***Монгол Улсын Их Хурлын 2013 оны намрын ээлжит чуулганы***

 ***Агаарын бохирдлыг бууруулах асуудлын дэд хорооны 02 дугаар***

 ***сарын 05-ны өдрийн хуралдааны гар тэмдэглэл***

Дэд хорооны дарга Л.Эрдэнэчимэг ирц, хэлэлцэх асуудлын дарааллыг танилцуулж, хуралдааныг даргалав.

 *Ирвэл зохих 5 гишүүнээс 5 гишүүн ирж, 100.0 хувийн ирцтэйгээр Дэд хорооны хуралдаан 14 цаг 45 минутад Төрийн ордны “Б” танхимд эхлэв.*

 **Нэг. Агаарын бохирдлыг бууруулах талаар авч хэрэгжүүлж ирсэн арга хэмжээний талаар Агаарын бохирдлыг бууруулах үндэсний хорооны тайланг сонсох.**

Хэлэлцэж байгаа асуудалтай холбогдуулан Байгаль орчин, ногоон хөгжлийн сайд С.Оюун, Зам, тээврийн дэд сайд Х.Ержан, Нийслэлийн Экологи, ногоон хөгжлийн асуудал хариуцсан орлогч Т.Бат-Эрдэнэ, Нийслэлийн Агаарын чанарын албаны дарга Ч.Батсайхан, Уул уурхайн яамны Төрийн нарийн бичгийн дарга Р.Жигжид, мөн яамны Түлшний бодлогын хэлтсийн дарга А.Эрдэнэпүрэв, Түлшний бодлогын хэлтсийн мэргэжилтэн Д.Соёлмаа, Эрчим хүчний яамны Түлшний хэлтсийн дарга Н.Болдхүү, мөн яамны Бодлогын хэрэгжилт зохицуулалтын газрын ахлах мэргэжилтэн Т.Батдондог, ТЭЦ-2 төрийн өмчит хувьцаат компаний гүйцэтгэх захирал Ү.Төмөрхуяг, Цэвэр агаар сангийн захирал Н.Хүрэлсүх, Агаарын бохирдлыг бууруулах үндэсний хорооны мэргэжилтэн Г.Баттүвшин, Улсын Их Хурлын Байгаль орчин, хүнс, хөдөө аж ахуйн байнгын хорооны ажлын албаны ахлах зөвлөх Р.Батсүх, зөвлөх С.Мөнхцэцэг, референт Б.Баярмаа нар байлцав.

 Агаарын бохирдлыг бууруулах талаар авч хэрэгжүүлж ирсэн арга хэмжээний талаар Агаарын бохирдлыг бууруулах үндэсний хорооны мэргэжилтэн Баттүвшин, Авто тээврийн хэрэгслээс ялгарах нүүрсхүчлийн хийг багасгах асуудлаар Зам, тээврийн дэд сайд Х.Ержан нар тус тус танилцуулга хийв.

 Тайлантай холбогдуулан Улсын Их Хурлын гишүүн Г.Баярсайхан, С.Оюун, Л.Эрдэнэчимэг нарын тавьсан асуултад Зам, тээврийн дэд сайд Х.Ержан, Нийслэлийн Экологи, ногоон хөгжлийн асуудал хариуцсан орлогч Т.Бат-Эрдэнэ нар хариулж, тайлбар хийв.

 **Хоёр. Нийслэлд нийлүүлэгдэж байгаа утаагүй түлшний хангалт, стандарт болон түлшний үйлдвэрийн ажлын явц, шинээр баригдах түлшний үйлдвэрийн явц, технологийн туршилтын талаар Уул уурхайн сайд Д.Ганхуягийн мэдээллийг сонсох.**

 Хэлэлцэж байгаа асуудалтай холбогдуулан Байгаль орчин, ногоон хөгжлийн сайд С.Оюун, Зам, тээврийн дэд сайд Х.Ержан, мөн яамны Авто тээврийн бодлогын хэрэгжилтийг зохицуулах газрын Авто тээврийн бодлогын хэрэгжилтийг зохицуулах хэлтсийн дарга Ц.Нэргүйбаатар, Техник технологи, мэргэшлийн хэлтсийн дарга Н.Баттулга, Нийслэлийн Экологи, ногоон хөгжлийн асуудал хариуцсан орлогч Т.Бат-Эрдэнэ, Нийслэлийн Агаарын чанарын албаны дарга Ч.Батсайхан, Уул уурхайн яамны Төрийн нарийн бичгийн дарга Р.Жигжид, мөн яамны Түлшний бодлогын хэлтсийн дарга А.Эрдэнэпүрэв, Түлшний бодлогын хэлтсийн мэргэжилтэн Д.Соёлмаа, Эрчим хүчний яамны Түлшний хэлтсийн дарга Н.Болдхүү, мөн яамны Бодлогын хэрэгжилт зохицуулалтын газрын ахлах мэргэжилтэн Т.Батдондог, ТЭЦ-2 төрийн өмчит хувьцаат компаний гүйцэтгэх захирал Ү.Төмөрхуяг, Цэвэр агаар сангийн захирал Н.Хүрэлсүх, Улсын Их Хурлын Байгаль орчин, хүнс, хөдөө аж ахуйн байнгын хорооны ажлын албаны ахлах зөвлөх Р.Батсүх, зөвлөх С.Мөнхцэцэг, референт Б.Баярмаа нар байлцав.

 Мэдээллийг Уул уурхайн яамны Төрийн нарийн бичгийн дарга Р.Жигжид танилцуулав.

 Уг асуудалтай холбогдуулан Улсын Их Хурлын гишүүн Г.Баярсайхан, Л.Эрдэнэчимэг, С.Оюун, Л.Болд нарын тавьсан асуултад Уул уурхайн яамны Төрийн нарийн бичгийн дарга Р.Жигжид, мөн яамны Түлшний бодлогын хэлтсийн дарга Эрдэнэпүрэв, Эрчим хүчний яамны Түлшний хэлтсийн дарга Болдхүү, Цэвэр агаар сангийн захирал Хүрэлсүх нар хариулж, нэмэлт тайлбар хийв.

 Улсын Их Хурлын гишүүн Г.Баярсайхан, С.Оюун, Л.Эрдэнэчимэг, Зам, тээврийн дэд сайд Х.Ержан, Нийслэлийн Экологи, ногоон хөгжлийн асуудал хариуцсан орлогч Т.Бат-Эрдэнэ, Монгол Улсын Их Сургуулийн багш Лодойсамба, Зам, тээврийн яамны хэлтсийн дарга Ц.Нэргүйбаатар, Цэвэр агаар сангийн захирал Н.Хүрэлсүх нар санал хэлэв.

 Улсын Их Хурлын гишүүд дээрх мэдээллийг сонсов.

 **Дэд хорооны хуралдаан 16 цаг 45 минутад өндөрлөв.**

 ***Тэмдэглэлтэй танилцсан:***

АГААРЫН БОХИРДЛЫГ

 БУУРУУЛАХ АСУУДЛЫН

 ДЭД ХОРООНЫ ДАРГА Л.ЭРДЭНЭЧИМЭГ

 ***Тэмдэглэл хөтөлсөн:***

 ПРОТОКОЛЫН АЛБАНЫ

 ШИНЖЭЭЧ Д.ЦЭНДСҮРЭН

 **АГААРЫН БОХИРДЛЫГ БУУРУУЛАХ АСУУДЛЫН ДЭД ХОРООНЫ**

 **2013 ОНЫ 02 ДУГААР САРЫН 05-НЫ ӨДӨР (МЯГМАР ГАРАГ)-ИЙН**

 **ХУРАЛДААНЫ ДЭЛГЭРЭНГҮЙ ТЭМДЭГЛЭЛ**

 **Л.Эрдэнэчимэг:** -Агаарын бохирдлыг бууруулах асуудлын дэд хорооны хуралдаан эхэлснийг мэдэгдье. Дэд хорооны гишүүдээс Улсын Их Хурлын гишүүн Эрдэнэчимэг, Баярсайхан, Наранхүү, Оюунгэрэл нарын хүмүүс ирсэн тул ирц олонхыг бүрдүүлж байгаа учраас хуралдааны үйл ажиллагаа нээснийг мэдэгдье.

 Энэ удаагийн хурлаар манай хэлэлцэх асуудал маань нэгдүгээрт, Агаарын бохирдлыг бууруулах талаар авч хэрэгжүүлж ирсэн арга хэмжээний талаар Агаарын бохирдлыг бууруулах үндэсний хорооны тайланг сонсоно.

 Хоёрдугаарт, Нийслэл Улаанбаатар хотын агаарын бохирдлын 20 хувийг үүсгэж байгаа авто тээврийн хэрэгслээс ялгарч байгаа нүүрсхүчлийн хийг багасгах асуудлаар Зам тээврийн яамныхан явуулсан асуулгад хариу өгөх ёстой.

 Гуравдугаарт нь, нийслэл Улаанбаатар хотод нийлүүлэгдэж байгаа утаагүй түлшний хангалт стандартын талаар нийслэлийн Засаг даргын орлогч Бат-Эрдэнэ мөн асуултад хариулах ёстой. Түлшний үйлдвэрийн ажлын явц, шинээр баригдах түлшний үйлдвэрийн төсөл, технологийн туршилтын талаар Уул уурхайн яам болон Эрчим хүчнээс ирсэн хүмүүс маань мөн асуултад хариулах ёстой ийм хуралдаан байгаа.

 Ирсэн ажлын хэсгийн гишүүдийг танилцуулъя. Зам тээврийн сайд Ержан, Нийслэлийн Засаг даргын экологи, ногоон хөгжлийн асуудал хариуцсан Бат-Эрдэнэ, Нийслэлийн агаарын чанарын албаны дарга Батсайхан, Уул уурхайн яамны Төрийн нарийн бичгийн дарга Жигжид, мөн яамны Түлшний бодлогын хэлтсийн дарга Эрдэнэпүрэв, Түлшний бодлогын хэлтсийн мэргэжилтэн Соёлмаа, Эрчим хүчний яамны Түлшний хэлтсийн дарга Болдхүү, мөн яамны Бодлогын хэрэгжилт зохицуулалтын газрын ахлах мэргэжилтэн Батдондог, ТЭЦ-2 төрийн өмчит хувьцаат компаний гүйцэтгэх захирал Төмөрхуяг, Цэвэр агаар сангийн захирал Хүрэлсүх, Байгаль орчин, ногоон хөгжлийн сайд Оюун нар ирсэн байна.

 Ер нь агаарын бохирдлын тухай асуудлаар Цэвэр агаар сангийн тайлан уламжлалт хуралдаануудад бид нар байнга оролцож явж байгаа учраас асуудал ямар байгааг нэлээн сайн мэдэж байгаа. Ялангуяа энэ нийслэлийн агаарын бохирдлын 60 хувийг үүсгэж байгаа гэр хорооллыг утаагүй түлш болон утаагүй зуухаар хангах асуудал дээр энэ Агаарын бохирдол бууруулах үндэсний хурлууд дээр бид нар байнга оролцож байгаа. Тийм учраас энэ агаарын бохирдол бууруулах талаар авч хэрэгжүүлж ирсэн арга хэмжээний талаарх эхний асуудал дээр тайлан тавих гэж байгаа мэргэжилтнүүдийг нэлээн богинохон яриарай гэж хүсэж байна.

 Хуралдаанаа эхэлье. Эхний асуудлыг Үндэсний хорооны мэргэжилтэн Баттүвшин. Бид нар уг нь бичгээ төлөвлөж явуулахдаа Түлшний асуудал, ер нь Нийслэл Улаанбаатар хотод бид нар ойрын хоёр, гурван жилийн хугацаанд түүхий нүүрсийг хязгаарлах ёстой гэж үзэж байгаа. Тэгээд түлшний асуудлыг ямар газрууд хариуцаж хийж байгаа вэ гээд харахаар яг түлшний үйлдвэрийн асуудлыг яамд хариуцаж байгаа. Одоо нийлүүлэгдэж байгаа, импортолж байгаа түлшний асуудлыг нийслэл хариуцаж байгаа юм билээ. Тийм учраас энэ талаар бид нар нийслэлээс асууя гэсэн ийм бодолтой байсан. Гэхдээ манайх бичгээ буруу төлөвлөгөөд явуулчихсан юм байна л даа. Тэр талаар мэдээлэл байвал нэмээд хэлчихнэ биз.

 **Г**.**Баттүвшин:** Та бүхэнд энэ өдрийн мэндийг хүргэе. Агаарын бохирдлыг бууруулах үндэсний хороо нь 2011 оны З дугаар сард байгуулагдсан байгаа. Энэ хугацаанд Үндэсний хорооноос хэрэгжүүлсэн ажлыг товч танилцуулъя.

 Нэгдүгээрт, Агаарын бохирдлыг бууруулах чиглэлээр ажиллах бүтэц, тогтолцоог бүрдүүлж чадсан байгаа. Нийслэлийн төвийн 7 дүүрэгт Нийслэлийн Засаг дарга, тухайн дүүргийн Засаг дарга нараар ахлуулсан үндэсний хорооны салбар хороод ажиллаж байгаа. Нийслэлийн агаарын чанарыг сайжруулах бүсэд багтсан тухайн жилдээ эрчим хүчний хэмнэлттэй бүтээгдэхүүн худалдан борлуулж байгаа тухайн хороодын хэсгийн ахлагч нарыг Агаарын чанарын гэрээт ажилтнуудаар ажиллуулж байгаа.

 2012 оны байдлаар агаарын бохирдлыг бууруулах, агаарын бохирдлын эх үүсвэр түүн дотор эзэлж байгаа хувийг слайдаар харуулсан байгаа. Бид нар агаарын бохирдлыг бууруулах чиглэлээр хэрэгжүүлж байгаа ажлаа илүү системтэй явуулах талаар агаарын чанарыг сайжруулах бүс гэж тогтоодог. Үүнийг Байгаль орчин, ногоон хөгжлийн сайд болон нийслэлийн Засаг дарга хамтарсан тушаал, захирамжаар батламжилдаг.

 Энд ерөнхийдөө өнгөрсөн хугацаанд бид нар нийтдээ нийслэлийн 184 мянган гэр хорооллын айл өрхөөс одоогийн байдлаар 59 хувьд нь бид нар зуух худалдан борлуулаад байгаа. Одоо бол энэ жилдээ багтаад цэвэр агаарын сангаас санхүүжигдэх 17 мянган ширхэг зуух, усан халаалтын 20 мянган ширхэг зуухыг бид нар энэ жилдээ багтаан нийлүүлэхээр төлөвлөж байгаа. Цаашдаа 40 орчим мянган зуухны хэрэгцээ байна.

 Өнгөрсөн хугацаанд бүсэд багтсан нийт өрхийнхөө 77 орчим хувьд нь бид нар ямар нэгэн байдлаар эрчим хүчний хэмнэлттэй бүтээгдэхүүнийг худалдан борлуулсан байгаа. Түрүүний слайд дээр харахад аль дүүрэгт ямар бүтээгдэхүүнийг хичнээн өрх худалдан авсан бэ? Тухайн дүүргийн нийт гэр хорооллын айл өрхөөс эрчим хүчний хэмнэлттэй бүтээгдэхүүн худалдан авсан өрхийн хувь байгаа юм.

 Дараагийн слайд дээр түлшний нийлүүлэлтийн хувь байгаа. Түлшний нийлүүлэлтийн хэмжээ гүйцэтгэл туйлын хангалтгүй байгаа. Энэ нь ерөнхийдөө нэгдүгээрт, бидний бүтэн жилийн туршид хүлээж байсан ТЭЦ-2 төрийн өмчит хувьцаат компанийг түшиглэн баригдаж байгаа хагас кокжсон түлшний үйлдвэрийг байгуулах ажил удааширсан. Хоёрдугаарт, түлш нийлүүлэх гэрээ байгуулсан зарим аж ахуйн нэгжүүд гэрээгээ байгуулаагүй. Гэрээн дээр хүлээсэн үүргээ биелүүлээгүй учраас шууд холбоотой юм.

 Дараагийн слайд дээр, зөвхөн зуух, түлш гэхгүйгээр бусад эрчим хүчний хэмнэлттэй бүтээгдэхүүнүүдийг Мянганы сорилтын сангийн болон манай нийслэлийн хөрөнгө оруулалтаар иргэдэд хөнгөлөлттэй үнээр худалдан борлуулсан буюу үнэ төлбөргүй олгосон байгаа. Цаашид дараагийн слайд дээр иргэдийн идэвх, оролцоог нэмэгдүүлэх чиглэлээр тодорхой урамшууллуудыг олгосон байгаа. Энд нэгдүгээрт, Цэвэр агаарын сан байгаа, Мянганы сорилтын сан байгаа. Дээрээс нь энд иргэдийн талархлыг хүлээж байгаа зүйл бол цахилгааны урамшуулал олгож байгаа. Одоогийн байдлаар 118 мянган орчим айл өрх хамрагдах боломжтойгоос 53 мянга орчим айл өрх цахилгааныхаа хөнгөлөлтөд хамрагдсан байгаа юм.

 Дараагийн асуудал бол Үндэсний хороо шаардагдах хөрөнгийн эх үүсвэрийг шийдвэрлэхэд дэмжлэг үзүүлсэн байгаа. 2011 онд 34 тэрбум төгрөг, 12 онд 64.8 тэрбум төгрөг байгаа. Энэ дээр Цэвэр агаар сангийн нийт 90 орчим тэрбум төгрөг, Мянганы сорилтын сангийн 32 сая ам доллар байгаа.

 Бид нар зөвхөн Улаанбаатар хот гэхгүйгээр агаарын бохирдол хөдөө орон нутагт их байна. Манай агаарын чанарын мэргэжлийн албаны дүгнэлтээр бол агаарын бохирдол хүлцэх дээд хэмжээнээс хэтэрсэн 7 аймаг байгаа. Энэ 7 аймгийн цахилгаан дулааны хангамжийг нэмэгдүүлэх, дэд бүтцийг сайжруулах чиглэлээр 52 тэрбум төгрөгийг Улсын Их Хуралд батлахад дэмжлэг үзүүлсэн байгаа. Дээр нь иргэдийн хэрэглэж байгаа болон иргэд хөнгөлөлттэй үнээр худалдан борлуулж байгаа бүтээгдэхүүний чанарыг сайжруулах зорилгоор Стандарт хэмжил зүйн газартай хамтраад холбогдох мэргэжлийн байгууллагатай хамтарч өнгөрсөн хугацаанд 6 стандартыг батлуулсан байгаа. Мөн холбогдох 6 журмыг Засгийн газар, нийслэлийн иргэдийн төлөөлөгчдийн хурал болон үндэсний хороо баталсан байгаа юм.

 Нийслэлийн агаарын бохирдлын томоохон эх үүсвэрийн нэг байдаг ус халаалтын зуухууд байдаг. Өнгөрсөн хугацаанд Улаанбаатар хотод 132 нам даралтын зуухыг татан буулгаж, 42 зууханд шинэчлэл хийсэн байгаа. Тэгээд энэ шинэчлэлийн үр дүн нь нийтдээ жилдээ 30 мянган тонн түлш илүү түлэхээс хэмнэж байгаа. Энэ бол 500 вагон орчим гэж үзэж байгаа. Үндэсний хороо бусад байгууллагууд бид нар хамтраад олон улсын төсөл хөтөлбөрүүдтэй хамтарч ажилладаг байгаа. Эндээс Мянганы сорилтын сангийн төсөл бол хэрэгжээд дууссан байгаа. Жайкагийн төсөл хэрэгжээд дууссан. Европын сэргээн босголтын банкны төсөл хэрэгжиж байна. Дэлхийн банкны төсөл одоо эхлэх гэж байгаа юм.

