

МОНГОЛ УЛСЫН ИХ ХУРАЛ

2025 ОНЫ ХАВРЫН ЭЭЛЖИТ ЧУУЛГАН



УЛСЫН ИХ ХУРЛЫН
ТАМГЫН ГАЗАР

2025 ОНЫ 04 ДҮГЭЭР САРЫН 01-НИЙ ӨДӨР, МЯГМАР ГАРАГ

ХУРАЛДААНЫ ТЭМДЭГЛЭЛ

АЮУЛГҮЙ БАЙДАЛ, ГАДААД
БОДЛОГЫН БАЙНГЫН
ХОРОО

ХУРАЛДААН ЗОХИОН БАЙГУУЛАХ ХЭЛТЭС

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

**МОНГОЛ УЛСЫН ИХ ХУРЛЫН
2025 ОНЫ ХАВРЫН ЭЭЛЖИТ ЧУУЛГАНЫ
АЮУЛГҮЙ БАЙДАЛ, ГАДААД БОДЛОГЫН БАЙНГЫН ХОРООНЫ
ХУРАЛДААНЫ ТЭМДЭГЛЭЛИЙН
АГУУЛГА**

2025 оны 04 дүгээр сарын 01-ний өдөр, Мягмар гараг

	<i>Хуралдааны тэмдэглэлийн агуулга</i>	1
	<i>Хуралдааны товч тэмдэглэл:</i>	2 – 3
	<i>Хуралдааны дэлгэрэнгүй тэмдэглэл:</i>	4 – 18
1.	<i>“Транс-Азийн төмөр замын сүлжээний тухай Засгийн газар хоорондын хэлэлцээр”-ийн нэмэлт, өөрчлөлтийг соёрхон батлах тухай хуулийн төсөл /Засгийн газар 2025.03.26-ны өдөр өргөн мэдүүлсэн, зөвшилцөх, хэлэлцүүлэх/</i>	5 – 16
2.	<i>“Засгийн газарт чиглэл өгөх тухай” Байнгын хорооны тогтоол /хаалттай/</i>	16 – 18

**Монгол Улсын Их Хурлын 2025 оны хаврын ээлжит чуулганы
Аюулгүй байдал, гадаад бодлогын байнгын хорооны 04 дүгээр сарын 01-ний өдөр
/Мягмар гараг/-ийн хуралдааны товч тэмдэглэл**

Аюулгүй байдал, гадаад бодлогын байнгын хорооны дарга Г.Тэмүүлэн ирц, хэлэлцэх асуудлын дарааллыг танилцуулж, хуралдааныг даргалав.

Хуралдаанд ирвэл зохих 25 гишүүнээс 13 гишүүн хүрэлцэн ирж, 52.0 хувийн ирцтэйгээр хуралдаан 14 цаг 17 минутад Төрийн ордны “Жанжин Д.Сүхбаатар” танхимд эхлэв.

Томилолттой: Ч.Анар;

Чөлөөтэй: Н.Алтаншагай, Н.Батсүмбэрэл, П.Наранбаяр, Ж.Энхбаяр;

Эмнэлгийн чөлөөтэй: Э.Бат-Амгалан;

Нэг. “Транс-Азийн төмөр замын сүлжээний тухай Засгийн газар хоорондын хэлэлцээр”-ийн нэмэлт, өөрчлөлтийг соёрхон батлах тухай хуулийн төсөл /Засгийн газар 2025.03.26-ны өдөр өргөн мэдүүлсэн, зөвшилцөх, хэлэлцүүлэх/

Хэлэлцэж буй асуудалтай холбогдуулан Улсын Их Хурлын гишүүн, Зам, тээврийн сайд Б.Дэлгэрсайхан, Зам, тээврийн яамны Төрийн нарийн бичгийн дарга С.Батболд, мөн яамны Төмөр зам, далайн тээврийн бодлого, зохицуулалтын газрын даргын албан үүргийг түр орлон гүйцэтгэгч Х.Итгэлт, Төрийн захиргааны удирдлагын газрын Хуулийн хэлтсийн дарга С.Мяндасмаа, Төмөр зам, далайн тээврийн бодлого, зохицуулалтын газрын ахлах мэргэжилтэн Б.Батнасан нар оролцов.

Хуралдаанд Улсын Их Хурлын Тамгын газрын Хуулийн газрын Зөвлөх үйлчилгээний хэлтсийн зөвлөх С.Дунжидмаа, Байнгын хороодын ажлын албаны Аюулгүй байдал, гадаад бодлогын байнгын хорооны ажлын албаны ахлах зөвлөх Ш.Хишигсүрэн, референт Б.Гандиймаа нар байлцав.

Төслийн үзэл баримтлалын талаарх илтгэлийг Зам, тээврийн сайд Б.Дэлгэрсайхан танилцуулав.

Танилцуулгатай холбогдуулан Улсын Их Хурлын гишүүн С.Эрдэнэболд, Д.Ганбат нарын тавьсан асуултад Зам, тээврийн сайд Б.Дэлгэрсайхан, Зам, тээврийн яамны Төмөр зам, далайн тээврийн бодлого, зохицуулалтын газрын даргын албан үүргийг түр орлон гүйцэтгэгч Х.Итгэлт нар хариулж, тайлбар хийв.

Улсын Их Хурлын гишүүн Э.Болормаа, Д.Ганбат нар үг хэлэв.

Г.Тэмүүлэн: “Транс-Азийн төмөр замын сүлжээний тухай Засгийн газрын хоорондын хэлэлцээр”-ийн нэмэлт, өөрчлөлтийг соёрхон батлах тухай хуулийн төслийг зөвшилцөхийг дэмжиж, чуулганы нэгдсэн хуралдаанаар оруулж хэлэлцүүлэх нь зүйтэй гэсэн саналыг дэмжье гэсэн санал хураалт явуулъя.

Зөвшөөрсөн: 15
Татгалзсан: 5
Бүгд: 20
75.0 хувийн саналаар санал дэмжигдлээ.

Улсын Их Хурлын гишүүн Д.Энхтүвшингийн “дэмжсэн” санал техникийн саатлын улмаас “эсрэг” гарсан тул дэмжсэнээр тооцож, 80.0 хувийн саналаар санал дэмжигдлээ.

Уг асуудлыг 14 цаг 47 минутад хэлэлцэж дуусав.

Хоёр. “Засгийн газарт чиглэл өгөх тухай” Байнгын хорооны тогтоолын төсөл /хаалттай/

Хуралдаанд Улсын Их Хурлын Тамгын газрын Байнгын хороодын ажлын албаны Аюулгүй байдал, гадаад бодлогын байнгын хорооны ажлын албаны ахлах зөвлөх Ш.Хишигсүрэн, референт Б.Гандиймаа нар байлцав.

