**ДЭЛГЭРЭНГҮЙ ТАНИЛЦУУЛГА**

*“Монгол-Хятадын 1955 оны “Хилийн төмөр замын хэлэлцээр” болон “Гашуунсухайт-Ганцмод” хил дамнасан төмөр замын бүтээн байгуулалттай холбоотойгоор авах зарим арга хэмжээний тухай” Монгол Улсын Их Хурлын тогтоолын төслийн талаар*

Монгол Улсын Их Хурлын 2020 оны 52 дугаар тогтоолоор баталсан “Алсын хараа-2050” Монгол Улсын урт хугацааны хөгжлийн бодлогод “Стратегийн орд газруудыг хилийн боомттой холбосон төмөр замуудыг барьж, байгуулна.” гэж, “Эдийн засгийн тэргүүлэх салбаруудыг хөгжүүлж, экспортын баримжаатай эдийн засгийг бий болгоно.” гэж, Монгол Улсын Их Хурлын 2021 оны 106 дугаар тогтоолын хоёрдугаар хавсралтаар баталсан **“Шинэ сэргэлтийн бодлогo”-ын “Шинэ сэргэлтийн бодлогo”-ыг хэрэгжүүлэх эхний үе шатны үйл ажиллагааны хөтөлбөрийн Боомтын сэргэлтийн хүрээнд “Хилийн боомтуудыг төмөр зам болон хатуу хучилттай авто замаар үе шаттайгаар бүрэн холбон, тээвэр, логистикийн өрсөлдөх чадварыг дээшлүүлэн ачаа тээврийн урсгалыг сайжруулж, цаашид транзит улс болох суурь нөхцөлийг бүрдүүлнэ” гэж,** “Үндэсний төмөр замын сүлжээг өргөтгөж, цаашид транзит улс болох суурь нөхцөлийг бүрдүүлж, Баруун болон зүүн босоо тэнхлэгийн төмөр замын төслүүдийг эрчимжүүлнэ.” гэж тус тус заасан.

Монгол Улсын урт болон дунд хугацааны хөгжлийн бодлогын баримт бичигт тусгасан арга хэмжээг авч хэрэгжүүлэх, Монгол Улсын олон улсын гэрээгээр хүлээсэн үүргээ биелүүлэх, “Гашуунсухайт-Ганцмод” хил дамнасан төмөр замын бүтээн байгуулалтын ажлыг эрчимжүүлэх зорилгоор Монгол Улсын Их Хурлын тогтоолын төслийг боловсрууллаа. Тогтоолын төсөлд тусгасан арга хэмжээний үндэслэл, шаардлагын тухайд:

**1/Бүгд Найрамдах Монгол Ард Улс, Бүгд Найрамдах Хятад Ард Улсын хоорондын 1955 оны “Хилийн төмөр замын хэлэлцээр”-т өөрчлөлт оруулах асуудлыг судалж, холбогдох арга хэмжээ авах:**

Бүгд Найрамдах Монгол Улс, Бүгд Найрамдах Хятад Ард Улсын хооронд 1955 онд байгуулсан “Хилийн төмөр замын хэлэлцээр”-т хилийн өртөөг ганцхан Замын-Үүд-Эрээн байхаар тогтоосон бөгөөд хэлэлцээрт гал тэрэгний хөдөлгөөний нөхцөл, ачаа тээврийн төлөвлөгөө тохиролцох журам, ачаа тээвэрлэлт, зорчигч тээвэрлэлт, талуудын хариуцлага зэрэг зарим зарчмын асуудлыг тусгасан боловч хэлэлцээр байгуулагдсанаас хойш 70 орчим жил өнгөрсөн.

Монгол Улсын урт хугацааны хөгжлийн бодлогод тусгасан арга хэмжээг хэрэгжүүлэхэд хүрээнд 1955 оны “Хилийн төмөр замын хэлэлцээр”-т өөрчлөлт оруулах зайлшгүй шаардлага үүссэн.