 Одоо би дүгнэлт уруугаа цаг хугацаа хэмнэх үүднээс ороход, Агаарын бохирдлыг бууруулах чиглэлээр бүтэц, тогтолцоо, зохион байгуулалтыг шинэчилж, боловсронгуй болгож, эрх зүйн орчинг бид нар бүрдүүлсэн байгаа. Иргэдэд худалдан борлуулж байгаа сайжруулсан зуух нь түлшийг 30 хувь хүртэл, тэр түлж байгаа нүүрсэнд агуулагдах түүнээс гарч байгаа утаанд агуулагдах хорт бодисын хэмжээг 80 хувь хүртэл бууруулдаг байгаа. Эдийн засгийн үр ашигтай, орчны бохирдол багасч байгаа гэдэг нь иргэд ч энэ дээр ам сайтай байгаа. Гэр хорооллын айл өрхийг сайжруулсан зуухаар хангах ажлыг 2018 он гэж төлөвлөж байсан боловч одоо бид нар энэ ажлыг 2013-14 онд хэрэгжүүлэх бүрэн боломжтой болсон байгаа.

 ТЭЦ-2 Төрийн өмчит хувьцаат компанийг түшиглэн баригдаж буй хагас коксжсон түлшний үйлдвэр ашиглалтад ороогүйгээс агаарын бохирдлыг 50 хүртэл бууруулах үндсэн зорилт энэ жилдээ хэрэгжиж чадсангүй.

 Дээрээс нь Их тойруй, хотыг тойрсон цахилгааны их тойруу болон ТЭЦ-4 дээр томоохон төслүүд хэрэгжиж байгаа. Яг бидний энэ хэрэгжүүлж байгаа ажлыг Агаарын чанарын мэргэжлийн албаны дүгнэлтээр хүхэрлэг хийн хэмжээ 22.5 хувиар,том ширхэглэлт тоосонцрын хэмжээ 19.5 хувь, нүүрстөрөгчийн дутуу ислийн хэмжээ 19.6 хувиар буурсан байна гэж мэргэжлийн албаны дүгнэлтээр гарсан байгаа юм.

 Энэ асуудал дээр ярихад, авто тээврийн хэрэгсэл дээр өнөөдөр ярьж байна. Тээврийн хэрэгслээс бохирдлыг бууруулах чиглэлээр хэрэгжүүлж байгаа ажлын явц бол Үндэсний хороо бол төдийлөн хангалттай бус байна гэж үзэж байгаа. Ер нь авто тээврийн хэрэгслээс үүдэлтэй азотын давхар ислийн хэмжээ бол өмнөх оны мөн үеүдийнхээс 3.2 орчим хувиар өссөн байна гэсэн тийм дүгнэлтэд хүрч байгаа юм.

 Анхаарал тавьсанд баярлалаа.

 **Л.Эрдэнэчимэг**: Баярлалаа. Энэ асуудлаар Үндэсний хорооны ажилд Оюун гишүүн бид хоёр байнга оролцож байдаг учраас бүх асуудлаа маш сайн мэдэж байгаа. Тэгэхээр саяны тайлан, илтгэл дээр Баярсайхан гишүүнд асуух асуулт байна уу.

 **Г.Баярсайхан**: Би ерөнхийдөө мэдээлэл байнга авч байгаа. Сая ч сонслоо. Нэг мөр бүгдийнх нь илтгэл, тайланг сонсч байгаад дараа нь нэг мөр асуултад оролцьё.

 **Л.Эрдэнэчимэг:** Манай дараагийн хүмүүс бас нэлээн хугацаагаа бариарай. 10, 10 минутаар явчихъя. Дараагийн асуудалд оръё.

 Авто тээврийн хэрэгслээс ялгарах нүүрсхүчлийн хийг багасгах асуудлаар Зам, тээврийн дэд сайд Ержан.

 **Х**.**Ержан**: Та бүхэнд өдрийн мэнд хүргэе. Өнөөдөр Зам, тээврийн яамнаас хийх мэдээлэл бол Агаарын бохирдлыг бууруулах талаар хэрэгжүүлж буй ажлын явцын талаар мэдээлэл хийе. Би товчхон мэдээлэл хийе.

 Нэгдүгээрт, эрх зүйн орчинг боловсронгуй болгох талаар манай яамнаас дараах арга хэмжээнүүдийг авч хэрэгжүүлж байгаа. Үүнд, Зам, тээврийн сайдын 2012 оны 10 сарын 29-ний өдрийн 59 дүгээр тушаалаар батлагдсан Авто тээврийн хэрэгслийн бүртгэлд улсын дугаар олгох журамд ашиглагдаж байгаад импортоор оруулж ирсэн тээврийн хэрэгсэлд тухайн улсын эрх бүхий байгууллагаас техникийн шаардлага хангаж байгаа тодорхойлсон дүгнэлтийг үндэслэн улсын бүртгэлд бүртгэхээр заасан нь зөвхөн олон улсын стандартын шаардлага хангасан тээврийн хэрэгслийг импортоор оруулж ирэх ийм нөхцөлийг бүрдүүлсэн байгаа.

 Хоёрдугаарт, Онцгой албан татварын тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт оруулж 10-аас дээш жил ашиглагдсан авто машины татварын хувь хэмжээг нэмэгдүүлсэн нь энэ бас чухал ач холбогдолтой болсон. 12 оны 1 дүгээр сарын 1-нээс энэ хууль хэрэгжиж эхлээд байгаа. Одоогийн байдлаар хуучин авто машины импорт 6 хувиар буурсан ийм дүн гарч байгаа.

 Гуравдугаарт, Авто тээврийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгын төсөл, Авто тээврийн хэрэгслийн талаар тусгайлсан бүлэг оруулж боловсруулна. Холбогдох байгууллагуудаас санал авч хэлэлцүүлж байгаа. 2013 оны хаврын чуулганаар уг хуулийг хэлэлцүүлэн батлуулахаар төлөвлөөд байгаа.

 **Л.Эрдэнэчимэг**: Тэр хууль дээр агаарын бохирдолтой холбоотой ямар асуудлууд байгаа юм.

 **Х.Ержан**: Тээврийн хэрэгслийн бодлогын тухай тусгай бүлэг оруулж, Байгаль орчны яам бусад холбогдох яамдуудаас санал авч, хэлэлцүүлгийн шатанд явж байгаа юм.

 Дөрөвдүгээрт, Авто тээврийн талаар төрөөс баримтлах бодлогыг боловсруулах ажлын хэсэг байгуулагдаад ажиллаж байна. Уг Авто тээврийн талаар төрөөс баримтлах бодлогод авто тээврийн хэрэгслээс ялгарах хорт утааг багасгах талаар тодорхой бодлогын чиглэлтэй асуудлуудыг оруулахаар судалгааны ажлууд одоо хийгдэж байгаа юм.

 2012 оны 12 дугаар сарын 30-ны өдрийн байдлаар Улаанбаатар хотод нийтдээ 321347 тээврийн хэрэгсэл бүртгэгдсэн. Энэ нь улсын хэмжээний нийт тээврийн хэрэгслийн 61 хувийг эзэлж байгаа юм. Улаанбаатар хотын нийт тээврийн хэрэгслийн 74 хувь нь бензин, 25 хувь нь дизель, 1 хувь нь хийн болон хосолмол түлш хэрэглэж байгаа. Цэвэр агаар сангийн хөрөнгөөр Улаанбаатар хотод нийтдээ 93 автобусанд хийн тоног төхөөрөмж суурилуулсан ийм ажил хийгдэж байгаа. Энэ нь яг төлөвлөснөөсөө нэлээн ажлын явц нь их удаашралтай, тун хангалтгүй хийгдэж байгааг энд тэмдэглэж хэлэх нь зүйтэй байх.

 Мөн Улаанбаатар хотод одоогоор авто тээврийн үндэсний төв улсын төсөвт үйлдвэрийн газрын харьяа авто тээврийн хэрэгслийн техник хяналтын үзлэгийн Баянгол, Баянзүрх, Сонгинохайрхан дүүргүүдэд суудлын 5, ачааны 2 буюу нийт 7 шугамаар техникийн хяналтын үзлэгийг жилийн турш зохион байгуулан ажиллаж байгаа.

 2012.12.31-ний байдлаар Улаанбаатар хотод авто тээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгт нийт 209281 тээврийн хэрэгсэл хамрагдсанаас 1164 буюу 0.30 хувь нь утааны үзүүлэлтээр тэнцээгүй гэсэн ийм дүн гарч байгаа юм.

 Мөн хүн амын эрүүл мэнд, хүрээлэн буй орчинд үзүүлэх сөрөг үр дагаврыг бууруулах, замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангах зорилгоор стандартын шаардлага хангаагүй тээврийн хэрэгслийг замын хөдөлгөөнд оролцуулахгүй байх зорилгоор Замын цагдаагийн газар, агаарын чанарын мэргэжлийн алба, нийслэлийн агаарын чанарын албатай хамтран шугам замын хяналт, шалгалтыг хийж байна.

 Улаанбаатар хотын авто замын сүлжээг сайжруулах талаар дараах арга хэмжээнүүдийг авч байгаа. Үүнд:

 Улсын Их Хурлын 2010 оны 36 дугаар тогтоолоор баталсан Шинэ бүтээн байгуулалт, дунд хугацааны зорилтот хөтөлбөрийн хүрээнд Нийслэлд 350 км авто замыг өргөтгөж, шинэчлэх, 212 км авто замыг шинээр барих, 7 газарт гүүрэн гарц барихаар тусгасан байгаа. Мөн Шинэ бүтээн байгуулалт, дунд хугацааны зорилтот хөтөлбөр хэрэгжсэнээр 2017 он гэхэд Улаанбаатар хотын авто замын сүлжээ 925 км болох юм. Мөн Улаанбаатар хотын төмөр замын сүлжээг сайжруулах талаар ажлууд төлөвлөгдөж байгаа. Та бүхэн мэдэж байгаа, Улаанбаатар хотын төмөр замын сүлжээг сайжруулах талаар төсөл боловсруулж, Богдхаан уулын урдуурх төмөр замын суурь бүтцийг шинээр барьж байгуулахаар төлөвлөгдөж байгаа.

 Энэ төслийг хэрэгжүүлснээр Улаанбаатар хотын агаарын бохирдол тодорхой хэмжээгээр буурах, төмөр замын гарамаас шалтгаалах авто тээврийн түгжрэл багасах, Улаанбаатар хотоор дайран өнгөрөх аюултай хортой ачааны үйлдэлтэй эрсдэл байхгүй болох юм. Одоо ашиглаж байгаа төмөр замыг ашиглан нийслэлийн нийтийн тээврийн салбарт шинэ систем нэвтрүүлэн зорчигч тээврийн 2 дахь урсгалыг бий болгох боломж бас давхар бүрдэнэ гэж үзэж байгаа.

 2013 оны 2 дугаар сараас Хууль зүйн сайд, Зам, тээврийн сайд, Нийслэлийн Засаг даргын хамтарсан тушаал, захирамжаар төлөвлөгөө батлан Утаа арга хэмжээг холбогдох байгууллагуудтай хамтран зохион байгуулахаар төлөвлөж байгаа. Стандартын шаардлага хангаагүй тээврийн хэрэгслийг 2012 оны З дугаар сарын 1-ний өдрөөс эхлэн замын хөдөлгөөнд оролцуулахгүй байх арга хэмжээ авна.

 Үүнд, орон нутгийн тээврийн хэрэгсэл оношлогоо-хяналтын зохицуулалтын албаны техник хэрэгслийг бас ашиглахаар зохицуулж байгаа.

 Мөн цахилгаан болон хосолсон хөдөлгүүрт тээврийн хэрэгслийг хэрэглэхийг дэмжих, гаалийн татвараас чөлөөлөх хуулийн төсөл боловсруулахаар яамдаас санал авч байна. Хуучирсан стандартын шаардлага хангахгүй резинин дугуйг улсын хил гаалиар оруулахыг хориглох ажлыг эрчимжүүлэх зорилгоор Засгийн газрын 2001 оны 54 дүгээр тогтоолын хавсралтад заасан хуучин дугуйг нэмэлтээр оруулах тухай тогтоолын үзэл баримтлалын төслийг боловсруулж ажиллаж байна.

 2013 оны З дугаар сард БНСУ-ын Тээврийн аюулгүй байдлын газартай хамтран ашиглагдаж байгаад Монгол Улс уруу гаргах тээврийн хэрэгсэлд тухайн улсын техникийн хяналтын байгууллагын дүгнэлтгүй импортлохыг хориглох талаар хамтран ажиллах санамж бичиг байгуулахаар болж байна.

 Мөн бензин хөдөлгүүрт авто машин, утааны хорт бодисын зөвшөөрөгдөх дээд хэмжээ ба хэмжих арга, дизель хөдөлгүүрт авто машин утааны тортогжилтыг зөвшөөрөх дээд хэмжээ ба хэмжих арга зэрэг стандартуудыг евро стандартад нийцүүлэн нэмэлт, өөрчлөлт оруулахаар ажиллаж байна. Нийтийн тээврийн болон нийт тээврийн хэрэгсэлд ашиглах шаардлагатай байгаа байгалийн шатдаг хийг импортоор оруулж ирэх, энэ талаар Солонгос улсын тээврийн институттай хамтран судалгааны ажил хийж байгаа ба энэ 4 дүгээр сард дүнгий нь танилцуулах юм.

 Мөн Улаанбаатар хот болон аймгийн төвөөс алслагдсан сум, суурин газруудын тээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэг хийж байх зорилгоор 11 явуулын үзлэгийн төвийн авто машин, зөөврийн тоног төхөөрөмжийн хамт авахаар 2013 оны төсөвт хөрөнгийг тусгасан. Улсын хэмжээнд авто тээврийн хэрэгслийн техникийн хяналтын үзлэгийн төвүүдэд үзлэгийн явцын үйл ажиллагааг бүрэн хянах, баримтжуулах, ухаалаг камерын системийг нэн даруй нэвтрүүлэх, авто тээврийн хэрэгслээс ялгарах утаа бууруулах шинэ технологи буюу цахилгаан тээврийн хэрэгслийг нийтийн тээвэрт нэвтрүүлэх төслийг хэрэгжүүлэх үүднээс Цэвэр агаар сангаас 1.5 тэрбум төгрөгийн санхүүжилт авахаар төлөвлөж, энэ асуудлыг оруулаад байгаа юм. Ерөнхийдөө манай яамны зүгээс автомашинаас ялгарч байгаа агаарын бохирдлыг бууруулах чиглэлээр хийж байгаа ажлын явц иймэрхүү байна. Би товчхон танилцууллаа. Баярлалаа.

 **Л.Эрдэнэчимэг:** Баярлалаа. Яг энэ асуудлаар Нийслэлийн Засаг даргын Экологи, ногоон хөгжлийн асуудал хариуцсан орлогч Бат-Эрдэнэ дарга ирсэн байгаа. Бат-Эрдэнэ даргын мэдээллийг сонсоод тэгээд асуултаа асуугаад явья.

 **Т**.**Бат-Эрдэнэ**: Би Ержан сайдын ярьсан дээр давхардуулалгүйгээр тодорхой мэдээлэл өгье. Ерөнхийдөө үндсэн нөхцөл байдлыг нь авто машины тоо болоод бусад зүйлийг сая хэлчихсэн учраас авто тээврийн хэрэгслээс ялгарч буй бохирдол, түүнд хийсэн үнэлгээ.

 Манай нийслэлийн агаарын чанарын алба бол авто машинаас гарч байгаа хорт утааг эх үүсвэр, шалтгааныг судлахаар судалгаа хийсэн байгаа. Энэ судалгаа Улаанбаатар хотын хамгийн гол зам Энхтайваны өргөн чөлөө буюу ачаалал ихтэй энэ зам дээр судалгааг хийсэн. Тэгээд ямар ямар асуудал дээр бид нар илүү анхаарч ажиллах ёстой юм бэ гэдгийг эндээс олж авч байгаа юм. Үүнээс харахад та бүхэн, ингэж харах юм бол тоос, тоосонцор, хүхэр гэсэн хорт бодисуудын ялгарлыг улаанаар тэмдэглэсэн байгаа. Хамгийн их анхаарлаа хандуулах зүйл нь энэ улаанаар тэмдэглэсэн нь байгаа.

 Эндээс бага оврын суудлын авто машин нийт 45122 ширхэг машин судалгаанд хамрагдсан. Энэ машинууд жилдээ 2612 тонн азотыг ялгаруулж хаяж байна. Доор нь том оврын автобус судалгаанд 1469 оролцсон боловч, 1030 ялгаруулсан байгаа. Энэ хоёроос харьцуулаад харах юм бол тоогоор бол том оврын автобус, бага оврын суудлын машинаас хамаагүй бага мөртлөө ялгаруулж байгаа азотын исэл нь маш их байгаа. Дараад нь 45 мянган жижиг авто машиныхаа гаргаж ялгаруулж байгаа нийт хэмжээнээс 40 хувьтай тэнцүүгээр ийм гаргаж байгаа. Тэгэхээр бид нар хамгийн түрүүнд юуг харах ёстой вэ гэхээр, энэ нь том оврын автобус буюу нийтийн тээврийн үйлчилгээнд явагдаж байгаа манай автобусууд маань маш их технологийн доройтолд орсон. Маш их хорт хий гаргаж байгаа нь харагдаж байгаа.

 Тэгэхээр хамгийн түрүүнд тээврийнхээ хэрэгслийг бид нар солих ёстой юм байна гэж дүгнэлт харагдаж байгаа юм.

 Хоёрт нь, тоосонцорын асуудал. Энэ дээр том оврын асуудал мөн л 118, өөр нэг маш том үзүүлэлт нь болохоор авто замын тоос, шороо 9266. Энэ нь юу хэлж байна вэ гэхээр, бас л авто машиныхаа тоосонцрыг том автобусан дээрээ анхаарал тавих ёстой, хоёрдугаарт нь, автомашиныхаа замын арчилгаа, цэвэрлэгээг илүү их анхаарах ёстой юм байна гэж харагдаж байгаа юм. Ялангуяа зам дагасан ногоон байгууламжуудыг илүү их барих, ер нь автомашинаа угааж цэвэрлэж байх ёстой юм байна, чийгшил үзүүлж байх ёстой гэдэг тийм дүн харагдаж байгаа юм.

 Хүхрийн исэл дээр харахад ерөнхийдөө хүхэр өөрөө шууд л шатахуун. Бид нар автомашины сүүлийн үеийн евро 95 ч гэдэг юм уу, тийм чанарын автомашины бензинийг л хэрэглэх ёстой, шатахууныг л хэрэглэх ёстой. Тэгэх юм бол бид энэ хүхрийн асуудлыг хялбархан шийдэх тийм боломж харагдаж байгаа юм.

 Эндээс харахад 7 буудлаас Зайсан орох энэ хооронд манай замын тоосонцор маань гэр хорооллоос гарч байгаа тэр тоосонцроос илүү их хэмжээгээр ялгарч харагдаж байгаа. Энэ нь юу гэсэн үг вэ гэхээр, ерөөсөө энэ төвийнхөө энэ гол хэсэгт авто машины нягтрал ихтэй, мөн авто машины зам нь өөрөө бохир нэлээн их тоос босгож байгаа нь харагдаж байгаа. Тийм учраас автомашиныхаа замыг тойрсон, дагасан, түрүүний хэлсэн ногоон байгууламжийг сайжруулах, хөдөлгөөний эрчмийг нь түргэсгэх зориулалттай үйл ажиллагааг илүү их хийх ёстой.

 Дараагийн тархалт нь азотын ислүүдийн гарч байгаа үр дүн. Мөн адилхан стандарт хэмжээнээс зарим газраа бүр 2-3 дахин илүү харагдаж байгаа юм. Азотын исэл голдуу өндөр шаталтын явцад үүсдэг учраас нөгөө автомашин чинь түгжрэлтэй үед их зогсдог, хүн ачсан автобус их хаазалж явдаг, яг энэ үйлдлээс илүү гарч байгаа учраас өнөө л ажиглалтын цэг уруугаа харахаар Улаанбаатар хотын төвд замын түгжрэл ихтэй тийм л газар илүү их азот ялгарч байгаа юм. Энэ нь юу гэсэн үг вэ гэхээр ерөөсөө нийтийн тээврийнхээ үйлчилгээний автобусыг бид нар ялангуяа цахилгаан хэрэгсэл ч гэдэг юм уу? Эсхүл хосолмол мотортой ч гэдэг юм уу? Тийм арга уруу шилжих юм бол үүнийг бид нар бууруулах боломжтой.