Байнгын хорооны дарга Г.Тэмүүлэн Байнгын хорооны тогтоолын төслийг хаалттай горимоор хэлэлцүүлэе гэсэн горимын санал гаргав.

Г.Тэмүүлэн: Горимын саналыг дэмжье гэсэн санал хураалт явуулъя.

Зөвшөөрсөн: 12
Татгалзсан: 8
Бүгд: 20
60.0 хувийн саналаар горимын санал дэмжигдлээ.

Хуралдааныг 14 цаг 50 минутаас хаалттай горимд шилжүүлэв.

Байнгын хорооны нээлттэй хуралдаанаар 1 асуудал хэлэлцэв.

Нээлттэй хуралдаан 34 минут үргэлжилж, 25 гишүүнээс 19 гишүүн хүрэлцэн ирж, 76.0 хувийн ирцтэйгээр 14 цаг 51 минутад өндөрлөв.

Тэмдэглэлтэй танилцсан:

АЮУЛГҮЙ БАЙДАЛ, ГАДААД БОДЛОГЫН
БАЙНГЫН ХОРООНЫ
ДАРГА

Г.ТЭМҮҮЛЭН

Тэмдэглэл хөтөлсөн:

ХУРАЛДААНЫ ЗОХИОН
БАЙГУУЛАХ ХЭЛТСИЙН
ШИНЖЭЭЧ

Ц.АЛТАН-ОД

МОНГОЛ УЛСЫН ИХ ХУРАЛ

2025 оны 4 дүгээр сарын 01-ний өдөр, Мягмар гараг
Төрийн ордны “Жанжин Д.Сүхбаатар” танхим
14 цаг 17 минут

АЮУЛГҮЙ БАЙДАЛ, ГАДААД БОДЛОГЫН БАЙНГЫН ХОРООНЫ ХУРАЛДААНЫ ДЭЛГЭРЭНГҮЙ ТЭМДЭГЛЭЛ

Г.Тэмүүлэн: Байнгын хорооны гишүүддээ өдрийн мэндийг хүргэе.

Байнгын хорооны гишүүдийн ирц бүрдсэн байна.

Та бүхэнд ирцийг танилцуулъя.

Очирбатын Амгаланбаатар гишүүн, Батын Батбаатар гишүүн, Энхбатын Болормаа гишүүн, Дашдондогийн Ганбат гишүүн, Борхүүгийн Дэлгэрсайхан гишүүн, Хажекберийн Жангабыл гишүүн, Нанзадын Наранбаатар гишүүн, Нямтайширын Номтойбаяр гишүүн, Дамдины Цогтбаатар гишүүн, Өлзийхүүгийн Шижир гишүүн, Жадамбын Энхбаяр гишүүн, Лутаагийн Энхнасан гишүүн, Дашцэрэнгийн Энхтүвшин гишүүн, Сүхбаатарын Эрдэнэболд нарын гишүүд хүрэлцэн ирснээр өнөөдрийн Байнгын хорооны хуралдааны ирц бүрдсэн байна.

Ингээд 4 дүгээр сарын 01-ний өдрийн хуралдаан нээснийг мэдэгдэж байна. /алх цохив/

Өнөөдрийн хуралдаанаар хэлэлцэх асуудал хоёр асуудал байгаа.

Нэгдүгээрт нь, “Транс-Азийн төмөр замын сүлжээний тухай Засгийн газар хоорондын хэлэлцээр”-ийн нэмэлт, өөрчлөлтийг соёрхон батлах тухай хуулийн төсөл.

Засгийн газар 3 сарын 26-ны өдөр өргөн мэдүүлсэн. Зөвшилцөх, хэлэлцүүлэх асуудал байна.

Хоёрдугаарт нь, Байнгын хорооны тогтоолын төсөл байгаа.

Хэлэлцэх асуудалтай холбоотой саналтай гишүүд байна уу? Алга байна.

Хэлэлцэх асуудалдаа орцгооё.

**Нэг. “Транс-Азийн төмөр замын сүлжээний тухай
Засгийн газар хоорондын хэлэлцээр”-ийн нэмэлт, өөрчлөлтийг
соёрхон батлах тухай хуулийн төсөл
/Засгийн газар 2025.03.26-ны өдөр өргөн мэдүүлсэн,
зөвшилцөх, хэлэлцүүлэх/**

“Транс-Азийн төмөр замын сүлжээний тухай Засгийн газар хоорондын хэлэлцээр”-ийн нэмэлт, өөрчлөлтийг соёрхон батлах тухай хуулийн төслийн хэлэлцүүлгийг явуулъя.

Ажлын хэсгийг танхимд оруулаарай.

Засгийн газар хоорондын хэлэлцээрийн соёрхон батлах тухай хуулийн төслийн талаарх танилцуулгыг Улсын Их Хурлын гишүүн, Засгийн газрын гишүүн, Зам, тээврийн сайд Борхүүгийн Дэлгэрсайхан сайд танилцуулна.

Сайдын микрофоныг өгье.

Б.Дэлгэрсайхан: Эрхэм хүндэт Улсын Их Хурлын Аюулгүй байдал, гадаад бодлогын байнгын хорооны дарга, гишүүд ээ.

“Транс-Азийн төмөр замын сүлжээний тухай Засгийн газар хоорондын хэлэлцээр”-ийг 2006 онд Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын Ази, Номхон далайн эдийн засаг, нийгмийн комиссын чуулганаар баталсан бөгөөд Монгол Улсын Их Хурал 2007 онд соёрхон баталсан.

Энэхүү хэлэлцээр нь олон улсын ач холбогдол бүхий төмөр замын шугамуудыг тодорхойлсон бөгөөд хэлэлцээрт оролцогч талууд тус тусын бодлогын бичиг баримтын хүрээнд хэрэгжүүлбэл зохих уялдуулсан төлөвлөгөө хэлбэрээр батлагдсан.

2024 оны 12 дугаар сарын байдлаар хэлэлцээрт оролцогч 25 улс байгаагаас манай хөрш болох Орос, Хятад багтаж байгаа юм.

Транс-Азийн төмөр замын сүлжээний ажлын хэсгийн 2023 оны хуралдаанаар тус тус хэлэлцээрт Төмөр замын тээврийн мэдээллийг цахимаар солилцох ерөнхий зарчмуудыг шинэ 3 дугаар хавсралтаар нэмж баталсан.

Уг зарчмуудын зорилго нь Транс-Азийн төмөр замын сүлжээнд төмөр замуудын хооронд, түүнчлэн төмөр замууд болон хилийн хяналтын гаалийн байгууллагууд хоорондын харилцан цахим мэдээлэл солилцохтой холбоотой зохицуулалтыг уялдуулах үндэс суурийг бий болгосон.

