***Монгол Улсын Их Хурлын 2013 оны хаврын ээлжит чуулганы Эдийн засгийн байнгын хорооны 04 дүгээр сарын 23-ны өдөр (Мягмар гараг)-ийн хуралдааны гар тэмдэглэл***

Байнгын хорооны дарга, Улсын Их Хурлын гишүүн Б.Гарамгайбаатар ирц, хэлэлцэх асуудлын дарааллыг танилцуулж, хуралдааныг даргалав.

*Ирвэл зохих 19 гишүүнээс 16 гишүүн ирж, 84.2 хувийн ирцтэйгээр хуралдаан 11 цаг 10 минутад Төрийн ордны “А” танхимд эхлэв.*

***Чөлөөтэй:*** *Х.Баттулга, Д.Ганхуяг, Л.Энх-Амгалан;*

***Нэг. Улсын төсвийн болон Хөгжлийн банкны санхүүжилтээр 2013 онд хэрэгжүүлэх хөрөнгө оруулалтын төсөл, арга хэмжээний бэлтгэл ажлын явц, байдлын талаар Зам, тээврийн сайд А.Гансүхийн мэдээлэл сонсох***

Хэлэлцэж буй асуудалтай холбогдуулан Зам, тээврийн сайд А.Гансүх, тус яамны Төрийн нарийн бичгийн дарга Б.Батзаяа, Санхүү, хөрөнгө оруулалтын хэлтсийн дарга З.Цэрэнчимэг, Авто замын бодлогын төлөвлөлтийг хэрэгжүүлэх газрын дарга Р.Онон, Авто тээврийн бодлогын төлөвлөлтийг хэрэгжүүлэх газрын дарга Д.Батбаатар, Төмөр замын бодлогын хэрэгжилтийг зохицуулах хэлтсийн дарга Б.Артур, Агаарын тээврийн бодлогын хэрэгжилтийг зохицуулах хэлтсийн дарга А.Очирсүх, Нийслэлийн Засаг даргын орлогч Н.Гантөмөр, Нийслэлийн авто замын газрын дарга Д.Нанзаддорж, мөн газрын хэлтсийн дарга С.Даваасүрэн, ахлах мэргэжилтэн О.Энхбаатар, Төрийн өмчийн хорооны Санхүү, бүртгэл хариуцсан ахлах мэргэжилтэн Д.Нарангэрэл, Улсын Их Хурлын Эдийн засгийн байнгын хорооны ажлын албаны ахлах зөвлөх Ж.Батсайхан, зөвлөх Ш.Ариунжаргал, Ж.Батдэлгэр, Л.Батмөнх, Д.Мягмарцэрэн нарын бүрэлдэхүүнтэй ажлын хэсэг байлцав.

Мэдээллийг Зам, тээврийн сайд А.Гансүх танилцуулав.

Мэдээлэлтэй холбогдуулан Улсын Их Хурлын гишүүн Ц.Нямдорж, Р.Амаржаргал, С.Бямбацогт, Ц.Даваасүрэн, Х.Болорчулуун, Д.Батцогт, С.Дэмбэрэл, Н.Батцэрэг, Б.Гарамгайбаатар нарын тавьсан асуултад Зам, тээврийн сайд А.Гансүх, ажлын хэсгээс Б.Батзаяа, Н.Гантөмөр, Р.Онон, Д.Нанзаддорж нар хариулж, тайлбар хийв.

Улсын Их Хурлын гишүүн Ц.Нямдорж, Р.Амаржаргал, Д.Ганбат, С.Бямбацогт, С.Дэмбэрэл, Ц.Оюунгэрэл нар санал хэлэв.

Уг асуудлыг 13 цаг 15 минутад хэлэлцэж дуусав.

***Хоёр. Ажлын хэсэг байгуулах тухай асуудал***

Хэлэлцэж буй асуудалтай холбогдуулан Улсын Их Хурлын Тамгын газрын Эдийн засгийн байнгын хорооны ажлын албаны ахлах зөвлөх Ж.Батсайхан, зөвлөх Ш.Ариунжаргал, Ж.Батдэлгэр, Л.Батмөнх, Д.Мягмарцэрэн нарын бүрэлдэхүүнтэй ажлын хэсэг байлцав.

“Монгол Улсын эдийн засаг, нийгмийг 2012 онд хөгжүүлэх үндсэн чиглэл”-ийн биелэлтийг Улсын Их Хурлын чуулганаар хэлэлцүүлэх бэлтгэл хангах, Байнгын хорооны санал, дүгнэлтийн төсөл болон Улсын Их Хурлаас гаргах шийдвэрийн төсөл боловсруулах үүрэг бүхий ажлын хэсгийн ахлагчаар Улсын Их Хурлын гишүүн Д.Батцогтыг томилов.

***Хуралдаан 13 цаг 20 минутад өндөрлөв.***

***Тэмдэглэлтэй танилцсан:***

ЭДИЙН ЗАСГИЙН БАЙНГЫН

ХОРООНЫ ДАРГА Б.ГАРАМГАЙБААТАР

**Тэмдэглэл хөтөлсөн:**

ПРОТОКОЛЫН АЛБАНЫ

ШИНЖЭЭЧ М.НОМИНДУЛАМ

**МОНГОЛ УЛСЫН ИХ ХУРЛЫН ХАВРЫН ЧУУЛГАНЫ ЭДИЙН ЗАСГИЙН**

**БАЙНГЫН ХОРООНЫ 2013 ОНЫ 04 ДҮГЭЭР САРЫН 23-НЫ**

**ӨДӨР (МЯГМАР ГАРАГ)-ИЙН ХУРАЛДААНЫ**

**ДЭЛГЭРЭНГҮЙ ТЭМДЭГЛЭЛ**

***Хуралдаан 11 цаг 10 минутад эхлэв.***

**Б.Гарамгайбаатар:** - Эрхэм гишүүдийн энэ өдрийн амар амгаланг айлтгая. Эдийн засгийн байнгын хорооны хурал эхэлж байна. Өнөөдөр хэлэлцэх асуудал бол 2 байна. Нэгдүгээрт, Улсын төсвийн болон Хөгжлийн банкны санхүүжилтээр 2013 онд хэрэгжүүлэх хөрөнгө оруулалтын төсөл, арга хэмжээний бэлтгэл ажлын явц, байдлын талаар Зам, тээврийн сайд А.Гансүхийн мэдээллийг сонсоно. Хоёдугаарт, Ажлын хэсэг байгуулах тухай байгаа. Өөр саналтай гишүүд байна уу? Алга байна.

***Нэг. Улсын төсвийн болон Хөгжлийн банкны санхүүжилтээр 2013 онд хэрэгжүүлэх хөрөнгө оруулалтын төсөл, арга хэмжээний бэлтгэл ажлын явц, байдлын талаар Зам, тээврийн сайд А.Гансүхийн мэдээлэл сонсох***

Улсын төсвийн болон Хөгжлийн банкны санхүүжилтээр 2013 онд хэрэгжүүлэх хөрөнгө оруулалтын төсөл, арга хэмжээний бэлтгэл ажлын явц, байдлын талаарх мэдээллийг А.Гансүх сайд танилцуулна.

**А.Гансүх:** - Байнгын хорооны эрхэм гишүүд та бүхэнд Зам, тээврийн яамны салбарт хийгдэж байгаа бондын болон улсын төсвийн хөрөнгө оруулалтаар хийгдэж байгаа ажлын явцын талаар танилцуулга өгье.

Манай яам болон Улаанбаатар хотын холбогдох газрын дарга, удирдлагууд ирсэн байгаа.

“Монгол Улсын 2013 оны төсвийн тухай хууль”-ийн 2 дугаар хавсралт дахь Улсын төсвийн хөрөнгөөр 2013 онд хэрэгжүүлэх хөрөнгө оруулалтын төсөл, арга хэмжээ, барилга байгууламжийн жагсаалтад Зам, тээврийн сайд /ТЕЗ/-ын багцад нийт 421,4 тэрбум төгрөгийн 123 төсөл, арга хэмжээ батлагдсан байна. Үүнээс:

Шилжих 84 төсөл арга хэмжээ буюу 289,9 тэрбум төгрөг,

Шинээр 39 төсөл арга хэмжээ буюу 131,5 тэрбум төгрөг байна. Нийт төсөл арга хэмжээг салбараар нь ангилах юм бол авто зам гүүрийн салбарт 334.2 тэрбум төгрөгийн өртөг бүхий 88 төсөл арга хэмжээ, авто тээврийн салбарт 13.2 тэрбум төгрөгийн өртөг бүхий 12 төсөл арга хэмжээ, Иргэний нисэхийн салбарт 73.9 тэрбум төгрөгийн өртөг бүхий 23 төсөл арга хэмжээ хэрэгжинэ. Үүнд:

Иргэний нисэхийн ерөнхий газар 51.3 тэрбум төгрөгийн өртөгтэй 12 төсөл арга хэмжээ байна, их засварын ажлын 1.1 тэрбум төгрөгийн өртөгтэй 3 төсөл арга хэмжээ, тоног төхөөрөмж худалдан авах 18.1 тэрбум төгрөгийн өртөгтэй 6 төсөл арга хэмжээ байна. 3.4 тэрбум төгрөгийн өртөгтэй 2 техник эдийн засгийн үндэслэл зураг төсөл боловсруулах ажлууд байна. 2013 онд хэрэгжүүлэх төсөл хөрөнгө оруулалтын арга хэмжээ, барилга байгууламжийн жагсаалтыг зам тээврийн сайдын багцад тусгагдсан 2013 онд шинээр эхлүүлэн хэрэгжүүлэх төсөл арга хэмжээний жагсаалтыг Засгийн газрын 2012 оны 131 дүгээр тогтоол, Зам, тээврийн сайд, Худалдан авах ажиллагааны газрын даргын 2012 оны 86/21 дүгээр хамтарсан тушаалаар тус тус батлуулан хэрэгжүүлж байна.

Баталсан төлөвлөгөөний дагуу Төсвийн тухай хууль, Төрийн болон орон нутгийн өмчийн хөрөнгөөр бараа, ажил, үйлчилгээ худалдан авах тухай хуулийн хэрэгжилтийг хангах, өөрийн эрхлэх асуудлын хүрээнд төсвийг үр ашигтай удирдах, гүйцэтгэлийг хангах хүрээнд Сайдын 2012 оны 113, мөн 2013 оны 05, 17, 26, 31, 76, 78, 84, 90 дүгээр тушаалаар зарим төсөл, арга хэмжээний гүйцэтгэх ажил, санхүүжилтийг тодорхой болгон батлуулж, төсөл, арга хэмжээ бүрийн техникийн тодорхойлолт, зургийн даалгавар, ажлын зургийг Худалдан авах ажиллагааны газарт 2013 оны 1/615 тоот албан бичгээр хүргүүлсэн байна. Мөн шаардлагатай тохиолдолд нэмэлт, өөрчлөлт орсон төсөл арга хэмжээний талаарх мэдээллийг тухай бүр тус газарт хүргүүлэн ажиллаж байна.

Тус яамны захиалгаар 2013 онд тендер шалгаруулах 77 төсөл арга хэмжээ байгаагаас гэрээ байгуулсан 3 төсөл арга хэмжээ, гүйцэтгэлд шалгарсан гэрээ байгуулах шатандаа яваа 2 төсөл арга хэмжээ, тендер зарласан нээх хугацаа болоогүй 14 төсөл арга хэмжээ, үнэлгээ хийж байгаа 9 төсөл арга хэмжээ, тендер шалгаруулалт амжилтгүй болж дахин зарлахаар төлөвлөж байгаа 12 арга хэмжээ, зураг төсөл боловсруулах шатандаа 6 төсөл арга хэмжээ, тендер зарлахаар хүлээгдэж байгаа 31 төсөл арга хэмжээ байна.

Хөгжлийн банкнаас санхүүжих тухай.

Зам, тээврийн салбарт 2013 онд Хөгжлийн банкны санхүүжилтээр 1 их наяд 381 тэрбум төгрөгийн өртөг бүхий төсөл арга хэмжээ хэрэгжинэ. Үүнд:

Салбар тус бүрээр нь хэлбэл авто замын салбарт нийт 564.1 тэрбум төгрөгийн 24 төсөл арга хэмжээ байна. Үүнд:

Авто замын барилга угсралтын 358.2 тэрбум төгрөгийн өртөгтэй 13 төсөл арга хэмжээ он дамжин хэрэгжиж байна. Шинээр хэрэгжүүлэх 11 төсөл арга хэмжээ байгаагаас Халзан бүргэдээс Солонготын даваа чиглэн 100 км, Өндөрхаан, Мөнххаан, Баруун-Урт чиглэлийн 45.5 км хатуу хучилттай авто замын барилгын ажлын гүйцэтгэлд шалгаран гэрээ байгуулах шатандаа байна. Бусад Мөрөн, Тариалан, Өндөрхаан, Чойбалсан, Мандалговь, Даланзадгад чиглэлийн нийт 9 төсөл арга хэмжээг шууд гэрээ байгуулах замаар гүйцэтгэгчийг сонгон шалгаруулахаар шийдвэрлээд энэ ажлыг төлөвлөн ажиллаж байна. Зөвлөх үйлчилгээний ажилд нийт 21.8 тэрбум төгрөгийн өртөгтэй 11 төсөл арга хэмжээ байна. Мөн Шинэ төмөр зам төслийг хэрэгжүүлэхэд 2013 онд шаардагдах 656.5 тэрбум төгрөгийн санхүүжилтийн эхний ээлжийн санхүүжилт болох 328.3 тэрбум төгрөгийг Хөгжлийн банкнаас санхүүжүүлэхээр шийдвэрлэсэн. Одоо гэрээ хийх шатандаа явж байна. МИАТ компанид худалдаж авахаар 3 ширхэг шинэ бойнг онгоцыг авах эхний ээлжийн 160.4 тэрбум төгрөгийн санхүүжилтийг Засгийн газрын баталгаагаар Хөгжлийн банкнаас гаргуулахаар төлөвлөн ажиллаж байна. Ингээд 2013 оны 4 дүгээр сарын байдлаар санхүүгийн мэдээг хавсарган Байнгын хорооны гишүүдэд хүргүүлсэн байгаа. Ингээд асуулт гарвал хариулаад явъя.

**Б.Гарамгайбаатар:** - Мэдээлэл хийхэд оролцож байгаа хүмүүсийг танилцуулъя. А.Гансүх Зам, тээврийн сайд, Б.Батзаяа Зам, тээврийн яамны Төрийн нарийн бичгийн дарга, Н.Гантөмөр Нийслэлийн Засаг даргын орлогч, З.Цэрэнчимэг Зам, тээврийн яамны Санхүү, хөрөнгө оруулалтын хэлтсийн дарга, Р.Онон Зам, тээврийн яамны Авто замын бодлогын төлөвлөлтийг хэрэгжүүлэх газрын дарга, Д.Батбаатар Зам, тээврийн яамны Авто тээврийн бодлогын төлөвлөлтийг хэрэгжүүлэх газрын дарга, Б.Артур Зам, тээврийн яамны Төмөр замын бодлогын хэрэгжилтийг зохицуулах хэлтсийн дарга, А.Очирсүх Зам, тээврийн яамны Агаарын тээврийн бодлогын хэрэгжилтийг зохицуулах хэлтсийн дарга. Д.Нанзаддорж Нийслэлийн авто замын газрын дарга, С.Даваасүрэн Нийслэлийн авто замын газрын хэлтсийн дарга, О.Энхбаатар Нийслэлийн авто замын газрын ахлах мэргэжилтэн, Д.Нарангэрэл Төрийн өмчийн хорооны Санхүү, бүртгэл хариуцсан ахлах мэргэжилтэн. Эдгээр хүмүүс оролцож байгаа юм байна. Мэдээлэлтэй холбогдуулаад асуух асуулттай гишүүд байвал Ц.Нямдорж гишүүн, С.Дэмбэрэл гишүүн, Х.Болорчулуун, Д.Батцогт гишүүн, өөр байхгүй юу. Асуух асуулттай гишүүдийг тасаллаа. Р.Амаргал гишүүн, Н.Батцэрэг гишүүн бичээд байгаарай, дарааллаар нь бичнэ шүү, Ц.Даваасүрэн гишүүн байгаа. Ц.Нямдорж гишүүнээс эхэлье.

**Ц.Нямдорж:** - Энэ танилцуулгад дурдсанаар шинээр хэрэгжүүлэх 11 төсөл арга хэмжээнээс хоёр гурвыг сонгон шалгаруулалт явуулаад гэрээ байгуулах гэж байна. 9-ийг шууд гэрээ байгуулж байгуулах гэж бичсэн байх юм. Ингээд ерөнхийдөө бол бүгдийг нь шууд гэрээ байгуулахаар хийж байгаа юм байна даа. Хууль чинь зөрчигдөнө дөө нэг. Хоёрдугаарт, 12 дугаар сарын 01-нээс өмнө Төсвийн хууль батлагдсан. Энэ арга хэмжээнүүдийг чинь Их Хурал зөвшөөрсөн. Одоог хүртэл сонгон шалгаруулалт хийлгүй юугаа хийж суусан юм та нар? Хоёрдугаарт, төмөр замын ажлыг улс төрийн зорилгоор олон жил гацааж байгаа та нар. Би шууд нэртэй чинь хэлье Х.Баттулга та хоёр. 2007 онд Засгийн газраас шийдвэр гараад 2 компани 300 км төмөр зам барих зөвшөөрөл аваад 2008 оны намар ажил эхлэх гэж байхад очиж зогсоосон. Тэрнээс хойш 5 жилийн хугацаа өнгөрлөө. 2009 онд төмөр замын талаар Төрөөс баримтлах бодлого гээд баримт бичиг батлуулчихаад 2 жилийн дотор төмөр зам барина гэж Х.Баттулга ярилцлага өгсөн. Одоо 1 км төмөр зам байхгүй. Өөрөө сайд болчихоод 4 дүгээр сарын 01-нд төмөр замын ажлыг эхлүүлнэ, хүрз зээтүү бэлэн байгаа гэж хэлсэн. Одоо эхэлсэн үү, 5 дугаар сарын 01 болох гэж байна. Эхэлсэн бол ямар компаниуд ямар чиглэлд сонгон шалгаруулалт явагдсан уу, үгүй юу? Гадна талдаа тарифын асуудлаар, энэ ачиж буулгах асуудлаар гэрээ хэлэлцээр хийж нэгдсэн ойлголт тохиролцоонд хүрсэн үү, үгүй юу. Лав л В.Якунин гэдэг хүн Оросын төмөр замын бодлогыг атгаж байгаа хүн шинэ төмөр замын төсөлд оролцохгүй гэдэг мэдэгдэл хийгээд Оросын элчин сайд энэ эргэлзээтэй төсөлд бид оролцохгүй гэсэн ярилцлага өгсөн байна лээ, 7 хоногийн өмнө. Одоо энэ төмөр замаа яах гэж байна? Хэзээ хүрз зээтүү чинь хөдөлж эхлэх юм бэ? Ийм хоёр асуулт байх юм. Энэ хотын удирдлагууд ирсэн байна, нэг юм асууя гэж бодсон юм. Улаанбаатар хотод энэ жил хэдэн километр авто зам тавих гэж байгаа юм бэ? Хэдэн километр? Ер нь бол монголын авто замын бүх компаниуд нийлээд жилд 500 километр зам барих хүчин чадалтай. Үүнийг харгалзаж үзэж байна уу, үгүй юу? Гаднаас энэ авто замын чиглэлээр хэчнээн гадаад ажилчин оруулж ирэх гэж байгаа юм бэ? Үүний тоог нэг сонсмоор байх юм. Тэр дотор Улаанбаатар хотод. Ийм гурван асуулт байна. Дээрээс нь нэг юм мартсан байна. Энэ Замын-Үүд хүртэлх 428 км зам юу болсон бэ? Өнгөрсөн 4 жил та нар энэ ажлыг хариуцаж байсан. Сайншанд оруулна гээд замын газар шорооны ажил хийж байхыг би нүдээрээ үзсэн. Эхэлж Солонгосын төсөл явж байгаад байхгүй болоод, дараа нь юу ч боллоо нэг юм болоод, тэгээд ажлаа эхлээд дуусгачихна гэж ярьж байсан энэ зам юу болсон бэ? Одоо энэ 428 км замаас хэдэн км замыг та нар тавьсан юм, хэдийг нь тавьж чадаагүй байгаа юм, ямар компани ямар хөрөнгөөр энэ замыг тавьж байгаа юм. Хэзээ дуусах вэ энэ зам.

**Б.Гарамгайбаатар:** - Асуултад хариулахаас өмнө бас гишүүд бас дэгээ бариарай. Асуулт асуух 4 минут, хариулт 4 минут, үг хэлэх 5 минут юм байна шүү. Тэгэхээр эхлээд А.Гансүх сайд.