 Дараагийнх нь хүхэр. Би түрүүн хэлсэн. Хүхрийн исэл бол шууд түлшний асуудал. Бид өнөөдөр Монгол Улсын тээврийн хэрэгсэл ямар шатахуун хэрэглэж байна вэ гэвэл, евро-2 стандартын түлш, бензин шатахууныг хэрэглэж байгаа. Энэ нь угаасаа хүхэр бол маш өндөр агууламжтай байгаа. Хэрвээ бид нар евро-5-ыг хэрэглэх юм бол хүхрийн хэмжээ 50 дахин буурна. Тэгэхээр энэ тархацын хувьд хэлж байгаа нь бид нар бензин шатахуун дээрээ л арга хэмжээ авах хэрэгтэй шүү, хамгийн эхлээд. Ийм л нөхцөл байдалтай эх үүсвэрүүдийн шалтгаанууд нь байгаа юм шүү.

 Тэгэхээр юун дээр тодорхой тулж, шийдвэр гаргах нь зүйтэй байх гэж бодож байна. Цаашид хийгдэх ажлууд дээр хийгдсэн ажлуудыг түрүүн сайд бас ярьчихлаа. Өөр нэмж хэлэх зүйл бол манай Агаарын чанарын албанаас ойрын хугацаанд хийж байгаа ажлууд бол мөн авто замын хөдөлгөөнд оролцож байгаа стандартын шаардлага хангаагүй бүх төрлийн авто тээврийн болон өөрөө явагч хэрэгслийг замын хөдөлгөөнд оруулахгүй байх талаар тодорхой арга хэмжээ авна. Мөн сүүлийн үеийн технологи ашиглаад авто машины яндангаас гарч байгаа утааг нь шүүх туршилтын ажлыг ойрын хугацаанд эхлүүлэхээр бэлтгэл ажил нь хангагдаад явж байгаа. Ер нь Япон, Герман, АНУ-д ч фильтер хэрэглэдэг юм байна. Түүнийг нь судлаад явж байгаа.

 Эцэст нь хэлэхэд бид нар агаарын бохирдлын 20 хувийг авто машин эзлээд байгаа гэдэг нь жаахан бүдүүлэг юм байгаа. Яг 20 хувь гээд заачихсан юм байхгүй. Энэ агаарын бохирдол үүсэж байгаа үүсвэр тусбүрийг ялгаруулж байгаа элемент болгоных нь хувийг гаргаж, тэр элементүүд нь багасах хэмжээгээр нь тооцоолно уу гэхээс шууд 20 ч юм уу, 10 хувь ч юм уу тэр бол жаахан тийм юм билээ гэж хэлмээр байна.

 Яг энэ талд манай Агаарын чанарын алба бол судалгаа хийж байгаа. 4 сарын дундуур гэхэд эцэслэсэн байдлаар авто тээврийн хэрэгслээс гарч байгаа агаарын бохирдол үүсгэж байгаа хорт бодисуудын ялгарлын хувь хэмжээг эцэслэн нарийвчлан гаргана. Тэгэхээр түүн дээр яг цаашид юу хийх вэ гэдэг илүү тодорхой болох байхаа гэж бодож байна. Баярлалаа.

 **Л.Эрдэнэчимэг:** Авто тээврийн хэрэгслээс ялгарах нүүрсхүчлийн хийг багасгах асуудлаар хоёр газар маань мэдээллээ өгчихлөө. Гишүүдийн зүгээс асуулт асууна. Би эхний асуултыг асуучихъя.

 Ер нь өнөөдөр гэр хорооллын айлуудын утаа, хоёрдугаарх гол асуудал бол энэ автомашинаас ялгарч байгаа хорт утааны асуудал яалт ч үгүй байгаа. Өнөөдөр Бээжин хотод юу болоод байгаа вэ гэдгийг та нар бараг бүгдээрээ мэдэж байгаа байх. Бээжин хотод бол ер нь агаарын бохирдол гэдэг бас гамшгийн хэмжээнд хүрчихээд байгаа. Бээжин хотын энэ агаарын бохирдлын ихэнх хэсгийг автомашинаас ялгарч байгаа агаарын бохирдол гэж үзэж байгаа. Ерөөсөө Улаанбаатар хотод өнөөдөр бид нар 20 хувь гэж ярьж байгаа бол магадгүй хойтон жил 30 хувь, тэгээд хэдэн жилийн дараа бол автомашины утаа маань 40-50 хувь уруугаа явах байхаа. Бид нар үүнээс өнөөдрөөс эхлэн урьдчилан сэргийлэх ажлаа зайлшгүй хийх шаардлагатай байгаа гэж бид үзэж байгаа. Энэ талд нийслэлээс ч тэр, Зам тээврийн яамнаас ч тэр тодорхой хийсэн ажил өнөөдөр алга байгаа гэж үзсэний улмаас бид өнөөдөр энэ хурлыг яг энэ асуудлаар зарлан хуралдуулж байгаа юм шүү.

 Саяны гарсан мэдээлэл дээрээс 209 мянган машин техникийн үзлэгт хамрагдаад түүний 0.3 хувь нь утааны шаардлага хангахгүй гэж гарсан гэж байгаа юм. Тэгэхээр 1 хувь хүрэхгүй автомашин ерөөсөө шаардлага хангахгүй гэж гарсан гэдэгтэй бид нар санал нийлэхгүй байна л даа. Тэгэхээр танай тэр техникийн үзлэг хийж байгаа асуудал чинь ямар техник ашиглан, ямар аппарат хэрэгсэл ашиглан энэ техникийнхээ үзлэгийг хийдэг вэ? Бид нар өөрсдөө Улаанбаатар хотын гудамжаар явж байхдаа бараг машины 50 хувь нь хорт утаа их хэмжээгээр ялгаруулаад явж байгаа гэдгийг өөрсдийнхөө нүдээр харж байгаа шүү дээ. Энэ талд техникийн үзлэгийн асуудлыг яаж шийдвэрлэх гэж байгаа вэ гэдэг асуулт байна.

 **Т**.**Бат-Эрдэнэ:** -Эрдэнэчимэг гишүүний асуултад хариулъя. Сая 1 сарын 26-ны өдрийн Засгийн газрын тогтоолоор техник хэрэгслийн оношлогоо, хяналт зохицуулалтын алба бол Авто тээврийн үндэсний төв гэж байгууллага болж өөрчлөгдөн байгуулагдлаа. Үүний өмнө Техник хэрэгслийн оношлогоо, хяналт зохицуулалтын алба бол улсын хэмжээгээр техникийн үзлэгийг хийж ирсэн. Үнэхээр таньтай би санал нэг байгаа. Саяны автомашины ялгарч байгаа утааны хэмжилтийг хийхэд 1 хувь хүрэхгүй тийм автомашин, хорт утаа ялгаруулж байгаа, бусад нь шаардлага хангаж байна гэдэг нь арай бодит тоо биш гэж дүгнэж байгаа. Тийм ч учраас энэ байгууллагыг шинэчлэн зохион байгуулж мөн техник, тоног төхөөрөмжийн хувьд нэн яаралтай шинэчлэх шаардлагатай байгаа юм.

 Нэгдүгээрт, техник тоног төхөөрөмжийн хувьд хуучирсан ихэнхдээ оросын тоног төхөөрөмжтэй, хуучин шаардлага хангахгүй тийм техник тоног төхөөрөмжөөр шалгалтаа хийж байгаа. Хоёрдугаарт, хяналт мониторинг их сул байгаа. Бусад улс орнуудыг хараад байхад жишээлбэл, Солонгос улсад 1700 гаруй техник оношлогооны цэг байдаг юм байна. Үүнийг нэгдсэн нэг газраас хянаж байдаг тийм системтэй байна. Тийм учраас сая бид танилцуулгандаа дурдсан. Камераар хянах тийм системийг оношлогооны төвүүдэд эхэлж бүрдүүлэх нь зүйтэй. Дараа нь техник тоног төхөөрөмжийг шинэчилж өгөх ёстой. Зохион байгуулалтын хувьд Засгийн газраас арга хэмжээ авч, зохион байгуулалтыг өөрчилж байна. Гэхдээ техник тоног төхөөрөмжийн хувьд бид нар зайлшгүй шинэчлэх шаардлага тулгараад байна. Сая Цэвэр агаар сангийн хөрөнгөнөөс 1.5 сая төгрөгийг энэ ажилд зарцуулъя гэсэн саналуудыг бид тавиад байгаа юм.

 **С.Оюун**: Нэмж асууя. Яг зам тээврийн хэрэгслээс гарч байгаа агаарын бохирдол дээр хамгийн түрүүлж хийсэн топ ямар ажлууд байгаа вэ гэхээр, үүнийгээ хийж чадсан орнуудад ийм л юм байдаг. Нэгдүгээрт бензин, түлш нэрэхэд чанартай сая Бат-Эрдэнэ даргын хэлээд байгаагаар хар тугалгагүй, хүхэр багатай ийм бензинээ нэрдэг юм байна, тийм ээ. Тэгэхээр энэ бензиний чанар дээр Монгол уруу оруулж ирж байгаа импортолж байгаа бензин евро-2 байж байгаад евро -4 уруу Оросын бензин 1 сарын 1-нээс шилжиж байгаа гэсэн мэдээлэл бидэнд байгаа. Тэгэхдээ Зам, тээврийн яам бидэнд бас хэрэв боломжтой бол мэдээлэл өгөөч. Одоо Ангарскаас орж ирж байгаа бензин, евро-2-оор орж ирж байна уу? евро-4-өөрөө орж ирж байна уу. Түлш эрчим хүчний яам ч гэсэн Болдхүү нар мэдэж байгаа бол. Ямар ч байсан мэдэж байгаа салбар нь. Тэгээд тэр евро-4 гэдэг нь хар тугалганыхаа хувьд хар тугалга нь орж байна уу? Бид нарын стандартад нийцэхээр байна уу? Хүхрийн хувьд ямар байна? 4 уруу орж чадаагүй бол Ангарскийнх хэзээ орох вэ? Тэр шахалт шаардлагуудаа бид нар тавьж чадах уу? Үгүй юу. Тэртэй тэргүй Оросоос оруулж ирдэг юм чинь одоо яах вэ дээ, буянаараа болоод орж ирснийг нь авахаас гэсэн өнцгөөс харж болохгүй болоод байна л даа.

 Хоёрдугаарт, бензиний чанараас гадна катализатор машинууд сүүлийн 7-10 жилд дэлхийн томоохон үйлдвэрлэгч нар бүгдээрээ тавиад эхэлчихсэн байгаа. Хятад хүртэл энэ стандарт уруу орчихсон. Монголд бол орж ирж байгаа сүүлийн 7, 10 настай машинууд бол конвейтртэй байх ёстой гэж бид нар бодож байгаа. Гэхдээ тэр конвейтр чинь өөрөө 100 мянган км дунджаар явахад конвейтрыг солих хэрэгтэй болдог. 100 мянга яваагүй ч гэсэн ямар нэгэн техникийн алдаа гажгаас болоод тэр чинь бас бөглөрчихдөг. Тэгэхээр конвейтртэй байна уу? Конвейтр нь ажиллаж байна уу? Ажиллахгүй байна уу? Солих хэрэгтэй юу? Үгүй юу гэсэн тийм чадавхи манай энэ оношлогооны газруудад ер нь байна уу? Байхгүй юу.

 Ержан сайдаас асуумаар байна. Зам, тээврийн хэрэгслээс гарч байгаа утаан дээр тавьдаг стандарт Монголд байгаа биз дээ, стандарт нь. Стандарт нь сайжруулах шаардлага байгаа юм уу? Стандартаа шинэчлэх шаардлага байгаа юм уу. Стандарт нь зүгээр л хэрэгжихгүй байгаа учраас бид нар хэрэгжүүлэлт дээр нь анхаарах ёстой юу? Эсхүл эхнээсээ тэр стандартаа гаргаж ирэх ёстой юм уу. Яг шат шаттайгаар ингээд энэ ажлуудаа хийх ёстой болоод байна л даа. Эрдэнэчимэг даргаар ахалсан Дэд хороо, Их Хурал юу хийх ёстой вэ? Хууль, журам нь байна, хэрэгжүүлэлт нь байхгүй байна, эсхүл хуулин дээрээ ингэмээр байна, журман дээрээ ингэмээр байна гээд тодорхой, оновчтой, эрэмбэтэй ажлуудаа хэлээд өгөөч ээ.

 **Х**.**Ержан**: Авто тээврийн хэрэгслээс ялгарч байгаа хорт утааг багасгах чиглэлээр таны ярьж байгаа бүх чиглэлээр ажил зохион байгуулах ёстой гэж үзэж байгаа.

 Нэгдүгээрт, хууль эрх зүйн орчныг шинэчлэх ёстой, хэдийгээр бид нар энэ хууль эрх зүйн орчныг шинэчлэхээр Авто тээврийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулга, Авто тээврийн талаар төрөөс баримтлах бодлогын баримт бичгүүдийг боловсруулж эхэлж байгаа. Энэ дээр бүх яамдаас хамгийн гол нь Байгаль орчин, ногоон хөгжлийн яамнаас санал аваад энэ хуульд тусгаж явна гэж байгаа. Дээр нь түрүүн би хэлсэн Онцгой албан татварын тухай хуульд нэмэлт, өөрчлөлт ороод 2012 оны 1 сарын 1-нээс эхэлж хэрэгжиж байгаа. 10-аас дээш жил ашиглагдсан авто машинуудын онцгой татварын тоо хувь хэмжээг нэмэгдүүлэх. Тэгэхээр одоогийн байдлаар манай улсад байгаа нийт тээврийн хэрэгслийн 7-оос дээш жил ашиглагдсан тээврийн хэрэгсэл бол 79 хувь, бараг 80 хувь байгаа. Тэгэхээр өөрөө энэ автомашин хуучирч эхлэхээр хорт утаа ялгаруулах асуудал маш их ихэсдэг. Энэ талаар төрөөс бодлого баримталж, хуулиндаа зохих журмандаа шинэчлэлт оруулах зайлшгүй шаардлагатай гэж үзэж байгаа.

 **Л.Эрдэнэчимэг:** Энэ дээр тодруулаад асуучихъя. Нэгдүгээрт, Авто тээврийн хэрэгслийн тухай бодлогын бичиг баримт ч байдаг юм уу. Түүнийг боловсруулахын тулд Байгаль орчны яамнаас санал авч ажиллана гэдэг нь тодорхойгүй сонсогдоод байгаа юм. Тэр бол маш том хэмжээний ерөнхий том бичиг баримт гарна шүү дээ. Яг тэр дотор агаарын бохирдлыг үүсгэж байгаа хорт хийг бууруулах талаар яг ямар санал оруулах гэж байгаа вэ. Байгаль орчны яамнаас тэр саналууд нь ирсэн юм уу? Үүнийг хариуцаж байгаа ямар газар байна.

 **Х**.**Ержан**: Бодлогын баримт бичгийн асуудал зөвхөн судалгааны шатандаа явагдаж байгаа. Авто тээврийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулга хийгдээд, хэлэлцүүлэгдэж байгаа зохих яамдуудаар. Ямар тодорхой санал явагдаж байна гэвэл, тэр хуучирсан авто машинуудыг импортлохыг хязгаарлах тийм бодлого энэ баримт бичигт тусгагдах ёстой, бодлогын баримт бичигт. Хоёрдугаарт, тэр авто тээврийн хэрэгслийг түүний хяналт оношлогооны зохион байгуулалтыг шинэчлэх асуудал энэ Авто тээврийн тухай хуульд орох ёстой гэж бодож байгаа. Ер нь орж байгаа.

 Стандарт бол манай Японы хувьд хоёр стандарт байгаа. Энэ стандартыг зайлшгүй шинэчлэх шаардлагатай. Манай евро стандартын түвшинд хүргэж, шинэчлэх шаардлагатай. Одоогийн нөхцөл байдалд техникийн хэрэгсэл оношлогооны газруудад сая таны ярьж байгаа тэр катализатор байгаа эсэхийг, ажиллаж байгаа эсэхийг хянах бүрэн боломжтой. Гэхдээ 2005 оноос хойших бүх авто машинуудад катализатор суурилагдсан байгаа.

 **С.Оюун**: Сүүлийн 7-оос дээш настай нь 80 хувь гээд байна шүү дээ.Ихэнх нь эсхүл суурилуулаагүй, эсхүл суурилуулсан ч гэсэн магадгүй шинэчлэх ёстой, хуучирсан буюу бохирдчихсон гэсэн үг шүү дээ. Тэр катализатороо оношилж чадаж байгаа бол тэр нь тэгээд ажиллаж байна, ажиллахгүй гэдгийг ялгаж чадаж байгаа бол хэрэв стандартад нийцэхгүй, катализаторгүй гэж үзэхэд зогсоох тийм журам хууль байна уу? Тэр журам, хууль нь хэрэгжихгүй байгаа юм уу, бид нар түүнийгээ нэвтрүүлэх ёстой юм уу. Зүгээр л хэрэгжихгүй байгаа юм уу.

 **Х**.**Ержан:** Яг одоогоор зогсоочих тийм хууль, эрх зүйн орчин байхгүй байгаа л даа.

 **С.Оюун:** Байгаа байх л даа. Стандарт нь шинэчлэх ёстой ч гэсэн хэдэн оны стандарт одоо байгаа вэ? Хүчин төгөлдөр.

 **Х.Ержан**: 2009 оны.

 **С.Оюун**: 2009 оны стандартаар ямар ч байсан бохирдол тиймийг үүсгэнэ, түүнээс их хэмжээтэй үүсгэх юм бол зогсооно, техникийн үзлэгээрээ шинэчлэнэ, янзална гэсэн юмнууд байгаа байлгүй дээ.

 **Х**.**Ержан**: Замын хөдөлгөөнд оролцуулахгүй гэсэн журам байгаа.

 **С.Оюун:** Тэгэхээр байгаа юм байна шүү дээ. Хэрэгжихэд их проблемтой байгаа гэж би ойлгоод байгаа юм. Хэрэгжүүлэхэд юу хийх ёстой вэ? Танайх хяналт, мониторингийн юм оруулна гэж яриад байгаа шүү дээ.

 **Х**.**Ержан**: Харин тийм, тэр саналыг бид нар оруулаад байгаа.

 **С.Оюун:** Тэглээ гээд энэ сайжирч чадах уу.

 **Х.Ержан**: Одоо мониторинг хийхгүй бол, одоо тээврийн хэрэгслийн оношлогооны төвүүдэд очоод тэр авто машины аюулгүй байдлын жишээ нь тормос ч юм уу, рулийн механизмыг шалгаад, утаан дээрээ болохоор жаахан илүү байхад нь хангалттай гээд явуулчихдаг асуудал их түгээмэл гараад байгаа юм. Тийм учраас энэ асуудлыг оруулж байгаа юм.

 **Л.Эрдэнэчимэг:** Ер нь өнөөдөр амьдрал дээр байдал ямар байгаа вэ гэхээр, авто машины үзлэг хийгдэх үеэр оношлогооны төв дээр танил талтай хүн бол хайдаг шүү дээ. Тэгээд тэнд очоод хэдэн төгрөг хармаанд нь хийж өгөөд, тэгээд шаардлага хангуулсан гэдэг бичиг гаргуулж авдаг, амьдрал дээр байдал өнөөдөр ийм байгаа. Тэгэхээр өнөөдөр тэр оношлогооны төвийг шинэ бүтцэнд оруулаад өөр газар шилжүүлээд өгчихсөн байна. Ямар нэртэй газарт өгчихсөн байгаа билээ.

 **Х.Ержан**: Авто тээврийн үндэсний төв гэдэг байгууллага. Байгуулагдаад 5 хонож байна.

 **Л.Эрдэнэчимэг**: Авто тээврийн үндэсний төвийн хийх ёстой үндсэн ажлыг бид нар энэ байна гэж харж байна шүү дээ. Ерөөсөө энэ жилийн оношлогоо бол яг хуулийнхаа дагуу явагдах ёстой. Тэнд үнэхээр хорт утаа хэтэрсэн авто машинуудыг шаардлага хангаагүй гэж үзэх ёстой. Энэ нь замын хөдөлгөөнд оролцохгүй байх ёстой. Ингээд ирэх юм бол одоо явж байгаа машинуудын бараг 20-30 хувь нь замын хөдөлгөөнд оролцохгүй. Иргэн хүн өөрөө тэр машиныхаа хорт утааг стандартын түвшинд аваачих үүргээ өөрөө хүлээх ёстой. Үүнийг хамгийн түрүүнд хийчихэж болох ажил. Бид нарын зүгээс энэ шаардлагыг тавина.

