр нөлөөлөх юм байна. Үүний 50 хувь нь улиас, 50 хувь нь бургас, 50 хувь улиасны дундаж наслалт 50 жил гээд ой судлаачид нь гаргасан. Бургасны дундаж наслалт 38 жилийн настай байна гэж гаргасан байгаа.

Ингэснээрээ улиас, бургас хоёр ер нь хөгшрөлттэй байна гэдэг нь сүүлийн. Одоо би яг юугаар нь өгсөн байгаа. Байгаль орчны нарийвчилсан үнэлгээ 2026 он.

2013 оны байгаль орчны үнэлгээ байгаа, бас. Энэ дээрээ байгаль орчин, ургамал, амьтан, усанд яаж нөлөөлөх юм гэдэг нь бүх монголын эрдэмтэн судлаачид дүгнэлтээ гаргаад Байгаль орчны яамны шинжлэх ухааны эрдэмтдийн зөвлөлөөр ороод батлагдсан ийм зүйл байгаа.

Тэгэхээр Туулын хурдны зам 2026 онд батлагдсан байгаль орчны нарийв орчны үнэлгээгээрээ барилга угсралтын үед дунд нөлөөтэй, ашиглалтад орсны дараа байгаль орчиндоо бага нөлөөтэй гэж дүгнэлт гаргаад энэ барилга угсралт... /минут дуусав/

Н.Наранбаатар: Р.Батболд гишүүн тодруулах уу? Тийм. Микрофонд л асуух ёстой доо. Р.Батболд гишүүний микрофоныг өгье.

Р.Батболд: 5 газрын энэ гүүр, зам бай бичсэн байна. Эд нар чинь ер нь ямар өртгөөр боссон юм? Тэрийг нь ядаж үзсэн юм уу гэж асуугаад байгаа байхгүй юу.

Н.Наранбаатар: Индрийн микрофон.

Х.Нямбаатар: Р.Батболд дарга аа, гишүүнээ би танд түрүүн маш тодорхой хариуллаа.

Энэ үнэ өртгийг техник, эдийн засгийн үндэслэл боловсруулахаар гэрээгээр үүрэг хүлээсэн аж ахуйн нэгж байгууллагууд болох “Эм Си Пи Си”, Улаанбаатар хотын зураг төслийн хүрээлэнгүүд Монгол Улсын авто замын тухай хууль, Монгол Улсын барилгын тухай хууль, норм, дүрмүүдэд нийцүүлж тооцоолж гаргаж ирсэн.

Та түрүүн асуултад асууж байна лээ. Хятадад ийм зам ямар өртгөөр барьдаг юм. Би одоо жишээлбэл Хятадын аль нэг хотын дарга биш учраас Хятадын норм, дүрмийг барихгүй. Монгол Улсын хууль тогтоомж, барилгын норм, дүрэмд нийцүүлж энэ мэргэжлийн байгууллагуудын гаргаж ирсэн үндэслэл тооцоо бүхий судалгаатай, магадлагдсан төсөвт өртөгтэй замын ажлыг л тендерийг зарлах үүрэгтэй.

Та ChatGPT ашигладаг бол яг энэ юуг оруулахаар тоо гарч ирж байна лээ? Би бас өнөө өглөө үзсэн.

Тэгэхээр ийм өндөртэй, ийм алслалтай, ийм авто замын гүүрэн байгууламж дэлхийд... /минут дуусав/

Н.Наранбаатар: Нэмж хариулъя. Хэн нэмж хариулах вэ? Индрийн микрофон.

Б.Одбаяр: Нийслэлийн Замын хөгжлийн газрын дарга Б.Одбаяр.

Р.Батболд гишүүний асуултад хариулъя.

Олон улсад төвөгшлөөсөө хамаарч байгаа. Ямар ажлын байршил дээр тухайн байршлаасаа хамаарна, төвөгшлөөсөө хамаарч байгаа учраас 20-иос 150 сая доллар хүртэлх хэмжээгээр гүүрэн байгууламжууд босож байгаа.

Гэхдээ ажлын тоо хэмжээ, хэр зэрэг холоос материалаа татаж байгаа, тухайн байршил дээр явж байгаа зах зээлийнхээ үнэ ханшаасаа хамаараад янз янзын байршлаар төсөвт өртгөөр гарч байгаа.

Тэгэхээр үүнийг яг километр замын өртөг дунджаар тэд гэдэг хариултыг хэлэхэд маш хэцүү. Тухайн байршил, тухайн төсөл арга хэмжээ нь –

- далай дээр байгаа юм уу,
- уул дагаж явж байгаа юм уу,
- гол дагаж явж байгаа юм уу,
- эсвэл зүгээр тал дээр явж байгаа юм уу –

-гэдэг байршлаасаа хамаараад янз янз байгаа.

Олон улсад ер нь 20-оос 150 сая доллар хүртэлх хэмжээ дээр байгаа. 1 километр.

Н.Наранбаатар: П.Сайнзориг гишүүн асуулт асуу. Р.Батболд гишүүн тодруулъя. Тийм.

Р.Батболд: Хөөш. Ямар сэтгэлгүй дуракаар, нөхрөөр тийм ээ, хотоо удирдуулсан бэ гэдгээ одоо энэ Их Хурлын гишүүд өөрсдөө харах хэрэгтэй. Орж ирчхээд загнаад байдаг.

- Бид ямар төсөв баталсан юм уу?
 - Бид баталдаг юм уу?
-

Энэ төсвийнх нь дагуу хийж байгаа гээд өөдөөс томроод загнаад байх юм. Аан. Хөөш. Би энэ цагаа гүйцээж явна шүү.

Тэгээд энэ нэг хот гэж. Хөөе. Зодчхоорой. Хөөе. Босоод ир.

Төсвийн байнгын хороонд шууд санал гаргаж байна. Үүний төсөвт өртөг. Тийм., тийм. Туулын хурдны замтай холбоотой, төсөвт өртөгтэй холбоотой асуудлыг Төсвийн байнгын хороо, Сангийн яамтай холбоотой энэ бүр... /минут дуусав/

Н.Наранбаатар: Засаг даргыг орж ирэхээр үргэлжлүүлье. Р.Батболд гишүүн ээ.

Түрүүн бие засъя гээд гарсан юм. Бие засъя гэж хэлээд гарсан юм.

Х.Нямбаатар даргыг дууд. Гишүүд сууж бай, сууж бай. Х.Нямбаатар даргыг ирэхээр зэрэг үргэлжлүүлье. Гишүүдийн яг асуусанд л хариул. Илүү дутуу сул, үг янз бүрийн юмнууд хэлээд.

П.Сайнзориг гишүүн асуулт асууя. Р.Батболд гишүүн гараад явсан байна.

П.Сайнзориг: Би гишүүддээ уг нь юмаа нэг сонсоод, шинжлэх ухаанчаар хандаасай л гэж хүсэж байгаа юм.

Би хоёр, гурван жилийн өмнө Завхан гол дээр очоод бас Завхан голоосоо сайхан амссан. Энэ Завхан гол дээр яригдаж байсан төсөл чинь бараг энэ голын амийг таслах юм яриад л байсан. Үүний чинь барьсан цахилгаан станцаараа “Гэгээн нуур” гээд үүссэн юм билээ. Би харамсалтай нь тэр “Гэгээн нуур” дээр очиж үзээгүй байгаа.

Тэгэхээр ер нь томоохон төслүүдийг явахаар үнэн худал нь мэдэгдэхгүй мэдээллүүдээр төслийг хойшлуулдаг, гацаадаг, ач холбогдлыг нь мушгиж гуйвуулдаг ийм зүйл байх юм.

Энэ “Гэгээн нуур” чинь үүсээд үндсэндээ Говь-Алтай аймгийн ундны усны хэрэгцээг тэр цэвэршүүлэх байгууламжийн туслалцаагаар хангадаг болсон юм билээ шүү дээ. Ийм л зүйл юм байна.

Тэгэхээр хэдүүлээ юманд жоохон уужуу нэгдүгээрт хандмаар байна. Асуудлуудаа, мэдээллүүдээ бүрэн гүйцэд авч байж мушгиж гуйвуулахгүйгээр асуудалд хандаач ээ гэж хүсэж байгаа юм.

Хоёрдугаарт, усны хууль энэ тэрийг өөрчлөөд янз бүрийн юм барьж байна энэ тэр гээд олон нийтийн сүлжээгээр их явж байна лээ. Угаасаа тэр Усны хуулийг өөрчлөхөөс өмнө гүүрээ барьж байсан, далангаа барьж байсан, голынхоо одоо

голдирул дотор орж байгаад цахилгаан станцаа барьж байсан. Энд ямар нэгэн хуулийн асуудал л хулгай байхгүй.

Зүгээр үүнийг тодруулж өгч байгаа юм. Нөгөө дүрэм, журмаар явдаг асуудлыг илүү их хуулиар яваач л гэдэг асуудлыг тодруулж өгсөн болохоос биш энэ Эрдэнэбүрэнгийн цахилгаан станц чинь хэзээ ямар хууль зөрчөөд тэгвэл эхэлсэн юм уу? Тэр Тайширын станц байна.

Тэгэхээр бид хэд юман дээр худлаа мушгиж олон нийтийг төөрөгдүүлдгээ одоо болимоор байна.

Хоёрдугаарт, нэг хандлагын асуудал байгаа. 76 гишүүнтэй ч тэр, 126-тай ч тэр. Энэ эрх мэдлийн хуваарилалтын асуудлыг задалж орон нутагтаа өгөх зүйлээ өгөөд хариуцлагаа нэхэж суръя гэсэн.

Одоо хутгалдахгүй юм алга. Энэ 76 байдаг юм уу, 126 төв рүү шийдээд асуудал шийдээгүй байхгүй юу даа. Бид хэдийн асуудал чинь уг нь арай өөр юм байх ёстой юм. Эдийн засгийн том бодлогынхоо асуудлыг. Энэ хяналтаа тавьдаг институцүүд нь тавьж байгаа байхгүй юу. Р.Батболд гишүүн ээ.

- Сангийн яам нь хяналтаа тавина.
- Аудит нь хяналтаа тавина.
- Захиалагч нь хяналтаа тавина.

Тэгээд ийм зүйлүүд байхад орон нутаг руугаа энэ асуудлыг хэрэгжүүл гээд мөрийн хөтөлбөр, тогтоол шийдвэрээрээ өгчхөөд өнөөдөр хэрэгжээд эхлэнгүүт нь хутгалдаж ороод, үүгээр нь сенсаци хөөгөөд, улс төр болгоод, иргэдээ талцаж хуваалцуулах юмыг бид бас хийж байна. Улсын Их Хурлын гишүүд бид.

Энэ Монгол Улсад чинь томоохон төсөл хөтөлбөрүүд явж нийгэм, эдийн засгийнхаа асуудлыг шийдэх юм уу, шийдэхгүй юм уу?

Тэгэхээр энэ дээр гишүүд маань бас нэг жоохон бодолтой зөв хандаач.

Тэгээд би одоо энэ Улаанбаатар хотын хэрэгжиж байгаа энэ төсөл, хөтөлбөрүүдийн дараачийн газраар Өмнөговь шалгарч байна гэж ойлгоод байгаа шүү дээ. Өмнөговь маань түүчээлээд яг энэ Улаанбаатар хотод олгож байгаа боломжийг ашиглаад эдийн засгийн асуудал болох цахилгаан станцаа барих бондоо босгоод явж байна.

Одоо ингээд энэ маягаар явах юм бол –

- Өмнөговийг дахиад бариулахгүй юм байна;
- дараа дараагийн аймгуудад эрх мэдлийг бид өгч чадахгүй юм байна.

Энд нэг супер... /минут дуусав/

Н.Наранбаатар: 1 минут. П.Сайнзориг гишүүнд.

П.Сайнзориг: Тэгээд ийм байдлаараа төрийн чиг үүргийн хуваарилалт, тэр дундаа орон нутгийн өөрөө удирдах ёсны байгууллага, тэнд бас иргэдээсээ сонгосон иргэдийн хурлын шийдвэр, үүнийгээ Засгийн газар, Сангийн яам Улсын Их Хуралдаа танилцуулаад зөвшөөрлөө аваад хийж байгаа юман дээр араас нь бид хэд ингэж болохгүй ээ. Ингэж болохгүй.

Үнэхээр шинжлэх ухаанчаар хандаж байвал тэрийг нь тодруулаад явж болно. Ямар ч шинжлэх ухаанч юм алга байна шүү дээ.

Улс төрийн зорилготой.

Яах вэ, одоо тэгээд энэ Монгол Ардын нам нийслэлд 2027, 2028 онд бас тодорхой сонгуулийн үр дүнг наашаагаа татаж байна гэдэг дээр л асуудлыг хандаж байна л даа. Тэгээд битгий ингээч ээ.

Энэ улс төрийн сэдвээ хэдүүлээ энэ тогоондоо, тавцан дээрээ хийе. Нийгэм, эдийн засгийн буюу нийслэлчүүдийн түгжрэл, энэ асуудлыг шийдэх гэж байгаа зүйлүүдэд хэдүүлээ саад болохоо больё. Энэ улс төржилт чинь хэрээс хэтэрч байна гишүүд ээ. Бас энэ дээрээ анхаараач ээ.

Тэгэхээр үүнийг л гишүүддээ уриалъя.

Тэгээд ер нь зүгээр хэдүүлээ бас энэ төрийн эрх мэдлийн хуваарилалт, үүнийгээ дагасан хяналт, зарчим бүх юмаа бас бодоорой. Маш олон зүйлийг шинжлэх ухаанчаар хандахгүй... /минут дуусав/

Н.Наранбаатар: Үг хэллээ. Д.Үүрийнтуяа гишүүн.

Д.Үүрийнтуяа: Р.Батболд гишүүн түрүүн нэг тодруулга дутуу байгаа. Уг нь хоёр тодруулга.

Р.Батболд: Ер нь би Нийслэлийн Засаг даргаас асуумаар байгаа юм.

Зарим нэг хотууд чинь гүүрэн байгууламжуудаа нураагаад байна. Ингэж байж бид хүндээ ээлтэй, байгальдаа ээлтэй байх ёстой гээд байна. Бид болохоор 50, 60 жилийн өмнөхийг нь яриад, ингэвэл бид хөгжих гээд байна гэдэг юм яриад байгаа юм.

Хоёрдугаарт, өөрт чинь хандаад шууд хэлэхэд ямар сэтгэлгүй нөхрөөр энэ хот удирдуулаад байгаа юм бэ гэдгээ өөрсдөө харах хэрэгтэй байгаа юм.

Энэ хотод хэдэн төгрөгөөр ямар хэмжээний ажил хийгдэх гэж байгаа вэ гэдэг дээр хариулт өгч чадахгүй, төсвийг нь өөр хүн зохиодог юм, би үүнийг чинь л хийх гээд явж байна энэ тэр гээд өөдөөс томроод байдаг.

Та наад хэдэн юу гэдэг юм, тусалдаг дарга нартайгаа ирээд нэг нэгээрээ зодчих вий дээ. Одоо битгий зодчихоорой. Тийм ээ. Ингэж л хэлье дээ одоо.

Одоо би юу шүү дээ. Цаашдаа үүнийг энэ Төсвийн байнгын хороон дээр ярьж болдоггүй юм бол Их Хурлын хяналтын ямар байгууллагууд байх ёстой юм. Тэрүүгээр нь надад төсөв... /минут дуусав/

Н.Наранбаатар: Санал байна. П.Сайнзориг гишүүн тодруулах уу? П.Сайнзориг гишүүн. 1 минут.

П.Сайнзориг: Тийм учраас шинжлэх ухаанчаар хандаач ээ.

Тэгээд мэргэжлийн тэр мод бургасны асуудал дээр яг ямар асуудал үүсэх вэ? Яг мэргэжлийн хүнийг хэлээч. Үнэхээр энэ цаашдаа нөхөн сэргээхгүй байдлаар тайраад аваад явчхаж байгаа юм уу?

Түрүүчийн мэдээлэл дээр гардаг шиг бас хөгшрөлт байна. Тодорхой хэмжээний залуужуулах тайралт, эсвэл гэрэл оруулах тайралт, сийрэгжүүлэх тайралт. Энэ бүх зүйлүүдийг хийх бололцоо бий юу?

Тэгээд ер нь зүгээр Туул голынхоо хэдүүлээ эрсдэлийг 1960-аад онд болсон үерийн эрсдэлийг хэдүүлээ санах ёстой шүү. Тэр бол гар аргаар барьсан далан байдаг. Ю.Цэдэнбал гуайн зураг явж байдаг юм шүү дээ. Хүрз барьсан явж байдаг.

Тэгэхээр энэ даланг хүчитгэж замаа барьж ашигтайгаар шийдэж, Хэнтийн нуруунаас ирж байгаа Туулын эхэн дээрээ бас хэд хэдэн үерийн эрсдэлээс болон цаашдаа гадаргын усны менежментийг хийх буюу эндээс ундны усаа хангах тэр далан шуудуугаа барих ёстой юм.

Тэгээд бид хэд хэдүүлээ асуудлыг бодитойгоор илэн далангүй ярих ёстой юм?

Тэгэхээр ийм зүйлүүд байна.

Тэгээд би яг мэргэжлийн хүнээс тэр бут сөөгний асуудал дээр... /минут дуусав/

Н.Наранбаатар: Ш.Баруунчулуун гуай индрийн микрофон дээр хариулна.

Ш.Баранчулуун: Ш.Баранчадван байна.

Би гурван асуудалд хариулт өгье гэж бодож байна.

Нэгдүгээрт нь, энэ улсуудын маш их санаа зовж байгаа асуудал болохоор энэ ер нь хаа сайгүй л ингэж санаа зовдог. Энэ гүүрэн байгууламж барихаар зэрэг ер нь сүүдрэлтэд өртөх талбайн хэмжээ ер нь хэрд байх юм бэ? Байнга сүүдэрлэгдсээр байгаад экологийн аюул дагуулах юм биш биз гэсэн ийм санаа зоволт зовнилууд их байгаа юм.

Тэгэхээр энэ гүүрэн байгууламж дээр сүүдрэлт нь өглөөнийх, өдрийнх, оройных гэсэн гурван байрлалаар сүүдэр тусдаг. Бид дундаж байдлаар Туулын хурдны замын гүүрэн байгууламжтай хэсэгтээ сүүдрэлт нь хэр байх нь вэ гээд загвар дээр ажиллаад үзэхээр ерөнхийдөө нийт байгууламжийн өргөний 3-аас 5 хувьтай тэнцэх хэмжээний сүүдэр үүсэх юм билээ.

Тэгэхдээ сүүдэрлэгдэх талбайн хэмжээ байгууламжийнхаа өндрөөс хамаардаг. Байгууламж нь их өндөр болоод байх тусам байнга сүүдэрлэгдэх талбайн хэмжээ “0” руугаа тэмүүлээд байдаг ийм учиртай.

Тэгэхээр энэ бол тэгж экологид сөрөг нөлөө үзүүлэх хэмжээний сүүдэрлэлт үүсэхгүй юм байна лээ. Нэгдүгээрт.

Хоёрдугаарт нь, бургасны тал дээр ерөөсөө манай улсад энэ бургасыг судалсан хамгийн нэртэй эрдэмтэн Д.Энхсайхан гэж байгаль орчны гавьяат ажилтан, профессор хүн байдаг.

Энэ хүний судалгаагаар Туулын бургасны үндсэндээ 80 гаруй хувь нь хөгширсөн. Залуужуулах тайралт хийгдээгүй учраас хөгширсөн хөгшин бургас юм билээ.

Тийм учраас одоо тайрсан байгаа хожуулаас бургас хамгийн сайн сэргэж ургана гэсэн судалгааныхаа дүнг танилцуулсан байсан. Д.Энхсайхан гуай. Тийм.

Усанд нөлөө үзүүлэх дээр улсууд их санаа зовоод байгаа юм. Энэ байгууламж усанд ер нь үзүүлэх нөлөө байхгүй.

Туулын голын нийт урсацын –

- 25 хувь нь газрын доорх усаар;
- 5 хувь нь хайлсан цас, мөнх цас, мөсөн голын усаар;
- 69 хувь нь хур борооны усаар тэжээгддэг.

Өөрөөр хэлбэл манай мэргэжлийн хэл дээр “хур борооны горимтой гол” гэж нэрлэгддэг.

Тэгэхдээ 1990 оноос хойших Японы болон Монголын эрдэмтдийн хийсэн судалгаагаар Туулын голын урсац 4 удаа татарч, 3 удаа их устай байсан юм байна лээ.

Татралтыг нь үргэлжлэх хугацаа нь хамгийн багадаа 9 жил, хамгийн уртдаа 36 жил, дунджаар 17-гоос 26 жилийн хугацаанд татралт, нэмэгдэлт нь үргэлжилдэг юм билээ.

Бид бүгдээрээ сайн мэднэ. Хамгийн сүүлийн Туулын голын урсац 2000-аас 2009 оны хооронд 9 жилийн хугацаанд татралттай байсан. Түүнээс хойш элбэг устай жилүүд нь үргэлжлээд явж байгаа.

Тэгэхдээ мөчлөгийн циклээс нь хараад үзэхээр ирэх жилээс ер нь жоохон татралтын шинж тэмдэг илэрч магадгүй юм шиг байна лээ. Татралт үргэлжилсэн энэ үедээ Туулын ус Маршалын гүүр орчимд хүрч ирээд шургадаг. Тэгээд бороо хур ороод ирсний дараа доошоогоо үргэлжилдэг.

70-аад оны үед Туулын усны татралт Сонсголонгийн гүүр хүрээд татардаг байсан. Сүүлийн үед яагаад Маршалын гүүр хүрээ татардаг болсон юм бэ гэхээр бид нарын дээд төвийн эх үүсвэр гэж нэрлэдэг ус авдаг. Энэ дээр 82 худаг байдаг. Үүний 35 худаг нь нөөцөд, бусад худгууд нь 24 цагаар ажиллаж Улаанбаатарчуудыг усаар хангаж байдаг учраас газрын доор усны авсан хонхор... /минут дуусав/

Н.Наранбаатар: Д.Үүрийнтуяа гишүүн асуулт асууна.

Д.Үүрийнтуяа: Туулын хурдны замын төсөлтэй холбоотой би асуулт асуухгүй. Байр сууриа илэрхийлье гэж бодож байна.

Энэ төсөл 2013 оны 8 сарын 23-ны Засгийн газрын тогтоолоор анх трассыг нь тогтоосноос эхэлсэн юм байна гэж харж байна. Бүх гишүүдэд энэ материалууд очсон байх.

Тэгээд 13 жилийн өмнө энэ хурдны замыг хаагуур барих вэ гэдэг трассаа гаргаад,

- 2013 ондоо байгаль орчинд нөлөөлөх байдлын үнэлгээгээ хийгээд,
- 2014 онд хурдны замын нарийвчилсан зураг, төсөв батлагдаад,
- 2014 онд магадлалын ерөнхий дүгнэлт гарсан юм байна.

Сүүлийн 13 жил Монгол Улсын хөгжлийн бодлого, Нийслэл хотын хөгжлийн бодлогын баримт бичигт тусгаад явж байгаа юм байна.

Тэгээд өнөөдөр яагаад энэ асуудлыг ийм нөхцөлд авч үзээд байгаа юм бэ гэдгийг бид бас ярих хэрэгтэй.

Улаанбаатар хотын хөгжлийн үндсэн чиглэл өнгөрсөн онд Улсын Их Хурлаар орж батлагдсан. Улсын Их Хурлын гишүүд дэмжээд саналаа өгсөн.

Тэгээд өнөөдөр бид энэ том хөрөнгө оруулалт, бүтээн байгуулалтын ажлууд дээрээ төр шийдвэр гаргахдаа тусгагдсан бодлогын баримт бичиг, шинжлэх ухааны үндэслэл тооцоотой судалгаа, тооцоо, энэ мэргэжлийн хүмүүсийнхээ гаргасан бодлогын асуудлууд дээрээ тулгуурлаж явдаг баймаар байна.

Сошиал хандлага, сошиал сэвэлтийг дагаж төр санах ойгүй байж болохгүй гэдгийг би бас онцолж хэлэхийг хүсэж байгаа юм. Магадгүй энэ төслийн хэрэгжилт, гүйцэтгэлтэй холбоотой асуудлууд байхыг үгүйсгэхгүй.

Яагаад гэвэл өнөөдөр Улсын Их Хурлын гишүүд төсөвт өртөгтэй холбоотой, байгаль орчны нарийвчилсан үнэлгээ, ТЭЗҮ-тэй холбоотой нарийн мэдээллүүдийг бодлогын баримт бичиг баталж санал өгөхдөө хараагүй.

Хэрвээ гүйцэтгэл дээр асуудал байгаа бол шат шатны төрийн байгууллагууд энэ хэрэгжүүлэх ажлуудаа л хийх хэрэгтэй. Би нийслэлд хандаж хэлэх санал.

▷ **Нэгдүгээрт**, энэ төслийн мэдээ, мэдээллийг нийслэлчүүддээ ил тод мэдээлээч ээ. Шаардлагатай хэлэлцүүлгийг нь хийгээч ээ.

Жагсаал цуглаан хийгээд байгаа тэр мэргэжлийн хүмүүс гэж ярьж байгаа тэр байр сууриа илэрхийлж байгаа хүмүүсээ оруулаад жинхэнэ мэргэжлийн мэтгэлцээнийг нь явуулаад энэ асуудлаа нэг талдаа гаргах нь зүйтэй байх.

Ард иргэдээ мэдээ, мэдээллээр хангах нь зүйтэй байх. Нөгөө талдаа хэрвээ энэ төсөлтэй холбоотой, урьдчилгаа төлбөртэй холбоотой ямар нэгэн хууль бус үйл ажиллагаа явсан гэж үзэж байгаа бол төрийн аудитын байгууллагаас эхлээд явцын хяналт - гүйцэтгэлийн аудит хийх боломжтой шүү дээ.

Энэ аудит хяналт шалгалтынхаа ажлуудыг хийгээд, дүнгээ гаргаад явах нь зүйтэй байх.

Тэгээд өнөөдөр энэ олон жил хэрэгжих гээд яригдсан асуудлуудаа бид янз бүрийн нөхцөл байдлаар, хүн хоорондын харилцаа байдлаар унагадаг байж болохгүй.

→ Тэгээд би Т.Даваадалай орлогчийн хувьд төрийн үйл ажиллагаанд Та төрийн хүний ёс дэгийг барьж хүндэтгэлтэй хандах ёстой гэдгийг хэлэх хэрэгтэй гэж бодож байна.

Улсын Их Хурал хэрвээ шаардлагатай гэж үзэх юм бол өөрийн хяналтын чиг үүргийн хүрээнд үзэх боломжтой.

Тэгээд эцэст нь нэгтгэн дүгнээд хэлэхэд энэ том төслүүдийн ажлыг явуулахдаа аль болох улс төрчөөс хол байж, үндсэн бодлогын баримт бичигтээ тулгуурлаж явах нь зүйтэй.

Н.Наранбаатар: Санал хэлсэн үү? Да.Цогтбаатар гишүүн.

Да.Цогтбаатар: Та бүхэнд энэ өдрийн мэнд хүргэе.

Төсөлтэй холбоотой зарчмын хэдэн асуулт байгаа юм. Энэ төслийн танилцуулга дээр маш их туршлагатай компанитай хамтран ажиллах гэрээ байгуулсан гээд байгаа юм.

Гэтэл иргэд болохоор байгуулагдаад удаагүй компани гэж яриад байгаа юм. Энэ дээр тодорхой мэдээлэл өгөөч гэж байгаа юм.

Хоёрдугаарт, Эмээлтээс шууд Био руу уруудах тэр нэг зам цаагуур яваад байна. Энэ зам хэзээ дуусах вэ? Энэ дуусвал одоо жишээлэхэд Баянхонгор, Өвөрхангай, Архангайгаас ирж байгаа ачааны машинууд заавал хотоор орж урагшаа гарах, тэр Моносын уулзвар дээр түгжрэл үүсгээд байгаа энэ асуудлыг шийдэх боломжтой байна. Энэ дээр ямар ажил хийж байна. Энэ дээр мэдээлэл өгөөч гэж байгаа юм.

Гуравт нь, одоо энэ Улаанбаатар төмөр зам чинь Богд уулын урд талаар төмөр замаа бартердаж гаргаад байна л гэж энгийн үгээр хэлэх юм бол тэгж ойлгуулаад байгаа юм.

Тэгэхээр Улаанбаатар хот дундуур одоо энэ Улаанбаатар төмөр замын вагон явж байгаа трасс сулраад гараад ирж байгаа. Үүнийг бид ашиглаад хэдэн давхар зам гэдэг юм уу, одоо энэ хурдны зам маамаа хийчхэж болохгүй байсан уу?

Ер нь нийслэлийн удирдлага Х.Нямбаатар дарга айлын гадаа очиж жагсаал хийнэ гэдэг чинь та өөрөө Хууль зүйн сайд байсан хүн, гишүүн байсан хүн. Энэ чинь хувь хүнийхээ нууцад халдахгүй юу.

Улаанбаатар хотод байгаа сая 700, 800 мянган иргэний гэрийн хаяг магадгүй бүгдээрээ танд байгаа байх. Бүгдийнх нь гадаа очоод жагсаад байвал энэ чинь ардчилсан нийгэм, ардчилсан тогтолцоо чинь хаана очих вэ? Энэ дээр би таныг бас нэг одоо нэг эр хүний уужим ухаан гэдэг юм уу, төрийн хүний ухаан гаргаад нэг уучлалт энэ тэр гуйх байх гэж бас харж байгаа.

Тэгээд энэ төрийн байгууламжийн хувьд нэгдмэл улс шүү гэж Ерөнхий сайд байнга хэлж байгаа.

Улсын Их Хурлын Ардчилсан намын бүлэг хуралдаж байхад танай хоёр дарга орж ирчхээд эмэгтэй гэхээр нь тэгдэг юм уу, Л.Мөнхбаясгалан гишүүн асуулт асуухаар нь даапаалаад инээгээд суугаад байх юм. Энэ чинь одоо юу гэсэн үг юм бэ? Асуулт байгаа бол асуултад нь хариулаад, хариулж чадахгүй тэгээд хариулах боломжгүй гэдгээ хэлээд суухгүй. Эмэгтэй хүний урдаас хоёул хоёулаа харчхаад нэг цирк дээр алиалагч үзэж байгаа шүү дээ. Та нар.

Төрдөө хүндэтгэлтэй хандаж болдоггүй юм уу? Танай энэ дарга ч гэсэн төрийн сайд гишүүн байсан шүү дээ. Урдаас нь та хоёр шиг хүн хараад суувал бас эвгүй л байх.

Аль аль талдаа жоохон хүндэтгэлтэй хандахгүй бол нийгмийг улам буруу тийш нь залуурдах гээд байна шүү дээ. Бид хамтарч байгаад. Зөв тийш.

Сая Д.Үүрийнтуяа гишүүн бас хэлээд байна. Бид иргэддээ нээлттэйгээр. Талбай дээр бид нэг их том цагаан асар барьсан байна. Болохгүй бол Туулын хурдны замаар хоёр, гурван өдөр хэлэлцүүл гэж байж болдоггүй юм уу?

Зөв нь энэ, буруу нь энэ. Буруу ойлгоод байгаа хүмүүс нь ийм учраас та нар ингэж буруу ойлгоод байна. Зөв нь энэ байна гээд.

Энд чинь баахан баримт бичиг боловсруулагдсан гээд байгаа. Үүнийгээ ингээд сайхан тайлбарлаж өгөөд. Энэ байна гээд ажлуудаа явуулахгүйгээр зүгээр хэрүүл үүсгээд л, тэгээд түүнийх нь араас ерөөсөө сошиал хөгжсөн бүгдээрээ явж орчхоод байна шүү дээ. Жоохон ажил хэрэгч хандмаар байна.

Тэгээд би хоёр, гурван асуулт л асуусан. Асуултынхаа хариултыг авъя. Бусад тайлбар хэрэггүй.

Н.Наранбаатар: Индрийн микрофон.

Т.Даваадалай: Да.Цогтбаатар гишүүний асуултад хариулъя.

Засаг даргын нэгдүгээр орлогч Т.Даваадалай.

► **Нэгдүгээр асуулт нь,** анх нээлттэй тендер зарлахад олон улсынхаа туршлагаараа орж ирж шалгарсан.

Тэгээд Монгол Улсын хууль тогтоомжид заасны дагуу Монгол Улсад сүүлд салбараа нээсэн. Монгол Улсад. Тэгээд салбараа нээж байгаа хэд хэдэн давуу талтай. Монгол Улсад бүрэн татвараа төлөөд явна.

Ийм учраас Монголд нээгдсэн салбар нь туршлагагүй харагдаж байгаа. Олон улсынхаа тендерт хууль тогтоомжид заасныхаа дагуу олон улсын байгууллагууд нь шалгарч орж ирсэн. Ийм хариулт.

- ▶ **Хоёрдугаар асуулт нь,** Эмээлтээс Био руу явж байгаа замыг нээлттэй тендер зарласан. 4 сарын 20-нд хаана.

2026 оны 4 дүгээр улиралд зорчих хөдөлгөөнөө нээхээр төлөвлөгөөтэй байгаа. Энэ нь өөрөө баруун аймгуудаас ирж байгаа зорчигч хөдөлгөөнийг Төв аймаг урагшаа Нисэхийн чиглэл рүү ачааллыг авах, мөн Хүннү хотын логистикийн төв, олон улсын нисэх рүү бас ачааллыг авах ийм зориулалттай гол зам байгаа. Үүнийг уялдуулаад төлөвлөөд явж байгаа.

- ▶ **Гуравдугаар асуулт нь,** Улаанбаатар төмөр замын төв замын трассыг шилжүүлэх ажил аягүй олон хүндрэлтэй.

Хүннү хот руу салбар төмөр зам Багахангайгаас орж ирсэн. Ажлын явц одоогоор 95.0 хувийн гүйцэтгэлтэй явж байгаа.

Хүннү хотоосоо Эмээлт рүүгээ холбох трассын ажил төлөвлөгдөөд явж байгаа. Улаанбаатар хотоос ажлын хэсэг гараад ажиллаад миний бие бас ахлаад явж байгаа. Энэ ажил энэ оны төгсгөлөөр эхлэх байх гэж бодож байгаа.

Гэхдээ үндсэн ажлыг хариуцаж байгаа нь Зам, тээвэр, хөгжлийн яам хариуцаад энэ дээр ажиллаж байгаа.

Энэ төмөр зам ашиглалтад орсны дараа Улаанбаатар төмөр замын Улаанбаатар хотын голоор авч байгаа трассыг ойрын 5 жилд авах боломжгүй.

Яагаад гэвэл Улаанбаатар төмөр замын голоор авч байгаа трасс нь –

- Улаанбаатар өртөө,
- Улаанбаатар зүтгүүрийн депо,
- Улаанбаатар вагон депо,
- Улаанбаатар зам машин механизмын арчилгааных –

-гээд Улаанбаатар хотын үндсэн засвар үйлчилгээ, зорчигч тээврийг авч явдаг 5-аас 6 том байгууллага байдаг.