**А.Гансүх:** - Би хариулаад, манай холбогдох ажил хариуцсан газрын дарга нар нэмээд тоо баримтыг тодруулаад явъя. Юуны өмнө энэ шууд гэрээ байгуулахаар 2013 онд 9 замын ажил байгаа. Мөрөн-Тариалан, Өндөрхаан-Чойбалсан, Мандалговь-Даланзадгад чиглэлийн замуудыг 9 хэсэгт хуваасан байгаа. 25-30 километрүүдээр хуваасан. Гол нь ингэсэн нь юу гэхээр тухайн ондоо ашиглалтад оруулах зорилгоор компаниудын хүчин чадалд тааруулаад замуудаа хуваасан байгаа. Ингэснээр он дамжсан ажил хийгдэхгүй, үнийн зөрөө гаргахгүй байх талаар ийм арга хэмжээ авсан байгаа. Шууд гэрээ хийх дээр бол Засгийн газрын тэмдэглэл гарсан. Эдгээр замуудын бүх санхүүжилтийг Хөгжлийн банк уруу шилжүүлсэн байгаа Засгийн газрын шийдвэрээр. Ингээд Хөгжлийн банкны хуулиараа бол Хөгжлийн банкны санхүүжилтээр хэрэгжих төсөл арга хэмжээг Тендерийн хууль хамаарахгүй гээд 3.6 дахь заалтыг үндэслэл болгоод Засгийн газар 2013 оны 03 дугаар 02-ны өдөр энэ асуудлын Засгийн газрын хуралдаанаар хэлэлцэж тэмдэглэл гаргаад шууд гэрээ байгуулахаар үүргийг Зам, тээврийн яаманд ингээд олгосон. Энэ нь хуулийнхаа дагуу явж байгаа, хууль зөрчигдөхгүй гэж Засгийн газар дээр энэ асуудлыг ярьж, Засгийн газрын хуралдаанаараа шийдсэн байгаа, хууль зөрчигдөхгүй юм байна ийм боломж байгаа юм байна гэж.

Ажил удаан явж байгаа явцын хувьд бол өнөөдөр процедураараа явж байгаа, би танд бүр он, сар, өдөртэй нь зарим мэдээллийг өгье. 2013 оны 01 дүгээр сарын 22-ны өдөр шинээр эхлүүлэх замын барилгын ажлыг эхлүүлэх талаар Хөгжлийн банктай хамтран энэ ажлыг зохион байгуулах албан тоотыг Эдийн засгийн хөгжлийн яаманд Зам, тээврийн яамнаас хүргүүлсэн байна. Ингээд 3 дугаар сарын 02-ны өдрийн Засгийн газрын хуралдааны 11 дүгээр тэмдэглэлээр шинээр эхлүүлэх ажлуудыг Хөгжлийн банкны санхүүжилтээр шууд гэрээ байгуулах нь зүйтэй гэдэг ийм тэмдэглэл гарсан байна. 3 дугаар сарын 13-ны өдөр Хөгжлийн банкны санхүүжилтээр он дамжин хэрэгжиж байгаа авто замын талаар Засгийн газрын Хэрэг эрхлэх газарт энэ асуудлыг танилцуулж, Засгийн газрын хуралдаанд хэлэлцүүлэх хүсэлтээ хүргүүлсэн байна Зам, тээврийн яамнаас. 3 дугаар сарын 15-ны өдөр Засгийн газарт энэ аймгийн төвүүдийг Нийслэл хоттой холбох зорилгоор Засгийн газрын тогтоолын төслийг боловсруулан яамдаас санал авч Засгийн газарт хэлэлцүүлэхээр Зам, тээврийн яамнаас хүргүүлсэн байна. 3 дугаар сарын 16-ны өдөр Засгийн газрын 13 дугаар тэмдэглэлээр Зам, тээврийн сайд Хөгжлийн банкны хөрөнгө оруулалтаар хэрэгжиж байгаа зам барилгын ажлын талаар Засгийн газрын гишүүдэд танилцуулсан. 3 дугаар сарын 18-ны өдөр Хөгжлийн банкны Үнэлгээний хороонд орж ажиллах ажилтнуудынхаа нэрийг Хөгжлийн банкинд хүргүүлсэн байна. 3 дугаар сарын 30-ны өдөр Ц.Нямдорж сайд аа, Засгийн газрын тогтоолоор Хөгжлийн банкаар дамжуулан Чингис бондоос санхүүжих 6 аймгийн хатуу хучилттай авто замаар холбох 570 тэрбум төгрөгийн санхүүжилтийг 3 дугаар сарын 30-ны өдөр Засгийн газрын хуралдаанаар баталж өгсөн.

03 дугаар сарын 27-ны өдөр бид нар энэ асуудлыг Засгийн газрын хуралдаанаар шийдвэрлэхээс өмнө Эдийн засгийн хөгжлийн яамтай хамтарч энэ санхүүжилтийг шийдвэрлэх ажлын хэсгээ байгуулсан байсан. Үүний дагуу 3 дугаар сарын 30-ны өдөр Засгийн газар үүнийг шийдсэн. Үүний дагуу ажил зохион байгуулагдаад, энэ 7 хоногтоо төсөл арга хэмжээний гүйцэтгэгч нарыг шалгаруулаад Хөгжлийн банктай гэрээгээ байгуулна гэсэн төлөвлөгөөтэй байгаа нэг талаасаа. Өмнө нь он дамжин хийгдэж байгаа ажлуудын хувьд бас цаг агаарын байдал ажлыг эхлүүлэх боломжийг өгөхгүй байсан. Нийт нутгаар бол цасан шуургатай байгалийн бэрхшээлтэй байсан. Гэхдээ өнөөдөр он дамжин хэрэгжиж байгаа ажлууд бол бүгдээрээ техник тоног төхөөрөмжөө татчихсан, ажиллах боловсон хүчнүүдээ байршуулчихсан, замынхаа ажлуудыг эхэлж байгаа. Ирэх 7 хоногоос манай яамны хяналтын ажлын хэсгүүд хөдөө замынхаа ажлууд дээр очиж ажиллахаар хуваарь гаргачихсан байгаа.

Замын-Үүдийн хувьд бол манай газрын Р.Онон дарга нэмээд хэлчихээрэй. Зүгээр миний хувьд танд хэлэхэд бол энэ 2013 ондоо багтаад Замын-Үүд Улаанбаатарыг холбосон авто замууд бүрэн ашиглалтад орно. Р.Онон дарга тодруулчих километрээр нь.

**Б.Гарамгайбаатар:** - Р.Онон.

**Р.Онон:** - Улаанбаатараас Замын-Үүд чиглэлийн зам дээр 3 багц ажил хийгдэж байгаа. Энэ дээр Мянганы сорилтын сангийн санхүүжилтээр 176.3 км Чойроос Сайншанд чиглэлд, түрүүн та хэллээ. Анх Азийн хөгжлийн банкны хөрөнгө оруулалтаар байж байгаад хөрөнгө нь хүрэхгүй болохоор дараа нь Солонгос улсын банкны зээлээр хэрэгжсэн. Ингээд тухайн компани нь дампуураад энэ зээлийг болиод, сүүлд нь Мянганы сорилтын сангаас энэ төсөл явагдаж байгаа. Сайншанд-Замын-Үүд чиглэлд бол хоёр багц үлдсэн 62.2 км, нөгөөдөх нь 61.8 км. Нэг нь буцалтгүй тусламж, нэг нь зээл Азийн хөгжлийн банкны. Одоогоор ажлын явц бол эхний багц дээр 23.9 хувьтай, нөгөө багц бол ажлаа эхэлж байгаа. Өнөөдрийн байдлаар 30 гаруй тоног төхөөрөмж, ажиллах хүч ороод эхэлчихсэн явж байгаа юм. Түрүүн ажиллах хүчний талаар асуусан өнөөдөр Засгийн газрын хоёр удаагийн тогтоол гараад..

**Ц.Нямдорж:** - Наадах дээрээ тэгээд нэг ойлгомжтой хариулчихаач. 420 км замаас өнөөдөр яг баригдаад хатуу хучилттай болчихсон чинь хэд байна? Хэдэн километр зам.

**Р.Онон:** - 290 километр нь дутуу.

**Ц.Нямдорж:** - 290 километр үү?

**Б.Гарамгайбаатар:** - Асуултад товч, тодорхой хариулна шүү гол асуудлаар.

**Н.Гантөмөр:** - Нийслэлийн орлогч дарга Н.Гантөмөр байна, та бүгдийг өдрийн амгаланг эрье. Одоогийн байдлаар Улаанбаатар хотод 38 км замыг энэ жил шинээр барина. Түүнээс 14.4 нь энэ жилдээ 2013 ондоо ашиглалтад орно. Одоогийн байдлаар 87 км замыг шинэчлэн шинээр засварлана. Энэ ажил бол энэ жилдээ дуусна. Нисэх-Яармагийн чиглэлийн 16.6 км дээр гадны иргэд орох байж байгаа. Тэр нь одоохондоо ирээгүй байгаа. Үүний ажиллах хүчийг нь бол одоогийн байдлаар 250 орчим хүн ирнэ гэсэн мэдээ өгчихсөн байж байгаа.

**А.Гансүх:** - Төмөр замын хувьд бол 2007 онд Энержи ресурс, МАК, “Болд төмөр”, “Ерөө гол” гэсэн 3 компанид бол төмөр зам барих тусгай зөвшөөрлийг олгосон байдаг. Тодорхой чиглэлүүдэд. Ингээд 2008 оноос Зам тээвэр, барилга хот байгуулалтын яам байгуулагдаад төмөр замын тээврийн талаар баримтлах бодлогын бичиг баримтыг боловсруулсан. Энэ явцад бол өмнө нь өгсөн тусгай зөвшөөрлүүдийн асуудлуудыг эргэж харсан. Ингээд тухай үед өгч байсан тусгай зөвшөөрлүүд нь бол Үндэсний аюулгүй байдлын зөвлөмжийг зөрчсөн байна гэдэг үндэслэлээр тусгай зөвшөөрлүүдийн асуудлуудыг эргэж харах нь зүйтэй юм байна гэж шийдвэр гарсан. Ингээд 2010 онд төмөр замын тээврийн бодлого батлагдаж гарснаар бол монгол улсад төмөр замын сүлжээ шинээр байгуулах ийм бодлого батлагдаж гарсан. Үүний дагуу Засгийн газар 2011 оны 01 дүгээр сарын 15-ны өдрийн тогтоолоор санагдаж байна. Хөгжлийн банк байгуулагдсантай холбогдуулаад Хөгжлийн банкны санхүүжилтээр шинэ төмөр зам, Сайншандын аж үйлдвэрийн парк, авто зам гэсэн томоохон хэмжээний төслүүдийг Хөгжлийн банкаар санхүүжүүлэх нь зүйтэй гэдэг Их Хурлын тогтоол гарсан 2011 оны 01 сард Их Хурлын 15 дугаар тогтоол гэж санагдаж байна. Үүний дагуу Засгийн газар 2011 оны 11 сард шинэ төмөр замын эхний ээлжид 55 сая долларын санхүүжилтийг хийх тогтоол гаргасан. Энэ тогтоолын дагуу бол төмөр санхүүжилт хийгдээгүй. Үүнээс болж төмөр замын бүтээн байгуулалтын ажил бол саатсан. Монголын төмөр зам компанид төмөр барих тусгай зөвшөөрлийг Засгийн газрын шийдвэрээр өгсөн байдаг. Энэ шийдвэрийн дагуу Монголын төмөр замын компани бол өөрийнхөө эх үүсвэрээр зээл аваад техник эдийн засгийн үндэслэл тооцоог хийж эхлүүлсэн ийм ажил байдаг.

Шинэчлэлийн Засгийн газар байгуулагдсанаасаа хойш 5 сайдын бүрэлдэхүүнтэй ажлын хэсэг байгуулсан. Эдийн засгийн хөгжлийн сайд, Үйлдвэр, хөдөө аж ахуйн сайд% Зам, тээврийн сайд, Засгийн газрын Хэрэг эрхлэх газрын дарга, Уул уурхайн сайд орсон. Энэ ажлын хэсэг ажиллаад төмөр зам Тавантолгойг эдийн засгийн эргэлтэд оруулахтай холбоотой дүгнэлт гаргасан. Энэ дүгнэлтээр ээлж дараатай явах нь зүйтэй юм байна. Юуны өмнө нь өмнөх олгосон нэр бүхий компаниудад олгосон тусгай зөвшөөрлүүд бол хууль зөрчсөн байна. Үүнийг хүчингүй болгох нь зүйтэй, мөн Тавантолгойг эдийн засгийн эргэлтэд оруулахаас өмнө төмөр замынхаа асуудлыг шийдэх нь зүйтэй юм байна гэдэг ийм дүгнэлт гаргасан. Энэ дүгнэлтийн дагуу өнөөдөр ажил хийгдээд явж байгаа. Монголын төмөр компани энэ төслийг хэрэгжүүлэх Шинэ төмөр зам компанийг байгуулсан. Энэ компанийнхаа 49 хувьд хөрөнгө оруулалт хийхээр гадаад дотоодын хөрөнгө оруулагч нарыг урьсан байгаа. 12 орны 20 компани санал өгсөн. Үүний дагуу урьдчилсан хэлэлцээр хийгээд богино жагсаалт гарсан. Одоо дотоодын 3, гадаадын 7 компани богино жагсаалтад шалгарсан байгаа. Энэ компаниудтайгаа хөрөнгө оруулалтынхаа хэлэлцээрийг цааш нь үргэлжлүүлээд явахаар ингээд байж байгаа. Бондын хөрөнгө оруулалтаас 400 сая долларыг бол Шинэ төмөр зам компани санхүүжүүлэх шийдвэр гарсан. Үүний дагуу эхний ээлжийн 200 сая долларын санхүүжилтийн гэрээг Хөгжлийн банк дээр хийхээр төлөвлөсөн байгаа. Энэ мөнгө ороод ирэнгүүт Тавантолгой-Гашуун сухайт чиглэлийн 267 км төмөр замын барилгын ажлыг эхлүүлэх боломжтой. Ийм төлөвлөгөөтэй ажиллаж байгаа.

**Б.Гарамгайбаатар:** - Тодруулъя.

**Ц.Нямдорж:** - Өөрөөр хэлбэл энэ Тавантолгой-Гашуун сухайтын чиглэлийн энэ төмөр замын ажил чинь эхлээгүй байгаа юм байна шүү дээ тийм үү? Гүйцэтгэгч байхгүй, ТЭЗҮ байхгүй, хүрз жоотуу хөдөлж эхлээгүй, одоо бол цаасан дээрх ажил явагдаж байгаа гэж ойлголоо шүү өнөөдрийн байдлаар. Энэ ойлголт зөв үү?

**А.Гансүх:** - Тодруулъя Ц.Нямдорж сайдаа, өнөөдрийн байдлаар яг Тавантолгой-Гашуун сухайт чиглэлийн 267 км төмөр замын бүх техник эдийн засгийн тооцоо судалгаа, ажлын зураг нь хийгдээд дуусчихсан. Техник тоног төхөөрөмжөө татчихсан, гүйцэтгэгч нь сонгогдчихсон туслан гүйцэтгэгчид нь сонгогдсон. Эхний ээлжийн газар шорооны ажлууд нь хийгдээд эхэлчихсэн 20 орчим тэрбум төгрөгийн ажил хийгдчихсэн байгаа. Samsung.

**Ц.Нямдорж:** - Тэгээд Солонгосууд орж ирсэн юм уу?

**А.Гансүх:** - Samsung ерөнхий гүйцэтгэгчээр шалгараад, доороо Монголын 11 компани, Хятадын 1 компанийг туслан гүйцэтгэгчээр аваад ингээд ажиллаад хуваарилчихсан байгаа.

**Б.Гарамгайбаатар:** - Гишүүд хуралд ирсэн ирцээ асуултаа асууна. Р.Амаржаргал гишүүн, дараа нь С.Бямбацогт гишүүн, тэгээд Х.Болорчулуун.

**Р.Амаржаргал:** - Би зүгээр сая А.Гансүх сайдын хэлсэн юм дээр нэг л юм тодруулмаар санагдчихлаа л даа. Гашуун сухайтын ажил бид нар бүгдийг хийгээд бэлэн болгоод сайхан явж байна гэсэн маягаар сая томьёолж хэлж байна А.Гансүхээ чи. Үнэн хэрэг дээрээ та нарын хийсэн ажил байхгүй шүү дээ. Өмнө нь байсан MCS-ийн компани чинь бүх техник эдийн засгийн үндэслэл бүх юмыг нь хийчихсэн байсан биз дээ. Хүнийг юмыг чи авчраад бид нар ийм мундаг юм хийчихээд бэлэн болгочихсон байна гэж ярина гэдэг чинь бас л нэг болмооргүй санагдаад байгаа юм л даа. Цаашдаа энэ юмаа анхаарна биз. Нэг юм тодруулмаар байгаа юм. Энэ сая өөрөө яриандаа тэмдэглэлээ л дээ. Замын компаниудыг ангиллаа, ангилал тогтоогоод тэгээд тэр 25, 30 километрээ тарааж өгөөд байгаа гэж хэлж байна. Ямар шалгуураар яаж ангилсан юм бэ? Хэзээ тийм ангилал тогтоочихсон юм бэ? Хэн тэр шийдвэрийг нь гаргаад энэ мундаг компани, энэ муу компани гээд ингээд ялгаварлачихсан юм бэ? Өөрөө хэлсэн учраас би асууж байна л даа нэгдүгээрт энэ асуудал.

Хоёрдугаар асуудал нь бол нөгөө 6 аймгийг Улаанбаатартай холбох замын асуудал байж байгаа. Яг хийгдчихсэн юм нь юу байна. Тэгэх гэж байна, төлөвлөж байна, ярьж байна, бодож байна, ингэж байна гэсэн юм яриад байгаа болохоос яг хийгдчихсэн ажил байна уу өнөөдөр яг конкретно. Эзэнтэй болчихсон юм байна уу? Нөгөө тендер нь шалгарчихсан юм байна уу? Одоо тэгээд бүгдийг нь шууд гэрээ хэлцэл байгуулаад явах юм шиг байна. Тэр чинь хууль номдоо тохирч байгаа юм уу, тохирохгүй байгаа юм уу? Тэгээд нэг юм байгуулдаг маргааш нь наадах чинь хууль бус гээд шүүхэд очдог. Тэгээд шүүх дээр өчнөөн сар болдог, үндсэндээ энэ 2013 он чинь тэр чигээрээ туугаад тавьчихаж байгаа юм биш биз дээ? Тендерийн ажлаа яагаад зохион байгуулж чаддаггүй юм бэ? Энэ чинь одоо та нараас хамаарах ажил биз дээ. Өөр хүн амьтнаас хамаарч байгаа юм байхгүй шүү дээ. Үүнийг нэг тодруулаад өгөөч.

**А.Гансүх:** - Замын ажлын хувьд бол 25, 30 км хуваасан нь энэ ондоо ашиглалтад оруулах, үнийн зөрүү гаргахгүй байх, хугацаанд нь чанартай хийнэ гэдэг утгаар нь ангилсан. Өнөөдөр бол яг энэ шинээр гэрээ байгуулах 9 замын ажил байгаа. Гэрээ байгуулагдах шатандаа явж байгаа. Замын компаниудыг бол яам ангилаагүй, Авто замчдын холбооноос өөрсдөө ангилж бид нарт нэрээ өгч байгаа. Авто замчдын холбоотой бид нар энэ чиглэлээр холбооных нь саналаар компаниудын нэрийг авч байгаа. Манай яам бол ямар нэгэн байдлаар тэр компаниудын зэрэглэсэн ангилалд оролцохгүй байгаа. 6 аймгийг хийх саяын энэ хэлсэн шинээр эрхлэх 9 ажил бол энэ жил холбох 6 аймгийн чиглэлүүд байгаа бүгдээрээ. 6 аймгийг хатуу хучилттай авто замаар холбох ажил бол явагдаж байгаа. Өөрөөр хэлбэл 2012 оноос он дамжаад явагдаж байгаа ажлууд байгаа. Энэ дээр нэмээд саяны 9 ажил ингээд орох юм. За тэгье, Р.Онон дарга бэлтгэж байгаарай километрээр нь. Тендерийн хувьд бол Засгийн газар дээр энэ асуудал дээр нэлээн шүүмжлэлтэй хандаж Засгийн газраар ярьсан Р.Амаржаргал гишүүнээ, түүнээс яам шууд гэрээ байгуулах энэ асуудлыг шийдээгүй. Засгийн газар дээр яриад юу гэж үзсэн бэ гэхээр ер нь тендер зарлахаар заавал маргаан гардаг. Ингээд шүүхэддэг,ингээд замын ажлыг шүүхийн шийдвэрээр түдгэлзүүлчихдэг. Ингээд замын ажил явдаггүй. Ийм нэг буруу жишиг тогтчихсон. Ингэхээр зэрэг Засгийн газрын мөрийн хөтөлбөр хэрэгжихгүй, шүүхээс хамаарсан байдалд орчихдог. Ингэж яриад ямар гарц байгаа вэ, ийм буруу жишгийг зогсоох ямар гарц байна гэдгийг ярьсан. Засгийн газрын хуралдаан дээр яриад нэгэнт энэ замын санхүүжилт Хөгжлийн банк уруу бүгд шилжсэн. Одоо бол бүх замын санхүүжилтийг Хөгжлийн банкнаас санхүүжүүлнэ. Хөгжлийн банкны санхүүжилт дээр хэрэгжиж байгаа төсөл арга хэмжээ нь Тендерийн хууль хамаарахгүй гээд 3.6 дахь заалт байдаг юм байна. Энэ заалтыг үндэслээд Засгийн газар дээр тэмдэглэл гарч байна. Үүрэг өгөгдсөн байгаа, өөрөөр Засгийн газар дээр яриад энэ хууль зөрчихгүй юм байна гэж үзсэн. Үүний дагуу Зам, тээврийн яам үйл ажиллагаагаа зохион байгуулаад явж байгаа. Замыг километрээр нь Р.Онон дарга.