 Хоёрдугаарт, 13 оны 2 дугаар сараас Утаа хөтөлбөр хэрэгжүүлэх гэж байгаа гэсэн Нийслэлтэй хамтраад. Энэ дээр яг ямар арга хэмжээ зохион байгуулах гэж байгаа юм бол.

 **Х.Ержан**: Энэ тоног төхөөрөмжийн хувьд бас яг нийслэл дээр бүх машинуудыг хянаад явчихаад хангалтгүй байгаа юм. Тийм учраас одоо орон нутагт байгаа авто тээврийн үндэсний төвүүдийн техник тоног төхөөрөмж нь ачаалал багатай байгаа үе байгаа, энэ З сард. Үзлэгт орох байдал энэ үед их бага байдаг. Тийм учраас бүх аймгуудаас тоног төхөөрөмжийн утаа шалгах тийм тоног төхөөрөмжүүдийг Улаанбаатар хотод төвлөрүүлж, эндээсээ нийслэлтэй хамтарч энэ ажиллагааг зохион байгуулах юм байгаа. Өөрөөр хэлбэл хөдөлгөөнд оролцож байгаа автомашинуудын хорт утаа нь зөвшөөрөгдөх хэмжээнд байна уу? Байхгүй байна уу гэдгийг нэгдсэн арга хэмжээгээр шалгах юм байгаа.

 **Г.Баярсайхан**: Баярлалаа. Өмнөх Их Хурал дээр 2011 оны үед Монгол Улсын Их Хурлын бүтцийн байгууллага болох Байгаль орчин, хүнс, хөдөө аж ахуйн байнгын хорооны дэд хороог байгуулсан юм. Агаарын бохирдлын дэд хороо. 11 онд байгуулагдаад тодорхой улс төрийн шалтгааны улмаас хуралдаанаа хийж чадахгүй явж байсан. Өнөөдөр бол энэ Дэд хорооны анхны хуралдаан. Агаарын бохирдлын дэд хороо гэж та бүхэн ойлгохоор зөвхөн агаарын бохирдолтой тэмцэх дэд хороо гэж бас ойлгож болохгүй. Монгол Улсын нутаг дэвсгэр дээр агаар, хөрс, усны бохирдлыг бууруулах асуудлаар хууль тогтоомжийн биелэлтийг хянах ийм асар өргөн цар хүрээтэй, эрх мэдэлтэй ийм дэд хороо юм. Өнөөдрийн манай анхны хуралдаан их өргөн бүрэлдэхүүнтэй оролцож байна. Өнөөдөртөө бид зөвхөн агаарын бохирдлын талаар асуудлыг хөндөж ярьж байна.

 Энэ агаарын бохирдолтой холбоотой Монгол Улсын Засгийн газраас, Нийслэлээс зохион байгуулж байгаа, Их Хурлаас авч байгаа арга хэмжээнүүдийн үр дүнгийн талаар өнөөдөр бид хэлэлцээд явж байна. Дэд хорооноос бид өнөөдөр хуралдаад ямар үр дүн гарах вэ гэдэг ийм асуудал байгаа юм. Тэгэхээр хийж байгаа ажлаас, тайлан тавихаас гадна энд хүрэлцэн ирсэн албан тушаалтнууд ажилд учирч байгаа хүндрэл, саад бэрхшээл юу байна вэ гэдгээ ярих ёстой юм. Нэг ёсондоо бид өнөөдөр та бүхэнд сайн, муу дүн тавих гэж бид уулзаагүй гэж ойлгож байгаа. Ажлын бэрхшээл юу байна, хамтарч яаж шийдэх вэ гэдгээ өнөөдөр илэн далангүй, ам нээгээд, уушги нээгээд сайхан ярья гэсэн ийм бодол байгаа.

 Байнгын хороон дээр манай Дэд хорооноос Монгол Улсын Их Хурлаас тогтоол гаргая гэж шийд гарах юм бол Байнгын хороон дээр, дэд хорооныхоо асуудлыг хэлэлцээд, цаашаа явуулж болно. Монгол Улсын Их Хурлаас тогтоол гаргуулаад цаашид бид үүнийгээ Засгийн газарт чиглэл, үүрэг өгөөд явах ийм бололцоо боломж байгаа.

 Нэгэнт агаарын бохирдлын талаар ярьж байгаа учраас манай Байнгын хороо энэ агаарын бохирдлын асуудал дээр анх энэ Их Хурал дээр байгуулагдсан цагаас хойш анхааралтай ажиглаж, ажиллаж, хяналт тавьж ирсэн байгаа. Байнгын хороон дээр жишээлбэл Байгаль орчин, ногоон хөгжлийн яамны Сангуудын талаар мэдээлэл авч байсан. Цэвэр агаар сангийн үйл ажиллагааны талаар тайлан мэдээллийг манай гишүүд бодитойгоор нь авч, үнэлэлт, дүгнэлт өгч, цаашид хийж байгаа энэ ажлаа улам эрчимжүүлээд явах ёстой гэдгийг сайшаагаад ийм дүгнэлт дүн тавиад явсан байх жишээтэй.

 Өнөөдөр та бүхний тавьж байгаа илтгэлийг ерөнхийдөө манай Байнгын хорооны гишүүд мэдэж байгаа. Олон хурал дээр та бүхэн нэг юмаа л ингээд яриад явж байгаа. Гэхдээ одоо жишээлбэл Зам, тээврийн яаман дээр нэг ийм асуудал байна. Яах аргагүй Улаанбаатар хотын агаарын бохирдолд авто тээврээс гарч байгаа утаа нөлөө үзүүлж байгаа. Гэхдээ хэдэн хувь гэдэг нь бодууштай асуудал байгаа. Ач холбогдлоо авто тээврээс гарч байгаа утаанд илүү их өгөөд, том тоо яриад байгаа боловч цаана нь үнэн хэрэг дээрээ Гэр хорооллын айл өрхийн яндангаас гарч байгаа агаарыг бохирдуулж байгаа утаа байгаа. Энэ бол дийлэнх нь байгаа.

 Хуурайшилт их байгаа. Зундаа агаарын бохирдол өндөр хэмжээнд байгаа. Тоос тоосонцор их байна. Хамгийн маш багатай хэмжээтэй байж байгаа 2.5 микроноос бага хэмжээтэй тоосонцор. Энэ юунаас гарч байна вэ? Улаанбаатар хотын тал нь байгаа гэр хорооллын сул хөрс бол асар их агаарыг бохирдуулж байгаа. Тэгэхээр сая авто замыг цэвэрлэх асуудал ярьж байна. Тэр бол бас албаны хүний ярих л үг хэллэг байх. Гэхдээ энэ нийт гэр хорооллыг болон зам талбайг асфальтлах, цементлэх, одоо өнөөдрийн бидний яриад байгаа Улаанбаатар хотын дахин төлөвлөлт, гэр хорооллыг дахин төлөвлөлтөд оруулаад яриад байгаа олон төсөл проектуудаа хэрэгжүүлэх асуудал маш их чухал байгаа гэдгийг анхаарах хэрэгтэй.

 Тэгээд сая Монгол Улсын Засгийн газар өнгөрч байгаа өвөл нүүрс тараалаа. Ард иргэд маань гал алдахгүй, хямд нүүрс түлж байгаа нь сайн хэрэг. Гэхдээ агаарын бохирдлыг бууруулах үйл ажиллагаанд эсрэгээр нь явчихсан шүү. Дараагийн өвөл бол Монгол Улсын Засгийн газар нүүрс тараана гэх юм бол Байгаль орчны байнгын хороо бид бол үүнийг шууд таслан зогсооно. Утаа бууруулна гээд түүн дээр нэмээд түүхий нүүрс тараана гэвэл энэ чинь ажил, ам хоёр зөрж байгаагийн нэг хэлбэр. Харин одоо энэ манай Дэд хорооны хуралдаанаас чухал шийд гаргах ёстой. Тэр нь юу вэ гэвэл, яагаад ямар учраас 20 гаруй тэрбум төгрөг зарцуулсан байхад нөгөө коксжих түлш, сайжруулсан түлшний үйлдвэр ашиглалтад орохгүй байна. Тэр бол татвар төлөгчдийн мөнгө, та бидний мөнгө. Цалингаасаа бид улсдаа нэмэрлэж байгаа мөнгө. Энэ мөнгө яагаад салхинд хийсэв гэдэг хариуцлагын асуудлыг ярих ёстой. Тэгээд тэр үйлдвэр бүтээгдэхүүн гаргаж чадах юм уу? Үгүй юм уу гэдэг хариуг бид сонсмоор байгаа юм. Хэрвээ чадахгүй бол хариуцлагыг тэртэй тэргүй хуулийн байгууллагууд тооцдог юм байгаа биз, дараагийн үйлдвэрийн асуудлыг бас яримаар байгаа юм. Тэгээд дараагийн үйлдвэрийг бид улсын хөрөнгө оруулалттай том үйлдвэр барих нь хир оновчтой юм. Аль эсхүл хувийн үйлдвэрлэл эрхэлж байгаа Монголын үндэсний компаниуд эхнээсээ чанартай бүтээгдэхүүн гаргаад эхэлж байна. Үнэхээр бодитой бүтээгдэхүүн гаргаж байгаа ийм үндэсний компаниудыг төр санхүүгийн хөрөнгийн хувьд дэмжээд явах нь зөв зүйтэй юм уу гэдэг асуудлыг бид бас энд ярих ёстой.

 Тэгээд та бүхний хийсэн ажлыг мэднэ. Жил болгон ийм сайхан өнгөтэй гялгар хавтастай юм тайлан гээд л гаргаж байдаг. Үүнийг сонирхдог улсууд нь бараг цээжээрээ мэдэх байх. Тэгэхээр одоо яг бодитой ажилд ормоор байгаа юм. Зам, тээврийн яаман дээр ярихад Улаанбаатар хотын агаарын бохирдлын тодорхой хувь нь дизель түлш хэрэглэж байгаа автобус, нийтийн тээврийн унаа байгаа. Нийтийн тээврийн энэ унааг бид цаашид цахилгаанаар явуулах асуудлыг олон жил ярьсан байгаа. 2012 оны 1 сарын 1-нээс энэ автобус явахыг хориглох ийм зүйл ярьж байсан. Уг нь хамгийн бодитой бөгөөд үр дүн үзүүлэх арга хэмжээ бол энэ байгаа юм. Тэгээд энэ бол хэрэгжихгүй байна. 800 гаруй автобус Улаанбаатар хотод явж байгаа. Бүгдийг нь нэг дор тийм хэлбэрт шилжүүлье гэвэл бас хүндрэлтэй байгаа байх. Гэхдээ үүнийг зайлшгүй Бат-Эрдэнэ дарга аа, нийслэл бол зайлшгүй хэрэгжүүлээд явах ёстой. Үе шаттай ч гэсэн үүнийг та бүхэн онцгой анхааралдаа аваад хэрэгжүүлээд явах ёстой.

 Аль сан дээр байв? Лед гэрэл гээд яваад байж байна билээ, овоо том мөнгө тусгачихсан. Тийм ач холбогдол багатай зүйл та бүхэн төлөвлөж байснаас ач холбогдолтой, үр дүн өгөх зүйлдээ төлөвлөөд явах нь зөв зүйтэй байхаа. Тэгээд өнөөдөр та бүхэн өөрийн ажилд төрийн байгууллагуудаас хүнд суртал үзүүлж байгаа, шийдээд явах ёстой юманд, жишээлбэл, хамгийн гол зангилаа Монгол Улсын Засгийн газар. Засгийн газрын хаана ямар албан тушаалтан, эрхтэн дархтан дээр ямар асуудал хаана та бүгдийн энэ ажил явахад саад болоод байна гэдгийг энд ярих хэрэгтэй байгаа юм шүү. Түүнээс биш та бүхний энэ тайлан, энэ тоо баримтыг хангалттай байгаа. Анхаарал тавьсанд баярлалаа.

 **Л.Эрдэнэчимэг**: Ингээд эхнийхээ асуудлыг дуусгаад дараагийнхаа асуудалд оръё. Нийслэлийн агаарын бохирдлыг бууруулахын тулд бидний ойрын 2-З жилийн хугацаанд хийх ёстой гол асуудал маань нийслэл Улаанбаатар хотыг түүхий нүүрсийг хязгаарлах асуудал байгаа. Түүхий нүүрсийг хязгаарлахын тулд юу хийх ёстой вэ гэхээр, утаагүй түлшээр 100 хувь хангасан байх ёстой. Утаагүй түлш хангах асуудал дээр түлшний шинэ үйлдвэрийн хоёрдугаар цахилгаан станц дээр баригдаж байгаа түлшний үйлдвэрийг яагаад ашиглалтад өнөөдрийг хүртэл орохгүй байгаа. Дараагийн хоёр дахь үйлдвэрийн төсөл технологи бэлэн байгаа юу гэдэг энэ асуултыг бид нар тавьсан байгаа.

 Энэ асуултаар нийслэлд нийлүүлэгдэж байгаа утаагүй түлшний хангалт, стандарт болон түлшний үйлдвэрийн ажлын явц, шинээр баригдах түлшний үйлдвэрийн төсөл, технологийн туршилтын талаар Уул уурхайн яамны Төрийн нарийн бичгийн дарга Жигжид мэдээлэл хийнэ.

 **Р.Жигжид**: Сайн байна уу. Энэ агаарын бохирдлыг бууруулах асуудлын дэд хорооны дарга, Улсын Их Хурлын гишүүн Эрдэнэчимэгээс Уул уурхайн сайд Ганхуягийн нэр дээр албан бичиг ирүүлж, саяны З асуудлыг тавьж танилцуулахыг хүссэн байсан. Үүний дагуу тус яамнаас бэлдэж ирсэн материалыг танилцуулъя.

 Нэгдүгээрт нь, одоо нийлүүлэгдэж буй утаагүй түлш, стандартын шаардлага хангаж байгаа эсэх, түүхий нүүрстэй харьцуулахад хэдэн хувиар утааг багасгаж байгаа талаар.

 Утаагүй түлшний стандартыг Стандартчиллын үндэсний зөвлөлийн 2011 оны 23 дугаар тогтоолоор баталсан байдаг. Тэгээд энэ нь өмнө мөрдөгдөж байсан хоёр стандартыг шинэчилж, шахмал түлшний техникийн шаардлагыг тодорхойлж өгсөн байгаа. Шахмал түлшийг дотор нь үндсэнд нь З ангилж байгаа. Нүүрсэн шахмал түлш, хагас коксжсон утаагүй шахмал түлш, модны үртсэн шахмал түлш гэж ангилж байгаа. Монгол Улсад энэ шахмал түлшнээс дээж авч шинжилгээ хийдэг. Монгол Улсын 9 стандартыг мөрддөг байна.

 Нийслэлийн агаарын чанарын албаны зүгээс төрөл бүрийн шахмал түлш үйлдвэрлэж буй аж ахуйн нэгжүүдийн түлшний шаталтаас ялгарах агаар орчныг бохирдуулж буй хорт хийнүүдийн агууламжийг хэмжиж, харьцуулж гаргаж байгаа. Стандартын шаардлага хангаж байгаа эсэх талаар Нийслэлийн агаарын чанарын албаны мэргэжлийн хүмүүс тусгай зөөврийн тоног төхөөрөмж, хэмжилтийн харьцуулсан судалгаа 2009 оноос хийж эхэлсэн байдаг. Гэхдээ тухайн үед Монгол Улсад агаарын бохирдлыг бууруулах зорилгоор шахмал түлшний үйлдвэрлэлийг дэмжин, хөгжүүлж байсан бөгөөд гол төлөв түүхий нүүрсийг нунтаглан барьцалдуулах замаар шахмал түлш буюу өндгөн түлш үйлдвэрлэж байсан тул энэ 2009 оны судалгаа нь гол төлөв түүхий нүүрс болон модны үртсэн түлшний стандартад нийцэж байгаа эсэхийг шалгасан байдаг.

 Хагас коксжсон утаагүй шахмал түлш нь түүхий нүүрс шатаан хэрэглэсэнтэй харьцуулахад ойролцоогоор 85-95 хувь утааны хорт бодисыг бууруулдаг гэсэн судалгаа гадаад, дотоодын эрдэмтдийн хийсэн судалгаа байдаг юм байна. Иймд агаарын бохирдлыг бууруулах ойрын хугацаанд хугацааны шийдэл нь хагас коксжсон утаагүй шахмал түлш үйлдвэрлэх явдал юм гэж үзэж байгаа. Үүнийг 2006-2007 онд Япон улсын шинэ энергийн технологийн хөгжлийн байгууллагын хийсэн судалгаагаар баталж гаргасан байдаг. Тус судалгаагаар Улаанбаатар хотын агаарын бохирдлыг бууруулах хамгийн боломжит арга нь хагас коксжсон утаагүй шахмал түлш үйлдвэрлэх, Япон улсын нүүрсний цэвэр технологийг нэвтрүүлж Монгол Улсад нутагшуулах явдал болно гэж дүгнэсэн байдаг юм байна.

 Хоёрдугаар асуудал буюу дулааны цахилгаан станц -2 Төрийн өмчит компанийг түшиглэн 210 мянган тонн хагас коксжсон шахмал түлш үйлдвэрлэх хүчин чадалтай цогцолбор барих төслийн хэрэгжилтийн талаар танилцуулъя.

 Дулааны цахилгаан станц-2 төрийн өмчит компанийг түшиглэн 250 мянган тонн хагас коксжсон шахмал түлш үйлдвэрлэх хүчин чадалтай цогцолбор байгуулах төслийн тендерт Амуре-интернэшнл ХХК, ОХУ-ын Свитермон ХХК-ний хамтарсан түншлэл шалгарч 2010 оны 7 сарын 9-нд 10/58 тоот гэрээг хуучин нэрээр Эрдэс баялаг, эрчим хүчний яамтай байгуулсан бөгөөд үйлдвэрийг 2012 оны 9 дүгээр сарын 30-ны өдөр хүлээлгэн өгөхөөр төлөвлөсөн байдаг. Гэрээний нийт өртөг нь 16.9 тэрбум төгрөг. Мөн түүнчлэн энэ төсөлд шаардагдах шингэн шилний үйлдвэр байгуулах ажлыг гүйцэтгэхээр захиалагч, гүйцэтгэгчийн хооронд төрийн болон орон нутгийн өмчийн хөрөнгөөр бараа, ажил үйлчилгээ худалдан авах тухай хуулийн 34 дүгээр зүйлийн 34.1-ийн 4 дүгээр заалтыг үндэслэн 2011 оны 11 дүгээр сарын 23-ны өдөр гэрээ байгуулагдсан байдаг.

 Гэрээний хугацаа 2012 оны 12 дугаар сарын 20-ны өдөр дууссан ба нийт үнийн дүн нь 1.2 тэрбум байгаа юм. Нийлээд 18.1 тэрбум төгрөг болж байна. Энэ дээрх хоёр гэрээгээр хийж гүйцэтгэх үндсэн 6 ажил байгаа. Нэгдүгээрт нь, хоёрдугаар станц дээр байгаа ДКЗ 7539 маркийн хоёр зуухыг өөрчлөх тухай асуудал, хоёрт нь, энэ зуухны өөрчлөлттэй холбогдуулаад түлш дамжуулах системийг бас өөрчлөх шаардлагатай, Гуравт нь.

 **Л.Эрдэнэчимэг:** Жигжид дарга аа, бидэнд энэ материал нэгдүгээрт байгаа, хоёрдугаарт бид нар З удаа энэ түлшний үйлдвэр дээр өөрсдөө очсон л доо. Тэгэхээр та яагаад түлшний үйлдвэр өнөөдрийг хүртэл ашиглалтад орохгүй байгаа вэ? Хэзээ орох вэ? Төсөв дээрээ гацаад байгаа юм уу? Юун дээр гацаад байгаа, гол гацаануудаа хэлээд, тэгээд дараагийн шинэ үйлдвэрийн асуудал гэсэн юмаа л ярьчих.