Эдгээр байгууллагуудыг нүүлгэж шилжүүлээд Хүннү хотын урагшаа аваачхад ойролцоогоор хамгийн багадаа хөрөнгө мөнгийг шийдвэрлээд хурдан хийлээ гэхэд 5-аас 7 жилийн хугацаа зарцуулагдана.

Эдгээр байгууллагууд нүүсний дараа Улаанбаатар хотын төвөөр явж байгаа төмөр замын трассыг шилжүүлэх боломжтой болно гэж бодож байгаа.

Гэхдээ Улаанбаатар хотын ТЭЦ-3 ТЭЦ-2, Амгалангийн дулааны станц руу гол нүүрсэн хангамж төмөр замын тээврээр ордог.

Энэ тээврийн хангамжийг одоогийн байдлаар авто замаар шийдвэрлэх хотын төв рүү ийм өндөр нүүрсний хэрэглээтэй. Хоногт ойролцоогоор ТЭЦ-4 Улаанбаатар хот гэхэд өвлийн улиралдаа 5 галт тэрэг буюу ойролцоогоор 12 мянган тонн нүүрсийг авч татдаг. Эдгээрийг ойрын хугацаанд машин тээврээр оруулах боломжгүй учраас тодорхой хэмжээний нүүрсэн станцуудыг төмөр замын тээврээр хангах зориулалтаар төмөр замууд Улаанбаатар хотын төв рүү орсон хэлбэртэй заавал байх шаардлагатай.

Эдгээр хоёр хүндрэлтэй шалтгааны улмаас болоод Улаанбаатар хотын голоор явж байгаа төмөр замыг ойрын хугацаанд ашиглалтаас гараад авто зам тавих боломжгүй.

Дээрээс нь хүмүүс сошиал ертөнцөд бас давхар авто зам төлөвлөж байна гэж байна лээ. Энэ нь өөрөө төмөр замын хууль тогтоомж, аюулгүй байдлын талаараа л давхар зам тавих боломжгүй.

Улаанбаатар хотын голоор явж байгаа төмөр зам өөрөө далан дээгүүр гүүрэн байгууламж хэмжээгээр явж байгаа. Социализмын үед барьсан учраас далангийн шаардлага тодорхой хэмжээний давхар юм тавих боломжгүй ийм техникийн нөхцөл байдал, хүндрэлүүд байдаг. Энэ нь энгийн ойлгож байгаа юм шиг бас тэгж хурдан голын хэсгийг чөлөөлөх боломжгүй.

Гэхдээ цаашдаа дэлхийн бүх хотууд хотын төвөөс төмөр замыг үе шаттай гаргаж байгаа. Энэ бол дэлхий нийтийн чиг хандлага мөн. Бид энэ рүү үе шаттай төлөвлөөд ажиллаад явж байна.

Н.Наранбаатар: Х.Булгантуяа гишүүн.

Х.Булгантуяа: Бид Улаанбаатар хотын түгжрэлийг шийдэхийн тулд хэдхэн л юм хийх ёстой. Угаасаа ойлгомжтой.

- ▶ Эсвэл нэмж зам барих ёстой.
- ▶ Эсвэл хүчээр машины тоог барих ёстой.
- ▶ Эсвэл заримыг нь газар доор шийдэх ёстой.
- ▶ Эсвэл хотоо аль болохоор задалж гаргах ёстой.

Тэгээд яах вэ, тийм төсөл, хөтөлбөрүүд, дагуул хотууд гээд явж байгаа ч гэсэн ерөөсөө юугаа гүйцэхгүй л байна л даа.

Тэгээд би Та бүгдийг энэ нийгэм, олон нийт ойлгохгүй байгаа нь аргагүй. Улсын Их Хурлын гишүүд бид ч гэсэндээ ойлголт муутай байна.

Тийм учраас саяын хэлж байгаа мэдээллийг өгөх энэ аяныг маш сайн зохион зохион байгуулмаар байна. Бүр “Q&A” (Questions and Answers) гэдэг шиг яг ийм асуултууд.

Одоо саяын тэр –

- бут, сөөгтэй холбоотой,
- гол, устай холбоотой,
- үнэтэй холбоотой.

Би сая интернэтээс ийм төслүүдийн үнийн тухай харж байгаа юм. Сая манай Г.Ганбаатар гишүүн бид хоёр бас үүнийг үзээд сууж байлаа. Тэгэхэд ийм төслүүд гэхэд зам дээгүүр явдаг төслүүд ямар, гол дээгүүр явдаг төслүүд ямар өртөгтэйгээр байна аа?

“Basic to Concrete” (Сууриас Бодит руу) төсөл бол –

- 1 километр нь 30-аас 80 сая доллар;
- 32 километр төсөл 1 тэрбумаас 2.5 тэрбум доллар болно гэж байна.

Би инженер хүн биш. Би үүнийг интернэт дээрээс олж харсан мэдээлэл.

- ▷ Multi-Span High Wave нь 80-аас 200 сая доллар, 1 километр нь.
- ▷ 32 километр төсөл нь 2.5-аас 6.5 тэрбум доллар.

- ▷ Cable-Stayed Complex нь 200-аас 500 сая доллар, 1 километр нь.
- ▷ 6.4-өөс 16 тэрбум доллар болно. 32 километрийнх гэж гарсан байна.

Олон нийтийн мэдээлэл өгөхгүйгээр. Би үнэ өртөг, үнийг нь сайн мэдэхгүй байна.

Тэгэхдээ миний ойлгосноор энэ бол “Basic to Concrete” төсөл байх. Тийм ээ.

Олон нийтийн ойлголтод хүргэж чадаагүйгээс алдсан хамгийн том төсөл “Sidewalk Toronto” гээд Торонтог ухаалаг хот болгох гээд. Тийм ээ, Т.Даваадалай мэдэх байх.

Олон улсад үүнийг бүр судлагдахуун болж, би жишээлбэл судалж байсан байхгүй юу. Үүнийг.

Олон нийтэд том төсөл, хөтөлбөрт ойлголтыг нь төрүүлж, оролцоог нь хангаж чадахгүй бол юу болдог вэ, яаж фэйлддэг вэ гэдгийн хамгийн том жишээ.

Үүнийг “Smart City” уг нь хийх гэсэн. Гудамж хийх гэсэн. Тийм ээ. Олон нийт ойлгож чадаагүй. Бидний хувийн мэдээллүүдийг зарах вий гэсэн юм үүссэн.

Яг түүнтэй адилхан Та бүгдийн зүгээс үүнийг Туул голоо хайрлаж байгаа нь Улаанбаатар хотын иргэдийн сайн зүйл. Байгаль орчноо гэсэн тийм байгаа нь сайн зүйл. Төсөвт өртөг их байх уу, үгүй юу гэдгийг бид мэдэхгүй байх нь аргагүй.

Яагаад гэвэл ийм том төсөл бид хийж байгаагүй. Хийсэн хамгийн сүүлийн ганц төслийг нь ярьж байгаа нь Замын цагдаагийн гүүрийг л бүгдээрээ жишээ болгож ярьж байна шүү дээ. 1 километр ч хүрэхгүй гүүрний төслийг л ярьж байна.

Тэгэхээр үүнээс бид илүү гарч чадахгүй байгаа учраас олон нийтдээ одоо уур уцаар бид яриад ерөөсөө хэрэггүй. Яагаад гэвэл бид мэдэхгүй. Олон нийт мэдэхгүй. Монголд ийм том төсөл хэрэгжиж байгаагүй.

Тэгэхээр хэдүүлээ үүнийг бүгдээрээ олон нийт санаа зовж байна. Тэгэхдээ дэмжмээр байна, бид түгжрэлээс гармаар байна гэдэг ойлгомжтой.

Н.Наранбаатар: Тодруулга. 1 минут.

Х.Булгантуяа: Түгжрэлээс явал гарах вэ гээд У.Хүрэлсүх Ерөнхий сайд байхаасаа авхуулаад л Л.Оюунэрдэнэ Ерөнхий сайд байхад.

Тэр битгий хэл бүр Улаанбаатар хот дээгүүр нисэж хүртэл судалгаа хийж байсан шүү дээ. Тийм ээ. Тэгэхэд одоо зам барихаар ямар ч газар байхгүй юм билээ.

Газар чөлөөлөлтийг хийнэ гэвэл бараг газар чөлөөлөлт нь ийм үнэтэй болох байх. Миний бодлоор.

Нэг боломж нь төмөр замаа хэрвээ гэж нэг гарч байсан. Тэгэхдээ тэр төмөр замын трассын дагуу 6 эгнээтэй зам барих бараг боломжгүй байх. Тийм ээ.

Тэгэхээр одоо ингээд аргаа бараад л бараг л Туулынхаа энэ трассыг л ашиглаж байгаа юм байна гэж би зүгээр хувь хүнийхээ хувьд ойлгож байгаа.

Тэгэхээр Та бүхэн нэгдүгээрт энэ төсөвт өртгийн хувьд түрүүний асуугаад байгаа шиг яг ийм байдлаар хүмүүст нэг ойлгомжтой байдлаар тайлбарлаад. Дээрээс нь нэмээд иргэд, олон нийтийг яг ийм мэргэжлийн сайн хүмүүсээр байгаль орчны үнэлгээ, нөлөөллүүдийг нь танилцуулаад... /минут дуусав/

Н.Наранбаатар: Хариулт хэн бэ? Хэн нь? Т.Даваадалай юу? Санал уу? Индэрт.

Т.Даваадалай: Х.Булгантуяа гишүүний асуултад хариулья.

Засаг даргын нэгдүгээр оролцогч Т.Даваадалай.

Олон улсын жишгээрээ таны асууж байгаа зөв.

Ер нь голоо дагаад ийм гүүрэн байгууламжтай хурдны замууд. Яг хурдны зам биш англи хэлэндээ “Expressway” гээд. Яах вэ, монголоор орчуулбал “Буухиа зам” гэж хэлбэл зүгээр байгаа юм. “Тууш зам” гэж нэрлэж байгаа.

- Зогсохгүй,
- гэрлэн дохио байхгүй,
- уулзвар байхгүй явдаг замууд.

Дэлхийн бүх хотууд хөгжлийнхөө шатандаа яг ийм тууш замууд хотын төв рүүгээ орох, хотын захаараа бүсчилж хийж байж –

- хотын төвөөс хотын зах руу хөдөлгөөн,
- эсвэл нисэх буудлын хөдөлгөөн,
- эсвэл хотыг дайран өнгөрч байгаа,
- хот доторх алсын хөдөлгөөн гэж хэлж болно.

Эдгээр хөдлөлүүд нь энэ тууш зам руугаа буюу “express” гэж англи хэлэндээ хийж болно. Энэ зам руугаа орж байж хурдан хүрэх. Тийм ээ. Хотын дундах гэрлэн дохиотой замаар явдаггүй ийм жишигтэй байгаа. Голоо дагаад ихэнх хотууд байдаг.

Тэгээд манай 1 километр замын өртөг нь доллароор ойролцоогоор 35.0 сая доллар. Ойролцоогоор 1 километр монгол мөнгөөр 120.0 тэрбум.

Одоогийн баригдсан түрүүн хэлсэн “Олимпын гүүр” болон “Наадамчдын гүүр”-тэй харьцуулахад 2-оос 3 дахин бага байгаа. Энэ яг нөгөө бага гэхээсээ илүү Монгол Улсын хууль тогтоомж, норм, дүрмийн дагуу тогтоогдсон мэргэжлийн төсөвчид бодоод батлагдаж гарч байгаа.

Улаанбаатар төмөр замын талаар түрүүн хэлсэн. Голын хэсэг дээр Улаанбаатар төмөр замын бусад зүтгүүрийн депо, вагон депо гээд байгууламжууд гарах боломжгүй. Тэр байгууламжаасаа суудлын вагон, зүтгүүр нь гарч явж байгаа учраас одоогоор тэдгээр байгууламжийг шилжүүлэх хүртэл Улаанбаатар төмөр замын голын зам шилжих боломжгүй.

Дээрээс нь Улаанбаатар хотыг дулаанаар хангаж байгаа нүүрс станцуудад Улаанбаатар төмөр замаар өвлийн улиралд ойролцоогоор одоо 12 мянган тонноос 15 мянган тонн нүүрс байнга ирж хангагдаж байгаа тул эдгээр нүүрсийг автомашинаар хотын төв рүү орох боломжгүй учраас Улаанбаатар төмөр замын голын төмөр зам дээгүүр хуулж аваад зам барих нь одоогоор боломжгүй байгаа гэж хэлье.

Н.Наранбаатар: Х.Булгантуяа гишүүн тодруулъя.

Х.Булгантуяа: Байгаль орчны иргэний нийгмийн байгууллагууд төрийн бус байгууллагуудын дунд Та бүхэн маань хэлэлцүүлэг ер нь өрнүүлсэн үү? Одоо хамгийн том асуудал байгаль орчны асуудал байгаад байх шиг байна. Төсөвт өртөхөөс гадна.

- Тэгэхээр ийм хэлэлцүүлэг өрнүүлсэн үү?
- Үүнийг ер нь ойрын хугацаанд хийх төлөвлөгөө байгаа юу?

Одоо нэгэнт Сүхбаатарын талбай дээрээ нөгөө том асраа барьж байх шиг байна шүү дээ. Тийм ээ.

Тэгэхээр том асар дотроо яг ийм хэлэлцүүлгүүд ер нь өрнүүлбэл яасан юм бэ? Сая маш ойлгомжтой ярьж байна. Ихэнх нь нэлээн насжилттай.

Тэгэхээр угаасаа ийм хэрэгцээ, шаардлага угаасаа байгаа гэдгээр. Хэрвээ тийм бол бид өнөөдөр бараг анх удаа мэдээлэл авч байгаа юм чинь иргэдийн дунд тийм хүсэл байгаа байх.

- Та бүхэн “Public Consultation” (Олон нийтийн хэлэлцүүлэг) хийх ямар төлөвлөгөө байгаа вэ?

Н.Наранбаатар: Хариулт индэр дээр. Индрийн микрофон өгөөрэй.

Т.Даваадалай: Х.Булгантуяа гишүүний асуултад хариулъя.

Засаг дарга нэгдүгээр орлогч Т.Даваадалай.

Байгаль орчны нарийвчилсан нөлөөллийн үнэлгээ хийх үеэр байгаль орчны байгууллагуудтай зөвшилцсөн. 2-оос 3 төрийн бус байгууллагуудтай, байгаль орчны салбарт ажиллаж байгаа 30-аад эрдэмтэдтэй зөвлөсөн.

Дээрээс нь энэ ажлаас гадна Туул голоо аврах үе шаттай Эмээлтийн төсөлтэй холбогдуулаад бид арьс ширний үйлдвэрүүд, Туул голыг бохирдуулж байгаа Туул голын ай сав газар. Энэ дээр сүүлийн арваад жил Туул голоо аврах байгаль хамгаалагч нарт хамтарч ажиллахаар саналуудыг тусгаад аваад явж байгаа.

Мөн Туул голын ай сав газартай энэ ажлыг зөвшилцөж, цаашид Улаанбаатар хот хамтарч ажиллана. 5 сард бохир ус, цэвэрлэх байгууламж ашиглалтад орсны дараа Туул голыг үе шаттай цэвэрлэх ажлуудыг Туул голын ай сав газартай хамтарч хийе.

Мөн дээрээс нь “Монголын байгаль орчны иргэний зөвлөл” гээд том байгууллага байдаг. Тэдгээр байгууллагатай бид Улаанбаатар хотын дэд бүтцүүд дээр үе шаттай зарим чиг үүрэг... /минут дуусав/

Н.Наранбаатар: Г.Ганбаатар гишүүн асуулт асууна.

Г.Ганбаатар: Туулын хурдны замыг өнгөрсөн жил нийслэлийн 1 дүгээр тойрог замын төсөв, Засгийн газрын баталгаа 7 сарын 09-нд Улсын Их Хурлаар орж ирэх үед би бас ярьж байсан асуудал.

Төсөвт өртөгтэй нь ч холбоотой. Дээрээс нь ер нь манай хөрш Өвөр Монголд яг 6 эгнээ зам ямар үнэ өртгөөр хийсэн тухай. Яах вэ, одоо ингээд л ChatGPT-иээс асууж байна. Сая бид хоёр харж л байна.

Гэхдээ ямар нөхцөлд, техникийн ямар орчин. Тийм ээ. Газрын тэр хэвлий гээд бүх юмыг нь тооцож байгаа юм. Би ямар юмыг эх үүсвэр болгож авдаг вэ гэхээр дандаа Өвөр Монголд хийгдэж байгаа бүтээн байгуулалттай адилхан үздэг юм. Яг хөрш зэргэлдээ Өвөр Монголд хятадууд 6 эгнээ замыг ямар өртгөөр хийж байгаа юм бэ гэдэг асуудал.

Өнгөрсөн жил тэнд бүтээн байгуулалт хийсэн бүх юунуудынх нь юу байж байна надад. Үндсэндээ 6 эгнээ зам, дээрээс нь энэ юу чинь 7-гоос 20 сая долларт л хийгдээд байгаа байхгүй юу. 1 километр нь. Гүүрэн байгууламж нь 20 орчим сая долларт хийгдээд байна. Яг энэ баганатай гүүр бол 7 орчимд хийгдээд байна. Өвөр Монгол, Жаншү. Одоо надад нэр устайгаа байгаа байхгүй юу.

Би энэ талаар ч бас яг ийм өртөгтэй байна шүү. Хөрш зэргэлдээ улсад. Дээрээс нь хил гааль, хөдөлмөрийн хүч, НӨАТ, татвар гээд орж ирнэ. Тэгээд яагаад бид нар дээр ийм өндөр өртөгтэй болоод байна вэ гэдэг асуудал тухайн үед би бас Х.Нямбаатар даргад хэлж байсан.

Тэр 1 дүгээр тойрогтой холбоотой техник, эдийн засгийн үндэслэл хийсэн компани нь Бээжингээс нэг уулзуулъя. Орлогч х.Хосбаяр билүү? Өөрөө надтайтай уулзуулна гээд ахиж юу яагаагүй. Намар чуулганы яг эхэн дээр н.Хосбаяртай энэ ордны үүдэнд таарсан. Хүүе. Чи яагаад нөгөө мэдээлэл өгөхгүй байна гэсэн. Удахгүй дарга аа, гээд л алга болсон.

Тэгэхээр хоёр, гурван асуулт байна.

Ер нь яах вэ, та нар иргэдэд энэ мэдээллээ илэн далангүй өгөх хэрэгтэй. Сая Ардчилсан намын бүлэг үндсэндээ нийслэлийн ажлыг хийлээ шүү дээ. Ил тод байдал гэдэг чинь иргэдийн мэдэх эрх. Үүнийг нь хангах ёстой та нар. Иргэдийн оролцоо гэдэг бол эргээд маш их хүч байдаг. Хэрвээ зөв зарцуулбал, зөв ойлгуул.

- Ер нь Туулын хурдны зам дээр чинь түгжрэл хэр буурах вэ?
- Туул голын эко системд яаж нөлөөлөх юм?

Дээрээс нь тендерт шалгарсан компани чинь хэл ам татлаад байна.

Миний ярьж байгаа сэдэв бол төсөвт өртөгтэй холбоотой.

Асуулт. Түрүүн өөрийн чинь ярьснаар. Энэ яах вэ, ер нь 2013 онд Э.Бат-Үүл даргын үеэс эхэлж яваад анх далангаа байгуулаад, гүүрэн байгууламжтай хийгээд Туулынхаа юуг хамгаалъя гэж явж байсан юм билээ. Н.Батбаяр даргын яриаг ч би сонссон.

→ Далантай хийх, гүүрэн байгууламжтай хийх хоёрын төсөвт өртгийн зөрүү нь хэд болсон юм?

Түгжрэл тээврийн хэрэгслийн тоо зэргээ тооцоод 4 эгнээ байсныг нь 6 эгнээ болгосон. Төсөвт өртгийн зөрүү нь хэд болсон юм?

Гуравт нь, тэр гүйцэтгэгч, шалгарсан компани “Хао Юань групп” гээд их л мундаг компани гээд сая танилцуулаад байна. Сошиалд явж байгаа юу нь болохоор арай өөр.

Энд яагаад 500.0 тэрбум төгрөгийн урьдчилгаа өгсөн юм? Түрүүнд Х.Нямбаатар даргын ярианд FIDIC гэрээний загвар шүү дээ. Тэр Silver нөхцөлтэйгөөр юу яасан юм байна. Тийм үү? Та хэд.

Н.Наранбаатар: 1 минут нэмж өгье.

Г.Ганбаатар: Яг тэр FIDIC-ийн юугаар урьдчилгаа 10 хувиас хэтэрдэггүй юм. Яг та нарын өгсөн урьдчилгаа чинь 22 хувьтай байж байна.

Дээрээс нь цаашдаа энэ гүйцэтгэлээ яаж? Уг нь 10 хувиа өгчхөөд гүйцэтгэлээрээ суутгуулаад явдаг зарчимтай. Би мэдэж байна.

Хоёрдугаарт нь, ер нь бүх эрсдэлийг нь яагаад монголчуудад үүрүүлсэн юм? Яг үндсэндээ ингээд 500.0 тэрбум төгрөгийг 2.3 их наядаас 500.0 тэрбумын урьдчилгааг нь, яагаад банкных нь баталгааг Монголын даатгалын компани баталгаа гаргасан юм? Яагаад тэр гүйцэтгэлийнх банк баталгаагаа гаргаагүй юм?

Хэрвээ ямарваа нэгэн байдлаар энэ төсөл буруудвал, ямарваа нэгэн байдлаар фэйлдвэл ерөөсөө бүх эрсдэл Монголын талд үүрүүлсэн байгаа байхгүй юу. Энэ дээр хариулт авах гэсэн юм?

Н.Наранбаатар: Хариулт индэр дээр.

Т.Даваадалай: Г.Ганбаатар гишүүний асуултад хариулъя.

Засаг даргын нэгдүгээр орлогч Т.Даваадалай.

Өвөр Монголд зам хийгдэж байгаа талаар гээд. Яг би нөгөө техник, эдийн засгийн үндэслэл хийсэн компанийн өмнөөс хариулж мэдэхгүй байгаа учраас мэдэхгүй байна.

Тэгэхдээ өртөг, асфальтны зузаан их нөлөөлдөг. Монгол Улсад. Би түрүүн хэлж байсан битум, асфальтны зузаан одоогийн стандартаар 10 сангийн зузаантай, 2 үед давхарга явж байгаа. Бид Азийн АН-3 18 сантиметрийн зузаантай 3 үндсэн давхаргатай болж байгаа.

Энэ дээр жишээлбэл гадаргын дээд үеийн буюу даац аваад хонхойгоод байдаг зургууд гараад байсан шүү дээ. Тийм үе нь болохоор 10-аас 18 гэдэг чинь манай хоёр дахин нэмэгдэж байгаа гэсэн үг.

Тэгэхээр иймэрхүү техникийн үзүүлэлтүүдээсээ шалтгаалж үнэ хэлбэлздэг. Хүндрэлээсээ.

Тэгэхээр миний зүгээр судалж мэдсэн бусад жишээ Монголд хийгдэж байгаа зүйлүүдээс авбал одоогийн төсөвт өртөг би бага байна гэж өөрийнхөө хийсэн судалгаа тооцооноос харж байгаа.

Яагаад гэвэл “Олимпын гүүр”-ийг Япончууд 4 эгнээ, хагас километр урттай байхад 150.0 тэрбумаар хийсэн буюу 1 километр нь ойролцоогоор 320.0 тэрбум болоод байгаа юм. Одоо сүүлд Монголд хийгдсэн “Олимпын гүүр”.

“Олимпын гүүр” чинь 4 эгнээ шүү дээ. “Олимпын гүүр”-ийг бодвол 6 эгнээ учраас 1 километр манай ногдож байгаа өртөг нь 120.0 тэрбум гэдэг бол би бас бага өртөг болсон, нэлээн ийм чанга төсөв гэж байгаа. Өөрөө төслийн менежер, инженер хүний хувьд бодож байгаа.

Та хэлсэн. Н.Батбаяр сайдын 2013 онд эхлүүлж байсан үеийн яг трасс үндсэндээ өөрчлөгдөөгүй. Түрүүн хэлсэн. Трасс өөрчлөгдсөн нь болохоор барилгажилт орж ирээд, барилга дээгүүр оруулахгүй учраас барилгуудыг тойруулж байгаа хэсгүүд дээр л трасс тодорхой хэмжээгээр хэдэн метрээр өөрчлөгдсөн.

Далан яг тэр өртгөөрөө явж байгаа. Далангийн төсөв өртөг яг тэр далангийн зургийг бид сүүлийн үеийн голын голдиролтой уялдуулаад нэмж тооцоод анх тэр үеийн өртгөөр 460.0 сая ам.доллар. Ойролцоогоор 458.0 сая ам.доллар байсан юм билээ. 4 эгнээ 1.7 километр гүүрэн байгууламжтай, 3 километр.

Тэгээд 33 километр байхад 458.0 сая буюу 600-аад тэрбум. Одоо болохоор 6 эгнээ болоод голын хэсгийн нийт урт нь 9.8 километр гүүрэн байгууламжтай болоход энэ нь гэрээ хийх үеийн 680.0 сая ам.доллар гэдэг нь одоо юу гэх юм нөгөө даацтаа нэмүүлээд бодитой 2026 оны Монгол Улсын норм, төсөвт заагдсан

магадлангаар гарч ирж байгаа үнэ учраас энэ үнэ нэмэгдсэн юм уу, тийм өөр гарлаа гэж болохгүй байх. Яг далангийн хэсэг бол хажуугаараа явж байгаа.

Бас нэг сайн ач холбогдлыг нь Та асууж байна. 1966 оны үерээс хойш 1967, 1968 онд хамгийн анх Туул голын эргийн дагуу 3.2 метрийн өндөртэй тэгэхдээ шороон далан. Нягтаршилтын хувьд өндөр нягт авдаггүй материалаар анх үерийн даланг хийж байсан.

Тэгээд 1968 оноос хойш Туул голын хойд талын иргэн хамгаалсан үерийн далан Монгол Улсад хийгдээгүй юм билээ.

Тэгэхдээ энэ төслийн нэг ач холбогдол нь яг замаа дагаад урд, хойд хэсэгтээ далангуудаа хийж байгаа учраас үерийн байгууламжаа иргэдээсээ хамгаалах ийм давуу талтай байгаа.

Тэгэхээр далангийн тооцооллыг Монгол Улсад норм, төсөвт өртгөөр бодож байгаа үнээр тооцоологдож гарсан байгаа.

FIDIC-ийн гэрээний хувьд нийт 10-аад ном байгаа. Олон улсдаа ер нь 30-аад хувийн урьдчилгааг өгдөг. Яагаад гэвэл одоо жишээлбэл том төмөр замын төсөл, үйлдвэрлэлийн төсөл хийлээ гэхэд тоног төхөөрөмжүүдээ нөгөө компани захиалах хэрэгтэй болдог.

Үйлдвэрүүд тоног төхөөрөмжийн захиалгыг доор хаяж 30 хувь, 40 хувь авч байж үйлдвэрлэл эхэлдэг.

Үйлдвэрлэл цаанаасаа бараа, материалаа татдаг учраас ер нь FIDIC дээр өөрөө олон улсын жишгийн 30 хувь хүртэл гэж байдаг. Монгол Улсын хууль тогтоомжид тендерийн хууль яг үнэн жишээгээр нь аваад үнэлгээний хороо өөрсдөө шийдэх юм бол 30 хувь хүртэл урьдчилгааг өгч болно гээд заасан байдаг.

500. тэрбум нь 21.7 хувийн урьдчилгааг олгосон байгаа. Энэ нь бэлтгэл ажил, кемпээ байгуулах, цаанаас бараа, материалаа зарцуулахад гээд урьдчилгаа сайн явбал ажил сайн явдаг. Аж үйлдвэрийн төслүүд ийм зарчимтай. Үүнийх нь дагуу ингэж хийсэн.

Н.Наранбаатар: 1 минут нэмээд өгье.

Т.Даваадалай: Одоо ингээд Оюу Толгой төсөл, ER-ийн төсөл, Монгол Улсад хийгдсэн Эрдэнэтийн үйлдвэрийн жишээ, урд талын Тавантолгой, Гашуунсухайт, Зүүнбаянгийн төмөр төмөр замын төсөл. Дээрээс нь одоо явж байгаа газрын тосны үйлдвэрийн төслүүд урьдчилгаа тодорхой, 15 хувиас 20 хэдэн хувь хүртэл. Зарим дээр нь 30 хувь хүртэл явж байгаа.

Оюу Толгой дээр би өөрөө ажиллаж байсан. Тэгэхэд урьдчилгааг зарим байдал дээр 30 хувь хүртэл өгөөд явдаг.

Монгол Улсын хуульд заасны дагуу Тендерийн тухай хуулийн 42, 43 дугаар бүлэг дээр санаж байна. Би андуураагүй бол. Урьдчилгааг урьдчилгаа төлбөрийн баталгаатай өгнө гээд.

Тэгээд сүүлд Монгол Улсын даатгалын компани өгч байгаа. Энэ компани ажлаа гүйцэтгэхгүй гараад явсан тохиолдолд бид даатгалын компанид давхар даатгалтай байдаг учраас хуульд заасных нь дагуу энэ мөнгөө 100 хувь хохиролгүй татаад авах боломжтой байдаг.

Тухайн компани ажлаа гүйцэтгээд гүйцэтгэл нь энэ хувиа давсны араас бид даатгалын компанид бичиг өгсөн тохиолдолд даатгалын компанид тэр даатгалыг нь суллаж өгдөг буюу бид эрсдэлээ даатгалын компани банкны салбарт өгсөн байгаа буюу энэ нь эрсдэлгүй гэсэн үг.

Н.Наранбаатар: Г.Ганбаатар гишүүн тодруулъя.

Г.Ганбаатар: Яах вэ, миний хамгийн болгоомжлоод байгаа юм нь жишээ нь Хятадын ийм том групп компани юм бол яагаад гүйцэтгэгч талын банк нь баталгаа гаргаагүй юм бэ?

Тендерийн тухай хуулиараа гэж яриад байна. Энэ бүх эрсдэлийг манайх руу өгсөн байгаа байхгүй юу. Бүх эрсдэлийг. Та нар хараарай. Бид өөрсдөө нийслэлийн төсвөөс 2.3 их наяд. 2.3 их наяд гэдэг чинь ямар их мөнгө билээ.

Нөгөө талдаа ахиад эрсдэлийг чинь Монголын даатгал.

- “Мөнх даатгал” гэсэн үү?
- Хэр ч том компани байдаг юм?
- Хэр чадамжтай ч байдаг юм?

Хэрвээ ямарваа нэгэн байдлаар энэ төсөл эрсдэлд орвол бүх эрсдэл Монголын талд байна л гэдгийг би хэлээд байгаа байхгүй юу. Цаашид энэ эрсдэл үүсвэл хэн хариуцах вэ гэдэг асуудал яриад байна шүү дээ.

Н.Наранбаатар: Хариулъя. Т.Даваадалай.

Т.Даваадалай: Г.Ганбаатар гишүүний асуултад хариулъя.

Засаг даргын нэгдүгээр орлогч Т.Даваадалай.

Эхлээд энэ компани өөрөө Бүгд Найрамдах Хятад Ард Улсад бүртгэлтэй, нэг бол банк, эсвэл даатгалын компаниар эхлээд гаргаж байгаа. Энэ байгаа. Тэгэнгүүт үүнийг нь манай системийн банкууд, эсвэл Монголд байгаа даатгалын

компани давхар даатгадаг буюу хоёр талын даатгалтай гэсэн үг. Тийм. Энэ нь бид нарт аягүй эрсдэлгүй байдаг.

Хэрвээ бид зөвхөн олон улсын банк, Хятадын даатгалын компани даатгал авбал маргаан гараад энэ компани үүргээ гүйцэтгэхгүй байвал бид олон улсын маргаанд ордог. Арбитр дээр.

Монгол Улсын хууль тогтоомжийн дагуу Монгол компани дахиад даатгахаар бид Монгол Улсын хууль тогтоомжоо барингуутаа өөрсдөө шууд мөнгөө татаад авдаг буюу бид нарт ямар ч эрсдэл гарахгүй.

Тэгэхээр бид давхар хуульд заасных нь дагуу олон улсын даатгалын компани, эсвэл банк гаргавал Монгол Улсын системийн банк, эсвэл даатгалын компани давхар гаргаж өгдөг.

Ингэснээрээ бид шууд өөрсдийнхөө мөнгийг эрсдэлгүйгээр татаад авах ийм боломжийг бүрдүүлдэг. Зөвхөн Хятадын юм уу, олон улсынхаар гэхээр нөгөө шүүх тогтоомж гээд бид мөнгөө татаж авч чадахгүй маргаад байдаг буюу бид Хятадын... /минут дуусав/

Н.Наранбаатар: Ц.Идэрбат гишүүн асуулт асууя.

Ц.Идэрбат: Та бүхэнд өдрийн мэнд хүргэе. Тийм.

Ер нь яах вэ, Улсын Их Хурал цаашдаа нэг аймаг дээр хийгдэх, аймаг өөрийнхөө төсвөөр хийгдэх асуудлыг энд авчраад хэрүүл хийгээд байдаг болох юм уу, яах юм?

Эндээс ер нь яг ямар шийд гарах юм?

Тухайн шатын иргэдийн Төлөөлөгчдийн Хурлын гаргасан шийдвэрийг дээд шатын байгууллага нь хүчингүй болгоно гэдэг чинь Үндсэн хуулийн зөрчил байна гээд байхгүй болсон шүү дээ.

Хэрвээ улс төрчид үүнийгээ иргэний хувиар, Их Хурлын гишүүд хотын иргэний хувиар сонирхоод байгаа бол Улаанбаатар хотын захиргаан дээр очоод, Нийслэлийн иргэдийн Хурал дээр нь очоод энэ асуудлаа ярих нь би бол зүгээр зарчим юм уу л гэж харж байгаа.

Одоо энэ нь бүр зодоон цохиондоо хүрлээ. Ямар хэрэг байгаа юм?

Энэ дээр би хотын иргэний хувьд энэ төслийг хотын иргэд дэмжиж байгаа гэж бодож байгаа. Улаанбаатар хот чинь ер нь “утаа”, “түгжрэл” гэдэг энэ хоёр юмнаасаа салахгүй бол ер нь айхтар.

Сая Р.Батболд гишүүн ер нь хүн амьдрахад энэ хэдэн бургас байхгүй бол хот ер нь эвгүй боллоо гэнэ. Тэр бургастай бургасгүй Улаанбаатар хот чинь утаа, түгжрэлдээ хүн амар тайван амьдрах бололцоогүй болсон байсан шүү дээ.