**Б.Гарамгайбаатар:** - За Р.Онон.

**Р.Онон:** - 6 аймгийг холбогдохдоо эзэнгүй байгаа 231.7 километр байгаа. Мөрөн-Тариалан чиглэлийн 86, Өндөрхаан-Чойбалсан чиглэлийн 94, Мандалговь-Даланзадгад чиглэлийн 50 километр байгаа юм.

**Р.Амаржаргал:** - Тэгвэл наад 6 чиглэл чинь бүгдээрээ эзэнтэй болчихсон гэсэн үг үү тийм ээ? 200 хэдэн километр.

**Р.Онон:** - 231.7 километр л эзэнгүй байгаа он дамжаад өнгөрсөн онд гэрээ байгуулагдсан байгаа.

**Р.Амаржаргал:** - Одоо ямар нэгэн асуудал байхгүй болж таарч байна уу?

**Р.Онон:** - Энэ стрелка гүйцэтгэгчээ шалгаруулчихвал үүнийг багцалчихсан юм. Үүнийг стрелк шалгаруулчихвал үндсэн 6 аймгийн холболт эзэнтэй болж байгаа юм.

**Ц.Нямдорж:** - Хөөе, аль аймаг уруу хэдэн километр зам татах гэж байгаа юм тэрийгээ хэлээд өгөөч дээ. Тэгээд энэ жил тэр замаас чинь хэдэн километр.

**Б.Гарамгайбаатар:** - Ц.Нямдорж гишүүнээ дэгээ барья.

**Р.Онон:** - Ц.Нямдорж гишүүнээ тэр дээр бүгд байгаа юм л даа. Улсын төсөв, гадаадын зээл тусламж, Хөгжлийн банк гээд. Нийт 77 объект байгаа.

**Ц.Нямдорж:** - Нэрийг нь үү?

**Р.Онон:** - Бүгдийг нь үү?

**Б.Батзаяа:** - Би эндээс хэлээд өгье, Б.Батзаяа. Дорнод аймаг энэ жил холбоход 287 км зам барих байгаа. Шинээр эхлэх 144 км ажил байгаа. Дорноговь аймгийг холбоход 176.4 км дутуу байна, Дундговийг холбоход 104 км, Өмнөговь аймгийг холбоход 296 км байгаа. Үүнээс Өмнөговь 296 км барина, үүнээс шинээр нь эхлэх нь 133 км, Баянхонгор аймаг 107 км дутуу байгаа. Энэ Баянхонгорын зам бол 20 гаран километр хучилт хийгдээд 7 сар гэхэд дуусгана гэсэн ийм төлөвлөгөөтэй байгаа. Хөвсгөл аймагт бол 253 км зам барих байгаа. Үүнээс 86 километрийг шинээр эхэлнэ.

**Р.Амаржаргал:** - Б.Батзаяа наад тоонууд чинь түрүүний тэр хүний хэлсэн тооноос хамаагүй ондоо болоод байна шүү дээ. Наад хүн чинь 200 хэдэн километр дутуу байгаа гэж хэлсэн шүү дээ.

**Б.Батзаяа:** - 231 км зам шинээр байгуулж эхлэх юм. Дорнод аймагт 94 км, Хөвсгөл уруу 86 км,

**Р.Амаржаргал:** - Одоо та нар тендер зарлах юм юу ч байхгүй юм байна тийм үү? 6 аймаг чинь бүгдээрээ эзэнтэй болчихсон юм байна, зам нь тодорхой юм байна, хариуцаж байгаа эзэн нь тодорхой юм байна, ажил нь явахгүй байгаа юм байна тийм үү?

**Б.Батзаяа:** - Одоо ажил эхлэхэд бэлэн байгаа, 231 км буюу 3 аймгийн 3 тасархай зам байгаа. Тэрийг 9 хуваасан байгаа. Үүнийг шууд гэрээгээр гүйцэтгүүлнэ. Бусад ажлууд эзэнтэй. Гүйцэтгэгч нь тодорсон байгаа гэсэн үг.

**Р.Амаржаргал:** - Тэд нар яагаад ажлаа хийгээгүй юм, одоо болтол яагаад зам нь тавигдаагүй байгаа юм.

**Б.Батзаяа:** - Энэ жилээс л эхэлнэ.

**А.Гансүх:** - Одоо ажлын сезон нь эхэлж байна, одоо ажилдаа гарчихсан байгаа.

**Б.Гарамгайбаатар:** - С.Бямбацогт гишүүн асуултаа асууя. Ирцийн дараалал дэгийн дагуу.

**С.Бямбацогт:** - Сая Р.Амаржаргал гишүүн тодорхой асуугаад байна л даа. Ажил чинь хэр сайн явж байгаа юм бэ? Үнэхээр болж байгаа болох гэж байгаа гэж яриад байх юм. Болохгүй байгаа юм чинь юу байгаа юм? Ямар асуудлууд юу нь болохгүй байна, энэ талаасаа бас ярьж болохгүй юу? Яг энэ жил оны эцэст хэдэн километр замыг ашиглалтад өгөх юм, 9 төсөл дээр шууд гэрээ байгуулаад энэ жилдээ өгнө гэж байгаа юм байна. Түүнээс гадна хэдэн километр замыг ашиглалтад өгөөд энэ жил нийтдээ ер нь яг хэдэн километр зам ашиглалтад өгөх вэ? Яг энэ тоогоо хэлж өгөөч. Санхүүжилт сайн хийгдээд бүх ажил чинь сайн яваад байгаа юм бол ер нь нэлээн ахицтай явах ёстой байх гэж бодож байна. Гэтэл та хэдийн маань өгч байгаа энэ материал дээрээс чинь харахад ихэнх зарласан тендерүүд чинь хүчингүй болчихсон байна. Дандаа яасан үнэ бага учраас, үнэ хэт их дахин өндөр үнэ ирсэн учраас хүчингүй болсон гээд л байна л даа. Ганц нэг юмнаас гэрээ байгуулагдсан гээд яригдаж байна. Тэгээд энэ үнэ чинь ямар учиртай байгаад байгаа юм бэ? Одоо энд Мянгадын гүүрнээс Сар хайрхан чиглэлд барих 20 км замын 1 километрийн өртөг 420 сая төгрөг, дээд талд нь Ханх-Мондын чиглэлд 23 км зам барихад 1 км замын өртөг 700 сая төгрөг. Өөрөөр хэлбэл Ховдод баригдаж байгаа 1 км замын өртөг 420 сая төгрөг, Хөвсгөлд баригдаж байгаа 1 км замын өртөг 700 сая. Яг ижил стандартаар ижил нөхцөлд зам барьж байгаа байх гэж би ойлгож байгаа. Яагаад ийм үнийн ялгаатай байдаг юм бэ? Түрүүн ярьсан л даа гадныхан барихаараа өндөр үнэтэй бариад байдаг, монголчууд барихаараа хямд үнэтэй барьдаг гэж. Үүнтэй адилхан Монгол улс тэгээд Хөвсгөл Улаанбаатартай ойрхон байна, Ховд бол бүр хол байна. Яагаад ийм бас ялгаатай байдаг юм бэ? Энэ асуудлуудаа бас тайлбарлаж өгөөч.

**Б.Гарамгайбаатар:** - За хариулъя. Хэн хариулах юм бэ?

**А.Гансүх:** - Р.Онон дарга.

**Р.Онон:** - Энэ жил нийт 72 төслийг 2900 гаруй км авто замын барилгын ажил явагдана. Үүнээс гэрээгээр 1800 км авто замын барилгын ажил улсын ашиглалтад орох ёстой. 6 аймгийн төвтэй холбоотойгоор 1400 км замын барилгын ажлыг дуусгаж хүлээлгэж өгөх ёстой. Хоёр дахь нь тэр үнийн ялгааг С.Бямбацогт гишүүн асууя байна. Энэ нөгөө та сайн мэднэ дээ, зураг төслөөсөө гаргаад ажлын нөхцөлөө тооцож байгаа шүү дээ. Энэ дээр Ханх-Хатгалын 23 км бол цаашаагаа намаг нөхцөл нь тийм эвгүй юм байна лээ. Сар хайрхан-Мянгадын гүүр чиглэлийн 20 км бол өнгөрсөн онд зарлаад гүйцэтгэгч шалгараад энэ ажлаа хийж чадахгүй бид нар гэрээг цуцлаад дахиад зарлаж байгаа ийм объект л доо. Тэгээд дахиад үзэхээр нөгөө өнгөрсөн үнэ дээр ажлын объём дээр үнийн үзээд л тавьсан эд л дээ.

**С.Бямбацогт:** - 1800 км зам энэ жил ашиглалтад орох юм байна тийм ээ?

**Р.Онон:** - Энэ дээр 1400 км бол 6 аймгийн төвтэй холбоотойгоор үлдсэн 400 гаруй нь гадаадын зээл тусламж. Жишээ нь Баян-Өлгий чиглэлийн, Ховд чиглэлийн 60 км, Ховдоос урагшаагаа 80 км орно гэх мэтчилэн нөгөө Азийн хөгжлийн банк, гадаад зээлээр тусламжаар хэрэгжиж байгаа төслүүд 400 гаруй километр зам гэрээгээр орох ёстой.

**Б.Гарамгайбаатар:** - Ц.Даваасүрэн гишүүн.

**Ц.Даваасүрэн:** - Баярлалаа. Энэ замын ажлууд дээр бас яригдаад байгаа зүйлийг би нэг мөр болгож шийдээч гээд байгаа юм. Сая С.Бямбацогт гишүүн асуугаад байна л даа. Километр замын өртгийн асуудал үүнээсээ болоод баахан үнийн зөрүү, шүүх болоод л ингээд явдаг. Зарим нь ажлаа хийдэггүй 2, 3 жил болдог ийм юм байгаад байгаа юм. Тэгэхээр энэ асуудлыг би нэг мөр шийдэгдсэн үү, тэр ялангуяа Хөгжлийн яам Хөгжлийн банкаар шууд гэрээгээр хийгдэхээр замуудын хувьд энэ үнэ өртгийн асуудлууд нь нэг мөр шийдэгдсэн үү гэдгийг асууя. Нөгөө нэг асуудал бол энэ жил 6 аймгийг холбоход бол Хөвсгөлийг холбохоор байгаа. Гэтэл би Тариалан-Уньтын тэр нэг солонгосын компани шалгарсан замын ажил дээр бол эргэлзээ төрж байна, тэр компани чинь ер нь тэгээд өнгөрсөн жил ажлаа хийсэнгүй, одоо тэгээд сураг сонсоход бол бас л техник хэрэгслээ татсан юм байхгүй байгаа юм байна. Тэнд хайргаа буталж байгаа, бэлдэж байгаа зам барихад бэлтгэл ажил хийж байгаа юм ерөөсөө байхгүй байна шүү дээ. Тэгэхээр Засгийн газар 6 аймгийг холбоно гээд байдаг гэтэл ганц энэ компаниас болоод холболтын ажил чинь байхгүй болчих юм биш биз дээ. Ер нь нэг ийм зүйл ажиглаад байна. Тендер авдаг, тэгээд дуусдаггүй, ямар ч хариуцлага хүлээдэггүй. Одоо жишээлбэл, Хөвсгөлийн дулааны станцын асуудал байна. Анун сервис гэж компани авсан. Одоо болтол дуусгаагүй. Тэгээд тэрэнд санаа зовж байгаа Засгийн газрын төлөөлөл байгууллага байхгүй. Тэгээд л тэр нь зүгээр яваад байдаг. Жишээлбэл ТЭЦ-2-ын утаагүй түлшний асуудал байна. Энэ чинь хэдэн жил болж байна шүү дээ. Тэнд 14, 15 тэрбум төгрөг хийчихээд, өнөөдөр утаагүй түлш гараагүй л байж байна. Хатгалын зам 4 жил болж байж ашиглалтад орсон. Гэтэл өнөөдөр чанар дээр нь асуудал байж л байгаа. Бид нар оны өмнө нэг зүйлийг бол хатуу ярьж байж шийдэж өгсөн шүү дээ. Үнийн зөрөөний асуудал цаашид байхгүй шүү. Энэ удаа барилгын салбарын, замын салбарын үнийн асуудал шийдэгдлээ. Үүнээс цааш бол та нар стандартаа тогтоогоод яг ийм үнээр хийнэ, намагтай газар нь яаж хийх юм, намаггүй газар нь яаж хийх юм гэдгээ бүр гаргаад хэн ч харсан тендер зарлаж байгаа хүмүүстээ тодорхой, дараа нь хяналт шалгалт тавьж байгаа хүмүүстээ тодорхой болох энэ асуудлыг шийдэхгүй бол болохгүй нь гэж би тэр Уньт-Тариалангийн зам энэ ондоо ашиглалтад орно гэдэг баталгаа байна уу гэж асууж байгаа юм. Тэр солонгосын компани чинь хийж чадахгүй бол энийгээ солих уу? Хоёрдугаарт энэ үнэ тарифын асуудал бол цаашдаа тодорхой болоод явах уу гэдэг ийм хоёр зүйлийг тодруулъя.

**А.Гансүх:** - Би үнэ тарифтай холбоотой яамнаас барьж байгаа бодлогын шинжтэй асуудлыг ярья. Компанийн асуудал дээр Р.Онон дарга хариулчихаарай. Ер нь Зам, тээврийн яам байгуулагдсантай холбоотойгоор энэ замын салбарт шинэчлэл хийе, үндэсний компаниудынхаа чадавхыг дээшлүүлье, өрсөлдөх чадварыг нь нэмэгдүүлье гээд бид нар Авто замчдын холбоотой хамтраад нэлээн их хэмжээний ажил хийсэн. Авто замчдын холбоотой бид нар гурав дөрвөн удаа компанийнхаа төлөөллийг цуглуулж уулзаж, замын салбарт ямар бэрхшээл байгаа, ямар шийдэх асуудлууд байгаа юм гэдэг дээр нэлээн сайн ярьсан. Үүний нэг нь бол яг 1 км замын нэгж өртөг байсан. Ингээд 1 км замын нэгж өртгийг өнөөгийн зах зээлийн түвшинд чанартай зам барихад ямар хэмжээтэй байх вэ гэдгийг Авто замчдын холбоотой хамтраад манай мэргэжилтнүүд тооцоо судалгаа хийж гаргаж ирсэн. Ингээд үзэхэд бол 1 км замыг бол 850 саяас 1 тэрбум төгрөгийн хооронд тогтоох боломжтой. Яг ийм өртөгтэй байхад бол өнөөдөр чанартай замыг хугацаанд барина. Цаашдаа үнийн зөрүү гарахгүйгээр шийдэх боломжтой гэдэг ийм тооцоо гарсан юм урьдчилсан. Энэ тооцоог үндэслээд Эдийн засгийн хөгжлийн яамтай бид нар 1 км замынхаа нэгж өртгийг нэмэгдүүлэх чиглэлээр ярьсан. Харамсалтай нь төсөв мөнгөний боломж байхгүй, өөрөөр хэлбэл Хөгжлийн банкаар бүх замыг санхүүжүүлэхээр бүх замыг шилжүүлчихсэн байсан. Хөгжлийн банкинд ийм эх үүсвэр байгаагүй. Үүнийг цаашдаа Эдийн засгийн хөгжлийн яам Сангийн яамтай хамтраад 3 сайдын хамтарсан журам гаргаад норм, нормативыг шинэчлээд батлах нь зүйтэй юм байна гэдэг ийм шийдэл гараад энэ ажлыг хийгээд явж байгаа. Тэгэхээр цаашдаа бол авто замын салбарт 1 км замын нэгж өртгийг нэмнэ, ингэснээрээ чанартай замыг хугацаанд авдаг ийм тогтолцоо систем уруу шилжье. Гэрээгээ эрх зүйн хувьд хаа хаанаа бие биенийгээ шахсан ийм гэрээ хийе гэж ярьж байгаа. Өөрөөр хэлбэл санхүүжилт саатах юм бол тэр захиалагч өөрөө хариуцлага хүлээж гүйцэтгэгчдээ торгууль төлдөг, гүйцэтгэгч хугацаанд нь замаа чанаргүй барьсан бол хариуцлага тооцоод явдаг цаашдаа бол энэ замын салбарт хар жагсаалт гаргаад энэ чанаргүй барьсан компаниудыг оруулаад ингээд явъя гэдэг ийм бодлогыг хэрэгжүүлэхээр Авто замчдын холбоотой, Эдийн засгийн хөгжлийн яамтай хамтраад яриад явж байгаа.

**Б.Гарамгайбаатар:** - Асуух асуулттай гишүүд байна шүү дээ. Одоо Х.Болорчулуун гишүүн байгаа. Тодруулъя гэж байна, тодруулчих.

**Р.Онон:** - Уньт-Тариалангийн чиглэлийн 88 км зам бол Кувейтын сангийн зээл, Монгол улсын хамтарсан санхүүжилтээр хэрэгжиж байгаа. Нийт өртөг нь 33.4 сая ам.доллароор хэрэгжих төсөл, гэрээгээрээ 2012-2014 онд байгаа. Өнгөрсөн онд зөвлөх гүйцэтгэгч шалгарсан. Өнөөдрийн байдлаар Эрдэнэт хотод тоног төхөөрөмж талбай уруу нь Эрдэнэ хотоос шилжээд явж байгаа, чулуу бутлуур, асфальтын хувьд орж ирсэн. Тодорхой тооны ачааны машинуудыг талбай уруу татаж байгаа. Ер нь бид нар энэ гүйцэтгэгчид бол энэ онд Засгийн газрын мөрийн хөтөлбөрөөр батлагдсан иймд ажлаа шахаж хий гэдэг асуудлыг тавьсан. Үүнийг мөн Ерөнхий сайдын замчидтай уулзах үеэр бид нарт амласан нөгөө компани энэ ондоо дуусгахын төлөө бид нар ажиллана гээд.

**Б.Гарамгайбаатар:** - За тодруулъя.

**Ц.Даваасүрэн:** - Тэгэхээр А.Гансүх сайдаа би зүгээр энэ компанийн хувьд санаа зовж байна. Энэ компани хийхгүй бол ажлаа амжуулахгүй бол нөгөө нэг жилд багтаж Мөрөн-Улаанбаатарыг холбох асуудал чинь өнгөрчих гээд байгаа байхгүй юу. Тэгэхээр үүний холбоно гэсэн баталгааг хэн гаргаж байгаа юм бэ? Та бүгд холбож чадахгүй бол ажлаараа хариуцлагаа хүлээх үү? Тэгэхээр энэ нэг компани чинь өөрөө та нар сонгон шалгаруулчихсан, тэгээд явц байдлыг нь хараад байхад маш удаашралтай гэдэг нь хэд ч тодорхой нэг ийм компани энэ зурваст орчихоод байна шүү дээ. Энэ зурвасын 70 км зам хийгдэхгүй бол энэ жилдээ ашиглалтад орж Мөрөн холбогдох асуудал байхгүй болчих гээд байгаа юм. Хоёрт та сая хэлснээр бол нөгөө нэг стандартын шаардлага хангасан өртөг чинь тогтоогүй юм байна шүү дээ. Тэгээд дахиад үнийн зөрөөний асуудал гээд ийм зүйл гараад байх юм уу? Гэдэг асуудал дээр тодорхой хариулаач. Яг хэдээр тогтчихсон байна. Та хэд 800 гээд оруулах, та хэд арай жаахан нимгэн зам тавихаар тогтъё. 500-н хэд, 600-н хэдээр яалаа гээд, тэгвэл энэ хүнд даацын машинуудыг хязгаарлах бололцоо бий юу? Энэ чинь өөрөө замыг тэгээд дуусгачихаж байна шүү дээ. Тэдэн тэрбум төгрөг булаад л нэг жил хүнд даацын машин яваад байхгүй болчихож байна шүү дээ.

**А.Гансүх:** - Зам, тээврийн яам бол 1 км замын нэгж өртгийг нэмэх нь зүйтэй гэсэн байр суурьтай байгаа. Энэ бол шийдэгдээгүй. Түрүүн би шалтгааныг нь танд хэлсэн. Энэ жилийн шинээр баригдах замууд дээр 1 км зам нь 530 сая төгрөгөөр тогтсон байгаа. Энэ бол хуучин байдлаа бодвол 80 орчим сая орчим төгрөгөөр нэмэгдсэн байгаа. Бид нар аль болохоор замын ажил хийж байгаа компаниудыг шахаж ажиллана. Манайх хяналтын 6 групп яамнаас гаргаж байна. Ингээд энэ хяналтын группүүд бол 7 хоногийн зайтайгаар зам барьж байгаа компаниудыг газар дээр нь очиж шалгана. Иймэрхүү маягаар компаниудыг үүргээ биелүүлэх хугацаанд замаа ашиглалтад оруулахдаа холбоотой хяналтын ажлыг бид нар хийгээд явчихна. Мэдээж тухайн компани гэрээгээр хүлээсэн үүргээ биелүүлэх ёстой, бид нар үүнийг шахаж ажиллана. Хугацаанд нь оруулахгүй тохиолдолд гэрээгээр хүлээсэн үүргийнхээ дагуу алданги торгууль тооцох гэх мэтчилэн хариуцлага арга хэмжээнүүдийг авна.

