



УДИРДЛАГЫН  
АКАДЕМИ

# НИЙТИЙН ТЭЭВРИЙН ҮЙЛЧИЛГЭЭНИЙ ХҮРТЭЭМЖИЙН СУДАЛГАА

СУДАЛГААНЫ ТАЙЛАН

044

Улаанбаатар хот

2024 он

# НИЙТИЙН ТЭЭВРИЙН ҮЙЛЧИЛГЭЭНИЙ ХҮРТЭЭМЖИЙН СУДАЛГАА

Энэхүү бүтээлийг зохиогчийн эрхийг хуулийн дагуу хамгаалсан болно. Бүтээлийг бүтнээр буюу хэсэгчлэн хувилах, нийтлэх, электрон системд оруулах болон бусад ямар нэг хэлбэрээр олшруулахыг хориглоно.

## Удирдагч:

Б.Нарантулга	Улсын салбарын удирдлагын тэнхимийн эрхлэгч, доктор, дэд профессор
--------------	--

## Судлаачид:

Д.Ганбаатар	Улсын салбарын удирдлагын тэнхимийн багш, доктор, профессор
-------------	---

Г.Жаргал	Улсын салбарын удирдлагын тэнхимийн багш, доктор, дэд профессор
----------	---

Ч.Эрдэнэчимэг	Улсын салбарын удирдлагын тэнхимийн багш, доктор, дэд профессор
---------------	---

Э.Ариунаа	Улсын салбарын удирдлагын тэнхимийн багш, доктор, дэд профессор
-----------	---

Д.Сүрэнчимэг	Удирдлагын академийн захирал, доктор, дэд профессор
--------------	---

П.Оюун-Эрдэнэ	Улсын салбарын удирдлагын тэнхимийн багш, доктор
---------------	--

Ц.Өнөржаргал	Улсын салбарын удирдлагын тэнхимийн багш, доктор
--------------	--

Ч.Баатар	Улсын салбарын удирдлагын тэнхимийн ахлах багш
----------	--

Б.Батчимэг	Улсын салбарын удирдлагын тэнхимийн ажилтан
------------	---

Ш.Батсайхан	Удирдлагын академийн докторант
-------------	--------------------------------

Б.Оюундэлгэр	Удирдлагын академийн докторант
--------------	--------------------------------

## АГУУЛГА

<b>ТОВЧИЛСОН ҮГИЙН ЖАГСААЛТ .....</b>	<b>VII</b>
<b>ХҮСНЭГТИЙН ЖАГСААЛТ .....</b>	<b>VIII</b>
<b>ЗУРГИЙН ЖАГСААЛТ .....</b>	<b>X</b>
<b>ӨМНӨХ ҮГ .....</b>	<b>XIII</b>
<b>НЭГ. УДИРТГАЛ .....</b>	<b>1</b>
1.1 Судалгааны асуудал .....	1
1.2 Судалгааны асуулт .....	2
1.3 Судалгааны зорилго, зорилт .....	3
1.4 Судалгааны хамрах хүрээ .....	3
1.5 Судалгааны ач холбогдол, шинэлэг тал.....	3
<b>ХОЁР. СУДЛАГДСАН БАЙДЛЫН ТОЙМ.....</b>	<b>4</b>
2.1 Нийтийн тээврийн үйлчилгээний онцлог, Монгол Улсад хийгдсэн судалгааны тойм.....	4
2.1.1 Төрийн үйлчилгээний онцлог, шалгуур.....	4
2.1.2 Нийтийн тээврийн үйлчилгээний талаар Монгол Улсад хийгдсэн судалгааны тойм .....	8
2.2 Нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмжийн талаарх ойлголт, хэмжүүр .....	12
2.3 Нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмжийг судлах хандлага, арга зүй .....	19
2.4 Судалгааны үзэл баримтлал .....	28
2.5 Судалгааны таамаглал.....	29
<b>ГУРАВ. СУДАЛГААНЫ АРГА ЗҮЙ.....</b>	<b>30</b>
3.1 Судалгааны төрөл.....	30
3.2 Судалгааны эх олонлог, түүвэр.....	30
3.3 Хувьсагч, хэмжүүр.....	32
3.4 Өгөгдлийн эх үүсвэр, өгөгдөл цуглуулах арга.....	33
3.5 Өгөгдөл боловсруулах, шинжилгээ хийх арга .....	34
<b>ДӨРӨВ. СУДАЛГААНЫ БОЛОВСРУУЛАЛТ, ШИНЖИЛГЭЭНИЙ ҮР ДҮН ...</b>	<b>36</b>
4.1 Бодлого, эрх зүйн баримт бичгийн шинжилгээ .....	36
4.1.1 Бодлогын баримт бичгийн шинжилгээний хамрах хүрээ, агуулга .....	36

4.1.2 Бодлогын баримт бичгүүдийн чиг үүрэг, зүйл заалтуудын уялдаа .....	39
4.2 Нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүрэлцээт байдлын талаарх их өгөгдлийн шинжилгээ .....	41
4.2.1 Үйлчилгээний хүчин чадлын хүрэлцээт байдал.....	42
4.2.2 Үйлчилгээний цаг хугацааны хүрэлцээт байдал .....	55
4.3 Нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмжийн стандарт, хэрэгжилтийн байдалд хийсэн шинжилгээ .....	69
4.3.1 Нийтийн тээврийн зарим үзүүлэлтийг MNS, UCS стандартын хүрээнд харьцуулсан дүн .....	69
4.3.2 Үйлчилгээний стандартын хэрэгжилтийн талаарх ажиглалтын судалгааны дүн.....	74
4.4 Нийтийн тээврийн үйлчилгээтэй холбоотой эмхэтгэсэн өгөгдөлд хийсэн шинжилгээ.....	78
4.4.1 Нийтийн тээврийн үйлчилгээтэй холбоотой өргөдөл, гомдолд хийсэн шинжилгээ.....	78
4.4.2 Нийтийн тээврийн үйлчилгээнээс хамаарсан осол, гэмтлийн статистикт хийсэн шинжилгээ .....	89
4.5 Нийтийн тээврийн үйлчилгээний талаар иргэдээс авсан санал асуулгын судалгаа.....	92
4.5.1 Судалгаанд хамрагдагчдын шинж байдал.....	93
4.5.2 Үйлчилгээний хүрэлцээт байдал.....	94
4.5.3 Үйлчилгээ авах боломж.....	100
4.5.4 Үйлчлүүлэгчид нийцтэй байдал .....	102
4.5.5 Үйлчилгээний хүртээмж, нөлөөлж буй хүчин зүйл .....	104
4.6 Нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмж, нөлөөлж буй хүчин зүйлийн талаарх мэргэжилтнүүдийн ярилцлагын шинжилгээ.....	108
4.6.1 Нийгмийн хүчин зүйл (S) .....	108
4.6.2 Технологийн хүчин зүйл (T) .....	111
4.6.3 Эдийн засгийн хүчин зүйл (E) .....	113
4.6.4 Хүрээлэн буй орчны хүчин зүйл (E) .....	115
4.6.5 Улс төрийн хүчин зүйл (P).....	116
4.6.6 Бодлого, эрх зүйн хүчин зүйл (L) .....	118

<b>ТАВ. ДҮГНЭЛТ</b> .....	<b>122</b>
5.1 Судалгааны үндсэн дүгнэлт .....	122
5.1.1 Үйлчилгээний хүрэлцээт байдал.....	123
5.1.2 Үйлчилгээ авах боломж .....	125
5.1.3 Үйлчлүүлэгчид нийцтэй байдал .....	128
5.1.4 Үйлчилгээний хүртээмж, нөлөөлж буй хүчин зүйл .....	131
5.2 Санал, зөвлөмж .....	133
5.3 Судалгааны хязгаарлалт.....	138
<b>ЭХ СУРВАЛЖИЙН ЖАГСААЛТ</b> .....	<b>139</b>
<b>ХАВСРАЛТУУД</b> .....	<b>144</b>
Хавсралт 1. Санал асуулгын хуудас .....	144
Хавсралт 2. Мэргэжилтнүүдтэй хийх ярилцлагын удирдамж.....	148
Хавсралт 3. Бодлогын асуудал хариуцсан мэргэжилтнүүдтэй хийх ярилцлагын чиглүүлэх асуулт .....	150
Хавсралт 4. Нийтийн тээврийн үйлчилгээ үзүүлэгчидтэй хийх ярилцлагын чиглүүлэх асуулт .....	150
Хавсралт 5. Бодлогын баримт бичгийг үр нөлөөтэй Засгийн газрын шинжээр харьцуулсан нь.....	152
Хавсралт 6. Монгол Улсын Засгийн газрын 2020-2024, 2024-2028 онуудын үйл ажиллагааны хөтөлбөр дэх нийтийн тээврийн үйлчилгээтэй холбоотой заалт .....	153
Хавсралт 7. “Алсын хараа-2050” Монгол Улсын урт хугацааны хөгжлийн бодлогын хүрээнд 2021-2030 онд хэрэгжүүлэх үйл ажиллагааны хөтөлбөр (Монгол Улсын Их Хурлын 2020 оны 52 дугаар тогтоолын 2 дугаар хавсралт) .....	154
Хавсралт 8. Монгол Улсын Засгийн газрын 2020-2024 оны үйл ажиллагааны хөтөлбөр (Монгол Улсын Их Хурлын 2020 оны 24 дугаар тогтоолын хавсралт) .....	156
Хавсралт 9. Монгол Улсын Засгийн газрын 2024-2028 оны үйл ажиллагааны хөтөлбөр (Монгол Улсын Их Хурлын 2024 оны 21 дугаар тогтоолын 1 дүгээр хавсралт).....	157
Хавсралт 10. Монгол Улсын төрөөс авто тээврийн салбарт баримтлах бодлого 2018-2026 (Засгийн газрын 2018 оны 321 дүгээр тогтоолын хавсралт) .....	159

Хавсралт 11. Нийтийн тээврийн газрын 2023-2024 оны стратеги төлөвлөгөө.....	162
Хавсралт 12. Улаанбаатар хотын 2040 хөгжлийн ерөнхий төлөвлөгөөний үзэл баримтлал (концепц) .....	163
Хавсралт 13. Автотээврийн тухай Монгол Улсын хууль .....	165
Хавсралт 14. Нийтийн тээврийн үйлчилгээний 2023 оны өгөгдөл, үндсэн үзүүлэлт .....	169
Хавсралт 15. Нийтийн тээврийн үйлчилгээний компаниудын 2023 онд зорчигчдод үйлчилсэн тоо .....	170
Хавсралт 16. Нийтийн тээврийн үйлчилгээний чиглэл дэх зорчигчийн тоо (2023 оны 12 сар).....	171
Хавсралт 17. Ажиглалтын судалгааны дүн.....	173

## ТОВЧИЛСОН ҮГИЙН ЖАГСААЛТ

<b>БХИС</b>	Батлан хамгаалах их сургууль
<b>ГССҮТ</b>	Гэмтэл согог судлалын үндэсний төв
<b>ДЭМБ</b>	Дэлхийн эрүүл мэндийн байгууллага
<b>ЗДТГ</b>	Засаг Даргын Тамгын Газар
<b>ЗТХЯ</b>	Зам тээврийн хөгжлийн яам
<b>МУ</b>	Монгол Улс
<b>НЗДТГ</b>	Нийслэлийн Засаг даргын тамгын газар
<b>НТ</b>	Нийтийн тээвэр
<b>НТҮ</b>	Нийтийн тээврийн үйлчилгээ
<b>ТББ</b>	Төрийн бус байгууллага
<b>УБ</b>	Улаанбаатар
<b>УА</b>	Удирдлагын академи
<b>ҮСХ</b>	Үндэсний Статистикийн Хороо
<b>ХБИ</b>	Хөгжлийн бэрхшээлтэй иргэн
<b>ШУТИС</b>	Шинжлэх ухаан, технологийн их сургууль

## ХҮСНЭГТИЙН ЖАГСААЛТ

Хүснэгт 1. Нийтийн тээврийн үйлчилгээний талаар Монгол Улсад хийгдсэн судалгаа, бүтээлийн тойм .....	8
Хүснэгт 2. Улаанбаатар хотын автобус үйлчилгээний талаар санал, сэтгэгдэл (хувиар) .....	10
Хүснэгт 3. Нийтийн тээврийн үйлчилгээний шалгуур, хэмжих үзүүлэлт..	11
Хүснэгт 4. Нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмжийг судалсан хувьсагч, хэмжүүр .....	13
Хүснэгт 5. Нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмжийг тодорхойлох үзүүлэлт.....	18
Хүснэгт 6. Хувьсагч, түүний хэмжүүр.....	32
Хүснэгт 7. Нийтийн тээврийн бодлого дахь хүртээмжтэй холбоотой агуулга .....	37
Хүснэгт 8. Нийтийн тээврийн үйлчилгээний өгөгдлийн хураангуй .....	42
Хүснэгт 9. Нийтийн тээврийн үйлчилгээнд гарсан автобусны тоо .....	43
Хүснэгт 10. Автобусны олон зогсоолтой чиглэл (2023 оны 12-р сар) .....	43
Хүснэгт 11. Автобусны цөөн зогсоолтой чиглэл (2023 оны 12-р сар) .....	44
Хүснэгт 12. Чиглэлийн үзүүлэлтүүдийн хамаарлын шинжилгээ (2023 он) .	47
Хүснэгт 13. Автобусны их ачаалалтай чиглэл (2023 оны 12-р сар) .....	48
Хүснэгт 14. Автобусны бага ачаалалтай чиглэл (2023 оны 12-р сар) .....	48
Хүснэгт 15. Нийтийн тээврийн үйлчилгээний хот хоорондын автобусны чиглэл (2023 он) .....	49
Хүснэгт 16. Зорчигчдын бүтэц, үйл хөдлөл (2023 оны 12-р сар) .....	50
Хүснэгт 17. Автобусаар үйлчлүүлсэн зорчигчдын тоо .....	52
Хүснэгт 18. Нэг автобусанд нэг өдөр үйлчлүүлсэн зорчигчдын тоо .....	53
Хүснэгт 19. Автобусны орлого .....	54
Хүснэгт 20. Автобусны үйлчилгээнд гарсан цаг.....	56
Хүснэгт 21. Автобус, зорчигч, орлогын хэмжээ, индекс (2023 оны 9 сар) ..	62
Хүснэгт 22. Автобус, зорчигч, орлогын хэмжээ, индекс (2023 оны 12 сар) .	64
Хүснэгт 23. Өдрийн автобус, зорчигчийн тоо, харьцаа (2023.09.04 Даваа гараг).....	68



Хүснэгт 24. Нийтийн тээврийн тоон хэмжээс бүхий зарим стандарт үзүүлэлтийн харьцуулалт.....	70
Хүснэгт 25. Нийтийн тээврийн үйлчилгээгээр дэлхийд тэргүүлсэн хотууд .....	73
Хүснэгт 26. Нийтийн тээврийн үйлчилгээгээр тэргүүлсэн хотуудын зарим тоон үзүүлэлт.....	74
Хүснэгт 27. Ажиглалт хийсэн маршрутын ерөнхий мэдээлэл .....	75
Хүснэгт 28. Өргөдөл, гомдлын агуулга, шийдвэрлэлтийн кейс.....	86
Хүснэгт 29. Нийтийн тээврийн хэрэгслийн багтаамжтай холбоотой жишиг стандарт .....	89
Хүснэгт 30. Өвчний олон улсын 10-р ангилал, зам тээврийн ослын шалтгаан .....	91
Хүснэгт 31. Судалгаанд хамрагдагчдын хувь (Нийтийн тээврээр үйлчлүүлэгчдийн хэлбэрээр).....	93
Хүснэгт 32. Судалгаанд хамрагдагчдын хувь (байршлаар).....	93
Хүснэгт 33. Нийтийн тээврээр үйлчлүүлдэг давтамж (үйлчлүүлэгчдийн бүлгээр, хувиар) .....	94
Хүснэгт 34. Автобусны чиглэл, буудал хоорондын зай оновчтой эсэх талаарх үнэлгээ (дундаж утга), нийгмийн бүлэг, байршлаар...	96
Хүснэгт 35. Автобусны буудлын мэдээлэл болон буудлыг зарлан мэдээлэх байдлын үнэлгээ (дундаж утга), нийгмийн бүлэг, байршлаар .....	98
Хүснэгт 36. Нийтийн тээврийн үйлчилгээний орчны зарим үзүүлэлтийн үнэлгээ (дундаж утга), нийгмийн бүлэг, байршлаар .....	101
Хүснэгт 37. Нийтийн тээврийн үйлчилгээний аюулгүй байдлын зарим үзүүлэлтийн үнэлгээ (дундаж утга), нийгмийн бүлэг, байршлаар .....	102
Хүснэгт 38. Автобусны карт цэнэглэхэд хялбар байдлын үнэлгээ (дундаж утга), нийгмийн бүлэг, байршлаар .....	103
Хүснэгт 39. Нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмжийн ерөнхий үнэлгээ (дундаж утга), нийгмийн бүлэг болон байршлаар ....	105
Хүснэгт 40. Нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмжид нөлөөлж буй хүчин зүйл, хувиар .....	106

Хүснэгт 41. Нийтийн тээврээр бага үйлчлүүлдэг / үйлчлүүлдэггүй шалтгаан, хувиар .....	106
Хүснэгт 42. Нийтийн тээврийн үйлчилгээг сайжруулахтай холбоотой иргэдийн санал .....	107
Хүснэгт 43. Нийгмийн хүчин зүйл (S) .....	108
Хүснэгт 44. Технологийн хүчин зүйл (Т) .....	112
Хүснэгт 45. Эдийн засгийн хүчин зүйл (E) .....	112
Хүснэгт 46. Хүрээлэн буй орчны хүчин зүйл (E) .....	115
Хүснэгт 47. Улс төрийн хүчин зүйл (P) .....	116
Хүснэгт 48. Бодлого, эрх зүйн хүчин зүйл (L) .....	118

