

## ЦАГ ҮЕ

ТОМИЛОЛТ

# УСАН ЗАМЫН АЮУЛГҮЙ АЖИЛЛАГААНЫ ҮНДЭСНИЙ СЕМИНАР БОЛЛОО



Н.БАТЗАЯА

Дэлхийн цэнгэг усны нөөцийн хоёр хувь, Монголын газрын гадарга дээрх цэнгэг усны нөөцийн 75 хувийг бүрдүүлдэг Хөвсгөл нуур дахь тээврийн аюулгүй үйл ажиллагааны үндэсний семинар энэ сарын 6-7-нд Хөвсгөл аймгийн Хатгал тосгонд боллоо. Одоогоос 10 жилийн өмнө Монгол орны хойморт залрах далай ээжийн үзэсгэлэнт байгалийг харах гэж жилд 6-8 мянган дотоодын болон гадаадын жуулчин ирдэг байсан аж. Тэгвэл эдүгээ 60 мянган жуулчин ирэх болжээ. Жуулчдын тоо нэмэгдсэн, цаашид өсөх хандлагатай байгаа энэ үед нуур дахь тээвэрлэлтийн аюулгүй үйл ажиллагааг хангах, тэр дундаа зорчигчдын амь нас, эрүүл мэндийг хамгаалах, үндэсний болон боловсон хүчинг бэлтгэх нэн тэргүүний шаардлага манай улсад байна. Тиймээс Зам тээврийн яамны харьяа Далайн захиргааны байгууллагын санаачилгаар Зам тээврийн яам, Хөвсгөл аймгийн Засаг даргын тамгын газар, Олон улсын далайн байгууллага, Олон улсын эрэн хайх, авран туслах холбоо хамтран “Монгол Улсын усан замын тээврийн аюулгүй ажиллагаа” үндэсний семинарыг зохион байгууллаа. Энэхүү семинарт, Далайн захиргааны дарга Х.Энхбаатар, Хөвсгөл БОНХАЖА-ны дарга Х.Энхбаатар, ОУДБ-ын Техникийн хамтын ажиллагааны Ази, номхон далай хариуцсан захирал Ситхи Устангоу, ОУЭХАТХ-ны дарга Хэлго Удо Фокс болон Архангай, Булган, Ховд аймгийн Засаг даргын тамгын газрын мэргэжилтэн, мэргэжлийн хяналтын хэлтэс, завьчид, Хөвсгөл аймгийн иргэд зэрэг 150 гаруй хүн оролцлоо. Далайн захиргаа нь Монгол Улсын томоохон гол мөрөн, нуурыг түшиглэн үйл ажиллагаа явуулж буй аялал жуучлалын байгууллага, иргэд, мэргэжлийн ажилтдад чиглэсэн сургалт, семинарыг жил бүр уламжлал болгон зохион байгуулдаг байна.

Энэ удаагийн семинарыг дотоодын гол мөрөн, нуур дахь тээврийн аюулгүй үйл ажиллагааг хангах, цаашид авч хэрэгжүүлэх арга хэмжээг судлах, гадаадын судлаачдын зөвлөмж, зөвлөгөөг аваад зогсохгүй орон нутаг дахь тээвэрлэлтийн нөхцөл байдлын талаар үндэсний хэмжээнд харилцан ярилцаж, туршлага судлах зорилгын хүрээнд зохион байгуулж буй аялал жуучлалын байгууллага, иргэд, мэргэжлийн ажилтдад чиглэсэн сургалт, семинарыг жил бүр уламжлал болгон зохион байгуулдаг байна.