**Б.Гарамгайбаатар:** - Х.Болорчулуун гишүүн.

**А.Гансүх:** - Хүнд даацын машины хувьд бол 2 асуудал байгаа юм. Нэгд, өнөөдөр олон улсын конвенцид нэгдэж орсноороо бол манайх хамгийн хүнд даац бол 44 тонн машин явуулах боломжтой, гэтэл уул уурхайн компаниуд бол өнөөдөр 110 тоннын даацтай машиныг явуулж байгаа. Үүнийг өнгөрсөн Засгийн газар дээр стандарт болгоод баталчихсан юм байна лээ. Тухайн үедээ Зам тээвэр, барилга хот байгуулалтын яам бол үүний эсрэг санал өгч байсан. Өөрөөр хэлбэл олон улсын конвенци зөрчигдөх юм байна, гэдэг. Цаашдаа бол бид нар шинээр барьж байгаа замуудыг хоёр чиглэлээр анхаарах нь зүйтэй юм байна гэж үзсэн. Нэг нь засвар арчлалт, баригдсан замуудаа жил болгон тэр арчилдаг засвар арчилтынх нь төсөв мөнгийг нь анхаарч шийдэж өгөх ёстой. Өнгөрсөн төсөвт бол 30 тэрбум төгрөг оруулсан боловч энэ дэмжигдээгүй ийм байдалтай байна. Энэ дээр бол анхаарах ёстой. Цаашдаа бол энэ замууд дээрээ бид нар пүү тавиад энэ пүүгээрээ хүнд даацынхаа машинуудыг жигнээд, даац хэтэрсэн машинуудыг явуулахгүй байх ийм арга хэмжээ авъя гэж бодож байна.

**Б.Гарамгайбаатар:** - Х.Болорчулуун гишүүн, дараа нь Д.Батцогт гишүүн, Н.Батцэрэг.

**Х.Болорчулуун:** - Асуулт бас зарим нь давхардаж байна. Яах вэ, тэгэхдээ асууя. 6 аймгийг энэ жил авто замаар холбоно гэж байна, хамгийн гол нь холбох яах вэ, чанар замын чанар дээр үнэхээр санаа зовдог юм. Манайхны тавьсан зам 3 жил болохгүй л засварт орж байдаг. Ингэж чанар муутай зам тавьснаас 100 км зам тавьсны оронд 66 км, 50 км чанартай зам тэр мөнгөөрөө тавьсан нь цаашдын ирээдүй хэрэгтэй биш үү? Түүнээс гадна оны өмнө Зам, тээврийн яамныхан сайд өөрөө А.Гансүх хэлж байсан. Стандартыг өөрчилнө, 2013 оноос тэрийг мөрдөж хэрэгжүүлнэ гэж хэлж байсан. Би энэ дээр тооноос чанарт шилжих юм байна, бас Шинэчлэлийн Засгийн газар зам дээрээ ч гэсэн өөрчлөлт шинэчлэлтийг гаргах нь гэж баярлаж байлаа. Гэтэл хуучнаараа тавигдахаар болчихлоо. Энэ жил 6 аймаг тэр чигээрээ тийм ээ, тэгэхээр үүнийг яагаад хуучнаараа явахаар болчихсон бэ, бас мөнгөтэй л холбох байх л даа, гэхдээ 100 км чанаргүй зам тавьснаас 66 км чанартай зам тавьсан дээр гэсэн саналтай байна л даа. 5 сантиметр зам бол одоо шүдэнзний хайрцаг болгосон юм шиг зам үнэхээр аймаг хоорондын даацыг бол даахгүй байна. 50, 60 тоннын машинууд явна, хасах 40 градусын энэ цаг уурын байдлыг даахгүй тэгээд 3 жил болохгүй засварт орох жишээтэй байна. Цаашдаа энэ стандартыг мөрдүүлэх үү, өөрчлөх үү 2013 ондоо шинэ стандартаар явж болсонгүй юу гэж асуумаар байна.

Хоёрт, 850 саяас 1 тэрбум 1 км замын өртөг гэж байна. Энэ болохоор хуучнаараа 5 сантиметрийн зузаантай зам уу, 8 сантиметрийн зузаантай зам уу? Та нар бол 7.15-8 болгоно шинэ стандарт ийм болгоно гэж ярьж байсан. Энэ талаар хариулж өгөөч гэж.

**Б.Гарамгайбаатар:** - За хариулъя.

**А.Гансүх:** - Би тодруулъя. Яг энэ дээр Зам, тээврийн яам бол үнэхээр замыг чанартай барья, шинэчилье гэдэг бодлого барьсан. Энэ утгаараа ч 1 км замынхаа нэгж өртгийг нэмье гэдэг санал тавьсан. Энэ дээр бид нар хэд хэдэн замынхаа хийц дээр өөрчлөлт хийсэн юм. Өөрөөр хэлбэл 7 сантиметр хучдаг, замынхаа суурийг хүчитгээд 7 сантиметрийн хучилт хийе, ингээд сайжруулсан битум ашиглая гэдэг эхний ээлжид иймэрхүү маягаар замынхаа стандартыг өөрчилье гээд санал оруулсан боловч харамсалтай нь Хөгжлийн банк дээр дэмжигдээгүй. Өөрөөр хэлбэл эх үүсвэр байхгүй гэдэг. Яагаад гэвэл замын нэгж өртөг их нэмэгдсэнээр бол үүнийг санхүүжүүлэх эх үүсвэр байхгүй гэдэг шалтгаанаар дэмжигдээгүй. Гэхдээ цаашдаа үүнийг ямар хэлбэрээр зохион байгуулах гэдэг гарцаа Эдийн засгийн хөгжлийн яам, Сангийн яамтай яриад хамтарсан норм, нормативынхоо аргачлалыг өөрчилье, үүнтэй холбогдуулаад төсөв тооцдог аргачлалаа ч гэсэн өөрчилье гэдэг ийм чиглэлээр 3 яам хоорондоо яриад явж байгаа.

**Х.Болорчулуун:** - Тодруулаад юм асуучихъя.

**Б.Гарамгайбаатар:** - За тодруулъя.

**Х.Болорчулуун:** - Ер нь замыг ингээд богино тавиад цаашаа залгаад явахадб олж байна тийм ээ? Нэг тавьсан нимгэн замыг дахиад зузаална гэхэд технологийн хувьд хүндрэлтэй байдаг гэсэн яриа байдаг юм тэр үнэн үү?

**А.Гансүх:** - Мэргэжлийн хүн хариулах уу?

**Б.Гарамгайбаатар:** - За Р.Онон.

**Р.Онон:** - Замын хийцийн тухай сая сайд хэлчихлээ. 3 янзын хийц оруулсан. Одоо бол бид нар хуучин хийцээрээ буюу 5 сантиметр, 20 сантиметрийн буталсан чулуун суурьтай ийм үеэрээ явж байгаа. Ер нь хийцийг өөрчлөх, замыг чанартай барих тал дээр бид нар нэлээн хэдэн саналуудыг дэвшүүлж байгаа. Өнөөдөр авто замын салбарт 230 гаруй стандарт, норм дүрэм мөрдөгдөж байгаа. Таны түрүүний хэлсэн чанар тал дээр бид нар олон туршилтуудыг Авто замын эрдэм шинжилгээ, хяналт судалгааны төв дээр явуулж байгаа. Үүний хүрээнд замыг бэхжүүлэх, газар дээр нь даланг нь дахиж буталж нягтруулах ийм чиглэлийн олон технологиудыг үзэж байгаа. Тэгээд үүнийг стандарт болгоод мөрдүүлэх чиглэл рүү ажиллаж байгаа.

**Б.Гарамгайбаатар:** - За С.Бямбацогт гишүүн, Д.Батцогт гишүүн.

**Д.Батцогт:** - Давхцуулахгүйгээр ганц, хоёр асуулт асууя. Манай Ховд аймаг хэвтээ чиглэлийн, босоо тэнхлэгийн гээд замууд явж байна л даа. Сумын төвүүдийн хажуугаар нь дайрч өнгөрөөд байдаг, энэ сумын төвүүд дээр ганц хоёр километр замаар нь холбоод өгчих ийм боломж бололцоо эхнээсээ байгаагүй юм уу? Ийм бололцоо гарах уу? Яагаад ингэж асууж байна вэ гэхээр нөгөө замаа тавиад дууслаа, асфальт заводоо аваад нүүгээд явчихдаг. Дараа нь тэр суманд замын асуудал шийдэх бол боломж бололцоо тааруу болчихно шүү дээ. Энэ талаар асуучихъя гэж бодож байна. Тэгээд манай энэ Азийн хөгжлийн банкны зээлээр баригдаж байгаа байх Манхан-Ховд чиглэлийн замын удаашралтай явах шиг санагдах юм. Энэ хэзээ ашиглалтад орох юм бэ? Хэзээ хучилтаа хийх юм бэ? Далангийн ажил нь үндсэндээ бараг дууссан харагдаж байна лээ. Ийм нэг асуулт байж байна. Хоёр дахь нь бол би Улаанбаатар замуудтай холбоотой асуултууд асуух гээд байна л даа. Хөдөө хээр зам барих ч яах вэ, хэл ам багатай..

**Б.Гарамгайбаатар:** - Д.Нанзаддорж байж байгаарай. Улаанбаатар хотын замын тухай ярьж байна шүү.

**Д.Батцогт:** - Түгжрэл болдоггүй бас учиртай байгаа юм. Улаанбаатарт бол маш их түгжрэл үүсгэдэг, зам хаадаг, иргэдийн асар их бухимдлыг төрүүлдэг, тэгээд хэдэн жилээр нь барьдаг ашиглалтад ордоггүй ийм замууд байна. Ялангуяа тэр 22-ын товчооны чиглэлийн зам. Миний мэдэхээр 3 жил барилаа, 3 жил зам хаасан, 3 жил түгжирсэн, тоосонд дарагдсан. Энэ хэзээ ашиглалтад орох вэ? Хотод барьж байгаа замуудынхаа гүйцэтгэж байгаа компаниудыг яаж шалгаруулж байна, ялангуяа Улаанбаатар хотод барьж байгаа энэ замын компаниуд бол асар туршлагатай, хүчин чадалтай ийм сайн компаниудыг шалгаруулахгүй бол одоо нэг тамга тэмдэгтэй, цүнхтэй хүмүүс замын тендер аваад явдаг байдаг ийм моод дэлгэрчихсэн. Үүнийг цаашдаа яах юм, засаж байна уу манай Улаанбаатарын шинэ удирдлагууд. Энэ талаар нэг асууя гэж бодож байна. Хараад байхад ер нь Улаанбаатарын зам дээр нэг бордюр сольдог нэг ийм ажил байх юм. Жил болгон л сольдог, нэг замыг гурав, дөрвөн удаа сольж байсан. Энэ одоо хэний бизнес юм бэ? Энэ бордюр нь чухал байдаг юм уу, зам нь чухал байдаг юм уу энэ талаар Н. Гантөмөр дарга бас тодорхой хариулт өгөөч гэж ингэж хүсэж байна. Нөгөө Улаанбаатар хотод хурдны 2 зам барихаар бондын мөнгөөр шийдлээ гэсэн яасан бэ? Сая одоо 38 км зам барихаар төлөвлөж байгаа, 14 км-ийг нь энэ жил ашиглалтад оруулна гэж ярьж байна. Тэр хурдны замаа больсон уу яасан энэ талаар хариулаач.

**Б.Гарамгайбаатар:** - Хариулъя.

**А.Гансүх:** - Р.Онон дарга хариулчих.

**Б.Гарамгайбаатар:** - Эхлээд Зам, тээврийн яам, дараа нь хотынхон.

**Р.Онон:** - Сумдыг ярьж байна, ер нь зүгээр орон нутагт Тээвэр авто замын газар гэж байгаа. Тээвэр авто замын газарт бид нар зөвлөгөө өгч байна гэхээр аймгийнхаа орон нутгийн чанартай замын нэгдсэн төлөвлөгөөг гаргаач, энэ дээр хамтраад явъя гэсэн. Орон нутаг бас өөрөө төсөвтэй болсон. Энэ дээрээ энэ асуудлаа тавьж байгаач. Хоёрт нь тухайн чиглэлд зам баригдаж байгаа гүйцэтгэгч компаниуд тоног төхөөрөмж бүх юмаа ирсэн үед энэ асуудлаа шийдүүлэх бололцоотой. Тухайн гүйцэтгэгчтэй ярих боломж нээлттэй байдаг. Ер нь бид нар энэ Японы буцалтгүй тусламжийн хүрээнд Ховд-Өлгий чиглэлийн 8 сумыг холбож байгаа. Энэ төслийг 2 сая долларын хүрээнд уржнан эхлүүлээд явж байгаа. Тодорхой сумдыг үндсэн авто замтайгаа холбоё гээд ер нь цаашдаа холбож байя гэсэн ийм бодлого барьж байгаа. Өнөөдрийн байдлаар Үенчээс Ховд чиглэлийн 2 багц байгаа. 103, 110 км Тэмээн хүзүү, Бага улаан даваа, Бага улаан даваанаас Манхан чиглэлийн энэ хоёр багц бол нийт хөрөнгө нь Азийн хөгжлийн банкнаас шийдэгдсэн. Эхний багц Тэмээн хүзүү, Бага улаан давааны ажил 30 хувьтай гэрээгээрээ энэ жил дуусах ёстой Бодонч хавцал гэж байгаа. Бага улаан даваанаас Манхан чиглэлийн 103 км бол ирэх онд дуусахаар гэрээтэй ингээд явж байгаа. Ховдоос урагшаа 80 км бол энэ ондоо дуусах ёстой байгаа.

**Б.Гарамгайбаатар:** - Н.Гантөмөр дарга.

**Н.Гантөмөр:** - 22-ын товчоо ер нь яагаад 3 жил болж байна гээд энэ дээр “Чи Чи Ха Ар” гэж хятадын компани 2010 оны улсын төсвөөс тендерт ялж авсан байдаг юм байна лээ. Түншлэлээр нь “Бэрх зараа” гэж компани орсон. 2010 он хүртэл энэ ажлаа олигтойхон хийж чадаагүй. Энэ жил бид нар ноднин намраас хойш хууль хяналтын байгууллагад өгсөн. Энэ асуудлыг нэр мөр шийдээч гээд. Гэхдээ бид бол ажлыг зогсоогоогүй. Энэ жилээс 22-ын товчооноос цааш Төв аймаг Дархан уруу салдаг замын уулзвар хүртэлх 4.4 км-ийг энэ жил “Бэрх зараа”-аар энэ жил дуусгуулна. Энэ 6 дугаар сарын 30-нд гэрээгээр дуусна. Хоёрдугаар асуудал наана байгаа хуучин Цэргийн ерөнхий газар буюу одоогийн Моносын уулзвараас 22-ын товчоо хүртэлх 5 км замыг “Тэгш плант”, “Эрдэнэ зам” гэдэг замын түншлэлүүд орж одоо дуусгана. Харин бид 5 тэрбум төгрөгийг тэр ажлыг улсын төсвөөс аваад үлдчихсэн байсан. Энэ мөнгөөрөө энэ ажлаа дуусгуулаад үндсэндээ ямар нэгэн хохиролгүйгээр энэ ажил төсөвтэй багтаагаад энэ жил дуусгаад манай Авто замын газрын мэргэжлийн хүмүүс наадмын өмнө дуусгахаар ингээд ажилдаа орчихсон ажиллаж байна.

Хоёрдугаар асуудал нь бордюр байнга жилийн жилд солигддог, үүнийг бол болиулсан. Бордюрыг соливол замаа янзал гэдэг хатуу шаардлага тавьсан. Ганцхан бордюр хийгээд бусдыг нь орхидог байдлаа боль гээд тийм учраас энэ жил замын ажил хийвэл бордюрын ажил заавал хийгдэнэ гэж ойлгож болно. Тийм учраас энэ асуудал дээр хаа хаанаа хяналттай манай мэргэжлийн нөхдүүд бол газар дээр хянаж ажиллаж байгаа. Гуравдугаар асуудал хурдны зам. Хурдны зам бол Эдийн засгийн хөгжлийн яам дээр Засгийн газрын хоёр ч тогтоолоор байгуулагдсан. Үүний төслийн Удирдах зөвлөлийн хороогоор миний бие саяхан сайдын тушаалаар томилогдсон. 3 хоногийн өмнө. Одоо яах гэж байна вэ гэхээр бид энэ хоёр дахь удаагаа өнөөдөр хуралдах гэж байна. 33 уулзварыг эхний ээлжид Өргөөний урдах уулзварын зураг бэлэн болсон. 33 уулзваруудын зургийг бэлэн болгож байна. Энэ ажил бол энэ жил нэлээн эрчимтэй хийгдэнэ. Засгийн газраас 200 орчим сая долларын төсөвтэй мөнгөтэй ажил. Дээр нь хурдны замын зургийн ажил ид явагдаж байна. Энэ бол нэлээн эрчтэй явж байгаа. Энэ дээр 3 бүтэц байгаа. Нэгдүгээрт, төслийн Удирдах хороо байна, хоёрдугаарт нь Нэгж байна н.Батболд даргатай, гуравдугаарт нь Техникийн зөвлөл гэж манай Д.Нанзаддорж даргаар ахлуулсан зөвлөл байгуулагдаж байгаа. Ингээд мэргэжлийн нөхдүүдийн зөвлөлөөр Удирдах хороо шийдвэр гаргаж нэгж хийхээр ийм бүтэцтэйгээр ажиллах байдалтай энэ жил ажил эхлүүлж байна.

**Б.Гарамгайбаатар:** - С.Дэмбэрэл гишүүн асууя.

**С.Дэмбэрэл:** - За миний бие хэдэн асуулт асууя. Нэгдүгээрт, энэ жижигхэн байгууллага, төрийн байгууллага 02 дугаар сарын 28-нд 150 сая төгрөгийн тендер зарлажээ. Тэгээд 3 дугаар сарын 28-нд тэр тендер нь нээгджээ. Одоо 04 дүгээр сарын 28-нд гурван компани орсон байгаа юм. Ингээд тэр нь шалгарах юм шиг байгаа юм. Энэ хооронд чинь гурван сар явчихаж байна л даа. Тэгэхээр ямар асуулт асуух гэж байна гэхээр А.Гансүх сайдаас танай салбарт Тендерийн хуулийн хэрэгжилт, хугацааны хувьд тендерийг зарлахаас авахуулаад эцсийн шалгаруулалт хүртэл дунджаар хэчнээн хугацаа авч байна бодитой байдал дээрээс нэгдүгээрт асуулт. Үүнтэй холбогдуулаад бас тэр тендертэй холбогдуулсан, түрүүн зарим нь асуулаа. Би бордюр гэж юм байдгийг мэдэхгүй. Явган хүний тэр хашлагыг аваад хаячих юм, тэр нь яагаа ч үгүй байх юм. Тэгээд шинийг хийх юм, хуучныг нь надад өгчихөж болох уу? гэсэн хоёрдугаар асуулт. Гуравдугаар асуулт нь метро асуудал, танай яамны Улаанбаатар хотод метро барих талаар албан ёсоор байр суурийг тов тодорхой эдийн засгийн үр ашиг, нийгмийн үр ашиг талаас нь харьцуулаад хэлж өгнө үү? Дөрөвдүгээр асуудал PPР буюу төр хувийн хэвшлийн түншлэл танай салбарт одоогоор хэдэн хувийг эзэлж байна вэ? Цаашид энэ 4 жилд хэдэн хувийг эзлүүлэх бодол байна. Тав нь, за дээр нь хамгийн сүүлчийн асуулт нь “Транзит монгол” гэдэг хөтөлбөр амьд уу, үхсэн үү гэдэг асуулт. Энэ дээр амьд, эсвэл үхсэн гэсэн товчхон хариулт өгнө үү?

**Б.Гарамгайбаатар:** - За хариулъя. Аль болохоор товчхон хариулна шүү цаг явж байна.

**А.Гансүх:** - Тендерт бол дунджаар 60 хоног зарцуулж байгаа. Яг нарийвчилсан хугацаа тоог нь манай хүмүүс тодруулаарай. Ингээд маргаан гарах юм бол энэ үргэлжлээд тендер зогсоод явчихдаг, шүүхийн маргаан бол дунджаар зургаан сараас 1 жил зургаан сарын хугацаанд үргэлжилдэг. Бордюрын хувьд бол хот хариулах байх, метроны хувьд бол Улаанбаатар хот дээр явж байгаа. Улаанбаатар хотынхон энэ дээр хариулна.

**С.Дэмбэрэл:** - Үгүй, би Улаанбаатар хотоос асуухгүй, танаас асууж байгаа байхгүй юу. Монгол Улсын Зам, тээврийн сайдын хувьд Улаанбаатар нийслэлд тавигдах метроны асар их хөрөнгө оруулалт шаардсан энэ хөрөнгө оруулалтын төслийн талаар танай яамны албан ёсны байр суурь юу вэ гэж асууж байгаа юм.