 **Р.Жигжид**: Энэ төслийн хүрээнд хэрэгжүүлэгч Оросын талын мэргэжилтнүүд байнга ажиллаж, 18 удаа туршилт хийж, тэр зуухны галлагаа хийсэн байна билээ, тэгээд тэр горим нь таарч өгдөггүй, эцсийн бүтээгдэхүүн сайн гарч ирдэггүй, туршилт тохируулгынх нь л ажил үргэлжлээд байдаг. Уг нь бол энэ өнгөрсөн оны 1 сараас энэ өнгөрсөн оны 9 сар гэхэд дуусах ёстой байтал, энэ дуусдаггүй, сүүлийн үед Оросын талын хэлж байгаагаар 2013 онд үргэлжилж, үүнийг хэрэгжүүлье гэсэн тийм санал тавьж байгаа юм байна.

 Манай яамнаас ажлын хэсэг гаргаж үзсэн байгаа. Мөн түүнчлэн ОХУ уруу хоёр мэргэжилтэн явуулж дүгнэлт хийлгээд байгаа, шинжээч явуулаад. Одоохондоо эцсийн дүгнэлт нь гараагүй, ер нь бидний үзэж байгаагаар яг үйлдвэрлэлд хараахан нэвтрээгүй байгаа тийм технологи манайд тавигдчихсан юм болов уу даа. Эхний туршилтын явцад бүтээгдэхүүн гараад болж байсан гэдэг юм билээ. Одоо нэг болж өгөхгүй, энэ дээр нарийн технологийн зүйлүүд байдаг юм шиг байна. Өөрөөр хэлбэл коксынх нь гаралтыг сайжруулаад ирэхээр зэрэг уурын даралт нь уначихдаг ч юм уу, өөрөөр хэлбэл энэ дээр уур, цахилгаа, кокс гэж З юм хийх гээд байдаг, байгаа станц дээрээ. Тэгэхээр аль нэг технологийн горим нь зөрчигдөх гээд байдаг ийм хүндрэл байдаг юм шиг.

 **Г.Баярсайхан:** Төрийн нарийн аа уучлаарай, таниас юм асуучихъя. Монголд нүүрснээс их юм алгаа. Бүхий л төрөл, калори чиглэл бүгдээрээ л байна. Би өөрөө инженер биш болохоор нэг л бууж өгөхгүй байна. Тэр нүүрсэндээ хүрэхгүй бол өөр орд, өөр эзэнтэй яриад олон төрлийн сонголт байхад энэ дээр жаахан шуурхай ажиллах хэрэгтэй байна л даа. Ерөнхийдөө тийм туршилтын шинэ технологи оруулж ирж байгаа, нүүрсний технологи нь зүгширч өгөхгүй байна гэсэн асуудал яригдаад байгаа юм. Тэгээд үнэхээр тэр баг нь, инженерүүд нь шинэ шийдэл гаргаж чадахгүй байгаа бол тэр шинэ багийг нь соль л доо. Оросоос өөр эрдэмтэд, судлаачид, инженерүүд оруулж ирээд, шуурхай тэгж л ажилламаар байна. Одоо бас тэр хайран юм, түүнийгээ бас гаргаад хаялтай нь биш.

 **Р.Жигжид:** Саяхан манай яам холбогдох салбарын улсууд маань Японд 10 хоногийн сургалт, дадлага хийгээд ирсэн, нүүрсний салбарын чиглэлээр. Тэнд бас манай мэргэжлийн улсуудын Япончуудтай ярьж үзсэнээр бол ер нь технологийн хувьд тэнд алдаа байж магадгүй гэж. Түүнийг нь ирж үзэж харж зөвлөж болох юм гэсэн яриа байгаа. Үүнийг чухам тэр төсөл хэрэгжүүлж байгаа байгууллагатайгаа яаж тохирох вэ? Энэ чинь бас харьцангуй үнэтэй, мөнгө зарчихсан байж байдаг. Энэ энийгээ бүгдийг нэг мөр шийдэж байж шийдэх ёстой асуудал юм болов уу гэж бодож байна. Манай яамны хувьд бол өнгөрсөн оны 11 сараас энэ асуудал шилжиж ирсэн. Өмнө нь хуучин Эрдэс баялгийн яам, Эрчим хүчний яам хариуцаж байсан гэж ойлгож байгаа. Тэгэхээр бидний одоо хийсэн мэдээлэл дээр нэмээд манай Эрчим хүчний яамнаас нэмж мэдээлэл хийвэл бас болно гэж бодож байна.

 **Л.Эрдэнэчимэг**: Яг ТЭЦ-2 дээр байгаа үйлдвэрийн асуудлаар Болдхүү даргын саналыг сонсъё. Анхнаас нь энэ үйлдвэрийн үйл ажиллагааг анхнаас нь удирдаж явсан учраас.

 **Н**.**Болдхүү:** Энэ өдрийн мэнд хүргэе. Бидний зүгээс манай Эрдэс баялаг, эрчим хүчний яаманд бүх 2009, 10, 11 он гээд З жил, 2009 онд мөнгөө хураалгачихсан, 10 онд дахин шинэчлэл хийгээд, ажлын хэсгээс манай Эрдэс баялгийн манай Эрдэнэпүрэв дарга бид нар хамтарч ажиллаж байсан. Тэгээд өнөөдөр юун дээр байгаа юм бэ гэхээр, яг цаасан дээр энэ батлагдсан технологи үйлдвэрлэл дээр нэвтрээгүй технологи байгаа юм. Түүнээс лабораторийн түвшинд явагдчихсан, үйлдвэрлэлд нэвтрээгүй, манай дээр үлдсэн байгаа. Энэ хамгийн чухал нь уураа өсгөж чадахгүй байгаа, бүтээгдэхүүн бол гараад байгаа. Түүнээс бусад бүх ажлуудыг нь дараагийн прекетийн үйлдвэрийн ажлыг, тэр агуулах савны ажил гээд бүх ажлууд 70-80 хувийн гүйцэтгэлтэй байгаа. Тэгээд Оросууд дээр бид нар сая 1 сарын 16-нд манай яамнаас энэ Амуре интернэшнл компанитай хамтарч очсон. Шалгасан, тэгээд тэр зуухны үйлдвэрлэгч тусдаа нөгөө талдаа технологийн баг тусдаа, З багийг Монголын талын компани, зуухны баг З компанитай уулзаад үүрэг өгсөн. Одоо өнөөдөр эд нар нийт 30 гаруй удаа хурал хийгээд зөвшөөрүүлэх гээд явсан. Уржигдар 5 дахь өдөр байна уу, эцсийн байдлаар бүгдээрээ технологийн горимыг өөрчлөөд дотор нь 2-3 солиод, давхар наламжтай болгоод нөгөөдөр туршилтанд орох гэж байгаа.

 Тэгэхээр бидний зүгээс энэ хамгийн гол нь тэр даралтыг л үүсгэх нь хамгийн чухал. Тэгвэл түүнийг цааш нь аваад болж байна гээд, нийт туршилтын үр дүн дээрээ шууд бодит байдал огт ажиллаагүй биш, бас нэг, хоёр, гурван цаг, зургаан цаг, арван цаг ажилласан байдаг. Үүнийг л 72 цаг болгож, тогтворжуулах ажил дээр нь л бид нар бас хүлээгээд байгаа юм. Тэгээд өнөөдөр ийм байдалтай байгаа юм. Эцсийн байдлаар бид нар албан ёсоор тайлан хийгээд шаардлага тавиад, протокол үйлдээд сая 23-нд ирсэн л дээ.

 **С.Оюун**: Бид нар түрүүний Баярсайхан даргын хэлдгээр гарц, шийдлүүд юу байна вэ гэдэг дээр илүү анхаараад байгаа юм. Илүү акцент өгөөд байгаа. Тэгэхээр Жигжид даргын хэлдгээр уур цахилгаан, кокс гурав гаргах ёстой байтал анхны захиалга, тэр гурав нь гурвуулаа зэрэг гарахад горим алдагдаад хэцүү байгаа бол анхнаасаа өгсөн захиалгыг нь жаахан өөрчлөөд, зөвхөн тэр түлш гаргах ч гэдэг юм уу? Тийм шийдлүүд байгаа бол өөр ямар шийдлүүд байгаа юм. Заавал энэ яам уруу шилжчихлээ гээд та нар бас ажлаа орхихгүй байгаа байх л даа. Тийм болохоор энэ дээр та нар ямар нэгэн зөв шийдэл, гарцуудаа хэлээч ээ гэж хэлмээр байна. Тэгэхдээ үүнтэй холбогдуулаад зарчмын нэг ийм асуулт байгаад байгаа юм.

 Манай Дэд хороо, Эрдэнэчимэг, Баярсайхан гишүүд бидл нар ч гэсэн яриад одоо болтол цаасан дээр хаа нэгтэй авч чадаагүй, авмаар байгаа нэг зүйл, манай яам ч гэсэн бас олж чадаагүй байгаа нэг зүйл юу вэ гэхээр, түлш сая Жигжид дарга хэллээ, 85-90 хувь агаарын бохирдлыг бууруулдаг гэж гадаад, дотоодын судалгаанууд байдаг гэж. Тэд нарт гадаад, дотоодын ерөнхий судалгаанууд ерөнхийдөө хэрэггүй байгаа. Монголд нийлүүлэгдэж байгаа түлшнүүдийн цэвэр агаар сангаар санхүүжиж байгаа хотоор дамжаад түлшинд татааж өгч байгаа 3-4 үйлдвэрүүд байгаа. Тэр түлш зүгээр түүхий нүүрстэй харьцуулахад гол агаарыг бохирдуулагч РМ 2.5-, 10-аа азот, хүхэр, угаар эд нарыгаа хэдэн хувиар бууруулж байгаа юм бэ гэсэн гадаадын ч бай, дотоодын ч бай лабораторийн судалгааны дүн л авах хэрэгтэй байгаад байдаг. Одоо болтол тийм юмыг Нийслэлийн агаарын чанарын албаны дарга Батсайханд байж магадгүй л дээ. Тэгж байж энэ зөв түлш үү? Зуухан дээр ямар ч байсан өнгөрсөн жил тараасан зуух, энэ жил нийлүүлээд байгаа зуухнуудыг эхлээд лабораторийн тестүүд гарсан шүү дээ, 10-аад зуухыг тестлээд, туршаад тэр дотроос хамгийн сайн нь энэ 2-З юм байна гээд тэд нарыгаа нийлүүлээд өнгөрсөн өвөл цөөхөн хэдэн зуухэн дээр, энэ өвөл болохоор 100 гаруй зуухан дээр судалгаа хийгдээд, ямар ч байсан тэр РМ 2.5 нь сая үндэсний хорооны залуугийн хэлдгээр 40-80 хувьтай ийм шалтгаанаар буурч байгаа юм байна гээд ингээд цаас байгаад байгаа юм. Бид нарт ирээгүй ч гэсэн одоо байж магадгүй, байгаа бол бас хэлж өгөөч ээ. Түлш, сайжруулсан түлш, саяны хэлж байгаа гол 4 бохирдуулагчийг тэдэн хувиар бууруулж байна аа, лабораторийнх нь дүн энэ байна, яг айл дээр туршсан нь энэ байна гэсэн ийм л хэдэн цаас өгчихвөл цаашдаа энэ түлшний бодлогыг бид нар дэмжээд явмаар байгаа юм. Яагаад гэвэл түүхий нүүрсийг хориглоод, түлшээр орлуулах нь зөв байж магадгүй, утаагүй түлш гэж яриад байгаа нь. Тэгэхдээ яг бодитойгоор хэдэн хувь бууруулж байна, түүний тулд тэдэн төгрөгний татаас өгөх хэрэгтэй юм байна. Цаашдаа одоо энэ ТЭЦ-2-ын асуудал ингээд зөндөө яригдаж байгаа ч гэсэн дараагийн түлшний үйлдвэрийг ингээд яриад Засгийн газар дээр дэмжих гээд яваад байгаа, Их Хурлаар бас цаашдаа дэмжүүлэхээр төсөв юм орж ирлээ гэж бодоход дараагийн тэр хоёр дахь түлшний үйлдвэр гээд байгаа нь яг чанарын хувьд агаарынхаа бохирдлыг бууруулж чадах юм уу? Тэр янз бүрийн тестүүд хаа нэгтэй лабораторт ч байна уу? Гадаад, дотоодын гэж яриад судалгаануудаар байна уу.

 Хоёрдугаарт, тэр түлш чинь өөрөө зуухтайгаа маш сайн нийлж байх ёстой юм билээ. Яг зуухандаа таарсан түлш байх ёстой. Одоо энэ айлуудад тараачихсан байгаа зуухнууд дээрээ тэр нь таарах уу. Уламжлалт зуухнууд дээрээ таарах уу? Иймэрхүү жаахан шинжлэх ухааны үндэслэлтэй, судалгаатай юмнууд л хэрэг болоод байна. Эсхүл бид нар бас түүнийг нь олж мэдээгүй байж магадгүй л дээ. Түүн дээр түлш гэхээр Жигжид, Бат-Эрдэнэ та нар хэлж өгөхгүй юу. Түлшин дээр бодитой хүснэгтүүд өгөөч.

 **Р.Жигжид:** Хоёрдугаар станцтай холбогдуулаад хэлэхэд ийм асуудал байдаг юм шиг байгаа. Ялангуяа манай Эрчим хүчний яамныхан хэлэх байх. Яг энэ коксоор нь дагнуулаад хийгээд ирэхээр одоо энэ эрчим хүч, дулааны хангалт нь доголдох, өөрөөр хэлбэл одоо манай хэрэгцээг бас хангаж байгаа станц байгаа. Тэгэхээр шинээр 5 дугаар цахилгаан станц ашиглалтад ороод түүнийг нь хангасан тохиолдолд түүнийг цэвэр кокс уруу шилжүүлж болох юм гэсэн байр суурьтай байдаг юм, Эрчим хүчний яамныхан. Тэгэхээр цэвэр одоо ингээд коксных нь үйлдвэр уруу 100 хувь шилжүүлээд явчих боломж нь хараахан бүрдээгүй юм болов уу, өнөөдрийн энэ эрчим хүч, дулааны хэрэгцээг бодоход ийм байдаг юм билээ. Саяны хагас кокс түлшний талаар Японы судалгаагаар манай Уул уурхайн хүрээлэнтэй хамтарч 2006-2007 онд судалгаа хийгээд жижиг тоног төхөөрөмж уул уурхайн хүрээлэн дээр байршуулаад, одоохондоо японы талын эзэмшлийн хөрөнгө байгаа. Тэгээд энэ дээр бүх талын шинжилгээ, судалгааг хийчихсэн байгаа. Ганцхан энэ хэрэгжээгүй нөхцөл нь бол өртөг нь өндөр болчихсон. Түүнийг засгаас татаас өгчихөж чадаагүй гэдгээр хэрэгжээгүй байсан. Тэгээд тэнд тонн орчим түлш гаргаад зарж, туршиж үзсэн юм билээ. Энэ мэдээлэл нь тэр төслийнхөн дээр байгаа гэж бодож байна.

 **С.Оюун**: Одоо нийлүүлэгдэж байгаа түлшүүд хэдэн компаниас нийлүүлэгдэж байгаа билээ. 10-аад компаниас хотоор дамжуулж нийлүүлж байгаа түлшнүүд байгаа шүү дээ, улсаас татаас өгч байгаа. Тэр түлшин дээр.

 **Н**.**Болдхүү:** -Оюун сайдын хэлж байгаагаар тэр түлшний чанар буюу тухайн түлшнээс гарч байгаа хорт бодисуудын ялгарлын хэмжээ гээд Жайкагийн 1 дүгээр төслөөр сая судалгаа хийсэн байгаа, одоо арай эцэслэж гараагүй байгаа. Жайкагийн эхний төсөл одоо ингээд дуусч байгаа.

 Тэгээд сая эцсийн тайлангаа тавьсан. Үүний яг эцсийн байдлаар нь дүгнээд түлшний ялгарлын хэмжээ ийм байдаг юм байна гэж эцэслэж гаргана. Өмнө нь бол тийм юм байгаагүй.

 **С.Оюун**: Жайкагаас өмнө энэ түлшийг чинь нийлүүлэхийн тулд мөнгө өгч байгаа шүү дээ, жилдээ 2-3 тэрбум төгрөг татаас өгч байгаа, хотоор дамжуулаад. Нийлүүлэхээсээ өмнө энэ түлш чинь харахад л жаахан утаагүй гэж хэлээд өгөөд байгаа юм уу? Эсхүл бас нэг Жайкагаас өмнө судалгаа хийж байж өгсөн юм байгаа биз дээ, эрхбиш.

 **А**.**Эрдэнэпүрэв:** Түлшээ ингээд аж ахуйн нэгж байгууллагууд гэрээ хийгээд ирдэг юм. Тэгэхээр нь бид нар эхлээд тухайн түлшний элементний анализ хийлгээд, хөндлөнгийн Английн сайн лаборатори байгаа. Тэнд элементний анализаа хийгээд, тэгээд манайд утааны хийн анализ хийж өгөөд, тэнд хэрвээ буурсан байх юм бол үнэхээр буурсан байна гэж явж байгаа. Гэхдээ энэ бол Жайкагийн мэргэжилтнүүдийн сая зөвлөснөөр бол дахиад бас сайжруулах шаардлагатай ийм л юмаар явж ирсэн.

 **Л.Эрдэнэчимэг**: Манай Дэд хороо уруу энэ түлшний чанарын асуудлаар стандарт хангаж байгаа эсэх талаар тэр судалгааныхаа материалуудыг ирүүлээрэй. Болд гишүүн асууя.

 **Л.Болд**: Би ганцхан жижигхэн асуулт байгаа юм. Одоо энэ хэдэн хувийг түлш хангаж байна вэ? Энэ орж байгаа үйлдвэр чинь 50 орчим хувь юм уу? 50 хүрэхгүй хувийг хангах хүчин чадалтай гэж ойлгогдоод байгаа шүү дээ. Та нарын яриад байгаа юмыг хараад байхаар, хэрвээ энэ туршилт нь амжилтгүй болбол дахиад эргээд 100 хувь байхгүй болчихож байгаа юм. Тэгэхдээ цаана нь тэртэй тэргүй 50 хувь байж байгаа шүү дээ. 50 хувь дээрээ тэр болж бүтэх, мөнгөгүй байх үедээ хамаг мөнгөө энд өгсөн, түүнийг нь буруу технологиор хийчихсэн. Одоо улс мөнгөтэй болсон байна. Тэгэхээр тэртэй тэргүй цаана нь 50 хувийн хэрэгцээ байгаа учраас тэр хэрэгцээндээ үйлдвэрээ төлөвлөгөөд, үнэхээр болдог, туршигдсан таарах технологийг нь аваад, өнөөдрөөр төлөвлөөд ажилдаа ороод, тэгээд аль аль нь бүтвэл 100 хувь, нөгөө та нарын тэр бүтэхгүй чинь тэртэй тэргүй унах юм бол тэртэй тэргүй би 50 хувьтайгаа очоод үлдэх нь байна, тэгээд улсад алдагдал болоод л явна. Ийм риск хийх хэрэг байгаа юм уу? Ингэж ажлаа төлөвлөж, дараагийнхаа эх үүсвэрээ бэлдэх тал дээр ажиллах ёстой юм биш үү гэдгийг л тодруулах гээд байгаа юм.

 **Л.Эрдэнэчимэг**: Энэ би тайлбарыг нь хэлье. Манай өнөөдрийн энэ хэлэлцэх асуудал маань яг үүнтэй холбоотой. Нэгдүгээрт, эхний түлшний үйлдвэр амжилтгүй боллоо, энэ дээр хэн нэгэн хүн тодорхой байгууллага хариуцлага хүлээх ёстой. Бид нар дахиад алдаан дээрээ давтахгүйн тулд хоёр дахь түлшний үйлдвэр тэртэй тэргүй зайлшгүй баригдана. Тэгж байж 100 хувь түүхий нүүрснээс татгалзана шүү дээ. Хоёр дахь түлшний үйлдвэрийн технологи гадаадад аль хэдийн баригдаад ямар нэгэн улсын хорт утааг багасгасан тийм бэлэн үйлдвэрийн төсөл технологи яг одоо байна уу гэдэг асуудлыг бид нар тавьсан байгаа. Одоо энэ асуудал уруугаа оръё. Тэгэхээр шинэ үйлдвэрийн технологи байна уу.