Тэгээд утааг нь нэг юм арай гайгүй 30, 40 хувиар бууруулсан. “Хөх нүүрс” гээд л ярихад бас л баахан Их Хурлын гишүүд, эрдэмтэн, судлаачид гарч ирээд л “хөх нүүрс” гэсэн. Зуух нь шатаад дуусна л гэсэн. Өнөөдөр зуух нь хайлаад урссан айл байхгүй. Улаанбаатар хот утаанаасаа бага багаар салаад л явж л байна.

Одоо ингээд зам барьсан чинь бүгдээрээ зам, гүүрийн инженер, эсвэл байгаль хамгаалагч нар болсон.

Тэр Сонгиноос цаашаага тэр бохир нь урсаад, тэр лаг болчхоод байгааг олон жил ярьж байгаа шүү дээ. Тэнд очсон хүн нэг ч байхгүй.

Иргэдийн эргэлзээ харин олон зүйлүүд дээр гарч ирсний нэг нь байгаль орчны асуудал юм байна.

- Байгаль орчны үнэлгээ хийлгэсэн юм уу?
- Төлөв байдлын үнэлгээ хийлгэсэн юм уу?

Тэр компанийн хийсэн, энэ компанийн юман дээр гарын үсэг зурсан, зураагүй гээд л хэрүүл хөл дээр хачир нэмсэн юмнууд зөндөө яваад байна лээ. Үүнийгээ эцэслээд хэлээд өгчих.

Төсөв дээр би бас нэлээн юм асууя гэж бодож байсан. Тэгээд сая тодорхой л боллоо шүү дээ.

- 2013 онд 468.0 сая доллар байсан юм байна.
- Одоо 680.0 болсон юм байна.

- Зам нь эгнээ нь нэмэгдсэн юм байна.
 - 4 эгнээ байсныг нь 6 болгосон юм байна.
 - 1.3 километр гүүр байсныг нь 9.9 километр гүүр болсон юм байна.

2013 оныхоо трассаар баръя гэсэн чинь тэр Туулын эргээр байгаа гоё үнэтэй хаусууд чинь трассаад орсон газар дээгүүр баахан хорооллууд барьсан. Тэгээд одоо байшин дээгүүр явуулалттай байна шүү дээ. Урагшлуулаад явж байгаа юм байна л гэж би ойлголоо.

Тэгэхээр иргэдийн хувьд байгаль орчны асуудал дээр яг ямар үнэлгээ хийсэн юм уу, төлөв байдлын үнэлгээ байгаа юм уу, үгүй юм уу гэдэг дээр л асуулт байгаа.

Түүнээс нэг их зам, гүүр бариулахгүй гэдэгтээ ч бас биш.

Ер нь одоо ингээд нэг том төсөл, хөтөлбөр хийнэ гэхээр баахан эх орончид, баахан хайртай хүмүүс гарч ирээд байдаг.

Эцэст нь би яах вэ, асуултын оронд үгээ хэлье дээ.

Ер нь энэ замын ард нэг их замдаа ч биш, бургасандаа ч биш юм байна гэж харж байна.

Н.Наранбаатар: Х.Нямбаатар дарга хариулна. Индрийн микрофон өгөөрэй.

Х.Нямбаатар: 2013 онд Эдийн засаг, хөгжлийн яамнаас “Туулын хурдны зам” төслийн байгаль орчны төлөв байдлын үнэлгээ хийгдсэн.

Энэ “төлөв байдлын үнэлгээ” гэдэг бол урьдчилсан суурь судалгаа. Өөрөөр хэлбэл аль трассаар явах юм, байгаль орчинд хэрхэн нөлөөлөл үзүүлэх юм бэ гэдэг урьдчилсан дүгнэлтийг гаргадаг зүйлийг байгаль орчны төлөв байдлын үнэлгээ гэдэг.

Би Та бүхэнд харуулж байна. Энэ 2013 онд Эдийн засаг, хөгжлийн яамнаас Туул голын дагуу 33 километр хурдны зам барих төслийн байгаль орчны нөлөөллийн нарийвчилсан үнэлгээг ингэж хийлгэсэн.

Энэ дээр –

- хөрсөнд ямар нөлөөлөл үзүүлэх юм,
- усанд ямар нөлөөлөл үзүүлэх юм,
- ургамалд ямар нөлөөлөл үзүүлэх юм.

Ингэхдээ “барих үед ямар нөлөөлөлтэй юм”, “барьсны дараа ямар нөлөөллүүд үзүүлэх юм” гэдгийг бүгдийг нь нарийвчилж хийсэн.

Сүүлд нэг эгнээ нэмж, нэг эгнээ буюу 6 эгнээ болгосонтой холбоотойгоор Туул голын 10 километр гүүрэн байгууламжтай болгохыг санаачилсан хүн, ажлын даалгавар гаргаж санал өгсөн хүн нь би.

Яагаад гэвэл Үндэсний цэцэрлэгт хүрээлэнгээс Яармаг хүртэлх яг хотын төв дундуур Туул голын хурдны замын далангаар шийдэх гэж байсан. Далангаар шийдэхээр нийтдээ газраас дээшээ 21 метр өндөр дайрган далангаар явж хотыг үндсэнд нь далан, хэрмээр хуваах нөхцөл байдал харагдсан учраас үүнийг өөрчилье. Ирээдүйн хот байгуулалт, хот төлөвлөлт талаасаа энэ их зохимжгүй байна. Үүнийг хэдүүлээ өөрчилье өө.

Хоёрт нь, орох нийт дайрганы орц хэмжээ, түгээмэл тархацтайгийн орц хэмжээ бидний гаргасан тооцоо, судалгаагаар Улаанбаатараас Эрдэнэсант хүртэлх одоогийн барьсан замыг хийсэн далангийн түгээмэл тархацтай дүйцэхүйц ийм их хэмжээтэй байсан.

Тэгээд хот орчимд ийм их хэмжээний түгээмэл тархацтай орд газар дахиж нээгдэх боломжгүй байна.

Хоёрдугаарт, хотын өнгө үзэмжээ бодъё гэдэг үүднээс энэ гүүрэн байгууламжаар 10 километр явахаар болсон.

Үүнтэй уялдуулж 2026 онд нарийвчилсан үнэлгээ хийсэн. Одоо тэр би гарын үсэг зурсан, зураагүй гээд байгаа хүмүүс энэ нарийвчилсан үнэлгээтэй ерөөсөө огт холбоогүй. Тэр хүмүүс урьдчилсан төлөв байдлын үнэлгээнд оролцож компанитайгаа төлөв байдлын үнэлгээнд урьдчилан дүгнэлт өгсөн улсууд.

Тэгээд тэр компанитайгаа цалин мөнгөнөөсөө болж маргангуутаа Туулын зам гарч ирэнгүүт би зураагүй гэдэг асуудал тавиад тухайн компанийнх нь удирдлагууд тухайн хүмүүстэй шүүхдэлцэж байгаа гэж сонссон.

Энэ нарийвчилсан үнэлгээг бүх мэргэжлийн байгууллагууд баталсан.

Энэ дээр –

- усанд ямар нөлөөлөлтэй юм,
- урсацад ямар нөлөө үзүүлэх юм,
- ургамалд ямар нөлөө үзүүлэх юм,
- бургасанд ямар нөлөө үзүүлэх юм,
- барих үед ямар нөлөө үзүүлэх юм,
- барьсны дараах үед ямар нөлөө үзүүлэх юм гээд бүгдийг нь гаргасан.

- Барих үеийн зарим зүйлүүд дээр “дунд эрсдэлтэй” гэж гарсан.
- Баригдсаны дараа бүх зүйл “хэвийн, эрсдэлгүй” гэдэг дүгнэлт гаргасан.

Үүнтэй холбоотой нэг ч хүн маргаан үүсгээгүй шүү гэдгийг бас хэлье.

Дараагийн дугаарт Туулын хурдны зам, энэ бүтээн байгуулалтын өөрийнх нь эдийн засгийн үр өгөөж.

Бид сүүлийн жилүүдэд түгжрэлийн нөлөөллийн судалгааг байнга хийж байгаа. Ухаалаг хиймэл оюун ухаан бүхий камерын нэгдсэн систем. Түүн дээр бид хэд хэдэн программ хангамжуудыг ашиглаж хийж байгаа.

Энэ дээр бид жилд Улаанбаатар хотын түгжрэлийн өртөг 1 тэрбум ам.долларын түгжрэлийн өртөг алдаж байна гэдэг дүгнэлт гарсан.

Энэ бол баригдаж эхэлснээсээ эхлээд 1.26 гээд, түүнээс дээш дандаа эдийн засгийн эерэг үзүүлэлтүүд өгнө гэдгийг техник, эдийн засгийн үндэслэл дээр маш тодорхой дурдсан байгаа гэдгийг хэлье.

Улсын Их Хурлын эрхэм гишүүд Та бүхэн энэ төслийг явуулъя гэдэг тогтоолыг өнгөрсөн жилүүдэд баталж өгсөн. Хоёр удаагийн тогтоолыг. Засгийн газрын тогтоолууд батлагдсан. Энд хууль зөрчсөн зүйл нэг ч байхгүй.

Н.Наранбаатар: Ц.Идэрбат гишүүн тодруулъя.

Ц.Идэрбат: Тийм. Тэгэхээр яах вэ, эргэлзэж байгаа иргэдийн хувьд яг таны яриад байгаа байгаль орчны үнэлгээ. Байгаль орчинд бас үнэхээр сөрөг нөлөө үзүүлбэл Туул гол хэцүүднэ гэдэг ийм зүйлийг яриад байгаа нь бас нэг ёсондоо зүй ёсны асуудал л даа.

Тэгэхээр энэ дээр мэргэжлийн байгууллагууд нь гаргасан бол гаргасан. Төрийн албан байгууллагууд нь ч гэсэн гаргасан шийдвэртээ эзэн болдог баймаар байгаа юм. Сошиалын юм хараад л гөлөгнөөд л. Төрийн байгууллага шийдвэрээ гаргасан л бол гаргаад л, тэрийгээ хамгаалбал хамгаалаад л ингээд л явдаг баймаар.

Тэгээд л одоо энэ камераас зугтаагаад, сэтгүүлчдээс зугтаагаад л, таарахаараа мулзганаад л. Иөрийн ажил ингэж явахгүй шүү дээ. Зарчим зарчим л байх ёстой.

Тэгэхээр би хотын даргад наад байгаль орчны үнэлгээ юмнуудаа сайн танилцуулаарай.

Би энэ төсөв дээрээс чинь урьд нь ч бас танилцаж л байсан шүү дээ. Одоо ингээд харахаар үгүй тэгээд 4 эгнээ 6 болсон, 1.3 километр гүүр, 9 бараг 10 дахин нэмэгдсэн өртөгтэй ийм л юмнууд байгаа л юм байна шүү дээ.

Тэгээд наадахаа ил тод болгоод бас сайн танилцуулах хэрэгтэй.

Н.Наранбаатар: Д.Энхтүвшин гишүүн асуулт асууна.

Д.Энхтүвшин: Т.Даваадалай даргаас хүлцэл өчье.

Бас өнгөрсөн хугацаанд иргэддээ болон Улсын Их Хурал, Улсын Их Хурлын Байнгын хороодуудын бүтцүүд дээр хотыг төлөөлж ирж байгаа удирдлагуудын хандлага ерөөсөө бид нарын эрх мэдлийн уг сурвалж болсон иргэдийгээ хүндэтгээгүй иймэрхүү хандлагууд байсан.

Сая энэ Байнгын хорооны хуралдаан ч гэсэн бас тэр хандлагууд үргэлжилсэн учраас жоохон ёс зүйгүй асуудал гаргалаа. Хүлцэл өчье.

Миний асуулт болохоор түрүүн бас Ц.Идэрбат гишүүн нэлээн асуулаа.

Ер нь иргэдийн хувьд байгаль орчинд нөлөөтэй юм уу, нөлөөгүй юм уу тэрийгээ л тодорхой болгочих.

Тэгэхээр хүмүүсийн бичсэн, бичээгүйгээс илүү яг энэ салбарын бид мэдэхгүй, мэддэг хүмүүс нь үүнийгээ хоорондоо ярилцаад зөвлөлдөөд үнэхээр асуудалгүй юм байна гэдгийгээ иргэдэд хэлбэл энэ уг нь асуудалгүй явуулаад, иргэд хүсэж байгаа, дэмжиж байгаа.

Гэтэл хандлагын хувьд мэдээлэл өгөөч ээ гэдэг асуудлууд дээр та нар олоод үзчихгүй юу гэдэг байдлаар ч юм уу, ер нь яах вэ зүгээр хандлагын л асуудал энэ асуудлыг улам буцалгаад байгаа ийм дүр зураг харагдаад байна.

Тэгээд үүнтэй холбоотойгоор өчигдөр бас Улсын Их Хурлын чуулган дээр асуусан. Нийслэлтэй холбоотой түгжрэлийг бууруулах, утааг бууруулахтай холбоотой хийх ёстой ажлынхаа 30 хувийг хийсэн. Тэгээд үр дүн байхгүй гэдэг ийм тайлан өчигдөр Улсын Их Хурал дээр танилцуулсан.

Тэгэхээр одоо бас яг энэ Туулын хурдны зам маань бид нарын бас хүсээд байгаа үр дүнд хүрэхгүй байх эрсдэлүүд байгаа юм биш биз дээ? Одоо энэ хурдыг бууруулна, түгжрэлийг сааруулна гэсэн мөртлөө энэ төлөвлөж байгаа арга хэмжээнүүд чинь бас өмнөх 2 жилд хийгээд үр дүнгүй байгаа асуудал шиг вий дээ гэдэг нэг асуудал байгаа юм.

Тэгэхээр энэ дээр түгжрэлийг үнэхээр ингэж бууруулна гэдэг асуудлаа тодорхой хэлмээр байгаа юм. 180 машин өдөрт өнгөрнө гэж байна. 5 мянган төгрөгөөр тооцоод. Тэгээд 92.0 сая доллар жилдээ орох юм байна гэдэг.

Тэгэхээр 180 мянган машиныг хуваагаад үзэхээр 24 цаг өдөрт тасралтгүй явахад секундэд 2 машин тэр замаар урсаж өнгөрөхөөр тиймэрхүү багцаа гарч байна лээ л дээ.

Тэгэхээр өөрөөр хэлбэл өглөөнөөс орой хүртэл 24 цагийн туршид нэг гэж тоолоход тэр замаар 2 машин тасралтгүй цуваад явж байна гэсэн ийм дүр зураг харагдаж байгаа юм.

Тэгэхээр яах вэ, энэ 180 мянган тоо гэдэг тоо чинь бас хэр багцаатай бодитой тоо вэ гэдгийг үзүүлж харууллаач ээ.

Хоёрдугаарт, энэ төлбөрийг иргэд маань, нийслэлийн оршин суугчид маань замын хураамжаараа ч юм уу, тодорхой хэмжээнд төсвөөс төлөх учраас төлбөр хураамжийг, хөрөнгө оруулалтын санхүүжилтийг ямаршуу байдлаар одоогийн төлбөр, хураамжуудыг нэмэх ч гэдэг юм уу, эсвэл шинээр төлбөр хураамж гарах ч юм уу, иймэрхүү харилцаа байгаа юу? Эсвэл одоогийн байгаа

үнийн түвшиндээ ямар үзүүлэлтүүд нь нэмэгдээд бид энэ санхүүжилтийн боломжоо гаргах гэж байгаа вэ гэдэг хоёр дахь асуулт.

Гуравдугаарт, үнэхээр бид ингээд ойлголцохгүй ч юм уу, ийм асуудал гарвал нийслэл дээр жишээлбэл зардал гарна.

Тэгэхээр үүнтэй холбогдож үнэхээр эхлүүлчхээд, нөгөө айлтайгаа гэрээ хийчхээд больё, буцъя гэдэг асуудалд гарах ч юм уу, эсвэл гацах ч юм уу асуудал гарвал ер нь санхүүгийн хувьд ямархуу хэмжээний эрсдэл, зардал гарахаар байгаа гэсэн ийм гурван асуулт байна. Баярлалаа.

Н.Наранбаатар: Индэр дээр.

Х.Нямбаатар: Намайг ажил авахад Улаанбаатар хот уулзваруудынхаа нэвтрэн өнгөрч байгаа тооллогыг тоолохын тулд Замын хөдөлгөөний удирдлагын ажилтнууд гараар цаасан дээр өнгөрч байгаа машиныхаа тоог тоолдог ийм хотыг би хүлээж авсан.

Би Хууль зүй, дотоод хэргийн яаманд ажиллаж байхдаа Улаанбаатар хотыг бүтэн камержуулах техник, эдийн засгийн үндэслэл боловсруулж дууссан байсан.

Тэгээд би тэр техник, эдийн засгийн үндэслэлээ аваад 2023 оны 10 дугаар сард ирээд нийслэлийн иргэдийн Төлөөлөгчдийн Хурлаар төсвийн тодотгол хийж байгаад Улаанбаатар хотын камерын нэгдсэн систем гэдэг системийг ашиглалтад оруулах тендерийг зарлаад, энэ ажил сая үргэлжилж байгаад 2026 оны 01 сарын 01-нд бүрэн дууслаа.

Ингээд одоо бид Улаанбаатар хотын 176 уулзвар, 2500 гаруй цэгүүдэд камерын нэгдсэн системүүдийг ажиллуулж, тухайн “real-time” буюу бодит цагаар нь тухайн гудамжнуудад нэвтрэн өнгөрч байгаа машинууд. Цаг цагаараа оргил ачааллын үед урсах чиглэлүүд, түүнтэй холбоотой дамжин өнгөрөх урсгалуудыг тооцож үзсэний үндсэн дээр саяын 180 мянгаас 200 мянган тээврийн хэрэгсэл энэ замаар зорчин өнгөрнө гэдэг тооцооллыг, симуляцыг хийсэн гэдгийг хэлье. Нэгдүгээрт.

Хоёрдугаарт, Туулын хурдны зам дээр дээд талын нөгөө кольцо тойрог зам нь өөрөө хамтдаа нэг бүрэлдэхүүн болж байгаа.

Өөрөөр хэлбэл энэ өөрөө ямар ч байсан “Toll Gate”⁴-тэй байна. “Toll Gate”-ээрээ “unlimited”-д нэг өдөрт зам дээр гарч байгаа машинууд хэдэн ч удаа гарч болно. Энэ тойрог Туулын замаар хэдэн ч удаа нэвтрэн өнгөрч болно. Ийм үнээр явбал гаргасан зардлуудаа Улаанбаатар хот эргэн төлөх, олох дараагийн чухал

⁴ Зам ашигласны төлбөр авах цэг / Төлбөртэй нэвтрэх хаалга.

төсөл, хөтөлбөрүүдээ санхүүжүүлэх боломж бүрдэнэ гэдэг санхүүгийн тооцооллыг техник, эдийн засгийн үндэслэлийн хувьд гаргаж ирсэн.

Гэхдээ тухайн зам ашиглалтад орсны дараа нийслэлийн иргэдийн Төлөөлөгчдийн Хурал дээр энэ зам төлбөртэй байх юм уу, эсвэл техник, эдийн засгийн үндэслэлийн дагуу “Toll Gate”-тэй байх юм уу гэдгийг эцэслэн тухайн үед нь шийднэ.

Эхний ээлжид бид ямар ч байсан бүтээн байгуулалтаа оруулах хэрэгтэй байгаа.

Хоёрдугаарт, зогсоовол хэн хариуцлагыг хүлээх вэ гэхээр зогсоосон хүмүүс л хариуцлага хүлээнэ.

Өөрөөр хэлбэл бид ямар нэгэн байдлаар гэрээний үүргээ зөрчсөн зүйл одоогоор байхгүй.

- ▶ Бодит талбай дээр 300 орчим хүн ажиллаж байна.
- ▶ 200 гаруй техник ажиллаж байна.
- ▶ Өдрийн 12 цагаар буюу уртасгасан цагаар ажиллаж байна.

Бидний тооцоолж байгаагаар 2027 оны 7 дугаар сарын 01-н гэхэд Туулын хурдны замын зөвхөн зорчих хэсэг нээгдэнэ. Бусад “accessory” буюу бусад тоноглолууд хийж арай амжихгүй гэдэг тооцоололтой явж байгаа.

Өнөөдрийн байдлаар төлөвлөгөөт ажлууд яг төлөвлөгөөний дагуу явж байгаа гэдгийг хэлье.

Т.Даваадалай үргэлжлүүлээд хариулъя.

Н.Наранбаатар: Индрийн микрофоныг өгөөрэй.

Т.Даваадалай: Д.Энхтүвшин гишүүний асуултад хариулъя.

Засаг даргын нэгдүгээр орлогч Т.Даваадалай.

2026 онд эрдэмтдийн хийсэн байгаль орчны нарийвчилсан нөлөөллийн үнэлгээ, ерөнхий дүгнэлтээр –

- барилга угсралтын үед “дунд зэргийн нөлөөтэй”,
- ашиглалтын үед “бага нөлөөтэй” гэж гарсан.

Энэ нь дотроо 8 дэд бүлгээс бүрдэж байгаа. Жишээ татах юм бол –

- агаарын чанарт нөлөөлөх сөрөг нөлөөлөл нь –

- барилгын ажлын үед 6, “дунд зэрэг”
- ашиглалтын үед 2.5, “бага нөлөөтэй”,

- ▶ Газрын гадарга, хөрс,
- ▶ усан орчин,
- ▶ ургамал гээд нөлөөллүүд гарч байгаа.

Хамгийн сөрөг нөлөөлөл нь ургамлын нөмрөгт үзүүлэх нөлөөлөл нь барилга ажлын үед 8 буюу “улаан” гарсан байгаа. Ашиглалтын үед “ногоон” буюу бага нөлөөтэй гэж гарсан.

Ингээд энэ 8 ус ургамал, нийгэм, амьтны аймаг, хөрс, газрын гадарга, агаарт гэсэн нөлөөллүүдээр байгаль орчинд барилга угсралтын үед “дунд нөлөөтэй” юм байна. Ашиглалтад орсон үед “бага нөлөөтэй” юм байна гээд.

Тэгээд мэргэжлийн байгууллага нь “хийж болно” гэсэн дүгнэлт 2026 оных.

2013 оны бас байгаль орчны нарийвчилсан үнэлгээний дүгнэлт дээр нөлөөлөл нь... /минут дуусав/

Н.Наранбаатар: 1 минут нэмээд өгье.

Т.Даваадалай: Ашиглалтын үед “бага зэрэг”, “ашиглаж болно” гээд 2013 онд нарийвчилсан үнэлгээ дээр гарч ирсэн.

Ийм учраас байгаль орчинд ашиглалтын үед бага нөлөөтэй учраас “хэрэгжүүлж болно” гэж мэргэжлийн байгууллага, эрдэмтэд, яамны дэргэдэх зөвлөл бас үзсэн байна.

Н.Наранбаатар: Тэрийг тодруулаад нэмээд хэлчих. Тэр хураамжтай холбоотой түрүүн асуусан. Индрийн микрофон.

Т.Даваадалай: Д.Энхтүвшин гишүүний асуултад тодруулгад хариулъя.

Туулын хурдны зам маань өөрөө 6 эгнээ. “Тойрог-1” бас 6 эгнээ. Тойрог- 1, 2 дээр нэмэлт юм нь туслах замууд байгаа. Доод талын орж гардаг. Тэр нь 2-оос 4. 10 эгнээ.

Тэгэхээр 6 эгнээ зам дээр зэрэг урсгал явж байгаа учраас ачааллаа тооцоод хоногт 187 мянган машин явах боломжтой юм байна гээд.

Тэгэхдээ одоогийн 805 мянган машинаар бодоход. Тэгэнгүүт бид ирээдүйд “Туулын хурдны зам”, “Тойрог зам” ашиглалтад ороод ирэхээр дугаарын хязгаарлалтаа чөлөөлөхөөр дахиад машины тоо хэмжээ нэмэгдэхээр байгаа.

200 мянга гэдэг бол давтагдсан хөдөлгөөнөөр. Нэг хүн өдөрт 2 удаа орж, гарах ч юм уу. Давтагдсан хөдөлгөөнөөр тооцоолоод өглөө орчхоод, орой гарах ч юм уу ийм тооцооллуудаар төлбөртэй зам гэдгээр.

Тэгээд нөгөө ETC (Electronic Toll Collection)⁵ систем. Урьдчилж мөнгө авдаг (Pre-paid) системээр хийх юм бол санхүүгийн загвар болох юм байна гэж техник, эдийн засгийн үндэслэл дээр гарч ирсэн.

Ашиглалтад орох үед тухайн үеийн нөхцөл байдлыг авч байгаад судалгаа тооцоог шинэчлээд төлбөрийг дахин тогтоож болно.

Н.Наранбаатар: Д.Энхтүвшин гишүүн тодруулъя.

Д.Энхтүвшин: Асуулт арай жоохон өөрөөр асууя.

Төслийг нийслэлийн төсвөөс санхүүжүүлнэ гэж ойлгож байгаа. Зөв. Тийм ээ.

Тэгэхээр одоо орлого олох болоогүй байгаа шүү дээ. Тийм ээ? Зам маань ашиглалтад ороогүй байгаа учраас санхүүжилт эхлээд хийх хэрэгтэй болно.

Тэгэхээр тэр мөнгийг яаж санхүүжүүлэх вэ гэдэг нэгдүгээр асуудалд асуугаад.

Хоёрдугаарт, саяын хэлсэн. Төслийн өгөөжийн талаар танилцуулахдаа 180 мянга чинь төлбөр төлж байгаа машиныгаа 5 мянгаар тооцож байх шиг байна лээ.

Сая Т.Даваадалай дарга нийтдээ хэрэгцээ 100, 100-гаад машин байна гэж байна шүү дээ. Яг төлбөр төлөх нь багцаагаар Та хэд хэдэн машин өдөрт төлнө гэж бодож байгаа юм?

Н.Наранбаатар: Индрийн микрофоныг нэмж өгөөрэй.

Х.Нямбаатар: Д.Энхтүвшин дарга аа, бид түрүүн хариулсан шүү дээ.

Нийслэлийн төсвөөс санхүүжүүлж байгаа. Өөрөөр хэлбэл энэ жил нийслэл хөрөнгө оруулалтын зардал дээрээ 800.0 тэрбум төгрөгийг зөвхөн Туулын хурдны замыг санхүүжүүлэхэд тавьж байгаа.

Ирэх жил мөн тэр дайны дүн. Түүний дараа жил үлдэгдэл 200-аад байна уу тэрбум төгрөг тавина.

⁵ Цахим төлбөр тооцооны систем.

Одоо байгаа юугаараа. Бид ийм төлөвлөлт хийж байгаа. 2027 он гэхэд Улаанбаатар хотын сургууль, цэцэрлэгийн хүртээмжийг 100 хувь шийдэж байгаа юм.

Тэгээд 2028, 2029 онуудад нийслэл дээр ямар нэгэн сургууль, цэцэрлэгийн барилга байгууламж тавих төсөв ерөөсөө тавихгүй.

Тэгэхээр бид энэ том мега төслүүдээ санхүүжүүлэх үүднээс Улаанбаатар хотын төсвийн 5 жилийн ирээдүйн төлөвийг гаргаж, орох орлого, түүнийгээ хэрхэн зарцуулах, урт хугацаат болон богино хугацаат эргэн төлөлт, бондын эргэн төлөлтүүд зэргээ тооцож явж байгаа.

Тийм учраас ямар нэгэн одоогийн... /минут дуусав/

Н.Наранбаатар: Д.Пүрэвдаваа гишүүн асуулт асууна.

Д.Пүрэвдаваа: Энэ өдрийн мэндийг хүргэе.

Сүүлийн өдрүүдэд болоод байгаа энэ Туулын хурдны замын асуудлаар нэг хэд хэдэн өнцөг яригдаж байна.

- ▷ **Нэгдүгээрт нь,** байгаль орчинд нөлөөлөх нөлөөллийн үнэлгээний асуудал.
- ▷ **Хоёрдугаарт нь,** ил тод байдлын асуудал.
- ▷ **Гуравдугаарт нь,** өртөг болон эдийн засгийн өгөөжийн асуудал яригдаж байна гэж харж байгаа.

Тэгээд миний хувь хүний хувьд би нийслэл хотын иргэн. Дээрээс нь нийслэлийн төлөөлөгч байсан, дүүргийн төлөөлөгч байсан хүний хувиар Улсын Их Хурал дээр хүн төлөөлж үзээгүй улсууд, ялангуяа хотод төлөөлж байгаагүй.

Магадгүй бид хөдөө аймгийн дарга хийж байсан улсууд бас энэ зовлонг хуваалцаж ойлгох байх гэж бодож байгаа.

Яг энэ нийслэл хотын. Би асуултаа шууд нэг нэгээр нь асууя. Энэ хотын яг өөрөө нийслэлийн иргэдийн хуралд байгаа эрх мэдэл нь парламентаас нарийвчилж зааж өгөх нь хэр их зөрчил гардаг юм?

Уг нь хязгааруудыг нь тавьж өгөөд нутгийн өөрөө удирдах байгууллага шийдвэрээ гаргаад явах ёстой гэж ойлгож байгаа. Зөв үү? Жишээгээр Баянхонгор аймаг гэхэд чинь бөөн л алтны асуудал. Аймгийн иргэдийн хурал нь хуралдаж байгаад л тэгээд л алтны компаниудаа гол усаа янзална гээд л алтаа ухаад л явдаг шүү дээ.

Тэгээд л Орхон, Сэлэнгэ гээд л, Эрдэнэт, Дархан. Бөөн л усны асуудалтай. Гол дагуу бүх л байшин барилгаа барьсан л байдаг шүү дээ. Аймгийн шийдвэрээ гаргаад л явдаг.

Цаашдаа ер нь Улсын Их Хурал аймаг болгоныхоо юманд оролцоод явна гэх юм бол энэ ямар эрх зүйн зөрчил үүсгэх юм бэ гэдгийг асуумаар байгаа юм.

Хоёрдугаарт, үнэхээр ил тод байдлын асуудал байгаа бол та нар Авлигалтай тэмцэх газар ч юм уу хандаад тэрийгээ шалгуулчхаач.

Гурав дахь нь, тэр байгаль орчны асуудал гээд байгаа юм. Хэдэн төрлийн байгууллага өөр өөрсдийнхөө дүгнэлтийг гаргаж тавиад түүн дээрээ мэтгэлцээд байгаа юм? Тэрийг нь онлайн платформыг ашиглаад нийт иргэддээ ил болгож байгаад миний харж байгаагаар үнэхээр үүнийг барих нь зүйтэй юм уу, үгүй юу гэдгийг эдийн засгийн хувьд ч тэр асуудлыг нь ил болгож байгаад e-mongolia-гаар Улаанбаатар хотынхоо иргэдээс асуучихмаар байгаа юм.

Улаанбаатар хотод хамааралгүй нөхдүүд энэ Улаанбаатар хотын асуудалд ормооргүй байна.

Улс төрийн арга хэрэгсэл болмооргүй байна гэж хэлмээр байгаа юм. Ийм боломж байгаа юу?

Тэгээд дөрөв дэх нь тэр эдийн засгийн үр өгөөж. Тийм үү? Одоо шинэ нисэх онгоцны буудал барихад нэг нугарсан. Би санаж байхад манай Амгалан дулааны цахилгаан станц барихад үнэ нь өссөн. Бас бөөн юм болсон.

Тэгээд сүүлд нь нөгөө Соном гуай хүртэл хөөрхий хариуцлага үүрсэн шүү дээ.

Дээрээс нь миний санаж байхад Ардчилсан нам би өөрөө хотын орлогч дарга байхад энэ уулын замыг барина гэхэд бариулахгүй гээд л баахан бас тэмцэл болж байсан. Барьсны дараа болохоор бүгдээрээ сайн байна л гэсэн.

Н.Наранбаатар: 1 минут.

Д.Пүрэвдаваа: Эдийн засгийнх нь өгөөжийн асуудлыг свот хийгээд олон нийтэд танилцуулж байгаад Улаанбаатар хотод байгаа бүртгэлтэй иргэдийнхээ. Магадгүй 18-аас дээш насны сонгогч буюу тэр улсуудаа үнэхээр энэ хотын захиргаа нь буюу нийслэлийн иргэдийн хуралд итгэхгүй, нийслэлээс сонгогдсон парламентын гишүүдийн талцаад байгаа асуудлыг эцэслэх нь олон нийтийн санал асуулга байх гэж харж байгаа.

Казакстанд ураны асуудал болоход бүх иргэдээсээ уурхайг ажиллуулах уу, үгүй юу гэдэг санал асуулга асуусан байдаг юм.

Тэгэхээр энэ жишгийг судалсан уу? Үүнийг хэрэглэж болохгүй юу? Тэгээд тодруулъя.

Н.Наранбаатар: Т.Даваадалай. Индрийн микрофон.

Т.Даваадалай: Гишүүний асуултад хариулъя.

Засаг дарга нэгдүгээр орлогч Т.Даваадалай.

Хуулийн асуулт дээр Засаг дарга хариулъя гэсэн.

Улаанбаатар хотод хамгийн сүүлд бид өнгөрсөн жил “Улаанбаатар хотын хөгжлийн ерөнхий төлөвлөгөө-2040”-тэй уялдуулаад иргэдэд үе шаттай танилцуулгуудыг 5 үе шаттай хийсэн.

Мөн 2040 дээр “Туулын хурдны зам” нэлээн гол түгжрэлийг бууруулах төслийн эрэмбэд орж байгаа.

Мөн 2026 оны төсөв хэлэлцэх үед нийслэлийн хөрөнгөөс 800.0 тэрбум буюу хамгийн өндөр өртөгтэй хөрөнгө оруулалтын ажил учраас бид 2025 онд ойролцоогоор 77 мянган иргэдийг хамруулсан төсвийн хэлэлцүүлгийг хийсэн.

Үүнд “Туулын хурдны зам” хамгийн өндөр өртөгтэй төсөв байсан учраас танилцуулгыг хийсэн.

Хүүхдийн ордонд 11 сард 351 иргэн цуглуулж хийхэд 500-аад цаасаар санал ирж байсан. Эдгээр асуудлууд дээр “Туулын хурдны зам” танилцуулагдаад явсан.

Мөн байгаль орчны нөлөөллийн үнэлгээ Байгаль орчны яамны вебсайт дээр дамжаад ордог байдаг юм билээ. Өчигдөр өөрийн биеэр шалгаж үзэхэд манай байгаль орчны нарийвчилсан үнэлгээ хэсэгчлээд хуваагдаад тавихад ороход жоохон хүндрэлтэй болохоос биш ил тод нээлттэй байгаа.

Тэгэхээр эдгээр асуудлууд ил тод нээлттэй байгаа.

Байгаль орчны нарийвчилсан үнэлгээ ажил эхлэхэд хэрэгтэй байдаг. Байгаль орчны нарийвчилсан үнэлгээг Байгаль орчин, уур амьсгалын яамны дэргэдэх Шинжлэх ухаан, технологийн зөвлөл буюу эрдэмтдийн зөвлөл энэ дээр ус, байгаль орчин, ан амьтан болон бусад төрлийн мэргэжилтнүүд ороод хэлэлцүүлэгдээд батлагдсан. Зөвлөмжтэйгөө.