**А.Гансүх:** -Яах вэ, эхлээд энэ дээр тодруулъя. Зам, тээврийн яам бол олон улсын чанартай орон нутгийн чанартай замыг хариуцдаг. Улаанбаатар хотын замыг бол Улаанбаатар хот хариуцаж байгаа. Энэ утгаараа бол Улаанбаатар хотын дотоодын нийтийн тээврийн хэрэгслийн асуудал Улаанбаатар хот дээр явдаг учраас метроны асуудлыг Улаанбаатар хот зангидаад явж байгаа. Ер нь зам тээврийн салбарын хувьд бол метроны төслийг дэмжиж байгаа. 1.5 орчим тэрбум долларын хөрөнгө оруулалтаар 2020 онд хэрэгжихээр төлөвлөж байгаа ийм төсөл байгаа. Эдийн засгийн үр өгөөжийн тооцоог нь үзсэн. Нэг хүн бол 600 орчим төгрөгөөр явахад бол эдийн засгийн үр өгөөж өгөх тооцоо гарсан байгаа, үүнийг дэмжиж байгаа.

**Б.Гарамгайбаатар:** - Үлдсэнийг нь Хотынхон хариулах юм байна.

**Н.Гантөмөр:** - Бордюр дээр бол өмнө нь хийгдэж байсан ажлуудаар ингээд уламжлал болоод явчихсан. Энэ ажлыг бол зогсоож байгаа. Тэгээд зогсоохоос гадна замын арчилтын асуудал давхар яригдаж байгаа. Манай хот дээр зам засвар, арчилтын компаниуд байдаг. Тийм учраас тэр замын эвдэрсэн, хэмхэрсэн, өнгө зүсээ алдсан, шаардлага хангахаа байсан юмыг их хэмжээгээр биш ер нь бол тэр дор нь солих ийм хариуцлагыг Нийслэл хот хүлээж байгаа. Үүнийг бусдад шилжүүлэх ажил болохгүй. Энэ манай өмчид байдаг учраас хуулийнхаа дагуу шийдэгдэнэ. Метро дээр би ..

**С.Дэмбэрэл:** - Метро дээр хариулт авахгүй хэрэггүй, би асуудаг юмаа асуучихсан, би асуултаа тодруулъя. Тэр юу ярьж байна гэхээр ямар утгаар ёжилж хэлж байна гэхээр зүгээр байсан явган хүний замыг хэлж байна шүү дээ, жил болсон тэрийг дахиад бараг тоосыг нь арчаад буцаагаад тавьчих, авах шаардлагагүй юмыг хийгээд байгаа байхгүй юу. Тэрийг л би асуусан юм. Тэгэхээр энэ хариултаас бол би тэгээд нэг юм тодруулах гэсэн юм. Нэгэнт хэрэв 60 хоног ч энэ хуулийн хугацаа, амьдрал дээр энэ бол 3 сар болох гэж байна тендерүүд. 150 сая төгрөгийн тендер шүү дээ. Гэтэл танай салбар дээр яг би тэр маргааныг оролцуулалгүйгээр Де факто бодит амьдрал дээр хэдэн хоног болоод энэ чинь ажлыг аягүй саатуулж байна шүү дээ. Энэ чиглэлээр танай яам болон ер нь Засгийн газарт Эдийн засгийн байнгын хорооноос Тендерийн хуулийн хэрэгжилтийн үйл ажиллагааг сайжруулах чиглэлээр анализ бүх яамны хэмжээнд бүх тендерүүд дээр дүгнэлт хийгээд, тэгээд энэ чиглэлээр цаашдаа хуулийг өөрчлөх, шуурхай болгох талаас нь би асуугаад байна.

**Б.Гарамгайбаатар:** - Н.Батцэрэг гишүүн асуултаа асууя.

**Н.Батцэрэг:** - Баярлалаа. А.Гансүх сайдаа яг таны хариуцдаг салбарын тээврийн дэд бүтцэд төмөр зам, авто замыг хоёуланг нь оруулаад бондын эх үүсвэрээс хэчнээн хэмжээний санхүүжилт авч байгаа юм бэ? Яс тоо Н.Батбаяр сайд ч ороод ирлээ. Яс тоо сонсъё гэж бодсон юм нэг. Хоёрдугаарт, төмөр замын 2013 бүтээн байгуулалтад чинь хавар төмөр замаар өргөн нарийн цариг, тэгээд бүр геополитик, гео стратеги ороод баахан ярьцгаасан шүү дээ. Одоо 2013 онд бол яг хаанаас хаа хүрэх хэдэн километр замыг ямар санхүүжилтээр барих юм, ямар компани шалгарчихсан байгаа юм бэ? ТЭЗҮ, зураг төсөл нь бүтэн хийгдчихсэн байгаа нь аль хэсэг юм бэ гэдэг дээр маш тодорхой хариулт өгөөч гэсэн юм. Гуравдугаарт нь төмөр зам уруу мөнгө хийгээд эхэлсэн бол бидний ойлгож байгаагаар бол эхний ээлжид манай нүүрс зөөх төмөр зам л гээд байгаа шүү дээ, технологийн ч гэдэг юм уу, үйлдвэржилтийн гэж нэрлээд байгаа тэр төмөр замаа БНХАУ-ын холбогдох байгууллагуудтай энэ тээврийн хэлэлцээр хийхээр, бонд ашиглалтын хэлэлцээр хийхээр ажил эхлүүлж байгаа юм байна уу? Өөр улсын нутаг дэвсгэрээр дамжин өнгөрөх чиглэлийнхээ ажлыг угтан хийгээгүй, баахан мөнгө хийчихдэг. Тэр дээр нь үгүй гэвэл юу болох билээ гэсэн ийм нэг сэтгэл зовнил хаанаа ч явдаг шүү дээ.

Дөрөвдүгээрт нь сая тэр Улаанбаатар хотын замыг яриад өнгөрлөө. Улаанбаатар хот дээр телевизээр их сайхан бүтээн байгуулалтын реклам явж байна лээ л дээ. 2013 онд 350 тэрбум төгрөгийн хөрөнгө оруулалт хийнэ гээд. Тэгээд тоо нь жаахан дотроо зөрөөтэй юм уу, телевизийнхэн алдаад биччих юм уу, бондоос бол 200 сая доллар Улаанбаатар хотын 33 уулзвар, бусад гүүрийн байгууламжид хийх гэж байгаа гэсэн ийм юм яваад байх юм. Одоо бол 4 сар дуусах гэж байна. Улаанбаатарын 33 уулзварууд дээр яг ямар компани аль уулзварыг хариуцаж байгаа юм, бараг тэнд нь самбар босгоод хадчихмаар юм шиг санагдаад байгаа юм Н.Гантөмөр даргаа. Ямар компани хийж байгаа юм, захирал нь хэн юм, хэчнээн хэмжээний санхүүжилтийн юмыг хэзээ эхлэх гээд хэзээ дуусгах юм, яг олон түмний хяналт дээр байж байг л дээ. Тэгэхгүй бол маш том бүтээн байгуулалт болох юм байна, бид нар ажлынхаа дараалал юмаа сонгохдоо маш муу, тэрнээс болоод харагдаж байгаа юм бол хуучин жилүүдийнхээс 5-6 дахин их хөрөнгө оруулалт гэж надад хүн хэлж байна лээ. Хэрэв тийм бол 5-6 дахин их шороо босоно, 5-6 дахин их түгжрэл үүснэ, 5-6 дахин олон энд тэнд газар доогуур явдаг цахилгааны бусад бүрийн шугам сүлжээнүүд тасална гээд ийм эрсдэлүүд байгаа шүү дээ. Үүнийгээ хэр тооцсон, ямар компаниуд яаж шалгарсан гээд энэ дээр бас жаахан дэлгэрэнгүй хэлээч гэж ийм хүсэлт байна.

**С.Дэмбэрэл:** - Эдийн засгийн хорооны даргаа, түрүүн асуултад дутуу хариулчихсан учраас А.Гансүх сайд та миний нөгөө нэг асуултад үргэлжлүүлээд дуусгачихаач. РРР-ийн талаар асуусан.

**Н.Батцэрэг:** - Тэрийг нь дараа нь. Хоёулаа дунд дундуураа давхиж орж ирээд.

**С.Дэмбэрэл:** - Эхний асуултыг дуусгачих.

**А.Гансүх:** - Тэгсэн байна, дутуу хариулчихаж. РРР төрийн хувийн хэвшлийн түншлэлийн хувьд бол Концессын хууль 2010 онд гарсан. Ингэснээр төр хувийн хэвшлийн түншлэлийг хэрэгжүүлэх эрх зүйн орчин бүрдсэн. Үүний дагуу Засгийн газар 2011 онд 198 дугаар тогтоол баталж гаргасан. Энэ тогтоолоор бол төр хувийн хэвшлийн түншлэлээр хэрэгжүүлэх нийт арга хэмжээний төлөвлөгөө, жагсаалтаа баталж гаргасан байгаа. Энэ хүрээнд тогтоолд орж батлагдсан арга хэмжээнүүд дээр төр хувийн хэвшлийн түншлэлийг хэрэгжүүлэхээр ажиллана. Энэ хүрээнд бол төмөр зам байгаа, авто зам бол ихэнх нь төсвийн хөрөнгө оруулалт, гадаадын зээл тусламж, Хөгжлийн банкны санхүүжилтээр хэрэгжиж байгаа учраас энэ бол ямар нэгэн төр хувийн хэвшлийн түншлэл хэрэгжүүлээд би ажил гүйцэтгэх гэрээгээр явчих болов уу, төр хувийн хэвшлийн түншлэлийг шинээр барих төмөр зам дээр хэрэгжүүлнэ BOT нөхцөлөөр, агаарын тээврийн салбарт хэрэгжүүлэхээр төлөвлөсөн маш олон ажил байна ялангуяа. Шинэ нисэх буудлын менежментийг төр хувийн хэвшлээр хийе гэж байгаа. Одоо байгаа Чингис хаан олон улсын нисэх буудлын төр хувийн хэвшлийн түншлэлээр менежментийг өгөхөөр Засгийн газрын мөрийн хөтөлбөрт орчихсон байна гэх мэтчилэн ажлуудыг бид нар хэрэгжүүлнэ. “Транзит монгол хөтөлбөр”-ийн хувьд бол үргэлжилж байгаа. Юуны өмнө бол Улаанбаатар төмөр замын нэвтрүүлэх чадварыг нэмэгдүүлэхтэй холбоотойгоор арга хэмжээ авч байгаа. Засгийн газар Улаанбаатар төмөр замын дүрмийн санг нэмэгдүүлэх 250 сая долларын хүрээнд Улаанбаатар төмөр зам дохиолол холбоотой системийг хамгийн орчин үеийн евро стандартаар хийхээр шийдвэрлэсэн. Үүний үр дүнд бол Улаанбаатар төмөр замын нэвтрүүлэх чадвар 30 хувь нэмэгдэнэ. Өнөөдөр Улаанбаатар төмөр зам 25 сая тонн ачаа нэвтрүүлэх чадвартай, энэ төслийг хэрэгжүүлсний үр дүнд 30 сая тонн ачаа нэвтрүүлэх чадвартай болно. Дээр нь хамгийн орчин үеийн дохиолол холбооны системээр тоноглогдох учраас транзит тээвэр өснө гэж бид тооцож байгаа. Оросын тээврийн стратеги батлагдаж гарсан. Энэ тээврийн стратегид бол 2015 он гэхэд Улаанбаатар төмөр замыг нэвтрүүлэх чадварыг нэмэгдүүлнэ гээд орчихсон байгаа. Үүний дагуу бид нар ОХУ-тай хамтраад ажиллах, Улаанбаатар төмөр замын шинэчлэлийн төлөвлөгөөг гаргаж байна. Энэ дээр бол тооны зөрөө байгаа. Манай мэргэжилтнүүдийн тооцоогоор бол Улаанбаатар төмөр замын шинэчлэлийг хэрэгжүүлэхэд 1.7 тэрбум долларын хөрөнгө оруулалт шаардлагатай юм байна гэж тооцсон. Энэ бол урт хугацаандаа буюу 10 орчим жил үргэлжлэх ийм ажил байгаа. Оросын мэргэжилтнүүд бол 2.4 тэрбум долларын хөрөнгө оруулалт шаардлагатай юм байна гэсэн тооцоо гаргасан. Ингээд 2 тал бол мэргэжилтнүүдээ хамтарсан ажлын хэсэгт үүнийг нэгтгэх энэ ажлууд хийгээд Улаанбаатар төмөр замыг шинэчлэх төлөвлөгөө тодорхой болно. Үүний үр дүнд транзит тээвэр нэмэгдэнэ. “Транзит монгол хөтөлбөр” хэрэгжинэ гэж би үзэж байгаа юм.

**Б.Гарамгайбаатар:** - Цагаа барина шүү, Н.Батцэрэг гишүүн асуултад.

**А.Гансүх:** - Бондын санхүүжилтээр авто зам,төмөр замд хөрөнгө оруулалт хийхээр бондын зөвлөл дээр шийдсэн Засгийн газрын тогтоол гарсан. Бондын мөнгөнөөс энэ жил авто замд 570 тэрбум төгрөг, төмөр замд 400 сая доллар өгөхөөр ингээд шийдсэн Засгийн газрын шийдвэр гарсан. Энэ мөнгийг бол энэ жилдээ бүтээн байгуулалтынхаа ашиглана. Төмөр замын хувьд бол 2013 онд Тавантолгой, Гашуун сухайт чиглэлийн 267 км замд 400 сая долларын ажил хийгдэнэ гэж төлөвлөсөн байгаа. Далангийн ажил, газар шорооны ажил хийгдэнэ. Цаашдаа энэ хөршийн орнуудтай төмөр замын чиглэлээр далайн боомт ашиглах, транзит тээврийн чиглэлээр хамтарч ажиллаж байгаа ажлууд байгаа. ОХУ болон БНХАУ-тай бол манайх далайд гарцгүй орны хэлэлцээрийг 1991, 1992 онд хоёулантай нь байгуулсан байдаг. Энэ хэлэлцээр бол Монгол улсад далайд гарах боломжийг энэ 2 улс хангах үүрэг хүлээсэн байгаа. Энэ хэлэлцээрт нэмэлт, өөрчлөлт оруулах чиглэлээр манай яам бас тодорхой санал боловсруулаад энэ чиглэлээр ажиллана. Ашиглах боомтынхоо нэмэх, үүнтэй холбоотой транзит тээврийнхээ хэмжээ, нэвтрүүлэх чадвар гэх мэтчилэн асуудлуудыг давхар шийдэхээр төлөвлөж байна. Мөн Оросын Холбооны Улс, Хятад улс хоёулаа Дэлхийн худалдааны байгууллагын гишүүн болсон байгаа. Энэ Дэлхийн худалдааны байгууллагын дүрэм журмын хүрээнд бол худалдааг чөлөөлөх, ямар нэгэн ялгаварлан гадуурхах саад бэрхшээл учруулахгүй байх үүргийг гишүүд орнууд хүлээсэн байдаг. Ингээд Дэлхийн худалдааны байгууллагын дүрэм журмын хүрээнд бид нар 2 оронтойгоо, түрүүний далайд гарцгүй орныхоо хэлэлцээрийг хамтатгаад хийхэд бол бид нар транзит тээвэр болон боомт ашиглах дээр үр дүнтэй хэлэлцээр хийх ийм эрх зүйн боломж нээлттэй байгаа. Энэ чиглэлээр ОХУ-тай тохирсон далайн 3 боомтыг бид нар Монгол улсад ашиглуулахаар нэр зааж тохирсон протоколыг Засгийн газар хоорондын тээвэр ажлын хэсэг дээр тохирсон байгаа. Үүнтэй холбоотойгоор транзит тээврийн тарифыг хөнгөлөлттэй үнээр тээвэрлэхээр протоколд тохирсон. Яам хоорондын санамж бичиг байгуулчихсан, одоо Засгийн газар хоорондынхоо гэрээний төсөл дээр ажиллаад, текстээ боловсруулаад дуусчихсан байгаа. БНХАУ-тай энэ төмөр замын хэлэлцээрийг удахгүй эхлүүлнэ. Энэ хүрээнд бид түрүүний хэлсэн эрх зүйн боломжууд олон улсын дэлхийн байгууллагын дүрэм журмын хүрээнд боомт ашиглах транзит тээврүүдийнхээ хэлэлцээрүүдийг хийгээд явна гэж төлөвлөж байгаа.

**Б.Гарамгайбаатар:** - Би нэг асуулт.

**Н.Гантөмөр:** - Нэмэх үү, нөгөө телевизээр явж байгаа 350 тэрбум төгрөг замын ажлаар хотод хөрөнгө оруулна гээд. Энэ болохоор хотын буюу улсын төсвөөс 150 тэрбум, 200 тэрбум нь манай Чингис бондын хурдны замын “Гудамж” төслийн 200 сая Засгийн газраас батлагдсан ийм мөнгө байгаа юм. Энэ жил 350 тэрбум бол Улаанбаатар хотын зам дээр ойролцоогоор оролцохоор тийм боломжтой гэж үзэж байгаа юм. Гэхдээ энэ тоо бол нэмэгдэх байх. Арай хүрэхгүй гэж тооцоо гаргаж байгаа юм. Хоёрдугаарт тэр хаягжуулах асуудал зам хийж байгаа хаягжуулах асуудал дээр бид нар аятайхан самбарууд ямар компани орж байгаа юм, хэдэн километр байгаа юм, хэчнээн төгрөгний өртөгтэй юм гээд ноднин бол тавьсан. Тэгэхдээ тэр самбарын маань өнгө үзэмж хүнд харагдах өгөөж нь жаахан тааруу байгаа учраас энэ жил бид нар арай өөр маягаар ард иргэдэд танилцуулах ийм ажлыг зохион байгуулна. Одоогийн байдлаар гудамж төсөл дээр ажил арай эхлээгүй байна. Зургийн ажлууд маань үндсэндээ цэгцрээд, гудамжны асуудлууд цэгцрэх байх. Хурдны замын зургийн ажлуудыг бас энэ хүрээнд ярьж байгаа гэсэн ийм мэдээлэлтэй байна.

**С.Дэмбэрэл:** - А.Гансүх сайдаа, ТИР конвенцийн хэрэгжилтийг товчхон хэлээрэй. ТИР конвенци.

**Б.Гарамгайбаатар:** - Тодруулах уу?

**Н.Батцэрэг:** - 350 тэрбумын ажлыг хэдэн компани гүйцэтгэх юм Н.Гантөмөр даргаа?

**Н.Гантөмөр:** - Энэ дээр нөгөө хуулиараа сонгон шалгаруулалт явна. Яаж зарлахаа бас шийднэ. Энэ дээр Хөгжлийн банкны нэг хуулийн гарц байдаг. Тэр дээр Хөгжлийн банк хуульчлагдсан байдал нь шууд гэрээ хийдэг тийм хуулийн заалттай байдаг. Хэрвээ үүгээр явбал бид энэ асуудлаа тухайн компаниудын нэрс ирчихсэн байгаа. Авто замын холбоо, бусад байгууллагаас ирсэн байгаа. Тэгээд бид нар энэ жил ажил хийх чадвар хамгийн гол нь, та бүгдийн яриад байгаа чанар, дээр нь хэчнээн жил хийсэн туршлага, үнийн асуудал гээд олон шалгуур үзүүлэлтээр энэ компаниудыг энэ жил дүгнэж гаргаж байгаад, тэгээд хийсэн ажлынх нь боломж бололцоо, хийх ажлынх нь цар хүрээгээр нь энэ компаниудыг сонгон шалгаруулж ажилд оруулна.

**Н.Батцэрэг:** - Намрын чуулган эхэлсний дараа мөн л энэ асуудлынхаа үр дүнгийн талаар хэдүүлээ ингээд ярилцаад суух байх. Зуны хэдэн сар том ажил өрнөх юм байна. Би түрүүн хэлээд байсан, эрсдэлээ сайн тооцоорой, 350 тэрбумын хөрөнгө оруулалт нэг зуны хэдэн сарын дотор хийгдэж байгаагүй шүү. Ямар компаниуд, ямар хүн хүчээр, яаж зохион байгуулагдаж, ажлынхаа дарааллыг яаж харж хийх юм гэдэг маш чухал асуудал шүү. Миний сонссоноор өчигдөр эхний бэртэл гараад эхэлчихсэн шүү дээ. Зүгээр явган хүний зам тавьж байсан хүмүүс нэгийгээ бэртээчихсэн байгаа. Ийм эрсдэлүүд гарна зуны турш. Баахан цахилгаан шугам сүлжээ тасарна, хүмүүс цахилгаанд цохиулах магадлалтай, дээрээс нь баахан шороо босно, ер нь бол их л юм болно доо. Бүтээн байгуулалт гэдэг өөрөө бас том сорилт, эрсдэлийг ардаа дагуулж явдаг. Үүнийг сайн тооцоорой нэг. Хоёрдугаарт нь тэр 350 тэрбумаар хэдэн компани, хэн гэдэг захиралтай ямар компаниуд шалгараад, яаж хийв гэдэг одоо бол та нар төлөвлөчихсөн байх ёстой шүү дээ. Энэ хэмжээний ажлыг иймэрхүү туршлагатай, ийм хүн хүч зохион байгуулалттай компаниудаар гүйцэтгүүлнэ гэсэн ерөнхий бодлого хийж байх ёстой дүр зургаа гаргачихсан байх ёстой шүү дээ. Ийм юм дутуу яваад байгаа шүү манайхан.