Тухайлбал 2004 ондМонгол Улсын Засгийн газар, Бүгд Найрамдах Хятад Ард Улсын Засгийн газар хоорондын Монгол, Хятадын хилийн боомт, тэдгээрийн дэглэмийн тухай хэлэлцээрт тусгасан Шивээхүрэн-Сэхээ, Гашуунсухайт-Ганцмод, Бичигт-Зүүнхатавч хилийн боомтуудыг “Хилийн төмөр замын хэлэлцээр”-т хэлэлцээрт нэмж тусгах, эдгээр төмөр замын боомтуудын гал тэрэгний хөдөлгөөний нөхцөл, ачаа тээврийн төлөвлөгөө тохиролцох журам, ачаа тээвэрлэлт зэрэг асуудлыг судалж, хэлэлцээрт нэмэлт өөрчлөлт оруулах хүрээг тодорхойлно.

Улмаар тус асуудлаар Бүгд Найрамдах Хятад Ард Улстай харилцан тохиролцох, Олон улсын гэрээний тухай хууль тогтоомжид заасан шаардлагтай арга хэмжээг авч хэрэгжүүлэх зорилгын хүрээнд тус зохицуулалтыг тусгалаа.

**2/Монгол Улсын Засгийн газар, Бүгд Найрамдах Хятад Ард Улсын Засгийн газар хоорондын “Монгол, Хятадын хилийн боомт, тэдгээрийн дэглэмийн тухай” хэлэлцээрийн хэрэгжилтийн хүрээнд бусад боомтын дэд бүтцийн бүтээн байгуулалт, хил холболтыг эрчимжүүлэх:**

Бүгд Найрамдах Хятад Ард Улсын Засгийн газар хоорондын “Монгол, Хятадын хилийн боомт, тэдгээрийн дэглэмийн тухай” хэлэлцээрийг 2004 онд байгуулсан. Энэхүү хэлэлцээрийн дагуу Монгол-Хятадын хилийн хэсэгт Шивээхүрэн-Сэхээ, Гашуунсухайт-Ганцмод, Замын-Үүд-Эрээн, Бичигт-Зүүнхатавч хилийн боомтуудад төмөр замын хилийн боомт ажиллахаар тогтсон.

Бүгд Найрамдах Хятад Ард Улсын талаас 2012 онд Ганцмод Сэхээ, Зүүнхатавч боомтууд хүртэлх төмөр замын бүтээн байгуулалтын ажлыг хийж дуусгасан бөгөөд Монгол Улсын төмөр замтай холбогдоход бэлэн болсон. Харин Монгол Улсын талаас хэлэлцээр байгуулагдсанаас хойш төмөр замын хилийн холболт, боомтын бүтээн байгуулалтын ажлууд хэрэгжээгүй байна. Тодруулбал, Монгол Улсын Засгийн газар нь дээрх хилийн боомтуудад төмөр замын хилийн боомт ажиллуулах Монгол Улсын олон улсын гэрээгээр хүлээсэн үүргээ өнөөдрийг хүртэл биелүүлээгүй байна.

Иймд Монгол Улсын Үндсэн хуулийн[[1]](#footnote-1) Аравдугаар зүйлийн 2 дахь хэсэгт “Монгол Улс олон улсын гэрээгээр хүлээсэн үүргээ шударгаар сахин биелүүлнэ.” гэж заасныг хэрэгжүүлэх хүрээнд тус зохицуулалтыг тусгалаа.

**3/Гашуунсухайт-Ганцмод хил дамнасан төмөр замын бүтээн байгуулалтын ажлыг зураг төсөл, техник, эдийн засгийн үндэслэлийн дагуу Бүгд Найрамдах Хятад Ард Улсын Ганцмод боомт хүртэлх төмөр замын суурь бүтэц өмчлөгч төрийн өмчит компаниар гүйцэтгүүлж, холбогдох зардлыг “Эрдэнэс Тавантолгой” ХК санхүүжүүлэх:**

1.“Шинэ сэргэлтийн бодлого”-д тодорхойлсноор Монгол Улсын хөгжлийг хязгаарлаж буй зургаан багц асуудлын нэг нь боомтуудын үйл ажиллагааны тогтвортой бус байдал юм.

Экспортын голлох бүтээгдэхүүн болох уул уурхайн бүтээгдэхүүний тээвэрлэлтэд авто болон төмөр зам, боомтуудын хүчин чадал, гаалиар нэвтрэх тоо, боомт хооронд зарцуулах хугацаа чухал үүрэгтэй. Боомт болон уурхайг холбосон тээврийн сүлжээ нь уул уурхайн гаралтай экспортын бүтээгдэхүүний гарцад шууд нөлөө үзүүлж байна.