2013 онд бас батлагдсан. 2026 онд батлагдсан.

Ийм учраас баталсан эрх бүхий байгууллагын зөвшөөрлийн дагуу ажлыг эхлүүлээд явж байгаа.

Эдийн засгийн өгөөжийн хувьд түрүүн жилд нийслэлийн төсөвт 72-оос 100 сая ам.долларын орлого төвлөрүүлэх боломжтой болж байгаа. Сүүлийн үеийн дэд бүтцүүдийн судалгаагаар “нисэх буудал”, “хурдны зам” хоёр хамгийн ашигтай төсөл болсон.

Ийм учраас эдгээр төслүүд эдийн засгийн үр өгөөжтэй байгаа гэсэн судалгаанууд гарч байгаа.

Мөн үүнтэй уялдуулаад Улаанбаатар хотын өмнөх Хүннү хот олон улсын нисэх буудлыг өргөтгөх зайлшгүй шаардлагатай. Ачаалал нь 2.5 дахин хэтэрсэн гэсэн одоогийн дүгнэлттэй. Нисэх дээр бид үе шаттай, Улаанбаатар хотын дагуул хот Хүннү хотыг хөгжүүлэхээр төлөвлөөд явж байна.

Бусад асуулт дээр Засаг дарга хариулах байх.

Н.Наранбаатар: Индрийн микрофон.

Х.Нямбаатар: Засаг захиргаа нутаг дэвсгэрийн нэгжийн тухай хуульд сүүлд 2021 онд орсон шиг санаж байна. Өөрчлөлт ороод орон нутгийн чиг үүргийг тусад нь салгаж өгсөн.

Орон нутгийн чиг үүргээр орон нутгийн зам, гүүрийн байгууламж барих эрх зөвхөн тухайн орон нутгийн эрх хэмжээний асуудал гэж тусад нь зааглаж өгсөн гэдгийг нэгдүгээрт хэлье.

Хоёрдугаарт, аймаг, нийслэл, сум, дүүргийн иргэдийн Төлөөлөгчдийн Хурал нь, өөрөөр хэлбэл нутгийн өөрөө удирдах ёсыг хэрэгжүүлэх байгууллага бөгөөд иргэд нийтлэг ашиг сонирхолтой нийцүүлж шууд буюу энэ хуульд заасан өөрийн төлөөллийн байгууллага гэж түүнд тайлагнадаг гүйцэтгэх удирдлагаар уламжлан тухайн нутаг дэвсгэрийнхээ эдийн засаг, нийгмийн асуудлыг хуулийн хүрээнд бие даан хариуцаж шийдвэрлэх эрх бодит чадвартай ийм байгууллага... /минут дуусав/

Н.Наранбаатар: Индрийн микрофон нэмээд өгье. Эхлээд тодруулъя. Д.Пүрэвдаваа гишүүний микрофоныг өгье. Тэгээд нэгмөсөн хариулъя.

Д.Пүрэвдорж: Хариулт нь. Би чинь гурав, дөрвөн асуулт асуусан юм чинь. Та дуусчих. Тэгээд би тодруулъя.

Н.Наранбаатар: Индрийн микрофон дээр хариулъя.

Х.Нямбаатар: Ер нь нутгийн өөрөө удирдах ёсны байгууллагын эрх хэмжээ бол тухайн нутаг дэвсгэрийнхээ нийгэм, эдийн засгийн бүхий л цогцолбор асуудлыг бие даан шийдвэрлэх байдлаар тодорхойлогддог.

Тэр утгаараа

- ▶ **Нэгдүгээрт**, Нийслэлийн иргэдийн Төлөөлөгчдийн Хурал 2024-2028 оны Нийслэлийн Засаг даргын үйл ажиллагааны мөрийн хөтөлбөрийг баталж өгсөн.

Мөрийн хөтөлбөрт Туулын хурдны замыг барьж байгуулах асуудал туссан байгаа.

- ▶ **Хоёрдугаарт**, Монгол Ардын намын 2024 оны үйл ажиллагааны Улсын Их Хурлын сонгуулийн мөрийн хөтөлбөрт ч туссан, Ардчилсан намын “Бүтэн ардчилал, бүрэн Монгол” гэдэг нэртэй 2024 оны сонгуулийн мөрийн хөтөлбөрийн 6.3.27-д “Туулын хурдны замыг барьж байгуулах” гэдэг агуулгаар туссан.

Ингээд хамтарсан Засгийн газар байгуулаад 2024-2028 оны Монгол Улсын Засгийн газрын үйл ажиллагааны хөтөлбөрт Туулын хурдны замыг барьж байгуулах эрэмбийг тогтоосон.

Хоёрт нь, мега төслүүдийн эрэмбэ... /минут дуусав/

Н.Наранбаатар: Д.Пүрэвдаваа гишүүн тодруулъя.

Д.Пүрэвдаваа: 4 асуултын 2 нь ерөнхийдөө хариултаа авлаа.

Тэгэхээр 2 асуулт байна. Ил тод байдлын асуудал дээр танайх ер нь АТГ-д хандаад ийм өртөг өндөртэй тендер шалгаруулсан гээд энэ хардаад байгаа улсуудад хариултыг нь, дүгнэлтийг нь аваад өгчхөж болдоггүй юм уу? Нэг. Тийм үү?

Хоёрдугаарт, 18-аас дээш насны Улаанбаатар хотын иргэдийн дунд санал асуулга явуулаад барих уу, үгүй юу гэдгээ нийслэл зохион байгуулаад шийдэж болдоггүй юм уу? Тийм хууль эрх зүйн орчин байна уу?

Тэгэхгүй ирээдүйд яах вэ гэхээр Баянхонгор аймаг орлогоо төвлөрүүлэхийн тулд алтны компаниудад алт ухаад түүгээрээ байгаль орчноо сэргээх тийм тогтоол гаргаад явж байдаг аймгууд маш олон бий шүү дээ. Сүүлдээ бид Их Хурал дээр аймаг болгоны асуудлыг ярьдаг болно.

Тэгэхээр үүнийг эцэслээд. Ер нь цаашдаа тухайн аймаг, тухайн нийслэлийнхээ асуудлуудыг тухайн иргэдтэйгээ шийдвэрлэдэг л байх нь... /минут дуусав/

Н.Наранбаатар: Индрийн микрофон. Хариулт.

Т.Даваадалай: Д.Пүрэвдаваа гишүүний асуултад хариулъя.

Засаг дарга нэгдүгээр орлогч Т.Даваадалай.

Улаанбаатар хотод мега төслүүд явж байгаатай холбогдуулаад яг Туулын хурдны зам төсөл дээр өнгөрсөн жилээс эхлээд Үндэсний аудит онцлох 2026 оны төслийн аудитыг хийж байгаа. 2 сараас эхлээд хийж байгаа.

Мөн сая Авлигатай тэмцэх газрын Урьдчилан сэргийлэх хэлтсээс Улаанбаатар хотын замын сангийн төслүүд дээр мөн урьдчилан сэргийлэх үзлэг шалгалтыг хийгээд явж байгаа.

Мөн Авлигатай тэмцэх газар өнөөдрийн байдлаар Туулын хурдны замын материалуудыг аваад явж байгаа.

Улаанбаатар хотын зүгээс олон төслүүд хэрэгжиж байгаатай уялдуулаад Авлигатай тэмцэх газар болон Цагдаагийн ерөнхий газрын харъяа Эдийн засгийн гэмт хэрэгтэй тэмцэх хэлтсүүдэд Улаанбаатар хот өнөөдөр энэ 16 мега төслийг Тендерийн тухай хууль биш зөвхөн 4 хуулийн хүрээ буюу Төр, хувийн хэвшлийн түншлэлийн тухай хууль, Улаанбаатар хотын авто замын... /минут дуусав/

Н.Наранбаатар: Индрийн микрофоныг. 1 минут.

Т.Даваадалай: Санал асуулгыг хийж болно. Нээлттэй байдлаар хийгээд.

Н.Наранбаатар: Ч.Номин гишүүн асуулт асууя.

Ч.Номин: Сайн байцгаана уу? Та бүхэнд энэ өдрийн мэндийг хүргэе.

Юуны түрүүнд би бас Улаанбаатар хотоос сонгогдсон гишүүн. Сонгинохайрхан дүүргээс. Нэг ёсондоо хамгийн баруун талаас сонгогдсон гэсэн үг. 350 гаруй мянган иргэнтэй.

Тэгээд өглөө болгон эндээс иргэд маань ажилдаа очихын тулд хотын төв рүү явдаг. Эсвэл хотын бүр зүүн зах руу. Нэг ёсондоо Сонгинохайрхан дүүрэгтээ амьдарч байгаа хүмүүс ажил нь хэрвээ Баянзүрх дүүрэгт байх юм бол Баянзүрх дүүрэг рүү явахын тулд хөндлөн гулд нь явах шаардлагатай болдог.

Миний ойлгож байгаагаар хотын дарга манай Улаанбаатар хотын зохион байгуулалт ийм хэт урт зохион байгуулалттай. Баруунаасаа зүүн чиглэсэн. Тэгээд яг үнэндээ 500 гаруй мянган иргэний даацтай ийм газар. Одоо 1.5 сая хүн амьдарч байгаа ийм байдалтай байгаа.

Тэгээд хэт төвлөрсөн буюу таталцал ихтэй гэж ойлгож байгаа. Би бас Засгийн газарт ажиллаж байх үедээ хэд хэдэн хот төлөвлөлтийн олон улсын мэргэжилтнүүдтэй уулзаж байсан.

Ингээд уулзаж байхад хамгийн хамгийн гол зүйлүүд. Хэдийгээр Туулын хурдны зам маань өнөөдөр хамгийн их хүмүүс яригдаад байгаа түгжрэл бууруулах гэдгээс гадна хэт төвлөрлийг бууруулахад нийслэл хотод эдийн засгийн бүсчлэлийг бий болгоход. Нэг ёсондоо иргэд өөрөө өөрийнхөө зор газар луу заавал ч үгүй хотын төвөөр дайрахгүйгээр явах боломжуудыг бий болгож байгаа ийм хурдны зам үүсэж байна гэж ойлгож байгаа.

Би ер нь зарчмын хувьд Туулын хурдны замыг дэмжиж байгаа. Яагаад гэхээр хэрвээ хүн зүүнээс баруун руу хотоор зорчих гэж байгаа бол заавал хотын дундуур гарах ямар шаардлагатай юм.

Мөн түүнээс гадна нийслэл дундуур заавал тээврийн хэрэгслүүд яагаад өндөр даацын тээврийн хэрэгслүүд явах шаардлагатай юм гэх мэтчилэн ийм зүйлүүдээс энэ хурдны замын үр ашиг, дээрээс нь шаардлага үүссэн болов уу гэж харж байгаа.

Тэгэхээр миний асуулт нэгдүгээрт, яг энэ түгжрэлийг бууруулахаас гадна энэ нь буцаад нийгмийн ямар үр өгөөжүүдийг бий болгож байгаа юм?

- Сургууль, цэцэрлэгтэй хүмүүс ойртоход ямар боломжуудыг бий болгож байгаа юм?
- Эдийн засгийн шинэ төвлөрлийн бүсүүдийг бий болгоход ямар боломжуудыг үүсгэж байгаа юм?
- Ажлын байруудыг яаж одоо нэмэгдүүлэхэд давуу тал үүсэж байгаа юм бэ?

-гэсэн ийм судалгаа гарсан уу гэдэг асуулт байна.

Хоёр дахь асуудалд би Д.Пүрэвдагва гишүүнтэй санал нэг байна.

Нийслэлд амьдардаг иргэдээсээ ард нийтийн санал асуулга асууж болдоггүй юм уу? Яг бодитоор хүмүүс өөрийнхөө асуудлыг хэлнэ. Түүнээс биш улс төржөөд, улс төржсөнөөсөө болоод ирээдүйн Улаанбаатарын иргэдэд хор хөнөөлтэй асуудлууд бий болох вий. Энэ дээр санаа зовж байгаа учраас ард нийтийн асуулга хийж болохгүй юм уу гэдэг асуулт байна.

Гурав дахь асуулт юу байна вэ гэхээр өнөөдрийн өртгөөр Та бүхэн 2.3 их наядын зардал гарна гэж байна. Өнөөдөр дэлхий дахинаа эдийн засгийн асуудлууд үүсэж байна. Түлш, шатахууны үнийн өсөлт бий болж байна. Би нэг минутаа нэмээд авъя.

Тэгэхээр энэ өсөлтүүдээс болоод, янз бүрийн улс төржсөн байдлаас... /минут дуусав/

Н.Наранбаатар: 1 минут нэмж өгөөрэй.

Ч.Номин: Ингээд энэ төсөл удаашраад цаашдаа төслийн хэрэгжих хугацаа сунасан тохиолдолд энэ өртөг хэдэн төгрөгөөр нэмэгдэх вэ? Ийм судалгаа байгаа юу?

Тэгэхээр давтаад хэлье. Гурван асуулт байна.

Нэгдүгээрт, Та бүхэн нийгмийн үр өгөөжөө судалсан уу? Дан ганц түгжрэл л бууруулахаас гадна бусад үр өгөөжүүд юу байгаа вэ?

Хоёрдугаарт, яг Улаанбаатарт амьдардаг хүмүүсээс ард нийтийн санал асуулга аваад үүнийгээ шийдэх боломж байна уу? Нээлттэйгээр асуудлаа хэлэлцээд явах боломж байна уу?

Хоёрдугаарт, энэ төсөл удааширснаар одоо үүсэж байгаа дэлхийн нөхцөл байдал буюу түлшний өсөлтөөс шалтгаалж энэ төсөл зардал нэмэгдэх нөхцөл байдал үүсэж байгаа юу?

Н.Наранбаатар: Хэн хариулах вэ? Т.Даваадалай. Индрийн микрофон.

Т.Даваадалай: Ч.Номин гишүүний асуултад хариулъя.

Засаг даргын нэгдүгээр орлогч Т.Даваадалай.

Эдийн засгийн хувьд түрүүн Засаг дарга хэлсэн. Дэлхийн хотуудад нэг километр дундаж хурд, хотын “urban mobility” гээд хотын шилжилтийн хурд нэг километрээр багасгах, ихэсвэл эдийн засагт шууд, шууд бус нөлөөллөөр хэр нөлөөлөх вэ гэдэг судалгаа, тооцоонууд байдаг.

Бид үүнийг симуляц дээр математик загварчлалаар “Visum” дээр хийгээд техник, эдийн засгийн үндэслэл дээр тооцоолж үзэхэд одоо энэ ажлаа амжуулж чадахгүй байгаа эдийн засгийн үр өгөөж, сургууль, цэцэрлэгтээ явах хувь хүний орлогод нөлөөлөх, зам дээр шатааж байгаа машины түлш гээд тооцохоор ойролцоогоор жилд 1 тэрбум долларын боломжуудыг алдаж байна гэдэг ерөнхий байдлын ТЭЗҮ-ийн тооцоолол байгаа.

Энэ нь өөрөө бас Улаанбаатар хотын агаарын бохирдолтой холбогддог. Сүүлд хийсэн ЖАЙКА-гийн тооцооллоор Улаанбаатар хотын агаарын бохирдлын ойролцоогоор 30-аад орчим хувийг машины яндангаас гарч байгаа хорт бодисууд эзэлж байгаа.

Тэгэхээр энэ нь өөрөө бас авто зам дээр түгжирч, 7-гоос 9 километр цагийн хурдтай 88 километр урт түгжрэл оргил цагийн ачаалал сургууль, цэцэрлэг, орсонтой холбогдуулаад үүсдэгтэй холбогдолтой гэсэн эдийн засгийн шууд болон шууд бус нөлөөллүүд харагдаж байгаа.

Түүнээс гадна хоёр онцлох нөлөөлөл Туулын хурдны зам байгаль орчин экологидоо авчирна.

- ▶ **Нэгдүгээрт**, 1968 онд анх Туулын хойд эргээр 3.2 метрийн өргөнтэй үерээс хамгаалагдсан далан байгуулагдсанаас хойш дахиж их хэмжээний үер болоход Улаанбаатар хотын Туул гол орчмын орчмын иргэдийг хамгаалах далан байгуулагдаагүй.

Тийм учраас Туулын замтай уялдуулаад үерээс хамгаалагдах далан сэргээн байгуулагдана. Энэ нь өөрөө Туул голын эрэг орчим байгаа айл, байгууллагуудыг үерийн эрсдэлээс хамгаалж байгаа.

- ▶ **Хоёрдугаарт**, 2013 оноос хойш баригдаагүй 13 жил өнгөрсний нэг сөрөг нөлөө нь анх байсан трасс яагаад өөрчлөгдсөн бэ гэвэл гол руугаа шахаад барилгажаад яваад байгаа.

Тэгэхээр голынхоо хажуугаар хоёрдугаар татам дэнж хоёрын завсраар Туулын хурдны зам замыг барьснаараа хурдны замын урд талд гол руугаа гарч барилгажилт явах боломжгүй болно.

Энэ нь өөрөө ирээдүйд Туул голын ай сав газрыг хамгаалах ийм үүрэгтэй гэж эерэг талаас нь бас харж болохоор байгаа.

2013 оноос 2026 оны хоорондох зураг төсөл, байгаль орчны нарийвчилсан үнэлгээний гарвал тэгж харж болохоор байна.

Таны хоёрдугаар асуултад хариулахад олон нийтийн санал асуулгыг нээлттэй явуулъя. Энэ бүрэн боломжтой. Улаанбаатарчуудын бүрэн эрх учраас олон нийтийнхээ эрх ашгийг үргэлж дээдэлж явж байгаа.

Гуравдугаар асуултад хариулахад хэрвээ энэ төсөл хэрэгжихгүй удаашрах юм бол үнэ өснө, авто замын түгжрэл бүр нэмэгдэнэ. Ойрын хугацаанд 804 мянгаар автомашин хязгаарлагдаагүй өмнөх жилд 30-аас 40 мянган машин импортоор орж ирдгээ ингээд тооцох юм бол бид нэг жилийг алдахад л Улаанбаатар хотын 7-гоос 9 километр цагийн 80 километр байгаа энэ түгжрэл 200 руу дөхөх буюу одоо байгаагаас хоёр дахин их оргил цагийн ачаалал нэмэгдэх тооцоолол байгаа.

Энэ хэмжээгээрээ агаарын бохирдолд бас нөлөөлнө. Магадгүй Улаанбаатар хотын автомашинаас үүсэж байгаа агаарын бохирдол ирээдүйд 50 хувьд ч хүрч магадгүй тооцоололтой байгаа.

Дээр нь –

— үнэ өснө,

- түгжрэлд нэмэгдэнэ,
- агаарын бохирдол нэмэгдэнэ.

Ингээд энэ зам хэрэгжихгүй байснаараа дахиад Туулын ой сав газар луу бас барилгажих олон талын хүндрэлүүд үүсэж байгаа.

Бид эрсдэлийг багасгахын тулд заасны дагуу урьдчилгаа өгөөд ажлыг шахаад явж байгаа. Баярлалаа.

Н.Наранбаатар: Ч.Номин гишүүн тодруулъя.

Ч.Номин: Баярлалаа. Миний гурав дахь асуулт арай жоохон өөр байсан юм.

Бид одоо ингээд улс төржөөд үр өгөөжтэй төслүүд дээрээ ямар нэгэн байдлаар цаашаа үргэлжлэхгүй байх юм бол өнөөдөр 2.3 их наяд төгрөгийн төсөвт өртөгтэйгээр улсын төсвөөс санхүүжүүлээд энэ төсөл маань хэрэгжинэ гээд гараад ирсэн байдаг.

Нийслэлийн төсвөөс хэрэгжинэ гээд гараад ирсэн байдаг.

Гэтэл одоо ингээд яадаг юм ард нийтийн санал асуулга явагдаад, энэ төсөл хэрэгтэй юм байна, иргэд бид хүсэж байна гээд явах болдог.

Гэтэл дэлхий дахинаа үүсээд байгаа энэ үнийн өсөлттэй холбогдуулан та нар төслөө үргэлжлүүлээд эхэлсэн чинь ямар нэгэн нэмэлт өртөг гарч ирэх үү? Ийм өртөг гарч ирвэл энэ өртгийг хэн хариуцах вэ? Дахиад түүнээсээ болоод энэ төсөл чинь зогсолтод орох боломжтой шүү дээ. Яагаад гэхээр өртөг нь 2.3 их наяд байснаа үүнээс нэмэгдвэл Та нар төсвөө тодотгох ч юм уу?

Н.Наранбаатар: Индрийн микрофон.

Т.Даваадалай: Ч.Номин гишүүний асуултад хариулъя.

Засаг даргын нэгдүгээр орлогч Т.Даваадалай.

2013 онд тухайн үед 600.0 тэрбум буюу тухайн үеийн доллароор тооцоход 460-аад сая доллар байсан. Хэрвээ тэр үед эхлээд хэрэгжсэн бол Улаанбаатар хотын түгжрэл болон бусад нөлөөллүүд өнөөдөр арай энэ хэмжээнд хүрэхгүй байсан байх.

Тэгээд 2026 оны төсөвт өртгөөр 2.3 их наяд буюу ойролцоогоор төгрөгөөр бодохоор 4 дахин, доллароор бодохоор 40 гаруй хувьтай л өсөж байгаа. Ам.доллароор бодохоор.

Тэгээд дээрээс нь 2020-2022 оны хувьд ковид болоход барилгын материалын үнийн өсөлт индексээрээ 2.7 дахин өссөн гэдэг үзүүлэлт байдаг. Хэрвээ би андуураагүй бол. Тэгж гарсан.

Тэгэхээр хэрвээ энэ төсөл гацаад бид тухайн гэрээлэгч талтайгаа EPC FIDIC-ийн гэрээний дагуу хариуцлага хүлээнэ. Нэг.

Хоёрдугаарт, нөхцөл байдлаас болж барилгын материалын үнийн индекс ковидын үеэс дутахгүй өсөж магадгүй гэсэн таамагтай байна.

2020-2022 оны хооронд 2.7 дахин өссөн байдаг. Энэ дээр маш олон барилгын компани дахин төлөвлөлт хотод хийсэн компаниуд дампуурч төслөө хэрэгжүүлэх боломжгүй байдгаас өнөөдөр Улаанбаатар хотод дахин төлөвлөлт дээр байрандаа орж чадаагүй олон жил хүлээж байгаа иргэд бас их байдаг.

Тэгэхээр бид ирээдүйн эрсдэлээ бодож одоо энэ төсөлд дахиад 5 их наяд, 6 их наяд эрсдэлтэй. Ирээдүйд. Дээрээс нь жил болгон 1 тэрбум долларын тэр шууд болон шууд бус боломжийг алдахгүйн тулд өнөөдөр хийж хэрэгжүүлэх хэрэгтэй байх гэж бодож байна. Баярлалаа.

Н.Наранбаатар: Ж.Алдаржавхлан гишүүн асуулт асууя.

Ж.Алдаржавхлан: 13 жил хүлээсэн Туулын хурдны замын ажил эхлэх гэсэн чинь.

Би яриагаа ярья. Манайхан. Миний минутыг оруулаарай.

Туулын хурдны зам эхлэх гэсэн чинь улс төрч голдуу улсууд гарч ирээд асар өндөр зохион байгуулалттайгаар нийгмийн сүлжээнд тараасан. Одоо иргэдийн дунд маш их том хардлага үүссэн байгаа. Энэ төсөл ер нь зөв юм уу, буруу юм уу. Энэ ер нь хэн хэдэн төгрөг идэх гээд байна. Энэ Туул голыг яг сүйтгэх гээд байна уу, үгүй юу гэсэн маш том хардлагуудыг үүсгээд амжсан.

Гэхдээ мэргэжлийн хүмүүс биш голдуу хуучин Их Хуралд сууж байсан энэ тэр улс төрчид шүү дээ. Тэр хүмүүс зохион байгуулсан.

Тэгээд энэ төсөл одоо ер нь цаашдаа явахгүй бол бид ямар асуудалд орох вэ, ямар эрсдэлд орох вэ гэдгийг би нийслэлийн удирдлагуудаасаа асууя гэж бодож байгаа.

Тэгээд энэ нийгэмд үүссэн том одоо эргэлзээг хэдүүлээ яаж тайлах вэ? Энэ иргэд иргэдийн дунд байгаа. Одоо ард нийтийн санал асуулга авна гэж байна. Энэ чинь бүгдийг нь хараар будсан юм чинь тэр үр дүн нь яаж гарах юм бол? Бүгдийг нь пүү паа гээд хараар будсан.

Би саяын төслийг зогсоож байгаа энэ улс төрчид голдуу, манай ялангуяа Хан-Уулын ганц нэг улсууд байна лээ. Би тэд нарт хандаж хэлэх гээд байгаа юм.

Одоо энэ зун “Улаанбаатар трамвай” гэж Нисэх, Яармагийн иргэдэд 20 минутын дотор тусгай замаар нийслэл хотын төвд хүргэх төсөл эхлэх гэж байгаа. Тэрнийг битгий зогсоогоорой. Тэр лүү л битгий дайрч үзээрэй. Яг үүн шиг.

Ерөөсөө энэ нэг аятайхан ажил хийчих вий, нийслэлд нэг аятайхан ажил вий. Тэгвэл энэ сонгуульд аягүй бол үр дүнд нөлөөлөх вий гэсэн тийм бодол байна уу, үгүй юу? Энэ улс төрчдөд. Аягүй бол тийм бодол байгаа.

Х.Нямбаатар нэг гоё ажил хийчихвэл аягүй бол энэ дийлдэхээ больчихно гэсэн тийм бодол байж магадгүй. Би бас тийм хартай байгаа.

Тэгэхээр энэ сошиал инфлүсер, тэр төслийг гацааж байгаа улсуудад би уриалж байгаа. Энэ зун эхлэх гэж байгаа Улаанбаатар трамвай битгий тийшээ дайраарай. Тэр бол гарцаагүй чухал. Трасс нь бэлэн. Маш ойлгомжтой төсөл байгаа.

Тэгээд Нисэх, Яармагийн иргэдийг маань маш том түгжрэлээс гаргах ийм төсөл шүү. Энэ рүү битгий дайраарай. Дөнгөж тендер явж байгаа юм байна лээ. Олон улсын тендер. Тэгээд энэ зун эхлэхээр төлөвлөж байгаа.

→ Тэгээд одоо ингээд зогсоох юм бол ер нь тэгээд хэчнээн тэрбум төгрөгийн алдагдал үүсэх юм?

→ Хоёрт нь, иргэдэд хэдүүлээ яаж энэ зөв мэдээлэл өгөх юм?

Одоо ингээд сая сонсохоор бас зөв мэдээлэл сонсогдож байна. Одоо энэ Туулын бургасанд санаа зовоод байгаа улсууд энэ Био, Сонгинод очиж үзмээр байгаа юм. Тэр хавийн бургас энэ тэр чинь байхгүй болсон шүү. Арваад жилийн өмнө. Бүр байхгүй болсон. Хайрга дайрга олборлоод. Тэгэхэд хаана байсан юм, энэ хүмүүс.

Их Хурлын гишүүн байсан юм билээ зарим нь тухайн үед. Яг тэр үед. Туулын бургасыг хядаж байхад... /минут дуусав/

Н.Наранбаатар: 1 минут.

Ж.Алдаржавхлан: Тэр хүмүүс хаана байсан юм тэр үед. Тэнд очиж ажилламаар байгаа юм гэсэн ийм хоёр асуулт байна.

Тэгээд ер нь тэгээд би хүмүүсийг яагаад уурлаад байгааг ойлгохгүй байна.

Ногоон намын манай Р.Батболд бараг уурлах зорилготой орж ирсэн юм уу, хаашаа юм. Ер нь яагаад уурлаж дайраад байгаа юм. Амаараа хэдүүлээ ойлголцож яагаад болохгүй байгаа юм.

Энэ чинь бид нэгнийх нь ноён нь биш шүү дээ. Нийслэлийн хурлын төлөөлөгчид адилхан ард түмэн сонгогдсон хүмүүс байдаг юм байна лээ. Би 2 удаа сонгогдсон.

Тэгэхээр хэдүүлээ бас зөв ойлголцоод төслийг болохоос нь болохгүй хүртэл мэдээллийг нь зөв сонсвол яасан юм гэсэн би ийм саналтай байна. Тэгээд тодруулна.

Н.Наранбаатар: Хариулт. Индрийн микрофон дээр.

Т.Даваадалай: Ж.Алдаржавхлан гишүүний асуултад хариулъя.

Засаг даргын нэгдүгээр орлогч Т.Даваадалай.

Төсөл хэрэгжихгүй бол ямар хэмжээний хохирол гарах вэ гээд. Түрүүний хэлсэн түгжрэл, алдагдсан боломж гээд хотын дундаж хөдөлгөөн нэг километр цагаар өгсвөл, багасгавал яах вэ гэдэг судалгаа нийгэм, эдийн засгийн хувьд гэж үзээд техник, эдийн засгийн үндэслэл дээр ер нь жилд ойролцоогоор 1 тэрбум орчим ам.долларын алдагдсан боломж гарна гэж тооцоолдог.

Төсөл хэрэгжихгүй бол Улаанбаатар хотын хоёр том асуудал хүндэрнэ. Түгжрэл, агаарын бохирдол хоёулаа.

Энэ яаж хүндрэх вэ гэвэл өнөөдөр түгжрэл 7-гоос 9 километр цагийн хурдтай, оргил оргил цаг буюу 4-өөс 8 цагийн үед Улаанбаатар хотын 7-гоос 9 километр цагийн хурд 80 километр гараад ийм хурдтай түгжрэлтэй байгаа.

Хэрвээ энэ төслийг хэрэгжүүлэхгүй, автомашины хязгаарлалт байхгүй бол нэг жилд ойролцоогоор энэ түгжрэлийн урт 200-гаад километрт хүрнэ гэсэн тооцоолол байгаа учраас одоо байгаа хэмжээнээсээ хэрвээ дугаарын хязгаарлалтыг бид аваад ингээд энэ төсөл хэрэгжүүлэхгүй бол түгжрэл 2 дахин нэмэгдэнэ гэж энгийнээр ойлгож болно.

Агаарын бохирдол мөн нэмэгдэнэ.

Хамгийн сүүлд ЖАЙКА-гийн гарсан судалгаагаар Улаанбаатар хотын агаарын бохирдлын 30 орчим хувийг машинаас гарч байгаа яндангийн утаа эзэлж байгаа.

Тэгээд түгжрэл нэмэгдээд, замын хөдөлгөөн удаашраад ирэхээр Улаанбаатар хотын агаарын бохирдол магадгүй ирэх 1-ээс 2 жилд Улаанбаатар хотын агаарын бохирдлын 50 хувийг эзлэх ийм төлөвтэй байгаа гэж бодож байна.

Тэгэхдээ энэ дээр яг бид ирээдүйд энэ агаарын бохирдол дээр тэдэн хувийг эзэлнэ гэсэн тооцоолол гараагүй байгаа. Сүүлд хийсэн ЖАЙКА-гийн судалгаагаар Улаанбаатар хотын агаарын бохирдлыг 30 хувийг энэ автомашинаас үүдэлтэй агаарын бохирдол эзэлж байгаа гэж хэлье. Баярлалаа.

Н.Наранбаатар: Ж.Алдаржавхлан гишүүн тодруулъя.

Ж.Алдаржавхлан: Асуугаад байгаа юм. Түрүүн Д.Энхтүвшин гишүүн асуух шиг болсон.

Хэрвээ төсөл явахгүй санхүүгийн хувьд ямар эрсдэл үүсэх вэ гээд байгаа шүү дээ. Энэ чинь бас санхүүжилтийн асуудал гараад явж байна.

Яаж хэдүүлээ иргэдэд зөв мэдээлэл өгөх вэ? Одоо ингээд аймаар том хардлагыг иргэдийн дунд үүсгэсэн байгаа. Үүнийг одоо бас нэг зөв зохион байгуулалттай нийгмийн сүлжээнд маш тодорхой, ялангуяа тэр байгаль орчны асуудлууд дээр маш тодорхой мэдээллүүдийг иргэдэд өгмөөр байна.

Тэгэхгүй бол бүтэн эргэлзээн дунд иргэдийг оруулсан. Тэрийгээ дагаад олон хүмүүс айж ичиж байх шиг байна. Ялангуяа төрийн албан хаагчид.

Тэгэхээр иргэдэд яаж зөв мэдээлэл өгч хэдүүлээ энэ төслийг урагшлуулах вэ гэсэн ийм хоёр асуулт байна.

Н.Наранбаатар: Индрийн микрофон.

Х.Нямбаатар: Монгол Улс Дэлхийн худалдааны байгууллагад нэгдэж орсон улсын хувьд олон улсын нээлттэй тендерт шалгарсан ЕРС контракторын гэрээг зогсоосон тохиолдолд гэрээнд заасан гүйцэтгээгүй үүргийн үнийн дүнгээр бид алданги, анз төлж тухайн хуулийн этгээдийн хохирлыг барагдуулах гэрээний зохицуулалттай явж байгаа.

Тэгэхээр би маш тодорхой хэлсэн. Энэ Туулын хурдны замын төслийг зогсоох эрх зүй нь зөвхөн гурван шатын шүүхэд байгаа.

Нийслэлийн иргэдийн Төлөөлөгчдийн Хурлын гаргасан шийдвэрийг дээд шат буюу Улсын Их Хурал өөрчлөх боломжгүй гэдэг Үндсэн хуулийн цэцийн дүгнэлттэй.

Тэгэхээр Иргэдийн Хурал одоогоор Туулын хурдны замыг өөрчлөх, зогсоох тийм шийдвэр огт гаргаагүй байгаа. Харин ч эсрэгээрээ 40 гаруй гишүүд Туулын хурдны замыг эрчимжүүлэх... /минут дуусав/

Н.Наранбаатар: П.Ганзориг гишүүн асууна. Индрийн микрофон. 1 минут өгөөрэй.

Х.Нямбаатар: Мэдээллийн урсгал маш хэцүү байгаа. Бид www.ulaanbaatar.mn болон бусад мэдээллийн хэрэгслүүдээр байнга л Туулын хурдны замын талаар мэдээллийг олон нийтэд хүргэж байгаа.

Тэгэхээр иргэдэд бид мэдээлэл өгөх үүднээс сая Т.Даваадалай дарга ч хэллээ 2026 оны нийслэлийн төсвийг хэлэлцэхээс өмнө давхардсан тоогоор 77 мянган иргэдэд нийслэлийн төсвийн танилцуулга, хэлэлцүүлгүүдийг зохион байгуулсан.

Одоо сая гишүүдээс гарч байгаа тэр ард нийтийн санал асуулга энэ үндэслэлээр явуулахгүй л дээ. Ард нийтийн санал асуулгын тухай хууль бол өөр харилцааг зохицуулж байгаа. Зүгээр [e-mongolia](http://e-mongolia.mn) дээр Улаанбаатар хотын иргэдийн дунд “ДАН”-гаар дамжаад санал асуулга явах ийм боломжууд бий.