Монгол Улс тус улсын хэлэлцээрийн оролцогч улсын хувьд хэлэлцээрийн нэмэлт, өөрчлөлтөд нэгдэн орсноор бусад улс орнуудтай нэг зарчимд тулгуурлан төмөр замын тээврийн цахим мэдээлэл солилцох, энэ талаар нарийвчилсан хоёр талт болон олон талт гэрээ хэлэлцээр байгуулах боломж бүрдэх бөгөөд ингэснээр төмөр замын тээврийн өрсөлдөх чадварыг нэмэгдүүлж, хил дамнасан цаасгүй худалдааг хөнгөвчлөхөд түлхэц үзүүлнэ гэж үзэж байна.

Иймд “Транс-Азийн төмөр замын сүлжээний тухай Засгийн газар хоорондын хэлэлцээр”-т оруулсан нэмэлт, өөрчлөлтийг соёрхон батлах тухай хуулийн төслийг Монгол Улсын Их Хурал зөвшилцөн хэлэлцүүлэхээр танилцуулж байна.

Хэлэлцэн шийдвэрлэж өгнө үү.

Анхаарал хандуулсанд баярлалаа.

Г.Тэмүүлэн: Б.Дэлгэрсайхан сайдад баярлалаа.

Ажлын хэсгийн бүрэлдэхүүнийг танилцуулъя.

Зам, тээврийн сайд Борхүүгийн Дэлгэрсайхан, Зам, тээврийн яамны Төрийн нарийн бичгийн дарга Сандагдоржийн Батболд, Зам, тээврийн яамны Төмөр зам, далайн тээврийн бодлого, зохицуулалтын газрын даргын үүргийг түр орлон гүйцэтгэгч Хүчитбаатарын Итгэлт, мөн яамны Төрийн захиргааны удирдлагын газрын Хуулийн хэлтсийн дарга Сүхээгийн Мяндасмаа, Төмөр зам, далайн тээврийн бодлого, зохицуулалтын газрын ахлах мэргэжилтэн Баттогтохын Батнасан гэсэн бүрэлдэхүүнтэйгээр оролцож байна.

Хуулийн төсөлтэй холбогдуулаад хууль санаачлагчаас асуух асуулттай гишүүд байна уу? Гишүүдийн нэрсийг авъя. Д.Ганбат гишүүнээр тасалъя.

С.Эрдэнэболд гишүүн асуулт асууна.

С.Эрдэнэболд: Сая Ганцмод-Гашуунсухайтын гэрээ соёрхон батлах дээр ч гэсэн ер нь бусад Ораногийн гэрээн дээр бүдэгхэн яриад байгаа зүйл нь яах вэ, тод утгаараа Улсын Их Хурлаас Засгийн газрын өргөн барьсан 14 мега төслийг явуулах, эдийн засгийн эргэлтийг түргэтгэх, нийгэмд их үр өгөөж, улмаар Монгол Улсын өрсөлдөх чадварыг ахиулах гээд том зургаараа Их Хурлын гишүүд өндөр хувьтай дэмжээд явж байгаа.

Тэгэхээр Транс-Азийн төмөр замын сүлжээний гэрээ хэлцэл явагдаад, цаашдаа ажил хэрэг болох тохиолдолд ер нь цаашдаа бусад төслүүд дээр ч гэсэн эдийн засгийн симуляцыг аягүй сайн танилцуулж баймаар байгаа юм.

Өөрөөр хэлбэл энэ бүтээн байгуулалт явагдсанаараа Монгол Улсын эдийн засаг яг тодорхой ийм нөөц бололцоо, нөхцөл байдлаар ахина.

Ингэснээрээ Монгол Улсын өрсөлдөх чадвар, эдийн засгийн дотоод тамир болон экспорт, импортын боломж ингэж ахина. Энэ ахиц нь өөрөө үечлэл, хугацааны хувьд ийм байна гэсэн тодорхой зүйлүүд хэрэгтэй байгаа юм. Жишээлбэл, Ганцмод-Гашуунсухайт дээр ерөнхий орж ирж байгаа юм л даа.

Дотоодын нийт бүтээгдэхүүнийг 10 мянган долларт хүргэх. Тэгээд авлигыг устгах гэсэн ерөнхий юмнууд орж ирээд байгаа юм.

Тэгэхээр энэ дээр ч гэсэн одоо ингээд манай Байнгын хороогоор ороод цаашлаад Их Хурлаар ороход Та бүхэн мэдээж мэдээллүүд нь байж байгаа байх. Эдийн засаг, хөгжлийн яаман дээр ч гэсэн судалгаа гарсан байх гэж найдаж байгаа.

Тэгэхээр олон нийтэд яг чиглэлийн мэдээллүүдийг их тодорхой өгдөг баймаар байгаа юм. Үүнийгээ зүгээр ингэнэ тэгнэ гэдэг ийм ерөнхий үгээр хэлэхээс илүүтэйгээр аль болох эдийн засгийн симуляцын түвшинд буюу PROTOTYPE гэж хэлдэг шүү дээ. Төсөөтэй байдлаар ийм ийм боломжтой гэсэн дүгнэлтүүдийг хэлдэг баймаар байгаа юм.

Тэгэхгүй болохоор яаж байна гэхээр энэ зүйлийг их бүдэгхэн яриад байхаар эрсдэл болон сөрөг үр сөрөг үр дагавар, магадгүй хүмүүст мушгин гуйвуулагдах, улс төржилтийн сэдэв болох ийм нөхцөл байдал үүсээд байгаа юм.

Тийм учраас орж ирж байгаа материал дээрээ ч гэсэн яг үүнийгээ абстракт буюу гол хэсэг дээрээ аягүй тодорхой эдийн засгийн хэмжих боломжтой нөхцөлөөр гаргаж ирмээр байгаа юм.

2024-2028 оны Засгийн газар 570 гаруй зүйл, заалттай мөрийн хөтөлбөрөө нийтдээ 14 хэмжих нэгжээр тодорхойлчихсон байж байгаа. Өөрөөр хэлбэл мөрийн хөтөлбөрийг хэмжихдээ 11 хэмжих нэгжээр.

Тэгэхээр Транс-Азийн төмөр зам маань нийгэм, эдийн засгийн ач холбогдол өгснөөр тэр Засгийн газрын эшлээд байгаа 11 метриксээр яаж ямар үр дүн гарах юм бэ гэдэг дээр та хэд нэг хариулаад өгөхгүй юу гэж хүсэж байгаа юм.

Г.Тэмүүлэн: С.Эрдэнэболд гишүүний асуултад хариулъя. Б.Дэлгэрсайхан сайд.

Б.Дэлгэрсайхан: Би С.Эрдэнэболд гишүүнтэй санал нэг байна.

Ер нь Транс-Азийн сүлжээнд нэгдэн орсноор ямар ач холбогдолтой юм гэхээр нэгдүгээрт өмнө нь гэрээ соёрхон батлагдсан байсан. 2006 онд Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагаар. 2007 онд Монгол Улсын Их Хурлаар.