хүчин шаардлагатай. Мөн иргэдийн мэдлэг чадварыг дээшлүүлэх ч шаардлага бий. Хөвсгөл нуурыг зорьж ирж байгаа хүмүүс ихэвчлэн их усны талаар ямар ч мэдлэггүй байдаг. Зүгээр л амрах, зургаа авахуулах, зугаацан цэнгэх гэж л ирдэг. Гэтэл завь нь дээр гарах дүрэм, журам хүртэл байдаг. Энэ бүгд усан зам тээврийн аюулгүй үйл ажиллагааг хангах зорилготой. Тэр дундаа зорчигчдын амь насыг хамгаалах чухал ач холбогдолтой. Гэтэл энэ хорио цээрийг хүмүүс мэддэггүй. Хэлсэн ч тоодоггүй. Энэ байдлаас болж амиараа хохирох тохиолдол гардаг. Тиймээс усан замын тээврийн аюулгүй үйл ажиллагааны сургалтыг Хөвсгөл аймгийн Засаг даргын тамгын газар Далайн захиргаа, ЗТЯ-тай хамтран зохион байгуулж байна. Өнөөдөр бид бие биенээсээ харилцан туршлага солилцож, алдаа оноогоо хэлэлцэн цаашдын авч хэрэгжүүлэх арга хэмжээний чиглэлийг тодорхойлох өдөр. Тиймээс та бүхэн семинартаа идэвхтэй оролцоорой” гэв. Мөн энэ үеэр Далайн захиргааны дарга Х.Энхбаатар байгууллагынхаа талаар товч танилцуулга хүргэсэн юм. Тус байгууллага нь үндэсний хөлөг онгоц, багийн гишүүдтэй болж эх орныхоо экспорт, импортын бараа бүтээгдэхүүнийг далайгаар тээвэрлэх эрхэм зорилготой бөгөөд 2003 онд үйл ажиллагаагаа эхэлж байсан түүхтэй. Одоогийн байдлаар далайн тээвэрлэлт, хөлөг онгоц бүртгэл, дотоодын усан замын тээвэр, хууль эрх зүйн орчинг боловсронгуй болгох, боомт ашиглах, мэргэжилтэй боловсон хүчин бэлтгэх зэрэг чиглэлээр үйл ажиллагаа явуулж байгаа аж.

Тэр дундаа далайн боомт ашиглах, хөлөг онгоцны бүртгэлийг хийж эхэлсэн гэнэ. Энэ нь Монгол Улсыг дэлхийд таниулах, нэр хүндийг нь өсгөх төдийгүй цаашид дотоодын бараа бүтээгдэхүүнийг олон улсад тээвэрлэх суурь болж байгаа юм. Тухайлбал, Сингапур улсад үйл ажиллагаа явуулдаг “Монголын хөлөг онгоцны бүртгэл” хамтарсан компанид 2003-2015 онд давхарсан тоогоор гадаадын 2800 гаруй хөлөг онгоц бүртгүүлэн аялжээ. Харин одоогийн байдлаар 30 орны эзэмшил бүхий 500 гаруй хөлөг онгоц манай улсын далбаан дор эх далайд аялдаг байна. Дээрх хөлөг онгоцнуудын бүртгэлийн хураамжаас олсон нийт ашгаас жилд 3.4 тэрбум төгрөгийг улсын төсөвт суулгажээ. Мөн дотоодын онгоцны бүртгэлийг ч гүйцэтгэдэг. Түүнчлэн тус байгууллага дотоодын усан замын тээвэрлэлтийн хууль эрх зүйн орчинг боловсронгуй болгох, хяналт зохицуулалтын системийг тодорхой болгох зорилгын хүрээнд “Усан замын тээврийн тухай” бусад дүрэм журмыг хэрэгжүүлж ажиллажээ. Тэр дундаа усан замын тээврийн аюулгүй үйл ажиллагаа, зорчигчдын аюулгүй байдлыг хангахын тулд 2014 онд “Аврах хантаазны Олон улсын ISO 12402” стандартыг Монгол Улсын болгож батлуулсан хэмээн Далайн захиргааны дарга Х.Энхбаатар хэлсэн юм. Жилээс жилд Хөвсгөл нуурыг зорих иргэдийн тоо ихэсхийн хэрээр ослын хэмжээ ч нэмэгджээ. Тус нууранд жилд дунджаар долоон хүн нас бардаг тухай Хөвсгөл аймгийн онцгой газрын албаныхан хэлж байв. Осол гарч буй шалтгаан нь иргэд согтууруулах ундааны зүйл хэрэглэсэн үедээ нууранд орох, хэт олуулаа нэг завинд суух, аврах хантааз хэрэглэдэггүйгээс болдог байна. Тодруулбал, өнгөрсөн зургадугаар сард согтууруулах ундааны зүйл хэрэглэсэн үедээ нуур луу машинтайгаа орсон, мөн дөрвөн хүн тээвэрлэсэн моторт завь хөмөрсөн зэрэг хэрэг гарчээ. Хөвсгөл нуурт одоогийн байдлаар нэг ачаа ачигч Сүхбаатар онгоц болон 80 гаруй моторт завь иргэдийг тээвэрлэдэг ажээ. Улмаар лект семинарт оролцогчдын илтгэл зөвлөгөөнөөр үргэлжилж, ОУЭХАТХ-ны дарга Хэлго Удо Фокс манай улсын эрэл, хайгуулын үйл ажиллагаанд зориулж нэгдсэн зөвлөмжийг хүргэсэн. Тэрбээр, “Монгол Улсын хувьд эрэл, хайгуулаас урьдчилан сэргийлэх үйл ажиллагааг хийх хэрэгтэй. Мөн хөлөг онгоцны багийнхан нуурт гарахаасаа өмнө нэгдсэн төлөвлөгөөг боловсруулж байх шаардлагатай” гэдгийг онцоллоо. Харин зөвлөгөөний хоёр дахь өдөр завьчдад зориулсан тусгай сургалтыг