Худалдааны голлох боомтуудын нийт импортын бараа, бүтээгдэхүүний 70.1% Улаанбаатар-Замын-Үүд боомтоор хийгдэж байгаа нь боомтууд дээр ачааны бөөгнөрөл, төвлөрөл бий болж, экспортын алдагдсан боломжийг нэмэгдүүлж байна. Мөн гадаад, дотоодын зах зээлд холбогдох тээвэр, логистикийн хүртээмж, зардал нь эдийн засгийн өсөлтийг хязгаарласан хэвээр байна.

Харин Бүгд Найрамдах Хятад Ард Улсын талаас хил дамнасан төмөр замын бүтээн байгуулалтын асуудалд ихээхэн ач холбогдол үзүүдэг бөгөөд бодлогын түвшинд анхаарал хандуулдаг байна. Тухайлбал, Бүгд Найрамдах Хятад Ард Улсын ХIV таван жилийн төлөвлөгөөнд “Хил залгаа орнуудтай харилцаж буй боомтуудын бүтээн байгуулалт болон хөгжлийг бэхжүүлэх” ажлыг идэвхтэй урагшлуулахаар тусгасны дотор Монгол Улстай хиллэдэг Сэхээ, Ганцмод, Эрээн, Мандал, Зүүнхатавч боомтууд багтсан байна.

2.Монгол Улсын Сангийн яам, Зам, тээврийн хөгжлийн яам, Бүгд Найрамдах Хятад Ард Улсын Үндэсний хөгжил, шинэчлэлийн хороо “Гашуунсухайт-Ганцмод боомтын хил дамнасан төмөр замын холболтын тухай харилцан ойлголцлын “санамж бичиг”-ийг 2022 онд үзэглэсэн.

Энэхүү санамж бичгийн хүрээнд “Эрдэнэс Тавантолгой” ХК, “Тавантолгой төмөр зам” ХХК, “Чайна энержи” компанийн хооронд Монгол, Хятадын Гашуунсухайт-Ганцмод чиглэлийн хил дамнасан төмөр зам болон нүүрс худалдах, худалдан авах талаар хамтран ажиллах ерөнхий хэлэлцээрийг байгуулсан бөгөөд тус хэлэлцээрт төмөр замыг холбох бүтээн байгуулалтын ажлыг эрчимжүүлэх, хил дамнасан төмөр замын Бүгд Найрамдах Хятад Ард Улсын хил доторх хэсгийн хөрөнгө оруулалт, бүтээн байгуулалтыг “Чайна энержи” компани, Монгол Улсын хил доторх хэсгийн хөрөнгө оруулалт, бүтээн байгуулалтыг “Тавантолгой төмөр зам” ХХК хариуцах нөхцөлөөр хамтран ажиллахаар тохиролцсон.

Тийнхүү дээрх хэлэлцээрийн дагуу Бүгд Найрамдах Хятад Ард Улсын талаас Ганцмод боомт хүртэлх төмөр замын бүтээн байгуулалтын ажлыг Чайна Энержи компани хийж дуусгасан бөгөөд уг төмөр замын 92 хувийг Чайна Энержи компани, 6 хувийг Чалко /﻿Aluminum Corporation of China Limited/, 2 хувийг бусад хуулийн этгээд эзэмшдэг байна.

Харин Монгол Улсын Засгийн газраас Бүгд Найрамдах Хятад Ард Улсын төрийн өмчит “Чайна энержи” компанитай удаа дараа яриа хэлэлцээрийг хийсэн боловч өнөөдрийг хүртэл тодорхой үр дүнд хүрээгүй бөгөөд хил дамнасан төмөр замын холболтын ажил удааширж, экспортын алдагдсан боломжийг нэмэгдүүлж, тээвэр, логистикийн хүртээмж, зардал нь эдийн засгийн өсөлтийг хязгаарласан хэвээр байна.