Тэгээд нэмэлт байгаа юм. Нэмэлт нь юу байгаа юм гэхээр цаашдаа хил, гаалийн хяналтыг цаасгүй болгох, хөнгөвчлөх гээд. Жишээлбэл, Хятадын хил гаалийн. Жишээлбэл, манайх хоёр хөрш Орос, Хятадтай голдуу худалдаа, бизнес эрхэлдэг улсуудын хувьд аж ахуйн нэгж, хувь хүмүүст ямар нэгэн чирэгдэл байхгүй. Эдийн засгийн үр өгөөжтэй цаасгүй болсноор цаг хугацаа хэмнэх ийм боломж бүрдэж байгаа гэсэн үг.

Энэ нь нэгдүгээрт иргэдэд болон аж ахуйн нэгжүүдэд эдийн засгийн үр өгөөжтэй гэсэн нэг талдаа. Нөгөө талдаа цаг хугацаа хэмнэх боломж бололцоог бий болгож өгч байгаа юм.

Өөрөөр хэлбэл Монгол Улсын хил дотор Хятадын гаалийг ч хийж болно, мөн Хятадын гааль дотроо Монгол Улсын гаалийг ч хийж болно гэдэг нэг агуулгаар. Энэ нь нэгдэн орсноор юуг хэлж байгаа вэ гэхээр зэрэгцээд байж байгаа хоёр гааль дээр хоёр дахин бүрдүүлэлт хийж, энэ нь хүмүүс болон аж ахуйн нэгж, иргэдийг чирэгдүүлээд байгаа асуудлын эхлэлийг нь тавьж байгаа.

Цаашдаа бид үүнийг олон түмэнд сурталчлах, ил тод болгох, жишээлбэл практикт хамгийн боломжтой хэрэглэх газар манай Замын-Үүдэд байгаа юм. Замын-Үүдэд жишээлбэл урд хилийнхэн хамтраад гаалийн хяналтаа шууд цаасгүйгээр бие биедээ нэг товч дараад л нэвтэрчихдэг. Тэр гаалийн бүрдүүлэлт хийсэн нь хоёр талдаа ижил байдаг ийм л нөхцөлийг бүрдүүлэхэд л анхаарч байгаа гэсэн үг.

Тэгэхээр нэг талдаа татвараас, янз бүрийн хориотой бараанаас зугтах асуудал гарахгүй байх. Нөгөө талдаа цаг хугацаа хэмнэх эдийн засгийн ач холбогдолтой л гэсэн үг.

Тэгэхээр бид үүнийг өөрийн чинь хэлж байгаагаар илүү улс төржихөөс илүү олон нийтэд сурталчлах, таниулах асуудал дээр нэлээн тааруу байгаагаа ойлгож байгаа. Тэгээд ямар ч байсан ингээд соёрхон батлагдсаны дараа бид энэ талаар бүр бодитой сургалт, сурталчилгаа хийх, ялангуяа тээвэр, зуучийн байгууллагууд, мөн Улаанбаатарт ирээд тээвэр зууч хийгдэж байгаа байгууллагууд, тэр дундаа дээрээс нь транзит ачаа тээвэр явахад ямар нэгэн бичиг баримт нэхэхгүй байх ийм боломжийг бүрдүүлж өгч байгаа л гэсэн үг.

Нэмэлт манайхан нэмж хариу.

Г.Тэмүүлэн: Нэмж хариулах хүн байгаа юу? 4 номер.

Х.Итгэлт: Гишүүний асуултад хариулъя. Зам, тээврийн яамны Төмөр замын газрын дарга Х.Итгэлт.

Транс-Азийн төмөр замын сүлжээнд нэгдэх хуулийн төслийг дагалдуулж Монгол талаас зардал гарахгүй учраас эдийн засгийн тандалт, судалгаа хийгдээгүй.

Тийм учраас таны асуусан 14 шалгуур үзүүлэлтээр ямар үр дүн гарах вэ гэдэг тодорхой судлагдаагүй гэсэн үг.

Энэ сүлжээнд нэгдээд орсны дараа бид хэрэгжүүлэх явцдаа саяын Б.Дэлгэрсайхан сайдын хэлдгээр эдийн засгийн үр өгөөж болон олон нийтэд танилцуулах чиглэлээр тодорхой ажлуудыг зохион байгуулаад явъя.

Г.Тэмүүлэн: Баярлалаа. С.Эрдэнэболд гишүүн нэмж тодруулъя.

С.Эрдэнэболд: Тэгэхээр сайдын хэлж байгаагаар цаг хугацаа хэмнэнэ гэж хэлж байна шүү дээ.

Тэгэхээр яг ямар цаг хугацаа яаж хэмнэх юм гэдгээ их тодорхой болговол их зүгээр байгаа юм.

Хүнд суртлыг бууруулна, багасгана гэж байгаа. Цаана нь авлигын асуудал байгаа шүү дээ.

Тэгэхээр хил, гаальтай холбоотой авлигын асуудал. Жишээлбэл, Солонгосын нэг боомтоос өдөрт дунджаар 70 чингэлэг Монгол руу ачуулж байгаа. Солонгосоос ачуулахдаа тэнд бүх бүрдүүлэлтийг нь хийгээд, зураг хөргийг нь аваад нэг машин ачлаа гэхэд 12 янзын зураг аваад Тяньжиний боомт дээр ирээд Хятадууд тэрийг нь шууд аваад Монгол дээр ирээд гацдаг.

Тэгээд Монголд тодорхой хэмжээний үнэтэй, тодорхой хэмжээний бүлэг үүсчихсэн байна гэдэг гомдлууд ирээд байгаа юм.

Тэгээд тэр бүлэг нь тодорхой хэмжээний мөнгөтэй, эрх мэдэлтэй, нөлөөтэй, Монгол Улсад төвлөрүүлэх татвар бага, тэндээ хоорондоо эргэлтүүд явагдаад байна гэсэн. Бүр тарифтай ийм асуудлууд явж байгаа. Үүнийг бид гааль, татвартай холбоотой асуудал дээр асуулга тавих гэж байгаа юм.

Тэгэхээр аль болохоор яг энэ тооцоо судалгаагаа.../минут дуусав/

Г.Тэмүүлэн: Б.Дэлгэрсайхан сайд.

Б.Дэлгэрсайхан: Ер нь таны хэлсэнтэй санал нэг байна.

Одоо энэ төмөр замаар холбогдож байгаа бүх л улс орнууд, ялангуяа манай гуравдагч орноос орж ирж байгаа контейнертой ачаа бараа бүгдийг тэр бараг гааль хийж байгаа улсаас нь түрүүлээд бичиг цаас онлайнаар ирчихдэг. Тодорхой барааных нь тоо, нэгж, үнэ. Тэгээд үүнийг нь энд нь шууд шивээд оруулчихдаг ийм л нөхцөл бүрдэнэ ээ л гэсэн үг.