**Б.Гарамгайбаатар:** - Хөөе дараа нь, асуултад хариулж байгаа хүмүүс бас дэг жаягаа барьж хариулна шүү. Надад хэдэн асуудал байна. Эхлээд Хотынхноос асууя. Одоо энэ Олон улсын Бага хуралтай уялдаад нөхөөснүүд маш их хэмжээгээр хийгдэж байна. Энэ нөхөөсийг ер нь яаж хийгээд байгаа юм бэ? Үүнд нэг хариулт өгөхгүй юу. Үндсэндээ замчдыг доромжлоод байгаа юм уу, ямар учиртайг нь би ерөөсөө ойлгохгүй байна. Д.Нанзаддорж энэ дээр хариулт өгөх байх гэж бодож байгаа юм. Хийж байгаа аж ахуй нэгжүүд нь ямар хүмүүс ажиллаад байгааг би ерөөсөө ойлгохоо болиод байгаа юм. Зам засвар арчилтын ажлыг хийдэг мэргэжлийн компаниуд биш юм шиг харагдаад байх юм. Энэ дээр та нар ер нь хяналт тавьж байна уу гэж нэг асууя. Хоёрдугаарт, яамныхнаас асуух гээд байна. Хүмүүс бол барилга бүтээн байгуулалтын чиглэлийн асуултыг илүү асууж байна. Энэ засвар арчилт дээр одоо яг улсын чанартай зам, мөн хоттой хамааралтай хотын зам хоёр дээр засвар арчилтын төсөв хэд байгаа юм бэ? Яг одоо бид нар шаардлага хангасан засвар арчилтын төсвийг бүрдүүлж чадаж байна уу, үүний төлөө юу хийж байна вэ гэж асуух гээд байгаа юм. Зам барих нэг өөр асуудал, тэр барьдаг технологитой компаниуд замаа бариад, тодорхой гарантиный хугацаанд ажлаа өөрсдөө хянаад, тэгээд захиалагчид хүлээлгэж өгч байгаа. Дараа нь тэр авсан ажлыг авсан замаа яг хүүхэд шиг, өсгөж байгаа хүүхэд шигээ харж хандаж явах ёстой энэ ажил бүр огт байхгүй байгаа шүү дээ. Үүнийг яагаад Хотынхон ч тэр, яамныхан ч тэр огт ярихгүй байгаа юм бэ? Энэ мөнгө өнгөрсөн жил тавиулж чадаагүй гэж А.Гансүх сайдын ярианд товчхон дурсаж байгаа боловч үүний төлөө юу хийж байна? Ямар төлөвлөгөө ямар хэлцэл, асуудлуудыг хийгээд хот, улс хоёроороо гаргаад явж байна вэ гэж асуух гэсэн юм. Бид нар бол зам бариад байна. Том бүтээн байгуулалт хийгээд байгаа боловч дараа нь тэр Төрийн өмчийн хорооныхонтой бас хүн байгаа байх, энэ төрийн өмчийн үйлдвэрийн газруудтай гэрээ байгуулсан уу, захирлуудтай нь яг өнөөдөр бүрэн гэрээ байгуулж дууссан уу? Ямар гэрээ байгуулсан бэ гэж асуух гээд байгаа юм. Яагаад гэвэл ажлаа хийж чаддаггүй гүйцэтгэх захирал, Төрийн өмчийн хорооны засвар арчилтын компаниудын захирлууд маш олон байгаа. Өөрсдийнхөө ажлыг хийдэггүй мөртлөө барилгынхаа компаниуд уруу үргэлж дайралт хийж явдаг. Энэ хэдэн төгрөгийн санхүүжилт аваад гэрээ байгуулаад, засвар арчилтын ажил хийгээд явж байна. Одоо нэг ёсондоо барьсан замаа арчилж хамгаалдаг ажил нь огт байхгүй байгаад байгаа байхгүй юу. Энэ дээр мэргэжлийн байгууллагууд юу гэж хэлэх вэ? Энэ Бага хурлыг угтаад тийм хүүхдийн тоглоом юм шиг юм хийгээд явж байна шүү дээ. Урдуур, бүх зам дээр харагдаж байгаа. Тэр битгий хэл Их тэнгэр, Зайсангийн гүүрийг холбодог зам дээр нэг өдөр байна уу, хэдэн хүн ажиллаж байсан, маргааш нь нөхчихсөн байсан. Тэгэхдээ тэр үед нь цас орсон, нойтон байсан, эцсийн дүндээ зам яагаад эвдэрдэг юм бэ гэдгийг мэргэжлийн хүмүүс мэднэ шүү дээ. Яагаад энэ тал дээр анхаарал тавихгүй байгаа юм бэ? Тэгээд барьсан компаниудаа буруутгаж байгаа болохоос яг засвар арчилтын асуудал дээр яагаад энэ ерөөсөө юм дуугардаггүй юм бэ гэдгийг би асууя гэж бодоод байгаа юм. Өшөө нэг нь түрүүн онгоцны буудлын ажил дээр би ярилаа. Үндсэндээ ер нь яам, хотын удирдлагууд юу хийх ёстой юм бэ? Яг өөрсдийнхөө ажлыг тодорхой болгох хэрэгтэй байна шүү дээ. Та нар бол захиалагч байгууллага шүү дээ. Захиалагч байгууллага яагаад хяналтын ажил уруу орох гээд яриад байгаа юм бэ гэж асуугаад байгаа юм.

Хоёрдугаарт, гүйцэтгэгчтэй гэрээ байгуулснаар захиалагчийн ажил дуусаад хяналтын баг шилжиж явах ёстой шүү дээ. Энэ ажлуудаа та нар бас зааг ялгааг салгахгүй юм бол эргээд та нар бүх ажлын юун дээр унана шүү. Яагаад би үүнийг хэлээд байна вэ гэхээр сонгодог тэр хэлбэр рүүгээ шилжүүлээч. Одоо болтол шилжүүлж өгөхгүй байгаад байгаа байхгүй юу. Тэр замын компаниудыг ангилсан гэдэг бол Холбоо ангилж чадахгүй шүү дээ. Үүнийг мэднэ шүү дээ, би бол сайн мэднэ, Д.Нанзаддорж мэдэж байгаа, Р.Онон мэдэж байгаа. Тэгээд Холбоо ангилсан гэж худлаа яриад байх юм. Холбоо ангилаагүй шүү дээ. Би өчигдөр тэд нартай уулзсан, ангилал хийгдээгүй байна лээ. Одоо хотод хийгдэж байгаа ажлууд их том ажлууд байгаа. Энэ хотод байгаа ажлууд чинь иргэдийн нүдэн дээр харагдаж байгаа байхгүй юу. Тэгээд эцсийн дүндээ замын салбарынхан юу ч хийж чаддаггүй, юу ч хийдэггүй, эсвэл дандаа идэж уудаг гэдэг ийм нэр рүү оруулж байгаа юм. Үнэн чанартаа бол энэ хүний нүдэн дээр байгаа ажлуудыг тэр технологийн яг горимыг нь барьж ажиллуулж чадахгүй байна шүү дээ, өнөөдөр. Нөхөөс хийхэд ямар хэлбэр дүрс гаргах ёстой юм, яаж цэвэрлэх ёстой юм, хар тосоор хаагуур нь будах ёстой юм, хэд хоногийн дараа газар доороо хатсан уу, хатаагүй юу бүх технологийн горим байхгүй, нөгөө хуучин арга барилаараа явж байгаа. Би юу гэж хэлэх гээд байна вэ гэхээр энэ хуучин арга барилаасаа яам ч тэр, хотын удирдлагууд хэзээ салах юм бэ? Өнөөдөр зүгээр нүд хуурсан ажлууд хийчихээд байгаа байхгүй юу. Хийсний дараа буруутан нь дандаа гүйцэтгэгч нар байгаа болохоос дарга нар биш байгаа шүү дээ. Үүнийг та нар юу гэж хэлэх вэ? Яг одоо хотод хийгээд байгаа ажил төсөв нь хаанаас гараад яваад байгаа юм бэ? Татвар төлөгчдийн мөнгөөр явж байгаа шүү дээ. Татвар төлөгчид нь бид биш шүү дээ яг үнэндээ. Энэ томоохон, иргэдэд буруу ойлгуулаад байдаг болохоос татвар төлөгчдийн мөнгө ямар байх ёстой тэр юмнаас чинь гарч байгаа бол энэ хяналт гэж байх ёстой. Үнэхээр өрөмдмөөр нөхөөснүүд тавьж байгаа байхгүй юу. 3 хоногийг л эсвэл даах гээд байгаа юм уу? Ийм юм харагдаад байна, үүнийг хотынхон хараач. Тэгээд яамныхан засвар арчилтын мөнгийг уг нь та нар хөөцөлдөх, энэ дээр анхаарал тавих ёстой шүү дээ. Би энэ дээр яамыг ажил хийгээч гэж хэлэх гээд байгаа юм. Яагаад гэвэл энэ ажил огт үндсээрээ байхгүй болсон. Яам Тамгын газрууд, Эдийн засгийн хөгжлийн яам, Сангийн яаманд энэ асуудлаа олигтойхон хандаад, үүнийгээ хамгаалдаг арга ерөөсөө байхгүй. Үүнээсээ болоод хэчнээн сайхан хөрөнгө оруулалт, бүтээн байгуулалтын ажил хийчихээд, хийсэн ажил нь үр дүн байхгүй. Сүүлд нь дотоодын үндэсний үйлдвэрлэгчдээ гадныханд муу хэлээд ярьж байгаа шүү дээ. Бодит үнэн шүү. Өөрсдийнхөө үндэсний үйлдвэрлэгчдийг өөд нь татах юмыг ярьдаг болохоос гадныханд доош нь хийгээд явж байна гэж байхгүй шүү дээ. Тэгэхэд тийм юм хийгээд явж байгаа байхгүй юу.

Үндэсний үйлдвэрлэгчдэдээ дэмжиж байж та нар энэ ажлыг нь татна уу гэхээс гадныхныг шүтэж амьдраад хэзээ ч өөдөө явахгүй шүү дээ. Эцсийн дүндээ үүнийг яам, хотынхон анхаараасай. Өшөө нэг юм, нэгэнт дуусгачихъя. Энэ 30 хувийн урьдчилгаа буюу тендерийн урьдчилгааг өгдөг байдлаа болиоч гэж хэлэх гэсэн юм яаманд, хотод ч энэ холбоотой. Чанар гэж бид нар ярих юм, энэ урьдчилгааг өгөхгүйгээр тэр аж ахуй нэгжүүдийг ажиллуулдаг чадвартай аж ахуй нэгжүүдийг сонгож авах шаардлагатай болчихоод байгаа байхгүй юу. Яагаад гэвэл та нараас авсан 30 хувиа зүгээр банкинд аваачиж өрөндөө өгөөд байгаа байхгүй юу. Тэгээд үндсэн ажлууд чинь хийгдэхгүй байгаад байгаа юм. Энэ дээр анхаараач, тэгэхээр Тендерийнхээ хуульд өөрчлөлт оруулдаг юм уу, эсвэл урьдчилгааны асуудал дээр өөрчлөлт оруулмаар байгаа юм. Өнөөдөр аж ахуй нэгжүүд хүндээр тусгаж авч болно. Гэхдээ эцсийн дүндээ та нарын яриад байгаа, хийх гээд оролдоод байгаа чанарын чинь асуудал энэ дээр л бодитоор харагдана шүү дээ. Өөрөө хөрөнгө олоод хийсэн хүмүүс муу юм хийнэ гэж байдаггүй байхгүй юу. Өөрсдөө мөнгөө урьдчилгаагаа гаргаад хийж байгаа хүмүүс, хөлсөө урсгаж олсон мөнгөө буцаагаад газарт булж байгаа хүмүүс чанаргүй юм хийнэ гэж байхгүй. Урьдчилгаа авсан мөнгөө банкныхаа өрөнд өгчихөөд ингэж урьдчилгаа аваад банкиндаа өгдөг юм гээд банкнаас авсан зээлээ зүгээр өөр юманд зарцуулчихаад яваад байна шүү дээ. Энэ бол дэвшил биш, тэгэхээр би та нар үүнийг анхаараач гэх гээд. Хоёрдугаарт, замын ажил бол барилгын норм, нормативаар хийгдэнэ. Үүнийг барих хугацааг үүнийг л барихгүй юм бол хэчнээн сайхан юм яриад, хэчнээн сайхан чанар яриад үр дүнгүй байхгүй шүү дээ. Өнөөдөр үнэн шүү дээ, 5 сантиметрийн зам бол Зил 130, 469 машин байхад баригдаж байсан стандарт байхгүй. Өнөөдөр Lexus 570 уначихаад 69-ийн зам дээр хурдлаад, тоормослоод явж байгаа байхгүй юу. Тэгээд тэр үрэлтийг нь бодоод үз дээ. Зил 130-ын тээвэр хийдэг зам бариад тэр дээрээ 120 тонны даацтай хүнд даацын тэрэг техникийг явуулаад байгаа байхгүй юу. Үүнийг зогсоох, өөрчлөлт оруулах, тэр Засгийн газарт шаардах энэ бүх асуудлуудыг бол яам, хотын замын салбарт хариуцсан хүмүүс хэрэгжүүлнэ шүү дээ. Үндсэндээ зам маш том дэд бүтэц, том бүтээн байгуулалт. Энэ өөрчлөлтүүдийг бид нар бодлогын чанартай бодлогоор хийхгүй бол, би бол юу гэж хэлж байгаа юм гэхээр яамныхан гуравхан юмыг анхаараач гэж хэлэх гээд байгаа юм. Нэгдүгээрт, гүйцэтгэгчтэй гэрээ байгуулдаг гэрээндээ өөрчлөлт оруулж өгөөч, яагаад гэхээр энэ төсөвтэй холбоотой, давхар хэлчихлээ үг хэлэх байснаа, хоёрдугаарт захиалагч захиалагчийн байр сууринаас ажлаа хийгээд хяналтад өгөөч гэж хэлэх гэсэн юм. Би асуулт асуугаад, хэлэх гэсэн үгээ хэлчихлээ. Та бүхэн бас зөвөөр ойлгоорой гэж хэлье.

**А.Гансүх:** - Тодруулга хийх үү? Замын засвар арчилтын хувьд яам анхаарч байгаа. Анхаараад энэ 2013 оны төсөвт 34 тэрбум төгрөг суулгаад оруулсан Их Хурал дээр хасаад шийдсэн. Их Хурлын гишүүд энэ дээр давхар анхаарч өгөөч гэж хэлмээр байна. Өнөөдөр энэ томоохон хэмжээний бүтээн байгуулалттай холбоотойгоор компаниудаас маш их санал яам уруу ирж байгаа, энд оролцъё бид нар ийм боломжтой гээд энэ бүх саналыг бид нар зам дээр Авто замчдын холбоо уруу явуулж байгаа. Авто замчдын холбоо өөрсдөө тэндээ нэгтгээд манай яам уруу санал өгч байгаа. Тэгэхээр бид нар энэ замын компаниудыг сонгох сонголтод шууд нөлөөлж юм уу, оролцохгүй байгаа. Төрийн бус байгууллагуудынхаа журмын дагуу явж байгаа юм шиг байна. Ер нь бол энэ байгуулж байгаа гэрээнд бид нар томоохон хэмжээний өөрчлөлт оруулна гэж төлөвлөсөн байгаа. Замын засвар арчилттай холбоотой, хугацаанд ашиглалтад нь өгөөгүй бол ямар үүрэг хариуцлага хүлээх үү гэх мэтчилэн гэрээнийхээ эрх зүйн орчныг бүрэн өөрчилж нэлээн хатуу гэрээ хийнэ гэж төлөвлөж хийж байгаа. Гэхдээ энэ дээр нэг асуудал гаргаж байгаа юм юу гэхээр нөгөө санхүүжилт Хөгжлийн банк уруу шилжчихсэн учраас өнөөдөр Хөгжлийн банк өөрийнхөө гэрээний загвараар гүйцэтгэгч нартай гэрээ хийх юм байна. Энэ дээр нь бид нар санал өгөөд ингээд хамтарсан ажлын хэсэг гаргаад явж байгаа. Манай санал хэр зэрэг тусгагдах юм бол тэр гэрээн дээр Хөгжлийн банкныхан ч гэсэн өөрийн гэсэн байр суурьтай байгаа. Илүү их санхүүжилт талаас нь харсан энэ дээр ойлголцоод, гэрээнийхээ загварыг шинэчлээд гаргачих байх гэж бодож байгаа. Ингээд зарим нэг нь бол яг Зам, тээврийн яамнаас шууд хамаарахгүй асуудлууд байгаа.

**Д.Нанзаддорж:** - Улаанбаатарын нөхөөсний талаар Б.Гарамгайбаатар гишүүн зарим юмыг нь их зөв харсан байна. Гэхдээ би энэ дээр тайлбар хэлье. Энэ жилийн хувьд бол онцлог байгаа. Ардчилсан орнуудын VII Бага хурал болно гээд энэ хугацаа заасан ажил. Ер нь технологийн хугацааг гаргах юм бол асфальттай үйлдвэрлэл явуулах болоогүй байгаа. Тэгээд гарцаа байхгүй Бага хуралтай холбогдуулж нөхөн засвар хийх шаардлагатай болсон. Гэхдээ үүнийг хугацаанд шахагдаад чанаргүй хийж байгаа гэж ойлгогдмооргүй байна. Өөрөөр хэлэх юм бол Нисэхээс Яармагийн гүүр, Танктай хөшөөний уулзвар хүртэлх зам бол энэ жил шинэчлэгдэх зам. Өөрөөр хэлбэл ажил явагдаж байгаа зам учраас энэ дээр ингээд нүхнүүдийг чуулганы үеэр битүүлээд яая, нүхийг нь битүүлчихье гэсэн юугаар хийгдэж байгаа юм байгаа.

**С.Дэмбэрэл:** - Уучлаарай Бага хуралтай холбогдуулж зам зас гэж хэн хэлсэн юм бэ? Тэрийг нь нэг тодруулаад өг.

**Д.Нанзаддорж:** - Энэ чинь Ерөнхий сайдаар ахлуулсан ажлын хэсэг гарчихсан, олон орны зочид төлөөлөгчид ирнэ, Ерөнхийлөгчийн зиндааны хүмүүс ирнэ, Ерөнхий сайдын зэрэглэлтэй хүмүүс ирнэ. Ийм учраас замаа нүхгүй байлгая гэсэн ийм чиглэл гарсны дагуу Яармагийн замд засвар хийх гэж байгааг бид нар мэдэж байгаа шүү дээ. Тийм учраас энэ дээр нүхнүүдийг нь битүүмж байгаа. Үндсэн шинэ хийгдэж байгаа замууд дээр технологийн горим алдагдан хийгдэж байгаа юм байхгүй. Энэ ажлууд бол номын дагуу хийгдэж байгаа гэж хэлмээр байна. Ер нь Улаанбаатар хотод чанартай сайн гүйцэтгэх ажил хийх ёстой гэж С.Дэмбэрэл гишүүн түрүүн ярьсан. Улаанбаатар хот чинь ажил хийхэд их төвөгтэй. Инженерийн байгууламжууд газар доороос маш их гардаг, нүүлгэн шилжүүлэлтүүдийн асуудлууд гарч ирдэг учраас том компаниуд нь ерөөсөө тоож орж ирдэггүй юм. Тэгээд яах вэ, ажлын туршлагатай нэг байнгын үйл ажиллагаа явуулж байгаа 20 гаран компани байгаа Улаанбаатарт хотод, эд нарыгаа додомдож тендер шалгаруулалтад оруулаад эд нарыг чинь ороод сурчихсан байдаг юм байна. Ингээд энэ ажлууд явагдаж байгаа. Өртөг юуны хувьд ярьсан ч гэсэн Улаанбаатар хотын зам чинь маш их ажиллагаатай шүү дээ. Доороо инженерийн байгууламжтай, хашлагатай хоёр талаараа, гурав дахин өргөн хөдөөний замаас ингээд үзэх юм бол зовлон их байгаа. Засвар арчилтын асуудлыг үнэхээр Улаанбаатар хотод ашиглагч эзэн гэж байхгүй. Улаанбаатар зам засвар арчилтын компанийг эс тооцвол Улаанбаатар хотын замыг арчилж хамгаалах эзэн байхгүй. Нэг эзэнжүүлье гэсэн асуудлыг ажил аваад тавьсан. Тэгэхээр нийтдээ 45 тэрбум төгрөгийн асуудал болдог юм. Жилийн 4 улиралд арчлаад аваад явъя гэхээр зэрэг. Энэ мөнгө бол байхгүй. 2013 оны хувьд гэхэд 15.5 тэрбум төгрөг засвар арчилтад хуримтлагдаж байгаа. Ингээд бодоод үзэхээр бид нар 3 дахин хөрөнгө нэмэгдчихээд энэ хотын замыг арчилж авч явах юм гэсэн ийм тоо байгаа. Хотын ажил дээр анхаарч байгаа гэдэг нь үнэн. Ноднин намраас эхлээд бид нар хийх гэж байгаа бүх замууд дээр мэдээллийн самбарыг тавьсан. Утастай, хаягтай нь. Энэ жил хийгдэх гэж байгаа замууд дээр бас энэ замын өргөн хэд юм, хучилтын зузаан хэд юм, ямар өртөгтэй юм, хэн гэдэг компани барьж байгаа юм. Ингээд иргэд энэ дээр хяналтаа тавиад, иргэд өөрөө өөрийнхөө хороо, дүүрэгт баригдаж байгаа замын хийц эсэхийг мэдээд иргэдийн оролцоод байгаа мэдээллээр нь хяналт авъя гэдэг ийм бодлого хэрэгжээд сайн явж байгаа шүү.