## **ЗУРГИЙН ЖАГСААЛТ**

Зураг 1. Судалгааны үзэл баримтлалын хүрээ .....	29
Зураг 2. STEEPL шинжилгээний үе шат .....	35
Зураг 3. Нийтийн тээврийн хүртээмжийн талаарх бодлогын баримт бичгийн зүйл заалт дахь агуулга, хувиар.....	38
Зураг 4. Бодлогын баримт бичгүүдийн чиг үүрэг, зүйл заалтуудын ялгаатай байдал .....	40
Зураг 5. Нийтийн тээврийн талаарх бодлого, эрх зүйн баримт бичгийн зүйл заалтуудын уялдаа .....	41
Зураг 6. Автобусны чиглэлийн зогсоол (2023 оны 12-р сар) .....	45
Зураг 7. Автобусны чиглэл, зогсоолын тархалт .....	46
Зураг 8. Автобусны 110 чиглэлийн зорчигчийн тархалт (2023 оны 12-р сар).....	49
Зураг 9. Нийтийн тээврийн үйлчилгээнд ажилласан автобусны тооны өөрчлөлт, хэлбэлзэл .....	57
Зураг 10. Зорчигчийн тооны өөрчлөлт, хэлбэлзэл .....	58
Зураг 11. Автобусны үйлчилгээний орлогын өөрчлөлт, хэлбэлзэл .....	58
Зураг 12. Зорчигч үйлчилгээний 3 үзүүлэлтийн индекс (2023 он).....	59
Зураг 13. Нэг автобусаар зорчигчийн дундаж тоо.....	60

Зураг 14.Зорчигчийн төлбөрийн хэлбэлзэл (2023 он) .....	60
Зураг 15.Зорчигч үйлчилгээний 3 үзүүлэлт (2023 оны 9 сар) .....	63
Зураг 16.Зорчигч үйлчилгээний 3 үзүүлэлтийн индекс (2023 оны 12 сар) .....	65
Зураг 17.Долоо хоногийн 3 үзүүлэлтийн индекс (2023 оны 12 сарын 4-10-ны өдөр) .....	66
Зураг 18.Нийтийн тээврийн үйлчилгээнд гарахаар төлөвлөсөн автобусны тоо .....	67
Зураг 19. Автобус болон зорчигчийн тооны индексийн харьцуулалт .....	68
Зураг 20. Автобусаар зорчигчийн тооны тархалт (хэвийн бус).....	69
Зураг 21. Үйлчилгээний хүртээмжийн стандартын хэрэгжилт (дундаж утга) .....	76
Зураг 22. Үйлчлүүлэх соёлтой холбоотой стандартын хэрэгжилт (дундаж утга) .....	78
Зураг 23. Өргөдөл, гомдол хүлээн авсан сувгууд, хувиар.....	81
Зураг 24. Өргөдөл, гомдлын тоо (2023 оны дүн, сараар).....	81
Зураг 25. Өргөдөл, гомдлын тоо (2024 оны эхний 6 сараар).....	82
Зураг 26. Өргөдөл, гомдлын харьцуулсан дүн (2023, 2024 оны 1-6 сараар) .....	83
Зураг 27. Өргөдөл, гомдлын тоо (2023 оны 1 сараас 2024 оны 6 сар хүртэлх хугацаагаар).....	84
Зураг 28. Өргөдөл, гомдлын шийдвэрлэлт (2023, 2024 оны 2-р улирлаар) .....	84
Зураг 29. Өргөдөл, гомдлын агуулга (2024 оны 2-р улирлаар) .....	85
Зураг 30. Хөдөлгөөний аюулгүй байдал, тээврийн хэрэгслийн ашиглалтын журмын эсрэг гэмт хэрэг .....	90
Зураг 31. Зам тээврийн ослын улмаас хохирсон хүний тоо, улсын дүн .....	90
Зураг 32. V70-V79 ангиллаар бүртгэгдсэн байдал (2023 оны байдлаар) ...	91
Зураг 33. Автобустай холбоотой ослын тоо (2023 оны 12 сараар).....	92
Зураг 34. Нийтийн тээврээр үйлчлүүлдэг давтамж, хувиар.....	94

Зураг 35.Өдөр тутам нийтийн тээврээр үйлчлүүлэгчдийн хувь, байршлаар .....	95
Зураг 36.Гэрээс хамгийн ойрхон автобусны буудал хүртэлх дундаж зай (метр) байршлаар .....	97
Зураг 37.Нийтийн тээврийн эхлэх, дуусах цагийн тохиромжтой байдал, хувиар .....	98
Зураг 38.UB Smart Bus аппликейшны мэдээллийн талаарх үнэлгээ (дундаж утга) нийгмийн бүлгээр .....	99
Зураг 39.Нийтийн тээврийн үйлчилгээний орчны үнэлгээ, зарим үзүүлэлтээр (дундаж утга).....	100
Зураг 40.Нийтийн тээврийн үйлчилгээний иргэдэд ээлтэй байдлын үнэлгээ (дундаж утга), нийгмийн бүлгээр .....	102
Зураг 41.Нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмжийн ерөнхий үнэлгээ, хувиар .....	104
Зураг 42.Нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмжид нөлөөлөх хүчин зүйлийн нэгтгэл (STEEPL шинжилгээний үр дүнгээр) .....	121

Олон улс болон Монгол Улсад хотжилтын үйл явц хурдасч, хот суурин газарт оршин суугчдын тоо жилээс жилд нэмэгдэж буй энэ үед хотын суурь үйлчилгээ болох нийтийн тээврийн үйлчилгээг сайжруулах нь хүн төвтэй хөгжлийн бодлогын нэгэн чухал зорилт болж байна. Уг зорилтыг үр дүнтэй шийдвэрлэхэд төрийн захиргааны төв, орон нутгийн болон судалгаа, эрдэм шинжилгээний байгууллага, иргэд, иргэний нийгмийн байгууллага, хувийн хэвшил зэрэг олон талын хамтын оролцоо, дэмжлэг чухал юм. Энэ удаад Зам тээврийн хөгжлийн яамнаас ирүүлсэн “Нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмжийн судалгаа”-г гүйцэтгэх захиалгын дагуу Удирдлагын академийн Улсын салбарын удирдлагын тэнхимийн хамт олон уг судалгааны төслийг хэрэгжүүлэн үр дүнгийн тайлангаа Та бүхэнд толилуулж байна.

Судалгааг нийтийн тээврийн үйлчилгээний иргэндээ ээлтэй байдлыг судлах шинэ тутам хандлагын дагуу үйлчилгээний хүрэлцээт байдал, үйлчилгээ авах боломж, үйлчлүүлэгчид нийцтэй байдал гэсэн хүрээнд төвлөрөн судлахдаа их өгөгдөл, холбогдох байгууллагуудаас гаргасан тайлан мэдээ, статистик өгөгдөл, иргэдээс авсан санал асуулга, албан хаагчид, судлаачидтай хийсэн ярилцлага, ажиглалт зэрэг аргаар цуглуулсан тоон болон чанарын өгөгдлийг өргөн ашиглав. Нийтийн тээврийн талаар баримтлах бодлого, бодлогын хэрэгжилт, үйлчилгээний нөхцөл байдлыг харьцангуй ‘том зургаар’ тодорхойлж, үйлчилгээг сайжруулах чиглэлээр санал, зөвлөмж боловсруулсан нь энэхүү судалгааны гол онцлог юм. Судалгааны үр дүнгийн тайлан нь нийтийн тээврийг хөгжүүлэх чиглэлээр нотолгоонд суурилсан бодлого, үйл ажиллагааг хэрэгжүүлэхэд бодит хувь нэмэр оруулна гэдэгт найдаж байна.

“Нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмжийн судалгаа”-ны төсөлд арга зүйн дэмжлэг үзүүлсэн Удирдлагын академийн Эрдмийн зөвлөлийн гишүүд, мэдээлэл, харилцааны чиглэлээр хамтран ажилласан ЗТХЯ, Нийслэлийн тээврийн газар, Улаанбаатар смарт карт ХХК-ийн хамт олон, судалгааны санал асуулга, ярилцлагад оролцсон иргэд, судлаач, албан хаагчдад талархал илэрхийлье.



## 1.1 Судалгааны асуудал

Хүн ам төвлөрсөн томоохон хотын чухал үйлчилгээний нэг нь нийтийн тээврийн үйлчилгээ юм. Иймд “Алсын хараа 2050” Монгол Улсын урт хугацааны хөгжлийн бодлогын “Улаанбаатар ба дагуул хот” зорилгын “Орон зайн оновчтой төлөвлөлт бүхий суурьшлын зөв тогтолцоотой, эрчимтэй хөгжиж байгаа дагуул хотуудтай олон улсад өрсөлдөгч метрополитан болж хөгжинө” гэсэн зорилтын хүрээнд нийтийн тээврийн үйлчилгээг сайжруулах асуудлыг авч үзсэн байна.

Монгол Улсын нийслэл Улаанбаатар хотод хүн амын төвлөрөл жилээс жилд нэмэгдэж, 2023 оны байдлаар тус хотын байнгын оршин суугчдын тоо 1,691,766-д хүрсэн нь нийт хүн амын 48.9 хувийг эзэлж байна (ҮСХ, 2023). Улаанбаатар хотод шилжин суурьшигчдын тоо нэмэгдэж, газар нутгийн хувьд тэлэхийн хэрээр нийтийн тээврийн үйлчилгээний шинэ чиглэл бий болгох, авто замын шинэчлэл хийх, нийтийн тээврийн салбар дахь хөрөнгө оруулалтыг нэмэгдүүлэх шаардлага урган гарсаар байна.

Тус хотод өдөрт дунджаар 500 орчим мянган хүн нийтийн тээврээр зорчдог бөгөөд өдөр бүр 1,200 тээврийн хэрэгслээр 147 чиглэлд үйлчилгээ үзүүлж байгаа боловч эдгээр тээврийн хэрэгслийн 80-аас илүү хувь нь парк шинэчлэлт хийгдээгүй, даацын хэмжээнээс олон хүн тээвэрлэдэг, хүлээлгийн хугацаа стандарт хэмжээнээс давсан зэрэг тулгамдсан асуудал байна (Нийслэлийн тээврийн газар, 2022). Сүүлийн 5 жилийн хугацаанд хотын доторх нийтийн тээврийн сүлжээний урт 15 чиглэлд 538 километрээр нэмэгдэж, 4,163 км болсон хэдий ч энэ нь хүн амын өсөлт, газар нутгийн тэлэлттэй харьцуулахад хангалтгүйн дээр нийтийн тээврийн үйлчилгээний чиглэлүүдийг оновчтой төлөвлөх хэрэгцээ байсаар байгаа юм (ШУТИС, 2022).

Ийнхүү нийтийн тээврийн үйлчилгээ иргэдэд төдийлөн хүртээмжтэй бус байгаа нь нийтийн тээврээр үйлчлүүлэгчдийн тоо буурахад нөлөөлсөн. 2007 онд нийслэлийн иргэдийн 67 хувь нь нийтийн тээврээр үйлчлүүлж байсан бол 15 жилийн хугацаанд энэ тоо бараг хоёр дахин буурч, 2022 онд 34 хувь болсон байна (<https://ulaanbaatar.mn/news/18614>). Энэ нь иргэдийн 90 орчим хувь нийтийн тээврийн үйлчилгээнд сэтгэл ханамжгүй байгаа гэсэн судалгааны дүнтэй уялдаж байна (<https://news.mn/r/2595130/>).

Нийтийн тээврийн үйлчилгээнд цахим технологийг нэвтрүүлэх, байнгын үзлэг шалгалт хийж, зөрчил дутагдлыг арилгах арга хэмжээ авч байгаа ч үйлчилгээний хүртээмжид дорвитой эерэг өөрчлөлт гарахгүй байна. Засгийн газрын “11-11 Төв”-д ирэх нийтийн тээврийн үйлчилгээ, авто замын ачаалалтай холбоотой гомдол, саналын тоо багагүй хувь хэмжээтэй байгаа нь үйлчилгээний хүртээмж хангалтгүй байгаагийн илрэл болж байна. Иргэдийн гомдол, саналыг нэгтгэн үзэхэд, зорчигч бууж, сууж амжаагүй байхад хөдлөх, буудал зарлахгүй байх, эргэлтийн цагаасаа 30-50 минутаар хоцрох, жирэмсэн болон хүүхэдтэй хүмүүст зориулсан суудал дутмаг, зориулалтаараа ашиглагддаггүй гэх мэт үйлчилгээний тал дээр анхаарах асуудал байна (Нийслэлийн тээврийн газар, 2022). Үүн дээр нэмээд нийтийн тээврийн салбарт одоогийн байдлаар 560 мэргэжлийн жолооч дутагдалтай байгааг анхаарах шаардлагатай (НЗДТГ, 2022).

Нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмж хангалтгүй байгаа нь хувийн тээврийн хэрэгслийн тоо хэмжээ эрс нэмэгдэж, замын түгжрэл ноцтой түвшинд хүрэхэд нөлөөлж байгаа сөрөг үр дагавар байна (ШУТИС, 2022). Сүүлийн 10 жилийн хугацаанд Улаанбаатар хотод бүртгэлтэй автомашины тоо 2.4 дахин нэмэгдсэн бол авто замын сүлжээний урт ердөө 19 хувиар нэмэгдсэн нь (Улаанбаатар хотын автозамын түгжрэлийг бууруулах Үндэсний хороо, 2023) замын ачаалал, түгжрэлийн үндсэн шалтгаан болж байна. Үүний улмаас Улаанбаатар хотын иргэд жилийн 365 хоногоос 35 хоногийг нь түгжрэлд зарцуулж байгаа бөгөөд (МУ-ын Засгийн газар, 2021) энэ хэрээр цаг хугацаа, санхүү, бүтээмжийн алдагдалд орох, улмаар агаар, хөрс, орчны бохирдол нэмэгдэж, эрүүл мэнд, амьдралын чанар дордоход хүргэж байна (ЖАЙКА, 2022). Иймд дурдсан нөхцөл байдалтай уялдан нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмж, нөлөөлж буй зарим хүчин зүйлийг судлах тулгамдсан хэрэгцээ байна гэж үзэв.

## 1.2 Судалгааны асуулт

1. Нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмж (хүрэлцээт байдал, үйлчилгээ авах боломж, үйлчлүүлэгчид нийцтэй байдал) ямар байна вэ?
2. Нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмжид ямар хүчин зүйл голлон нөлөөлж байна вэ?
3. Нийтийн тээврийн үйлчилгээ нь нийгмийн бүлгүүдийн онцлог, хэрэгцээнд нийцтэй байна уу?



### **1.3 Судалгааны зорилго, зорилт**

Нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмжийг Улаанбаатар хотын жишээн дээр судалж, нөлөөлж буй зарим хүчин зүйлд дүн шинжилгээ хийхэд судалгааны зорилго оршино. Зорилгын хүрээнд дараах зорилтын дэвшүүлж, шийдвэрлэв. Үүнд:

1. Нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмжийг судлах онол, арга зүйг тоймлон судалгааны үзэл баримтлалыг боловсруулах;
2. Нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмжийг үйлчилгээний хүрэлцээт байдал, үйлчилгээ авах боломж болон үйлчлүүлэгчид нийцтэй байдал гэсэн хүрээнд судлах;
3. Нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмжид нөлөөлж буй хүчин зүйлийг тодруулан дүн шинжилгээ хийх зэрэг болно.

### **1.4 Судалгааны хамрах хүрээ**

Улаанбаатар хот доторх нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмж, үйлчилгээ үзүүлэгч болон үйлчилгээ хүртэгчтэй холбоотой нөлөөлж буй хүчин зүйлийг дүгнэн шинжлэхээр агуулгын хамрах хүрээг тодорхойлж байна.

### **1.5 Судалгааны ач холбогдол, шинэлэг тал**

Нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмжийг онол, арга зүйн үндэстэй, олон эх сурвалжид суурилан судалсан материал бүрдэнэ. Улмаар судалгаанд суурилан салбарын яам, агентлаг, холбогдох байгууллагуудын түвшинд хэрэгжүүлэх боломжтой санал, зөвлөмжийг боловсруулж, нийтийн тээврийн үйлчилгээг сайжруулахад дэмжлэг болно.

Мөн Удирдлагын академийн магистр, төрийн албан хаагчдыг мэргэшүүлэх сургалтын хичээлүүдэд ашиглах боломжтой бодит жишээ, кейс бүрдүүлж, сургалт, судалгааны ажлын уялдаа холбоог сайжруулахад хувь нэмэр оруулна.

# ХОЁР. СУДЛАГДСАН БАЙДЛЫН ТОЙМ

## 2.1 Нийтийн тээврийн үйлчилгээний онцлог, Монгол Улсад хийгдсэн судалгааны тойм

### 2.1.1 Төрийн үйлчилгээний онцлог, шалгуур

Төрийн үйлчилгээг явцуу утгаар тодорхойлбол, Засгийн газрын үйл ажиллагаа, өргөн утгаар тодорхойлбол, Үндсэн хууль болон бусад хуульд заасан бүрэн эрхийнхээ хүрээнд төрийн зорилт, чиг үүргийг бүтээгдэхүүний хэлбэрээр болон үйлчилгээ үзүүлэх замаар хэрэгжүүлж буй төрийн бүх шатны байгууллагын үйл ажиллагаа юм (Удирдлагын академи, ЗГХЭГ, 2005).

Сургуульд сурах, нийтийн тээврээр зорчих, тэтгэвэр, тэтгэмж авах зэрэг өдөр тутмын амьдралдаа төрийн үйлчилгээг хүртдэггүй хүн нэгээхэн ч үгүй тул төрийн үйлчилгээг сонгох, эс сонгох нь сайн дурын хэрэг биш юм (W.C.Pieterse, 2009). Өөрөөр хэлбэл, нас, хүйс, байршил, амьдарч буй газар зэргээс үл хамааран бүхий л иргэд төрийн үйлчилгээг авах учиртай. Энэ утгаараа иргэд хэрэгцээ, онцлогтоо нийцсэн үйлчилгээг авах эрхтэй, төрийн бүх шатны байгууллага тухайн үйлчилгээг хүргэх үүрэгтэй.

Төрийн үйлчилгээ нь иргэдийн суурь эрх, хэрэгцээг хангаж, тэгш байдлыг бий болгоход чиглэдэг тул дараах суурь шалгуур тавигдана (B.Margues, 2002). Үүнд:

1. Хүртээмж: Төрийн үйлчилгээний иргэдэд ойр байдал, иргэн бүрд хэрэгцээтэй үйлчилгээгээ авах адил тэгш боломжийг бүрдүүлсэн эсэхээр тодорхойлно.
2. Чанар: Төрийн үйлчилгээ иргэдийн хэрэгцээ, сэтгэл ханамжид нийцэж, иргэнд тулгамдаж буй асуудлыг шийдэж чадсан эсэхийг харуулдаг.
3. Шат дамжлага: Төрийн үйлчилгээг авахад хялбар, хөнгөн шуурхай байдлыг хангасан эсэхийг илэрхийлнэ.
4. Өртөг зардал: Төрийн үйлчилгээ авахтай холбоотой цаг хугацаа, санхүүгийн зардал бага байх, хүнд сурталгүй байдлаар тодорхойлогдоно.