Тийм учраас өөрөөр хэлбэл яг өөрийн чинь хэлж байгаатай адилхан тэр гаалийн татвар дээрээс зугтах, үнэ хямдруулах боломж бололцоо байхгүй. Тоо хэмжээг багасгах боломж бололцоо байхгүй болгож байгаа л гэсэн үг. Ер нь бол.

Тийм учраас энэ тал дээр бид сурталчилгаа, тэгээд бусад олон нийтэд таниулах энэ бүх асуудлаа бас нэлээн. Хүмүүсээ бэлтгэх.../минут дуусав/

Г.Тэмүүлэн: Д.Ганбат гишүүн асуулт асууя.

Д.Ганбат: Бид ч яах вэ ер нь газар зүйн байрлалын хувьд ч гэсэн, одоо байгаа нөхцөл байдлын хувьд ч гэсэн их өвөрмөц байдалд байгаа ийм улс орон юм.

Тэгээд аль болохоор олон улсын гэрээ хэлэлцээрт нэгдэж байвал зүгээр байх л даа. Зүгээр гэж бодож байна. Нэгэнт төмөр зам ярьж байгаа юм чинь энэ төмөр зам чинь яг одоо ингээд харахад аль Сталины үеийн л төмөр зам бид нарт байна шүү дээ. Тэр халимагуудыг л ачиж байж, цөлж байсан, хагас хувь нь үхэж байсан тэр төмөр зам өнөөдөр Монгол Улсад байгаа байхгүй юу.

Тэгээд 40 километр цагийн хурдтай ийм төмөр замтай улс орон өнөөдөр байхгүй. Тэгээд Оросын Холбооны Улс 50 хувийг, бид 50 хувийг нь эзэмшиж байгаа байх. Уг нь зах зээлд шилжээд 1990 онд явж байхад Зөвлөлт Холбоот Улс гэж байх үед төмөр замаа ав аа гэж санал болгож байхад тухайн үеийн албан тушаалтнууд аваагүй байдаг. Нөгөө Бүгд Найрамдах Улсууд нь бүгд төмөр замаа аваад явчихсан байдаг.

Тэгээд саяхан хоёр дахь хил холболтоо хийнэ гээд бид ярьж байна. 70 жилийн өмнө бид Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагад ч элсээгүй улс орон байсан шүү дээ. Гэхдээ бид хоёр хөршөөр өргөн төмөр замаар Хятад руу бараг Жининь хүртэл холбогдсон байсан.

Тэр үед хоёр туйлт ертөнц байсан. Одоо олон туйлт ертөнц болсон. Гэтэл яг л тэр 70 жилийн өмнөх шиг төмөр замаа ахиад л яг тэр маягаараа хил дамнуулах гэж байгаа байхгүй юу. Түүнээс доор юм хийж байгаа байхгүй юу. Арай байж дээр юм хийчхэж болдоггүй юм уу?

Нөгөө талаар транзит тээвэр явж байгаа. Транзит тээвэр явж байгаа нь хэн нь ямар төлбөр авдаг юм бэ? Монгол Улсын иргэдийн ачаа бараа боломжийн үнэтэй ирж чадаж байна уу, чадахгүй байна уу?

Бид бүхний мэдэж байгаагаар тэр Тяньжинь дээр, Эрээн дээр маш их чингэлэг, ачаа бараа овоордог. Тэгээд боомтыг шинэчилж байна. Бас их олон жил ярьсан даа. Сайхан болчихлоо тэр гээд. Одоо тэгээд сайхан болж байгаа байгаа юм нь ерөөсөө харагдахгүй байна. Улам л дордоод байх юм. Энэ ямар учиртай байдаг юм бэ? Яадаг юм бэ? Энэ хэзээ нэг аятайхан болчхов уу гэсэн ийм хэдэн асуултууд байгаа.

Тэгээд болж өгвөл уг нь төмөр замаа шинэчилсэн юм шиг шинэчлээд, хос, өшөө цахилгаанд холбоод. Энэ хоёр хөрш чинь цахилгаанд холбогдчихсон байна. 500, 600 километр цагийн хурдтай явж байна. Төмөр зам тавьсан ч гэсэн ашиглаад байгаа ч юм алга бид.../минут дуусав/

Г.Тэмүүлэн: Д.Ганбат гишүүний асуултад хариулъя. Б.Дэлгэрсайхан сайд.

Б.Дэлгэрсайхан: Д.Ганбат гишүүний асуултад хариулъя.

Ер нь таны хэлдгээр манай улсын хувьд хойд, урд хоёр хөрштэйгөө босоо тэнхлэгийн өргөн царигийн Монгол, Оросын хамтарсан 50, 50 хувийн хөрөнгө оруулалттай ийм төмөр замтай.

Үүнээс хойш Монгол Улс түүхэндээ анх удаа “Монголын төмөр зам”, “Тавантолгой төмөр зам” гээд маш олон замуудтай болсон. Хоёр дахь хил холболтыг Монгол Улс анх удаа өөрийн 100 хувийн төмөр замаараа хил холболт хийх гэж байна. Нэг.

Хоёрдугаарт, таны хэлдгээр Хятадыг тойрсон 12 орон өнөөдөр Бүгд Найрамдах Хятад Ард Улстай хурдны төмөр замаар холбогдож байгаа. Би яг тантай санал нэг байна. Өнөөдрийн манай Орос, Монголын хамтарсан төмөр замын маань хурд үндсэндээ 40-өөс 50 километр. Их үсрээд л 60 километр болж байна. Үнэхээр нэг талдаа хоцрогдож байгаа.

Тийм ч учраас Монгол Улсын Засгийн газраас бид “Гурван улсаараа хамтарч төмөр зам барья” гэдэг санал дэвшүүлээд, хоёр улсдаа саналаа өгчихсөн байгаа.

Хоёр улс одоогоор харахандаа саналаа ирүүлээгүй байна. Ер нь бусад орнуудын жишгийг очиж үзэж байхад жишээлбэл Зүүн Өмнөд Азийн орнууд, Бүгд Найрамдах Хятад Ард Улстай хиллэж байгаа Камбож, цаашаа Тайланд, тэгээд Тайландаас цаашаа бүр Сингапур хүртэл төмөр зам тавигдаж байна.

Тэгээд үүнийг манай төмөр замынхан бүгд очиж үзсэн. Яамны Төмөр замын газар хэлтсийнхэн. Би ч өөрөө үзсэн. Цагт ядахдаа 160 километр цагийн хурдтай болбол хамаагүй ач холбогдолтой юм билээ. Нэгдүгээрт.