Тэгэхдээ [e-mongolia](http://e-mongolia.mn) өөрөө Цахим хөгжлийн яаманд харьяалагддаг учраас бид холбогдох хүсэлтүүдээ тавиад, ингээд хотын иргэдийн дунд асуулга явуулах боломжтой.

Зүгээр хотоос өчигдрийн хийсэн судалгаагаар Улаанбаатар хотын иргэдийн 80 орчим хувь нь Туулын хурдны замыг... /минут дуусав/

Н.Наранбаатар: П.Ганзориг гишүүн асуулт асууна.

П.Ганзориг: Бид 2.3 их наяд төгрөгөөр хэрэгжих гэж байгаа, татвар төлөгчдийн мөнгөөр хэрэгжих гэж байгаа төслийн асуудлыг олон талаас нь ярьж иргэдэд бодитой мэдээлэл өгч явуулах нь зөв өө.

Тэгээд яг төсөл хэрэгжих явцад элдэв улс төр, ойлголтын зөрүүнөөс болж гацахаас авхуулаад. Энэ чинь одоо эцсийн эцэст 500.0 тэрбум төгрөг шилжсэн байгаа. Эргээд энэ нь гацах юм бол Монгол Улс хохирогч болох нөхцөл байдал үүсээд байгаа учраас олон талаас нь ярьж байгаад ойлголтынхоо зөрүүг нэг болгож байгаад явуулах нь олон эрсдэлээс хамгаалж байгаа зүйл гэж харж байна. Нэгд.

Хоёрт, бид бас ХҮН намын зөвлөл дээр гишүүд ажлын хэсэг гаргаад ажиллаж байгаа.

Тэгээд ХҮН намын хувьд мэдээж хөгжлийн томоохон төслүүдийг дэмждэг.

Тэгэхдээ энэ маань хэр эдийн засгийн хувьд үр ашигтай юм бэ. Түгжрэлийг хэр бодитой бууруулах юм бэ. Тэр байгаль орчинд үзүүлээд байгаа нөлөө гээд байгаа. Энэ дээр ямар асуудлууд байгаа юм бэ гэдэг дээр өөрсдөө мэргэжлийн хүмүүстэйгээ ажиллаж нэгдсэн дүгнэлтээ гаргаж танилцуулна.

Тэгээд би гурван асуулт асууя.

Нэгд, түгжрэл бууруулах хувь хэмжээтэй холбоотой асуудал.

Энэ маань ерөнхийдөө Улаанбаатар хотыг баруунаас зүүн тийшээ дамжин өнгөрөх урсгалыг Туулын хурдны замаар явуулж бууруулна гээд байгаа.

Хоёр дахь нь, автомашины нягтрал ихтэй хотын төвийн хөдөлгөөнүүдэд эерэг нөлөө үзүүлнэ гээд байгаа. Яг энэ хоёрыг салгасан нарийн тооцоолол нь байна уу? Тухайлбал, баруунаас зүүн тийшээ Улаанбаатар хотыг дамжин өнгөрч байгаа хэсгийнх нь тооцоолол яг хэдэн хувь юм бэ?

Автомашины хотын төвийн нягтралыг яг хэдэн хувиар бууруулж байгаа юм бэ? Энэ тооцоонуудыг ямар мэргэжлийн байгууллага хийж байгаа юм бэ? Сая баахан программаар симуляц хийсэн гээд байна шүү дээ.

Тэгэхээр тэрийг та нар нийслэл өөрөө хийгээд байгаа юм уу, эсвэл мэргэжлийн байгууллагаар та нар хийлгээд байгаа юм уу гэдгийг нэгдүгээрт, тодорхой тайлбарлаач ээ.

Хоёрт, Туулын хурдны зам дангаараа ороод 1, 2 дугаар тойрог зам ороогүйгээр түгжрэлд бүрэн нөлөө үзүүлж чадахгүй юм шиг харагдаад байгаа юм.

Тэгээд 1, 2 дугаар тойрог зам чинь хэдий хэмжээний их наяд төгрөгөөр хэрэгжих гээд байгаа юм бэ?

Түрүүчийн долоо хоногт өгч байсан мэдээллээр дахиад 1, 2 дугаар тойрог зам нийлээд 4-өөс 5 их наяд төгрөг хэрэгтэй гэж мэдээлэл өгч байсан. Энэ маань хэр боломжтой юм? Яг бүрэн бүтнээрээ цогцоороо орж нөлөө үзүүлэх боломж нь хэдэн жилийн хугацаанд. Төсвийн мөнгөөр хийх гээд байна уу, яаж хийх гээд тооцоод байгаа юм бэ?

Гуравт, нийслэл өөрийнхөө төсвийн хөрөнгө оруулалтаар үүнийг шийдэх гээд хуваарь тавьсан байгаа. Энэ жил 800.0 тэрбум төгрөг, ирэх жил 1 их наяд төгрөг гэж байгаа.

Гадаад орчин ийм хүнд үед яг төсвийн мөнгөөр явна гэсэн баталгаа нь юу байгаа юм? Яг баталгаатай үүнийг хэлж чадах уу? Тасалдахгүй явна гэсэн. 1 минутаа нэмээд авъя.

Мөн байгаль орчинтой холбоотой асуудал дээр Засгийн газрын хэрэгжүүлэгч агентлаг Усны газраас болохоор Усны тухай хуульд заасны дагуу техник, эдийн засгийн үндэслэл, зураг төсөлд өөрсдөө дүгнэлт гаргах ёстой гэсэн. Хуулийнхаа дагуу.

Н.Наранбаатар: 1 минут нэмж өгье.

П.Ганзориг: Усны газар хуульд заасныхаа дагуу дүгнэлт гаргах ёстой. Зураг төсөлд.

Гэтэл бид нараар дүгнэлт гаргуулаагүй гэдэг тайлбарыг хийсэн. Үүнийг Т.Даваадалай дарга өөрөө мэдэж байгаа.

Энэ төрийн хоёр байгууллага өөр мэдээлэл өгөөд улам ойлголтыг чинь хэцүү болгоод байна. Энэ дээр та нар ямар байр суурь илэрхийлэх вэ?

- Ундны усанд хэр нөлөөлж байгаа юм?
- Эко систем, байгаль орчинд нь хэр нөлөөлж байгаа юм?
- Үерт яаж нөлөөлөх юм?

Үүгээр бид дүгнэлт гаргах ёстой. Огт бид нараар гаргуулаагүй. Энэ хууль зөрчөөд явуулсан гэдэг асуудал яриад байгаа.

Дөрөв дэх нь, эдийн засгийн үр нөлөө.

Одоо энэ чинь 2.3 их наяд төгрөгөөр орохдоо гүүр нь километр нь 130.0 тэрбум төгрөг, 6 эгнээ зам нь километр нь 45.0 тэрбум төгрөг юм шиг байгаа юм. Ингэж орно.

Тэгээд анхны хөрөнгө оруулалт, тэгээд энэ ашиглалтын зардал гээд гарна. Энэ маань жилд 72-оос 100 сая доллар олно гээд байна.

Тэгээд эдийн засгийн хувьд хэдэн жилд энэ өгөөжөө нөхөх юм бэ?

Дээр нь зорчиж байгаа машинаас татвар хураамж авна гээд байгаа. 5 мянган төгрөг гэж байгаа. Энэ нь тодорхой болсон.

Н.Наранбаатар: Хариулт. Нэр, албан тушаалаа хэлээд.

Б.Одбаяр: Гишүүний асуултад хариульъя.

Нийслэлийн Замын хөгжлийн газрын дарга Б.Одбаяр.

Тэгэхээр Туулын хурдны замыг анх эрчмийн судалгааг хийхэд Хот төлөвлөлт, судалгааны институт дээр техник, эдийн засгийн үндэслэл хийлгэж байх үед 2021 онд хийгдээд 2022 онд дууссан 15 мянган айлын өрхийн судалгааг үндэслэж хийсэн байгаа.

Сүүлд дахин камерын нэгдсэн систем ашиглалтад орсноор бид симуляцаа дахин гаргахын тулд “Data Deus LLC” гэдэг яг математик загварчлалын зөвлөх үйлчилгээний компаниар хийлгээд, одоо энэ дээр байгаа Visum, STRADA (Simulation of TRAffic DAta) болон 6 төрлийн дэлхий нийтэд, олон улсад хийгддэг симуляцын программуудыг ашиглаж хийлгэсэн байгаа.

Тэгэхээр энэ дээр хийгдээд үзэх юм зөвхөн Туул урдын зам дангаараа ашиглалтад орсон тохиолдолд одоо энэ дээр РРТ дээр тавигдсан байгаа.

Баянбүрдийн тойргоос Баруун 4 зам хүртэлх авто замыг 7.5 хувиар бууруулна.

- Нарны гүүр 7-гоос 8 хувийн түгжрэлийг бууруулна.
- Олимпын гудамж 13 хувь түгжрэлийг бууруулна.
- Их Монгол Улсын гудамж 11 хувиар түгжрэлийг буурууна.
- Нарны зам 25-аас 28 хувиар түгжрэлийг буурна.
- Чингисийн өргөн чөлөө 28-аас 30 хувиар түгжрэлийг бууруулна.
- Яармагийн гүүр 32 хувь хүртэл буурна.

- Яармагийн зам нь, Наадамчдын зам нь өөрөө 12 хувь хүртэл буурна.
- Энхтайваны өргөн чөлөө 8 хувиар түгжрэлийг бууруулна –

-гэсэн тооцоолол гарсан байгаа.

Тойрог зам Туулын хурдны зам хоёр зэрэг ашиглалтад орсноор нийтдээ уулзвар дээр ачаалал нь буурах гудамжнуудыг бүгдийг нь тус тусад нь гаргасан байгаа.

- 7 буудлын авто зам 24 хувиар,
- Баруун 4 замаас Баянбүрийн тойрог хүртэлх 12 хувиар,
- Олимпын гудамж 14,
- Саппорогоос хороолол эцэс хүртэлх 9 хувь,
- Нарантуул захаас Зүүн 4 зам хүртэлх 12 хувь,
- Нарны зам 31 хувь,
- Гандангийн уулзвараас хорооллын эцэс хүртэлх авто зам маань өөрөө 7-гоос 10 хувь,

- Энхтайваны өргөн чөлөө 12 хувиар,
- 3 дугаар сургуулийн урдаас Сансрын уулзвар хүртэлх Их тойруугийн гудамж маань өөрөө 6 хувь,

Москвагийн гудамж өөрөө 14 хувиар буурна гэсэн тус тус бүх байршил дээр загварчлал гарсан байгаа.

Т.Даваадалай: П.Ганзориг гишүүний асуултад хариулъя.

Засаг дарга нэгдүгээр орлогч Т.Даваадалай.

Туулын хурдны зам дангаараа Улаанбаатар хотын түгжрэлд ерөнхийдөө 34 хувийн нөлөөтэй гэдэг симуляцын тооцоолол байгаа.

“Тойрог-1”-тэй хамтарвал 50 хувь хүртэл нөлөөлнө гэдэг урьдчилсан тооцоолол. Одоо байгаа 805 мянган машин дээрээс нь тооцоолол дээр байгаа.

Тойрог 1 дүгээр төслийн хувьд ЕРС дээр нэмэх нь F гээд Засгийн газрын баталгаан дээр суурилсан зээл авах байдлаар тендер 2025 оны 10 дугаар сард зарлагдаад маргааш нээнэ.

Маргааш нээгдэхээр оролцогч талууд хэрвээ байгаад амжилттай болох юм бол энэ төслийг хэрэгжүүлж эхэлнэ.

Улаанбаатар хотын 6 дүүргийг тойрсон 24 километр, урт хойд талын хэсэгтээ 2 километр туннелтэй, 6 эгнээ, туслах зам нь 2-оос 4 эгнээ зам байгаа.

Нийт өртгөөрөө ЕРС тендер 918.0 сая доллароор төсөвт өртөг батлагдсан. Үүний 85 хувь нь Монгол Улсын Засгийн газар 2025 онд 260 сая ам.долларын баталгаа гарч ирсэн дээр олон улсын банкнууд өөрсдөө зээл олгож орж ирэхээр нөхцөлтэй байгаа.

“Тойрог-2” замынх техник, эдийн засгийн үндэслэл гүйцэтгэгдээд дуусаж байгаа.

Зам, тээврийн хөгжлийн яамны дэргэдэх Шинжлэх ухаан, технологийн зөвлөлөөр хэлэлцүүлэгдээд зөвлөмжөө авсан. Зам, тээврийн хөгжлийн төв дээр одоо батлагдах гээд өргөн барьсан байгаа. Батлагдаж гараагүй учраас би тоог хэлмээргүй байна. Гэхдээ ойролцоогоор одоогийн байдлаар байдлаар 800-аад сая ам.доллар.

Үүнийг тэгэхдээ төр, хувийн хэвшлийн түншлэлээр буюу хувийн хэвшил өөрсдөө санхүүгээ гаргаад хийх боломжтой нөхцөлөөр Туулын замын барилга, угсралттай уялдуулаад бид дотоодын ресорс нөөцөө тооцооллоо зарлана гэж бодоод төлөвлөлт хийгээд явж байгаа.

Улаанбаатар хотын төсвийн эрсдэлийг асуулаа, Та.

Энэ жил 2026 онд нийслэлийн төсвөөс 800.0 тэрбумыг санхүүжүүлэхээр төлөвлөсөн. Нийслэлийн энэ жилийн нийт орлого 5.3 их наяд байгаа. Хөрөнгө оруулалтын хамгийн өндөр зардлаар Туулын хурдны... /минут дуусав/

Н.Наранбаатар: 1 минут. Гүйцээе.

Т.Даваадалай: Тийм учраас эрсдэл гарахгүй байх гэж бодож байгаа.

Дээрээс нь бид бас Улаанбаатар хотын орлогыг нэмэх татварын хэд хэдэн ажлууд зохион байгуулж байгаа. Үл хөдлөх хөрөнгийн татвараас хуулийн дагуу хийгдэхэд энэ жил бид нэмээд 200-аад тэрбумын татвар цуглуулах боломжтой

гэдэг ажлыг Нийслэлийн татварын газар болон бусад байгууллагуудтай судлаад явж байгаа.

Дээрээс нь Улаанбаатар хөрөнгө оруулалтын менежмент дээр сан байгуулаад, нэгж хувьцаа эзэмших байдлаар дахиж мөнгө босгох боломжтой гэж эдийн засгийн байдлууд дээр нөөцүүдийг давхар тооцоолж ажиллаад явж байгаа.

Ийм учраас Туулын хурдны замын нийслэлийн төсвөөс санхүүжих санхүүжилтээр эрсдэл гарахгүй гэж харж байгаа.

Та түрүүн асуусан Усны газрын дүгнэлт хэлсэн. Би байгаль орчны нөлөөллийн нарийвчилсан үнэлгээ дээр барилга угсралтад дунд нөлөөтэй, барилга угсралтын үед бага нөлөөтэй гэдэг нөлөөллийг танилцуулсан.

Яг усны хэсэг дээр нарийвчлаад би танд яривал усны хэсгийн энэ гол дүгнэлтийн хэсэг дээр мэргэжлийн байгууллага юу гэж үзсэн бэ гэвэл ус барих чадвар жилд ойролцоогоор Туулын хурдны замыг барьснаараа барилга угсралтын үед шүү. 43 мянга 200 метр куб... /минут дуусав/

Н.Наранбаатар: П.Ганзориг гишүүн тодруулъя.

П.Ганзориг: Нэгд тэр түгжрэл бууруулна гээд байгаа тооцоог ямар байгууллага хэзээ хийсэн юм бэ? Симуляц хийсэн гээд байна шүү дээ. Нэг компани, байгууллага байгаа юм уу, гадна, дотнын компани байгаа юм уу тэрийг нь тодорхой хэлчих. Зүгээр байгууллагыг нь.

Хоёрт, усны газрын дарга нь болохоор хуулийн дагуу бид зураг төсөл, ТЭЗҮ-д нь дүгнэлт гаргах ёстой гээд байгаа байхгүй юу. Тэр дээр нэг тодорхой хариулт ирмээр байна. Эсвэл тэд нар худлаа яриад байгаа юм уу, хуульд байхгүй юм уу? Үүнийг хэлэхгүй бол одоо ингээд хоёр талцсан. Хууль зөрчөөд явсан юм байна гээд.

Гуравт, тэр тариф. Эдийн засгийн өрнөлөө гээд байгаа нь гишүүд асуугаад байна шүү дээ. Гадаад нөхцөл байдал хүнд байна. Одоо нефтийн үнэ өсөж байна. Тийм ээ. Үүнтэй холбоотой түүхий эдүүдийн үнэ өссөн.

Тэгэхээр төслийн төсөвт өртөг өсөх үү?

Хоёрт, нийслэлийн төсөв тасалдахгүй байдлаар энэ жил 800, ирэх жил 1 их наяд төгрөгийг өгнө гэсэн баталгааг Х.Нямбаатар дарга бас хариулбал зүгээр байх. Хэр байгаа юм бэ?

Тэгээд ер нь иргэдийн санаа зовоод байгаа зүйл бол. Би дараагийнх дээр нь тодруулъя.

Н.Наранбаатар: Хариулаарай. Индрийн микрофон.

Б.Одбаяр: П.Ганзориг гишүүний асуултад хариулъя.

Нийслэлийн Замын хөгжлийн газрын дарга Б.Одбаяр.

Тэгэхээр Туулын хурдны зам болон тойрог зам, “Тойрог-2”-ын авто замууд дээр хийгдэж байгаа симуляцыг “Data Deus” гэдэг компани Ай Ти-ийн чиглэлээр үйл ажиллагаа явуулдаг математик загварчлал дээр ажилладаг компани маань боловсруулж гүйцэтгэсэн байгаа. Зөвлөх үйлчилгээний ажлаар.

М.Үнэнбат: П.Ганзориг гишүүний асуултад хариулъя.

Өнөөдөр Монгол Улсад мөрдөгдөж байгаа энэ байгаль орчны нөлөөллийн байдлын талаар мөрдөгддөг хоёр эрх зүйн баримт бичиг байдаг.

Нэг нь юу байна вэ гэхээр Байгаль орчинд нөлөөлөх байдал үнэлгээний тухай хууль гэж байгаа.

Нөгөөх нь Засгийн газрын 58 дугаар тогтоолоор баталсан Байгаль орчны нөлөөллийн үнэлгээний журам гэж ийм хоёр юм байдаг. Нийслэлийн зүгээс Байгаль орчны яаманд бүх бичиг баримтаа хүргүүлээд Байгаль орчны яам судалж үзээд, энд Байгаль орчны яамнаас гурван шийдвэрийн аль нэгийг гаргах ёстой.

Нэгдүгээрт, нь юу байна вэ гэхээр энэ байгаль орчны сөрөг нөлөөтэй...
/минут дуусав/

Н.Наранбаатар: Минутада амжихгүй байгаа учраас бичгээр өгөөрэй. Наад мэдээгээ. Пахиад тодруулах уу? П.Ганзориг гишүүн тодруулъя.

П.Ганзориг: Яг л тодорхой хариулмаар байгаа юм. Усны газрын даргын тавиад байгаа шаардлага хууль ёсны биш ээ гээд л хариулчих. Маш тодорхой. Тэгэхгүй одоо ингээд баахан нуршаад байх юм.

Хоёрт, тэр эдийн засгийн тооцоон дээр нь нэг машинаас өдөрт 5 мянган төгрөг авна гэсэн тооцоолол байгаа.

Тэгээд энэ яг одоо суусан явж байгаа эдийн засгийн тооцоонд нь байгаа юу гээд.

Гуравт, би Х.Нямбаатар дарга бас тодруулах гээд байгаа юм. Тэр төсвийн баталгааг асуух гээд байгаа юм. Санхүүжүүлэх.

Мөн одоо иргэдийн санаа зовоод байгаа юм бол орчин үед бүтээн байгуулалтын ажлууд хийхдээ байгаль орчны унаган төрх, эко системийг тэр чигээр нь авч үлдэх чиглэл рүү явж байгаа шүү дээ. Тийм ээ.

Тэгэхээр иргэд тухайлбал уул дагаад явж байгаа замыг 4 эгнээ болгоод өргөтгөхөд хэр нөлөө байсан бэ? Ямар хувилбаруудыг та нар тооцож үзэж байгаад үүнийг сонгосон бэ?

- Уулын замыг 4 эгнээ болгож өргөтгөх боломж нь төсөвт өртгийн хувьд хэд байсан юм?
- Түгжрэлийг бууруулах хувь хэмжээний хувьд хэр нөлөөтэй байсан юм?

Байгаль орчны хувьд хэр нөлөөтэй байсан юм гэдэг дээр бас нэг тодорхой хариулт өгөхийг хүсье. Баярлалаа.

Н.Наранбаатар: Индрийн микрофон.

Х.Нямбаатар: Уулын замыг анх “ЭСТО” гэдэг компани барьсан. Одоо ердөө хоёр эгнээ зам.

Уулын замыг цаашид өргөтгөхөд эдийн засгийн үр өгөөжгүй. Өөрөөр хэлбэл уулын ажил маш ихээр хийгдэх байгаа. “ЭСТО” компани барьж гүйцэтгэхдээ нэг ажлыг дутуу хийсэн. Энэ нь хөрсний гулгалт болон чулуулгаас хамгаалах түшиц ханануудыг хийлгүй явсан байгаа.

Уулын замын хамгийн эрсдэлтэй зүйл нь одоогийн Туул голын үндсэн голдирлоос ерөөсөө 10-аас 20-хон метр зарим газраа тулж ирж замын трасс явж байгаа.

П.Ганзориг гишүүн түрүүн Та гараад явсан.

Бид үүнийг 13 жилийн өмнөөс хийсэн бүх түүхүүдийг ярьж өгсөн. Зам, тээврийн яам энэ трассын дагуу 13 жил хийсэн судалгаан дээр сүүлд хот нэмэлт ажил хийгээд хамгийн оновчтой трасс л газар чөлөөлөлт багатай гэдгээр явсан.

Н.Наранбаатар гишүүн ээ, дуусчихлаа. Нөгөө олон асуулт хариулаад байгаа учраас.

Н.Наранбаатар: Бичгээр явъя. Дараагийн Байнгын хороо нь хүлээгээд.

Дууссан уу? Дэгээрээ хоёр тодруулна. Мэдээлэлтэй холбогдуулан үг хэлэх гишүүд нэрсээ өгье.

Ч.Лодойсамбуу гишүүнээр тасаллаа. **Р.Батболд** гишүүн.

Р.Батболд: Энд уг нь өнөөдөр энэ Туулын хурдны замтай холбоотой төсвийн асуудлаар л ярих гэж орж ирсэн юм.

Би бургас тайрлаа, байгаль орчны үнэлгээ гэж яриагүй. Үүнийг Байгаль орчны яам нь ярьдаг юм байгаа биз. П.Сайнзориг гишүүн шиг бас улс төржих гэж орж ирсэнгүй. Та нарын хэн нь хаанаа хэнийхээ талд байдаг нь надад ерөөсөө хамаа байхгүй.

Зүгээр ер нь Гомбын Ганбаатар гишүүний яриад байгаа тэр судалгаа ч тэр. Камын компаниудын яриад байгаа асуудал чинь наад хурдны зам чинь хэтэрхий их төсвөөр баригдаад байна гэдэг л асуудал байгаа.

Тэгэхээр би энэ талаар л асуугаад байгаа юм.

Тэгэхээр ерөөсөө хариулт олигтой авсангүй. Та нар өөрсдөө наад танилцуулга дээрээ тавьсан энэ гүйцэтгэх гэж байгаа байгууллагынхаа хийсэн ажлуудыг тавьсан байна лээ. Тэд нар өөрсдөө ядаж наад 5 зам нь ямар өрт төхөөр баригдсан юм бэ гэдгээ ч тавиад оруулаад ирсэнгүй.

Тэгээд төсвөө яаж зохиосон юм бэ гэхээр нэг компанийн нэр хэлээд байх шиг байна. Манайх дотроо үүнийг хийх төсвийг нь зохиох гэдэг юм уу, эсвэл ТЭЗҮ-г нь зохиох гэх юм уу ийм боломж ямар хэр байдаг юм? Би бараг байхгүй байх л гэж бодож байна. Ийм гүүрэн байгууламж. Тийм ээ. Үүний зураг төсвийг хийдэг газар ер нь ховорхон байх л гэж бодож байгаа юм.

Тэгээд энэ талаар л хамгийн гол нь ярих гэж орж ирсэн юм.

Тэгээд олигтой хариулт авсангүй.

Тэгэхээр өнөөдөр хариултаа авч чадаагүй учраас Их Хуралд холбоотой хяналтын байгууллагууд нь ямар байгууллагууд байдаг юм. Үүгээр наад төсөв өртөгтэй холбоотой асуудлуудыг дахиж ярьж шалгуулна л гэж үг хэлье дээ.

Н.Наранбаатар: П.Сайнзориг гишүүн.

П.Сайнзориг: Би уг нь их улс төржөөгүй. Хэдүүлээ шинжлэх ухаанчаар хандаад бодитой асуулт хариултаа сонсооч ээ л гэж хэлсэн шүү дээ.

Тэгээд намын даргаа мөргөчхөөд, нэг тамга тэмдэг авч өгөөч ээ л гээд л. Түүн дээрээ л нэг тусламж хүсээд, даалгавраа биелүүлээд гүйгээд байх шиг байна. Өөрөө. Өөрөө жоохон харин нэг эвтэйхэн байгаад үзээрэй.

Одоо тэгээд хүн хүн рүү дайраад, энэ хариултаа сонсчхож чадахгүй. Үгүй, үүнийг чинь одоо тэгээд хийж байж л нийгэм, эдийн засгийн асуудлууд чинь шийднэ шүү дээ. Ах аа. Би хэлж байгаа. Энэ олон зүйл дээр эргэлзээ байна.

Усны хуулийг жишээ нь өөрчлөлт оруулж ирж энэ Туул голын дагасан зам барих гээд байна гэж байгаа бол бид чинь Эрдэнэбүрэн болоод Тайширын усан

цахилгаан станцыг чинь голын голдирол дотроо барьсан байхгүй юу даа. Угаасаа барьдаг хуультай юм.

- Үүнийг л баталгаажуулаад явж байгаа.
- Далангаа барьж байгаа юм.
- Гүүрээ барьж байгаа юм.

Тэгэхээр ийм зүйл байна.

Миний хамгийн гол хэлсэн саналыг түрүүн Д.Пүрэвдаваа гишүүн бас дэмжиж үг хэлж байна лээ. Улсын Их Хурал нь Улсын Их Хурал шигээ, нийслэл орон нутаг нь орон нутаг шигээ баймаар байна.

Орон нутгийн чиг үүргийг булаацалдаж Улсын Их Хурал энэ дээр яриад байж болохгүй байхгүй юу. Энэ чинь түвшин, түвшиндөө иргэд сонгосон засаглалын хэлбэрүүд байна.

Орон нутгийн өөрөө удирдах ёс гэж байна. Хуулиараа энэ асуудлыг Та бүгд орон нутаг шийд гээд өгсөн.

- Энэ дээр нь хяналтаа тавьж байгаа Сангийн яам нь байна.
- Энэ дээр нь хяналтаа тавьж байгаа аудит нь байна.
- Энэ дээр хяналтаа тавьж байгаа Байгаль орчны яам нь байна.
- Эндээ хяналтаа тавьж байгаа одоо барилга захиалагч нь байна.

Тэгэхээр энэ зүйлүүдээ ингээд явахгүй бол бүх зүйлүүдийг Улсын Их Хурал 126 энд татаж авчраад шийдэх юм энэ зүйлүүд явахгүй нь.

Улаанбаатар хотод энэ дээр харин хэрэгжүүлж байгаа мега төслүүд дээр хариуцлагатай байх ёстой. Үлгэр жишээ болох ёстой. Болж чадвал дараа дараагийн аймгууддаа бид энэ эрхүүдээ шилжүүлнэ шүү дээ.

Итгээд Өмнөговь аймагт өгсөн 500.0 тэрбумын бонд босгоод эрчим хүчний цахилгаан станцаа л бариач гэж байгаа юм. Одоо үүнтэй нь бид зууралдах юм байна л даа. Үүнтэй нь одоо бас таалагдахгүй улс төр болгож ирээд Өмнөговь тэндээ нэг асуудлаа шийдье гэхээр нь татаж унагаах юм байна. Энэ маяраа.

Тэгээд энэ 126-аас яг ярьдаг сэдэв мөн үү, биш үү гэдэг зүйлийг л ярьж байгаа юм.

Тэгээд бид хэдэд ярих асуудлууд зөндөө байна. Энэ улс орны эдийн засаг, татварын бодлого, төрийн байгууламжийн асуудлуудаа ярихын оронд хаа байсан тэр нэг түвшин буугаад орон нутгийн удирдлагуудтай үзээд байдаг. Гишүүд маань бас бодолцооч ээ. Юмыг нь сонсож болно. Залруулах юмнууд байвал бас хэлж болно. Хуулийн хүрээнд баймаар байна.

Ингээд орон нутгийн эрх мэдэл рүүгээ халдаж булаацалдаад гүйгээд байдаг энэ улс төржилт Улсын Их Хурал дээр байх хэрэггүй юм болов уу л гэдэг санааг хэлсэн шүү.

Тэгээд одоо хоёр жилийн өмнө бас Завхан голынхоо уснаас амсаад гарсан. Завхан гол маань тасраагүй байна лээ. Завхан гол дээр бүтээн байгуулалт буюу усан цахилгаан станц баригдаад “Гэгээн нуур” гээд сайхан нуур үүссэн байна лээ. Ийм л зүйл байдаг юм билээ.

Тэгээд энэ мега төслүүдийн бас сорилт юм шиг байгаа юм. Бас нэг ийм тодорхой эрх ашгууд гарч ирээд л наана цаана болгоод л байдаг. Тэгээд эцсийн дүндээ энэ зүйлүүдийг хийснээрээ хожиж байгаа шүү дээ. Өнөөдөр Говь-Алтай аймгийн ундны усны эх үүсвэрийг чинь одоо “Гэгээн нуур” хангаж байгаа юм гэсэн. Цэвэршүүлэх байгууламжаа барьсан. Тэр худаг шуудуу трубагаа татаад ингээд хангараад явж байгаа гэж байгаа байхгүй юу. Ийм л зүйл байна.

Тийм учраас энэ Туулын хурдны замыг бариулаасай. Энэ 1960-аад онд болсон их үерийн дараа гар аргаар барьсан далангаа нэг хүчитгээд үүгээрээ зам тавиад. Энэ цаашдаа Хэнтийн нурууны тэр Туул гол бүрэлдэж байгаа хэсгүүд дээрээ хаана нь зохистой хэмжээнд шинжлэх ухааны үндэстэйгээр ТЭЗҮ-гээ боловсруулаад усан сангаа боодог юм. Тэр боосон усаа цэвэршүүлэх байгууламжаар яагаад цаашдаа гүний ус биш харин гадаргын усыг бид хэрэглэдэг болох энэ бүх зүйлүүдийн чинь л эхлэл яваад байгаа байхгүй юу.

Тэгээд эцсийн дүндээ нийслэлчүүд хожно.

- Нийслэлчүүд нэг тайван амьдармаар байна.
- Нийслэлчүүд нийгэм, эдийн засгийн стрессээс гармаар байна.
- Эдийн засгийн алдагдлаас гармаар байна.
- Асуудлаа шийдмээр байна.

Тэгээд олонхын эрх ашиг байх ёстой шүү. Олонхын эрх ашиг байх ёстой. Тэгэхдээ цөөн хүний хэлээд байгаа зүйлүүдийг нь сонсох ёстой бид. Үндэслэлтэй зүйлүүдийг нь авах ёстой.

Харин түрүүн Ж.Алдаржавхлан дарга хэлэв үү, яав. Зохион байгуулалттай гэдэг зүйл нь илт байгаа шүү дээ. Ийм л зүйлийг битгий улс төржүүлж нийслэлчүүдийн сайн сайхны төлөө, цаашдаа ер нь энэ хотод амьдарч байгаа хүмүүсийн хувь заяаны асуудал шүү.

Н.Наранбаатар: Ж.Золжаргал гишүүн үг хэлнэ.

Ж.Золжаргал: Бүгдээрээ ер нь хэзээ мэтгэлцэж сурна аа.

Байр суурь хүн эсрэг байж болно шүү дээ. Би эсрэг байна гэдгийг маш тодорхой хэлмээр байгаа юм. Нэг нь дэмжиж байна гээд хэлье.

Тэгээд дэмжсэнийх нь төлөө, эсрэг байсных нь төлөө улс төржлөө, элдэв янзын дайралт юмыг хэзээ болино. Улс төрийн ажил хийж байгаа хүмүүс улс төржихгүй яах юм бэ. Улс төржиж байна шүү дээ. Улс төржиж байж нийгмээ бүтээдэг ийм тогтолцоотой хүмүүс улс төрийн тэмцэл хийдэг.

Тэгэхээр тэр нормаль асуудал. Харин тэрийг хувь дээрээ аваад тэгээд ингээд тийм хэрүүл маргаан болгож бид болмооргүй байгаа юм.

Нийслэлийн юмнуудыг дэмждэг юмнууд байна. Одоо энэ Сэлбийн төв, тэр гэр хорооллын асуудлыг жишээлбэл би их дэмждэг хүн. Гагцхүү монгол компаниуд орж чадахгүй хэтэрхий том дүнтэй тендер зарлахаар нь багасга гэж шаардаж байсан. Сэлбэ гол, голын юман дээр нь их анхаардаг учраас Сэлбэ гол дээр юм хийгээд байхаар нь нураагаад хаясан байна гээд л амаа жимийгээд л таг чимээгүй л хүлээж байгаа. Санаа нь зөв юм. Одоо цаг нь болоод хийгдэх байлгүй гээд.

Харин энэ Туул дээр эсрэг байгаа. Энэ байр суурийг хүмүүс тодорхой хэлмээр байна. Яагаад би эсрэг байгаа вэ гэвэл 2.3 их наяд төгрөг нэмэгдэх нь тодорхой. Энэ тодорхой. Энэ мөнгө хоёр, гурав дахин нэмэгдээд Монгол Улсын эдийн засаг Улаанбаатарт яаж хүндрэл авчрах вэ гэдэг асуудал. Маш их санаа зовж байна. Энэ мөнгө Улаанбаатар хотын, нийслэлийн орон нутгийн шийдэх асуудал юм гэж болохгүй байна.

Яагаад гэвэл мөнгөн дүн чинь маш том байна. Улсын Их Хурал дээр Засгийн газарт өрийн баталгаа гаргах зөвшөөрлийг олгосон.

Тийм учраас энэ улсын хэмжээний асуудал. Улсын төсөвт нөлөөлөхүйц хэмжээний асуудал мөн. Энэ цаг үе нь одоо нөгөө геополитик, эдийн засгийн хямрал гээд л бүгд ярьдаг болчихоод байгаа. Яг одоо л үүнийгээ анхаарах цаг нь болчихоод байгаа. Үүний үр дагавар маш ноцтой гарч ирнэ.