Эдгээрээс гадна төрийн үйлчилгээний үр ашиг, үр дүн, үр нөлөө, ил тод байдал, нийцтэй/тохиромжтой байдал, хариуцлагатай байдал, иргэдийн

оролцоог хангасан байдал зэрэг шалгуураар төрийн үйлчилгээг үнэлж байна. Төрийн үйлчилгээний шалгуурын үндсэн дээр үйлчилгээний төлөв байдлыг дүгнэх, орон зай, цаг хугацааны хувьд харьцуулан ахиц, дэвшлийг үнэлэх боломж бүрддэг.

Нийтийн тээврийн байгууллагуудын анхаарах асуудал, шийдлийн талаар судлаачид тэмдэглэхдээ бүх оролцогч талуудын хэрэгцээг хангасан бөгөөд хамгийн бага зардлаар, чанартай, хүртээмжтэй байдлаар тээврийн үйлчилгээг хүргэж, тээврийн төсөл, арга хэмжээг тогтвортой хөгжлийн зарчимд нийцүүлэн нийгэм, байгаль орчин, эдийн засгийн тэнцвэрт байдлыг хангахад чиглүүлэн хэрэгжүүлэхийг онцолсон (Piotr Gotębiowski, Jolanta Żak, Piotr Kisielewski) нь үйлчилгээний шалгууртай уялдаж байна.

Дэлхийн банкны судлаачид төрийн үйлчилгээний үндсэн тулгуур нь:

1. Хүртээмж (access);
2. Үйлчлүүлэгчид төвлөрөн хариу үйлдэл үзүүлэх байдал (user-centeredness and responsiveness);
3. Төрийн байгууллагуудын уялдаа холбоо (public sector integrity);
4. Үйлчилгээний чанар, найдвартай байдал (quality and reliability of service delivery) болохыг онцолжээ (World Bank Group, 2018, p. 10).

Үйлчилгээний хүртээмж гэдэгт тухайн үйлчилгээний талаарх мэдээллийн нээлттэй байдал, үйлчилгээ авах хамгийн тохиромжтой суваг, үйлчилгээ үзүүлэгч талаас үйлчлүүлэгчтэй холбогдох байдал, үйлчилгээн дэх цахим технологийн хэрэглээгээр тодорхойлогдоно гэж үзсэн. Харин үйлчлүүлэгчид төвлөрөн хариу үйлдэл үзүүлэх байдалд үйлчилгээг стандарт шаардлагын дагуу, иргэдийн хүлээлтэд нийцүүлэн үзүүлэхийг ойлгоно. Төрийн байгууллагуудын уялдаа холбооны хүрээнд ил тод, авилгаас ангид, үр ашигтай хамтын ажиллагааны асуудал хөндөгддөг. Үйлчилгээний чанар, найдвартай байдал нь албан хаагчдын харилцаа, үйлчилгээний тодорхой, чанарын шаардлага хангасан байдал, сэтгэл ханамжид нийцсэн үр дүнд хүрэх зэрэг үзүүлэлтийг агуулна.

Сүүлийн жилүүдэд үр дүнд суурилсан хяналт-шинжилгээ, үнэлгээ, үр дүнд суурилсан удирдлагатай уялдан төрийн үйлчилгээний үр ашиг, үр дүн, үр нөлөө зэрэг шалгуурт онцгой анхаарч байна. Өөрөөр хэлбэл, үйлчилгээг хүртээмжтэй эсвэл хүртээмжгүй үзүүлэх, үйлчилгээг чанартай үзүүлэх, эсвэл чанар нь доголдсоноор иргэдэд ямар үр нөлөө үзүүлэхийг судлах нь чухал болж байна. Тухайлбал, нийтийн тээврийн үйлчилгээ хүртээмжгүй байгаа нь иргэдийн хувийн автомашины хэрэглээ нэмэгдэхэд

нөлөөлж, улмаар санхүүгийн нэмэлт зардал гарах нөхцөл болдгийг анхаарах шаардлагатай.

Иргэдэд ойр, тэдний эрэлт хэрэгцээг хангахуйц, уян хатан, чанартай төрийн үйлчилгээ үзүүлсний үндсэн дээр иргэдийн боломж, чадавх дээшлэх, хөгжих зүй тогтол ажиглагддаг. Харин төр иргэддээ ‘тааруухан’ үйлчилгээ үзүүлбэл тэдний төрд болон өөртөө итгэх итгэл суларч, чадавхжих, хөгжих боломж хязгаарлагдаад зогсохгүй иргэний үүргээ биелүүлэхдээ хойрго болдог (B.Margues, 2002). Иймд нийтийн тээврийн зорчигчийн тоог хэвээр хадгалах, улмаар нэмэгдүүлэхийн тулд хэрэглэгчид хүртээмжтэй, чанартай үйлчилгээг үзүүлэх ёстой (Anable, 2005).

Хүн амын төвлөрөл, замын хөдөлгөөний ачаалал ихтэй нийслэл Улаанбаатар хотын хувьд нийтийн тээврийн хэрэгцээ жил ирэх тутам өсөн нэмэгдэж байгаа ч нийтийн тээврийн дэд бүтцийг хөгжүүлэх асуудал хоцронгүй байгаа нь үйлчилгээний хүртээмжийг нэмэгдүүлэхэд сөрөг нөлөөтэй байна. Энэ нь эцсийн дүнд зорчигчийн сэтгэл ханамжийг бууруулж, нийтийн тээврээр эс үйлчлүүлэх шийдвэр гаргахад хүчтэй нөлөөлдөг (Цолмон нар, 2014) гэсэн судалгааны дүн нь дээрхтэй уялдаж байна.

Төрийн байгууллага, албан хаагчдын зүгээс иргэд, үйлчлүүлэгчдийн хэрэгцээ, онцлогийг танин мэдэх, тэдэнд хүртээмжтэй, хөнгөн шуурхай, чанартай үйлчилгээ үзүүлснээр хүний хөгжлийг хангах хүрээнд дэлхий нийтэд “Иргэндээ үйлчилдэг Засгийн газар” хэмээх ойлголт гарсан ба энэ нь хүн төвтэй төрийн үйлчилгээний мөн чанарыг илэрхийлдэг. Судлаач Д.Осборн болон Т.Гаэблер нар “Засгийн газрыг шинээр зохион бүтээх нь” номондоо АНУ болон бусад улс орнуудад улсын салбарт хийсэн шинэтгэлийг дүгнэсний үндсэн дээр үр нөлөөтэй Засгийн газрын 10 шинжийг дараах байдлаар тодорхойлжээ (НҮБХХ, 2008, хууд. 5). Үүнд:

1. Эрхэм зорилгод баримжаалах: Дүрэм журамд баригдахаас илүүтэйгээр эрхэм зорилгоо тодорхойлж, ажиллагчдад түүнд хүрэх хамгийн сайн арга зам хайж олох боломж олгох;
2. Хэрэглэгчдэд чиглэх: Тухайн байгууллагад ажиллагсдын биш, иргэдийн хэрэгцээг хангахад чиглэсэн үйл ажиллагаа явуулах;
3. Үр дүнд чиглэх: Орцоос илүү үр дүнг санхүүжүүлэх, үр дүнд чиглэсэн үйлчилгээ, удирдлагад анхаарах;
4. Эрчимжүүлэгч байх: Засгийн газар “сэлүүрдэхээсээ илүү залуурддаг” байх;
5. Иргэдийг чадавхжуулах: Дээрээс тушаан зааварлахын оронд

иргэдийн бүлэгт асуудлаа өөрсдөө шийдвэрлэх арга барил эзэмшүүлэх;

6. Ноёрхлоос ангижирч, өрсөлдөөний зарчимд шилжих: Хувийн хэвшил болон төрийн бус байгууллагуудад төрийн байгууллагаас илүү үр ашигтай, үр нөлөөтэй хийж гүйцэтгэх боломжтой үйл ажиллагааг хувьчлах, эсвэл эдгээр салбар дахь зохицуулалтыг сайжруулах;
7. Аж ахуйч сэтгэлгээтэй байх: Зөвхөн татварын хөрөнгийг зарцуулахыг бус, орлого бий болгохыг чармайх;
8. Урьдчилан харах чадвартай байх: Аливаа асуудлыг нэгэнт болж өнгөрсөн хойно нь шийдвэрлэхээр хөрөнгө зарцуулахад бус, түүнээс урьдчилан сэргийлэхэд хөрөнгө оруулах;
9. Төвлөрөл саарсан байх: Төрөл бүрийн түвшинд Засгийн газрын болон Засгийн газрын бус байгууллагын оролцоо, хамтын ажиллагаанд түшиглэж ажиллах;
10. Зах зээлд чиглэсэн байх: Засгийн газрын том хөтөлбөр хэрэгжүүлэхээс илүүтэйгээр зах зээлийн хүчээр асуудлыг шийдвэрлэхийг эрмэлзэж байх зэрэг болно.

Дээрх шинж нь төрийн үйлчилгээ үзүүлдэг байгууллага бүрд хамааралтай бөгөөд эдгээр нөхцөлийг бүрдүүлж ажилласнаар иргэд хүртээмжтэй, чанартай үйлчилгээ авах боломж бүрдэнэ. Улмаар улс орны хөгжил дэвшил, хүний хөгжилд төрийн үйлчилгээ чухал үүрэг гүйцэтгэдэг тул төрийн үйлчилгээ хүртээмжтэй, чанартай байх нь иргэдийн үндсэн хэрэгцээг хангах, нийгмийн сайн сайхан байдлыг бэхжүүлэх, амьжиргааг дэмжих зэрэг олон давуу талыг бий болгодог байна.

Төрийн үйлчилгээний салшгүй хэсэг болох нийтийн тээврийн үйлчилгээ нь эрх бүхий байгууллагаас тогтоосон нийтийн тээврийн үйлчилгээний замын чиглэл, цагийн хуваарийн дагуу, зохион байгуулалттай гүйцэтгэж байгаа зорчигч тээвэрлэлтийн үйлчилгээ юм (Автотээврийн тухай хууль, 1999). Үүнээс нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүрээнд замын чиглэл, хуваарийг оновчтой тодорхойлох, үйлчилгээг аль болох зохион байгуулалттай үзүүлэхтэй холбоотой асуудал нэн чухал болох нь харагдана.

## 2.1.2 Нийтийн тээврийн үйлчилгээний талаар Монгол Улсад хийгдсэн судалгааны тойм

Монгол Улсад нийтийн тээврийн үйлчилгээний чиглэлээр суурь болон хавсарга шинжтэй 10 гаруй томоохон судалгааны ажил хийгдсэн бөгөөд эдгээр нь нийтийн тээврийн салбарын хөгжил, дэд бүтэц, нийтийн тээврийн үйлчилгээний сүлжээний төлөвлөлт, үйлчилгээг цахимжуулах, төр, хувийн хэвшлийн түншлэл, хамтын ажиллагаа зэрэгт чиглэсэн байна (Хүснэгт 1).

Дэлхийн банкнаас хийсэн “Монгол Улс: Улаанбаатар хотын иргэдэд хүрэх үйлчилгээг хүртээмжтэй болгох нь” сэдэвт судалгаа нь Улаанбаатар хотын хэмжээнд болон дүүргүүдэд боловсрол, эрүүл мэндийн үйлчилгээний хүртээмж ба чанар, гудамжны гэрэлтүүлэг, нийтийн тээвэр зэрэг төрийн үйлчилгээний хүртээмжийг судалжээ.

**Хүснэгт 1. Нийтийн тээврийн үйлчилгээний талаар Монгол Улсад хийгдсэн судалгаа, бүтээлийн тойм**

Д/д	Судлаач/байгууллага, он	Судалгааны сэдэв	Гол агуулга
1	Улаанбаатар хотын автозамын түгжрэлийг бууруулах Үндэсний хороо (2023)	Нийслэл Улаанбаатар хотын авто замын түгжрэлийн өнөөгийн байдал ба Засгийн газраас баримталж буй бодлого, чиглэл	Улаанбаатар хотын автозамын түгжрэлийг бууруулах хүрээнд хэрэгжүүлсэн 12 багц үйл ажиллагааны хэрэгжилтийг үнэлсэн.
2	ШУТИС (2022)	Нийтийн тээврийн чиглэл сайжруулалтын тооцоолол	Нийслэлийн нийтийн тээврийн үйлчилгээний өнөөгийн байдал, тулгамдаж буй асуудлыг судалж, сүлжээний төлөвлөлтийн тооцооллыг хийж, үр дүнтэй хувилбарыг санал болгосон.
3	Япон улсын хамтын ажиллагааны байгууллага (2022)	Улаанбаатар хотын зам тээврийн дэд бүтцийг бэхжүүлэх суурь судалгаа	Улаанбаатар хотын зам тээврийн дэд бүтцийг судалж, нийтийн тээврийн үйлчилгээний чанарыг иргэдээр үнэлүүлсэн байна.
4	Үндэсний хөгжлийн газар (2018)	Зам тээвэр, логикийн хөгжил, байршлын төлөвлөлтийн судалгаа	Зам тээвэр, логикийн хөгжил, байршлын төлөвлөлт нь нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмж, чанарт нөлөөлж байгаа талаар дурдсан байна.
5	Дэлхийн банк (2017)	Монгол Улс: Улаанбаатар хотын иргэдэд хүрэх үйлчилгээг хүртээмжтэй болгох нь	Иргэдэд хүрч буй үйлчилгээний төрлүүдээс нийтийн тээврийн үйлчилгээг сонгож, өнөөгийн нөхцөл байдал, тулгарч буй бэрхшээлийг тодорхойлохыг зорьсон.

6	Зам тээврийн хөгжлийн яамны захиалгат судалгаа (Эрүүл мэнд, нийгмийн бодлогын хүрээлэн ТББ, 2017)	Зам, тээврийн хөгжлийн яамнаас салбар байгууллагуудаар дамжуулан 2017 онд хэрэгжүүлсэн үйл ажиллагааны хөндлөнгийн үнэлгээ	Зам, тээврийн хөгжлийн яамнаас салбар байгууллагуудаар дамжуулан 2017 онд хэрэгжүүлсэн үйл ажиллагаанд хэрэглэгчийн хөндлөнгийн үнэлгээ хийсэн байна. Энэ хүрээнд ажил үйлчилгээний хүртээмж, чанар, албан хаагчдын ёс зүйн байдалд иргэдээс өгч буй үнэлэлт, дүгнэлт, сэтгэл ханамжийг судалжээ.
7	Т.Оюунцэцэг (2017)	Нийтийн зорчигчдын авто тээврийн тулгамдсан асуудал, түүнийг шийдвэрлэх арга зам	Нийтийн тээврийн үйлчилгээний өнөөгийн төлөв байдал, Улаанбаатар хотын нийтийн тээврийн үйлчилгээний өөрчлөлтийг судалж, үйлчилгээг сайжруулах менежментийн хувилбар боловсруулсан.
8	Хуан Арготе-Кабанерго, Жейкоб Линн (2015)	Улаанбаатар хотын нийтийн тээврийн шинэ удирдлага, мэдээллийн системийн үнэлгээ	Улаанбаатар хотын тээврийн үйлчилгээний шинэ удирдлага, мэдээлэл технологийн системийг 3 гол оролцогч тал, тэдгээрийн чиг зэрэгтэй уялдуулан судалсан.
9	Н.Өлзийжаргал Ж.Должинсүрэн (2014)	Нийтийн тээврийн үйлчилгээнд ухаалаг тээврийн системийг / intelligent transport system/ нэвтрүүлэх нь	Нийслэлийн 59 чиглэлд 783 том оврын, 358 бага оврын автобусаар үйлчлүүлэгчдийг хамруулан тус салбарт ухаалаг систем нэвтрүүлэх боломжийг тодорхойлох суурь судалгаа хийсэн.
10	Т.Энхжаргал (2014)	Нийтийн тээврийн үйлчилгээнд төр хувийн хэвшлийн түншлэлийн үр нөлөөг сайжруулах нь	Нийтийн тээврийн салбарт төр хувийн хэвшлийн түншлэлийг бий болгох замаар тус үйлчилгээний эдийн засгийн үр ашгийг нэмэгдүүлэх боломжтой холбогдсон зарим асуудлыг авч үзсэн.
11	А.Буянцогт (диссертаци) (2004)	Хотын нийтийн тээврийн үйлчилгээг боловсронгуй болгох асуудал	Хотын нийтийн тээврийн үйлчилгээг боловсронгуй болгоход чиглэсэн технологи, санхүүгийн шийдлийг боловсруулжээ.

Тус судалгаанд хотын хэмжээнд болон дүүргүүдэд нийтийн тээврийн үйлчилгээнд хүрэх цэгийн орон зайн ялгаа нэлээд их, өөрөөр хэлбэл нийтийн тээврийн үйлчилгээ авах боломж иргэдийн хаана оршин сууж байгаагаас хамааралтай байна гэсэн дүгнэлт хийсэн байна. Мөн Улаанбаатар хотын тэлэлтийн тархай хэлбэр харьцангуй хол зайг хамран, улсаас иргэдэд дэд бүтэц, нийтийн тээврийн үйлчилгээг үзүүлэх нэгж өртгийг нэмэгдүүлэхийн зэрэгцээ Улаанбаатар хотын бага нягтралтай хотжилтын хэлбэр нь гаднах суурьшлууд руу автобусны чиглэлийг сунгахад өндөр өртөгтэй болгож байна. Улмаар өндөр чанартай үйлчилгээг

дагалдах давтамжтай үйлчилгээг үзүүлэх зардлыг нэмэгдүүлж байгаагаас автобусны ихэнх чиглэлүүд давхцаж байна гэсэн дүгнэлт гарсан байна.

Япон улсын хамтын ажиллагааны байгууллагаас (ЖАЙКА) “Улаанбаатар хотын зам тээврийн дэд бүтцийг бэхжүүлэх суурь судалгаа” хийж, Улаанбаатар хотын нийтийн тээврээр үйлчлүүлэгчдээр үйлчилгээний чанарыг 11 үзүүлэлтээр үнэлүүлжээ.