Хоёрдугаарт, өөрийн чинь хэлдгээр цахилгаанжиж байж л бид үүний үр өгөөжийг үзэх юм билээ. Түүнээс одоогийн дизелиэр явж байгаа энэ байдлаар бид хурдаа нэмэх ямар ч боломж бололцоо байхгүй.

Тэгэхээр цаашдаа хоёр улсдаа саналаа тавьсан. Одоо тэгээд үүнийг зөвшөөрсөн, зөвшөөрөөгүй манайх өөрийн чинь хэлдгээр хоёр дахь төмөр

замаа өөрсдөө бие даагаад цахилгаанжсан төмөр замыг барих ёстой гэдэг бодлогыг барьж байгаа гэдгийг бас хэлье.

Өнгөрсөн цаг үед “Улаанбаатар төмөр зам” маань хэдийгээр 50 50 хувийн хөрөнгө оруулалттай байсан ч гэсэн тухайн үедээ Монгол Улсын эдийн засагт бас үр өгөөжөө өгсөн. Монгол Улсын эдийн засгийг өдий зэрэгтэй болгоход, ялангуяа зах зээлийн хүнд нийгмийн үед олон үйлдвэр аж ахуйн газар байгуулагдахад ач холбогдолтой тээвэр хийж байсан. Одоо ч гэсэн үүргээ гүйцэтгэж байгаа гэдгийг энэ ташрамд хэлэх нь зөв байх. Тэгээд цаашдаа бид өөрсдийн боломжтой үедээ ямар ч гэсэн энэ төмөр замыг сайжруулах дээр онцгой анхаарч байгаа гэдгийг хэлье. Энэ бол яамны бодлого.

Г.Тэмүүлэн: Д.Ганбат гишүүн нэмж тодруулъя.

Д.Ганбат: Ер нь үнэ өртгийн хувьд ямар байгаа вэ? Энэ төмөр замууд маань. Цаашдаа үнэ нь нэмэгдэх үү? Түгжрээд байгаа олон контейнерууд чинь хэзээ цагтаа ирдэг болох юм бэ? Иймэрхүү асуулт байна.

Нөгөө талаар “Улаанбаатар төмөр зам” чинь одоо миний мэдэж байгаагаар 10 гаруй, 15 мянга ч билүү. Нийтдээ хэчнээн төмөр замын ажилчин, албан хаагчид байна вэ гэсэн иймэрхүү л асуултууд байна даа.

Г.Тэмүүлэн: Д.Ганбат гишүүний асуултад хариулъя. Б.Дэлгэрсайхан сайд.

Б.Дэлгэрсайхан: “Улаанбаатар төмөр зам”-ын хувьд үнэ өртөг ер нь харьцангуй өндөр талдаа. Нуугаад байх юм байхгүй.

Яагаад вэ гэхээр өөрөө төмөр зам нэгдүгээрт хуучирчихсан, зардал өндөртэй.

Тийм учраас бид цаашдаа шинэ төмөр зам, цахилгаанжсан төмөр зам барьж байж үнэ өртгийн тухай асуудал эргэж ярина. Нэгдүгээрт тэр.

Хоёрдугаарт, урд түгжрээд байгаа контейнер, ялангуяа Тяньжин болон бусад боомтууд дээр түгжрээд байгаа контейнерын хувьд сая өнгөрдөг 3 сард 12 орны 200 гаруй төмөр замын төлөөлөгчид Улаанбаатар хотноо хуралдсан. Тээврийн хэмжээ, тарифын асуудлаараа хуралдсан.

Энэ хуралдаанаар бид юу ярьсан бэ гэхээр нэг дэвшилттэй юм нь Хятадаас орж ирж байгаа нарийн царигийн төмөр замыг Эрээн рүү орж ирэх дээр хамтаръя гэсэн.

Үүнийг яагаад.../минут дуусав/

Г.Тэмүүлэн: Б.Дэлгэрсайхан сайд нэмээд хариулъя.

Б.Дэлгэрсайхан: Үүнийг яагаад хамтрах гэж байгаа юм гэхээр нарийн одоо бол царигаар ердөө хоёрхон зам орж ирдэг. Өдөртөө ерөөсөө нэг төмөр замаар нь ачаагаа оруулдаг. Нөгөө төмөр замаар нь татаж аваад явдаг. Одоо болтол ний нуугүй хэлэхэд гар ажиллагаатай. Одоо бараг 50, 60-аад оны өөрийн чинь сая хэлдэг Цагаан хааны Оросын үеийн гар ажиллагаатай нарийн төмөр замын царигтай байгаа.

Бид энэ дээр урд хөрштэйгөө хамтраад хамтарсан компани байгуулаад, тэгээд урд хөршийн нарийн царигийн төмөр замыг наашаа 7, 8 салаа зам болгож оруулж ирээд, тэгээд ачих, буулгах байгууламжтайгаа нийлүүлээд хамтраад явбал бид өдөрт нийтдээ 10-аас 15 нарийн царигаараа галт тэрэг авах боломжтой байгаа юм.

Үүнийг Хятадын төмөр замтай ярьсан. Үүнийг Засгийн газар дээр танилцуулаад Улсын Их Хурлаас зөвшөөрөл өгсөн тохиолдолд.../минут дуусав/

Г.Тэмүүлэн: Чухал асуудал учраас Б.Дэлгэрсайхан сайд та нэмээд тодруулаад хэлчих.

Б.Дэлгэрсайхан: Уучлаарай. Энэ олон улсын болохоор сая Байнгын хорооны даргын хэлдэг. Микрофон дээр ярьчихъя.

Эрээн нь өөрөө манайхтай адилхан жижиг боомт учраас Тяньжин дээр байгаа контейнертой вагон өгье гэсэн ч авч чаддаггүй юм байна.

Тэгэхээр бид өөрсдөө өргөтгөж чадахгүй ээ. Танайх ийм том газар нутагтай, тэгээд өөрсдөө ачих, буулгах боломжтой учраас танайх замаа манайтай нийлээд өргөтгөж чадах юм бол бид Эрээн дээр зогсоохгүйгээр бүх контейнертой ачааг чинь оруулаад өгье л гэж байгаа юм.

Тийм учраас бид Хятадын төмөр замтай эхний ээлжид санамж бичиг зурсан. Үүнийгээ Засгийн газарт танилцуулаад Улсын Их Хуралд оруулж ирсний дараа хэрэв зөвшөөрвөл бид үүнийг хийх бүрэн боломжтой. Ингэж байж контейнерын түгжрэл байхгүй болно.

Тийм учраас үүнийг бид цаашдаа эргэж Засгийн газраар дамжуулж Улсын Их Хурал оруулж ирэх үйл ажиллагааг явуулж байгаа гэдгийг танд зориуд хэлье.