 **Р**.**Жигжид:** - Би үүнтэй холбогдуулаад манай яаман дээр нэгтгэсэн мэдээллийг хүргэе. Шинээр барих үйлдвэрийн бэлэн төсөл техник эдийн засгийн үндэслэл одоогоор бэлэн алга байна. Гэхдээ Эрдэс баялаг, эрчим хүчний яам/хуучин нэрээр/ болон Өмнөд Солонгосын мэдлэгийн эдийн засгийн яам хооронд 2011 онд байгуулсан санамж бичгийн хүрээнд жилд нэг сая тонн хагас коксжсон шахмал түлш болон 270 мгватт цахилгаан эрчим хүч үйлдвэрлэх хүчин чадал бүхий 300 сая ам долларын хөрөнгийн оруулалттай төслийн урьдчилсан техник эдийн засгийн үндэслэл хийгдсэн юм. Гэвч Солонгосын зүгээс энэхүү төслийг эхлүүлэхэд Монголын талаас Ашигт малтмалын хайгуул эсхүл ашиглалтын тусгай зөвшөөрөл хүссэн тул энэ асуудал шийдэгдэлгүй байсаар хугацаа алдсан байгаа.

 Уул уурхайн яамнаас Япон улсын эдийн засаг, худалдаа үйлдвэрийн яамтай хамтран хагас коксжсон шахмал түлшний үйлдвэр барих талаар яриа хэлцээ эхлүүлсэн бөгөөд Япон улсын шинэ энергийн технологийн хөгжлийн байгууллагын 2006-2007 онд хийсэн судалгааг шинэчлэн боловсруулж, туршилтын үйлдвэр барих талаар холбогдох судалгааг эхлүүлээд байгаа. Түүнчлэн 2011 онд Япон улсын шинэ энергийн технологийн байгууллагын захиалгаар Монгол Улсын Уул уурхайн хүрээлэнтэй хамтран Монгол Улсын байгаль орчны бодлогод нийцүүлэн хүрэн нүүрсийг үр ашигтай хэрэглэх зорилго бүхий үйл ажиллагааг дэмжих судалгаа хийсэн. Энэ төслийн гол зорилго нь Монгол Улсын байгаль орчны бодлогод нийцүүлэн хүрэн нүүрсийг ашиглан өндөр чанарын коксжуулсан шахмал түлш үйлдвэрлэх, шахмал түлшний чанарын хяналтын стандартыг тогтоох, нүүрс коксжуулах үйлдвэрлэлийн явцад үүсэх коксын хийн чанарт шинжилгээ хийх, хотын хийн түлш болгон үр ашигтайгаар хэрэглэх аргачлалыг боловсруулах санал зөвлөмж гаргах явдал байсан юм.

 Судалгааг хийж дууссан бөгөөд Монголын талын хамтран гүйцэтгэгч Уул уурхайн хүрээлэн харьяаллын дагуу Боловсрол, соёл, шинжлэх ухааны яаманд /хуучин нэрээр/ тайлагнасан байгаа. Судалгааны ажлын үр дүн монголын хүрэн нүүрсэнд тохирсон хагас коксжсон түлшний үйлдвэрлэлийн аргачлал боловсруулах, мөн хагас коксжсон түлшний чанарын стандартын шаардлагыг тогтоох, коксын хийг үр ашигтай хэрэглэх бодлогын талаар санамж, зөвлөмж гаргасан.

 Улмаар туршилтаар үйлдвэрлэсэн нэг тонн хагас коксжсон түлшийг гэр хорооллын түлшинд хэрэглэж туршиж, шаталтын мониторинг судалгаа явуулан практик хэрэглээнд тохирох нөхцөлийг нь тогтоох үндэслэлийг гаргасан байгаа. Эдгээр судалгааны үр дүнд тулгуурлаж Монгол Улсын хэрэглээнд нэвтрүүлэх боломжтой хагас коксжсон түлшинд мөрдвөл зохих чанарын стандартын шаардлага болон чанарын хяналтын тогтолцоотой холбоотой үнэлэлт, дүгнэлт гаргаж Монгол Улсын Засгийн газрын ажлын хэрэгцээнд зориулан санал зөвлөмж боловсруулаад байгаа.

 **Л.Эрдэнэчимэг**: Яг эндээс би юу ойлгож байна вэ гэхээр, 300 сая ам долларын хөрөнгө оруулалттай төслийн Солонгосын төслийн ТЭЗҮ-тэй л юм байна. Өөр ерөөсөө аль хэдийн ямар нэгэн улсад хэрэгжсэн бэлэн технологитой үйлдвэрийн төсөл та нарын гар дээр өнөөдөр алга байна аа л гэж ойлгогдож байна.

 **Р**.**Жигжид:** Яг бэлэн ТЭЗҮ ирээгүй, гэхдээ хувийн хэвшлийнхний яриад, дагуулаад ирээд уулздаг тийм аж ахуйн нэгжүүд байгаа. Солонгосын тухайлбал тийм компани байж байна.

 **Н.Хүрэлсүх**: Бид нар Ерөнхий сайдаас авсан удирдамж, чиглэлийн дагуу энэ ажлыг зохион байгуулах гээд явж байгаа л даа. Тэгээд Эрдэс баялгийн яам, Уул уурхайн яам, Улаанбаатар хотын захиргаа, Мянганы сорилын сан гээд энэ чиглэлээр өмнө ажиллаж байсан байгууллагуудын албан тоот явуулсан байгаа. Тэгээд өмнө нь хийгдсэн бэлэн ТЭЗҮ, санал, хүсэлтүүд байвал бидэнд өгөөч ээ. Хоёрдугаарт, байхгүй бол энэ чиглэлээр ажилладаг, холбогдох мэргэжилтнүүдээ бидэнд өгөөч. Бид хөрөнгө мөнгийг гаргаад, өмнөх 2 дугаар цахилгаан станц дээр бид нар маш том алдаа гарсан учраас маш сайн ТЭЗҮ хийж, маш сайн үйлдвэртэй болох ёстой юмаа гэж ажиллаж байна. Тэгээд үүний хүрээнд одоогийн байдлаар Австрали болон уул уурхай хөгжсөн зарим орнуудтай хамтарч ажилладаг Монголын талын аж ахуйн нэгжүүдтэй нийлсэн 6-7 аж ахуйн нэгжүүдтэй бид уулзалдаж, санал солилцоод явж байгаа. Бас зарим нэг асуудлууд гарч мэдэх байна. Тэр нь хаанахын орд газар дээр, хэний уурхайн орд газрыг ашиглаж хийх вэ гэдгийг их сайн бодож байж хийхгүй бол болохгүй юм шиг байна. Магадгүй Багануур дээр түшиглэхэд тэр нь улсынх байх уу, хувийнх байх уу, түүнээс гарах бүтээгдэхүүн нь энэ эцсийн дүнд нөлөөлөх учраас энэ дээр нэлээн саналуудыг ярьж байгаа.

 **Л.Эрдэнэчимэг**: Яг бэлэн төсөл, технологи байна уу. Гадаадад хэрэгжсэн бэлэн технологи, төсөл.

 **Н**.**Хүрэлсүх**: Австралийн уул уурхайн компаний нөхдүүдтэй уулзсан байдлаар байна гэж байгаа. Тэгэхээр түүнийг нь бид нар бас авч үзээд, өөрийнхөө Монголын талын сайн мэргэжилтнүүдтэй үзэж байж, үнэхээр саяны тэр Оросынх шиг тийм юм болгочихгүйн тулд өөрийнхөө дотоод экспертүүдээр үзүүлээд энэ үнэхээр сайн юм байна гэвэл авч явъя гэдэг ийм л шийдэлтэйгээр явж байгаа.

 **Л.Эрдэнэчимэг**: Надад бас нэг асуулт байна. Энд байгаа хүмүүсээс энэ асуудал дээр надад хариулт өгөх хүн байгаа байх.

 ТЭЦ-2 дээр баригдсан энэ үйлдвэр анх тендер зарлагдаад, нэлээн олон төсөл ирээд, тэнд дундаасаа шалгарсан юм билээ. Тэр ирсэн олон төслүүд дотор Солонгосынх, Хятадын ч байдаг юм уу? Нэлээн олон газрын төслүүд байсан, тэд нар нь энэ өнөөдрийн хэрэгжүүлж байгаа төслөөс илүү сайн төслүүд байсан гэсэн мэдээлэл өгсөн байхгүй юу. Энэ талаар мэдээлэлтэй хүн байна уу.

 **Р.Жигжид**:-Энэ яг 2009 онд тендер зарлагдаад, дүгнээд Хятадын нэг компани, Солонгосын нэг компани, тэгээд Оросын компани гурвуулаа орсон. 2008 онд Улаанбаатар хотод манай Түлш эрчим хүчний яам/хуучнаар / хамтраад 2 дугаар цахилгаан станц дээр түшиглээд 210 мянган тонны брекетний үйлдвэр хийхээр ТЭЗҮ хийлгэсэн. Түүний дагуу компани тэр үед орж ирсэн. Тэр үед яагаад ялгачихсан юм бэ гэхээр, үнээрээ өндөр байсан, тухайн үедээ, ОХУ-ын саналаас. Тэр утгаар ялгачихсан байх. Ер нь бид бас үүнийг зөв зүйтэй ойлгох ёстой. 60, 70, 80 он бүх түүх энэ брикетен түлшний үйлдвэрлэлээр бүх улсууд гарсан байдаг, бүгдээрээ Англи ч тэр, Герман ч тэр, өнөөдөр Япон ч тэр. Брикетийг хөгжүүлж байж, дараа дараагийн шатанд шилжсэн байдаг. Бид яг тийм агшин дээр байгаа. Тэгэхээр сүүлийн 20 жил хятадын технологи биш, нэг ёсондоо Германы технологийг Хятад өөрсдөө нутагшуулаад авчихсан, энэ олон үйлдвэрлэлүүд бол Хятадад байдаг, нэлээн хэд хэдэн үйлдвэрлэл байдаг.

 **Г.Баярсайхан**: Надад асуулт байна. Уул уурхайн яамнаас. Бид заавал бусдын явсан замаар явах ёстой гэдэг ийм ойлголт бас байхгүй л дээ. Хөдөө малчид маань 20 литрийн багтаамжтай шингэн түлш буюу хийн түлшийг нүүдэл, суудал хийхдээ авч яваад хотынхон биднээс илүү байгаль орчин, экологидоо дасан зохицож амьдраад болж байна л даа. Тэгэхээр түлш гэдэг чинь нүүрс брикетин түлш, шингэн түлш, хийн түлш байгаа, ер нь Уул уурхайн яаман дээр энэ хийн түлшний талаар ямар бодлого баримталж байна вэ? Харж байхад хэдэн бензин колонк, хийн түлш өгч байж харагддаг юм. Дашваанжил гээд нэг компани байна, бас ойр зуурын хэдэн компаниуд Улаанбаатар хотын зах зээл дээр өрсөлдөөн явуулж байх шиг байна л даа. Хийн түлшин дээр илүү акцент өгч ажиллах шаардлага байна, Төрийн нарийн бичгийн дарга аа, хийн түлшин дээр. Өнөөдөр яах аргагүй бид брикетин түлш гэж ярьж байгаа, олон жил ч ярьж байна, үүнийг ер нь яриад байхаас өөр үр дүнг нь үзэх зайлшгүй шаардлагатай.

 Гэхдээ хажуугаар бид энэ хийн түлшин дээрээ ажиллах шаардлага байна. Шатдаг занар Монгол Улсад асар их нөөцтэй байгаа. Шатдаг занараасаа хий гаргах асуудал. Мэдээж яаман дээр энэ шатдаг занарын талаар бодлого явж байгаа байх. Хийн түлшийг шууд брикетээр орлох асуудал, төрөөс энэ хийн түлш оруулж ирж байгаа компаниудыг яаж дэмжиж болох байна, ийм зүйлүүдийг асуумаар байна. Ер нь үйлчилгээний газрууд бүгдээрээ хийн түлшинд орчихсон байна билээ. Одоо айл өрхүүдээ оруулах хэрэгтэй байна. Ер нь хамгийн экологийн цэвэр бүтээгдэхүүн шүү дээ. Гэхдээ ОХУ, өмнөд хөрш энэ хоёр хөрш маань хоолой тавих болохоор Монголыг тойруулаад яваад байдаг. Тэр том улс төр нь байдаг байлгүй, геополитик нь. Нэг их Монголоор дайруулах сонирхол байдаггүй юм билээ. Гэхдээ бүгдээрээ гараа хумхиад суугаад байж болохгүй. Энэ талаар жаахан мэдээлэл өгөхгүй юу.

 **Р.Жигжид**: -Хийн түлшийг хий олборлох судлах чиглэлээр тус яам анхаарч байгаа. Ялангуяа энэ хийн түлшний хувьд нүүрсийг боловсруулах явцад хий ялгардаг. Тэр хийг ашиглах явдал бол бас нэг арга байгаа. Зарим улс орнуудынхыг бид нар судалж үзсэн. Дээр үед энэ хүрэн нүүрсийг утаагүйжүүлээд тэр явцад нь ялгарсан хийг нь ахуйн хэрэглээний хий болгож ашиглаж байсан туршлага практик их байдаг юм билээ. Үүнийг бид судалж үзэж байна. Ер нь байгальд байгаа метан хий, бусад хийн чиглэлээр бас судалгаа явуулах чиглэлтэй ажиллаж байгаа. Мөн түүнчлэн энэ шатах занарыг олборлох, хайх энэ явцад хийн чиглэлээр урагшаа ахиц гарах болов уу гэж бид найдаж байна. Ер нь хийн түлш ашиглаж байгаагийн хувьд нэг жишээ байгаа. Эрдэнэтийн петролын продакшн гэдэг нэг хувийн компани байгаа. Энэ бол хийн конденсаци оруулж ирж, нэрж, А80, дизель гэсэн төрлийн шатахууныг үйлдвэрлэж байна. Энэ бол үндэсний 100 хувийн үйлдвэр байгаа. Энд сая туршилтын 5 систем авчирч туршсан. Бодитоор бүтээгдэхүүн гараад ашиглаж болж байгаа. Энэ мэт үндэсний үйлдвэрүүдийг дэмжиж явуулах бодлого байгаа.

 **Г.Баярсайхан**: Одоо яг Улаанбаатар хотын хийн түлшний зах зээл дээр үндэсний компаниуд ямар хэмжээнд үйл ажиллагаа явуулж байна, Эрдэнэпүрэв дарга аа.

 **А.Эрдэнэпүрэв**: Ер нь хийн түлшний чиглэлээр үйл ажиллагаа явуулж байгаа 10 гаруй компаниуд байгаа. Энэ дотроос тогтмол буюу байнгын импортоор оруулж ирж, ахуйн хэрэглээнд, мөн зарим тохиолдолд үйлдвэрлэлийн зориулалтаар хийн түлшийг ашиглаж явуулдаг хэд хэдэн компаниуд байгаа. Та түрүүн хэллээ. Дашваанжил, Гор газ гэх мэт хэд хэдэн компаниуд бий. Ер нь хийн түлшний хувьд өнөөдрийн байдлаар агаарын бохирдолтой холбож, уялдуулан ярих юм бол харьцангуй үнийн хувьд өндөр өртөгтэй байдаг. Өөрөөр хэлбэл бид бүхэн сайн мэднэ. Солонгосын жижигхэн газын плитикийг халаалтын зориулалтаар ашиглана гэвэл энэ бол эдийн засгийн талаас үр ашиггүй одоогоор ийм тооцоолол харагддаг. Тэгэхээр ерөнхийдөө олон улсын туршлагыг судлаад үзэхээр эхний ээлжинд хагас коксжсон брикетэн түлшээр явдаг. Түүний дараагаар урт хугацаанд хийн түлш болон цахилгаан эрчим хүчээр халаалтын асуудлыг шийдсэн ийм туршлага харагдаж байдаг юм билээ.

 Хийн түлшийг өнөөдөр манай Монголын хэрэглэгчид нэлээн их өргөн хэрэглэж эхэлж байна. 2005-2006 оны үед бол 7000 тонн, ер нь жилийн хэрэглээ улсын хэмжээнд байсан бол сүүлийн 2011 оны байдлаар 30-аад мянган тоннд хүрсэн. Өөрөөр хэлбэл огцом 4 дахин өссөн ийм үзүүлэлттэй байгаа. Уул уурхайн сайдын тушаалаар хийн түлшний асуудлыг зохицуулах, мөн бодлого боловсруулах, өмнө яригдаж байсан хийн түлшний хангамжийн тухай хуулийн талаар санал боловсруулах ийм ажлын хэсгийг байгуулан ажиллаж байгаа. Өнгөрсөн 12 оны 12 сард хийн түлшнээс ялгарч үйл ажиллагаа явуулж байгаа компаниуд эрдэм шинжилгээний байгууллагууд гадна, дотнын хөрөнгө оруулагчдыг цуглуулсан салбарын зөвлөгөөнийг зохион байгуулсан. Энэ зөвлөгөөний үр дүнд цаашид яамтайгаа хамтран ажиллах, тодорхой чиглэл, төлөвлөгөөгөө гаргачихсан явж байгаа. Тэгэхээр энэ ажлын хэсгийн үр дүн болон хийж байгаа ажлынхаа явцын талаар Дэд хорооныхоо гишүүддээ тухайн үед мэдээллийг өгч байх болно.

 Шатдаг занарын хувьд мөн Уул уурхайн сайдын тушаалаар манай Дэд сайд ахалсан ажлын хэсэг байгуулагдан ажиллаж байна. Шатдаг занарын талаар хэд хэдэн өмнө хийгдсэн ажлууд мөн хөрөнгө оруулах сонирхлоо илэрхийлсэн хэд хэдэн томоохон эрчим хүчний чиглэлээр үйл ажиллагаа явуулдаг олон улсын нэр хүнд бүхий компаниуд сонирхлоо илэрхийлээд байгаа. Эдгээр компаниудын үйл ажиллагааг дэмжих, мөн шатдаг занарыг ил болон далд аргаар олборлон ашиглаж, газрын тосны бүтээгдэхүүн үйлдвэрлэх энэ чиглэлээр тодорхой санал боловсруулахаар ажиллаж байгаа. Ажлын хэсгийн хүрээнд нэр бүхий компаниудтай газар дээр нь очиж үзэж, танилцах, ялангуяа.

 **Л.Эрдэнэчимэг**: Гол асуудлаа л хэлчих. Шатдаг занараас бид нар хий гаргах асуудал бүтэх үү? Бүтэхгүй юу ч байдаг юм уу.

 **А.Эрдэнэпүрэв:** Ер нь шатдаг занарыг.

 **Г.Баярсайхан:** Эрдэнэпүрэв дарга аа, би таниас, за ойлголоо. Ер нь ажил явж байгаа юм байна. Яам бол зөв чиглэлтэй явж байгаа юм байна. Улаанбаатар хотын иргэд, айл өрхүүд энэ хий хир зэрэг ашиглаж байна вэ? Шингэрүүлсэн хий. Энэ талаар судалгаа байна уу. Жил ирэх тусам өсөж байгаа тийм хандлага байна уу.

 Сая та аж ахуйн нэгж, импорт хэллээ. Энэ аж ахуйн нэгж дээр импорт нь өсөөд байна уу? Яг өрхүүд дээр, ард иргэд дээр ямар байна?

 **А.Эрдэнэпүрэв**: Байгаа. Гэр хороололд айлууд өөрсдөө жишээ нь хийн түлшээр халдаг халаагчийг хэрэглэж байгаа. Гэхдээ өнөөдрийн байдлаар Мэргэжлийн хяналт болоод Онцгой байдлын ерөнхий газраас баталж мөрдүүлж байгаа дүрэм, журмаар бол одоохондоо гэр хорооллын айл өрхүүдэд яг энэ хийн түлшээр халдаг халаах төхөөрөмжийг ашиглахыг хориглочихсон байдаг. Жишээ нь, МСС компаниас ДМ-ийг ашиглаад маш их эрчим хүчний хэмнэлттэй, бас эдийн засгийн үр ашигтай ийм халаагчийг оруулаад ирсэн. Айл өрхүүдэд нэвтрүүлэх хүсэлтээ байнга тавьж байгаа. Гэвч яг өнөөдрийн мөрдөж байгаа дүрэм, журмын хүрээнд хаалттай байгаа учраас өөрөөр хэлбэл дүрэм, журам, стандартаа тодорхой хэмжээгээр эргэж харах ийм асуудал байгаа. Энэ ажил ид хийгдээд явж байгаа.