## Хүснэгт 2. Улаанбаатар хотын автобус үйлчилгээний талаар санал, сэтгэгдэл (хувиар)

Үзүүлэлт	Эерэг сэтгэгдэлтэй иргэд	Дундаж гэж үзэж буй иргэд	Тааруу сэтгэгдэлтэй иргэд
Тээврийн тав тухтай байдал	23.6	<b>43.7</b>	32.6
Автобусны буудал дээр хүлээх байдал	19.7	34.7	<b>45.6</b>
Жолооч, кондукторуудын зан харьцаа	25.5	<b>45.1</b>	29.4
Автобус доторх аюулгүй байдал	19.9	33.9	<b>46.2</b>
Автобус доторх тав тухтай байдал	19.1	30.2	50.7
Автобусны буудлын хүртээмж	<b>42.2</b>	32.5	25.4
Зорчих төлбөр	<b>51.5</b>	34.7	13.9
Автобусны зорчих хурд	30.2	<b>40.9</b>	28.8
Автобус явах давтамж	27.7	<b>37.5</b>	<b>34.8</b>
Үйлчилгээний цаг	<b>36.8</b>	32.0	31.2
Маршрут	33.0	<b>39.1</b>	27.8

*Эх сурвалж: [ЖАЙКА, 2022, хууд. 39]. Улаанбаатар хотын зам тээврийн дэд бүтцийг бэхжүүлэх суурь судалгаа*

Энэхүү судалгааны үр дүнгээс харахад, нийтийн тээврийн үйлчилгээг үнэлсэн 11 үзүүлэлтээс тээврийн тав тухтай байдал, автобусны буудлын хүртээмж, зорчих төлбөр, жолооч, кондукторын зан харьцаа, зорчих хурд, автобус явах давтамж, маршрутыг иргэд “хэвийн” гэж үзсэн бол автобусны буудал дээр хүлээх байдал, автобус доторх аюулгүй байдал, автобус доторх тав тухтай байдлыг “тааруу” гэж үнэлсэн байна.

Үндэсний хөгжлийн газраас “Зам тээвэр, логистикийн хөгжил, байршлын төлөвлөлтийн судалгаа” хийж, тээврийн үйлчилгээний чанар, хүртээмж хэрэглэгчийн эрэлт шаардлагыг хангахгүй, энэ байдал нь тээврийн төрлүүдийн хоорондын уялдаа холбоо муу байгаагаас шалтгаалж байна гэсэн дүгнэлтийг хийсэн.

“Эрүүл мэнд, нийгмийн бодлогын хүрээлэн” ТББ нь ЗТХЯ-ны захиалгаар зөвхөн агаарын тээвэр, улс хот хоорондын тээвэр, төмөр замын тээврээр үйлчлүүлсэн иргэдээс үйлчилгээний ил тод шуурхай байдал, аюул осолгүй найдвартай байдал, үйлчилгээний соёл, үнэ тариф гэсэн бүлэг үзүүлэлтээр үнэлгээ авсан байна. Судалгааны зорилго нийтийн тээврээр үйлчлүүлэгчдийн үнэлгээ хийхэд чиглээгүй байна.



ШУТИС-ийн багш Н.Өлзийжаргал, Ж.Должинсүрэн нар нийтийн тээврийн үйлчилгээний чанарыг дараах шалгуур үзүүлэлтийн хүрээнд судалж үзжээ. Үүнд:

1. Үйлчилгээний хүртээмж;
2. Үр ашигтай байдал;
3. Үйлчлүүлэхэд хялбар байдал;
4. Найдвартай байдал.

**Хүснэгт 3. Нийтийн тээврийн үйлчилгээний шалгуур, хэмжих үзүүлэлт**

Д/д	Шалгуур	Хэмжих үзүүлэлт
1	Хүртээмжтэй байдал	1. Хүрсэн байдал (чиглэлийн хөдөлгөөний нягтаршил, чиглэлийн үйлчилгээний давтамж); 2. Үйлчилгээний талаарх мэдээллээр хангасан байдал (зорчих чиглэл, зогсоолын нэр зэрэг мэдээллийг зарлан мэдээлэх байдал); 3. Хямд тариф (амьжиргааны түвшинд нийцэхүйц бөгөөд тогтвортой байх).
2	Үр ашигтай байдал	1. Зорчих цаг хугацааны хэмнэлт (нийтийн тээврээр зорчих хугацаа хувийн автомашинаар зорчихоос бага байх); 2. Зорчих үедээ ядрахгүй байх <sup>1</sup> .
3	Үйлчлүүлэхэд хялбар байдал	1. Автобус дүүргэлтийн бага байдал; 2. Тав тухтай байдал.
4	Найдвартай байдал	1. Хүлээлгийн хугацаа тогтмол байдал (Цагийн хуваарийн дагуу үйлчлэх); 2. Үйлчилгээний тасалдалгүй байдал; 3. Аюулгүй зорчих нөхцөлөөр хангагдсан байдал (Техникийн хувьд бүрэн бүтэн тээврийн хэрэгслээр үйлчлүүлэх нөхцөл).

Судлаачид үйлчилгээний хүртээмжийг чанарт хамааруулан судалж, үр ашиг, үйлчилгээ авахад хялбар байдал, найдвартай байдлын асуудлыг авч үзсэн байна.

Монгол Улсад хийгдсэн судалгааг нэгтгэн дүгнэж үзвэл нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмжийн талаар дагнан судалсан бүтээл үгүй байна. Цөөн судалгаанд Улаанбаатар хотын нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмжийг тодорхой үзүүлэлтээр судалсан ба ингэхдээ үйлчилгээний чанарын шалгуурыг хавсарга байдлаар авч үзжээ. Иймд нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмжийг хүн төвтэй, иргэнд ээлтэй байдлаар дагнан судлах шаардлага байна.

<sup>1</sup> Зорчигчид нийтийн тээврээр ажил, хичээл, сургуульдаа очихдоо хөдөлмөрийн чадвараа 10-15 хувиар алддаг гэсэн тооцоо бий.

## 2.2 Нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмжийн талаарх ойлголт, хэмжүүр

Төрийн үйлчилгээг судлахдаа нэн түрүүнд хүртээмжид төвлөрдөг болох нь тодорхой байна. Энэхүү ойлголтыг хэл зүйн талаас тодруулбал, аливаа юманд оролцож, холбогдох байдал; хуваан ногдуулсан хувь; хүрэлцээтэй байдал (Я.Цэвэл, 2013, хууд. 1026) гэсэн агуулгаар тайлбарлаж болохоор байна. Аливаа юманд оролцож, холбогдох байдал гэсэн талаас нь авч үзвэл нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмж гэдэг нь тухайн үйлчилгээ шаардлагатай хүндээ хүрч байгаа эсэхийг тодорхойлох гэсэн утгыг илэрхийлж байна. Хуваан ногдуулсан хувь гэдэг агуулгаар нь шинжилбэл, нийтийн тээврийн үйлчилгээ нь үйлчилгээ авахыг зорьж буй бүхий л хүнд боломжтой эсэхийг илэрхийлнэ. Харин хүрэлцээтэй байдал гэдэг нь тухайн үйлчилгээ нь чиглэл, тээврийн хэрэгслийн тоо, байршлын хувьд хүрэлцэж байгаа эсэхийг тодорхойлж болохоор байна. Энэ нь хүртээмж гэсэн ойлголт нь хүн бүрд адил тэгш боломж бүрдүүлсэн эсэхийг харуулна гэсэн тодорхойлолттой уялдаж байна.

Төрийн үйлчилгээний хүртээмж (access)-ийг тухайн үйлчилгээг авах эрх, болзол нөхцөлийг хангасан, үйлчилгээг хүртэх боломжтой (кандидат болсон хүн) хүн амаас үйлчилгээг авсан хувь, тоо хэмжээг хэлнэ гэж судлаач Ж.Нарантуяа тодорхойлжээ. Төрийн үйлчилгээний хүртээмж нь үйлчилгээг хүргэгч, үйлчилгээг хүртэгч/үйлчлүүлэгч хоорондын харилцаанд суурилсан, динамик шинжтэй, тухайн нийгэм дэх үйлчилгээний тэгш шударга байдлын түвшинг илэрхийлэх ойлголт юм. Харин хүртээмжтэй байдал (accessibility) гэдэг нь тухайн төрийн үйлчилгээг зүй ёсоор авах болзлыг хангасан бүх бүлгийн хүмүүст уг үйлчилгээг нь шударга тэгш хүргэх боломжтой байдлыг бүрдүүлж өгсөн шинж чанарын хэмжээ болно (Ж.Нарантуяа, 2022, хууд. 18). Энэхүү тодорхойлолт нь төрийн үйлчилгээний хүртээмж, хүртээмжтэй байдал нь ялгаатай ойлголт болохыг тодорхойлсон ба үүнээс ургуулан холбогдох хэмжүүрийг тодорхойлон ашиглаж болохоор байна.

Судлаач З.Г.Зайнашева нар төрийн үйлчилгээний хүртээмжийг:

- Мэдээллийн энгийн хүртээмжтэй байдал;
- Эдийн засгийн нөөц бололцоо;
- Байршил;
- Ажлын хуваарь;
- Үйлчилгээ үзүүлэх хэлбэр;
- Хэрэглэгчийн сэтгэл ханамжийн түвшин зэрэг (З.Г.Зайнашева, Н.Г.Мешкова, 2015) үндсэн хувьсагчдын хүрээнд судалж болно гэжээ.

Үүнээс үзвэл, нийтийн тээврийн үйлчилгээний талаарх мэдээлэл иргэдэд хүрч байгаа эсэх, үйлчилгээний цагийн хуваарь, хүртээмжийн талаарх иргэдийн сэтгэл ханамж зэрэг үзүүлэлтийг энэхүү судалгаанд ашиглах боломжтой байна.

Дэлхийн банкны судлаачид төрийн үйлчилгээг судлахдаа:

1. Үйлчилгээний талаарх мэдээллийн олдохуйц байдал;
2. Үйлчилгээг хамгийн тохиромжтой сувгаар хүргэж буй байдал;
3. Үйлчилгээн дэх дижитал болон цахим технологийн хэрэглээ (World Bank Group, 2018, p. 10) гэсэн үндсэн хэмжүүрийг ашигласан байна.

Швед улсын Карштадын их сургуулийн судлаачид 2020 онд нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмжийг сайжруулах, аюулгүй ажиллагааг хангах зөвлөмж боловсруулах зорилгоор “Нийтийн тээврийн хүртээмж, чанар, аюулгүй байдал” сэдэвт судалгааг гүйцэтгэсэн. Судалгаанд нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмжийг тодорхойлох дараах хувьсагч, хэмжүүрийг авч үзжээ.

#### Хүснэгт 4. Нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмжийг судалсан хувьсагч, хэмжүүр

Д/д	Хувьсагч	Хэмжүүр
1	Мэдээлэл	Автобусны буудлын талаарх мэдээлэл Онцгой тохиолдлын талаарх мэдээлэл
2	Тав тух	Тохилог байдал Стандарт шаардлага хангасан байдал Ариун цэврийн шаардлага хангасан байдал Суудлын тоо.
3	Өртөг	Үнэ өртгийн нийцтэй байдал Үйлчилгээний үнэ цэн
4	Аюулгүй байдал	Автобусны буудал, зогсоолын аюулгүй байдал Автобусны аюулгүй байдал Ослын тохиолдол
5	Үндсэн чиг үүрэг	Аяллын нийт хугацаа Найдвартай байдал Үйлчилгээний давтамж, тасралтгүй байдал Дамжин суух болон үйлчилгээ зогсох хугацаа

Эх сурвалж: (Margareta Friman, Katrin Lättman, Lars E. Olsson, 2023).

Үйлчилгээний хүртээмжийг Латтмэйн (Lättman) нарын боловсруулсан “Хүрэлцээтэй байдлын хэмжүүр” (perceived accessibility scale)-ээр хэмжжээ.

Үйлчилгээ нь иргэдэд хүрч байгаа гэдэг утгаар үйлчилгээний хүртээмжийг олон нийтийн хяналт буюу санаа бодлоор дамжуулан судлахдаа нэгдүгээрт, үйлчилгээний талаарх олон нийтийн санаа бодол, хоёрдугаарт, үйлчилгээний талаарх үйлчилгээ үзүүлэгчдийн санаа бодол, гуравдугаарт, энэ хоёр талын санал бодлын зөрүү гэсэн 3 зүйлд

анхаарахыг санал болгосон нь (ASEAN, 2020) үйлчилгээний хүртээмжийг сэтгэл ханамжид суурилан судалж болохыг харуулж байна.

Судлаач Патрик (1997) эрүүл мэндийн байгууллагаас шалтгаалах эрүүл, чанартай амьдралын загвартаа төрийн үйлчилгээний хүртээмжийг олдохуйц (availability), хүртэхүйц, хүрэлцээтэй байдал (accessibility), үнийг нь дийлэхүйц (affordability), хүлээн зөвшөөрөгдөхүйц (acceptability), үйлчилгээг ашиглахуйц (use of service) гэсэн 5 ойлголтын хүрээнд авч үзсэн байна (Ж.Нарантуяа, 2022, хууд. 10). Үүнийг эрүүл мэндийн салбараас гадна нийтэд зориулсан үйлчилгээний салбар, маркетингийн үйл ажиллагаа, стратеги төлөвлөлтийн чиглэлээр өргөн ашиглаж, 3A<sup>2</sup> зарим тохиолдолд өргөжүүлсэн байдлаар 4A<sup>3</sup>, 5A<sup>3</sup> зэрэг нэршлээр эрдэм шинжилгээний эргэлтэд олонтаа оржээ. Тухайлбал, судлаач Рүүд, Хиллман (Rood, Hillman) нар нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмжийг судлахдаа дээрх загварыг ашиглаж, тээвэрлэх хүчин чадал, автобусны давтамж, чиглэл, дамжин суух боломж, үйлчилгээний хамрах хүрээ зэрэг үзүүлэлтийг авч үзсэн байна (T.Rood, 2002). Энэтхэг улсын Жайпур хотын нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмжийг үйлчилгээний хүрэлцээт байдал, үйлчилгээ авах боломжтой байдал гэсэн хэмжүүрт төвлөрөн судалжээ (Vimal Gahlot, B.L.Swami, M.Parida, B.Kalla, 2013). Судалгаанд нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүрэлцээт байдлыг гүйцэтгэлийн суурь шалгуур гэж үзээд, нийтийн тээврийн хэрэгслийн тоо, хүчин чадал, автобусны буудлын тоо, хүчин чадал зэрэг үзүүлэлтийг зайлшгүй хамруулна гэсэн байна.

Нийтийн тээврийн үйлчилгээг “Accessibility”, “Availability”, “Affordability” гэсэн 3A эсвэл “Acceptability” гэсэн хэмжүүрээс өргөжүүлсэн 4A хэмжүүрээр судлах нь зохимжтой болохыг Нийтийн тээврийн өрсөлдөөний тухай 9 дүгээр бага хурлаас санал болгосон (9th conference on Competition and Ownership in Land Transport). Иймээс үйлчилгээний хүртээмжийг судлах 3A хэмжүүрийг багтаасан индекс боловсруулан ашиглаж байна (Vimal Gahlot, B.L.Swami, M.Parida, B.Kalla, 2013).

3A загварын эхний бүрдэл болох “Accessibilty” буюу “хүрэлцээт байдал” гэдэг нь ямар нэгэн зүйлийг худалдаж авах, хэрэглэж болох, хүрч болох тухай баримт нотолгоо<sup>4</sup> гэсэн агуулгыг илэрхийлнэ (Cambridge English dictionary, 2024). Хүрэлцээт байдал нь иргэдийн нийтийн тээврээр зорчих суурь нөхцөл бүрдсэн эсэхийг тодорхойлно (Oregon Public Transportation, August 2020, p. 5).

<sup>2</sup> 3A - Accessibility, Availability, Affordability гэсэн хэмжүүрийг авч үзнэ.

<sup>3</sup> 4A болон 5A Accessibility, Availability, Affordability дээр нэмээд Awareness, Acceptability гэсэн хэмжүүрийг авч үзнэ.

<sup>4</sup> The fact that something can be bought, used, or reached.

Үйлчилгээний хүрэлцээт байдал нь цаг хугацаа, орон зайнаас ихээхэн хамаардаг буюу бусад тохиолдолд “Тээврийн Судалгааны Төв”-өөс дараах хүрээнд судлахыг санал болгож байна. Үүнд:

1. Хүчин чадлын хүрэлцээт байдал: Хүссэн газраа зорчих боломжтой юу?
2. Орон зайн хүрэлцээтэй байдал: Үйлчилгээг хаана үзүүлдэг, түүнд хүрэх боломжтой юу?
3. Цаг хугацааны хүрэлцээтэй байдал: Үйлчилгээг хэзээ үзүүлдэг, бүхий л хугацаанд үйлчилгээ авах боломжтой юу?
4. Мэдээллийн хүрэлцээт байдал: Үйлчилгээний талаарх мэдээлэл олдоцтой юу? (Transportation Research Board, 2013).

“Availability” буюу “үйлчилгээ авах боломж” гэдэг нь нэгдүгээрт, хүрэхүйц эсвэл хялбар авах боломжтой<sup>5</sup>, хоёрдугаарт, хүн бүр үүн дотор хөгжлийн бэрхшээлтэй иргэн хүртэл үйлчилгээ авах бололцоотой нөхцөл байдал<sup>6</sup> гэсэн утгатай (Cambridge English dictionary, 2024). Судлаач Ж.Нарантуяа “Accessibility” гэсэн ойлголтыг “хүртээмжтэй байдал” гэж орчуулан төрийн үйлчилгээг авах болзол хангасан бүх бүлгийн хүмүүст уг үйлчилгээг шударга тэгш хүргэх боломжтой байдлыг бүрдүүлж өгсөн шинж чанарын хэмжээ гэж тодорхойлсон байна (Ж.Нарантуяа, 2022, хууд. 14)

Нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмж нь нийтийн тээврийн үйлчилгээ авах суурь нөхцөл бүрдсэн эсэхийг илэрхийлдэг бол үйлчилгээ авах боломж нь үйлчилгээ авахад орчин, хэрэгсэл, нөхцөл байдлын хувьд хэр зэрэг бололцоотой байгаагаар илэрхийлэгдэнэ (Vimal Gahlot, B.L.Swami, M.Parida, B.Kalla, 2013). Өөрөөр хэлбэл, үйлчилгээ авах боломж нь уламжлалт байдлаар ойлгодог хүртээмжийн үзүүлэлт болох хүрэлцээт байдлыг илүү хүн төвтэй байдлаар өргөжүүлэн авч үзэж байгаа хэмжүүр гэж ойлгож болно (Oregon Public Transportation, August 2020, p. 5).