**Б.Гарамгайбаатар:** - За үг хэлэх гишүүд? Ц.Нямдорж гишүүн, Р.Амаржаргал гишүүн, Д.Ганбат, С.Бямбацогт, С.Дэмбэрэл гишүүн.

**Ц.Нямдорж:** - Энэ манай Засгийн газрын сайдууд, хотын удирдлагууд нэг тийм ярьдаг машин болчихоод байгаа юм. Яриад яваад байдаг ийм эхэлдэггүй, дуусдаггүй цаад талд нь дууссан ажил байхгүй. Хууль ном гэдэг юм бүр байхгүй. Энэ 2011 оны 02 дугаар сарын 10-нд батлагдсан Хөгжлийн банкны хууль уншаад сууж байна л даа. Энэ хууль дотор чинь шууд гэрээний юм байхгүй шүү дээ. Улсын Их Хурлаас 8.1-д заасан “Томоохон төсөл, хөтөлбөрийг хэрэгжүүлэхэд Хөгжлийн банкны хөрөнгийг зарна” гээд 8.1-д болохоор Улсын Их Хурал батална гээд хөтөлбөр, төслийг нь заачихсан байгаа байхгүй юу. Батлах батлахдаа дараа жилийн хаврын чуулганаар батална гээд ингээд заачихсан. Ингээд нөгөө тендергүй Хөгжлийн банкны явуулж байгаа бүх ажил чинь хуулиас гадуур яваад, хэдэн нэртэй устай нь мэдэгдэхгүй компаниудад 10, 20 километр зам тасалж өгөөд, тэгээд манай замын компаниуд 2 компанийн тавьсан зам 2 өөр хийдэг байхгүй юу эд нар. Нэг нь үсэрдэг зам, нэг нь гулсдаг зам, нөгөөдөх нь дээгүүр нь харайлгаж гаргадаг зам барьдаг байхгүй юу. Муу барьж байгаа нь үнэн шүү дээ. Яагаад муу барьдаг вэ гэхээр энэ тендерийн мэргэжилтнүүд болсон компаниуд монголд байгаа нь нууц биш. Огт зам барьж үзээгүй компани тендер авчихдаг, би лав Увсад Улаангомын төвөөс Гашууны гол хүртэл 13 километр зам хийж байх ажлыг 3 жил хийж, зарим хүнтэй муудалцаж байж арай гэж дуусгуулсан. Ингээд энэ ажил чинь хуулиа номоосоо гадуур явж байгаа юм байна шүү А.Гансүхээ!

Хөгжлийн банкны хуулийн 6 дугаар зүйлд заасан гэж өөрөө түрүүн надад хариулсан. Хөгжлийн банкны 6 дугаар зүйл гэдэг чинь Хөгжлийн банкны зарчим гэдэг юм байдаг. Тэр дотроо үйл ажиллагааг тогтвортой ажиллуулах, хараат бус байх, ашигтай ажиллах үйл ил тод байх, хариуцлагатай байх гэсэн хэдэн заалт л байгаа.

**А.Гансүх:** - Ц.Нямдорж гишүүнээ 3.6.

**Б.Гарамгайбаатар:** - Одоо тийм юм байхгүй.

**Ц.Нямдорж:** - 3.6-д чинь уу, 3.6 гэж угаасаа байхгүй. Хуулийн үйлчлэх хүрээ гээд Хөгжлийн банкны үйл ажиллагаатай холбогдсон харилцааг энэ хуулиар зохицуулна гэсэн ганц заалттай юм. Ийм сайдтай улс юм Монгол Улс. Наад Хөгжлийн банкны хуулийг би өөрөө бичсэн хүн. Сангийн яамныхан чадахгүй болохоор нь. Тэгээд С.Баярцогт чинь оруулж батлуулсан юм. Их Хурал дээр очоод Засгийн газраас баталсан хөтөлбөр, төслийг санхүүжүүлэхэд энэ банкны хөрөнгийг зарна гэж Засгийн газар санал оруулаад, Их Хурал ярьж байгаад хавар болгон энэ хөтөлбөр,төслүүдийг нь баталж өгч байя гэдэг шийдвэр гаргасан юм. Хавар гэдэг нь бас учиртай, ямар учиртай вэ гэхээр хавар нөгөө төсвийн хүрээний мэдэгдлийг баталдаг, тэр дотор тоо байдаг, хавар батлагдсаныг баримжаалаад тендерийнхээ бичиг баримтуудыг яамд нь бэлтгэх, хариуцсан газрууд нь бэлтгэх ийм хугацаа байгаа юм л даа. Тэгээд 12 дугаар сарын 01-нд төсөв батлагдангуут шууд зөрүүлээд тендер зарладаг. Тэр нь 02 дугаар сарын 01-нд дуусдаг, 5 дугаар сарын 01-нд ажил эхэлж байхаар тооцож батлагдсан хуулиуд шүү дээ наадах чинь. Би наадахыг чинь олон жил хийсэн хүн шүү дээ.

Миний хариуцаж байсан салбарт 02 дугаар сарын нэгэнд бүх юмнууд дуусдаг байсан. 4 дүгээр сарын нэгэн газар ухуулж эхлүүлдэг байсан юм би. Би чинь хууль зүйн 56 цагдаагийн колони дээр явчихсан хүн. Энэ ордны баруун талд 5 байшин зэрэгцээд босож байна. Заримыг нураах гээд байх шиг байна лээ. Ингээд хуулиар явчих ёстой ажлын та нар өөр тийшээ явж байгаа юм. Энийгээ хуульд нийцүүлэх арга хэмжээ авахгүй бол Засгийн газар аа, та нартай Их Хурал хариуцлага тооцохоос аргагүй байдалд хүрнэ шүү. Тендерээс л холуур явж байгаа юм байна. Нэгдүгээрт хэлэх гэсэн юм энэ. Хоёрдугаарт хэлэх гэсэн юм бол энэ төмөр замынхаа асуудлаар одоо урд хөрштэй холбогдож гэрээ хэлэлцээр хийнэ ухааны юм яриад байх юм, тэгсэн мөртлөө төмөр замын ажил эхэлчихсэн гэж яриад байх юм. Энэ урд, хойд хөрштэй төмөр замын асуудлаар харилцан маш нарийн ойлголтод хүрч байж тарифын асуудлаар, өргөн нарийн асуудлаар, ачих буулгах төхөөрөмж хаана байршуулах, хэрхэх асуудал баараггүй гэрээ хэлэлцээр баталж байж энэ ажлыг хийхгүй бол энэ юунд хүргэж мэднэ шүү А.Гансүхээ! Ил далд олон удаа би энэ сэдвээр Засгийн газрын хурал, Их Хурал дээр одоо та нартай ярьж байна. Монгол орныг та нар туйлын хүнд байдалд оруулсан шүү. Хууран мэхэлсээр байгаад, одоо үнэхээр энэ ажлыг эхлүүлэх гэж байгаа юм бол урд хөрштэй энэ асуудлаар маш нарийн ойлголтод хурдан хүн явуулж хүрэхгүй бол наадах чинь эргээд дахиад асуудал үүсгэнэ. Би амьдрал яриад байгаа юм, хууль яриад байгаа юм, улс хоорондын харилцаа, монголын эрх ашиг гэсэн 4 юмтай холбогдуулж энэ төмөр замын сэдвээр яриад байгаа юм. Ямар ч гэрээ хэлэлцээр, тохиролцоо ойлголт байхгүй байж байхад ингээд юм эхлүүлээд яриад явж байна шүү дээ. Би 4 дүгээр сарын 1-нд ажил эхэлсэн гэж бодож байсан байхгүй. Хувийн компаниуд өөрийн хөрөнгөөр босгочих ёстой ажлыг бүтэн 5 жил гацаагаад, сүүлд нь ойлгомжгүй байдалд оруулж байгаа энэ хоёр гурван хүн та нар хэзээ нэгэнт цаг монголын ард түмний өмнө нүцгэн биеэрээ хариуцлага хүлээх болно шүү. Өнөөдөр, маргааш, нөгөөдөр 3 та нар хуурч мэхэлж чадна. Нөгөөдрийн маргааш чадахгүй шүү. М.Энхсайханы ярьж байсан бүх юм үнэн шүү. Тэр чинь М.Энхсайхан яриад байгаа юм биш, монгол амьдрал яриад байгаа юм. Монголын байршил яриад байгаа юм. Улс хоорондын харилцаа асуудал цаад талд нь байгаад байгаа юм. Үүнийг бод гэж гуравдугаарт хэлэх гэсэн юм.

Энэ жил байна шүү дээ, 2000 км зам барина гэсэн тооцоог Засгийн газрынхан гаргаж байгаа юм байна. Ашиглалтад 5 аймаг холбоно гэж хэлсэн шүү, би хэлсэн үгээр чинь би Их Хурлын гишүүний хувьд хариуцлага ярина гэж бодож байна. Та нар 2000 км зам тавих гэж байгаа юм бол гадны хэчнээн ажилчин энэ дээр оруулж ирж ажиллуулах вэ? Энэ тоогоо хэлж өг гэхээр бас нуугаад үлдлээ. Монголын компаниуд нийлээд жилдээ сайндаа 500 км зам барих л чадвартай байдаг юм. 500 км шүү, үүнээс 3 дахин том зам барьж 5 аймгийг энэ жил хар замаар холбоно гэж та нар ярьсан шүү, 6. Тэгээд Хөвсгөлийнх нь бараг гүйцэтгэгчгүй болж таарлаа. Би энэ Дорноговийг замыг нэхдэг чинь тохиолдлын журмаар нэхээгүй юм. Бид нарыг очиход баахан дарга цуглаад, баахан хүнд техник танай яамныхан чи дэд сайд байсан, Х.Баттулга сайд чинь байсан, тавьж эхлэхээр нь одоо нэг юм дуусах юм байна даа гэсэн чинь одоо 290 км дутуу. Ингэж л та нар ажил хариуцдаг хүмүүс. Эхэлж худал үг амнаасаа унагадаг, дараа нь худал үгээ үнэн болгох гэж баахан худлаа хэлдэг. Сүүлд нь үнэнд гүйцэгдээд ажил нураагаад дуусгадаг асуудал. Одоо энэ стандартын асуудал байгаад байгаа юм.

**Б.Гарамгайбаатар:** - За цаг дууслаа.

**Ц.Нямдорж:** - Стандартын асуудал байна шүү дээ, А.Гансүхээ! Тэр баталж өгөх газар чинь баталж өгөхгүй байгаа бол Их Хуралд асуудлаа тавьж стандартыг батлуулах арга хэмжээ ав. Энэ монголын замын өртөг хямд байгаа учраас чанаргүй болж байгаа нь үнэн. Би гурав дөрвөн жилийн өмнөөс 1 км зам сая доллароор баригддаг ийм ертөнцийн дундаж жишиг байдаг юм. Стандартаа та нар батлуулж ав. Бага ч бай чанартай зам тавьсан системд шилжье гээд эд нар стандартаа батлуулж чадахгүй байгаа юм. Тэр битгий хэл 1 квадрат метр барилгад ямар зардал гарч байна вэ гэдгийг хажууд нь харж зогсож байгаад зарцуулагдах хөрөнгийг нь тогтоочих гээд би Х.Баттулгыг дагуулж Хилчин хотхоныг ашиглалтад оруулахдаа хэлээд барилгын стандарт тогтоолгох гээд чадаагүй юм. Хийж өгөөгүй. Өнгөрсөн жил энэ Япон гүүрний наад талд Нийслэлийн шийдвэр гүйцэтгэлийн албаны байшин ашиглалтад орсон. 1 метр квадрат нь 330000 төгрөгөөр л боссон.

**Б.Гарамгайбаатар:** - Ц.Нямдорж гишүүнээ цагаа барья.

**Ц.Нямдорж:** - Тэгэхээр энэ стандарт гэдэг юм, би гайхаж байна. Шинэчлэлийн Засгийн газар гээд байдаг, чанартай зам тавина гэж яриад байна. Тэгээд стандартаа сайжруулаад ертөнцийн дунджид оруулъя гэхээр нэг сайд нь цааргалаад байна гэдэг үг сонсчихоод бүр гайхаж байна. Замын стандарт шинэчлэхгүй юм бол та нар зүгээр л тарцгаа. Өмнөх Засгийн газрын үед бас чадаагүй. Зүгээр шалтгаал байдаг юм шиг байгаа юм. Стандартгүй байж байгаад төсвийн хөрөнгөөр баригдах замаас дундаас нь амин хувийн зугаа цэнгэл гаргах энэ эрх ашигт л яаж байгаа шүү дээ.

**Б.Гарамгайбаатар:** - За цаг боллоо. Р.Амаржаргал гишүүн, цагаа барина шүү.

**Р.Амаржаргал:** - Би товчхон ярьчихъя. Яах вэ, зүгээр эрхбиш яам гэж байгаад доторх нь хэсэг хүмүүс ажиллаж байгаа, хөдөлж байгаа болохоор ажил төрөл явж л байгаа байх л даа. Гэхдээ энэ дарга нар нэг зүйлийг сайн бодох хэрэгтэй. Д.Нанзаддорж ч гэсэн анхаар за юу! Бүтээмж гэж нэг ойлголт байдаг юм, үр ашиг гэж ойлголт байдаг юм. Та нар тэр тухай ойлголт бол алга байна шүү дээ. Ярьж байгаа, хэлж байгаа юмыг чинь сонсож байхад ер нь хаагуур хөвөөд байгаа, юу хийгээд байгаа юм бэ гэдэг нь огт ойлгогдохгүй. А.Гансүх сайд ч гэсэн үүнийг анхаарах ёстой байхгүй юу. Эцсийн эцэст үр дүн л чухал шүү дээ. Ямар үр ашиг гарч байна вэ гэдгээ аягүй сайн бодох ёстой. Тэгээд бодлогын чанартай юмнуудаа томьёолохгүй тийм механик ажлын тухай яриад байгаа юм шиг, яам гэсэн мөртлөө аж ахуйн ажил уруу ороод байгаа юм уу, эсвэл аж ахуйн ажлаасаа нэг болохоор холдоод ч байгаа юм шиг, ердөө нэг байр суурь нь тодорхой биш, яахаараа 25, 35-аар нь ингээд километрээр нь салгадаг юм. Тэрний цаана чухам ямар бодлого байсан юм, юу байсан юм. Хэрвээ би андуураагүй бол энэ чинь дотоодын үйлдвэрлэгчдээ дэмжье, энэ замын компаниудаа томсгоно гэсэн юм байсан биз дээ. Тийм ярьж байсан биз дээ энэ чинь одоо. Хэрвээ тийм бол өргөжилтийн хэмнэлт гэж гарч ирнэ, нэг километрийн барихад зарцуулах зардал нь хэмнэгдээд, үр ашиг нь нэмэгдээд явна гээд өмнө нь сайд нар ийм л юм яриад байдаг байсан шүү дээ. Одоо тэр нь хааччихсан юм, байхгүй болчихсон юм уу, яасан юм. Тэгээд аж ахуй нэгжүүдээ улам жижигхэн болгож, гадна дотнын том юмнуудтай өрсөлдөх чадвартай юм ер нь гарч ирэхгүй нь байна шүү дээ, ойрын үед бол. Дандаа гаднаас хараат байя гэсэн тийм бодлого бариад байгаа юм уу танай яам, эсвэл гадны том авто замын компаниудтай өрсөлдөхүйц хэмжээний дотоод үйлдвэрлэгч нараа гаргаж ирье тийм бодлого барьж байгаа юм уу? Хэрвээ тийм бодлого барьж байгаа бол энэ чинь тэр хуваарилалт дээрээ яаж илэрч байгаа юм, огт харагдахгүй байгаа байхгүй юу. Иймэрхүү юмнуудаа бол нэлээн анзаарах ёстой байх гэж хоёрдугаарт нь хэлэх гэсэн юм.

Гуравдугаарт нь хэлэх гэсэн санаа бол жаахан түгшүүртэй, сэтгэл зовниулсан юм сонсогдлоо. Ер нь явсаар байгаад бид нар үүнийг чинь хариуцахгүй гэсэн тийм мэдэгдлийг сая хийчихэв үү гэж би ойлголоо шүү дээ сайдаа. Хөгжлийн банк хариуцаж байгаа, Хөгжлийн банкаар бүх юм явна. Тэд нар мэднэ. Одоо ер нь бүх юм тийшээгээ явчихсан шүү дээ гэсэн ийм л үгнүүд хэлээд байна л даа. Тэгээд хавар өнгөрсөн, зун өнгөрсөн, намар болдог. Эргээд хариуцлага ярья гэхээр бид нарт хэлсэн шүү дээ, Хөгжлийн банк хариуцна шүү дээ, бид нар мэдэхгүй шүү дээ гэсэн тийм байдалтай суух гээд байгаа юм уу? Тэгэхээр нэгэнт ингээд мэдээллийг сонссон юм чинь зүгээр Байнгын хорооны даргад би санаа хэлэхэд бол яг энэ мэдээллийг сонссоны дагуу ажлын төлөвлөгөө гаргаад, ажлын групп ч гаргадаг юм уу тийм ээ, энэ мэдээллийн дагуу авах арга хэмжээний тухай, үүний дагуу хяналт тавих тэр юмнуудыг нь зохицуулж шийдэж өгөхгүй бол зүгээр нэг сонссон болоод өнгөрмөөргүй байна л даа. Яагаад гэвэл энд ярьсан, хэлсэн бүх үгнүүд, энэ хүмүүсийн амнаас гарсан бүх үгнүүд протоколд тусгачихсан байж байгаа. Хэрвээ Улсын Их Хуралд худлаа мэдээлэл өгсөн бол үндэслэлгүй юм ярьсан бол энэ хүмүүс бас хариуцлагаа хүлээх учиртай байхгүй юу. Тийм учраас тэр протоколыг нь гаргаж аваад, тэр протоколынхоо дагуу ажлын төлөвлөгөө гаргаж байгаад ажиллах нь зөв байх гэсэн ийм л санаа хэлье л гэж бодсон юм баярлалаа.

**Б.Гарамгайбаатар:** - Д.Ганбат гишүүн.

**Д.Ганбат:** - Би товчхон хэдхэн зүйл хэлчихье гэж бодож байна. Ингээд удахгүй ажил эхлэх нь шиг байна. Одоо ярьж байгаа юунаас аваад үзэхэд бол уг нь ажил эхэлчихсэн явж байх ёстой л доо. Энэ юм нь хаанаа байдаг юм, яадгийг мэдэхгүй. Ер нь Монгол Улсын Үндсэн хуульд бичсэн хэлчихсэн байгаа, ерөөсөө эрүүл, аюулгүй, баталгаа орчинд амьдарна, тэрийг нь төр засаг, захиргааны байгууллага хангана гэсэн байгаа. Тэгэхээр та нөхдүүд ерөөсөө бас энэ хийж байгаа ажлаа байж байгаа байдлаа ард түмнийхээ төлөө, татвар төлөгчдийнхөө төлөө ажиллах ёстой гэж бодох ёстой. Энэ албан тушаалаа хийж байх хугацаанд бол яаж энэ ажлыг шийдэх үү, яаж үүнийг хурдасгах уу гэсэн ийм байдлаасаа хандаж байгаа байх гэж итгэж байна. Цаашдаа ч хандана байх. Одоо ингээд удахгүй хавар өнгөрнө, зун дуусна, намар дуусна. Ингээд өвөл болоход та бүхний ажил харагдана. Хуучин өмнө нь тэгж явсан, ингэж явсан гэдэг юм ярьж болдог байсан. Энэ зун өнгөрснөөс хойш бол та бүхэнтэй ажлын хариуцлага ярих байхгүй шүү. Ер нь ард түмэн ярьж байгаа, ярьж хэлэх нь ихдээд байна, амьдрал дээр ажил нь багасаад байна гэж. Нөгөө талаас бас нэгэнт замын талаар ярьж байгаа болохоор би юу хэлэх гэж байна вэ гэхээр хөгжлийн бэрхшээлтэй иргэдийн тухай ярих гэж байгаа юм. Манайд 100 мянга гаруй хөгжлийн бэрхшээлтэй иргэд байдаг. Тэд нарын явдаг зам нь хаана байна, энэ дарга нар болохоор өөрсдөө олон давхар байшинд ороод суучихдаг, нөгөө хүмүүс орох гарах гэхээр одоо ордог гардаг тэр стандартын юм нь байдаггүй. Зам, талбай хийх гэж байгаа бол тэр юмаа тусгаарай. Байшин барилга бариулах гэж байгаа бол тэрийг бодож үзээрэй. Түүнээс гадна одоо ингээд зун болж байдаг, тэр эрүүл аюулгүй орчин өвөл дуусчихсан байдаг. Зун бол ядаж хажуу талаар нь дугуйтай явж болох боломжтой тийм замыг бий болгоорой. Тийм стандартыг нэвтрүүлээрэй гэж хэлмээр байна. Ер нь Улаанбаатар нэртэй Улаанбаатартай холбоотой юм болгон бол их сайн биш байгаа. Түрүүн тэр Д.Нанзаддорж дарга яриад байв уу, манай засаг төр гаднаас Ерөнхий сайдын хэмжээтэй, Ерөнхийлөгчийн хэмжээтэй хүн ирвэл замаа бөглөдөг, хаадаг С.Дэмбэрэл гишүүнийг асуухад тэгж яриад байна лээ. Үгүй энэ монгол иргэн чинь хаашаа юм хоёр, гуравдугаарт байдаг юм уу? Тэд нарын машин тэгээд онгорхой цоорхойгоор нь эвдрээд явж байх ёстой юм уу, тэр хүмүүс болохоор тэгээд ийм агаараар амьсгалаад ийм стандартын бус замаар явж байх ёстой юм уу, ингэж ажилд хандахгүй шүү. Иймэрхүү юм яриад, асуудалд ингэж хандаад байвал наадах чинь болохгүй гэж хэлмээр байна. Монгол иргэнээ дээдэлж, монгол татвар төлөгчдөө дээдэлж тэрийг хүн гэдэг тэр шаардлагыг нь хангахын төлөө та бүхэн энэ ажлаа хийж байгаа шүү гэдгийг анхааруулмаар байна.