Иймд Засгийн газар хооронд байгуулсан санамж бичиг болон Монгол, Хятадын Гашуунсухайт-Ганцмод чиглэлийн хил дамнасан төмөр зам болон нүүрс худалдах, худалдан авах талаар хамтран ажиллах ерөнхий хэлэлцээрийг хэрэгжүүлэх шаардлагын хүрээнд хил дамнасан төмөр замын бүтээн байгуулалтын ажлыг Бүгд Найрамдах Хятад Ард Улсын Ганцмод боомт хүртэлх төмөр замын суурь бүтэц өмчлөгч төрийн өмчит компаниар гүйцэтгүүлж, холбогдох зардлыг “Эрдэнэс Тавантолгой” ХК санхүүжүүлэх нь цаг хугацаа хэмнэх, цаашид экспортын алдагдсан боломжийг нэмэгдүүлэхгүй байх нөхцлийг бүрдүүлнэ гэж үзсэн болно.

**4/Бүгд Найрамдах Хятад Ард Улсын Ганцмод төмөр замын өртөө хүртэлх төмөр замын суурь бүтэц өмчлөгч төрийн өмчит компани болон “Эрдэнэс Тавантолгой” ХК хооронд үе шаттай жил бүр 20 сая тонн хүртэлх нүүрсийг харилцан ашигтай, тогтвортой, зах зээлийн зарчимд нийцүүлэн урт хугацааны худалдах, худалдан авах гэрээ байгуулахыг зөвшөөрөх:**

1.Монгол, Хятадын Гашуунсухайт-Ганцмод чиглэлийн хил дамнасан төмөр зам болон нүүрс худалдах, худалдан авах талаар хамтран ажиллах ерөнхий хэлэлцээрт дурдсанаар “Чайна энержи” компани болон “Эрдэнэс Тавантолгой” ХК нь урьдчилгаа төлбөрийн нөхцөлтэйгээр жил бүр 20 сая тонн нүүрс худалдах, худалдан авах урт хугацааны гэрээ байгуулж, хил дамнасан төмөр замын бүтээн байгуулалт болон Тавантолгойн ордын үйлдвэрлэлийн хүчин чадлыг нэмэгдүүлэх явцыг 3 үе шатаар хэрэгжүүлэхээр тусгасан байна. Үүнд:

* хил дамнасан төмөр зам ашиглалтад орохоос өмнө нүүрс худалдах, худалдан авах урьдчилгаа төлбөрийн нөхцөлтэй урт хугацаатай гэрээ байгуулах ба “Эрдэнэс Тавантолгой” ХК-аас жил бүр 5 сая тонн коксжих нүүрс нийлүүлэх;
* хил дамнасан төмөр зам ашиглалтад орсны дараа жил бүр 6 сая тонноос доошгүй коксжих нүүрс худалдах, худалдан авах гэрээ байгуулах ба гэрээний хугацаа нь ордын үйлдвэрлэлийн хүчин чадал нэмэгдэх хүртэл үргэлжлэх;
* талууд 20 сая тонн хатуу коксжих, хагас коксжих, эрчим хүчний, исэлдсэн нүүрсний үйлдвэрлэлийн хүчин чадлыг нэмэгдүүлэх болон нийлүүлэх, худалдан авах гэрээ байгуулна. Тус гэрээний хугацаа эхний ээлжинд үйлдвэрлэлийн хүчин чадлыг нэмэгдсэний дараа 10 жил байна.

2.Монгол Улсын Их Хурлын 2010 оны 32 дугаар тогтоолоор Төмөр замын сүлжээний II дугаар шатанд барьж эхлэх төмөр замын чиглэлд “Тавантолгой-Гашуунсухайт” чиглэлийг заасан бөгөөд Монгол Улсын Их Хурлын 2018 оны 73 дугаар тогтоолоор Тавантолгой нүүрсний ордын үйл ажиллагааг эрчимжүүлэх тухай баталж, “Тавантолгой-Гашуунсухайт” чиглэлийн төмөр замын төслийг шуурхай эхлүүлэх ажлыг Монгол Улсын Засгийн газарт даалгасан.

Энэ хүрээнд нийт 1,005 тэрбум ам.долларын өртөг бүхий Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн төмөр замын цогцолбор төслийг хэрэгжүүлсэн бөгөөд төслийн бүтээн байгуулалтын ажлын явц 87,4%-тай үргэлжилж байгаагаас гадна төмөр замыг байнгын ашиглалтад хүлээн авах шийдвэр гарсан байна.