“Affordability” буюу “үйлчлүүлэгчид нийцтэй байдал” гэдгийг нийтийн тээврийн өрсөлдөөний тухай 9 дүгээр бага хурлаас зорчих үнэ тарифыг төлөх боломж, нэн ялангуяа бага орлоготой иргэд төлбөр төлөх боломжтой байх<sup>7</sup> гэсэн утгатай хэмээн тодорхойлсон бол судлаач Литман иргэдийн зүгээс хүссэн ямар ч цаг үедээ үйлчилгээ хүртэх чадавхийг<sup>8</sup> илэрхийлнэ (Litman, 2013) гэж үзсэн.

Нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмжийг дараах ойлголтын

<sup>5</sup> The fact of being able to be reached or obtained easily.

<sup>6</sup> The quality of being able to be entered or used by everyone, including people who have a disability.

<sup>7</sup> Discussing urban public transport fares in the presence of low incomes and poverty.

<sup>8</sup> Affordability as the capacity to afford access to goods and services any time transport is required.

хүрээнд судлах шаардлагатай бөгөөд энэ нь иргэндээ үйлчилдэг, үр нөлөөтэй Засгийн газрын 10 шинжтэй уялдаатай болно (9th conference on Competition and Ownership in Land Transport). Үүнд:

Үйлчилгээний хүрэлцээт байдал (Accessibility) нь тухайн байршилд нийтийн тээврийн хэрэгсэл байгаа эсэх, үйлчилгээний давтамж, зорчих чиглэл дэх нийтийн тээвэр (автобус, галт тэрэг гэх мэт)-ийн хүрэлцээ, маршрут, хамрах хүрээ, нийтийн тээврийн сүлжээ, өдрийн турш хангалттай давтамжтай үйлчилгээ байдаг эсэх зэрэг үзүүлэлтийг авч үзнэ.

Үйлчилгээ авах боломж (Availability) нь нийтийн тээврийг хүн бүр хялбархан ашиглах байдал буюу хүнд зориулагдсан тав тухтай байдлыг илэрхийлдэг. Ялангуяа хөгжлийн бэрхшээлтэй хүмүүс (хөдөлгөөн, хараа, сонсгол)-ийн хувьд тээврийн хэрэгсэлд хялбархан нэвтрэх, налуу зам, цахилгаан шат, брайль тэмдэгт, аудио зарлал байгаа эсэх нь үйлчилгээний боломжтой байдалд чухал болно. Түүнчлэн нийтийн тээврээр зорчигчид осол гэмтэл, аюулгүй, айдасгүй байдлыг мэдэрч, гэмт хэрэг, ослоос урьдчилан сэргийлэх арга хэмжээ авч байгаа байдал нь үйлчилгээ авах боломжтой байдалд хамаарна.

Үйлчлүүлэгчид нийцтэй байдал (Affordability): Нийтийн тээврийн үйлчилгээний үнэ орлогын янз бүрийн түвшинд боломжийн байдал, оюутан, ахмад настан, орлого багатай иргэдэд хөнгөлөлттэй үйлчилгээ авах боломж олгодог байдал чухал болно.

Судлаач Филипп ба Хазлетт (1997) нар нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмжийг судлахдаа дараах шаталсан бүтэцтэй загвар, тэдгээрт хамаарах хэмжүүрийг ашигласан байна. Үүнд:

1. Суурь үзүүлэлт;
2. Үндсэн үзүүлэлт;
3. Дэмжих үзүүлэлт.

Суурь үзүүлэлтэд нийтийн тээврийн үйлчилгээ, хэрэгслийн хүртээмж, үндсэн үзүүлэлтэд тухайн үйлчилгээ, хэрэгслийн хүрэлцээтэй, шаардлага хангасан байдал, дэмжих үзүүлэлтэд үйлчилгээний талаарх мэдээллийг багтаасан багц хэмжүүр хамаарна. Энэ загвараар судлаач Трипп, Дрий нар төмөр замын зорчигч тээврийн үйлчилгээний хүртээмжийг судалж, суурь үзүүлэлт болох нийтийн тээврийн хэрэгслийн хүртээмж, цагийн хуваарь нь үйлчилгээний хүртээмжид хүчтэй нөлөөлдөг гэсэн үр дүнд хүрчээ (Tripp, John T. Drea, September 2002).

Судлаач Н.Өлзийжаргал, Ж.Должинсүрэн нар нийтийн тээврийн

үйлчилгээний хүртээмжийг үйлчилгээний чанарыг тодорхойлох нэг шалгуур болгон авч үзээд, хүртээмжийг тодорхойлохдоо дараах үзүүлэлтийг ашигласан. Үүнд:

1. Хүрсэн байдал (чиглэлийн хөдөлгөөний нягтаршил, чиглэлийн үйлчилгээний давтамж);
2. Үйлчилгээний талаарх мэдээллээр хангасан байдал (зорчих чиглэл, зогсоолын нэр зэрэг мэдээллийг зарлан мэдээлэх байдал);
3. Хямд тариф (амьжиргааны түвшинд нийцэхүйц бөгөөд тогтвортой байх) зэрэг болно (Н.Өлзийжаргал, Ж.Должинсүрэн, 2014).

Судлаач Мартин нарын судалгаанд нийтийн тээврийн хүртээмжийн хүрээнд үйлчлүүлэгчдийн сэтгэл ханамжийг судлан иргэд, хөгжлийн бэрхшээлтэй иргэдэд тохилог суудал, цэвэр орчин, засвар үйлчилгээ, суудал, мэдээллийн хүрэлцээг ямар байгааг судлах шаардлагатайг онцолжээ. Мөн автобусны цагийн хуваарь, маршрут, тасалбарын дэлгэрэнгүй мэдээллийг гар утасны аппликейшн болон дижитал платформоор шуурхай хүргэдэг эсэхийг хүртээмжийн хүрээнд авч үзсэн. Улмаар осол аваарыг багасгах, зорчигчдын итгэлийг нэмэгдүүлэхийн тулд хэрэгжүүлж буй эрсдлээс хамгаалах жолоодлогын арга техник, зорчигчтой харилцах соёл, ослын үед авах хариу арга хэмжээ зэрэг нь нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмжийг иргэний өнцгөөс тодорхойлоход чухал болно (Martyn de Kuiper, 2023) гэж дүгнэсэн байна.

Судлаач Ж.Дөлгөөн “Нийтийн тээврийн үйлчилгээний сүлжээний төлөвлөлтийг боловсронгуй болгох асуудал” сэдэвт докторын зэрэг горилох нэг сэдэвт бүтээлд зорчигч тээврийн үйлчилгээний хүртээмжийг:

- Тээврийн хэрэгслийн тав тух, ариун цэвэр;
- Зорчигч тээврийн стандарт, хэрэгцээнд нийцэх байдал;
- Тээврийн хэрэгслийн бүрэн бүтэн байдал;
- Зорчих тээврийн үеийн аюулгүй ажиллагаа;
- Зогсоолын тохижилт;
- Жолоочийн мэргэжлийн ур чадвар, хариуцлагын түвшин;
- Чиглэл, цагийн хуваарийн талаарх мэдээлэл авах боломж;
- Цагийн хуваарь мөрдөх байдал;
- Зорчих тасалбар, тээврийн хэрэгслийн хүрэлцээтэй байдал;
- Зорчигчдын санал гомдол хүлээн авах, шийдвэрлэх ажиллагаа гэсэн шалгуур үзүүлэлтийн хүрээнд судалжээ (Ж.Дөлгөөн, 2021).

Олон улсад нийтийн тээврийн хүртээмжийг индекс тооцох аргаар судлах практик нэвтэрч байна. Үүнд:

1. Тээврийн нийлүүлэлтийн индекс (Transport Supply Index) – (Currie, 2010; Delfosc and Currie, 2011);
2. Нийтийн тээврийн хүрэлцээтэй байдлын түвшин (Public Transport Accessibility level (PTAL))- (London, 2011);
3. Тээврийн хүрэлцээтэй байдлын индекс (Transit Accessibility Index (TAI))- (Bhat et all., 2006);
4. Тээврээс хамааралтай байдлын индекс (Transit Dependence Index (TDI))- (Bhat et all., 2006).

Нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмжийн индекс нь тухайн үйлчилгээний тэгш шударга байдлыг хэмжихэд голлон чиглэнэ (Xavier Salleras Mestre, 2021). Эдгээр индексээс гадна Гүерс болон Ван Вий (Guers and van Wee, 2004) нарын судлаачид хүртээмж тодорхойлох тээвэрлэлт, байршил, цаг хугацаа, хувь хүнтэй холбоотой багц үзүүлэлт байж болохыг онцолжээ.

#### Хүснэгт 5. Нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмжийг тодорхойлох үзүүлэлт

Хэмжүүр	Үзүүлэлт			
	Тээвэрлэлт	Байршил	Цаг хугацаа	Хувь хүнтэй холбоотой
Дэд бүтцэд суурилсан үзүүлэлт	Зорчих хурд, замын түгжрэлд алдсан хугацаа		Оргил цаг, 24 цагт үйлчилгээ авах боломж	Зорчих чиглэлд суурилсан үечлэл (жишээ нь гэрээс ажил руу, гэрээс үйлчилгээний төв рүү гэх мэт)
Байршлын үзүүлэлт	Байршил хооронд зорчих хугацаа, өртөг	Хүмүүс олноор суух байршил буюу нийтийн тээврийн эрэлт, нийлүүлэлт огтлолцсон байршил	Зорчих цаг болон өртгийн ялгаа. (Өдрийн цагаар, долоо хоногийн өдрүүдээр, улирлаар гэх мэт)	Хүн амын бүлэгт суурилсан ангилал (жишээ нь орлого, нийгмийн бүлгээр гэх мэт)
Хувь хүний үзүүлэлт	Байршил хооронд зорчих хугацаа	Нийтийн тээврийн үйлчилгээ авах боломж (чиглэлүүд)	Цагийн хязгаарлалт, зорчих боломжтой цагууд	Хувь хүний түвшин дэх хүртээмж
Үйлчилгээ авах байдлын үзүүлэлт	Байршил хооронд зорчих өртөг	Нийтийн тээврийн үйлчилгээ авах боломж (чиглэлүүд)	Зорчих цаг болон өртгийн ялгаа. (Өдрийн цагаар, долоо хоногийн өдрүүдээр, улирлаар гэх мэт)	Хүн ам зүйн ялгаатай бүлгүүд дэх хүртээмжийн төлөв байдал

Эх сурвалж: (Xavier Salleras Mestre, 2021)

Нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмжийг тодорхойлохдоо байршлын үзүүлэлтэд нийтийн тээвэрт суух боломжтой байршил (чиглэлүүд), боломжит эрэлттэй байршил (оршин суугчид амьдардаг



газар), хүмүүс олноор суух байршил буюу нийтийн тээврийн эрэлт, нийлүүлэлт огтлолцсон байршил (ажил, эмнэлэг, сургууль гэх мэт) зэргийг авч үзсэн байна. Мөн нийтийн тээврээр үйлчлүүлэхэд нөлөөлөх хувь хүний хэрэгцээ, чадвар болон боломжийг багтаан авч үзсэн нь иргэн төвтэй төрийн үйлчилгээний зарчимтай уялдаатай байна.

Судлаач Диана болон Дарайо нар нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмжийг:

1. Иргэдийн амьдарч буй нутаг дэвсгэр дэх нийтийн тээврийн хэрэгслийн тоо, хүртээмж;
2. Хувийн тээврийн хэрэгслийн ашиглалт;
3. Тээврийн хэрэгслийн байгаль орчинд үзүүлэх нөлөө гэсэн хэмжигдэхүүнээр судлан үзжээ (Marco Diana and Cinzia Daraio, March, 2014, p. 86).

Диана болон Дарайо нарын судлаачид иргэдийн нийтийн тээврийн үйлчилгээ авах хандлага, боломжид хувийн тээврийн хэрэгслийн ашиглалт чухал нөлөө үзүүлдэг бөгөөд энэ нь эдийн засаг, нийгэм, байгаль орчны харилцан тэнцвэртэй, тогтвортой хөгжлийн зарчимд харшилдаг болохыг тодорхойлжээ. Иймд нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмжийг судлахдаа иргэдийн зүгээс хувийн тээврийн хэрэгсэл ашиглах хандлага, үүнээс хамааран нийтийн тээврийн үйлчилгээ хязгаарлагдаж буй нөхцөл байдал, улмаар нийтийн тээврийн хэрэгсэл, хувийн автомашины тэнцвэрт харьцааг авч үзэх шаардлагатай байна.

### **2.3 Нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмжийг судлах хандлага, арга зүй**

Дэлхийн улс орнууд нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмжийг шинжлэх ухааны арга зүйд суурилан судалж, тухайн судалгааны үр дүнд тулгуурлан үйлчилгээг тасралтгүй сайжруулах арга хэмжээ авахад ихээхэн анхаарал хандуулж байна. Ингэхдээ доороос дээш (Bottom-Up) хандлага буюу үйлчилгээ хүртэгчдийн байр суурь, нөхцөл байдлыг чухалчлан үзэх практик өргөжсөн байна.

1980-аад оноос төрийн үйлчилгээний хүртээмж, чанар, үр нөлөөг шинжлэхдээ ДЭМБ тэргүүтэй олон улсын байгууллага “Олон нийтийн санаачилга” (community-based initiatives) ашиглаж эхэлжээ. Энэ нь олон нийтийг чадавхжуулах замаар төрийн үйлчилгээг сайжруулахад чиглэхийн зэрэгцээ:

1. Хөрөнгийн (asset based approach);
2. Чадавхжуулах (empowerment approach);

3. Нийгмийн капитал (social capital approach);
4. Нийгмийн шударга ёсны (social justice approach) хандлагад суурилж байна.

Хөрөнгийн загвар нь нийгмийн хэрэгцээ шаардлага, бэрхшээл, сул талд анхаарахаас илүү орон нутгийн эсвэл оролцогч талуудын давуу тал, чадвар, хөрөнгө нөөц зэргийг тодорхойлно. Цахим орчны арга хэрэгслийн тусламжтайгаар орон нутгийн иргэдийн хэрэгцээ, нөөцийг үнэлэх, асуудлыг шийдвэрлэх арга хэмжээг санал болгосон “Community Tool Box” үүний нэгэн жишээ юм. Чадавхжуулах хандлага олон нийтийн ур чадвар, эрхэд суурилан систем, бүтцийн сорилтыг тодорхойлон өөрсдийн “хувь тавилан”-г хянах гэсэн утгыг илэрхийлдэг. Нийгмийн капиталын хандлагад нийгмийн сүлжээний үнэ цэнэ, үнэт зүйлд ач холбогдол өгч, хүмүүс хамтрах, түншлэх, бие биеэ харилцан дэмжих холбоог бий болгоход чиглэнэ. Үүний нэгэн жишээ бол цагийн банк (Time Bank) үйл ажиллагаа юм. Энэ нь хүмүүсийн санал болгох нөөц, зарцуулах цаг хугацаа ижил үнэ цэнэтэй гэсэн зарчимд суурилан орон нутагт тулгамдаж буй асуудлыг шийдвэрлэхэд цаг хугацаа, ур чадвараа зориулан харилцан туслалцах, хамтын ажиллагааг бий болгоход чиглэдэг.

Хүртээмжтэй байх тухай зарчим төрийн үйлчилгээний үнэт зүйлсийн нэг тул энэ ойлголтыг нийгмийн шударга тэгш байдлын (social equity) онолын үүднээс тайлбарлах нь илүү оновчтой гэж судлаач Ж.Нарантуяа үзжээ. Нийгмийн шударга тэгш байдлын тухай ойлголт нь нийгмийн анги давхаргыг нэгэн түвшинд авчрах тухай бус, харин үйлчилгээ болон тэтгэмжийг хамгийн бололцоо муутай хүмүүст илүү туслалцаа үзүүлж, дэмжих замаар хуваарилах тухай асуудал хэмээн тодорхойлсон. Нийгмийн шударга тэгш байдлын тухай онолыг анх 1968 онд судлаач Фредериксон (Frederickson, 1990) дэвшүүлж, түүндээ төрийн захиргаанд баримталдаг эдийн засаг, үр ашиг гэсэн зарчмын нэгэн адил статустай байлгах ёстой хэмээн үзэж төрийн захиргааны “гурав дахь тулгуур багана” хэмээн зарласан (Ж.Нарантуяа, 2022, хууд. 18). “Нийгмийн шударга тэгш байдал (social equity) хэмээх энэ ойлголт хэмжигдэхүйц байж гэмээ нь утга учиртай болно” гэж үзэн “шударга горим, хүртээмж, чанар, үр дүн” гэсэн дөрвөн хэмжээсээр уг ойлголтыг нарийвчлах операционализацийн тодорхойлолтыг дэвшүүлсэн байдаг.

Нийгмийн тэгш шударга байдлын хандлага нөөц, боломж, эрх мэдлийн тэгш бус хуваарилалтыг илрүүлэхэд оршино. Асуудлын шалтгаан, үр дагаврыг тодорхойлон түүнийг шийдвэрлэх арга замыг санал болгодогт энэхүү онолын онцлог оршино. Тэгш шударга байдал гэсэн ухагдахуун цорын ганц утгыг илэрхийлдэггүй, ардчилсан ёс, эрх чөлөө, тэгш байдлын зарчимтай салшгүй уялдаатай.

Шударга тэгш байдлын хандлагыг Бейрд (Bird, 1967) “нийгмийн сайн сайхан байдлын” онолын урсгалд (school) хамааруулан авч үзсэн бөгөөд нийгмийн системийн үнэ цэнийг тодорхойлоход ашиглагдаж, төрийн үйлчилгээний хүртээмж, үр дүн, үр ашгийг үнэлэх арга хэрэгсэл болох боломжтой гэж үзжээ (Michael Keeley, Jun., 1978, Vol. 23, No. 2, хууд. 282).