Тийм учраас эдийн засгийн утгаараа миний хувьд эсрэг байр суурьтай байгаа юм. Эдийн засгийг энэ бас арга, хандлагын ялгаа гэж бодоод байгаа юм. Энэ эдийн засгийг хөгжүүлэхийн тулд тэр хямрал байна уу, олон улсын нөхцөл байдал байна уу хамаагүй мөнгө ихээр олж ирье. Тэгээд том том юм хийх юм бол энэ чинь мотор болоод манай нийгэм ард нь гарна гэдэг нэг ийм хандлага байгаа. Энэ бол анхны 2024 оны хамтарсан засгийн үед гарч ирж байсан бид романтик төсөөлөл.

Түүгээр бодохоор зэрэг одоо энэ –

- Богд уулын дундуур нүх гаргана,
- урд талд нь 600 тэрбумын ордон барина,
- “Өөдөө тэмүүлэх Монгол” гүүр барина.

Ингээд зөндөө юм байсан шүү дээ. Би эд нарын үлдэгдэл нь одоо энэ нийслэлийн мега төслүүд дээр, ялангуяа энэ Туулын хурдны зам дээр үлдсэн байна гэж харж байгаа. Энэ бүхний мөнгө, тэр том мөнгийг одоо хаанаас олох вэ. Мөнгө нь байхгүй.

Тэгэхээр ерөөсөө зөвхөн Улаанбаатар хотод ч биш орон нутаг даяараа орд газруудаа бартердаж байгаад түүхий эдээ хямдхан өгөөд газар нутгаа бартердаад ингээд том бүтээн байгуулалтуудыг хийе гэдэг асуудал ярьж байсан шүү. Улсын Их Хурал дээр анхны хамтарсан Засаг оруулж ирж байсан юм.

Тэгэхээр энэ эдийн засгаа ингэж хөгжүүлэх нь зөв юм. Тэр арын юм яах вэ болно биз гэдэг хандлага суурь хандлагын зөрүү байна. Энэ суурь хандлагын зөрүүгөө ярьж байгаа хүмүүсийг элдэв янзаар ярьж бид болохгүй. Энэ цэвэр мэтгэлцээний асуудал. Би жишээлбэл эдийн засгаа хөгжүүлэхэд тэр хөрөнгө оруулалтын орчин энээ тэрээ энэ бизнесийн хөгжил рүүгээ анхаарахаас биш иймэрхүү өндөр том эрсдэлтэй олон олон их наядаар тоологдох мөнгийг төрийн төслүүдээр хэрэгжүүлэх нь ялангуяа энэ цаг үед маш том эрсдэлтэй гэж үзэж байгаа.

Тэгээд би байгаль орчны тэр нэг баахан л юм дутуу хатуу, хүний гарын үсэг зурсан барьсан гээд байсан. Эдийн засгийн үр ашиг нь тодорхойгүй байна, төсөв ингэнэ гээд байсан.

Тэгэхээр энэ Байнгын хороон дээр тэр ажлуудыг шалгах, дүгнэлт гаргах гээд чиглээд өгч болдоггүй юм уу? Тэгэхгүй зүгээр сайхан төсөл юмсан, та нар ингээд мэдээллээ дутуу өгөөд байх юм. Яагаад байгаа юм бэ гээд загнаад нэг наль паль гэсэн иймэрхүү байдлаар асуудалд хандмааргүй байна шүү.

Н.Наранбаатар: Ч.Лодойсамбуу гишүүн үг хэлнэ.

Ч.Лодойсамбуу: Гишүүддээ өдрийн мэнд хүргэе.

Би өөрөө энэ Хан-Уул дүүргээс сонгогдсон юм. Миний дээд талд энэ Ж.Алдаржавхлан гишүүн бас сонгогдсон юм. Нэгээр сонгогдсон. Нэгээр сонгогдсон билүү. 3-аар билүү. Тийм. 3-аар сонгогдсон.

Тэгээд бид хоёр чинь бас хоорондоо яриад нэг дүүргийн улсууд байна, дүүргийн асуудалтай холбоотой байна, зарим нь түгжрэлдээ санаа зовж байна, зарим нь байгаль орчиндоо санаа зовж байна гээд мэдээлэл авах гээд дув дуугүй байсан юм. Юу ч яриагүй. Туул голыг эсэргүүцээд, Туул голын тэр бүтээн байгуулалтыг эсэргүүцээд асар олон хүмүүс юм яриад бид нарыг дуудаад хаачив гээд. Юу ч яриагүй байсан. Мэдээлэл авъя. Бодитой мэдээлэл нь юу юм. Тал талын байр суурийг сонсьё гэсэн.

Ингээд сонсоод бүлэг дээрээ дуудсан чинь танайх мэдээлэл өгч чадаагүй. Юунд ч хариулж чадаагүй. Даналзаад л ноль орж байгаад л яваад өгсөн. Үнэн.

Түрүүн Да.Цогтбаатар гишүүн хэлж байна лээ. Бүх мэдээлэл нь нийтэд ил тод биш. Олон нийтийн хэлэлцүүлэг энэ тэр яваагүй. Баахан байгаль орчны үнэлгээний дүгнэлтүүд энэ тэр нь бүгдээрээ сүүлдээ мөнгө шилжсэний дараа хүртэл дүгнэлт нь албажсан жишээнүүд хүртэл яригдаад, түүн дээр нь тодорхой хариулт хэлж чадаагүй.

Дараа нь Байгаль орчны байнгын хороон дээр бид манай Ардчилсан намын хүн даргалдаг юм л даа.

Тэгээд ингэсэн. Тэгээд ирц нь бас болж өгөөгүй. Одоо тэгээд өөрсдөө Байнгын хороон дээрээ нөгөө хөндлөнгийн хүмүүс байхгүй өөрсдөө орж ирээд зөв өө. Тэгээд өөрөө өөрсдийнхөө дуунд урья гэдэг шиг манай Ж.Алдаржавхлан гишүүн зөв сайхан юм болж байгаа юм байна. Дуулсан дуундаа уяраад суугаад байдаг.

Эрсдэл байна уу, үгүй юу гээд мэдье гэхээр хэлэхгүй. Тэгээд хэлэлцүүлэг зохион байгуулаад ирээд мэдээлэл өгөөч ээ гээд тал талын байр сууриуд дээр тэр орилоод хашхирдаг янз янзын хүн байхгүй. Хэлэлцье гэхээр тэнд жагсаал хийгээд. Гараад ир, үзье барья гээд.

Тэгээд эхнээсээ гарахаар нь гарыг нь дагаж унацаагаад жүжиглээд. Т.Даваадалай.

Би нэг сургуулийн үеийн л хүүхэд. Чамд бас хэлчихье. Чи ер нь тэгж нэг их хүнтэй гарч үздэг хүмүүсийн нэр дунд нэр чинь ч байгаагүй, зүс чинь ч байгаагүй. Одоо яасан их бяртай болсон юм. Тэгээд гарсан юм бол эр хүн шиг гарахгүй яасан юм. Гарыг нь дагаж унаад л. Одоо гишүүний ёс зүй яриад л.

Эр хүн шиг байж болдоггүй юм гэхэд эрэгтэй хүн шиг байх хэрэгтэй. Та хоёр хоёулаа. Хариуцсан ажилдаа. Хариуцсан ажилдаа гэдэг нь төрийн ажил хийж байгаа юм бол төрийн ажлыг төрийн ажлын зарчмаар нь л хийх хэрэгтэй. Эдийн засгийн талаас нь зөндөө л хүмүүс хэлж байна.

Одоо түгжрэлтэй холбоотой Х.Нямбаатар даргатай одоо би нэг байсхийгээд л энэ зарчмын байр суурь зөрдөг юм. Нэг их хоорондоо нэг их дайсагнаад байдаггүй юм.

Түгжрэл дээр зөндөө л шийдэл хэлэх юм. Тоохгүй юм байна лээ л дээ. Хотоо тэлье, тойрог төмөр зам тавья. Юун наад трамвай вэ, ер нь хотдоо зам нэмээд байвал төвлөрлөө нэмээд л байна. Хотын түгжрэлийг тэлж л алга болгоно шүү дээ. Үүнийг заавал Лодойсамбуу хэлсэн хэлээгүй бүгд л мэдэж байгаа.

Тэгээд ийм саналууд хэлэхээр Туул гол дээгүүр зам тавихгүй бол түгжирнэ. Үүнийг явуулахгүй бол бид өрөнд орно гээд ингээд эсрэгээр нь төрөө шантаажлаад суугаад байдаг. Ийм л юм байгаа юм.

Энэ бужигнуулж байгаа асуудлыг, улс төржүүлж байгаа асуудал бол Х.Нямбаатар даргын хандлага болон бусад бүх Нямбаатаруудынх нь л хандлагын асуудал шүү дээ.

Өөрсдөө ийм болгож байгаа. Төрийн ажлыг хийдгээр нь хийхгүй. Сая Т.Даваадалайд хэлж байна. Одоо сонсгол хийчихье л дээ гэж.

- Одоо хийдэг юм уу. 400.0 тэрбумыг үрчхээд сонсгол хийдэг юм уу.
- Одоо хүмүүстэй хэлэлцүүлэг хийдэг юм уу.
- Саналыг нь авдаг юм уу.
- Төрийн ажил ингэж явдаг юм уу.

Та одоо Хууль зүйн сайд байсан хүн шүү дээ. Захиргааны ерөнхий хуулиа бариад явсан ч тэр.

Тэгэхээр энэ бүхэн чинь болохгүй байгаа байхгүй юу даа.

Тэгээд юун аймаар их айж мэгдэж, сандарч, жагсаал цуглаандаа тулж, айл гэрийн хаяг зарлаж, нэр ус болж, зодоон цохион болгоод байгаа юм бэ? Яасан их сандарч байдаг юм бэ?

Н.Наранбаатар: Гишүүд үг хэлж дууслаа.

Туулын хурдны зам төслийн эдийн засгийн үр ашиг техник, эдийн засгийн үндэслэл, төсөвт өртөг, санхүүжилтийн эх үүсвэр, төсөвт үзүүлэх нөлөөлөл, мөн гүйцэтгэхийг сонгон шалгаруулахтай холбоотой мэдээллийг сонсож дууслаа. Ажлын хэсгийнхэнд баярлалаа.

**Гурав. “Монгол Улсад агаарын хөлгийн түлш нийлүүлэх тухай
Монгол Улсын Засгийн газар болон Оросын Холбооны Улсын Засгийн газар
хоорондын хэлэлцээр” болон түүнд өөрчлөлт оруулах протоколын төсөл
/Засгийн газар 2026.03.17-ны өдөр ирүүлсэн, зөвшилцөх,
санал, дүгнэлтээ Аюулгүй байдал, гадаад бодлогын
байнгын хороонд хүргүүлнэ/**

Дараагийн асуудал. Энэ долоо хоногийн товд тусгагдсан Монгол Улсын Засгийн газраас өргөн мэдүүлсэн Монгол Улсад агаарын хөлгийн түлш нийлүүлэх тухай Монгол Улсын Засгийн газар болон Оросын Холбооны Улсын Засгийн газар хоорондын хэлэлцээр болон түүнд өөрчлөлт оруулах Протоколын төслийн талаарх хэлэлцүүлгийг эхэлье.

Ажлын хэсгийн бүрэлдэхүүнийг танилцуулна.

Ням-Осорын Учрал Монгол Улсын Ерөнхий сайд, Буриадын Дашпүрэв, Аж үйлдвэр, эрдэс баялгийн яамны Төрийн нарийн бичгийн дарга, Чулууны Хишигдалай Аж үйлдвэр, эрдэс баялгийн яамны Газрын тосны бодлогын газрын дарга, Туулхангайн Ганбаатар Аж үйлдвэр, эрдэс баялгийн яамны Гэрээ, эрх зүй, гадаад хамтын ажиллагааны хэлтсийн дарга, Жамбалдоржийн Соёлмаа Гадаад харилцааны яамны Гэрээ, эрх зүйн газрын захирал, Түвдэндоржийн Жанабазар Гадаад харилцааны яамны Хөрш орнуудын газрын захирал, Эрдэнэ-Очирын Төрбаяр Иргэний нисэхийн ерөнхий газрын даргын үүргийг түр орлон гүйцэтгэгч.

Ингээд Монгол Улсад агаарын хөлгийн түлш нийлүүлэх тухай Монгол Улсын Засгийн газар болон Оросын Холбооны Улсын Засгийн газар хоорондын хэлэлцээр болон түүнд өөрчлөлт оруулах тухай протоколын төслийн талаарх танилцуулгыг Монгол Улсын Ерөнхий сайд Н.Учрал танилцуулна. Таныг урьж байна.

Н.Учрал: Байнгын хорооны дарга, эрхэм гишүүд ээ,

Өргөн уудам нутаг дэвсгэртэй, хүн амын суурьшил сийрэг, далайд гарцгүй манай орны хувьд агаарын тээврийн салбар нь гадаад ертөнцтэй холбогдох гол гарц болон үндэсний аюулгүй байдлын тулгуур хүчин зүйл болдог.

Иймээс Засгийн газраас агаарын харилцааг эдийн засгийн тэргүүлэх чиглэлд тооцон төрийн бодлогоор дэмжин ажиллаж байна.

Өнөөгийн байдлаар манай улс агаарын хөлгийн түлшийг 100 хувь Оросын Холбооны Улсаас импортолж байгаа бөгөөд сүүлийн 5 жилд агаарын хөлгийн түлшний хэрэглээ тогтмол өссөн үзүүлэлттэй байна. Тухайлбал, 2022 онд 38 мянга 492 тонн байсан бол 2025 онд 84 мянга 366 тоннд хүрч хоёр дахин нэмэгдсэн байна.

Монгол Улсад агаарын хөлгийн үйлчилгээ эрхэлж байгаа дотоодын 20, гадаадын 7 буюу нийт 27 авиа компани байгаагаас 2025 онд нийтдээ олон улсад 2 сая 6162 зорчигч, орон нутагт 442 мянга 253 буюу нийт 2 сая 448 мянга 515 зорчигч тээвэрлэсэн байна.

2024 онтой харьцуулахад олон улсын чиглэлийн 15 хувь буюу 259 мянган зорчигчоор, орон нутгийн чиглэлд 5 хувь буюу 21 мянган зорчигчоор тус тус өссөн үзүүлэлттэй байна.

Аялал жуулчлал, эдийн засгийн идэвх нэмэгдэж байгаа нь 2028 он хүртэл зорчигч, ачаа тээвэрлэлт тогтвортой өсөлттэй байх төлөвтэй байгаа бөгөөд агаарын тээврийн зорчигч тээврийн тээврийн 2025 онд 2.4 саяд хүрсэн бол 2028 онд 2.5 сая хүрэх төлөвтэй байна.

Агаарын хөлгийн тээврийн үйлчилгээ авч байгаа иргэдэд хүрч байгаа тийзийн үнийн 36 орчим хувь нь агаарын хөлгийн түлшний үнээс, харин агаарын

хөлгийн шатахууны үнийн 86 орчим хувь нь хил үнээс тус тус шууд хамаарч байна.

Манай орон хоёр хөрш улстай хуурай боомтоор хиллэдэг далайд гарцгүй орны хувьд агаарын тээвэр нь чухал ач холбогдолтой бөгөөд агаарын хөлгийн түлшийг Оросын Холбооны Улсаас төмөр замаар их хэмжээгээр Улаанбаатар хот хүртэлх тээвэрлэх боломжтой.

Харин Бүгд Найрамдах Хятад Ард Улсаас онгоцны түлш худалдан авахад төмөр замын царигийн зөрүүтэй байдлаас шалтгаалан Замын-Үүд боомтоор шилжүүлэн ачих байгууламжаар дамжуулан авах бөгөөд одоогоор онгоцны түлшийг хадгалах зориулалтын сав, насос станц, дотоодын тусгай вагон, цистерн байхгүй байна.

Мөн Бүгд Найрамдах Хятад Ард Улсаас нийлүүлэгдэх онгоцны түлшний стандартын хувьд “JET A” түлш бөгөөд өнөөдөр ашиглалтад д ороод байгаа шинэ нисэх буудлын шатахуун хангамжийн байгууллагад агаарын хөлгийн түлштэй хамтад нь ашиглах технологийн шийдэл анхнаасаа төлөвлөгдөөгүй байна.

Цаашид дэлхийн зах зээл дэх газрын тосны үнэ болон Оросын Холбооны Улсын газрын тосны бүтээгдэхүүний дотоод зах зээлийн нөхцөл байдалтай холбогдуулж Оросын Холбооны Улсын Засгийн газраас экспортын хязгаарлалт хийх, татвар нэмэгдүүлэх шийдвэр гарч болзошгүй бөгөөд энэ нь манай улсын газрын тосны бүтээгдэхүүний хангамж, нийлүүлэлт, тэр дундаа агаарын хөлгийн түлшний нийлүүлэлтэд нөлөөлж хомсдол үүсэж болзошгүй байна.

Иймд Монгол Улсад агаарын хөлгийн түлш нийлүүлэх тухай Монгол Улсын Засгийн газар болон Оросын Холбооны Улсын Засгийн газар хоорондын хэлэлцээрийг байгуулснаар агаарын хөлгийн түлшний хангамж, нийлүүлэлтийн тогтвортой байдлыг хангах, Чингис Хаан олон улсын нисэх буудлын шатахуун хангамжийг тасралтгүй үргэлжлүүлэх, агаарын тээврийн чиглэлээр үйл ажиллагаа эрхэлж байгаа аж ахуйн нэгжүүдэд олон улсын стандартын шаардлагад нийцсэн шатахууныг тогтвортой нийлүүлэх боломж бүрдэнэ.

Манай улсын газрын тосны бүтээгдэхүүний гол ханган нийлүүлэгч Оросын Холбооны Улсын зүгээс агаарын тээврийн салбарт хамтран ажиллах талаар өмнө удаа дараа хүсэлтээ илэрхийлсэн бөгөөд 2024 онд Монгол Улсад Оросын Холбооны Улсын Ерөнхийлөгч В.Путины албан айлчлалын үеэр Монгол Улсад газрын тосны бүтээгдэхүүн нийлүүлэх салбарт хамтран ажиллах тухай хэлэлцээрийг байгуулж, Монгол Улсын олон улсын гэрээний тухай хуулийн 14 дүгээр зүйлд заасны дагуу Монгол Улсад агаарын хөлгийн түлш нийлүүлэх тухай Монгол Улсын Засгийн газар болон Оросын Холбооны Улсын Засгийн газар хоорондын хэлэлцээрт Монгол Улсын Аж үйлдвэр, эрдэс баялгийн сайд Ц.Туваан болон Оросын Холбооны Улсын Эрчим хүчний сайд С.Е.Цивилёв нар урьдчилсан байдлаар гарын үсэг зурсан.

Засгийн газрын 2025 оны 4 дүгээр сарын 20-ны өдрийн 15 дугаар хуралдааны тэмдэглэлийн дагуу Монгол Улсад Агаарын хөлгийн түлш нийлүүлэх тухай Засгийн газар хоорондын хэлэлцээрийг Улсын Их Хурлын Байнгын хороогоор хэлэлцүүлж, Улсын Их Хурлын гишүүдийн саналыг нэгтгэж, 2025 оны 4 дүгээр сарын 21-ний өдрийн 01/11/69 дугаар албан бичгээр Оросын Холбооны Улсын Эрчим хүчний яаман хүргүүлсэн.

Олон уулзалтуудын үр дүнд Оросын Холбооны Улсын Эрчим хүчний яамнаас 2026 оны 01 дүгээр сарын 13-ны өдөр Монгол Улсад агаарын хөлгийн түлш нийлүүлэх тухай Засгийн газар хоорондын хэлэлцээрт оруулах өөрчлөлтийн протоколын эцсийн хувилбарыг ирүүлсэн тул олон улсын гэрээний тухай хууль болон Улсын Их Хурлын дэгийн тухай хуульд нийцүүлэн үндсэн хэлэлцээр болон түүнд өөрчлөлт оруулах протоколын төслийг нэг багц болгон Улсын Их Хурлын холбогдох Байнгын хороодтой зөвшилцөхөөр бэлдээд байна.

Хэлэлцээрт орсон өөрчлөлтүүдийг танилцуулъя.

Хэлэлцээрийн 4 дүгээр зүйлийн 2 дахь хэсэгт цогцолборыг удирдах, ашиглах үйл ажиллагаа явуулна гэсэн нь нисэх буудлыг бүхэлдээ удирдах гэсэн хоёрдмол утгыг илэрхийлж байсан тул хэлэлцээрийн өөрчлөлтийн нэмэлт протоколд энэ асуудлыг тодорхой тусгаж, “талуудын эрх бүхий байгууллагууд нь Монгол Улсын Чингис хаан олон улсын нисэх буудлын агаарын хөлгийг түлшээр цэнэглэх дэд бүтцийг удирдах болон ашиглах хамтарсан компани байгуулна” гэж Монголын талын саналаар өөрчлөлт оруулсан.

5 дугаар зүйлд Монголын тал хамтарсан компанийн үйл ажиллагаа нь Монгол Улсын дотоод зах зээлд газрын тосны бүтээгдэхүүнийг борлуулах үйл ажиллагааг зохицуулсан хууль тогтоомжийн дагуу тогтоосон хязгаарлалтууд үйлчлэхгүй байх зохицуулалтыг хангана гэж заасныг газрын тосны бүтээгдэхүүн гэж бүх төрлийн шатахууныг хамааруулсан утгатай заалт орсон тул тодруулах, хуульд нийцүүлэх зорилгоор “агаарын хөлгийн түлш борлуулах” гэж Монголын талын саналаар орууллаа.

Монголын тал 7 дугаар зүйл нь бүхэлд нь хасах саналыг тавьсан.

Хэлэлцээрийн явцад Оросын талаас 7 дугаар зүйл нь хөрөнгө оруулалтын тогтвортой орчныг хадгалах үүднээс олон улсын хамтын ажиллагааны гэрээ хэлэлцээрт зайлшгүй тусгагдсан тул хасах боломжгүй гэдэг байр суурийг сайд нарын уулзалтууд дээр тогтмол илэрхийлж байсан.

Мөн 2026 оны 11 дүгээр сард Москва хотноо ШХАБ-ын орнуудын уулзалтын үеэр Оросын Холбооны Улсын Ерөнхийлөгч мөн уг байр суурийг илэрхийлсэн.

Хэлэлцээрийн явцад 7 дугаар зүйлийн 1 дүгээр догол хэсэгтэй давхацсан утгыг илэрхийлж байгаа тул хоёр талаас зөвшилцсөний үндсэн дээр 2 дугаар догол хэсгийг хассан.

Хэлэлцээрийн 9 дүгээр зүйлийн 2 дугаар догол хэсэгт Оросын талын арбитрын шүүх маргаан таслахаар тусгагдсан нь зохимжгүй тул гуравдагч орны арбитрын шүүхийг сонгох саналыг Монголын талаас гаргаж хэлэлцээрийн явцад Оросын талаас Беларусын Худалдаа, аж үйлдвэрийн танхимын дэргэдэх олон улсын арбитрын шүүхийг санал болгосон.

Бүгд Найрамдах Беларусь Улстай манай улс нь найрамдалт харилцаатай түншлэлийн гэрээ бүхий улс тул үгүйсгэх шалтгаан байхгүй тул хүлээн зөвшөөрсөн.

Манай талын санал Бүгд Найрамдах Казахстан Улс байсан юм.

Хэлэлцээрийн 11 дэх хэсэгт Монгол Улс болон Оросын Холбооны Улсын хоорондын үйлчилж байгаа ижил асуудал зохицуулсан бусад олон улсын хэлэлцээрээс давуу эрхтэй байна гэсэн заалт орсон нь олон улсын эрх зүйн акт, хэм хэмжээг үгүйсгсэн давж үйлчлэх утгатай Монгол Улсын хууль тогтоомжид нийцэхгүй байсан тул Монголын талын саналаар хассан.

Мөн Оросын талаас хэлэлцээрийн анхны хувилбарт 20 жилийн хугацаанд хүчин төгөлдөр байх заалттай байсан тул Монголын талаас 5 жил болгох саналыг тавьсан.

Гэвч Оросын тал хөрөнгө оруулалт, хамтын ажиллагааны тогтвортой байдлыг хангах гол хөшүүрэг нь урт хугацааны хамтын ажиллагааны гэрээ тул хугацааг бууруулахгүй байх байр суурийг илэрхийлсэн.

Хэлэлцээрийн явцад 15 жил болгож хугацааг богиносгосон өөрчлөлтүүдийг тус тус оруулаад байна.

Энэхүү хэлэлцээр нь Монголын тал хуульд заасан дотоодын процедурыг хангаж зохих шийдвэр гарсны дараа үйлчилж эхлэх бөгөөд тус хэлэлцээрт агаарын хөлгийн түлшний хангамж, нийлүүлэлт, татварын тогтвортой байдалтай холбоотой заалтууд орсон байх тул Улсын Их Хурлын бүрэн эрхэд Байнгын хороогоор хэлэлцүүлэн шийдвэрлүүлж холбогдох шийдвэр гаргуулах шаардлагатай байна.

Оросын Холбооны Улсын зүгээс энэхүү хэлэлцээр нь Монгол Улсад газрын тосны бүтээгдэхүүн нийлүүлэх салбарт хамтран ажиллах тухай хэлэлцээртэй хамтдаа хүчин төгөлдөр үйлчлэх талаар мэдэгдсэн бөгөөд газрын тосны бүтээгдэхүүний хангамжийн тогтвортой байдлыг хангахын тулд Монгол Улсад агаарын хөлгийн түлш нийлүүлэх тухай хэлэлцээрийг үргэлжлүүлэн байгуулах нь чухал ач холбогдолтой юм гэж үзэж энэхүү хэлэлцээр, хэлэлцээрийн нэмэлт,

өөрчлөлтөд гарын үсэг зурах зөвшөөрлийг Улсын Их Хурлын Байнгын хороотой зөвшилцөж холбогдох шийдвэр гаргуулахаар Та бүхэнд танилцуулж байна. Баярлалаа.

Н.Наранбаатар: Баярлалаа. Хэлэлцээр болон түүнд өөрчлөлт оруулах тухай протоколын төсөлтэй холбоотой асуулт асуух гишүүд нэрсээ өгөөрэй.

П.Сайнзориг гишүүнээр тасаллаа. Ж.Батжаргал гишүүн.

Ж.Батжаргал: Энэ газрын тосны бүтээгдэхүүний тухай хуульд 2022 онд өөрчлөлт оруулсан юм.

2022 онд өөрчлөлт оруулахдаа агаарын хөлгийн түлшний үнэ нэлээн өндөр байгаа. Үүнээс хамаараад Монголоос явж байгаа нислэгүүд гаднаас цэнэглэлттэй ирээд. Тэр дагуу ачаа эргэлт гэдэг юм уу, зорчигч эргэлтэд нөлөө үзүүлээд байна.

Тийм учраас үүнийг зохистой болгох үүднээс нь тов тодорхой хуулийн зохицуулалт хийж өгье гээд хийж өгсөн юм.

Энэ их том үр дүн өгсөн. Тэр иргэний агаарын тээврийн либералчлалын бодлого гээд яриад, гайгүй үр дүн гарсан гээд байдаг чинь яг нарийндаа энэ хуулийн өөрчлөлттэй уялдаж нэлээн гайгүй үр дүн гарч тийзний үнэ буурсан юм.

Агаарын хөлгийн түлшний асуудлаар Засгийн газар хоорондын хэлцэл гэрээ хийхдээ бас яг нарийндаа Монголын эрх ашигт эргэлзээ үүсгэмээр заалтууд байсан. Тэрийг Байнгын хороон дээр болоод чуулган дээр гишүүд олон талаас нь ярьсан.

Цаад талдаа буюу Оросын Холбооны Улсад өөрсдийнхөө санал юмнуудыг уламжилсан. Тэр дагуу сайжирсан. Энэ бол сайн зүйл.

Одоо эргээд тэр үед ажил, алба хашиж байсан улсууд энэ агаарын хөлгийн түлшний хангалт нийлүүлэлтэд улс төржиж байгаад та нар ийм байдал үүсгэж байгаа юм. Тийм биш байхгүй юу. Шал хоёр өөр юмыг нэг болгож яриад байгаа нь л аюул байгаа.

Тийм учраас би одоо юу гэж хэлэх гэж байна гэхээр энэ хэлэлцээрт Улсын Их Хурал ихээхэн анхаарал хандуулж, өөрийнхөө эрх ашгийг хангах, ирэх он жилүүдэд ашиглалтад орох газрын тос боловсруулах үйлдвэрийнхээ бүтээгдэхүүн буюу жилд 90 орчим мянган тонн түлш үйлдвэрлэх, түүнийгээ өөрийнхөө нисэх буудал дээр бууж байгаа хөлгүүдээ цэнэглэх үйл ажиллагаандаа бүрэн ашиглах тэр боломж нөхцөлүүдийг нь хангая гэдэг үүднээс энэ асуудал шийдэгдэж чадсан гэж би ойлгодог.

Нөгөө талд бас нэг зориуд хэлэх ёстой зүйл бол гэрээнд “агаарын хөлгийн түлш” гэж явсан юмыг “газрын тосны бүтээгдэхүүн” гээд бусад төрлийн нефть бүтээгдэхүүнүүдэд нэгэн ижил үйлчлэх хэмжээний үг, үсэгтэй юм явж байсан учраас дотоодын зах зээлээ, дотоодын компаниудынхаа үйл ажиллагаа явуулах нөхцөлийг хамгаалах үүднээс бас нэг их том анхаарал хандуулсан ийм зүйл байгаа юм.

Тэгээд энэ бүхэн хийгдсэн байна.

Тийм учраас энэ хэлэлцээрийг дэмжиж батлах нь зүйтэй. Соёрхон батлах нь зүйтэй гэж ойлгож байна. Баярлалаа.

Н.Наранбаатар: Үг хэллээ. Д.Энхтүвшин гишүүн асуулт асууя.

Д.Энхтүвшин: Тийм. Газрын тос боловсруулах үйлдвэртэй холбоотой.

Үйлдвэр маань дотоодынхоо хэрэгцээг хангана гээд үүнд зориулсан хөрөнгө оруулалтууд ч гэсэн хийсэн байгаа.

Яах вэ, одоогийн энэ оруулж ирж байгаа гэрээн дээр монголчууд үйлдвэр орохоор өөрсдөө үүнийгээ ашиглана гэдэг тэр томьёолол нь яг тод харагдахгүй байна. Тэгээд тэр талаар илүү тайлбар хийж өгөөч.

Н.Наранбаатар: Индрийн микрофон. Нэр, албан тушаалаа хэлээд хариулна шүү.

Ч.Хишигдалай: Аж үйлдвэр, эрдэс баялгийн яамны Газрын тосны бодлогын газрын дарга Ч.Хишигдалай.

Газрын тос боловсруулах үйлдвэр бүрэн хүчин чадлаараа ажиллавал жилдээ 80 мянган тонн агаарын хөлгийн түлш үйлдвэрлэх юм.

Өнөөдөр шинэ нисэх онгоцны буудлын агаарын түлшний хэрэглээ ер нь 80 мянгыг давсан. Нэгдүгээрт.

Хоёрдугаарт, авиа компаниуд түлш нийлүүлэгчийг сонгохдоо үнийн өрсөлдөөнөөр худалдаж авна.

Сумлах байгууллагаар дамжуулж болно. Сумлах байгууламжийн үнэлгээ таалагдахгүй бол автомашинаар цэнэглээд явж байгаа. Өнөөдөр ч гэсэн зарим компаниуд. Үйлчилгээнийхээ хөлсийг арай хямд байлгахын тулд, бүтээгдэхүүнээ хямд байлгахын тулд.

Энэ хэлэлцээрийн цаашдын итгэмжлэгдсэн байгууллагын хийх үйл ажиллагаа нисэх онгоцны буудлыг цэнэглэх байгууламжийг түрээсэлнэ. Хамтарсан компаниар түрээсэлнэ.

Оросын Холбооны Улсаас импортолж байгаа бүтээгдэхүүнээрээ хангана. Авиа компаниуд тэнд тендерийн зарчмаараа аль компанийн бүтээгдэхүүн байна тэрийгээ худалдаж аваад явна.

Энэ хэлэлцээрээс гадна итгэмжлэгдсэн байгууллага болох “Роснефть Аеро” компанитай санамж бичиг байгуулсан байгаа. Тус санамж бичигт Монгол Улсад газрын тос боловсруулах үйлдвэр баригдсан тохиолдолд 100 хувь тус үйлдвэрийн бүтээгдэхүүнийг худалдаж авч борлуулна. Илүү гарсан бүтээгдэхүүнийг манай компани нийлүүлнэ гэдэг зүйл, заалт тусгагдсан байгаа.

Н.Наранбаатар: Д.Энхтүвшин гишүүн тодруулъя.

Д.Энхтүвшин: Гол юу нь болохоор хэлэлцээрт санамж бичиг байдлаар биш хэлэлцээртээ нэг заалт болоод ч юм уу оруулж болохгүй гэдэг л дээ. Санамж бичиг бол тэгээд санамж бичиг шүү дээ.

Н.Наранбаатар: Индрийн микрофон.

Ч.Хишигдалай: Аж үйлдвэр, эрдэс баялгийн яамны Газрын тосны бодлогын газрын дарга Ч.Хишигдалай.

Энэ хэлэлцээрийн цаад зорилго нь шинэ нисэх буудлын тэр агаарын хөлгийн түлшээр цэнэглэх байгууламжийн л асуудал байгаа. Дэд бүтэц.

Ер нь энэ хуралдаан шууд дамжуулагдаад байгаа. Бодит байдал дээр бид уг нь дараа дараагийн цэнэглэх байгууламжийн асуудлуудыг төлөвлөөд явж байгаа асуудлууд байгаа.

Н.Наранбаатар: П.Сайнзориг гишүүн асуулт асууя.

П.Сайнзориг: Миний асуух гэж байсныг Д.Энхтүвшин гишүүн асуулаа.

Тэгээд асуулт ерөнхийдөө давхцаж байна. Зүгээр яах вэ Г.Дамдинням сайд маань тэр микрофонг хэлж байна л даа. Дараа нь яах вэ санамж бичиг дээр байгаа асуудлыг тийм. Зах зээлийнхээ зарчмаар явна л гэж байгаа юм.

Тэгэхдээ бид хэд чинь өмнө нь бас Энэтхэгийн ЭКСИМ банкнаас бид хэд чинь бас зээл аваад нефтийн үйлдвэр барьж байгаа. Энэ нефтийн үйлдвэрийнхээ авсан энэ зээлийн ашиглалтыг. Тийм ээ. Үйлдвэрээ түргэн хугацаанд оруулаад гарсан бүтээгдэхүүнийг л зах зээлд борлуулж байж энэ зээл төлөгдөх ёстой.