явуулсан юм. Энэ үеэр гадаад болон дотоодын мэргэжилтнүүдтэй уулзаж, ярилцав.

Хэлго Удо Фокс: Аюултай завь хүн тээвэрлэхийг төрөөс зөвшөөрч огт болохгүй

/ОУЭХАТХ-ны дарга/

**“Монголын эрэл хайгуул, аврах ажиллагааны талаар судалсан гэсэн. Энд ихэвчлэн мэргэжлийн бус хувиараа бизнес эрхэлж байгаа хүмүүс завь жолооддог. Гэтэл эдгээр хүмүүс хамгийн түрүүнд зорчигчдод тусламж үзүүлэх хүний тоонд ордог. Эдгээр хүмүүс юуг анхаарах хэрэгтэй вэ. Одоо бол ямар аюул тохиолдоход юу ч хийж чадахгүй л нөхцөлд байна шүү дээ?”**

“Энд үйл ажиллагаа явуулж байгаа хүмүүс бэлэн биш байна. Ямар нэгэн осол гарлаа бэлэн биш. Огт бэлтгэлгүй. Ямар ч зүйл болохгүй юм шиг л явж байгаа. Жуулчдын тоо улам нэмэгдэнэ. Тэгэхээр ямар нэгэн осол гарлаа гэхэд аймшигтай зүйл болох нь тод харагдаж байна. Тиймээс зайлшгүй нэг төлөвлөгөө байх ёстой. Тэр төлөвлөгөөний дагуу өөрсөдөө байгаа нөөц болоцоог ашиглан боломжтой бүх арга хэмжээг урьдчилж авсан байх ёстой. Мөн осол болсон тохиолдолд юу хийх вэ гэдгээ мэддэг байх хэрэгтэй. Өөрийн гэсэн төлөвлөгөө чухал.

**“30 жилийн түүхтэй Сүхбаатар онгоцны талаар сонссон байх. Энэ онгоц өөрөө 150 хүн зөөх боломжтой. Гэтэл одоо 200 зарим тохиолдолд 250 хүн ч тээвэрлэж байна. Хөлөг онгоцны насжилт хэр урт байдаг юм бэ. Энэ онгоц тээвэрлэлт хийж болох уу?”**