Нийтийн тээврийн үйлчилгээ нэг талаар шударга нийгмийг хөгжүүлэхэд хувь нэмэр оруулахын зэрэгцээ газарзүйн байршил, нийгмийн бүлгээс хамааран ялгаатай байдлыг бий болгож болзошгүй. Тиймээс тогтолцоог үр дүнтэй болгохын тулд нийгэм дэх хуваарилалт хүн бүрд ижил, шударга тэгш байх ёстой. Судлаач Эда Беазит нийтийн тээврийн үйлчилгээг газарзүйн ялгаатай байршлаар судлан үзэхдээ “нийгмийн шударга тэгш байдлын хэм хэмжээ”-г судалгааны үзэл баримтлал болгож, эрх тэгш байдал, хүний эрх, эрх чөлөө, чадавх зэрэг ухагдахуунтай холбон судлан үзсэн байдаг. Тэрээр нийгмийн шударга тэгш байдлын хандлагыг, чадавхийн хандлагатай (capability approach) холбон тайлбарласан юм (Eda Beyazit, 15 Nov 2010).

Австрали улсад хэвлэгдсэн “Олон нийтийн хяналтын жим” бүтээлд үйлчилгээний хүртээмж, чанарыг олон нийтийн хяналтын үндсэн дээр тодорхойлох нь оновчтой гэж үзээд, төрийн сектор, олон нийт (ашгийн төлөөх бус байгууллага, иргэд, гэр бүл г.м) хамтран хэрэгжүүлэхэд хүлээх үүрэг, хариуцлагыг тодорхойлжээ. Төрийн үйлчилгээг судлахын тулд:

1. Үйлчилгээ үзүүлэгч удирдан зохион байгуулах, үйлчилгээ үзүүлэх чадавхтай байх;
2. Олон нийтийн тэргүүлэх чиглэл, үнэт зүйлийг эрхэмлэн хариу үйлдэл үзүүлэх чадавхтай байхад оршино гэж үзсэн байна (Northern territory government, 2019, pp. 11-17).

Уг бүтээлээс мэдлэг, чадавх, эрх мэдэлтэй байх, мэдээлэл ашиглах, манлайлах, хариуцлагатай байх, сүлжээ үүсгэх, засаглах чадавхгүйгээр үйлчилгээнд хяналт тавих боломжгүй гэсэн дүгнэлтийг гаргасан нь төрийн үйлчилгээг судлахдаа эдгээр үзүүлэлтэд онцгой анхаарах шаардлагатайг илэрхийлж байна.

Эгэх хариуцлагын хяналт гэсэн агуулга нь иргэд болон нийгмийн бүлгээс төрийг үйлчилгээ болон үр дүнгийнхээ төлөө илүү хариуцлагатай байхыг шаардах үйл ажиллагааг илэрхийлнэ. Эгэх хариуцлага нь хоёр талын харилцааны хүрээнд үүсэх иж бүрэн харилцааг зохицуулахад чиглэдэг бөгөөд энэ нь иргэдийн зүгээс төрийн албан хаагчдын ажил үүргийн хэрэгжилтэд хяналт тавих, түүний үр дүнг тайлагнахыг шаардах, харилцан ярилцах, хэрэв үүргээ биелүүлээгүй бол хариуцлага

тооцох хүртэлх үйл ажиллагааг хамааруулж авч үздэг (Т.Түмэнцогтоо, Ч.Эрдэнэчимэг, М.Амартүвшин, Ц.Энхмандах, Д.Намхайдагва, 2017, хууд. 15). Үйлчилгээ үзүүлэх болон хүртэх, хяналт тавих талууд засаглах үйл ажиллагаанд оролцох, олон нийт төрийн үйлчилгээг сайжруулах чиглэлээр бодлого боловсруулах, шийдвэр гаргахад оролцох, түүний хэрэгжилтэд хяналт тавих эрх мэдэл олгох боломжийг бүрдүүлж өгдөг. Энэ утгаар нь авч үзвэл нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмжийг судлахдаа эгэх хариуцлагын асуудлыг хамааруулан авч үзэж болох юм.

Төрийн ажил, үйлчилгээг судлах, олон нийт хяналт тавихад ашигладаг үнэлгээний арга олон байдгийн дотор оролцоонд суурилсан гүйцэтгэлийн хяналт-шинжилгээ (participatory performance monitoring)-г Азийн улс орнуудад хийхдээ иргэдийн үнэлгээний карт (citizen report card), олон нийтийн онооны карт (community score card), нийгмийн аудит (social audit), олон нийтийн сонсгол (public hearing), гомдол барагдуулах систем (grievance redress system), олон нийтийн санал асуулга (public opinion survey) зэрэг арга хэрэгслийг түлхүү ашиглаж байна (ADB, 2013). Эдгээрээс нийгмийн аудит, олон нийтийн санал асуулгын аргаар нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмжийг судалсан бүтээл олон бий.

Филиппин улсад “Контакт нг Баян” (Contact Center ng Bayan) гэдэг төвийг байгуулж, олон нийтийн санал, гомдол, хүсэлтийг бичиг, и-мэйл, утас, ердийн шуудан зэрэг сувгаар хүлээн авч эхэлснээр төрийн үйлчилгээний хүртээмжийн төлөв байдлыг тодорхойлох, улмаар сайжруулахад чухал нөлөө үзүүлжээ (ASEAN, 2020).

Малайз улсын хувьд олон нийтийн хяналт, оролцоог нэмэгдүүлэхийн тулд олон нийтийн цахим хэлэлцүүлэг (Public e-consultation)-ийн аргыг өргөнөөр хэрэглэж, хөгжлийн төсөл, хөтөлбөр эсвэл хууль тогтоомж, дүрэм журам, бодлогын төслийн талаар олон нийт санал бодлоо илэрхийлэх албан ёсны үйл явц болж төлөвшсөн байна. Цахим хэлэлцүүлэг нь “Миний санал”, “Залуучуудын санаачилгын банк”, “Төсвийн хэлэлцүүлэг”, “Иргэдийн онлайн нэгдэл” зэрэг цэсээс бүрддэг. Мөн энэхүү үйл явц нь тасралтгүй, үр дүнтэй үргэлжлэхийг дэмжихийн тулд иргэдэд цахим зөвлөгөө өгөх, шаардлагатай мэдээллээр хангах, зөвлөлдөх уулзалт зохион байгуулах зэрэг арга хэрэгслийг идэвхтэй ашигладаг байна (ASEAN, 2020). Энэ утгаараа сүлжээ үүсгэх, үйлчилгээг төлөвлөх, зохицуулахдаа иргэдийн оролцоог хангасан эсэхийг нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмжийг тодорхойлох шалгуур үзүүлэлт болгох боломжтой.

Сүүлийн үед төрийн үйлчилгээний хүртээмжийг судлах, хяналт тавихад дижитал технологи чухал үүрэгтэй болж, дижитал шийдэл

нь үйлчилгээний хүртээмжийг орон зайнаас үл хамаарч нэмэгдүүлэх, мэдээлэл харилцаа илүү шуурхай болох, төрийн үйлчилгээ болон иргэдийн хоорондын уялдаа холбоог сайжруулах, нийтийн барааг оновчтой хуваарилахын тулд мэдээлэл цуглуулах ажлыг хөнгөвчлөх, үйлчилгээний төлбөр төлөх үйл явцыг оновчлох, ингэснээр төсвийн хөрөнгийн өгөөжийг нэмэгдүүлэх, эргээд төрийн үйлчилгээний санхүүжилт сайжрах боломж олгож байна. Иймд үйлчилгээний хүртээмжийг судлахад цахим технологийн нөлөөлөл, хэрэглээг авч үзэх хандлага нэмэгдэж байна (C.Aker, 2018). Улмаар иргэд, олон нийтийн санаа бодол, үнэлгээг цахимаар авч үр дүнг тооцон, төрийн ажил үйлчилгээг сайжруулахад төрийн дижитал үйлчилгээний (digital public service) арга хэрэгслийг түгээмэл ашиглах болсон. Үүнтэй уялдуулан энэхүү судалгаанд дижитал үйлчилгээ, үйлчилгээнд техник технологи нэвтрүүлэх байдлыг үйлчилгээний хүртээмжийг тодорхойлохдоо ашиглах боломжтой гэж үзэв.

Улсын салбарын шинэчлэлийн хүрээнд Азийн улс орнуудад авч хэрэгжүүлсэн арга хэмжээг үзэхэд, оролцогч талууд, ялангуяа хэрэглэгчдийн хяналт үнэлгээ нь тухайн салбарын үйл ажиллагаа авлига, ашиг сонирхлын зөрчлөөс ангид тэгш шударга хэрэгжихэд чухал нөлөөтэй ажээ. Тухайлбал, Индонезийн улсын салбарын шинэчлэлд албан ба албан бус манлайллын үүрэг, ач холбогдлыг чухалчилж, иргэддээ үйлчлэх үнэт зүйлсийг баримжаалсан үндэсний Засгийн газрын үйл ажиллагааг хөхиүлэн дэмжих арга хэмжээ авчээ. Гэхдээ үр дүн нь жигд бус, салбарын онцлогоос хамааран харилцан адилгүй нөхцөл байдал үүссэн хэдий ч улсын салбарын шинэчлэлд хүний нөөц, олон нийтийн итгэл, сэтгэл ханамж гол тодорхойлох хүчин зүйл гэдгийг нийтээр хүлээн зөвшөөрсөн байна (Berman, 2018).

ASEAN (The Association of Southeast Asian Nations) гишүүн орнуудын хувьд иргэдийн оролцоо нь нийгэмд тулгамдаж буй асуудлыг шийдвэрлэх гол эх сурвалж гэж үзээд төрийн үйлчилгээг үнэлэх иргэдийн чадавхыг бүрдүүлэхэд онцгой анхаардаг байна. Ингэхдээ:

1. Үйлчилгээний стандартыг тогтоох;
2. Бодлого, зохицуулалтыг оновчлох, хяналт-шинжилгээ, үнэлгээ хийх;
3. Өргөдөл гомдлыг шийдвэрлэх, иргэдийн сэтгэл ханамжийг бий болгох гэсэн хүрээнд асуудлыг авч үздэг (ASEAN, 2020).

Иймээс энэхүү судалгааг үйлчилгээний стандартын хэрэгжилт, өргөдөл гомдол шийдвэрлэлт, нийтийн тээврийн хэрэгслээр зорчигчдын сэтгэл ханамжийн судалгаа зэрэгт чиглүүлэх хэрэгцээ урган гарч байна.

Сингапур улсын тухайд улсын салбарын шинэчлэлийг хийхдээ аливаа төрийн ажил үйлчилгээ үйлчлүүлэгч төвтэй байх, олон нийтийн хяналт үнэлгээ, зөвлөгөө, хамтын ажиллагааг идэвхжүүлэх, олон нийтийн төлөөлөл бүхий зөвлөлүүдийн чадавхыг бэхжүүлж, гүйцэтгэх үүргийг нэмэгдүүлэх, хариуцлагын тогтолцоог оновчлох, ил тод байдлыг нэмэгдүүлэх арга хэмжээг нэн тэргүүнд авч хэрэгжүүлжээ (Bergman, 2018).

Сингапурын төрийн алба иргэдтэйгээ харилцах харилцаагаа сайжруулж, дижитал болон офлайн платформыг өргөнөөр ашиглах болсон. Харилцаа холбооны яам нь мэдээллийн REACH сонсох цэг болон Facebook чатын сувгуудаар дамжуулан иргэдийн санал хүсэлт, гомдлыг шуурхай хүлээн авч, шийдвэр гаргахад ашиглах болсон байна. Мөн төрийн ажил үйлчилгээг сайжруулахдаа яам агентлагт бус, иргэдэд илүү төвлөрөх байдлаар үйлчилгээг дахин инженерчилж, нийгмийн бүлэгт чиглэн ажиллахад онцгой анхаарчээ. Тухайлбал, хүн амын тодорхой бүлэгт зориулсан “Мөнгөн үеийн оффис” (Silver Generation Office) гэсэн иргэдийн албан бус сүлжээг байгуулж, ахмад настан бүрд төрийн үйлчилгээний талаарх мэдээллийг хүргэх, тэдний гомдол, санал хүсэлтийг авах, эргэх холбоо тогтоох, тэдний туршлагаас суралцах ажлыг өрнүүлсэн нь төрийн үйлчилгээний чанар, хүртээмжийг сайжруулахад үр дүнтэй алхам болжээ (ASEAN, 2020).

Азийн ихэнх улс орнуудад төрийн ажил үйлчилгээний үнэлгээний ач холбогдлыг хүлээн зөвшөөрч, зарим орон төрийн бүх салбар, түвшинд хамаарах үндэсний үнэлгээний бодлогыг хуульчилсан байна. Гэвч үнэлгээний бодлогыг төрийн ажил үйлчилгээнд системтэй нэгтгэж чадаагүй, хэрэгжүүлэх чадавх бүрэн бүрдээгүй хэвээр байна. Гэсэн хэдий ч эдгээр улсууд үнэлгээний соёлыг (evaluation culture) төлөвшүүлэх чиглэлээр хүчин чармайлт гаргасаар байна (Urbina, 2023).

2002 онд Грек улсад иргэдийн төрийн үйлчилгээний талаарх сэтгэл ханамжийн түвшинг тодорхойлох, үйлчилгээг төлөвлөх үйл ажиллагаанд иргэдийн оролцоог хангах зорилгоор SERVQUAL арга хэрэгслийг ашиглан судалгаа хийсэн (Prodromos Chatzoglou, Dimitrios Chatzoudes, Eftichia Vraimaki, Anastasios Diamantidis, 19 July 2013). Энэ судалгаа төрийн үйлчилгээний чанарыг тодорхойлох хүчин зүйлийн тайлбар судалгаанд SERVQUAL арга хэрэгслийг ашиглах боломжтойг нотлоход чиглэж байв. Судлагдсан байдлын тоймоос үзэхэд ч дэлхийн улс орнууд SERVQUAL арга хэрэгслийг ашиглан төрийн үйлчилгээний чанараас гадна хүртээмжийг судалсан тохиолдол түгээмэл байв.

Испани улсын судлаачид нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмжийн талаарх зорчигчдын санал бодлыг судлахдаа хиймэл мэдрэлийн сүлжээ

(Artificial Neural Networks)-г ашигласан. Хиймэл мэдрэлийн сүлжээ нь хүний тархины үйл ажиллагаанд суурилсан мэдээлэл боловсруулах систем бөгөөд бүтцийн хувьд нейрон гэж нэрлэгддэг мэдээлэл боловсруулах элементийн хэсгүүдээс бүрдэнэ. Тэдгээр нь хэд хэдэн давхаргаар зохион байгуулагдсан, өөр хоорондоо харилцан уялдаатай байдаг (Concepción Garrido, Rocío de Oña, Juan de Oña, 1 November 2014). Хятад, Солонгос (Lai-Ying Leong, Teck-Soon Hew) зэрэг Азийн улс орнуудад улс орнуудад хиймэл оюун ухаан, хиймэл мэдрэлийн сүлжээ гэсэн энэхүү орчин үеийн аргыг нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмжийн судалгаанд ашиглан агаарын болон автобусны үйлчилгээг сайжруулах чиглэлээр зөвлөмж боловсруулжээ. Хиймэл мэдрэлийн сүлжээ нь экспертийн систем, ухаалаг алгоритм зэрэг аппликэйшн ашиглан хүртээмжийг судалдаг хамгийн сүүлийн үеийн арга юм. Үүнээс энэхүү судалгаанд нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмжийг судлахад их өгөгдлийг ашиглах нь нөхцөл байдлыг бодитой тодорхойлоход чухал болохыг харуулж байна.

Төрийн үйлчилгээг системийн хандлагаар авч үзэж, үр дүнг дээшлүүлэхийг зорьж байгаатай уялдан аливаа асуудал, түүний учир шалтгааныг ойлгоход шалтгааны эргэх холбооны зураглал (Causal Loop Diagrams), Нөөц болон урсгалын зураглал (Stock and Flow Diagrams), STEEPLE шинжилгээ бүхий системийн динамикийн загвар (System Dynamics Model)-ыг өргөнөөр ашиглах болжээ. Системийн динамикийн аргууд нь асуудлыг үүсгэж буй хувьсагчуудыг тодорхойлон, тухайн хувьсагч хоорондын хамаарлыг загварчлан системийн төлөв байдлыг тодорхойлох арга юм (F.P Fiona Tulinayo<sup>1</sup>, P. Patrick van Bommel<sup>1</sup>, H.A Erik Proper, June 2012, хууд. 174).

Системийн динамикийн хүрээнд STEEPLE загварыг өргөнөөр ашиглаж байна. STEEPLE шинжилгээ нь нийгэм (social), технологи (technological), эдийн засаг (economic), хүрээлэн буй орчин (environmental), улс төр (political), эрх зүй (legal), ёс зүй (ethic) гэсэн товчилсон үгийн нийлбэр бөгөөд асуудал, нөхцөл байдлыг олон талаас нь өргөн хүрээнд судлахад ашигладаг арга юм. Энэ шинжилгээг асуудлыг үүсгэж буй хүчин зүйлийг тодорхойлон тухайн хүчин зүйлийг бууруулах бодлогын чиглэл тодорхойлох, шийдвэр гаргах явцад ашигладаг (Ариунаа Э, Эрдэнэчимэг Ч, 2021) тул энэхүү судалгаанд ашиглах боломжтой юм.

Систем (тогтолцоо) гэдэг нь тодорхой бүхэл чанар, нэгдлийг олж өөр хоорондоо холбоо харилцаанд оршин байдаг элементийн цогц юм (Балхаажав Ц, Лувсанцэрэн Г, Норовсамбуу С, Нямдорж Ү, Содномгомбо Д, 1990). Энэ утгаараа нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмжийг

системийн сэтгэлгээгээр авч үзэн хүртээмжид нөлөөлж буй хүчин зүйлсийг өөр хоорондын холбоо, хамаарал, эргэх холбоо дунд судлах, ялангуяа нөлөөлж буй хүчин зүйлийг өргөн хүрээнд авч үзэх шаардлагатай юм.

БНХАУ-ын судлаач Янг нар “Хотын төмөр замын транзит тээврийн үр нөлөөний үнэлгээ”, Реза, Анжали нар “Тогтвортой нийтийн тээврийг зохицуулах бодлого зохицуулалтын үнэлгээг симуляцийн загвар ашиглан системийн динамикийн хүрээнд судалсан нь”, Жифинг, Ху нар “Хотын нийтийн тээврийн систем системийн динамик загвар, түүний хэрэглээ” сэдэвт судалгаанд системийн динамик загвар үүнд шалтгааны эргэх холбоо болон нөөц, урсгалын диаграмм ашигласан нь тухайн үйлчилгээг системийн хандлагаар судлах хандлага нэмэгдэж байгааг харуулна. Судлаач Де Онья, Эболи ба Маззулла, Ирфан (2011), Нгатиа, Окамура (2011) нар бүтцийн тэгшитгэлийн загварыг (structural equation models) ашиглан нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмжийн судалгааг хийсэн нь мөн энд хамаарч байна.

“Нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмжийн судалгаа”-наас Улаанбаатар хотын нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмжийг сайжруулахад чиглэсэн санал, зөвлөмж тодорхойлох тул судлагдсан байдлын хүрээнд холбогдох зарим санал, арга замыг тодруулж үзэв.

Азийн томоохон хотуудын хувьд нийтийн тээврийг хүртээмжтэй, тогтвортой, уян хатан болгоход чиглэсэн бодлогын орчин нь үйлчилгээний хүртээмж, чанарыг сайжруулахад чухал нөлөө үзүүлсэн нотолгоо олон байна. Нийтийн тээврийн төлөвлөлтийг хот байгуулалт, орон сууц, хөдөлмөрийн зах зээлийн бодлоготой уялдуулах зорилгоор транзитыг баримжаалсан төлөвлөлт (хот төлөвлөлтийг зогсоол, зангилаа замуудтай уялдуулах), 15 минутын зайтай хороолол (нийтийн тээврээр 15 минут зорчоод ажил, сургуульдаа г.м очих), авсаархан төлөвлөлт зэрэг бодлогыг хэрэгжүүлсэн нь нийтийн тээврийн хүртээмжийг нэмэгдүүлэхэд урт хугацаанд илэрхий эерэг үр дагавар бий болгосон талаар Ази Номхон далайн бүс нутгийн нийгэм эдийн засгийн комиссын тайланд онцолсон байна (Economic and Social Commission for Asia and the Pacific , 2022, хууд. 10). Уг бодлогын хүрээнд нийт иргэд, ялангуяа орлого багатай болон эмзэг бүлгийн иргэдийг нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмж сайтай газар нутгаас нүүлгэн шилжүүлэхийн үйл ажиллагааг хэрэгжүүлснээр тэгш хуваарилалт, эрх тэгш байдал бий болох ач холбогдолтой гэсэн дүгнэлт гаргасан байдаг.

Нийслэлийн нийтийн тээврийн төлөвлөлт нь улсын болон хотын тогтвортой хөгжлийн бодлоготой салшгүй холбоотой байх, хүн амын нягтрал, нийгэм, эдийн засаг, хүрээлэн буй орчин, аюулгүй байдал зэрэг



хүчин зүйлүүдийг харгалзан үзэх хэрэгтэй байна (Ж.Дөлгөөн, 2021) гэсэн дүгнэлт нь дээрхтэй мөн уялдаж байна.

Нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмжийн талаар баримтлах бодлогыг тодорхой цаг хугацааны турш системтэйгээр, үйлчилгээ хүртэгч талуудын санал бодолд суурилан судалж, тухайн судалгаандаа үндэслэн бодлогыг сайжруулах нь үр шим хүртэгч талуудад ээлтэй шийдэл боловсруулах ач холбогдолтой гэж судлаач Виш дүгнэжээ (Naomi Bailin Wish, Nov. - Dec.,1982, p. 542). Үүнээс нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмжид маршрутын төлөвлөлт, нийгмийн бүлгүүдийн асуудлыг авч үзэх шаардлагатай болох нь харагдаж байна.

Нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмжид үйлчилгээ үзүүлэгч байгууллагын зүгээс нөлөөлж буй хүчин зүйлийг төлөвлөлтийн 3-4 түвшин, тухайлбал, стратеги, тактик, үйл ажиллагааны түвшин тус бүрд асуудлыг тодорхойлж, шийдэл гаргах байдлаар судалсан бүтээлүүд бий. Тухайлбал:

- Стратегийн түвшинд нийтийн тээврийн агентлаг нь дэд бүтцийн төлөвлөлт, сүлжээний талаар урт хугацааны шийдвэр гаргадаг.
- Тактикийн түвшинд агентлагууд зорчигч тээвэрлэх болон хүлээх хугацааг оновчтой болгохын тулд үйлчилгээний давтамж, цагийн хуваарийг оновчтой болгоно.
- Үйл ажиллагааны түвшинд тээврийн хэрэгсэл, хөдлөх бүрэлдэхүүний цагийн хуваарийг сайжруулж, тээврийн хэрэгслийг саатуулах, зогсоох, тээврийн хэрэгслийн цагийн хуваарийг өөрчлөх гэх мэт бодит цагийн хяналт, онлайн мэдээлэл хангамжийг нэвтрүүлэхэд анхаарна (Tao Liu, Oded Cats, Konstantinos Gkiotsalitis, 2021).

Судлагдсан байдлын тоймоос үзэхэд, төрийн үйлчилгээг хүн төвтэй, иргэндээ ээлтэй байх үзэл баримтлал, хандлагаар авч үзэж байгаа нь нийтийн тээврийн үйлчилгээнд мөн хамааралтай байна. Нийтийн тээврийн үйлчилгээг судлахдаа нэн түрүүнд хүртээмж, улмаар чанар, аюулгүй байдал, үр нөлөө зэрэг шалгуурыг авч үзэж байгаа нь ажиглагдав. Учир нь аливаа үйлчилгээ хүртээмжтэй байгаа нөхцөлд дараагийн шалгуурууд буюу чанар, аюулгүй байдал, үр нөлөө зэрэг шалгуур хангагдах боломж бүрдэнэ.

Нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмжийг хүчин чадал, байршил, цаг хугацаа, хувь хүнд хамааралтай гол үзүүлэлтээр судалж байгаа нь нийтийн тээврийн судалгаанд ЗА загварыг ашиглах талаарх Тээврийн судалгааны зөвлөл, Нийтийн тээврийн өрсөлдөөний тухай 9 дүгээр бага

хурлаас гаргасан зөвлөмжтэй уялдаж байна.

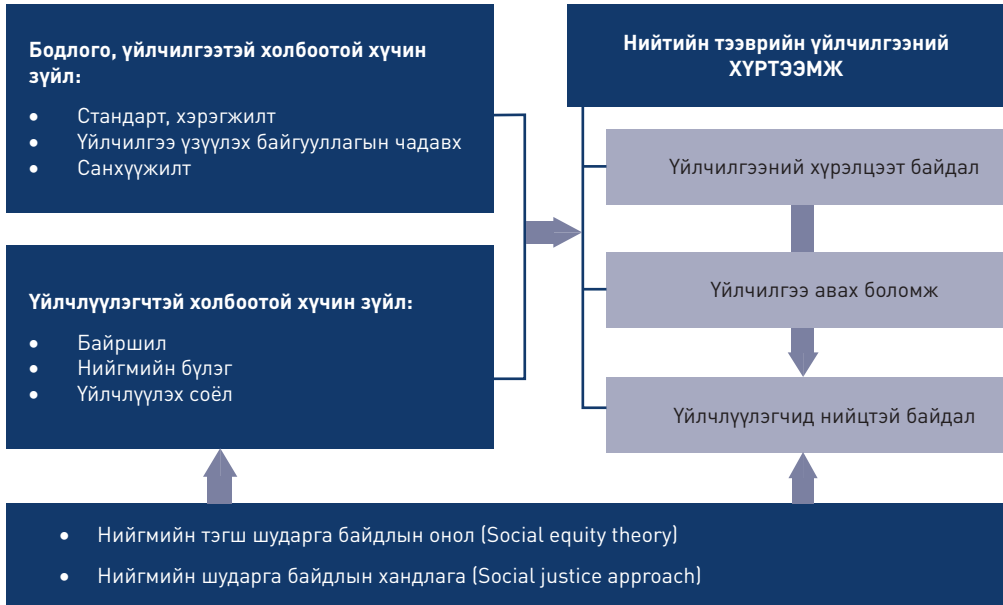
Нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмжийн судалгаанд нийгмийн тэгш, шударга байдлын онолыг чухалчилж, хэрэглэгчдийн үнэлгээг баримжаалсан арга зүйг түлхүү ашиглахаас гадна орчин үеийн өгөгдлийн эх үүсвэр, бодлогын шинжилгээний шинэ тутам арга зүйг өргөн хэрэглэж байгааг судалгааны үзэл баримтлал, арга зүйд харгалзан үзэхээр байна.

## **2.4 Судалгааны үзэл баримтлал**

Судалгаанд нийгмийн шударга ёсны хандлагыг (social justice approach) баримталж, иргэн бүр нийтийн тээврийн үйлчилгээг саадгүй хүртэх эрхтэй гэсэн зарчим хэрхэн хэрэгжиж байгаад анхаарсан. Нийгмийн шударга байдлын хандлага нь нөөц, боломж, эрх мэдлийн хуваарилалт дахь тэгш бус байдлыг илрүүлэхийг зорьж, тэгш бус байдлын шалтгаан, үр дагаврыг тодорхойлсны үндсэн дээр шийдвэрлэх арга замыг санал болгодог. Ингэснээр нийгмийн орхигдож болзошгүй бүлэгт (хөгжлийн бэрхшээлтэй иргэн, өндөр настан, алслагдсан байршилд амьдарч буй иргэд г.м) илүү боломж бий болж, бодит дэмжлэг үзүүлж, үйлчилгээний хүртээмжийн тэгш, нийцтэй, хүрэлцээт байдал хангагдахад дэмжлэг болдог байна. Түүний сацуу нийтийн тээврийн үйлчилгээний шударга тэгш байдлыг дэмжих нь хүн төвтэй, иргэндээ ээлтэй төрийн бодлого, иргэндээ үйлчилдэг Засгийн газрын үйл ажиллагааны үндсэн чиглэлүүдийн нэг юм.

Судалгааны үзэл баримтлалын хүрээг гаргахдаа нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмжийг 3А (Accessibility, Availability, Affordability) загвараар судалж, хүртээмжид нөлөөлж буй бодлого, үйлчилгээтэй болон үйлчлүүлэгчтэй холбоотой хүчин зүйлийг тодорхойлохоор системчилсэн. Тодруулбал, хүртээмж хэмээх ойлголтыг юуны өмнө хүчин чадал, цаг хугацаа, орон зай, мэдээллийн хувьд үйлчилгээ авах суурь нөхцөл бүрдсэн байдал, улмаар нийтийн тээврээр зорчих үед орчин, аюулгүй байдлын стандарт шаардлага хангасан байдал, цаашилбал, төлбөр, нөхцөл байдлын талаас нийгмийн бүлгүүдийн хэрэгцээ, онцлогт нийцсэн эсэх гэсэн шаталсан агуулгын хүрээнд задлан шинжилсэн болно.

Зураг 1. Судалгааны үзэл баримтлалын хүрээ



Суурь болгож буй онол, хандлага нь амьдарч буй байршил, нийгмийн бүлгээс үл хамааран нийтийн тээврийн үйлчилгээг авах эрмэлзэлтэй хүн бүр тухайн үйлчилгээг авах тэгш нөхцөл боломж бүрдсэн эсэх, төрийн бодлого, үйлчилгээний түвшинд энэхүү нөхцөл байдлыг бүрдүүлсэн эсэхийг тодорхойлох тул судалгааны зорилго, асуулттай нийцэж байна.

## 2.5 Судалгааны таамаглал

1. Нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүрэлцээт байдал, үйлчилгээ авах боломж, үйлчлүүлэгчид нийцтэй байдал харилцан адилгүй байна.
2. Нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмжид бодлого, эрх зүйн хүчин зүйл голлон нөлөөлж байна.
3. Нийтийн тээврийн үйлчилгээ нь хөгжлийн бэрхшээлтэй иргэдийн онцлог, хэрэгцээнд төдийлөн нийцтэй биш байна.

# ГУРАВ. СУДАЛГААНЫ АРГА ЗҮЙ

## 3.1 Судалгааны төрөл

Тайлбарлах судалгаа нь судалж буй үзэгдэл, үйл явцын учир шалтгааныг олох, зүй тогтлыг танин мэдэхэд чиглэдэг. “Нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмжийн судалгаа” нь үйлчилгээний хүртээмжийг тодорхойлж, нөлөөлж буй зарим хүчин зүйлийг судлан шинжлэхэд чиглэж байгаа тул тайлбарлах (explanatory) төрлийн судалгаа болно.

Нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмжийг тоон өгөгдөл дангаараа бүрэн дүүрэн тодорхойлох боломжгүй тул судалгаанд чанарын өгөгдөл, мэдээллийг ашиглав. Иймд энэхүү судалгаа нь ашигласан өгөгдөл, арга зүйн хувьд холимог судалгаанд хамаарч байна.

## 3.2 Судалгааны эх олонлог, түүвэр

Нийтийн тээврийн үйлчилгээнд UB Smart Bus системийг нэвтрүүлж, мэдээлэл, харилцаа холбооны технологийн дэвшлийн тусламжтайгаар үйлчилгээний хүчин чадал, хугацаа, зорчилт, хөдөлгөөнтэй холбоотой их өгөгдөл бий болсон. “Нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмжийн судалгаа”-нд дээрх системээр цуглуулсан их өгөгдлийг ашигласан. Ингэхдээ төлөөлөх чадвартай түүврийн нэг хэлбэр болох цаг хугацааны хэсэгчилсэн түүврийн аргаар 2023 оны 365 өдрийн өгөгдлийг бүрэн авч, судалгаандаа хэрэглэлээ.

Иргэдээс авсан санал асуулгын судалгаанд мужилсан санамсаргүй түүврийн аргыг ашиглав. Санал асуулгын судалгааны эх олонлог нь 2023 оны байдлаар нийслэлийн 15, түүнээс дээш насны хүн ам бөгөөд эх олонлогийн хэмжээ 1,098,147 болно (<https://www.1212.mn/>). Санал асуулгын зохиомж нь нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмж, нөлөөлж буй хүчин зүйлийг тодруулахаас гадна нийтийн тээврээр үйлчлүүлэх хандлагыг тодруулахад чиглэсэн тул ийнхүү насанд хүрсэн, үйлчилгээний талаарх үнэлгээ өгөх боломжтой иргэдийг нийтэд нь эх олонлог гэж үзсэн болно.

Эх олонлогоос итгэх түвшин 95 хувь, алдааны магадлал 5 хувьтай байхаар тооцоход төлөөлөх чадвартай түүврийн хэмжээ 385 болсон.

**Result**

**Sample size: 385**

This means 385 or more measurements/surveys are needed to have a confidence level of 95% that the real value is within  $\pm 5\%$  of the measured/surveyed value.

Confidence Level:	<input type="text" value="95%"/>	
Margin of Error:	<input type="text" value="5"/>	%
Population Proportion:	<input type="text" value="50"/>	% Use 50% if not sure
Population Size:	<input type="text" value="1098147"/>	Leave blank if unlimited population size.
<input type="button" value="Calculate"/>		<input type="button" value="Clear"/>

Үүнд: Sample size- Түүврийн хэмжээ;  
Population size -Эх олонлогийн хэмжээ;  
Margin of error - Алдааны магадлал/түвшин;  
Confidence level - Итгэх түвшин.

Түүврийн бус алдааг харгалзан үзээд, нийтийн тээврээр үйлчлүүлж буй 445 иргэний өгөгдлийг судалгаанд хамруулсан ба энэ нь санал асуулгын судалгааны түүвэр олонлогийн хэмжээ болно.

Ярилцлагын судалгааны тухайд нийтийн тээврийн бодлогын асуудал хариуцсан төрийн албан хаагч, олон улсын байгууллагын ажилтан, судлаач, үйлчилгээ үзүүлэгч гэсэн ялгаатай түүвэрт тус бүрээс 6-7, нийт 27 мэргэжилтнийг хамруулсан. Чанарын судалгаанд төлөөлөх чадварыг харгалзахаас илүүтэй олон талын байр суурийг сонсох чиглэл барьсан тул зорилттой түүврийн аргыг ашигласан болно.

Нийтийн тээврийн үйлчилгээтэй холбоотой бусад эмхэтгэсэн өгөгдөл буюу өргөдөл, гомдол, осол, гэмтлийн өгөгдлийг бэлэн байдлын шалгуур, хэрэглээний онцлогоос хамааруулан 2023 оны өгөгдлийг бүрэн, 2024 он өгөгдлийг тодорхой түвшинд ашигласан юм.

Нийтийн тээврийн үйлчилгээний стандартын хэрэгжилтийг ажиглалтаар шалгахдаа маршрутын чиглэлээс нь хамааруулан өндөр ачаалалтай 3 (M1, Ч16, Ч65), ердийн ачаалалтай 3 (Y30, Ч71, Ч76), нийт 6 чиглэлийг сонгосон.