Тэгэхээр яах вэ, тэргүүн ээлжид яах аргагүй энэ бүтээн байгуулалтаас гарах, энэ бүтээгдэхүүнийг л авах асуудлыг баталгаажуулах ёстой гэж харж байгаа. Зах зээлийн зарчим гэдэг дээр би энэ хэсэг дээр жоохон эргэлзээтэй байна.

Тэгэхдээ яах вэ ер нь таны хэлж байгаа зөв.

Тэгээд энэ хэлэлцээрийг гардаж авч явсан ч гэсэн өнөөдөр жоохон тодорхойгүй байгаа ч гэсэн Улсын Их Хурлын гишүүн Г.Дамдинням хувьд бас энэ протоколд нэг үлдээвэл яадаг юм. Одоо бас яг энэ төрийн захиргааныхан бас хэцүү байх шиг байна. Та нэг учир явдлыг нь яг протоколд үлдээгээд, ингэсэн тэгсэн шүү гэдэг зүйлийг нь бас нэг хэлээд явъя. Асуулт алга. Д.Энхтүвшин гишүүн асуучхаж байгаа учраас давхацлаа.

Н.Наранбаатар: Гишүүд асуулт асууж хариулт авч дууслаа. /алх цохив/

Одоо хэлэлцээр болон түүнд өөрчлөлт оруулах протоколын төсөлтэй холбогдуулан үг хэлэх гишүүд нэрсээ өгье.

Г.Дамдинням гишүүнээр тасаллаа. Г.Дамдинням гишүүн.

Г.Дамдинням: Эрхэм гишүүд ээ, тэгээд бас хууль эрх зүйн зохицуулалттай холбоотой асуудлаас болоод би бас Аж үйлдвэр, эрдэс баялгийн сайдын хувьд Та бүгдийн асуултад хариулж чадахгүй байгаад уучлаарай.

Ерөнхий сайд маань танилцууллаа.

Гэрээний хувьд өнгөрсөн 9 сарын турш маш тодорхой болгохын төлөө, улс орныхоо эрх ашгийг хамгаалахын төлөө, чөлөөт зах зээлийн орчныг нь хадгалахын төлөө Дорноговь аймгийн Алтанширээ сумд баригдаж байгаа газрын тосны үйлдвэрийг эдийн засгийн үр өгөөжтэй ажиллуулахад энэ гэрээ хэлцэл нөлөөлөхгүй байх талаас нь, бүх талаас нь анхаарч ингэж хичээж ажиллалаа.

Улсын Их Хурлын өнгөрсөн 2025 оны хаврын чуулганаар орж ирсэн төслийг эрхэм гишүүд Байнгын хороодын хурлын үеэр 6 асуудал яригдсаны 5-ыг Монгол Улсын бидний тавьсан саналаар 100 хувь шийдүүлж чадсан ийм үр дүнтэйгээр орж ирж байгаа юм.

Цор ганц асуудал байгаа. Энэ олон улсын гэрээ хэлцлийн ердийн зарчимд байдаг олон улсын гэрээ хэлцлээр байгуулагдсан энэ гэрээ бол “олон улсын гэрээ хэлцэл” юм гэдэг хүлээн зөвшөөрсөн заалтыг Их Хурлаар оруулж ирж хэлэлцүүлж байгаа ийм л асуудал яригдаж байна.

Ер нь бид Дорнод Өмнөговь аймгийн Алтанширээ суманд баригдаж байгаа. Одоо 60 орчим хувьтай болж байна. Газрын тосны үйлдвэрийн гарах бүтээгдэхүүнүүдийг тэргүүн эгнээнд авна гэсэн зохицуулалт бий. Нэг.

Хоёрдугаарт, бас бусад зах зээлээс хямд үнэтэй байвал заавал Оросын Холбооны Улсаас авахгүй байх зохицуулалт нээлттэй байгаа.

Мөн дараа нь нисэх байгууламж буюу үндсэндээ нисэх буудлын байгууламж буюу Хөшгийн хөндийн нисэх буудлын менежментийг тэр чигт нь авах агуулгатай байсныг зөвхөн цэнэглэлтийн тэр гидрантын систем гэдэг системийнх нь хүрээнд авч үзье гэж одоогийн байгаа хүрээнд нь гэж авч үзсэн.

Өөрөөр хэлбэл бусад гидранттай холбоотой асуудал яригдахгүй гэсэн үг. Үүнийг бас Та бүхэн ойлгох байх.

Тэгээд цаана нь бас бид энэ хэлэлцээр дээр татвартай холбоотой болон бусад асуудлуудыг тогтворжуулах ийм хатуу заалтууд орж ирсэн байсныг өөрийнхөө улс орны эрх ашигт нийцүүлж өөрчилж чадсан ийм зохицуулалттай байгаа.

Тэгээд дэлхий нийтийн нөхцөл байдал туйлын хүнд байна. Ний нуугүй хэлэхэд газрын тосны бүтээгдэхүүний үнэ хамгийн багадаа 40 хувиар өссөн нөхцөл байдалтай байгаа үед бид Оросын Холбооны Улсаас буюу хойд хөршөөсөө сайн хөршийн олон жилийн хамтын ажиллагаа, Засгийн газрын тасралтгүй үйл ажиллагааны үр дүн.

Би ер нь ний нуугүй хэлэхэд өнгөрсөн хугацаанд Оросын Холбооны Улсад 5 удаа алба ёсны айлчлал хийсэн байна. Онлайнгаар 3 удаа уулзалт хийсэн байна. Оросын Холбооны Улсаас Засгийн газрын комисс 1 удаа ирсэн байна.

Ингээд 9 удаа. Үндсэндээ сар болгон нэг удаа уулзалт хийсэн гэсэн үг. Тасралтгүй ажиллаж байж л энэ үр дүнд хүрсэн юм.

Тэгээд аль болох боломжийн хэмжээгээрээ шийдвэрлэсэн гэж үзэж байна.

Тэгээд энэ гэрээний нэг том ач холбогдол нь юу байгаа вэ гэхээр агаарын хөлгийн түлшний гэрээ нөгөө талдаа Монгол Улсыг Оросын Холбооны Улсаас газрын тосны бүтээгдэхүүнээр тасралтгүй хангах үүрэг хүлээх Оросын Холбооны Улсын энэ үүргийг баталгаажуулах гэрээ хоёр зэрэг хүчин төгөлдөр болох ийм ач холбогдолтой юм гэдгийг Та бүхэн ойлгож энэ гэрээг дэмжиж өгөхийг хүсье. Баярлалаа.

Н.Наранбаатар: Гишүүд үг хэлж дууслаа. Одоо санал хураалт явна.

Гишүүд санал хураалтад бэлдээрэй. Гишүүд ээ.

Монгол Улсад агаарын хөлгийн түлш нийлүүлэх тухай Монгол Улсын Засгийн газар болон Оросын Холбооны Улсын Засгийн газар хоорондын хэлэлцээр болон түүнд өөрчлөлт оруулах протоколын төслийг зөвшилцөхийг дэмжье гэсэн томьёоллоор санал хураалт явуулъя.

Монгол Улсад агаарын хөлгийн түлш нийлүүлэх тухай Монгол Улсын Засгийн газар болон Оросын Холбооны Улсын Засгийн газар хоорондын

хэлэлцээр болон түүнд өөрчлөлт оруулах протоколын төслийг зөвшилцөхийг дэмжье гэсэн томъёоллоор санал хураалт явуулъя. Санал хураалт. /алх цохив/

19 хүнээс 14 хүн дэмжиж, 73.7 хувиар дэмжигдлээ.

Монгол Улсад агаарын хөлгийн түлш нийлүүлэх тухай Монгол Улсын Засгийн газар болон Оросын Холбооны Улсын Засгийн газар хоорондын хэлэлцээр болон түүнд өөрчлөлт оруулах протоколыг зөвшилцөх хэлэлцүүлгийг явуулсан талаарх Төсвийн байнгын хорооноос гаргах санал, дүгнэлтийг Улсын Их Хурлын гишүүн Б.Мөнхсоёл Аюулгүй байдал, гадаад бодлогын байнгын хорооны хуралдаанд танилцуулна.

Монгол Улсад агаарын хөлгийн түлш нийлүүлэх тухай Монгол Улсын Засгийн газар болон Оросын Холбооны Улсын Засгийн газар хоорондын хэлэлцээр болон түүнд өөрчлөлт оруулах протоколыг зөвшилцөх асуудлыг хэлэлцэж дууслаа. /алх цохив/

Дөрөв. “Импортын барааны гаалийн албан татварын хувь, хэмжээ батлах тухай Монгол Улсын Их Хурлын 1999 оны 06 дугаар сарын 03-ны өдрийн 27 дугаар тогтоолд нэмэлт оруулах тухай” Улсын Их Хурлын тогтоолын төсөл /Засгийн газар 2026.03.19-ний өдөр өргөн мэдүүлсэн, хэлэлцэх эсэх/

Дараагийн асуудал. Одоо сүүлийн асуудал. Дөрөв дэх асуудал.

“Тогтоолд нэмэлт оруулах тухай” Монгол Улсын Их Хурлын тогтоолын төслийг үзэл баримтлалын хүрээнд хэлэлцэх эсэх хэлэлцүүлгийг хэлэлцэж эхэлье.

Монгол Улсын Их Хурлын чуулганы хуралдааны дэгийн тухай хуулийн 33.1-д заасны дагуу 2026 оны 3 дугаар сарын 30-ны өдрийн нэгдсэн хуралдаанаар тогтоолын төслийг Улсын Их Хурлаар яаралтай хэлэлцэхээр шийдвэрлэсэн.

Хэлэлцэж байгаа асуудалтай холбогдуулан хуралдаанд оролцож байгаа албан тушаалтнуудыг танилцуулъя.

Ням-Осорын Учрал Монгол Улсын Ерөнхий сайд, Ч.Чимэдсүрэн Сангийн яамны Татварын бодлогын газрын дарга, Ч.Хишигдалай Аж үйлдвэр, эрдэс баялгийн яамны Газрын тосны бодлогын газрын дарга, Т.Ганбаатар Аж үйлдвэр, эрдэс баялгийн яамны Гэрээ, эрх зүй, гадаад хамтын ажиллагааны хэлтсийн дарга, С.Баярмаа Гаалийн ерөнхий газрын Татвар, орлогын газрын дарга, Ч.Тамираа Гаалийн ерөнхий газрын Төрийн захиргааны удирдлагын газрын Хууль, эрх зүйн асуудал хариуцсан гаалийн улсын ахлах байцаагч.

“Тогтоолд нэмэлт оруулах тухай” Монгол Улсын Их Хурлын тогтоолын төслийн талаарх танилцуулгыг Монгол Улсын Ерөнхий сайд Н.Учрал танилцуулна.

Ерөнхий сайд таныг урьж байна. Ерөнхий сайдын микрофоныг.

Н.Учрал: Байнгын хорооны дарга, Эрхэм гишүүд ээ,

Улс орны эдийн засаг, уул уурхай, үйлдвэрлэлийн өсөлттэй холбоотойгоор манай улсын газрын тосны бүтээгдэхүүний хэрэглээ жил бүр өсөн нэмэгдэж, 2025 онд импортын хэмжээ 2.9 сая тонн болж өмнөх оноос 0.1 сая тонноор өссөн байна.

Цаашид 2026 онд 3 сая тонн, 2027 онд 3.1 сая тоннд хүрэх төлөвтэй байна.

Өнөөдрийн байдлаар манай улс шатахууны хэрэглээгээ 100 хувь импортоор хангаж байгаа бөгөөд нийт импортын 98 орчим хувийг Оросын Холбооны Улс, үлдсэн хувийг Бүгд Найрамдах Хятад Ард Улс эзэлж байна.

Манай гол ханган нийлүүлэгч Оросын Холбооны Улсын Роснефть компанийн 4 дүгээр сарын хил үнэ өмнөх сараас тонн тутамдаа –

- энгийн дизель түлш 648 доллароор нэмэгдэж, 1385 доллар,
- Евро-5 дизель түлш 483 доллароор нэмэгдэж, 1410 доллар,
- Евро-5, АИ92 авто бензин 441 доллароор нэмэгдэж, 1206 доллар,
- АИ95 авто бензин 441 доллароор нэмэгдэж, 1176 доллар,
- АИ98 авто бензин 441 доллароор нэмэгдэж, 1226 доллар.

Төрлөөс хамаарч 441-ээс 648 доллароор өссөн байна.

Үүнтэй холбоотойгоор дотоодын зах зээл дэх энгийн АИ92 авто бензинээс бусад төрлийн шатахууны борлуулалтын үнэ –

- энгийн дизель түлш 2200 төгрөгөөр нэмэгдэж, 5200 төгрөг,
- Евро-5 дизель түлш 1300 төгрөгөөр нэмэгдэж, 5300 төгрөг,
- Евро-5 АИ92 авто бензин 1100 төгрөгөөр нэмэгдэж, 4200 төгрөг,
- АИ95 авто бензин 500 төгрөгөөр нэмэгдэж, 4100 төгрөг болж тус тус нэмэгдэх нөхцөл байдал үүсээд байна.

Цаашид Ойрхи Дорнодын мөргөлдөөн энэ хэвээр үргэлжилж, улам хурцдаж,

- брэнд төрлийн газрын тосны үнэ баррель нь 130 америк долларт хүрсэн нөхцөлд манай улсад нийлүүлэх дизель түлшний –
- хил үнэ тонн тутамдаа 1750 ам.доллар,

— жижиглэнгийн үнэ литр тутамдаа 3296 төгрөгөөр нэмэгдэх,

- тосны үнэ 150 ам.доллар хүрсэн нөхцөлд манай улсад нийлүүлэх дизель түлшний –

— хил үнэ тонн тутамдаа 2019 ам.доллар болж,

— жижиглэнгийн үнэ литр тутамдаа 4235 төгрөгөөр нэмэгдэх,

- тосны үнэ 200 ам.долларт хүрсэн нөхцөлд манай улсад нийлүүлэх дизель түлшний –

— хил үнэ тонн тутамд 2693 ам.доллар болж,

— жижиглэнгийн үнэ литр тутамдаа 6587 төгрөгөөр нэмэгдэн нэг литр дизель түлшний үнэ 9700 төгрөг болох эрсдэлтэй байна.

Манай улс Оросын Холбооны Улсын гол үйлдвэрлэгч, нийлүүлэгч “Роснефть” компанитай хэлцэл хийсний үр дүнд өргөн хэрэглээний бүтээгдэхүүн болох АИ92 шатахууны хил үнийг 2022 оны 5 дугаар сараас хойш 705 америк доллароор тогтворжуулан жижиглэн борлуулалтын үнэ гадаад зах зээлээс хамааралтай үнийн өөрчлөлтгүй явж ирсэн.

Манай улс –

- АИ92 авто бензиний гаалийн албан татвараас –

— сардаа 9 орчим, жилдээ 100 орчим тэрбум төгрөг,

- дизель түлшнээс –

— сардаа 25 орчим, жилдээ 300 орчим тэрбум төгрөгийн орлого олдог.

Тэр хэмжээгээр төсвийн орлого хасагдах эрсдэл байна.

Олон улсын нөхцөл байдалтай холбоотойгоор газрын тосны бүтээгдэхүүний гаалийн албан татварын хувь хэмжээг тогтоох эрхийг Засгийн газарт олгосноор зах зээлийн нөхцөл байдалтай уялдуулж шатахууны үнийн хэлбэлзлийг түргэн шуурхай зохицуулах боломж бүрдэх ач холбогдолтой юм.

Иймд “Импортын барааны гаалийн албан татварын хувь хэмжээг батлах тухай” Монгол Улсын Их Хурлын 1999 оны 6 дугаар сарын 03-ны өдрийн 27 дугаар тогтоолд өөрчлөлт оруулах тухай Улсын Их Хурлын тогтоолд өөрчлөлт оруулах Монгол Улсын Засгийн газраас өргөн мэдүүлснээр батлах тухай хуулийн төслийг өргөн мэдүүлэхээр боловсруулсан болно.

Та бүхнийг хэлэлцэн шийдвэрлэж өгөхийг хүсье.

Н.Наранбаатар: Ерөнхий сайдад баярлалаа.

Танилцуулгатай холбогдуулан асуулт асуух гишүүд нэрсээ өгнө үү. Х.Булгантуяа гишүүнээр тасаллаа. Ж.Батжаргал гишүүн асуулт асууя.

Ж.Батжаргал: Гишүүдийнхээ өдрийн амар амгаланг айлтгая.

Тэгэхээр үнэхээрийн гадаад нөхцөл байдал өдрөөс өдөрт өөрчлөгдөж байна.

Тийм учраас бид газрын тосны бүтээгдэхүүнээ гадаадаас 100 хувь импортолдог улсууд. Гаалийн татвар гэдэг бол үндсэндээ үндэсний эдийн засаг, дотоод зах зээл, үндэсний үйлдвэрүүдээ хамгаалдаг тохируулгын татвар байхгүй юу.

Тийм учраас нэгэнт бид дотооддоо үйлдвэрлэж чаддаггүй учраас дэлхийн зах зээл дээр энэ төрлийн бүтээгдэхүүний үнэ өсөөд байгаа тохиолдолд иргэд гэдэг юм уу, энэ хэрэглэгчдийн нуруун дээр ирж байгаа үнийн өсөлтийг гаалийн татварын энэ нэг 5 хувьд ногдох тодорхой хэмжээний мөнгөн дүнгээр нь бас шуурхай зохицуулалт хийгээд явах боломжийг нь Засгийн газартаа өгөх нь зөв өө. Би ингэж ойлгож байгаа.

Тэгээд Засгийн газар дэлхийн зах зээл дээр үнэ нь буураад ирвэл татварынхаа асуудлыг сэргээгээд л явдаг. Үнэ нь өсөөд л явбал тэглэдэг гэдэг юм уу, бууруулаад л явдаг энэ л зарчмаараа тохируулгаа зөв хийх ёстой. Ингэж удирдаж байж эдийн засагт ч тэр, иргэдийн нуруун дээр ирэх үнийн өсөлтийн ачааллыг ч гэсэн зөв барих ёстой.

Дизель түлш үндсэндээ Монголын хамгийн гол хөдөлгөгч хүчин зүйл болчихоод байна шүү дээ.

- Хөдөө аж ахуйн салбар тэр чигтээ дизель түлш дээр,
- уул уурхайн салбар тэр чигтээ,
- ачаа эргэлт тэр чигтээ,
- зорчигч эргэлт тэр чигтээ дизель түлш дээр явдаг.

Энэ өөрөө бүх юмны үнийн орцын суурь болдог. Үүний үнэ өсөхөөр дагаад бүх бүтээгдэхүүн дээр асуудал яригддаг.

Тийм учраас энэ хүнд цаг үед иргэдээ бага ч болтугай эрсдэлээс хамгаалах энэ тохируулгынх нь асуудлыг зөв шийдэхэд Засгийн газартаа шуурхай ажиллах боломжийг нь бүрдүүлж, энэ тогтоолын нэмэлт, өөрчлөлтийн асуудлыг дэмжих хэрэгтэй байна. Баярлалаа.

Н.Наранбаатар: Санал хэллээ. Д.Пүрэвдаваа гишүүн.

Д.Пүрэвдаваа: Г.Дамдинням сайд аа, хариулах хүн байгаа юм уу? Эсвэл үг хэлэх юм уу? Байгаа юу?

Би нэг юм тодруулмаар байгаа юм. Энэ нэг “Трафигура” гээд нэг компани байдаг байлаа шүү дээ. Нэг баахан хуурамч түлш гээд л.

Тэгээд л нөгөө усан онгоцонд хэрэглэдэг хамгийн муу чанартай түлшийг авчраад тэгээд хажуугаар нь дайвар бүтээгдэхүүн буюу татваргүй бүтээгдэхүүн оруулж ирж хольж Монгол Улсын хэрэглэгчдэд нийлүүлдэг асуудал сөхөгдөөд. Тийм ээ. Нэлээн асуудал болсон.

Тухайн үед яаж байсан бэ гэхээр тэр татваргүй орж ирдэг зүйлийг Б.Пүрэвдорж гишүүн татвартай болгоё гэдэг ийм хуулийн төсөл санаачлаад явсан. Би ажлын хэсэгт нь орсон юм.

Тэгэхээр одоо ингээд татвараас чөлөөлчхөж байна. Энэ уялдаагаа.

Тэгэхээр хуурамч түлшинд ашиглагдаж болохуйц бүтээгдэхүүнээ Та нар яаж хязгаарлаж байгаа юм бэ? Зөв үү?

Одоо дайн болж байна. Монгол Улсад чанар муу түлш нийлүүлээд, тэр хольж болох бүтээгдэхүүнийг зэрэгцүүлээд орж ирэх тэр нөхцөлийг яаж хязгаарлаж байгаа юм бэ? Тийм ээ. Энэ бодлогыг чинь сонсмоор байна.

Дараагийн дугаарт, дайны асуудал хэр удаан үргэлжилнэ гэж Та бүхэн маань тооцоод эрсдэлийн менежмент буюу ковидын үед бас нэг удаагийн тодорхой зорилтот шийдвэрүүдийг гаргадаг. Үндсэндээ дайны нөхцөл байдалд сандрахааргүй төлөвлөгөө боловсруулсан байх ёстой байдаг.

Энэ төлөвлөгөө боловсруулагдсан уу? Засгийн газар дээр.

Гуравт нь, иргэддээ энэ үнийн өсөлт, ялангуяа нийслэлчүүдийн хамгийн өргөнөөр хэрэглэдэг 92 гэдэг бүтээгдэхүүн хэдэн сарын хэднээс нэмэгдэх вэ гэдгээ зарласан уу? Хэдийгээр зарлая гэж бодож байна?

Хаврын тариалалт эхэлнэ. Тэгээд уул уурхай, газар дээр ханш нээгдээд тэг градус болж байгаа. Уул уурхайн ажил эхэлнэ.

Тэгэхээр бүх л бизнесийн салбарууд маань зээл авч түлшнийхээ тооцоог хийх ёстой болно. Та нар урьдчилж бизнесийнхэндээ мэдээлэл өгсөн үү? Тэгээд тодруулъя.

Н.Наранбаатар: Индэр дээр хариулъя. Ажлын хэсгийнхэн.

Ч.Хишигдалай: Аж үйлдвэр, эрдэс баялгийн яамны Газрын тосны бодлогын газрын дарга Ч.Хишигдалай.

Энэхүү тогтоолд нэмэлт, өөрчлөлт оруулснаар Засгийн газарт газрын тосны бүтээгдэхүүний 0-ээс 5 хувь дотор тохируулга хийх эрх нь олгогдож байгаа.

Өмнө нь энэ тогтоол маань 2025 оны 12 сарын 31-нээр дуусгавар болох хугацаатай байгаад 92 авто бензинийг зөвхөн гаалийн албан татвараас чөлөөлж байдаг.

Тэгэхээр түрүүний асуудаг дайвар бүтээгдэхүүний хувьд Засгийн газар тухайн бүтээгдэхүүнийхээ нэр төрлийг тогтоогоод, тэглээд явах боломжтой.

Тэр дайвар бүтээгдэхүүнийг тэглэхгүй явна. Тийм боломжтой. Зохицуулах нь тийм байгаа.

Үүсээд байгаа Ойрхи Дорнодын нөхцөл байдалтай холбоотой ер нь дэлхийн геополитикийн нөхцөл байдал ойрын хугацаанд сайжрахгүй гэдэг нь ойлгомжтой байсан. Бид 2025 онд Стратегийн ач холбогдол бүхий бүтээгдэхүүний хангамж, нийлүүлэлтийг дэмжих тухай хуулийг батлуулсан. Энэ хууль нь ерөөсөө энэ эрсдэлтэй нөхцөл байдал ойрын 5 жилдээ дуусахгүй гэдэг үндэслэлээр бид байж болох бэлтгэл арга хэмжээг авах гэж энэ хуулийг батлуулсан. Хугацаатай хууль байгаа.

Бид уг хуулийнхаа хүрээнд Монгол Улсын хадгалах хүчин чадал нэг сар орчим бүтээгдэхүүнийг л хадгалах боломжтой байна.

Гэтэл дэлхийн улс орнууд доод тал нь 3-аас 6 сарын бүтээгдэхүүнээ хадгалдаг.

Мөн Засгийн газрын үйл ажиллагааны төлөвлөгөөнд 3-аас 6 сарын хадгалах агуулахыг барина гэж тусгасан заалт байдаг. Энэ ажлыг одоо хэрэгжүүлэх гээд эхлээд явж байна.

Одоогоор 20 орчим аж ахуйн нэгжийн 24 агуулах барих төсөл одоо яг энэ онд багтаад ашиглалтад орно гээд төлөвлөгөөгөө танилцуулаад эхлэхэд бэлэн болсон. Нийтдээ өнөөдөр яг нэгтгэсэн дүнгээр 295 мянган метр куб багтаамж бүхий агуулах энэ онд багтана.

Улсын комисс хүлээж авах ашиглалтад орох ажил жоохон хойшилж магадгүй. Ямартай ч бид энэ ондоо багтаад нэг сар хадгалдаг байсан бол 2 сар хадгалдаг хүчин чадалтай улсын хэмжээнд болно гээд. Энэ бол нэг том бэлтгэл ажил.

Нөгөөтээгүүр тариалан эрхлэгчдийг бид үнийн өсөлтөөс сэргийлэхийн тулд өнгөрсөн долоо хоногт зохих арга хэмжээг авсан. Өнөөдөр 3 сард нийлүүлэгдэж байгаа хямд үнээр, арай боломжит үнээр тариалан эрхлэгчдэд шаардлагатай 10

мянган тонн дизелийн түлшийг нийлүүлэхээр Хөдөө аж ахуйн яамтай санамж бичиг байгуулсан.

Одоо аж ахуйн нэгжүүдтэй яг гэрээгээ байгуулаад явж байгаа. 4 сарын 15-ны дотор энэ ажлыг зохион байгуулж дуусгана.

Тэгэхээр тариалан эрхлэгчид хаврын тариалалт дээр ямар нэгэн санаа зовох зүйлгүй. Өнгөрсөн оны дизель түлшнийхээ үнээр тариалалтаа эхлүүлээд явна. Ийм ийм арга хэмжээ авч байна.

Сар болгоны 3 сарын 25-нд Оросын Холбооны Улсаас Монгол Улсад нийлүүлэгдэх шатахууны үнэ ирдэг байгаа. Энэ үнэ бүрдэхдээ 1-нээс 20 тавныг хүртэлх өдрийн хооронд олон улсын бирж буюу манайх Азийн бүс нутаг Сингапур Platts⁶ дээрх газрын тосны бүтээгдэхүүний үнийн дунджийг дундажлаад тухайн бүтээгдэхүүний үнэ ирдэг. Ирэх сард нийлүүлэх бүтээгдэхүүний үнэ нийлүүлдэг.

Түүрүүнд танилцуулга дээр дурдагдсан үнэ бол 3 сарын 01-нээс 25-ны хооронд Сингапур Platts дээр хэлбэлзсэн үнэ.

92 авто бензинийг бид 2022 онд яг өнөөдрийнхтэй адил нөхцөл байдал үүссэн. Оросын Холбооны Улс Украйны цэргийн ажиллагаатай холбоотой дэлхийн зах зээл дээрх газрын тосны үнэ нэмэгдсэн. Тухайн үед бид бас яг өнөөдрийнх шиг 1300 ам.доллараар 92 авто бензинийг худалдаж авах нөхцөл байдал үүссэн учраас Оросын Холбооны Улстай тухайн үед хэлцэл хийгээд тогтворжуулсан үнээр 2 бүтээгдэхүүнийг худалдаж авч байсан. 830 ам.доллараар авто бензин, дизель түлшийг. Харьцангуй... /минут дуусав/

Н.Наранбаатар: Ж.Алдаржавхлан гишүүн асуулт асууя.

Ж.Алдаржавхлан: Хоёр асуулт байгаа юм.

Ер нь манай нийт хэрэглээний хэдэн хувь нь дизелийн түлш байдаг юм? Хэдэн хувь нь АИ92 бензин байдаг юм?

Тэгээд дизелийн түлш дийлэнх нь аж ахуйн нэгж байгууллагууд хэрэглэж байгаа шүү дээ. Уул уурхай. Тэд нар дээр илүү цохилт очих гээд байна уу? Эсвэл иргэд дээр илүү цохилт очих гээд байна уу гээд үүнийг нэгд нь хариулж өгөөч.

Хоёрдугаарт, саяхан бид чинь евро стандарт руу шилжинэ гээд л АИ92-ыг чинь пүү паа гээд эхэлсэн. Одоо энэ шилжих хэвээрээ юу? Одоо энэ нөхцөл байдлаас болоод больж байна уу? Үүнийг бас хариулж өгөөч.

⁶ Mean of Platts Singapore (MOPS)

Ер нь зүгээр олон улсын прогнозоор энэ 3 долоо хоног дотор энэ Ойрхи Дорнодын нөхцөл байдал бас тайвшрах, эвлэрэх тал руугаа явна гэсэн мэдээллүүд цацагдаж байна. Энэ хэр бодитой.

Хэрвээ тэгээд Ойрхи Дорнодын нөхцөл байдал доошоо орох юм богино хугацаанд нефтийн үнэ доошоо буух уу, эсвэл өндөр хэвээрээ хадгалагддаг юм уу? Мэргэжлийн хүмүүсийн хувьд энэ гурван асуултад хариулж өгөөчээ.

Н.Наранбаатар: Индрийн микрофон.

Ч.Хишигдалай: Аж үйлдвэр, эрдэс баялгийн яамны Газрын тосны бодлогын газрын дарга Ч.Хишигдалай.

Монгол Улсын нийт хэрэглээний 70 орчим хувийг дизель түлш буюу хөдөө аж ахуй, уул уурхай үйлдвэрлэлд хэрэглэдэг.

Яг өнөөдөр сүүлийн үед авто бензиний үнэ хямд байсан учраас хэрэглээ 35 хувь болж өссөн байна. 2025 онд. Хоёр дахь асуудал нь.

Евро стандартын авто бензин, дизель түлшийг Улаанбаатар хотын агаарын чанар сайжруулах бүсэд хэрэглэнэ гээд Байгаль орчны сайд, нийслэлийн Засаг дарга нар нийлээд хамтарсан захирамж, тушаал гаргаад 2026 оны 6 дугаар сарын 01-нээс хэрэгжүүлж эхэлнэ.

Тэгэхдээ энэ нь Улаанбаатар бүхэлдээ биш, агаарын чанар сайжруулах бүс буюу төвийн дүүрэгт гээд захирамжаа гаргасан явж байгаа. Хэрэгжүүлж эхлээгүй байгаа. Хэрэгжүүлэх боломжтой. Тэгэхдээ өнөөдрийн зах зээлийн нөхцөл байдал дээр харахад Евро-5 стандартын 92 авто бензиний үнэ нь маш өндөр байна.

Тэгэхээр энэ асуудлаа бас эргэж харах боломжтой гэж бодож байна. Гурав дахь асуудал нь.

Ойрхи Дорнодын нөхцөл байдал богино хугацаанд намжсан ч гэсэн өнөөдрийн түүхий тосны үнэ яг үнэндээ 60 хувь л нэмэгдсэн байгаа.

Бэлэн бүтээгдэхүүний үнэ 100 хувь нэмэгдээд байгаа юм. Энэ хоёр тусдаа бирж дээр зарагддаг. Брэнд газрын тосны үнэ 110 орчим ам.доллар байхад өмнө нь 20 хувийн зөрүүтэй. Одоо үйлдвэрлэлийн ашгийн маржаа нэмээд 20 хувийн зөрүүтэй. 135 ам.доллар хавьцаа дизель түлшний баррель нь явдаг байсан бол одоо 100 хувь өссөн. 220 ам.доллар гэж явж байгаа юм.

Тэгэхээр юу харуулж байна вэ гэвэл тосны олборлолтдоо биш, үйлдвэрлэлийн процессууд, үйлдвэрүүд гэмтэлтэй байгаа учраас бэлэн бүтээгдэхүүний хомсдол зах зээл дээр бий болоод байна.

Эндээс дүгнэлт хийж харвал магадгүй гурван долоо хоногийн дараа дайн дуусаж болно.

Тэгэхдээ үйлдвэрийн засвар үйлчилгээ хагас жил доод тал нь үргэлжилнэ. Энэ тогтворгүй байдал дайн нь дууссан тохиолдолд доод тал нь хагас жилээр. Тийм. Дэд бүтцийн эвдрэл, гэмтлийг нөхөн сэргээх нь тийм хурдан боломжгүй гэж бодож байна.

Н.Наранбаатар: Х.Булгантуяа гишүүн асуулт асууя.

Х.Булгантуяа: Би нэг зүйлийг асуух гэсэн юм. Бид импортлогч улсаас гадна өөрөө бас экспортлогч. Та нар түүхий эдийн үнэ нэмэгдсэнээр орлого бас яаж нэмэгдэнэ гэж харж байна вэ? Нэгдүгээрт.

Хоёрдугаарт, манай экспортолж байгаа гол түүхий эдийн үнэ нефтийн үнэтэй холбогдоод бас өсөхөөр байгаа. Тийм ээ. Түүний өсөлтийг бас юу гэж харж байна вэ? Төсөв дээр үзүүлэх ачаалал нь би бол орлого талдаа ч нэмэгдэх юм байна, зарлага талдаа ч бас нөгөө талдаа нэмэгдэх юм байна гэж хараад байгаа юм.

Тэгээд тэр тооцооллыг Та бүхэн хийж ер нь үзсэн үү?

Дэлхийн банкны прогнозоос одоо яг нарийвчилж гараагүй байх шиг байна. Яг дээд цэгтээ ингэж хүрэх байх, ингэнэ тэгнэ гэдэг. Дайны нөхцөл байдал нарийвчилсан гараагүй байгаа учраас.

Тэгэхээр Та бүхэн харахдаа энэ нь бүр төсвийн тодотгол хүрэх хэмжээнд нэмэгдэхээр нөхцөл байдал үүсэх үү, үгүй юу? Үүн дээр юу гэж харж байна гэдэг ийм мэдээ.

Дээрээс нь нэмээд Та бүхэн Эдийн засаг, хөгжлийн яамтай байдаг юм уу, Сангийн яамтай ялангуяа нефть, түүхий эдийн үнэ нэмэгдсэнээр жижиг, дунд бизнесүүдэд ямар нөлөөлөл үзүүлэхээр үзүүлэхээр байна. Түүнтэй холбоотой ямар нэгэн тооцоолол, судалгаа хийсэн үү?

Сая хэдхэн хоногийн өмнө Японы Засгийн газар дөнгөж шинэ бүрдэж байгаа Засгийн газар мөртлөө аль хэдийн, ялангуяа энэ цаг үед жижиг, дунд бизнесүүдээ дэмжих нэлээдгүй том хөтөлбөр зарлалаа.