Тавантолгой-Гашуунсухайт чиглэлийн төмөр замаар 2023 оны 06 дугаар сарын 19-ний өдрийн байдлаар нийт 526,208.25 тонн ачаа тээвэрлэсэн байна. Үүнээс чиглэлээр нь авч үзвэл Тавантолгой - Гашуунсухайт чиглэлд 114,047.85 тонн ачаа тээвэрлэж, Тавантолгой-Цогтцэций чиглэлд 412,160.4 тонн ачаа тээвэрлэсэн.

Хэдийгээр Тавантолгой-Гашуунсухайт төмөр замыг ашиглалтад оруулсан ч Гашуунсухайт боомт дахь нүүрс хуримтлуулах, хилийн богино тээвэр хийх болон хил нэвтрэх тээврийн ажлыг бүхэлд нь авто замаар гүйцэтгэж байгаа нь тээврийн системийн хүчин чадал, үр ашиг, боомтын хөдөлгөөнд нөлөөлсөөр байна.

Тодруулбал, цаашид Гашуунсухайт-Ганцмод хил дамнасан төмөр замын холболт хийгдэхгүйд хүрвэл Тавантолгой-Гашуунсухайт төмөр замын цогцолборын санхүүжүүлт /1,005 тэрбум ам.доллар/-ийн үр өгөөж үнэгүйдэхэд хүрэхээр байна.

Иймдхил дамнасан төмөр замын бүтээн байгуулалтын ажлыг харилцан ашигтай, тогтвортой, зах зээлийн зарчимд нийцсэн гэрээ хэлцлийн хүрээнд барьж, байгуулах шаардлага үүссэн байна.

Гашуунсухайт-Ганцмод боомтоор дамжин өнгөрөх тээврийг үр ашигтай, байгаль орчинд ээлтэй авто зам, төмөр зам хосолсон логистикийн төвийн үйлчилгээний горимд шилжүүлэх ажлыг хурдасгаснаар логистикийн зардлыг бууруулах, боомтын тээврийн үр ашгийг дээшлүүлэх Тавантолгойн уурхайн олборлолтын талбайн төлөвлөсөн үйлдвэрлэлийн хүчин чадлыг жилд 80 сая тоннд хүргэх, Бүгд Найрамдах Хятад Ард Улсын нутаг дэвсгэрт төмөр замаар бусад бүс нутаг руу тээвэрлэлт хийх боломж бүрдэх бөгөөд бүс нутгийн нүүрсний тээврийн хэрэгцээг хангахад чухал ач холбогдолтой юм.

**5/Энэ тогтоолын дагуу байгуулах аливаа гэрээг ашигт малтмал, түүхий эдээр төлөх нөхцөл(off-take)-өөр байгуулахгүй байх:**

Монгол Улсын Их Хурлын 2023 оны 01 дүгээр сарын 19-ний өдрийн “Нүүрсний тээвэрлэлт, экспорттой холбоотой асуудлаарх ерөнхий хяналтын сонсголын тайлантай холбогдуулан авах арга хэмжээний тухай” тогтоолын 1-д “Нүүрсний тээвэрлэлт, экспорттой холбоотой асуудлаар дараах арга хэмжээг авч хэрэгжүүлэхийг Монгол Улсын Засгийн газарт даалгасан бөгөөд “Үндэсний аюулгүй байдлын зөвлөлийн зөвлөмжид үндэслэн аж ахуйн болон хөрөнгө оруулалтын чиглэлийн аливаа оффтейк гэрээ байгуулахгүй байх, улсын нууцад хамааруулахгүй байх, шаардлагатай тохиолдолд Улсын Их Хуралд танилцуулж, хэлэлцүүлэх” гэж заасанд нийцүүлэн тус тогтоолын дагуу байгуулах аливаа гэрээг ашигт малтмал, түүхий эдээр төлөх нөхцөл(off-take)-өөр байгуулахгүй байх агуулгыг тусгасан болно. Тус заалтын Шадар сайд бөгөөд Эдийн засаг, хөгжлийн сайдын саналыг үндэслэн тогтоолын төсөлд тусгав.