“Хөлөг онгоцны нас нэг их чухал биш байдаг. Тухайлбал, агаарын тээврийн хэрэгсэл ямар нэгэн зүйл нь эвдэвэл засварладаг. Үүнтэй адил арчлагт, хамгаалалт их чухал. Тэгэхээр хөлөг онгоцны насжилт чухал биш. Харин юу асуудал вэ гэхээр энэ хугацаанд ямар засвар хийсэн, хаана хийсэн бэ гэдэг чухал. Зэвэрсэн хэсэг байх юм бол тэр хэсгийг аваад оронд нь эзвэрлэх бөх бат чанартай гагнаад хийсэн бол асуудал биш. Хамгийн гол нь ийм үйлчилгээ хийгдсэн үү, үгүй юу гэдэг нь асуудал. Зарим тохиолдолд тоног төхөөрөмж нь эвдэвэл түүнийг солих ёстой. Гэтэл тэр төхөөрөмж нь монголд байхгүй байна гэж болдөг. Хэрвээ тэгвэл тэр хэмжээгээр энэ хөлөг онгоцны аюулгүй байдал улам л муудна гэсэн үг. Тухайлбал, 150 хүнийг тээвэрлэж байна гэж болдөг. Гэтэл тэр хүмүүсийг тээвэрлэж байхад ямар нэгэн осол боллоо гэхэд энэ тохиолдолд хөлгийн баг юу хийх ёстойгоо мэдэж байгаа юу, хөлөг онгоцон дээр 150 хүнийг аврах хантааз, цагираг хүрэлцээтэй байгаа юу гэдэг мөн л асуудал. Түүнчлэн хөлөг онгоц сүйрэхэд онгоцны багийнхан аргаллаа гэж бодоход тэдэнд хэн ирж туслах вэ, тэр хүн тодорхой юу, үгүй юу гэдгийг бодох л хэрэгтэй. Бас нэг жишээ дурьдаа. 20 хүнийг уснаас гаргалаа гэж бодоход зарим хүмүүс нь осгосон байвал яах вэ. Яаж тэр хэнийг хэвийн болгох, тэр хүнд үйлчилгээ үзүүлж чадах хүн байна уу. Зарим хүмүүс хэт даарснаас болоод шууд зурх нь зогсдог. Тэр үед ямар арга хэмжээ авахыг мэддэг хүн байна уу. Хэрвээ тийм зүйл байхгүй, мэдэхгүй гэвэл дотроосоо дулаан ялгаруулдаг хантааз байгаа юу. 150 хүний хантааз онгоцон дээр бэлэн л байх ёстой. Тэгэхээр сая миний хэлсэн зүйлс SOLOS буюу Монгол Улсын нэгдэн орсон “Далай дахь хүний аюулгүй байдал” конвенцийн шаардлага юм. Тиймээс Сүхбаатар онгоцондоо SOLOS конвенцийнхоо шаардлагыг тавиад үзээч ээ гэдэг зөвлөгөөг л өгмөөр байна.

**“Хөвсгөл нуурт завь ажиллуулж байгаа хүмүүс амьдрахын эрхэнд мөнгө олохын тулд ингээд яваад л байна. Шууд боль гэж тулгах боломжгүй. Олон улсын жишээгээр энэ байдлыг хэрхэн зохицуулсан байдаг вэ. Төрийн зүгээс ямар ажил хийвэл үүнийг зохицуулж болох вэ?”**

“Нэгдүгээрт, хууль тогтоомж хэрэгтэй. Яг юу болох юм, юу болохгүй юм гэдгийг тодорхой заагаад өгсөн байх ёстой. Тухайлбал, 60 хүнтэй

автобустай явж байлаа гэж болдөг. Гэтэл тэр автобусны тормос нь эвдэрсэн байвал та нар явж чадах уу. Тэгэхээр автобусан дээр гэхэд аюулгүй байдал нь тодорхой байгаа шүү дээ. Бүгдийг нь тодорхой заасан байгаа. Шөнийн гэрэл нь байхгүй байвал явуулахгүй торгодог биз дээ. Яг түүнтэй адил. Бүр тодруулбал, зөвхөн өдөр явна. Орой явж болохгүй гэдэг ч юм уу. Маш тодорхой журмыг л тогтоогоод өгчих хэрэгтэй. Тэдэн хүн, тим цагт л авч явна гэх мэтчилэн. Эдгээр зүйлс хууль эрхзүйн хувьд маш ойлгомжтой, тодорхой байх ёстой. Хүний амь нас үрэгдэнэ гэдгийг мэдсээр байж мөнгө олохоор явна гэдэг бол байж болохгүй. Хэзээ ч төрөөс зөвшөөрөхгүй ёсгүй зүйл.