Г.Тэмүүлэн: Баярлалаа. Ингээд хэлэлцэж байгаа асуудалтай холбогдуулаад гишүүд асуулт асууж дууслаа. /алх цохив/

Хуулийн төсөлтэй холбогдуулаад үг хэлэх гишүүд байна уу? Алга байна. Э.Болормаа гишүүн, Д.Ганбат гишүүн. Д.Ганбат гишүүнээр тасаллаа.

Э.Болормаа гишүүн үг хэлнэ.

Э.Болормаа: Төмөр замтай холбоотой асуудлууд ер нь намрын чуулганаас хойш нэлээн хурдтай орж ирж байгаад талархаж байна.

Өнгөрсөн долоо хоног бид төмөр замын холболтын асуудлыг хэлэлцлээ. Үргэлжлүүлээд бусад боомтуудын төмөр замын холболтын асуудлууд яригдаж байна.

Мөн бид төмөр замын агентлагтай ч болсон.

Өнөөдөр орж ирж байгаа асуудал бас их чухал гэж харж байна. Сая Д.Ганбат гишүүн ч гэсэн хэллээ.

Ер нь бид олон улсын гэрээ хэлэлцээрүүдэд нэгдэх, ялангуяа далайд гарцгүй Монгол Улсын хувьд Транс-Азийн төмөр замын сүлжээнд нэгдээд явах төдийгүй, үүндээ идэвх санаачилгатай байх нь их чухал юм болов уу гэж харж байна.

Тэгээд өнөөдрийн оруулж ирж байгаа нэмэлт, өөрчлөлтийг жишээлбэл Иран Улсын зүгээс санаачлаад, түүнийг батлаад явж байгаа юм байна.

Цаашдаа манай Монгол Улс ч гэсэн гэрээ хэлэлцээр дотроо аливаа өөрчлөлтийн бас санаачилдаг. Зүгээр бид хүлээж авдаг биш, цаашдаа ийм олон улсын асуудлуудад санаачилгатай хандаасай гэж бас хүсмээр байна.

Тэгэхээр зөвхөн өнөөдрийн өөрчлөлт гэхгүйгээр манай төмөр замын агентлагтай болсон энэ бодлого маань илүү хурдацтай явж байгаа дээр Монгол Улсын цаашдын экспортын бодлого, худалдааны бодлого, эдийн засгийг илүү бэхжүүлэх бодлогод Та бүхний олон улсын гэрээ хэлэлцээрт байх хэр идэвх санаачилгатай байх их чухал юм шүү гэдгийг онцлон хэлээд тэгээд өнөөдрийн асуудлыг дэмжиж байна. Улам идэвхтэй энэ дээр ажиллаарай гэж хүсье. Баярлалаа.

Г.Тэмүүлэн: Баярлалаа. Э.Болормаа гишүүнд. Д.Ганбат гишүүн.

Д.Ганбат: Манай Монгол Улс шиг хоёр хөрштэйгөө олон зуун километр үргэлжилсэн хилтэй ийм улс орон байхгүй. Бид нарт далайн тээвэр байхгүйтэй адилхан. Усан тээвэр бол. Буйр нуурыг оруулахгүй л юм бол.

Тэгэхээр төмөр зам дээрээ онцгойлон анхаарч ажиллах ёстой юм. Урд хөрштэйгөө бид чинь худалдаа, экспорт, импорт ерөнхийдөө 90-ээд хувь хамааралтай байна шүү дээ. Тийм. Тэгээд энэ чинь нөхцөл байдлаасаа болоод нэг их өөрчлөгдөхгүй байх л даа. Хоёр улсаас Монгол Улс нүүгээд явчихгүйгээс л хойш.

Тэгэхээр хоёр улстайгаа хэл амаа ололцоод, аятайхан цаашдаа олон улсын гэрээ хэлэлцээнд нэгдээд явах нь зөв өө.

Гэхдээ нэг тал маань олон улсын стандарт замтай байдаг. Тэд маань хөгжөөд бараг 600, 700 километр цагийн хурдтай явчихсан байгаа.

Уралын нуруунаас цааш Оросын Холбооны Улсын хөгжил маш өндөр байгаа. Уралын нуруунаас нааш Сибирь хавьдаа бас л хөгжих гэж оролдож байгаа. Урд хөрштэйгөө Хятадтай нарийн төмөр замаар их олон холбогдчихсон байгаа. Цаашид ч холбогдож байгаа юм билээ.

Тэгэхээр бид бүхэн транзит замыг маш сайн бодож боловсруулж. Өнөөдрийн байдлаар харахад тэр судалгаа, хууль тогтоомжийн хуулиараа бид чинь судалгаатай түүгээр бас хэлэлцүүлсэн ийм байдалтай л аливаа хууль тогтоомжууд орж ирэх ёстой л доо. Энэ юм сүүлийн үед байхгүй болжээ.

Тэгээд дутуу дулимаг зүйлүүд их хийгдэж байна. Нэгэнт татвар төлөгчдийн мөнгө, гадна дотноос зээлээр хийж байгаа энэ бүх юмыг үр дүнтэй, үр ашигтай хийх хэрэгтэй. Монголын ард түмний эрх ашигт нийцүүлээд.

Ялангуяа нарийн, өргөн хоёр төмөр зам Монгол Улсын нутаг дэвсгэр дээр уулзаад ачаа барааг нь яг Монгол Улс дээрээ зөрүүлж ачаад, тэр зөрүүлж ачсан энэ бүх нэмүү өртөг нь Монгол Улсад үлддэг ийм байхаар зохион байгуулж хийвэл аль аль талаасаа зүгээр байх юм. Энэ талаар бодвол судалгаа хийгддэг л байлгүй дээ. Олон жил бид өрөөсгөл бодлого барьж ирлээ гэж миний хувьд бодож байгаа.

Хамгийн гол нь ард түмнийг зориуд үнэтэй байх, зардал чирэгдэл нь нүсэр байх энэ тал руу л юм чинь яваад байх юм.

Тэгээд энд буруу зөрүү ярих юм бол олон жил эрх барьж байсан, олонх байсан Монгол Ардын нам л хариуцах ёстой шүү. Та бүхэн.

Тэгээд яагаад ч ийм байдаг юм. Ойлгохгүй байгаа юм. Бодвол их л ухаантай улсууд л байгаад байх. Тэгээд ийм энгийн наад захын юмыг ойлгохгүй. Ингэж Монголын ард түмнийг зовоож байх ямар ч хэрэг байдаг юм? Би бас ойлгохгүй байгаа шүү дээ. Тийм. Ард түмэн нь тэгээд сонгоод байх юм. Ямар ч учиртай юм. Арай луйвар муйвар ордоггүй л байлгүй дээ. Аан аан. Тийм. За.

Г.Тэмүүлэн: Д.Ганбат гишүүнд баярлалаа.

Ингээд хэлэлцэж байгаа асуудалтай холбогдуулаад гишүүд үг хэлж дууслаа. /алх цохив/

Санал хураалтыг явуулна.