**6/Тавантолгойн нүүрсний ордыг иж бүрэн ашиглах, олборлолт, тээвэрлэлт, экспортыг нэмэгдүүлж, эдийн засгийн үр өгөөжийг нэмэгдүүлэх, бусад уул уурхайн болон уул уурхайн бус бараа, бүтээгдэхүүн, түүхий эдийг тээвэрлэх боломжийг бүрдүүлэх:**

Тавантолгой орд нь хатуу коксжих, хагас зөөлөн коксжих, эрчим хүчний шинж чанартай нийт 13 төрлийн нүүрсний давхраастай байх бөгөөд боловсруулалт шаардлагагүй, зах зээлд шууд борлуулах боломжтой сайн чанарын хатуу коксжих 3 болон 4-р давхраасуудад голлон олборлолтыг хийсээр ирсэн байна.

Тавантолгой ордын ашиглалтын хугацаанд нийт олборлосон нүүрсний 92.3%-г 3 болон 4-р давхраасаа эзэлж байх бөгөөд тодруулбал, ордын нөөцийн 90 орчим хувийг өнөөдрийг хүртэл сорчлон олборлож иржээ.

Цанхийн баруун болон зүүн уурхайн техник эдийн засгийн үндэслэлд 2014 болон 2015 онуудад нүүрс баяжуулах үйлдвэрийг ашиглалтад оруулж ордын нөөцийг бүрэн ашиглаж, баяжуулсан, нэмүү өртөг шингэсэн бүтээгдэхүүн үйлдвэрлэхээр төлөвлөсөн байдаг боловч өнөөг хүртэл ашиглалтад ороогүй байна.

Техник эдийн засгийн үндэслэлээр төлөвлөгдсөн баяжуулах үйлдвэр ашиглалтад ороогүйгээс улбаалан ордын нөөцийг иж бүрэн ашиглах, боловсруулалт, баяжуулалт шаардлагатай муу болон дундаж чанарын нүүрсийг олборлох боломжгүй байдалд хүрээд байна. Цаашид ордын нөөцийг сорчлон ашигласнаар Тавантолгойн орд газрын ашиглалтын хугацаа богиносож, эдийн засгийн үр өгөөж буурах эрсдэлд хүрнэ.

Мөн 2018 онд Эрдэс баялгийн мэргэжлийн зөвлөлөөрбатлуулсан Тавантолгой ордын нөөцийн хэмжээ 6.3 тэрбум тонн бөгөөд үүнээс 2.55 тэрбум тонн буюу 40 хувь нь 1200-аас доош метрийн гүнд, ил аргаар ашиглах боломжгүй юм.

Иймд энэхүү ил аргаар ашиглах боломжгүй хэсэгт нөөцийг далд аргаар буюу лонгволл технологиор олборлох боломжтой нь тодорхойлогдсон бөгөөд баяжуулах үйлдвэр ашиглалтад оруулах, далд аргаар олборлох технологийг нэвтрүүлэх шаардлага үүссэн байна.

Түүнчлэн Ашигт малтмалын тухай хуулийн 35 дугаар зүйлийн 35.5-д “Тусгай зөвшөөрөл эзэмшигч нь ашигт малтмалын нөөцийг бүрэн ашиглах үүрэг хүлээх бөгөөд зөвхөн ашиг олох зорилгоор түүнийг сорчлон ашиглахыг хориглоно.” гэж заасны хүрээнд Тавантолгойн нүүрсний ордыг иж бүрэн ашиглах, олборлох, баяжуулах, далд аргаар олборлох технологийг нэвтрүүлэх замаар эдийн засгийн үр өгөөжийг нэмэгдүүлэх арга хэмжээг тусгалаа.

**7/Энэ заалтын 3, 4-т заасан арга хэмжээг хэрэгжүүлэхтэй холбоотойгоор мэргэжлийн зөвлөх үйлчилгээ үзүүлэх хуулийн этгээдийг сонгон шалгаруулж, хамтран ажиллах:**

Нүүрс худалдах, худалдан авах гэрээ болон шаардлагатай бусад хэлцлийг хийхдээ харилцан ашигтай, тогтвортой, зах зээлийн зарчимд нийцүүлэх зарчмыг баримтлах бөгөөд гэрээний нөхцөлийг тодорхойлох, төслийг боловсруулах ажлын хүрээнд санхүү болон хууль эрх зүйн асуудлаар олон улсад хүлээн зөвшөөрөгдсөн, мэргэжлийн гадны компаниудаас зөвлөх үйлчилгээ авах шаардлагатай.