Тэгэхээр үүнтэй холбоотойгоор ер нь Засгийн газрын зүгээс. Одоо яах вэ, шинэ Засгийн газар бүрдэж байгаа ч гэсэн үүнтэй холбоотой бусад яам, Тамгын газрын ажилтнууд ажиллаж байгаа шүү дээ.

Тэгэхээр үүнтэй холбоотой нэгэнт болж байгаа процессыг Та бүхэн үнэлж, дүгнэж харж байгаа зүйл байгаа юу?

Н.Наранбаатар: Индрийн микрофон дээр хариулна.

Б.Дашпүрэв: Х.Булгантуяа гишүүний асуултад хариулъя.

Аж үйлдвэр, эрдэс баялгийн яамны Төрийн нарийн бичгийн дарга.

Ойрхи Дорнодод үүссэн нөхцөл байдалтай холбогдуулаад 70 доллар байсан брэнд төрлийн газрын тосны үнэ 100-аас 110 доллар болж нэмэгдсэн.

Тэгэхээр Монгол Улсын хувьд ч гэсэн гадагш нь гаргаж байгаа түүхий тосны үнэ бас энэ хэмжээгээрээ нэмэгдээд явна.

Бид бүхэн жилдээ 340 мянган тонн бүтээгдэхүүн экспортолж байгаа. Үүнийг аваад үзэх юм бол 70 доллароор бид бүхэн тооцоо хийж байсан бол 100 доллароор дунджаар тооцоо хийгээд үзэхэд 10 сая доллароор бид бүхний орлого нэмэгдэх ийм төлөвлөгөөтэй байгаа.

Н.Наранбаатар: Ч.Номин гишүүн асуулт асууя.

Ч.Номин: Та бүхэнд энэ өдрийн мэндийг хүргэе.

Би маш тодорхой асуулт асууна. Тэгээд тойрч бүргээд байхгүй тодорхой хариулаад өгчхөөрэй гэж хэлмээр байна.

Та бүхэн мэдэж байгаа. Тариалалт эхэлсэн. Дизель түлш тариалалтын компаниудад хамгийн том өртөг болдог. Бид дараа намар хэр хэмжээний тариа хурааж дотоодоосоо гурилынхаа түүхий эдийг бүрдүүлэх вэ, эсвэл дахиад Орос Улсаас оруулж ирэх вэ, бусад дээр хамааралтай байх уу гэдэг зүйл яригдана.

Хүнсний аюулгүй байдал гээд ярихаар хүмүүс зөвхөн эрүүл хүнс идэх ч юм уу, тэр талаасаа хардаг. Хүнсний аюулгүй байдал гэдэг бол тогтвортой хүнсний нийлүүлэлт байдаг. Хамгийн чухал сагсны бүтээгдэхүүнүүд буюу “a basket of goods” дотор энэ гурил будаа орно.

Тэгээд будаагаа бид бүрэн тариалж чадахгүй. Зардал өсвөл маш хүндрэлтэй зүйл гарч ирнэ. Энэ ч утгаараа бизнес эрхлэгч нар яг бодитоор түлшний чинь үнэ ямар хэмжээнд очих юм бэ гэдгийг мэдэх хэрэгтэй байна.

Дараагийн 4 сарын хугацаанд яг түлшний үнэ 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10 гээд яг сар болгонд хэдэн төгрөгөөр өснө гэсэн прогноз байгаа вэ? Үнээ яг бодитоор хэлмээр байна.

Түрүүн Г.Дамдинням сайд бид ер нь үүнийг гаргасан байгаа. Би микрофон дээр хэлж чадахгүй байна гэж байна.

Мөн хувийн хэвшлүүдтэй уулзсан. Энэ талаар мэдээлэл өгсөн гэж байна. Өнөөдрийн байдлаар тариалан эрхлэгч нарт ийм мэдээлэл байхгүй. Тариагаа тарих уу, цаашаа яах вэ гээд бүгдээрээ хүлээгээд байна. Магадгүй яамтай ойрхон хэсэгт нь байж магадгүй байх.

Тэгэхээр яг бодитоор үүнийгээ зарлаж хэлмээр байна. Яагаад вэ гэхээр тариалан эрхлэгч нар өнөөдөр ашгийн төлөө ажилладаггүй. Хүмүүс ярихдаа юу гэдэг вэ гэхээр урамшуулал авч байгаа учраас эд нар ашигтай байна гэж. Үгүй. Үнэ барихын тулд татаас өгч үнээ өртгөөс нь доогуур худалдаж авч байгаа өртөгтэй нь нийлүүлж байгаа тэр хэсгийг нөхдөг.

Тэгэхээр яг бодитоор тариалан эрхлэгч нарт Та бүхэн. Дизель түлш шүү. Би иргэдийн түлшийг яриагүй байна. Дизель түлш ямар үнэтэй болох вэ гэдгээ нэг бүрчлэн хэлж өгмөөр байна.

Хоёр дахь нь, ямар нэгэн түлшний хомсдолд орох уу? Өнөөдөр яг хэдэн тонн түлш Та бүхэнд нөөцөд байна вэ? Хоёр зүйл шүү дээ.

Нэгдүгээрт, үнэ өсөх бол бидэнд ойлгомжтой болсон.

Хоёр дахь зүйл бол үнэ өсөх нь яах вэ. Энэ нь эргээд хомсдолд орох уу? Бүр зогсонги байдалд орох уу гэдэг чинь хамгийн чухал зүйл болчхоод байна. Бизнес эрхэлж байгаа хүмүүст. Бид бизнес эрхлэгч нараа дэмжиж, бизнес эрхлэгч нарынхаа хаалгыг бариулахгүй байж энэ хямралыг бид давж гарна.

Тэгэхээр татвараар дарамтлаад байгаа Засгийн газар цаашаа үргэлжлээд түлшнийхээ үнийг буруу тодорхойлж өгснөөсөө болоод бизнес эрхлэгч нарт дарамт учруулах уу, үгүй юу гэдэг асуултад хариулаад өгөөч ээ гэдэг ийм асуулт тавьж байна.

Н.Наранбаатар: Индрийн микрофон.

Б.Дашпүрэв: Аж үйлдвэр, эрдэс баялгийн яамны Төрийн нарийн бичгийн дарга Б.Дашпүрэв. Гишүүний асуултад хариулья.

Хаврын тариалалт эрхлэхтэй холбогдолтой нийтдээ газар тариалангийн салбарт 7500 тонн дизель түлш шаардлагатай байдаг гэдэг зүйлийг Тэргүүн Шадар сайд Ж.Энхбаяр хурал дээр танилцуулаад холбогдох шийдвэрийг авч үзэх хэрэгтэй байна гэдэг зүйл ярьсан.

Монголбанк, Сангийн яам, Татварын Ерөнхий газар, холбогдох төрийн байгууллагууд нийт импортлогч аж ахуйн нэгжүүдтэйгээ сууж байгаад энэ 7500-г өсөн нэмэгдэх нөхцөл байдал дээр нь шаардлагатайгаар 10 мянган тоннд хүргэж, өнөөдрийн үнэ нэмэгдээгүй буюу нэг тонн дизель түлшний үнэ 3400 төгрөг байхаар хангалттай нийлүүлэлтийг хийгээрэй гэдэг зүйлийг хэлсэн.

Хөдөө аж ахуйн яам зөвшөөрөөд ингэж бид бүхэн зохион байгуулалтын ажлыг хийж чадна гэсэн. Дөнгөж өчигдөрхөн Хөдөө аж ахуйн яам болон газрын тосны импортлогч, түгээгч компаниудтайгаа уулзалт хийгээд нийтдээ 19 компанид үүрэгжүүлээд бүр хуваарийг нь хийгээд өгсөн.

Тэгэхээр бүс нутгаар нь хүртэл юу гэдэг юм баруун бүсээр оруулж ирж байгаа бүтээгдэхүүн гэхэд Говь-Алтай, Увсад тариалалт эрхэлж байна. Энэ чиглэлийн компаниудыг хангалтаар ингээд хангаад явах. Энэ ажлаа аль аль талдаа богино хугацаанд хэрэгжүүлээд явъя гэдэг зүйл дээр гар бие, сэтгэл нийлээд хамтран ажиллах санамж бичгийг өчигдөр байгуулсан.

Мөн компаниуд тодорхой учраас гэрээгээ байгуулж байгаа.

Тэгэхээр энэ хэрэгжилт 100 хувь хангагдаад явна. Хөдөө аж ахуйн корпорацаараа дамжуулаад явна гэдэг зүйлээ өчигдөр тохироод компаниудтайгаа хамтарсан уулзалт хийж, санамж бичгээ байгуулаад явсан байгаа.

Дараагийн асуудал нь дизель түлшний нөхцөл байдлын хувьд түрүүн танилцуулга дээр гарсан. Бид бүхэн Сингапурын Platts-ын үнээр авдаг. Сар эхэлснээс хойш 25 хоногийн дундаж үнийн арифметик дунджаар үнийг тооцоолдог.

95.6 баррелийн долларын үнэ ирсэн. Энэ нь 2145 төгрөг нэмэгдэх бодит нөхцөл байдлыг үүсгэсэн.

Монгол Улсын Засгийн газар, Аж үйлдвэрийн яамнаас маш богино хугацаанд үүнийг иргэд дээр эффект бага үзүүлэх үүднээс 3 сарын бага үнэ дээр 300-аас 350 төгрөгийн нэмэгдлийг хийгээд өгье. Ингэх юм бол 4 сард орж ирж байгаа бүтээгдэхүүнийхээ үнэ дээр тодорхой хэмжээнд дахиад 400 төгрөг, 300 төгрөг гэдэг байдлаар үе шаттай нэмэгдүүлээд явах юм бол энэ нөхцөл байдал зөөлөн бууна.

Хоёрдугаарт нь, ер нь дизель түлш харьцангуй яг энэ иргэдийн гар дээр ирдэг инфляцад нөлөөлж байгаа сагсанд үзүүлж байгаа нөлөөлөл 2.2 хувь байдаг.

Тэгэхээр энэ арга хэмжээ хийгдээд явж байгаа. Өнөөдрийн оруулж байгаа албан татвар бууруулахтай холбогдолтой асуудал шийдвэрлэгдэх юм бол бас 230 төгрөгийн асуудал үүсгэнэ.

Тэгэхээр ийм үе шаттай ажлуудыг хийнэ.

Ер нь түрүүн гишүүдийн асуултад гарч байсан. Бид дайны нөхцөл байдалтай холбогдолтой маш богино хугацаанд авч хэрэгжүүлэх арга хэмжээний төлөвлөгөө болон хуулийг Эдийн засаг, хөгжлийн яамнаас өргөн бариад явж

байгаа. Platts-ын үнэ дээр суурилахгүй, Оросын Холбооны Улстай агаарын хөлгийн шатахууны асуудал шийдэгдсэнээрээ цаашид бид бүхэн тогтмол үнээр авдаг байх асуудлыг хүртэл шинэ Ерөнхий сайд ярина гэдэг зүйлийг хэлээд явж байгаа.

Мөн бид бүхэн цаашилбал НӨАТ-ын асуудал, онцгой үед татвартай холбогдолтой, мөн Монголбанкнаас хөнгөлөлттэй зээл олгох, долларын ханш өндөр үнэтэй болох юм бол тогтворжуулах гээд энэ бүх асуудлуудыг Монгол Улсын Засгийн газар шийдвэрлээд явах боломжтой. Хуулийн төсөл Эдийн засаг, хөгжлийн яамнаас өргөн барьсан байгаа гэдгийг хэлье.

Дараагийн асуулт. Өнөөдрийн нөхцөл байдал дээр бид бүхэн нөөцийг маш богино хугацаанд нэмэгдүүлэх арга хэмжээний ажлуудыг хийсэн.

Өнөөдрийн байдлаар Монгол Улсын хэмжээнд Улаанбаатар төмөр зам дээр 1300 вагон цестерн газрын тосны бүтээгдэхүүн агуулах байхгүй бууж чадахгүй... /минут дуусав/

Н.Наранбаатар: Ч.Номин гишүүн тодруулъя.

Ч.Номин: Би ерөөсөө маш тодорхой хариулт нэхэж байна.

Би Та бүхний таны тайлбараас, маш олон төрлийн тайлбар хийснээс нэг өгүүлбэр ойлгож авлаа. Үүнийг би иргэдэд буюу бизнес эрхлэгчид хэрэгтэй учраас давтаж хэлье гэж бодож байна.

10 мянган тонн дизель түлшийг 3400 төгрөгөөр ямар нэгэн өөрчлөлтгүйгээр тариалан эрхлэлтийн үеэр олгоно гэж хэлж байгаа юм гэж ойлголоо шүү. Нэг дэх нь.

Хоёр дахь нь, би Та нараас хэдэн төгрөгөөр нэмэгдэх гэж байгаа гэж асуугаагүй. 4, 5, 6, 7 сард Та нар яг дизель хэдэн төгрөг байх гэж байгаа гэдэг прогнозоо хэлээч гэж асууж байна.

Гуравдугаарт, Г.Дамдинням гишүүн ээ, би ярьчих уу? Давхардахгүй байгаач. Г.Дамдинням гишүүн ээ би ярьчихъя. Давхардахгүй байгаач. Миний минутыг нэмээд өгчхөөрэй.

Н.Наранбаатар: 1 минут нэмээд өгчих.

Ч.Номин: Би гурав дахь юмаа аваадахъя. Тийм.

Гуравдугаарт, би тодорхой асуугаад байна. Нөөц өнөөдөр хэдэн вагон хаана орж ирсэн нь надаа падлий байхгүй. Яг хэдэн тонн Та нарт нөөц байгаа юм бэ?

Тариалан эрхлэгч нарт эрсдэл үүсээд, нөөцгүй болох юм уу, үгүй юм уу гэдгээ л хэлээд өгөөч гэж байна. Тодорхой асуулт асуугаад байна шүү дээ. Тэгж байхад чинь тойроод л хэдэн тонн нь энд тэнд байгаа гээд яриад байх юм. Ямар сонин юм бэ?

Н.Наранбаатар: Хариул.

Б.Дашпүрэв: Гишүүн ээ, уучлаарай. Яг хариулах гэж байтал хугацаа дууслаа.

Яг өнөөдрийн байдлаар Монгол Улсын хэмжээнд 111 мянга 550 тонн буюу 28 хоногийн нөөцтэй байна. Түрүүний хэлсэн 10 мянган тонн бүтээгдэхүүнийг олгож байгаа нь газар тариалангийнхаа хангалтыг тогтмол үнээр хангалттай аваад явна гэдэг ийм тооцоо байгаа.

Тийм. 28 хоногийн нөөц буюу 111 мянга 555 тонн байна.

Н.Наранбаатар: Тодруулъя. Хоёр дахь нь.

Ч.Номин: Г.Дамдинням гишүүн ээ. Би арчаагүй марчаагүй юм яриагүй байна. Би тодорхой асуулт асууж байна. Та микрофоны гадуур хүнийг арчаагүй гээд байх шаардлага байхгүй.

Төр оруулж ирдэг, үгүйг чинь асуугаагүй байна.

Н.Наранбаатар: Гишүүд ээ, жоохон ёс зүйтэй байя. Г.Дамдинням гишүүн ээ.

Ч.Номин: Таны наад хандлага чинь огт таалагдахгүй байна. Та хүнийг арчаагүй гээд дуудаад байх шаардлагагүй. Микрофоны гадуур хүн доромжлоод байх хэрэггүй.

Хувийн хэвшил оруулж ирдгийг чинь мэдэж байна.

Тэгэхдээ төрийн бодлогоор хэдэн төгрөг. Би яг гишүүнийхээ хэмжээнд асуултаа асууж байгаа. Би тантай ерөөсөө яриагүй.

Дахиад асуучихъя. Би юу гэж байна вэ гэхээр хувийн хэвшил импортолдог байж болно. Гэхдээ сар болгон хэдэн төгрөгийн... /минут дуусав/

Н.Наранбаатар: Гишүүд асуулт асууж дууслаа.

Одоо хэлэлцэж байгаа асуудалтай холбоотой үг хэлэх гишүүд нэрсээ өгье. Х.Булгантуяа гишүүнээр тасаллаа. П.Сайнзориг гишүүн үг хэлье.

П.Сайнзориг: Уг нь наад асуудлыг дэмжиж байна. Энэ танхимын уур амьсгалаасаа болоод энэ чухал асуудал унахвий.

Г.Дамдинням сайд маань юмаа бодно биз дээ. Энд гишүүд ажлаа сайн хийж байна гээд яахаар тэр дороо эмоци нь ч байдаг юм уу, томроод эхлэх юм. Таныг Засагт үйлдэгдэж байгаад баяр хүргэе.

Тэгэхдээ жоохон хандлагаа өөрчлөөд. Наад гишүүн чинь бүрэн эрхийн хүн л асууж байна шүү дээ. Бид хэд хараад л сууж байна. Та өөрөө л ингээд асуудлыг хурцатгаад байна.

Тэгэхээр гишүүд ээ, танхимынхаа уур амсахад хөтлөгдөхөхгүйгээр асуудлыг дэмжье. Бас энэ цаг үеэ олоод ороод ирлээ. Би бас Г.Дамдинням сайдын энэ оруулж ирж байгаа асуудалд дэмжиж байгаа юм.

Тэгэхээр яах вэ, үүнийг цаг алдалгүй батлаад өгье. Тийм ээ. Энэ тодорхой ч гэсэн үнийн өсөлтийг хязгаарлах энэ зүйлүүдээр явах чухал алхам болно. Бид хэд эгзэгтэй байна.

Яах аргагүй уул уурхай, хөдөө аж ахуйн салбарын бүтээн байгуулалт, үйл ажиллагаа нефть хангамжаас ихээхэн шалтгаална. Ихээхэн шалтгаална.

Би энэ дээр яагаад үг авч байна гэхээр дунд хугацаа руугаа нэг шилжих тэр потенциалыг би бодъё. Ерөнхий сайдыг томилох үед би өөрт нь хэлсэн. Зарим улс орнууд хөдөө аж ахуй, уул уурхайн салбар дахь хүнд механизмуудыг цахилгаанаар ажилладаг тэр зүйл рүү шилжиж байна. Зүгээр энэ манай байгаль, цаг уурт хэр нийцтэй байдаг юм бол. Зүгээр үүнийгээ тооцоолоод яг энэ хөдөө аж ахуй, ялангуяа хөдөө аж ахуй бололцоотой байхгүй юу. Уул уурхай хүнд байж магадгүй. Тэгэхдээ энэ салбарууд руу ногоон шилжилт хийж байна.

Тэгэхээр үүнийг бодлогоор төр, засгууд нь бусад оронд хийгээд байгаа юм байна. Хийгээд байгаа юм байна. Тэгэхээр энэ зүйлүүдийг судалж дунд хугацааны шийдлүүдийг энэ завсарт та хэд маань тооцоорой.

Ер нь дэлхийн нөхцөл байдал чинь ерөөсөө унтаад босоод ирэхэд л өөрчлөгдөөд байна шүү дээ. Биднээс үл хамаараад.

Тэгэхээр цохилтуудыг дандаа манай эдийн засгийн голлох салбарууд аваад байна. Уул уурхай, хөдөө аж ахуй авах шинжтэй байна. Хүндрэх шинжтэй байна.

Тэгээд хэдүүлээ бухимдалгүй ингээд аваад гаръя.

Тэгэхээр энэ чиглэлийн татварын хөнгөлөлт, чөлөөлөлтийг бодъё. Бас энэ чиглэлийн тоног төхөөрөмжүүд манай энэ нөхцөл байдалд ажиллах тоног төхөөрөмж байдаг юм уу, үгүй юу. Үүнийг ер нь бодлогын түвшинд бас нэг судалж

хөдөө аж ахуйн болоод уул уурхайн компаниудын шилжилт хийхэд ямар татварын болон татварын бус дэмжлэгийг үзүүлж болох вэ гэдэг дээр Та нар нэг тооцоо судалгаа хийгээрэй.

Ер нь зүгээр энэ нефть бүтээгдэхүүний асуудал гэдэг бол стратегийн бүтээгдэхүүн байхгүй юу. Аль ч оронд. Нэг өдөр бид хэд багалзуурдаад яахад хэцүү. Тэгээд дайн байлдаан ч гэдэг юм уу, одоо ингээд ийм зүйлүүд байна. Тэгээд энэ саналыг хэлье. Битгий танхимын энэ уур амьсгалдаа хөтлөгдөж асуудлаа унагаагаарай.

Тэгээд хэдүүлээ хэн хэндээ хүндэтгэлтэй хандъя.

Н.Наранбаатар: Х.Булгантуяа гишүүн үг хэлнэ.

Х.Булгантуяа: Өнөөдрийн хэлэлцүүлгийг хүмүүс их анхааралтай харж байгаа байх. Тэгээд бидний хоорондын жижиг хэрүүл тэмцэл ёстой сонин биш.

Яагаад гэвэл Та бүгдийн бидний энэ ярьж байгаа үнэ, Засгийн газар барих гэж байгаа бодлогоос хүмүүс одоо жишээлбэл надаас ингэж асуугаад байгаа байхгүй юу. За байз энэ хавар барилгаа явуулах уу, үгүй юу. Яагаад гэвэл хэрвээ түвшний үнэ өндөр нэмэгдэх гээд байгаа бол барилгаа үргэлжлүүлээд явуулах юм бол метр квадратын үнэ нэмэгдэх гээд байна. Тийм ээ.

Тэгээд саяын барилгын баахан метр квадратаас чинь үнэ өссөн, хулхидуулсан гээд шүүх цагдаа дээр явж байгаа асуудлуудыг Та бүхэн Засгийн газар дээрээ хүртэл авч ярьсан байна лээ.

Тэгэхээр яг үүнтэй адилхан хүн болгоны амьдрал, ялангуяа Монголын эдийн засаг чинь гол тэргүүлэх салбар уул уурхай, барилга, тээвэр, ингээд хүнс, хөдөө аж ахуйн салбарууд 4 сард бүгдээрээ зэрэг эхлэх гээд өнөөдрийн энэ чуулганыг, өнөөдрийн энэ үнэ яах вэ, тогтворжих уу, төр засаг ямар бодлого явуулах гэж байна гэдгийг маш их анхааралтай харж байна.

Түүн дээр бие биетэйгээ нэг их уурлаад л, уцаарлаад, барьж аваад зодолдоод байх ерөөсөө шаардлага байхгүй. Ард түмний амьдралын олон асуудлыг шийднэ гэж энд гарч ирчхээд тунирхаад байх ерөөсөө шаардлага байхгүй.

Хөдөө аж ахуйн салбарынхны ярьж байгаа үнэн шүү дээ. Хэрвээ больё гэвэл энэ мөнгөө бариад бараг банканд аваачаад хийгээд хэвтэж байсан нь бараг дээр ч байж магадгүй.

Тэгэхээр нэгэнт хэрвээ Та бүхэн төр огт оролцохгүй шүү, энэ бол хувийн хэвшил оруулж ирдэг. Бид дундуур нь ямар ч татаас дэмжлэг байхгүй шүү гэх юм бол ирэх жил юмны үнэ, ирэх намар хүнсний гол нэрийн бараа, бүтээгдэхүүн нь огцом нэмэгдэнэ гэдгийг хүлээн зөвшөөрөх хэрэгтэй.

Барилгын материалын үнэ тэгвэл огцом нэмэгдэнэ гэдгийг хүлээн зөвшөөрөөд, барилгын үнэ метр квадрат нь одоогийнхоосоо магадгүй хэд дахин нэмэгдэх юм байна гэдгийг хүлээн зөвшөөрөх хэрэгтэй.

Уул уурхай бол зарим нь зогсонги байдалд орж магадгүй. Зарим нь хэрвээ түүхий эдийн үнэ нь хангалттай сайн гайгүй явах юм бол явж магадгүй.

Яагаад гэвэл Хятад нэлээн юу яах юм шиг байна. Эдийн засгаа дэмжих бодлогууд явуулах юм шиг байна. Тэгэхээр эрэлт нь харьцангуй байж магадгүй юм шиг байна. Тийм ээ. Г.Дамдинням гишүүн. Тэгэхээр тийм байж магадгүй юм шиг байна.

Тэгэхээр одоо хэдүүлээ цаана чинь Монголд мөнгөтэй олон хүн алга. Олон салбар ч явааргүй байна. Уул уурхай цаад талдаа худалдаж авах тал нь гайгүй болохоор юм шиг байна. Хүнс бол ард түмний яг нуруун дээр ирнэ.

Тийм учраас тариаланчид, хүнсний салбарынхан одоогоос эхэлж бодог.

Дээрээс нь нэмээд барилгын салбарынхан ч гэсэн худалдан авагчид нь ямар гаднынхан байх биш, жирийн иргэд байх ёстой учраас барилгын салбар ч гэсэн бодог.

Тэгэхээр энэ дээр нэг их уур уцаараа гаргаад ингээд байх биш яг Та бүхэн маань. Би түрүүн асууж байгаа нь тэр. Яг та нар яая гэж байгаа юм бэ? Одоо Засгийн газар хэн ч байгуулагдсан байж болно. Хэн ч танай салбарын сайд байж болно.

Тэгэхдээ миний бодлоор ирээд нэг их мэргэн ухаан гэв гэнэт нэг их гаргаад л, Ираны дайныг зогсоож чадахгүй нь угаасаа биднээс үл хамааралтай юм чинь. Бидэнд ийм ийм сонголтууд байна гээд Та бүхэн гаргаж байгаач ээ. Яагаад гэвэл бүх ард түмний яг хоолойн дээр хүрээд ирлээ. Бүр шаардлагатай тэгээд л төсвийн тодотгол руугаа орно шүү дээ.

Саяын төсвийн тодотголоор төсөв батлахад улаан, ногоон лаазаар өргөж байгаад 1.3 их наядын шинэ төсөл, хөтөлбөрүүдийг төсөвт өртгийг тавьсан. Тэрийгээ болохгүй бол хасна шүү дээ. Яах юм бэ. Тэр чинь баригдахгүй байхгүй юу. Тийм өртгөөр одоо бараг барилга баригдахгүй байх, тендерт орохгүй байх. Тэгэхээр эдийн засгийн тооцооллуудаа эхнээс нь хийхээс өөр аргагүй. Тэгээд танай яамнаас гол хүсэж байгаа юм нь тэр.

Гэхдээ өнгөрсөн цаг хугацаанд би гэнэт сүүлийн 10 жилийг аваад үзэхэд сайхан цаг үе ер нь их ховорхон байсан юм билээ.

- 2016 онд Валютын сангийн хөтөлбөр байлаа.
- 2019 оны сүүлээр дуусахад 2020 оноос ковид боллоо.

- Ковидын дараагаар Орос, Украины дайн боллоо.
- 2024 он, 2025 он хоёр л хагас жил л нэг амьсгаа авах цаг үе байсан юм байна.

Ингээд л араас нь залгаж байна.

Тэгэхээр одоо нэг их дэлхийн нөхцөл байдал сүүлийн 10 жилд ийм байсан нь бүгдээрээ нэг их гаслаад хэрэггүй. Урагшаа хараад л бодлогоо гаргаад л явъя. Уурлаад ч хэрэггүй. Бие биедээ.

Н.Наранбаатар: Г.Дамдинням гишүүн үг хэлье.

Г.Дамдинням: Яах вэ, төрийн албан хаагчид маань хөөрхий энд ингээд л чадлаараа л хичээж байгаа юм.

Тэгээд энэ хэдийг маань. Ингээд өглөө босоод ирэхэд нефтийн үнэ 78 доллар. Маргааш өглөө нь 118 доллар. Нөгөөдөр нь 98 доллар. Хэн ч тааж чадахгүй дэлхий байна. Хэн ч тааж чадахгүй.

Тэгээд ийм нөхцөлд энэ муу хэдэн төрийн албан хаагчийг чи тодорхой хариул гээд загнаад байж болохгүй л байна л даа. Бид хаана хаанаа ойлгомсоор байна. Хөдөө аж ахуйнхан маань бас тэнд бизнес хийж байгаа. Үнэн.

Гэхдээ нефть импортлогчид чинь бизнес хийж байгаа байхгүй юу. Хөөрхий. Хэдэн мянган хүн ажиллуулаад энэ улс орны тусгаар тогтнол, үндэсний аюулгүй байдалд хувь нэмрээ оруулаад, гаалиар орж ирж байгаа барааных нь үнэ нь ил, олж байгаа ашиг нь ил. Дандаа алдагдалтай шахуу ингээд л эргэлдээд явж байгаа аж ахуйн нэгжүүд явж байгаа.

Хамгийн хүнд цохилтыг авч байгаа. Төр ер нь ард иргэддээ хандаад нэг юм хэлэхэд төр бол бензин шатахуун оруулж ирдэггүй шүү дээ. Төр тогтвортой хангах үүднээс ерөнхий хэлцлийг л Оросын Холбооны Улс, Бүгд Найрамдах Хятад Ард Улстай хийдэг.

Г.Дамдинням оруулж ирдэггүй, Г.Занданшатар оруулж ирдэггүй, Н.Учрал Ерөнхий сайд ч оруулж ирэхгүй. Энд сууж байгаа Их Хурлын гишүүд бид бүгдээрээ оруулж ирэхгүй. Тэнд аж ахуйн нэгжүүд оруулж байгаа. Тэнд хүмүүсээ цалингаа өгөх ёстой. Татвараа төлөх ёстой.

Тэгэхээр тэр хүмүүсийг бид бодох ёстой. Энэ хаврын тариалалтын тухайд 7500 тонн дизель түлшийг хямд үнээр авмаар байна гэдэг саналыг Хөдөө аж ахуйн яам тавьсан. Аж үйлдвэр, эрдэс баялгийн яамны зүгээс үүнийг нь судлаад 10 мянган тонныг бүр аж ахуй нэгжүүдэд яг бодит үнээр нь. Өөрөөр хэлбэл 2 сарын үнээр гэсэн үг. 3400-гаар нийлүүлье гэж байгаа юм. Энэ тодорхой хэмжээнд ард иргэдийн халаасан дээр очих, амьдралд нь нөлөөлөх нөлөөллийг бууруулах гэж л зорьж байгаа юм.

Хэн ч энэ улс орны ард иргэдийн эсрэг байхгүй. Ард иргэдийнхээ төлөө байгаад нефть импортлогчид, түгээгч аж ахуйн нэгжүүд эсрэг байгаа юм ерөөсөө ч байхгүй. Хөөрхий бүгдээрээ л зүтгэж байна. Төрийн албан хаагчид ч зүтгэж байна. Загнаад байх хэрэг байхгүй. Өглөө босоод ирэхэд тодорхой бус байгаа юман дээр хэн ч тодорхой хариулт хэлэхгүй.

Тэгэхээр үнэнийг хэлэхэд эд нар өдөр шөнөгүй л зүтгэцгээж байгаа хөөрхий.

Тэгэхээр бүгдээрээ ойлголцоод явах ёстой. Янз янзын ойлголт гарсан ойлгож хүлээж авна биз. Бас буруу зөрүүгээ хэдүүлээ ярилцаж байх хэрэгтэй байх.

Энэ гаалийн албан татварыг тэглэх эрхийг, хөдөлгөх эрхийг Засгийн газарт өгч байгаа нь нефтийн бүтээгдэхүүн болгон дээр 5 хувийн хөнгөлөлтийг хамгийн дээд тал нь өгч болох эсэх эрхийг л Засгийн газарт өгөх гэж байгаа юм. Өөрөөр хэлбэл литр бензин дээр, литр дизель түлш дээр 230 төгрөг хүртэл хэмжээний хямдрал үзүүлэх боломжийн тухай л ярьж байгаа юм.

Цаашлаад бид нэмэгдсэн өртгийн албан татварыг бууруулах, тэглэх тухай асуудал яригдаж байгаа. Ингэхэд нөгөө талд нь улсын төсвийн орлого сар тутам 70 тэрбум төгрөгөөр тасарна. Жилдээ үндсэндээ бараг 1 их наяд орчим төгрөгийн тасралт үүснэ. Нефтийн үнийн өсөлтөөс шалтгаалаад бид нэг жилийн хугацаанд одоогийн байгаа байдал дээр суурилж харах юм бол 1.2 их наяд төгрөгийн ханшинд дарамт үүсэхээр байна. Гадаад валютын. Ийм нөхцөл байдал бид нарт тооцоологдож байна.

Үнэхээр хүнд байгаа. Инфляц өснө. Дээрээс нь нефтийн үнэ өснө. Энэ хэрээрээ Х.Булгантуяа гишүүн ярьж байна лээ. Энэ манай уул уурхайн бараа, бүтээгдэхүүний үнэ өсөөд өсөөд дийлэхгүй юм билээ. Дийлэхээргүй байгаа.

Тийм ч учраас Австралид уурхайнууд зогсож байна, Индонезид зогсож байна, Шри Ланкад зогсож байна. Дэлхийн 95 оронд газрын тосны бүтээгдэхүүний онц хомсдолтой, хүндрэлтэй нөхцөл байдал эдийн засагт нь нөлөөлөгдөхөөр ийм тоо гарч байна. Блүүмбергийн мэдээлж байгаагаар. Бид туйлын хүнд байгаа. Бодит үнэнээ л хэлэх ёстой л гэсэн ийм л байр суурьтай байгаа.

Тэгээд тогтоолын төсөл дэмжиж өгөхийг хүсье.

Н.Наранбаатар: Гишүүд үг хэлж дууслаа. Одоо санал хураалт явуулна. Гишүүд санал хураалтдаа бэлдээрэй.

Томьёоллыг уншиж танилцуулъя.

“Тогтоолд нэмэлт оруулах тухай” Монгол Улсын Их Хурлын тогтоолын төслийг үзэл баримтлалын хүрээнд хэлэлцэхийг дэмжих нь зүйтэй гэсэн саналаар санал хураалт явуулъя. Санал хураалт. /алх цохив/

Санал хураалтад 19 гишүүн оролцсоноос 12 гишүүн дэмжиж, 63.2 хувиар дэмжигдлээ.

“Тогтоолд нэмэлт оруулах тухай” Монгол Улсын Их Хурлын тогтоолын төслийн хэлэлцэх эсэх хэлэлцүүлэг явуулсан талаар Төсвийн байнгын хорооны санал, дүгнэлтийг чуулганы нэгдсэн хуралдаанд Улсын Их Хурлын гишүүн хэн танилцуулах вэ?

Да.Цогтбаатар гишүүн танилцуулах уу? Санал, дүгнэлтийг Улсын Их Хурлын гишүүн Д.Үүрийнтуяа танилцуулна.

Төсвийн байнгын хорооны хуралдаанаар хэлэлцэх асуудал дууссан тул хуралдаан хаасныг мэдэгдье. /алх цохив/

Гишүүддээ баярлалаа.

Хуралдаан 5 цаг 00 минут үргэлжилж, 14 цаг 55 минутад өндөрлөв.

**БИЧЛЭГЭЭС ХУРАЛДААНЫ
ДЭЛГЭРЭНГҮЙ ТЭМДЭГЛЭЛ БУУЛГАЖ,
ХЯНАСАН: ШИНЖЭЭЧ**

Ц.АЛТАН-ОД