 Одоо жишээ нь ДМ-ээр халдаг зуух бол арай илүү урт удаан, нөгөөтэйгүүр аюулгүй ажиллагааг тодорхой хэмжээнд илүү хангасан ийм халаагчийг нэвтрүүлэх гээд хөөцөлдөөд явж байгаа.

 **Л.Эрдэнэчимэг**: Манай үндсэн хэлэлцүүлэх хоёр асуудал маань үндсэндээ хэлэлцэгдэж дууслаа. Энд оролцож байгаа хүмүүсийн зүгээс нэмж хэлэх тайлбарууд байвал хоёр, хоёр минутад багтаагаад богинохон тайлбаруудаа хэлчих. Бид бас эрдэмтэн судлаач хүн урьсан байгаа. Лодойсамба гуай.

 **Лодойсамба:** /Монгол Улсын Их Сургуулийн багш/-Баярлалаа. Би өнөөдрийн хэлэлцэн хоёр асуудлаар хоёулангаар нэлээн олон коммент хэлмээр байна. Цаг хавчигдвал та нар дуртай цагт нь зогсооно биз дээ.

 Нэгдүгээрт, авто машины хувьд энэ бол сайндаа 10 хувь л хүрнэ. 100 айлд хийсэн бидний хэмжилтээр бол РМ-ийн хувьд 3 хувь л байгаа, жишээлбэл. Хотын төвд арай их байгаа. Замын дагуу энэ улсууд хэмжээд байгаа, тэгэхээр их гараад байгаа юм. Азотын давхар ислийн хувьд ерөөсөө агаарын бохирдолт манайх үргэлжилсэн стандартаас доогуур байгаа явдал бол автомашины эзлэх хувь бага байна гэдгийг баталж байгаа юм. Тэгэхдээ үүнийг бас тайвшраад хаячих хэрэггүй, түрүүчийн тэр ярьсан арга хэмжээнүүдээ авч байх хэрэгтэй. Тэгэхдээ энд их мөнгө зарж, маш их эмзэг хандаж, улсуудын машиныг хориглодог ч юм уу, тийм юм хэрэггүй юм шиг санагдаж байгаа юм. Ер нь бол энэ өндөр технологитой орнуудад хийгдсэн машинууд бол ер нь бохирдлыг хувьд бага байгаа.

 Машины хувьд харин утаа хэмжихэд манайх агаарын бохирдлын төлбөрийн тухай хуульд буруу гарчихсан байгаа. Жигжид сайд бол физикийн хүн болохоор сайн мэдэж байгаа байх. Ялгарч байгаа СО-ийн хэмжээгээр бохирдлыг тодорхойлоод байгаа. Тэр бол яг манай хөгжиж байгаа улсын хувьд таарахгүй, шаталт сайн явагдаж байгаа машин нь илүү төлбөр төлөхөөр ийм гарчихсан байгаа, түүнийгээ эргэж харна биз дээ.

 Хортой бодисын хувьд авч үзэх юм бол бид нарын 2009 онд хийсэн хэмжилтээр үзэхэд нэг ч өдөр хар тугалга бол нормноосоо даваагүй. Тийм учраас ер нь манай агаарын бохирдолт бол хүнд хортой элементүүд бага байгаа. Тэнд бас үүнийг бодолцох хэрэгтэй юм байна, бодлого боловсруулахад. Түлшний хувьд би саналаа хэлье. Ер нь одоо бол нэг баяртай мэдээ дуулгахад та бүхний гадаад, дотоодын байгууллагуудын хамтарсан ажлын үр дүнд манай агаарын бохирдол багасч байна. Ялангуяа энэ өвлийн хэмжээнд би 100 айлд 2008 оныхтойгоо харьцуулж хэмжиж байгаа. Тэндээс авч үзэхэд өвлийн З сард ер нь агаарын бохирдол бол яг тэр цэг дээр 60 хувь буурсан байгаа, 2008 оныхоос. Энэ юуг үзүүлж байна? 100 айл бол жаахан онцлог, эргэн тойрон байгаа айлуудыг нь нүүлгэчихсэн, ийм учраас жаахан илүү багасч байж магадгүй. Тэгэхдээ энэ бол баталгаатай ганц цэг дээр ч гэсэн ийм их амжилттай гарч байна гэж, та нарын ажил амжилттай байна.

 Ингээд гол юм бол манай агаарын бохирдолд гол санаа зовоож байгаа юм бол тоосонцор 2.5 микроноос бага хэмжээний тоосонцор байгаа. Энэ дээр гол нь гэрийн зуух бараг 90-ээд хувийг эзэлж байгаа. Дунджаар 60 гэж хэлээд байгаа. Энэ бол 70 орчим хувийг эзэлнэ. Энэ дээр л гол тэмцлээ явуулах ёстой. Энэ утаа гаргадаг хэд хэдэн үүсгэвэр байгаа. Та нар сонирхолгүй бол зогсоочихоорой. Нэгдүгээрт, цахилгаан станцууд байгаа. Цахилгаан станцууд бол өндөр яндантай учраас оруулах хувь нь бага, 100 айл дээр үзэхэд З хувь байна аа. Үүнээс 4 дүгээр цахилгаан станц бол сайн шүүлтүүртэй 98 хувь хүртэл шүүдэг. Бусад станцууд шүүлтүүргүй, энэ талаар Дэлхийн банк төлөвлөсөн ажиллаж байгаа, тендер зарласан байна билээ, сайн дүгнэлт гарч ирэх байхаа.

 Дараа нь усан халаагуурын зуухнууд байгаа. Үүнийг төвлөрүүлэх, шаталтын горимыг сайжруулах талаар Улаанбаатар хотын.

 **Л.Эрдэнэчимэг**: Энэ бүх судалгааны, ингээд одоогийн байгаа нөхцөл байдлын талаар бид нарт маш их мэдээлэл байгаа. Үндэсний хорооны хурал болдог, Цэвэр агаар сангийн хурал болдог. Би л энэ даргын ажлыг авснаасаа хойш бараг 10 гаруй удаагийн хуралд суусан. Бүх энэ мэдээллүүдийг энд сууж байгаа бүх хүмүүс ажлын хэсэгт орж явдаг учраас бүгдийг нь мэдэж байгаа. Та яг өөрийнхөө.

 **Лодойсамба:** Яг зуухан дээр ярья, бусдыг нь орхиё.

 **Л.Эрдэнэчимэг:** Яг энэ удаагийн хурлаараа гэр хорооллын асуудлыг хөндөхгүй гэж үзсэн л дээ.

 **Лодойсамба:** Тэгэхээр түлшийг чинь хөндөхөөр хаанахыг хөндөх юм, тэгээд. Түлшний талаар хэлэх гэж байна шүү дээ.

 **Л.Эрдэнэчимэг**: Түлш болон авто тээвэр хоёр дээр гол саналаа хэлчих.

 **Лодойсамба:** Би яг түлшийг хэлэх гэж байна. Гэр хорооллын зуухнууд бол сайжруулсан зуух хэрэглэж байгаа. Үүнийг хагаст нь тараасан байна, хагаст нь тарааж дуусах дээр яг бид нарын Дэлхийн банкны судалгаагаар тооцоолсноор бол агаарын бохирдлын РМ 2.5 бол 48 хувь л багасна, хоёр дахин багасна гэсэн үг шүү дээ.

 Энэ зорилгоо биелүүлнэ гэж бодож байгаа. Тэгээд одоо үүнийг сайжруулсан зуух тараасны дараа дахиж олон сайхан зуух хийж байгаа. Ямар ч сайжруулсан түлш хэрэглэсэн ч, ямар ч зуух хэрэглэсэн ч цаашаа мэдэгдэхүйц хэмжээгээр агаарын бохирдлыг бууруулж чадахгүй. Энэ бол миний дүгнэлт байгаа. Тэгэхээр үүнийг харин дахин бууруулах хоёрхон арга байгаа. Нэг дэх нь, одоо энэ зуухыг гал тогоонд хэрэглэдгийг болиулаад, зөвхөн халаалтад хэрэглээд, гал тогоо ашиглахад нь хий юм уу? Цахилгаан хэрэглүүлэх юм бол цаашдаа агаарын бохирдол нэлээд буурна.

 Хоёрдугаарх нь асаалтыг сайжруулах. Жинхэнэ гал асах үед л хамаг утаа гардаг. Хацраа түмбийтэл үлээгээд ямар ч сайжруулсан зуух байсан ч одоо энэ байгаа. Үүнийг бол тэр гал түргэн асаадаг материал аргуудыг нэвтрүүлэх, ийм хоёр аргаар цаашид жаахан багасна.

 Тэгэхээр түлшин дээр гарч ирнэ. Би үүнийг Оюун сайдад бичгээр өгчихсөн байгаа. Өөрөө гол хэсгийг нь хэлчихье. Одоо хагас коксын түлш үйлдвэрлэнэ гэдэг чинь ямар бүтээгдэхүүн гарах гэж байгаа нь маш тодорхойгүй байгаа. Хэмжээ нь ямар байх юм? Үзүүлэлт нь ямар байх юм. Хагас кокс гэдэг бол ганц ерөнхий нэр яриад байгаа. Тэгэхээр хагас кокс бол манай ашиглаж байгаа сайжруулсан болон жирийн зууханд асахад маш хэцүү. Яагаад гэвэл өндөр температурт асдаг дэгдэмхий хийнүүдийг нь авчихсан учраас. Юугаар асаах гэж байна вэ гэхээр голдуу л үртсэн шахмал түлшийг хольж түлэх юм гэдэг асуудал хэлээд байгаа. Хэрвээ тэгэх юм бол үртсэн шахмал түлш асааж гаргаж байгаа одоогийн утааны бохирдол хэвээрээ. Түүн дээрээ нэмээд коксоо асаахад бохирдол гарна, аягүй бол бохирдол ихэснэ. Ямар ч байсан мэдэгдэхүйц хэмжээгээр багасч чадахгүй шүү. Тийм учраас үнийн үр ашгийг бодолцож үзээрэй гэж хэлэх байна. Ер нь манай түлшний асуудал маш их амархан бүтчихдэг. Брикетэн түлш хийх гэж байна гээд 7 тэрбум төгрөг зарцуулсан гэсэн. Тэгээд тэр нь агаарын бохирдлыг бууруулах нь байтугай, ихэсгэхээр юм гарч ирсэн шүү дээ. Яагаад гэвэл техникээр шахчихсан юм чинь түүхий нүүрснээс муу шатаж эхэлж байгаа. Нэг ийм юм болж магадгүй гэж ингэж байгаа. Харин түүний оронд маш үнэтэй кокс хийж байхаар, жишээлбэл Налайхын уурхайн нүүрсийг бутлаад зууханд 2 см хэмжээтэй сайн шатна гэж байгаа. Тэр хэмжээнд нь бутлаад чийгийг нь хатаагаад одоо бол 25 хувийн чийгтэй. Тонн нүүрсэнд 250 кг ус ирж байгаа. Түүнийг нь багасгаад савлаад, асаагчтай болгоод хэрэглэгчид түгээх юм бол бүтээгдэхүүн хэлбэрээр харин ашигтай байж мэдэх юм.

 Одоо ингээд хязгаарлалтад орох нь байна шүү дээ, сайн зуух тараасны дараа. Би агаарын бохирдол олигтой буурахгүй гэж хэллээ шүү дээ, ямар ч түлш гэсэн. Тэгэхээр цаашид яах вэ гэхээр манай Их Хурлын гишүүд ер нь мэдээлэл сайтай байгаа юм байна. Үнэхээр хий хэрэглэх асуудал уруу орох хэрэгтэй байна. Жишээ нь, зарим компаниуд ДМ гэдгийг сая хэллээ, энэ түлшийг нэлээн амжилттай туршчихсан байгаа. Ер нь гэрийн халаалт болон гал тогоо эрхлэх зардалд 450 ам доллар гарах юм байна гэсэн урьдчилсан тооцоо байгаа. Хэрэв тэр үнэн байх юм бол ер нь нүүрстэй өрсөлдөхүйц коксон түлшний үнийг мэдэхгүй байна. Ийм хэмжээнд гарч ирэх нь байна. Тэгэхээр хий бол олон талын ашигтай байгаа. Үнс гарахгүй, маш их олон талын ашигтай.

 **Л.Эрдэнэчимэг:** Лодойсамба гуайд баярлалаа. Өөр санал хэлэх хүн байна уу.

 **Х**.**Ержан**: Түрүүн Баярсайхан гишүүн өнөөдрийн уулзалт дээр бэрхшээлүүдээ ярья гэсний хувьд энэ тал дээр ганц санал нэмж тайлбарлаад хэлье гэж бодож байна. 2005 онд манай Улаанбаатарын нийт тээврийн хэрэгслийн тоо 50 мянга орчим байсан. 7 жилийн дараа гэхэд одоо 200 мянга гараад явчихсан. Үндсэндээ тээврийн хэрэгслийн тоо 5 дахин нэмэгдсэн. Тэгэхэд 2005 онд тээврийн хэрэгслийн оношлогооны төвүүд З байсан, өнөөдөр тэр З байсан хэвээрээ л байна. Тэгэхээр энэ асуудал дээр бид нар анхаарал хандуулж байгаа, яамны зүгээс. Энэ дээр хөрөнгө оруулалтаа ийш нь хандуулж, Улаанбаатарын төвд оношлогооны төвүүдийн тоог нэмэгдүүлэх шаардлагатай байна гэдгийг хэлье. Автомашинаас гарах агаарын бохирдол дээр бид нар хэмжээнд нь байна гэж тайвширч болохгүй ээ. Энэ бол бодит байгаа бохирдол, хэмжээний хувьд бол хуучин тээврийн институт гэж байсан. Одоо тэр институт маань татан буугдчихсан. Үүнийг маш нарийвчлан шалгадаг, тогтоодог байгууллагууд бол байгаа л байх. Одоогоор төчнөөн хувь гэж тогтоосон тоо бол байхгүй байгаа. Ойролцоогоор 20 хувь гэж судалгаагаар тэгж тогтоогоод явж байгаа шүү дээ. Тэгэхдээ энэ утаанаас гарч байгаа бодисууд нь хамгийн хортой, дэлхийн хамгийн их хортой 10 бодисын тоонд орсон хоёр бодис бол энэ автомашины утаанаас ялгарч байгаа.

 Тэгэхээр энэ байдалд дүгнэлт хийх хэрэгтэй гэж бодож байгаа. Дээр нь, хуучин автомашинуудыг хязгаарлах талд бас бодлого баримтлах хэрэгтэй гэдгийг нэмж хэлье. Баярлалаа.

 **Ц**.**Нэргүйбаатар** /Зам, тээврийн яамны хэлтсийн дарга/- Би энэ авто тээврийн хэрэгслээс ялгарч байгаа утаанд нөлөөлж байгаа хэд хэдэн хүчин зүйл байгаа юм. Нэгдүгээрт, бензин, дизелийн түлшний чанарын асуудал. Өнөөдөр мөрдөж байгаа бензиний стандарт бол манайх хар тугалганы агууламжийг зөвшөөрчихсөн байгаа. Дизелийн түлшний хувьд хүхрийн агууламжтай байхыг бас зохих хэмжээгээр зөвшөөрсөн байгаа. Өнөөдөр энэ стандартыг сайжруулаад байхгүй болгочихьё гэхээр нөгөө хангамж нь ганц ОХУ-аас хамааралтай байгаа. Чанар муутай бензинийг хамгийн өндөр үнээр хэрэглэдэг ийм улсын нэг ээ. Тийм учраас автомашинаас ялгарч байгаа утааны асуудлыг ярихад зайлшгүй түүнийг шатаагаад хэрэглэж байгаа бензин дизелийн түлшний чанарыг сайжруулах асуудалтай холбож авч үзэхгүй бол болохгүй байгаа юм.

 Нөгөө нэг автомашинаас ялгарч байгаа нэг хүчин зүйл нь бол манай паркын бүтэц нэлээн хуучирсан. Үүнтэй холбогдуулаад түрүүчийн Их Хурлаас Онцгой албан татварын хуульд өөрчлөлт оруулаад хуучин автомашин, ялангуяа 10-аас дээш насжилттай машин дээр нэлээн өндөр татвар ногдуулсан. Цаашдаа бол хуучин автомашины импорт тодорхой хэмжээгээр багасах байх гэж бодож байна.

 **Л.Эрдэнэчимэг:** Яг наад дээр чинь нэг юм тодруулаад асууя. Бидэнд ирж байгаа мэдээллээр шинэ машин оруулж ирэхэд хуучин машин оруулж ирж байгаагаас яг мөнгөн дүнгээр үзэхээр татвар нь өндөр байгаад байгаа учраас хуучин машины импорт багасахгүй байна гэж яриад байгаа юм.

  **Ц.Нэргүйбаатар:** Одоо мөрдөж байгаа Онцгой албан татварын тухай хуулиар 1500.

 **Л.Эрдэнэчимэг:** Гэхдээ шинэ машины өөрийн үнэ өндөр учраас НӨАТ, юмнууд нь нийлэхээр тэртэй тэргүй өндөр болоод байгаа юм.

 **Ц**.**Нэргүйбаатар**: Гэхдээ хуучин бол жишээлбэл 1500 хүртэл хөдөлгүүрийн багтаамж дээр ногдуулдаг байсан бол 10-аас дээш жилд нь 6000 болгочихсон шүү дээ. Тэр хэмжээгээрээ бол импорт багасч байна.

 **Л.Эрдэнэчимэг**: 6 хувиар багассан гэсэн мэдээлэл түрүүн хэлж байна билээ. 6-хан хувь гэхээр бас олигтой багасахгүй байна гэж харагдаад байгаа юм. Энэ дээрээ та нар тодорхой санал хэлмээр байх юм. 7 жилээс гэх юм уу? Энэ дээр зоригтой алхам хийгээд, онцгой татварыг.

 **Ц**.**Нэргүйбаатар:** Цаашдаа хуучин авто машиныг хориглоё гэвэл эсхүл түрүүчийн тогтоосон одоо бол 10 ба түүнээс дээш дээр 6 мянгаас 13 мянган долларын татвар ногдуулахаар ийм хууль гараад жил л мөрдөж байна. Цаашдаа үүнийг хэрвээ өсгөх юм уу? Эсхүл бүр хорих юм уу гэдгийг бас нэг зарчмын шийдлийн чиглэлээр хуулийн төсөл боловсруулж цаашдаа ажиллах шаардлага байгаа.

 Яг татвараар хаагаад эхэлсэн чинь бас нэг статистик тоо гарч ирсэн байхгүй юу. Бид нар судалгаа хийлгэсэн. Сэлбэгээр орж ирээд угсарч Монголд дугаар авчирсан машинууд маш их нэмэгдсэн. Өөрөөр хэлбэл гаалиар машиных нь арлаар орж ирээд, дугаар авсан машин, сэлбэгээр орж ирээд.

 **Л.Эрдэнэчимэг:** энэ дээр Зам тээврийн яамнаас бас энэ асуудлыг судалж үзээд бодлогын чанартай юм авах ёстой юм байна.

 **Т**.**Бат-Эрдэнэ**: Би хоёр санал хэлье. Эхнийх нь мэдээлэл юм даа. Ер нь хийн түлш хэрэглэж байгаа энэ үйл ажиллагааны хувьд авто машины хувьд манай нийт авто тээврийн хэрэгслийн З хувь, нийтдээ 6000 орчим машин л хийн түлш хэрэглээд явж байгаа. Эд нарт зориулсан Улаанбаатар хотын хэмжээнд 8 ширхэг цэнэглэх станц байгаа. Тэр Улаанбаатар хотын хувьд энэ жил З-аас доошгүй станц нэмж барихаар төлөвлөлтөд ороод явж байгаа. Тийм учраас бодлогын хувьд хийн түлшний машиныг оруулж ирэх талд илүү их хөнгөлөлт юм уу, хуулийн зохицуулалт байвал зүгээр юм уу гэж бодож байгаа.