Ингэснээр гэрээний төслийг Монгол Улсын эрх ашигт нийцүүлэх, хамгаалах нөхцөл бүрдэх бөгөөд нийгэм, эдийн засгийн өсөлт, гадаадын хөрөнгө оруулалтын орчинд эерэгээр нөлөөлөх ач холбогдолтой гэж үзсэн болно.

Түүнчлэн тогтоолын хэрэгжилтийг танилцуулах, хэрэгжилтэд хяналт тавих асуудлыг Монгол Улсын Их Хурлын хяналт шалгалтын тухай хуульд нийцүүлэн боловсруулсан болно.

**8/Гашуунсухайт-Ганцмод хил дамнасан төмөр замын бүтээн байгуулалтын ажилтай холбоотойгоор газар ашиглах асуудлыг шуурхай шийдвэрлэх талаар холбогдох арга хэмжээ авах;**

Гашуунсухайт-Ганцмод хил холболтын төмөр замын газар нь Монгол Улсын Их Хурлын 1996 оны “Зарим газар нутгийг улсын тусгай хамгаалалтад авах тухай” 43 дугаар тогтоолын дагуу “Говийн бага дархан цаазат газар”-ын хилийн заагт хамаарах бөгөөд улсын тусгай хамгаалалтад авсан газартай давхцалтай байна.

Иймд төмөр замын бүтээн байгуулалтын ажилтай холбоотойгоор газар ашиглах асуудлыг хууль тогтоомжийн хүрээнд шийдвэрлэх шаардлага үүссэн байна.

Тус заалтын Зам, тээврийн хөгжлийн сайдын саналыг үндэслэн тогтоолын төсөлд тусгав.

Тогтоолын төсөл батлагдсанаар Бүгд Найрамдах Монгол Улс, Бүгд Найрамдах Хятад Ард Улсын хооронд 1955 онд байгуулсан “Хилийн төмөр замын хэлэлцээр”-ийг шинэчлэн байгуулснаар Шивээхүрэн-Сэхээ, Гашуунсухайт-Ганцмод, Замын-Үүд-Эрээн, Бичигт-Зүүнхатавч төмөр замын хилийн боомтуудыг холбох эрх зүйн үндэс бүрдэнэ.

Гашуунсухайт-Ганцмод хил дамнасан төмөр зам баригдсанаар Тавантолгойн бүлэг ордын үнэ цэнэ өсөх, тээврийн өртөг зардал буурах, уул уурхайн бүтээгдэхүүнийг байгаль орчинд сөрөг нөлөөлөл багатай аргаар тээвэрлэх, төсвийн орлого, валютын нөөцийг нэмэгдүүлэх ач холбогдолтой юм. Тухайлбал:

* Монгол Улсын дотоодийн нийт бүтээгдэхүүн жил тутам 3.5 тэрбум ам.доллароор өсөх;
* Улсын төсөвт жилд дунджаар 44.8 сая ам.долларын татвар төлөх боломж бүрдэх;
* Бүгд Найрамдах Хятад Ард Улсад экспортлох нүүрс тээврийн өртөг 42 ам.доллароос 14,6 ам.доллар болж буурах /тонн тутамд тээврийн өртөг 2,8 дахин буурах/;
* Зүүн Азийн зах зээлд Монголын нүүрсний экспортын эзлэх хувь өнөөгийн байдлаар 10.5% байгааг нэмэгдүүлж, 30.5%-д хүргэх;
* Монгол Улсын экспортын гуравны нэгийг дангаар бүрдүүлдэг нүүрсний салбарын экспортын орлого жилд дунджаар 2.61 тэрбум ам.доллар байгааг 2.8 дахин нэмэгдүүлж, 7.4 тэрбум ам.долларт хүргэх боломж бүрдэх;
* Төмөр замын тээвэр ашиглалтын зардлын тонн/км тутамд ноогдох өртгийг авто замын тээвэр ашиглалтын зардлын өртөгтэй харьцуулахад 29%-иар багасах;
* тогтмол ажлын байрыг нэмэгдүүлэх;
* малын бэлчээр сүйдэх, хөрс, агаарын бохирдол зэрэг байгаль оринл 74%-иар буурах.

---oOo---

1. Төрийн мэдээдэл эмхэтгэл (1992), №1 [↑](#footnote-ref-1)