Нөгөө талаар Улаанбаатар нэртэй холбоотой юм болгон бас тааруу дуулдаад байна. Би одоо энэ “Улаанбаатар төмөр зам”-ыг хэлмээр байна А.Гансүх сайдаа. “Улаанбаатар төмөр зам” маань юу болоод байна, одоо орон тоо нь хуваагдаж байна, халж байна гэх юм, тэр дамжин өнгөрдөг ачаа нь хомсдож байна гэнэ, “Улаанбаатар төмөр зам”-ын удирдлага юу хийгээд байна? Ер нь Эдийн засгийн байнгын хороо энэ талаар анхаарсан нь дээр байх. Манайх нэг л замтай шүү дээ. Тэр нь яаж байна, ийж байна гэдгийг нь бас болохгүй бол авч хэлэлцэхэд болохгүй гэсэн юм байхгүй байх. Ингээд та бүхэн ирж байгаа хавар, намар зуныхаа ажилд хурдан шуурхай ажиллаад бас ийм ажилтай ингэж хийдгийг харуулаасай гэж та бүхнээс хүсэх байна.

**Б.Гарамгайбаатар:** - С.Бямбацогт гишүүн.

**С.Бямбацогт:** - Сая үг хэлж байгаа гишүүдтэй санал нэг байна. Үнэхээр том зорилт тавьж байгаа, том биелүүлэхийн тулд бас нэлээн л шаргуу дайчин ажиллах ёстой байх. 2016 он гэхэд бид нар чинь 21 аймгаа хатуу хучилттай замаар холбож дуусна. 2013 ондоо 6 аймгийг буюу 1800 км замыг ашиглалтад оруулна гээд үзэж байгаа шүү дээ. Гэтэл бодит байдал дээр яг л амжих уу, амжихгүй юу гэдэг хэцүү харагдаж байгаа. Тийм болохоор энэ дээр нэлээн анхаараач бас сая Ц.Нямдорж гишүүний хэлж байгаа стандартаа өөрчлүүлэх асуудал байдаг юм бол гацаад шийдэгдэхгүй байгаа асуудал байдаг юм бол Улсын Их Хурал дээр оруулж ирээч. Бид нэг л зорилгын төлөө явж байгаа. Тийм шийдэгдэхгүй гацдаг, барьдаг юм байвал тэрийг чинь дэмжихэд туслахад бид анхааръя л даа. Хөгжлийн банкны санхүүжилтээр шууд гэрээ хийгээд олон асуудлыг шийдчихнэ гэж бас яриад байх юм. Өнөөдөр бид нар Төсвийн хууль гээд Төсвийн хуулийг бид нар мөрдөж ажиллах ёстой шүү. Төсвийн хуульд заагдсан, төсөвт тусгагдсан төсөв хөтөлбөрүүдээр хэрэгжүүлэх ёстой. Гэтэл төсөвт тусгагдсан ажлуудаа хийхгүй, хийгдэхгүй. Тэдгээр асуудлууд нь та нарын өгсөн танилцуулгаар бол ерөөсөө л үнэ нь бага учраас, төсөв нь бага учраас оролцсон компани байхгүй, санал ирээгүй гээд бүх ажлууд чинь тасрах гэж байна шүү дээ. Төсөв чинь бол хууль шүү, Монгол Улсын хууль. Монгол Улсын хуулийг үг, үсэг, цэг, таслалгүй биелүүлэх ёстой. Төсвийн хуульд заагдсан ажлууд хийгдэх ёстой. Гэтэл төсөв дээр байгаа ажлууд нь үнэ багатай гээд хийгддэггүй, ингээд Төсвийн хууль зөрчигддөг. Гэтэл Хөгжлийн банкны хуульд тусгагдаагүй, заагдаагүй ажлуудыг хууль, шууд гэрээ байгуулах замаар хийгээд явна гэдэг хэр зохимжтой байгаа юм бас. Мэдээж ажил хийхийн тулд байгаа боломжоо ашиглах нь зөв байх. Гэхдээ өнөөдөр бид нар хууль мөрдөж ажиллах ёстой. Энэ талдаа жаахан анхаараач, тэгээд сая хэлсэн 1800 км зам өгнө гэж байна, тэгвэл тэр Төсвийн хуульд тусгагдсан тэр төсөвт өртгийн бага байгаад байгаа ажлуудыг төсөвт өртгийг нь өөрчилж байгаад шийдээч. Ажлууд чинь хийгдэхгүй байна шүү дээ. Тэр талдаа анхаарч ажилламаар байна.

Нөгөө талаасаа бас яам бол юу гэдэг юм, зүгээр загнаад байж байх ёстой биш шүү дээ, гүйцэтгэх байгууллагуудаа дэмжээд, хамтраад ажиллаач дээ. Эцсийн эцэст та нар төлөвлөдөг, зохион байгуулдаг, хэрэгжүүлдэг гэсэн гүйцэтгэгч байгууллагууд. Тэдгээр байгууллагуудаа дэмжиж тэд нар хийнэ, бид нар хийхгүй шүү дээ. Тийм болохоор тэр талдаа жаахан анхаарч ажиллахыг хүсмээр байна.

**Б.Гарамгайбаатар:** - С.Дэмбэрэл гишүүн.

**С.Дэмбэрэл:** - За энэ саналыг сонслоо. Тэгээд ер нь ажил хийгдэж байгаа юм байна. Зүгээр нэг Эдийн засгийн байнгын хороонд миний саналууд бол манай хорооны ажилд хандсан тийм санал. Нэгдүгээрт, энэ А.Гансүх сайдын тавьсан презентацийг үнэхээр сайн үзэж чадсангүй. Тэнд маш олон л тодорхой системтэй мэдээлэл өгөх тийм юмнууд байсан байх. Тэр маань ингээд маш хурдан гараад явчих, тийм учраас Эдийн засгийн байнгын хорооны веб сайтад иймэрхүү авч хэлэлцэж байгаа зүйлүүдийг байршуулвал хэрэгтэй.

**Б.Гарамгайбаатар:** - Байршуулчихсан байгаа.

**С.Дэмбэрэл:** - За тэр нэгдүгээрт. Хоёрдугаарт, тендерийн асуудлаар түрүүн би саналаа хэлсэн. Энэ Тендерийн хууль салбар болгонд хэрэгжиж байгаа байдлын талаар анализ хийх тийм үүргийг засгийн газарт өгөөд үүний үндсэн дээр хуульд өөрчлөлт оруулахгүй бол түрүүн миний анх ярьсан 150 сая төгрөгийн төлөө ингээд явж байгаа. Тийм учраас хуулийн гарц хайгаад, Хөгжлийн банкны шууд гэрээ гэж яриад байна шүү дээ. Тэгэхээр харин байхгүй юм байна тэгсэн чинь, тэгэхээр энэ Тендерийн хуулийг өөрчлөөч, би тийм учраас түрүүн асуугаад байгаа шүү дээ. Улаанбаатар хот дээр ямар байгаа юм, яам дээр байгаа энэ тодорхой салбарууд дээр энэ тендер зүйл гээд тэрийг хамгийн төгс төгөлдөр шийдэл олчихсон юм шиг энэ хэзээ ч өөрчилж болохгүй юм шиг юм бодоод байгаа юм. Энэ чинь худлаа. Жишээлбэл, Баян-Өлгий аймгийн сумын сургуулийн дээврийг засах тендер зарлаж байгаа infra currentment гээд зарлаж байгаа юм. Өнгөц харахад гоё шударга юм шиг мөртлөө яг бодит амьдрал дээр энэ чинь худлаа байна. Тийм учраас тендерийн энэ тал дээр ажил хийхэд садаа болж байна. Дээр нь хүмүүсийг сэжиглэх үндэслэл бий болгож байна. Тийм учраас үүнийг хүмүүст хэрэв дарга гээд тавьчихсан бол итгээд эрх чөлөөг нь өг санхүүгийн шууд хийдэг болох хэрэгтэй. Тодорхой хэмжээний үлдсэн хэсэг дээр тендерийн хөндлөнгийн хяналттай байх энэ системийг нь оруулж өгөхгүй бол олон жил засгийн бүх байгууллагууд ингэж явчихсан. Тийм учраас энэ бол танай яамны буруу биш, угаасаа Тендер гэдэг хууль ийм. Тэр хэрэгжихгүй байгаа нь. Тийм учраас энэ дээр манай Байнгын хорооноос нэгдүгээрт анализ хийгээд, Засгийн газраас мэдээллийг аваад, энэ чиглэлээр цаашид хуулийг өөрчлөх талын ажлын хэсэг байгуулах хэрэгтэй байна. Хоёрдугаарт, би түрүүн асуусан, метро гэхэд та дэмжиж байна лээ. Энэ бол танай яамны гэхдээ үүнийг Улаанбаатар хотын эдийн засаг, Монгол улсын макро эдийн засагтай хэр зэрэг холбогдож байгаа гэдгийг том хэмжээнд яриад, түүний дотор зам тээврийн салбарт яаж холбогдож байгаа гэдгийг харахгүй бол энэ чинь салчихаад байгаа шүү. Тийм учраас би тэр метроны проектын талаас хэр зэрэг зохистой байх талаас эдийн засгийн төдийгүй нийгмийн талаас нь, өөр альтернативууд байхад яагаад зөвхөн үүнийг сонгож байгаа юм гэдэг талаас нь асуусан. Тийм учраас үүнийг цаашдаа та анхаарвал, нэлээн сайн анхаарах ёстой шүү.

Гуравдугаар санал нь, түрүүн Б.Гарамгайбаатар гишүүний саналуудыг дэмжиж байгаа юм. Би өөрөө мэргэжлийн хүн биш ч гэсэн маш тодорхой юм хэлчихсэн. Түүний дотор стандарт байсан, тэр нэг инженерийн холбогдолтой саналууд байна шүү дээ. Энэ бүхнийг болоод бусад гишүүдийн хэлсэн саналуудыг нэгтгээд Байнгын хорооны протоколд яаж тусдаг юм, нийг манай зөвлөх мэдэж байгаа байх, эсвэл Байнгын хорооны тийм зөвлөмж, тогтоол гаргадаг юм уу, яадаг юм ийм шийдэл байж бид нар энэ мэдээллийн дараа би мэдээлэл суугаад асуулт асуугаад, саналаа хэлж байгаа миний энэ оролцоо үр ашиггүй үрэгдэхгүй байх энэ шийдэл нь цаашдаа гарч байх ёстой шүү. Үүнийг л та бүхэн анхаараарай. Тэгэхгүй бол бид нар энд яриад суугаад байдаг, би жишээлбэл өлсөж байна өглөө нөгөө цахилгаан ус байхгүй байсан учраас хоол идэж чадаагүй. Тэгсэн мөртлөө энэ дээр саналаа хэлээд, үгээ хэлчихье гээд хүлээгээд суугаад байдаг. Тэгэхээр үүнийг анхаараад бид нарыг би Хороон дотроо л ярьж байна шүү дээ. Үүнийгээ үр дүнтэй болох талаас энэ нэг тодорхой шийдэл, чиглэл зөвлөмж өгсөн ийм юм хийгээсэй гэж бодож байна, баярлалаа.

**Б.Гарамгайбаатар:** - Гишүүдэд баярлалаа. Үг хэлж дууслаа. Тэгээд Байнгын хороо бол мэдээж хэрэг Зам, тээврийн яамны мэдээлэл болоод хотын дэд бүтцийн асуудал хариуцсан хүмүүсийн мэдээллийг сонссон. Тэгээд мэдээлэл протоколд тэмдэглэгдсэн байгаа. Гишүүдийн хэлсэн үг болгон тэмдэглэгдсэн. Бид нар дараа нь яамд, хотын удирдлагуудад энэ асуудлаар тодорхой чиглэлүүдийг өгнө. Өгсөн чиглэлүүдийнхээ хариуг бид нар авч вэб сайтаар тараана. Гишүүд бол энэ хэлсэн ярьсан үгийнхээ хариуг нэхэх байх, тэгээд нэхэх асуудлыг Байнгын хороо зохион байгуулна. Ер нь бол бид нар иймэрхүү ажлуудыг ойр ойрхон хэрэгжилт ямар байгаа вэ гэдгийг бас мэдээлнэ гэдгийг хэлье.

**С.Дэмбэрэл:** - Байнгын хорооны дарга аа, би ганцхан санал мартчихаж. Би нөгөө Хөгжлийн банкны талаар ярих гэж байсан юм. Манай Байнгын хороо Хөгжлийн банкны асуудлаар ойрын хугацаанд энэ асуудлыг яг мэдээлэл хийлгэхгүй өнөөдрийн Хөгжлийн банк бол нэг талаас бол хэрэггүй хогоо хаядаг шуудай болж хувирч байна. Тийм учраас энийг тусгайлан авч хэлэлцье гэсэн нэмэлт санал байна.

**Б.Гарамгайбаатар:** - Уг нь энэ удаагийн мэдээлэл дээр би Зам, тээврийн яам, хотын удирдлагуудын, Хөгжлийн банкийг гээд Төрийн өмчийн хороо гээд бүгдийг нь байлгаж байж гишүүдэд тодорхой мэдээлэл өгөөд, энэ хүмүүсийн хооронд байгаа тэр зөрчлүүдийг нь ойлголцуулъя гэж бодсон. Тэгээд харамсалтай нь Төрийн өмчийн хорооны дарга ирээгүй. Хөгжлийн банкнаас хүмүүс ирээгүй учраас иймэрхүү юмнууд доголдоод байгаа. Хойшид үүнийг Байнгын хороо аль болохоор тарааж өгөх гээд оролдоод байгаа. Дээр нь Байнгын хороо бол бас нэг шинэ юм Байнгын хороогоор хязгаарлахгүйгээр бүх гишүүдийг сонирхсон асуудлуудаа оруулж ирж асууж, мэдээлэл ав гэсэн байр сууриар хандаж ажиллаж байгаа. Тэгээд гишүүд бас энэ дээр анхаарна биз дээ гэж хэлье.

**С.Бямбацогт:** - Б.Гарамгайбаатар дарга аа, наана чинь сая та сонин юм хэлж байна л даа. Хөгжлийн банк ирсэнгүй, нөгөөдөх нь юу билээ, Төрийн өмчийн хороо ирсэнгүй гэж байна. Ирэхгүй бол яах юм, ингээд хаях юм уу, ингээд өнгөрөх ёстой юу?

**Б.Гарамгайбаатар:** - Бид бол албан ёсоор ирэх шаардлага тавьсан, ирсэнгүй. Тэгэхээр тэр хүмүүстэй эргээд тэр асуудлаараа ярья. Уг нь Н.Батбаяр сайд сууж байсан шүү дээ. Н.Батбаяр сайдын байх үед нь тэр Хөгжлийн банкны асуудлууд нь яригдахгүй өнгөрчихлөө шүү дээ. Яг Хөгжлийн банкны Төлөөлөн удирдах зөвлөлийн даргыг бид нар авчир гэсэн байсан юм. Тэгээд ирсэнгүй. За Ц.Оюунгэрэл гишүүн.

**Ц.Оюунгэрэл:** - Ц.Оюунгэрэл гишүүн. Би энэ С.Дэмбэрэл гишүүний саяын гаргасан санал дээр санал хураалт явуулах боломжтой юу гэж асуух гэсэн юм. Нөгөө энэ Тендерийн хуулийг шинэчлэх ажлын хэсэг Байнгын хорооноос ажлын хэсэг байгуулах нь их зөв юм шиг санагдаад байгаа юм л даа. Манайх шиг улирлын чанараар ажилладаг. Тэгээд түрүүн Ц.Нямдорж гишүүн ч хэлж байсан. Манай тендер бол хэн хамгийн муу барилга барих вэ, хэн хамгийн муу зам барих вэ гэдэг ийм уралдаант шалгаруулалт болдог гээд энэ бол соёлын салбар дээр яг адилхан болчихоод байгаа юм. Бид нар соёлын сайхан барилга байгууламж бариулах, одоо ингээд соёлын өвийг сэргээн засварлах гээд Монгол улсад дахиад хэзээ ч олдошгүй ховор соёлынхоо өвийг хамгаалах асуудал болдог. Тэгэхэд бид нар мэргэжлийн компаниудыг урихаасаа илүү дахиад тендер зарлаад хамгийн хямдхан нь гээд ингэх юм бол бас л замаас дутуугүй их л асуудал гарах гээд байдаг юм. Тэгэхээр зэрэг зам дээр гарч байгаа асуудал бол зүгээр бүх салбарт гарч байгаа асуудлын нэг дүр төрх нь. Тийм учраас ийм одоо улирлын чанартай эдийн засагтай нийцсэн ийм сонгон шалгаруулалтын, хамгийн гол нь сонгон шалгаруулалтаас гадна энэ С.Дэмбэрэл гишүүний саяын хэлдэг дээр нэг аягүй үнэтэй зүйл байгаа байхгүй юу. Сонгон шалгаруулалт бол хялбархан, тэгээд энгийн, хүмүүст нээлттэй байдлаар хийгддэг. Дээр нь хийж байх явцад нь олон нийтийн хяналт шалгалт, олон нийтийн тэр мониторинг нь илүү их сайн нээж өгсөн тийм улирлынхаа чанарт нийцсэн ийм хуультай бид нар болмоор байх юм. Манай хууль бол үнэхээр сонгон шалгаруулалт нь нэг их урт хугацаанд зарладаг, маргаан гарахаар урт хугацаанд үргэлжилдэг, тэгсэн мөртлөө яг барьж байх үед нь олон нийтийн хяналт шалгалт хийх ямар ч боломжгүй ийм л хууль байдаг л даа.

**Б.Гарамгайбаатар:** - За энэ талаар Эдийн засгийн байнгын хороо бол анхааралдаа авъя. Тэгээд гишүүдийн энэ санал дээр тулгуурлаад бид бас зохих ажиллагаа хийе гэж бодож байна. Албан ёсоор Зам, тээврийн сайдын мэдээллийг сонсож дууслаа. Гишүүдэд баярлалаа.

***Хоёр. Ажлын хэсэг байгуулах тухай асуудал***

Дараагийн нэг асуудал түр орхичихсон байна. Уучлаарай. Эдийн засгийн байнгын хорооны гишүүдийн анхааралд байгаа юм. “Монгол Улсын эдийн засаг, нийгмийг 2012 онд хөгжүүлэх үндсэн чиглэл”-ийн биелэлтийг Засгийн газрын хуралдаанаар, ажлын хэсэг байгуулах ёстой. Биелүүлэлттэй холбоотойгоор, тэгээд энэ ажлын хэсгийг манай Хороо зангидаж нэгдсэн хуралдаанд оруулах юм байна. Тэгээд ажлын хэсгийн ахлагчийг томилох асуудал байгаа юм. Д.Батцогт гишүүнийг уг нь санал болгож байгаа юм. Өөр саналтай гишүүд байна уу? Алга байна. Тэгвэл Д.Батцогт гишүүнээр ажлын хэсгийг ахлуулахаар боллоо. За гишүүдэд баярлалаа.

**С.Бямбацогт:** - Дахиад нэг ажлын хэсэг байгуулах ёстой шүү дээ, сүүнийхээ тэрийг яах юм бэ? Одоо ингээд ярьчих л даа нэгмөсөн.

***Хуралдаан 13 цаг 20 минутад өндөрлөв.***

*Соронзон хальснаас буулгасан:*

Протоколын албаны

шинжээч М.НОМИНДУЛАМ