 Нөгөө нэг санал нь түлшний асуудал байгаа юм. Ахуйн түлшний. Өнөөдөр манай бэлдэж байгаа үйлдвэрүүд үндсэндээ байх ёстой, хангах ёстой түлшнийхээ бараг 10 хувьд хүрэхгүй байгаа шүү дээ. Тэгэхээр 90 хувийг хаанаас олох вэ гэдгийг удахгүй намар болоод өвөл болдог. Тэгээд хаа хамаагүй юмаа түлэхээс өөр аргагүй болж, хөлдөж үхэлтэй биш гээд түүхий нүүрс уруугаа ордог. Тэгэхээр тэр түлшийг гаднаас оруулж ирэх ч гэдэг юм уу? Тэр зах зээлд нь хөнгөлөлт үзүүлэх хууль эрх зүйн акт боловсруулж болдоггүй юм уу болов уу гэсэн санал байгаа юм. Баярлалаа.

 **Н**.**Хүрэлсүх:** Тодорхой санал хэлье. Миний хувьд нэгдүгээрт, 2 дугаар цахилгаан станц бүтсэн ч бай, бүтээгүй ч бай хоёрдугаар хувилбар гарч ирсэн ч бай, үгүй ч бай, бид нар энэ жилийн түлшний нөөцөө гаднаас оруулж ирэхээс өөр арга алгаа гэж бодож байгаа. Оруулж ирж нөөцөлье, тодорхой хувь хэмжээгээр, хотын захиргаатай хамтраад.

 **С.Оюун**: Эрдэнэчимэг, Баярсайхан бид нарын хүсээд байгаа тэр түлш чинь зуухан дээрээ нэмээд, Агаарын бохирдлыг тэдэн хувиар бууруулж байна гэсэн тэр тоонуудаа үзүүлбэл, Батсайхан дарга бид нарт өгнө гээд байгаа, Жайкагийн юмыг харна. Гэхдээ жишээлбэл тэр сайжруулсан зуух РМ 2.5-ыг 86 хувь бууруулаад байгаа юм бол эсхүл 40-60 хувь бууруулаад байгаа юм бол 80 дээрээ нэмээд 15-ыгаа түлшээрээ бууруулах гээд байгаа юм уу, өөр зууханд, ердийн зуухандаа түлшээ хийлгүүлэх гээд байгаа юм уу? Тэр үндэслэлтэй юмнуудыг хэлмээр байгаа юм. Магадгүй тэр чинь оновчтой шийдэл байж болно, тэгэхдээ тэнд маш олон асуултын тэмдгүүд байгааг гадаад, дотоодын ерөнхий судалгаагаар гэдгийг чинь бид нар авмааргүй байгаа юм. Лодойсамба гуайн хэлээд байгаа эргэлзээнүүд байгаад байна.

 **Г.Баярсайхан**: Сая энэ Лодойсамба гуай өнөөдөр бидний хамгийн чухал асуудлыг хөндөж ярилаа. Бид бол их үрэлгэн, асар их ажил өрнүүлэх замаар яваад байгаа юм бишүү гэдэг асуудлыг бид бодолцох ёстой. Тэгээд ард түмний татвар төлөгчдийн мөнгө, ер нь зөв замаар яваад байна уу? Үгүй юу гэдгийг тэгээд ч би түрүүн хэлсэн. Заавал тэр бусад улсууд брикетээрээ дамжаад орно гэдэг тэр ер нь хир оновчтой юм бэ. Шөнийн цагаар цахилгаан хэрэглэж байхад бид чинь хөнгөлж байгаа тийм ээ. Тэгэхээр гэр хорооллын иргэд хийн түлш ашиглаж байгаа тохиолдолд тодорхой хэмжээгээр урамшуулал хэрэгтэй байна. Тийм юм байна уу. Юу гэж байгаа вэ.

 **Н**.**Хүрэлсүх**: Байгаа, Агаарын тухай хуулинд ийм 6 нөхцөл, болзол, шалгуур хангасан тохиолдолд энэ цахилгааны үнийн хөнгөлөлтөд хамрагдана гээд. Гэрийн зуух, сайжруулсан зуух, түлш, хийн болон цахилгаан халаагуур, эрчим хүчний хэмнэлттэй орон сууц гэх мэтчилэн тодорхой заачихсан байгаа.

 **Г.Баярсайхан:** Сая чинь тэгээд хийн халаагуурыг мэргэжлийн хяналтын газар хорьчихсон гэж байна шүү дээ.

 **Н**.**Хүрэлсүх:** Эднийх болохоор ДМ-ынх бол өөр. Гадаргуугаараа халдаггүй, дөлөөрөө халааж байсан юм. Тэр талаараа аюултай байгааюм. Шууд дөлөөрөө халаадаг. Гадаргуугаараа яг зуух шиг ингээд төөнөж халдаг бол асуудал бол өөр. Манай сан бол яг энэ хийн талаар нэлээн сайн судалгаанууд хийж байгаа. Жишээ нь манай айлууд үндсэндээ нүүрсийг чинь зөвхөн халаалтын зориулалттайгаас гадна хоол хийхэд зориулаад байна шүү дээ, хоёр янзаар. Бид нар зун хэрвээ байдал ямар байна вэ гэхээр, зун мэдээжийн хэрэг халаалтын хэрэглэгээгээ хасчихаад, хоолоо хийхэд зориулаад айлууд маш бага гал түлж байгаа. Энэ үед жишээ нь гаазыг ахуйн хэрэглээний зориулалтаар хэрэглэх юм бол хамаагүй хэмнэлттэй. Өвлийн тохиолдолд халаалтын зориулалттай бөгөөд хоол хийх зориулалттайгаар хэрэглэхэд илүү их зардал гарч байгаа юм, нүүрс хэрэглэсэнтэй бараг ойролцоо, заримдаа өндөр, тэгээд хэдэн ам бүл амьдарч байгаагаас хамаараад байдал их өөр гарч байгаа. Тийм учраас түүнийг бид нар их бодож байж хийх ёстой.

 Ер нь бол гааз уруу шилжих ёстой гэдэг бол бас зөв. Цаг хугацааны хувьд бол өнөөдөр яаж явах вэ? Мэргэжлийн хяналт,Онцгой байдал хоёрын санаа зовоод байгаа юм бол ингэж айл болгон дээр нэг дуудлагын машин тарааж хүргэж өгөх нь өөрөө зардал ихтэй байна. Шугам татаад, хотын ерөнхий төлөвлөгөөтэй уялдаад, шугам татаад дунд нь нэг жижиг станц тавиад ингэж тараавал бидэнд ч илүү их зардал бага гарна гэж хэлж байгаа юм.

 **Г.Баярсайхан**: Ерөнхийдөө нэг зүйл ажиглагдаад байна л даа. Яам, тамгын газар мэдээж дээрээс нь бодлого, хийх ажлыг тодорхойлоод өгчихсөн, тэр хэмжээндээ л ажиллаад байх шиг байгаа юм. Цэвэр агаар санг харж байхад бүх юм шинжлэх ухааны үндэслэлтэй, байнга судалгаан дээр юм ярьж байна шүү. Тэгэхээр бас та бүхэн энэ дээр анхаарах хэрэгтэй. Ялангуяа Уул уурхайн яам энэ хийн түлшин дээр илүү акцент өгч ажиллах хэрэгтэй байна шүү. Гэр хорооллын айл өрхийн хэдэн хувь нь хийн түлш хэрэглэж байна гээд, та бүхэн мэдэхгүй Цэвэр агаар сан л мэдэж байна шүү дээ. Тэгэхээр энэ дээр анхаараарай.

 **Л.Эрдэнэчимэг:** Ингээд хурлынхаа үйл ажиллагааны төгсгөлийн шат уруу оръё. Гишүүдийн зүгээс саналаа хэлчих. Хоёр минутад.

 **Г.Баярсайхан:** бид өнөөдөр та бүхний ажлын явцтай танилцлаа. Эндээс бид шууд өргөсийг нь авч байгаа хүн шиг шийд бол гарахгүй нь ойлгомжтой. Тэгээд хоёрдугаар цахилгаан станц дээр коксжих нүүрсний үйлдвэр байгаа. Түүнийг аль болох шинжлэх ухааны үндэслэлтэй, туршилт судалгаан дээр үндэслэсэн чанартай бүтээгдэхүүн гаргах талд илүү онцгой анхаарах хэрэгтэй. Нөр их хөдөлмөр хэрэгтэй, судалгааны ажил явагдаж байгаа юм байна, хугацаа хэрэгтэй байгаа юм байна. Тэгээд бүх юмыг бүгдээрээ буруутгаад, дайраад байж болохгүй байх. Юманд нэгэнт туршилтын ажил явагдаж байгаа учраас бид нар бас цаг хугацаагаар шавдуулаад байх нь хир оновчтой юм. Гэхдээ бас сул задгай тавиад байхгүй гэдгийг бас ойлгох хэрэгтэй шүү. Тал талдаа их онцгой анхаарах хэрэгтэй байна. Тэгээд Зам тээврийн яамныхан өөрсдөө саналаа хэлж байх шиг байна. Энэ ажлыг нь дэмжээд явах нь зүйтэй байх гэж бодож байна.

 Манай гишүүд бас саналаа хэлнэ биз. Дэд хорооноос яам, тамгын газар та бүхэнд даалгавар өгөх нь зүйтэй байх. Би бол энэ хийн түлш хэрэглэх талд судалгаа хийх ёстой гэсэн бодолтой байна. Уул уурхайн яаманд ийм үүрэг даалгавар өгмөөр байна гэж хэлмээр байна.

 Нэг дүгнэлт өнөөдөр гаргачих нь зүйтэй байх. Засгийн газраа буруушаая. Тэр түүхий нүүрс хэрэглэсэн гэдэг асуудал дээр. Баярлалаа.

 **С.Оюун**: Би Их Хуралд нэг талдаа, нөгөө талд гүйцэтгэх засаглалд байгаа учраас Байгаль орчин, ногоон хөгжлийн яамнаас бид нар бодлогын чанартай, зам тээврийн хэрэгслээс гарч байгаа утааны бохирдлыг арилгахад ямар ямар санал бодол байх вэ гэдэг дээр мэдээж саналуудаа гаргана. Гол шийдлүүдээ гаргаж ирэх нь Зам, тээврийн яам байх гэж бодож байгаа. Тэнд бас саналуудаа хэлнэ. Тэгэхээр удаан хугацааны том том хөтөлбөр гэхээс илүүтэйгээр энэ хавраас 1, 2, З гээд ажлуудаа тодорхойлоод, тэнд дотроосоо Цэвэр агаар санд төлөвлөгдсөн 1.5 тэрбум төгрөг байгаа. Мэдээж түүнийг танай зөв шийдлүүдэд зарцуулахаас гадна нэмээд өөр зөв шийдлүүд байх юм бол бас санхүүжилт нэмж бас гаргах боломж гарч магадгүй ээ. Зуухан дээр тэртэй тэргүй олон жил ярьсан, лабораторид туршигдсан, эхний үр дүнгүүд нь гарч байгаа учраас одоо зуухаа дуустал нь явна гэдэг нь ойлгомжтой. Түлшин дээр яг зуухтай адилхан тэр тестүүд байхгүй байгаа учраас энэ дээр нэг мөр янз бүрийн тооцоо судалгаануудыг авмаар байна. Тээврийн хэрэгслээс гарч байгаа бохирдолт хэдийгээр өнөөдөр гэр хорооллоос гарч байгаа бохирдлоос арай бага юм шиг боловч гэр хороолол ойлгомжтой болоод мөнгө гаргаад, зуухнуудаа солиод түлшин дээрээ бас нэг бодлого гаргаж ирлээ гэж бодоход зам, тээврийн хэрэгслийн бохирдол дараагийн том асуудлуудын нэг болно. Улс орнууд шийдсэн тийм шийдлүүд нь байгаа учраас одоо ингээд бодлогоо гаргаад, журам, дүрэм, төсөв гэж хийсээр байтал бас хоёр, гурван жил болчихож магадгүй шүү дээ. Дараагийн манай ажил бол мөн шүү, энэ дээр зөв зөв шийдлүүдээ Хот, Зам, тээврийн яам, манайх гаргаж ирэх ёстой. Тодорхой оновчтой ажлууд байх ёстой. Тэр дотор нийтийн тээвэр хамгийн их бохирдуулагч Бат-Эрдэнэ дарга хэлсэн. Түүн дээрээ эртхэн яг хийх ажлууд нь тодорхой болохоор түүнийгээ бас хиймээр байна.

 Ер нь Агаарын бохирдлын дэд хороо өвөл гэлтгүй хавар, зун, намаржингээ их идэвхтэй ажиллана гэж бид бодож байгаа. Тэгээд өнөөдөр хоёр асуудлаар ярилцлаа. Цаашдаа чиглэл, чиглэлээр санал, бодлыг ярилцаж, тодорхой шийдлүүд дээр санал бодлоо хэлэлцэнэ. Зэмлээд, загнаад байхаасаа илүүтэйгээр тодорхой шийдлүүдээ оновчтой гаргаж ирээд явахгүй бол цаана нь маш олон хүмүүсийн, хүүхдүүдийн эрүүл мэнд шууд хохироод байгаа учраас энэ бол шуурхай хийх ёстой ажлууд гэдгийг байнга бодоорой л гэж хэлмээр байна.

 **Л.Эрдэнэчимэг**: Юуны өмнө та нарыг өнөөдөр нэлээн цаг хугацаа зарж, материал бэлдэж ирж манай энэ хуралд оролцсонд баярлалаа. Тэгэхээр хурлыг зохион байгуулахын өмнө би бас тодорхой яамдын сайд нартай уулзаад хэлж байсан. Бидний энэ хурал бол ер нь урьд нь энд болж байсан, эсхүл болж бүтэхгүй байсан бүх асуудлыг шүүмжлэхдээ гол нь бишээ. Бид та бүхний ажилд яаж тус дэм болох вэ? Өөрөөр хэлбэл Улсын Их Хурлын бүтэц дотор байгаа Агаарын бохирдлыг бууруулах дэд хороо та нарын ажилд яаж тус дэм болох вэ гэдэг талаар харилцан ярилцах ийм зорилготой юм шүү гэж үзсэн. Тэгэхээр энэ Дэд хорооны маань үндсэн, та нарт яаж тус дэм болох вэ гэхээр, мэдээж нэгдүгээрт хууль эрх зүйн орчныг сайжруулах дээр бид Их Хурал дээр энэ талын хууль, тогтоолуудыг батлуулах тал дээр туслалцаа, дэмжлэг үзүүлж чадна.

 Хоёрдугаарт, мэдээж Төсвийн тодотголд тодорхой төсвийг батлуулж өгөх ажилд бид дэмжлэг үзүүлэх ёстой. Үүний нэг жишээ бол 2013 оны төсвийн тодотгол дээр бид нар энэ үлдсэн зуухныхаа төсвийг яаралтай батлуулж авах асуудал байж байгаа. Тэгж байж 2013 онд энэ гэр хорооллыг 100 хувь зуухаар ямар ч байсан хангаж, дуусах талд ажиллах нь бидний, энэ Дэд хорооны хийх ёстой нэг номерын ажил юмаа гэж үзэж байгаа.

 Дараа нь, жишээ нь Зам, тээврийн яамнаас тавьж байгаа саналын дагуу хэрвээ гуравхан оношлогооны төвтэй байгаа бол дахиад хэдэн оношлогооны төв хэрэгтэй юм, түүн дээр төсөвт хэдэн төгрөг суулгах ёстой юм гэдэг тэр чиглэл уруу бид бас туслалцаа дэмжлэг үзүүлж ажиллах ийм боломжоор хангана гэж бодож байгаа.

 Энэ удаагийн хурлаараа бид хэд хэдэн асуудлаар даалгавар өгье гэж бодож байна. Тэгээд энэ даалгаврынхаа хэрэгжилт хариуг бид 4 дүгээр сарын эхний долоо хоногт, чуулган эхлэнгүүт эргэж авья гэж үзэж байна. Нэгдүгээрт, энэ нийслэл дээр хэрэгжих гэж байгаа Утаа төслийн хүрээнд энэ Улаанбаатар хотын өнөөдөр явж байгаа 330 гаруй мянган машины хэдэн хувь нь үнэхээр агаар бохирдуулах хэмжээний энэ хорт утаа ялгаруулж байгаа вэ гэдгийг бодитоор тогтоогооч ээ. Үүнийгээ бидэнд эргэж мэдэгдээч гэдэг асуудлыг Нийслэл, Зам, тээврийн яам хоёрт энэ даалгаврыг өгч байна.

 Хоёрдугаарт, шинэ үйлдвэрийг брикетэн түлш, утаагүй түлшний шинэ үйлдвэрийн төсөл, ТЭЗҮ-ний судалгааны ажил дээр ажлын хэсэг байгуулагдан ажиллах шаардлагатай харагдаад байгаа юм. Тэгэхээр энэ ажлын хэсгийг Түлш эрчим хүчний яам, Уул уурхайн яам, Цэвэр агаар сан нэлээн олон газар нийлж байгуулж ажиллах шаардлагатай. Энэ ажлын хэсгийг хэрхэн байгуулах вэ? Энэ ер нь шинэ үйлдвэрийн төсөл, ТЭЗҮ дараагийн үйлдвэрийн асуудал дээр манай энэ Агаарын бохирдлын дэд хорооноос нэлээн том хяналтыг тавьж ажиллая гэсэн ийм бодолтой байгаа. Энэ чиглэлээр бид нар мөн энэ 4 дүгээр сарын хурал дээр хариу авья гэж үзэж байна.

 Одоо импортлох болон дотоодод үйлдвэрлэгдэж байгаа өнөөдөр нийлүүлэгдэж байгаа яг тэр түлшнүүд дээр лабораторийн шинжилгээ, судалгаа, мониторинг хийж бидэнд эргэж мэдэгдээч ээ. Жайкагаас гарах мэдээлэл дээр нэмээд, Монгол Улсад өөрийн гэсэн яг үүнийгээ шинжилдэг лаборатори бас байгаа байлгүй дээ. Тэр лабораторийн дүнг бид нар үзмээр байна. Яагаад гэхээр Оюун сайд бид хоёрт байнгын хардалт үүсээд байгаа. Үнэхээр энэ татаас өгөөд маш олон тэрбум төгрөг зарцуулаад байгаа энэ түлш маань яг бодитоор энэ хорт хийг бууруулж чадаж байна уу? Үгүй юу гэдэг асуудал дээр нэлээн эргэлзээ төрөөд байгаа учраас үүнийг бид нар даалгавар болгож өгч байна. Үүнийхээ хариуг авмаар байна.

 Үүнтэй зэрэгцүүлээд ер нь хоёр дахь үйлдвэрийн төсөл, ТЭЗҮ явагдаж байгаатай зэрэгцээд бид нар бас хийн түлшийг амьдралд хэрхэн нэвтрүүлэх вэ гэдэг асуудлаар судалгаа хийж, энэ асуудал дээр бас нэг ажлын хэсэг байгуулж ажиллах шаардлагатай юм шиг байна. Тэгээд энэ даалгаврыг бид нар Түлш эрчим хүчний яаманд өгч байна.

 Ингээд та бүхнийг хүрэлцэн ирсэнд баярлалаа. 4 дүгээр сард эргэж уулзъя. 4 дүгээр сараас эхлэн мөн Нийслэлд хэлэхэд бид нар энэ тоосжилтын асуудлаар өөрөөр хэлбэл агаарын бохирдлын нэг зүйл бол тоосжилт байгаа. Тэгэхээр энэ Тоосжилтын асуудлаар, Ногоон байгууламжийн асуудлаар мөн тэр хуралдаан дээр ярилцах болно. Баярлалаа.

 Соронзон хальснаас буулгасан:

 ПРОТОКОЛТЫН АЛБАНЫ

 ШИНЖЭЭЧ Д.ЦЭНДСҮРЭН