Ситхи Устангоу: Монголд сургалтын болон техникийн туслаацаа үзүүлэхэд бэлэн

/ОУДБ-ын Техникийн хамтын ажиллагааны Ази, номхон далай хариуцсан захирал/

“Олон улсын далайн байгууллага болон Олон улсын далайн эрэн хайх, авран туслах байгууллага монголд ирсэн учир нь гэвэл Монгол Улсын ЗТЯ, далайн захиргаа хүсэлт тавьсан. Хэдийгээр далайд гарцгүй улс орон хэдий ч эдгээр байгууллагууд дотоодын усан замын тээврийн аюулгүй ажиллагаанд маш их анхаарал тавьж байгаа. Аюулгүй ажиллагааг зөв хөгжүүлэх тал дээр маш их анхаардаг. Энэ асуудлыг зөвхөн танай Далайн захиргаа шийдэж чадахгүй. Үүнд оролцож байгаа бүх агентлагууд хамт шийдэх асуудал. Би Монголд сургалт зохион байгуулах, техникийн асуудал дутагдалтай юм байна гэдгийг олж харлаа. Үүнийг өөрийн байгууллагаадаа хүргэнэ. Дээрх хоёр асуудалд дэмжиж ажиллах шаардлагатай гэдгийг уламжилна. Ингэсний дараа бид санал солилцож, эргээд Монгол улсын засгийн газарт хандана. Хэдийгээр бидэнд техникийн тал дээр бага хэмжээний санхүүжилт байдаг ч тодорхой хэмжээг Монгол Улсад зориулах болно. Ер нь улс бүр өөр өөрийн онцлогтой. Хөвсгөлийн хувьд нэг талд Засгийн газраас барьж байгаа хяналтын бодлого нөгөө талд иргэдийн мөнгө олох гэсэн хүсэл тэмүүлэл байна. Тэгэхээр цэнгэг усны нөөцийг мөнгө олох зориулалтаар бүрэн ашиглуулах асуудал байж болохгүй. Хоорондоо уялдаа холбоотой байгууллагууд нийлж нэгдсэн нэг шийдвэр гаргах хэрэгтэй. Мэдээж, гаргасан шийдвэр хүн болгонд таалагдах албагүй. Тухайлбал, энэ нууранд зөвхөн нарны эрчим хүчээр ажилладаг завь явж болно. Шатахуун ашигладаг завь явуулахгүй гэсэн туршлага зарим улсад байдаг. Тэгэхээр олон арга байж болохын нэг жишээ нь энэ. Ер нь энэ асуудлыг та бүхэн дотооддоо шийдэх ёстой. Харин бид Монгол Улс ийм шийдвэр гаргаж байна гэхэд сургалтын болон техникийн тусламж үзүүлэхэд бэлэн байна.

А.Даваабаяр: Цэнгэг усны зориулалтын бус завь Хөвсгөл нуурт явж байна

/Хөвсгөлийн Улсын тусгай хамгаалалттай газрын хамгаалалтын захиргааны дарга/

“Хөвсгөл нуурт явж байгаа зарим завьнууд цэнгэг устай нууранд явахад тохиромжгүй байдаг. Учир нь өндөр хөгжилтэй оронд цэнгэг устай нууранд усан дээрээ цэнгэлдэг завь хэрэглэхийг хориглодог. Газар дээр банкаа цэнгэлддэг. Харин цэнгэлдсэн банкаа ганцхан хоолойгоор дамжуулж шатахуунаа хийдэг завийг зөвшөөрдөг. Гэтэл манай улсад нуурын усан дээрээ онгоцныхоо банкыг цэнгэлддэг. Тэгэхээр цэнгэлдэж байх явцад усанд шатахуун асгарах аюултай. Асгарч л байгаа. Мөн анхаарал, болгоомж муутай хүн онгоцны хажууд тамхи татаж байгаад гал гаргах ч эрсдэлтэй. Хэрвээ тэгвэл тэр онгоцон дээр байгаа бүх л хүн аюулд орно. Тиймээс цаашид завь үйлчилгээ явуулж буй хүмүүс үүнийг анхаарах хэрэгтэй. Энэ бол усан тээврийн аюулгүй ажиллагааг хангахад чиглэсэн чухал ажлын нэг юм.