“Транс-Азийн төмөр замын сүлжээний тухай Засгийн газрын хоорондын хэлэлцээр”-ийн нэмэлт, өөрчлөлтийг зөвшөөрч соёрхон батлах тухай хуулийн төслийг нэгдсэн хуралдаанаар хэлэлцүүлэхийг дэмжье гэсэн томьёоллоор санал хураалт явуулахаар байна. Гишүүд анхааралтай байж саналаа өгөөрэй.

Нэгдсэн хуралдаанаар хэлэлцүүлэхийг дэмжье гэсэн томьёоллоор санал хураалт явуулъя. Санал хураалт. /алх цохив/

Баярлалаа. Санал хураалт 75.0 хувиар дэмжигдсэн байна.

Ингээд “Транс-Азийн төмөр замын сүлжээний тухай Засгийн газрын хоорондын хэлэлцээр”-ийн нэмэлт, өөрчлөлтийг соёрхон батлах тухай хуулийн төслийг хэлэлцэж дууслаа. /алх цохив/

Д.Энхтүвшин гишүүн дэмжсэнээр орж байна.

Байнгын хорооны санал, дүгнэлтийг нэгдсэн хуралдаанд танилцуулна. Танилцуулах гишүүн байна уу? Э.Болормаа гишүүн нэгдсэн хуралдаанд илтгэе.

Дараагийн асуудалдаа орцгооё.

**Хоёр. “Засгийн газарт чиглэл өгөх тухай”
Байнгын хорооны тогтоолын төсөл
/хаалттай/**

Хоёр дахь асуудал байгаа. Байнгын хорооны тогтоол.

Байнгын хорооноос боловсруулсан тогтоолын төсөл байгаа.

Манай Байнгын хорооны гишүүд маань мэдэж байгаа. Аюулгүй байдал, гадаад бодлогын байнгын хороо өмнөх намрын чуулганаар буюу 01 дүгээр сарын 15-ны өдрийн хуралдаанаар Мансууруулах эм, сэтгэцэд нөлөөлөх бодистой холбоотойгоор, үүний хор уршигчтай холбоотойгоор нийгмийн гол онцгой асуудал болоод байгаа.

Энэ чухал асуудал дээр Байнгын хорооноос тогтоолын төсөл санаачилж гаргах ёстой гэсэн саналыг манай гишүүд бас гаргасан.

Бид бүхэн өмнөх хуралдаанаар Хууль зүй, дотоод хэргийн сайд болоод холбогдох байгууллагуудын мэдээллийг сонссон байгаа. Хаалттай хуралдаж эдгээр мэдээллүүдийг авсан.

Үүнтэй холбоотойгоор ерөнхийдөө өмнөх хуралдаан дээр гишүүдийн гаргасан саналуудыг нэгтгээд ингээд 12 зүйл, заалт бүхий Монгол Улсын

“Засгийн газарт чиглэл өгөх тухай” тогтоолын төслийг Байнгын хорооноос боловсруулсан.

Хууль зүй, дотоод хэргийн яам болоод холбогдох төрийн байгууллагууд, Үндэсний аюулгүй байдлын зөвлөлийн нарийн бичиг болон Цагдаагийн ерөнхий газартай ерөнхийдөө зөвшилцөөд, танилцуулаад, тодорхой саналуудыг авсны үндсэн дээр тогтоолын энэ төслийг боловсруулсан байна.

Одоо эхний байдлаар ерөнхийдөө тогтоолын төслийг танилцуулж байна гэж Та бүхэн бас ойлгож болно. Энэ бол өөрөө нийгмийн чухал асуудал болсон хүн амын эрүүл мэнд болоод Монгол Улсын үндэсний аюулгүй байдалтай холбоотой онцгой чухал асуудал.

Тэгэхээр Байнгын хороо энэ асуудал дээр нухацтай хандаж, тогтоолын төслийг гаргах ёстой гэсэн байр суурьтай байгаа.

Ерөнхийдөө өнөөдрийн Байнгын хороогоор гишүүдэд албан ёсоор Байнгын хороон дээр танилцуулаад, гишүүдээс саналыг аваад, ингээд тодорхой гишүүдийн саналыг эцэслэж тусгаснаар магадгүй дараагийн Байнгын хорооны хуралдаанаар редакцын засвар юмнуудыг шигтгэж оруулаад эцэслэн батална гэсэн ийм ерөнхий төлөвлөгөөтэй байгааг Та бүхэндээ танилцуулъя.

Сая хэлэлцэх асуудалтай холбоотой тогтоолын төсөл дээр тодорхой өөрсдийнхөө зарчмын байр суурь, саналуудаа гишүүд хаалттай хуралдаанаар хэлэлцүүлж саналаа хэлье гэсэн саналыг хэлсэн байна.

Манай Улсын Их Хурлын гишүүн Н.Номтойбаяр, С.Эрдэнэболд нарын гишүүд энэ саналыг гаргасан байгаа.

Ингээд хаалттай хуралдаанаар гишүүдийн гаргасан саналыг олонхын саналаар шийдвэрлэх үүрэгтэй байгаа.

Тэгэхээр нэг талдаа тогтоолынхоо зүйл, заалт, үг, үсэг бүрийг ярих учраас гишүүдийн саналыг хүндэтгэж үзэж байна.

Тэгэхээр олонхын саналаар асуудлыг шийдээд, гишүүд саналаа ил тод, чөлөөтэй, нээлттэй хэлээд дараагийн хурлаар эцэслэн батална гэсэн ерөнхий төлөвлөгөөтэй байгааг танилцуулах байна.

Өөр горимын саналтай гишүүд байхгүй байх. Тийм ээ.

Тэгвэл гишүүдээс гаргасан саналын хүрээнд хаалттай байдлаар асуудлыг хэлэлцүүлъя гэсэн санал хураалтыг явуулъя. Гишүүд дотооддоо ярилцаж, үг, үсэг, зүйл, заалтаар ний нуугүй ярилцъя гэсэн саналыг илэрхийлсэн.

Ингээд хоёр дахь асуудлыг буюу Байнгын хорооны тогтоолыг хаалттай хэлэлцье гэсэн асуудлаар санал хураалт явуулъя. Горимын саналыг дэмжье гэдгээр санал хураалт. /алх цохив/

Горимын саналыг нийт гишүүдийн 60.0 хувь нь дэмжлээ.

Ингээд хаалттай хуралдааны бэлтгэл ажлыг хангая. 5 минут.

Хуралдаан 34 минут үргэлжилж, 14 цаг 51 минутад өндөрлөв.

**БИЧЛЭГЭЭС ХУРАЛДААНЫ
ДЭЛГЭРЭНГҮЙ ТЭМДЭГЛЭЛ БУУЛГАЖ,
ХЯНАСАН: ШИНЖЭЭЧ**

Ц.АЛТАН-ОД