### 3.3 Хувьсагч, хэмжүүр

#### Хүснэгт 6. Хувьсагч, түүний хэмжүүр

Д/д	Хувьсагч	Хэмжүүр
<b>Үйлчилгээний хүрэлцээтэй байдал</b>		
1	Хүчин чадлын хүрэлцээт байдал	<ul style="list-style-type: none"> <li>Нийт болон нэг чиглэл дэх автобусны тоо</li> <li>Зогсоолын тоо, ачаалал</li> <li>Зорчих чиглэлийн маршрутын тоо, оновчтой байдал</li> <li>Чиглэлийн үйлчилгээний давтамж, давхцал</li> <li>Зорчигч урсгал, бүтэц</li> <li>Эрэлт, нийлүүлэлтийн харьцаа, тэнцвэр (Зорчигчдын тоо, автобусны тооны харьцаа)</li> </ul>
2	Орон зайн хүрэлцээт байдал	<ul style="list-style-type: none"> <li>Автобусны эргэлтийн урт</li> <li>Автобусны буудал хоорондын болон буудал хүртэлх зай</li> <li>Автобус дамжин суулт болон бусад тээврийн хэрэгсэл дамждаг байдал</li> </ul>
3	Цаг хугацааны хүрэлцээт байдал	<ul style="list-style-type: none"> <li>Хүлээлгийн хугацаа</li> <li>Үйлчилгээний тасалдалгүй байдал</li> <li>Цагийн хуваарь, хуваарийн дагуу үйлчлэх байдал</li> <li>Сар, улирал, 7 хоног, өдөр, онцлог үйл явдлаар тооцсон зорчигчдын тоо, ялгаатай байдал</li> <li>Эрэлт, нийлүүлэлтийн тэнцвэр</li> </ul>
4	Мэдээллийн хүрэлцээт байдал	<ul style="list-style-type: none"> <li>Автобусны буудал дээрх мэдээлэл</li> <li>Чиглэл, зогсоолыг зарлан мэдээлэх байдал</li> <li>Программ хөгжүүлэлт, вэб сайтын хэрэглээ</li> </ul>
<b>Үйлчилгээ авах боломж</b>		
1	Үйлчилгээний орчин	<ul style="list-style-type: none"> <li>Суудлын тоо</li> <li>Тохилго байдал</li> <li>Цэвэрлэгээ, ариутгал</li> <li>Дулаан, агааржуулалт</li> <li>Жолоочийн ур чадвар, харилцаа</li> <li>Автобусны техникийн бүрэн байдал</li> </ul>
2	Аюулгүй байдал	<ul style="list-style-type: none"> <li>Зогсоолын стандарт хангасан байдал</li> <li>Автобусан доторх эрсдэл</li> <li>Нийтийн тээвэртэй холбоотой өргөдөл гомдлын тоо, өөрчлөлт, шийдвэрлэлт</li> <li>Осол, гэмтлийн тоо</li> <li>Зам тээвэр, нийтийн тээвэртэй холбоотой гэмт хэргийн төрөл, тоо</li> <li>Осол зөрчлөөс хамгаалах, шийдэх арга</li> </ul>
<b>Үйлчлүүлэгчид нийцтэй байдал</b>		
1	Төлбөрийн нийцтэй байдал	<ul style="list-style-type: none"> <li>Нэгж үйлчилгээний дундаж үнэ</li> <li>Хөнгөлттэй үйлчилгээний боломж</li> <li>Карт цэнэглэх боломж</li> <li>Үнэ тарифын нийцтэй байдал</li> </ul>
2	Хөгжлийн бэрхшээлтэй иргэдэд нийцтэй байдал	<ul style="list-style-type: none"> <li>Зорчигч урсгалд хөгжлийн бэрхшээлтэй иргэдийн эзлэх хувь</li> <li>Налуу зам, цахилгаан шат</li> <li>Мэдрэгчтэй зогсоол</li> <li>Тэрэг, тэргэнцэр орох боломжтой байдал</li> <li>Зориулалтын суудлын тоо, хэрэглэх байдал</li> </ul>
<b>Үл хамаарах хувьсагч</b>		
1	Стандартын хэрэгжилт	<ul style="list-style-type: none"> <li>Бүрэн хэрэгждэг</li> <li>Хэсэгчилсэн байдалтай/Дундаж түвшинд хэрэгждэг</li> <li>Хэрэгжилт хангалтгүй</li> </ul>

2	Үйлчилгээ үзүүлэх байгууллагын чадавх	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Сайн</li> <li>• Дунд</li> <li>• Хангалтгүй</li> </ul>
3	Санхүүжилт	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Хангалттай хүрэлцдэг</li> <li>• Дундаж түвшинд хүрэлцдэг</li> <li>• Хүрэлцээгүй</li> </ul>
4	Амьдарч буй байршил	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Хотын төвийн орон сууцны хороолол</li> <li>• Хотын төвийн гэр хороолол</li> <li>• Алслагдсан орон сууцны хороолол</li> <li>• Алслагдсан гэр хороолол</li> <li>• Зуслан</li> <li>• Хотын ойролцоох суурьшлын бүс</li> </ul>
5	Нийгмийн бүлэг	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Хөгжлийн бэрхшээлтэй иргэн</li> <li>• Хүүхэд</li> <li>• Оюутан</li> <li>• Ахмад настан</li> <li>• Хөдөлмөрийн насны иргэд, жирийн иргэд</li> </ul>
6	Үйлчлүүлэх соёл	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Төлбөр төлдөг байдал</li> <li>• Техник, хэрэгсэлтэй харьцах байдал</li> <li>• Нийтийн тээвэрт биеэ авч явах байдал</li> </ul>

### 3.4 Өгөгдлийн эх үүсвэр, өгөгдөл цуглуулах арга

Судалгаанд анхдагч болон хоёрдогч өгөгдлийн эх үүсвэрийг ашиглав. Судалгааны өгөгдлийг баримт бичгийн судалгаа, санал асуулга, их өгөгдөл, стандарт биелэлтийг шалгах хуудас, эмхэтгэсэн өгөгдөл судлах, ярилцлага, ажиглалт гэсэн аргаар цуглуулсан. Баримт бичгийн судалгааны хүрээнд нийтийн тээвэртэй холбоотой нэг сэдэвт бүтээл, эрдэм шинжилгээний илтгэл, өгүүлэл, судалгааны болон хяналт-шинжилгээ, үнэлгээний тайлан, байгууллагын төлөвлөгөө зэргийг судалж, дүн шинжилгээ хийв.

UB smart bus аппликейшны тусламжтайгаар бүрдүүлсэн их өгөгдлийг албан зөвшөөрөл, нууцын гэрээний үндсэн дээр суурь өгөгдөл болгож ашигласны зэрэгцээ ҮСХ, Нийслэлийн статистикийн газар, ЗТХЯ, Нийтийн тээврийн газар, Засгийн газрын 11-11 төв, ГССҮТ-өөс гаргасан нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмжтэй холбоотой эмхэтгэсэн өгөгдлийг холбогдох эх сурвалжаас цуглуулж ашигласан болно. Судалгааны үзэл баримтлал, хувьсагчийг баримжаалан 33 асуулт бүхий санал асуулгын хуудсыг боловсруулан google form-д байршуулах, биечлэн уулзаж бөглүүлэх байдлаар анхдагч өгөгдөл цуглуулав.

Улаанбаатар хотын нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмж, нөлөөлөх хүчин зүйл, тулгамдаж буй асуудал, шийдлийг тодорхойлох зорилгоор бодлогын асуудал хариуцсан төрийн албан хаагч, нийтийн тээврийн үйлчилгээний чиглэлээр хөтөлбөр, төсөл хэрэгжүүлэгч, олон улсын болон иргэний нийгмийн байгууллагын албан хаагч, их дээд сургууль, судалгааны байгууллагын судлаач, үйлчилгээ үзүүлэгч гэсэн

зорилтот бүлгийн мэргэжилтнүүдтэй гүйцэтгэх чиг үүргээс нь хамааран ялгаатай чиглүүлэх асуултын хүрээнд ярилцлага зохион байгуулж, чанарын өгөгдөл цуглууллаа.

Нийтийн тээврийн үйлчилгээний стандартын хэрэгжилтийг маршрут тус бүрийн “эхлэх цэгээс эцсийн цэг”, “эцсийн цэгээс эхлэх цэг” хүртэл автобусаар зорчиж өгөгдөл цуглуулсан. Ингэхдээ зорчигч, үйлчлүүлэгчийн байр сууринаас шууд ажиглалт хийж, урьдчилсан боловсруулсан “Стандартын хэрэгжилт шалгах хуудас”-ны хувьсагч тус бүрд 1 (маш хангалтгүй)-ээс 5 (маш хангалттай) хүртэлх үнэлгээ өгч, үнэлгээний дүнг өгөгдөл болгон ашиглав.

### **3.5 Өгөгдөл боловсруулах, шинжилгээ хийх арга**

Судалгааны хүрээнд цуглуулсан өгөгдлийн шинжилгээний суурь нь дүрслэн тодорхойлох болон зөрүүтэй байдлын (GAP) шинжилгээний арга юм.

Статистик шинжилгээний үр дүн нь тухайн ажил, үйлчилгээг оновчтой загварчлах, төлөвлөх, хэрэгжүүлэх, удирдах, зохицуулах, ашиг, алдагдалд нөлөөлөх зүйлийг илрүүлэх, давуу талдаа түшиглэж асуудал, сорилтыг шийдвэрлэхэд суурь мэдээлэл, хэрэглэгдэхүүн болдог. Иймд UB Smart Bus аппликейшнээр цуглуулсан их өгөгдлийн хүрээнд автобусны тоо, чиглэл, зогсоол, үйлчлүүлсэн зорчигчийн тоо, үйлчилгээний орлого (төлбөр) зэрэг үзүүлэлтэд тархалт, хэлбэлзэл, хамаарал, индексийн шинжилгээг хийж, холбогдох хэмжүүрийг тооцож, тайлбар хийсэн болно.

Санал асуулгаар цуглуулсан тоон судалгааны боловсруулалт, шинжилгээнд SPSS програмыг ашигласан бөгөөд тархалт, хамаарлын шинжилгээг frequency, compare means, crosstabs зэрэг командыг ашиглан гүйцэтгэв.

Ярилцлагын судалгааны өгөгдлийг STEEPL шинжилгээний аргаар боловсрууллаа. STEEPL шинжилгээг 1) судалгааны удирдамж, чиглүүлэх асуултыг боловсруулах, 2) мэргэжилтнүүдтэй ярилцан мэдээлэл цуглуулж, бичвэрт хөрвүүлэх, 3) мэдээллийн агуулгад (statement) шинжилгээ хийж, нийтийн тээврийн хүртээмжид нөлөөлж буй хүчин зүйлийг тодорхойлох гэсэн 3 үе шатаар гүйцэтгэсэн.



Зураг 2. STEEP-ийн шинжилгээний үе шат



Эмхэтгэсэн өгөгдөлд тархалт, чиг хандлагын шинжилгээг хийсэн бөгөөд ажиглалтаар цуглуулсан өгөгдлийг чиглэл, шалгуурын хүрээнд харьцуулах байдлаар дүн шинжилгээ хийж, тайланд ашигласан болно.

# ДӨРӨВ. СУДАЛГААНЫ БОЛОВСРУУЛАЛТ, ШИНЖИЛГЭЭНИЙ ҮР ДҮН

## 4.1 Бодлого, эрх зүйн баримт бичгийн шинжилгээ

Нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмжтэй холбоотой бодлогын шинжилгээг 1) үйлчилгээний хүрэлцээт байдал, 2) үйлчилгээ авах боломж, 3) үйлчлүүлэгчид нийцтэй байдал гэсэн үзүүлэлтийн хүрээнд судалсан үр дүнг танилцуулж байна.

### 4.1.1 Бодлогын баримт бичгийн шинжилгээний хамрах хүрээ, агуулга

Хүн ам төвлөрсөн томоохон хотын чухал үйлчилгээний нэг нь нийтийн тээврийн үйлчилгээ юм. Иймд “Алсын хараа-2050” Монгол Улсын урт хугацааны хөгжлийн бодлогын “Улаанбаатар ба дагуул хот” зорилгод төлөвлөлт төвтэй хөгжихөөр тусгаж “Орон зайн оновчтой төлөвлөлт бүхий суурьшлын зөв тогтолцоотой, эрчимтэй хөгжиж байгаа дагуул хотуудтай олон улсад өрсөлдөгч метрополитан болж хөгжинө” гэсэн зорилтын хүрээнд нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмж, чанарыг шинэ шатанд гаргах зорилт дэвшүүлсэн. Урт хугацааны хөгжлийн энэхүү бодлоготой уялдуулан “Нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмж” судалгааны хүрээнд дараах баримт бичгүүдэд нэгтгэл шинжилгээ хийлээ. Үүнд:

- “Алсын хараа-2050” Монгол Улсын урт хугацааны хөгжлийн бодлогын хүрээнд 2021-2030 онд хэрэгжүүлэх үйл ажиллагааны төлөвлөгөө;
- Монгол Улсын Засгийн газрын 2020-2024, 2024-2028 оны үйл ажиллагааны хөтөлбөр;
- Төрөөс авто тээврийн салбарт баримтлах бодлого 2018-2026<sup>9</sup> он;
- Нийтийн тээврийн газрын 2023-2024 оны стратеги төлөвлөгөө;
- Улаанбаатар хотын 2040 хөгжлийн ерөнхий төлөвлөгөөний үзэл баримтлал<sup>10</sup>;
- Авто тээврийн тухай Монгол улсын хууль<sup>11</sup>.

Судалгааны хүрээнд дээрх 5 бодлогын баримт бичиг, нэг хуульд агуулгад шинжилгээ хийхдээ нийт 177 зүйл, заалтыг нийтийн тээврийн

<sup>9</sup> Засгийн газрын 2018 оны 321 дүгээр тогтоолын хавсралтаар батлагдаж, “Алсын хараа-2050” бодлогын баримт бичиг батлагдсанаар хүчингүй болсон. Нийтийн тээврийн хүртээмжийн асуудлыг хэрхэн авч үзсэнийг салбарын түвшинд зохицуулж байсан баримт бичиг тул шинжилгээнд авч үзсэн болно.

<sup>10</sup> Хэлэлцүүлэх түвшинд байгаа боловч концепцын түвшинд батлагдсан болно.

<sup>11</sup> 1999 оны 6 дугаар сарын 4-ний өдөр УИХ-ын тогтоолоор батлагдсан бөгөөд шинэчлэн найруулсан.

хүртээмжийн шалгуур үзүүлэлттэй уялдуулж нэгтгэн дүгнэсэн болно. Үүнд:

- Бодлогын баримт бичгийн хүрээнд 120 зүйл, заалт;
- Хууль эрх зүйн баримт бичгийн хүрээнд 57 зүйл заалтыг шинжилсэн болно.

Бодлогын баримт бичгийн судалгааны хүрээнд тодорхойлогдсон 177 зүйл заалтын хүрээнд “хүртээмж”-тэй холбоотой дараах 6 зүйл, заалт бүхий утга санаа дурдагдсан.

**Хүснэгт 7. Нийтийн тээврийн бодлого дахь хүртээмжтэй холбоотой агуулга**

Д/д	Бодлогын баримт бичиг	Хамаарах агуулга
1	“Алсын хараа-2050” Монгол Улсын урт хугацааны хөгжлийн бодлого	5.4.17.Төрийн үйлчилгээний зардал, үр ашгийн тооцоо гаргаж, төрийн бодлого, шийдвэрт тусгаж хэрэгжүүлдэг, үйлчилгээний чанар, хүртээмж, үр дүн, санхүүжилт, үр нөлөөний байдалд хөндлөнгийн үнэлгээ хийж, иргэд, олон нийтэд мэдээлдэг тогтолцоонд шилжүүлнэ. 5.4.15.Төрийн үйлчилгээг иргэдийн хэрэгцээнд суурилсан, түргэн шуурхай, уян хатан, хүртээмжтэй, чанартай хүргэх иргэн төвтэй төрийн үйлчилгээний стандарт боловсруулж, нэвтрүүлнэ.
2	Улаанбаатар хотын 2040 хөгжлийн ерөнхий төлөвлөгөөний үзэл баримтлал	Улаанбаатарын бүс, хот орчмын зам тээврийн дэд бүтцийн хүртээмжийг нэмэгдүүлж, нийтийн болон ачаа тээвэр, логистикийг хөгжүүлэх;
3	Төрөөс авто тээврийн салбарт баримтлах бодлого	2.3.2.6. Орон нутгийн тээврийн үйлчилгээний чанар, хүртээмжийг нэмэгдүүлж, аюулгүй байдлыг хангах; 2.2.1.2. Чанартай, хүртээмжтэй, хосолсон тээврийн дэд бүтцийг бий болгох замаар олон улсын тээврийг хөгжүүлэх; 2.3.3.3. Хэрэглэгчдэд хүртээмжтэй, эдийн засгийн үр ашигтай, тогтвортой, найдвартай, аюулгүй, хосолсон зорчигч тээврийн үйлчилгээ үзүүлдэг болох

Бодлогын баримт бичгүүдэд дурдагдсан зүйл заалтуудыг шинжилж үзвэл нийтийн тээврийн хүртээмжтэй холбоотой асуудлууд дараах байдлаар тусгагдсан байна.

**Зураг 3. Нийтийн тээврийн хүртээмжийн талаарх бодлогын баримт бичгийн зүйл заалт дахь агуулга, хувиар**



Зургаас харвал бодлогын баримт бичгүүдэд нийслэл хотын нийгмийн тулгамдсан асуудал болох түгжрэлийн асуудлыг илүү чухалчилсан нь харагдаж байна. Түүнчлэн нийтийн тээврийн үйлчилгээний стандартыг сайжруулах, хүртээмжтэй, ялгаваргүй үйлчилгээ үзүүлэх, үйлчилгээ үзүүлэх хүний нөөцийн хангамж, чадамжийг нэмэгдүүлэх асуудлыг бодлогын түвшинд онцгойлон авч үзсэн нь харагдаж байна. Эдгээр нь нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүрэлцээт байдал, үйлчилгээ авах боломж, үйлчлүүлэгчид нийцтэй байдал гэсэн шалгууруудтай уялдаж байгааг дараах байдлаар ангилж болохоор байна.

Үйлчилгээний хүрэлцээт байдал:

- Нийслэл хотын түгжрэлийг бууруулах, дэд бүтцийн сайжруулалт - 23.9 хувь;
- Нийтийн тээврийн найдвартай хуваарь - 5.3 хувь;
- Нийтийн тээврийн салбарын мэдээлэл, оролцоог сайжруулах - 10 хувь;
- Байгальд ээлтэй, тогтвортой хөгжил - 8.3 хувь;
- Нийтийн тээврийн салбарын хэрэглээний бэлэн байдал, менежмент, түншлэл - 8.3 хувь.

Бодлогын баримт бичгийн нийт агуулгад “хүрэлцээтэй байдал”-ын шалгуур үзүүлэлт 55.8 хувийг эзэлж байна. Өөрөөр хэлбэл, нийтийн тээврийн хүртээмжийг дээшлүүлэх хүрээнд үйлчилгээний суурь нөхцөлийг хангаж, үйлчилгээ авах хүрэлцээтэй байдлыг хангах агуулга холбогдох заалтуудын талаас илүү хувьд нь тусгалаа олжээ.

Үйлчилгээ авах боломж:

- Нийтийн тээврийн салбарын хүний нөөцийг хөгжүүлэх, сургах - 10 хувь;
- Нийтийн тээврийн аюулгүй байдал - 7.5 хувь;
- Нийтийн тээврийн салбарт хэрэглэгдэх боломжтой байдал, стандартын шинэчлэл - 11.7 хувь.

Бодлогын баримт бичгүүд дэх нийт агуулгад “үйлчилгээ авах боломж”-ийн шалгуур үзүүлэлт 29.2 хувийг эзэлж байна. Үүнээс нийтийн тээврийн үйлчилгээний стандартыг ханган хэрэгжүүлэх, үйлчлүүлэгчдийн аюулгүй байдлыг хангах, парк шинэчлэлийг хийх нь үйлчилгээ авах боломжтой байдалд хамаарах бөгөөд холбогдох 10 заалт тутмын 3 нь эдгээртэй холбоотой байна.

Үйлчлүүлэгчид нийцтэй байдал:

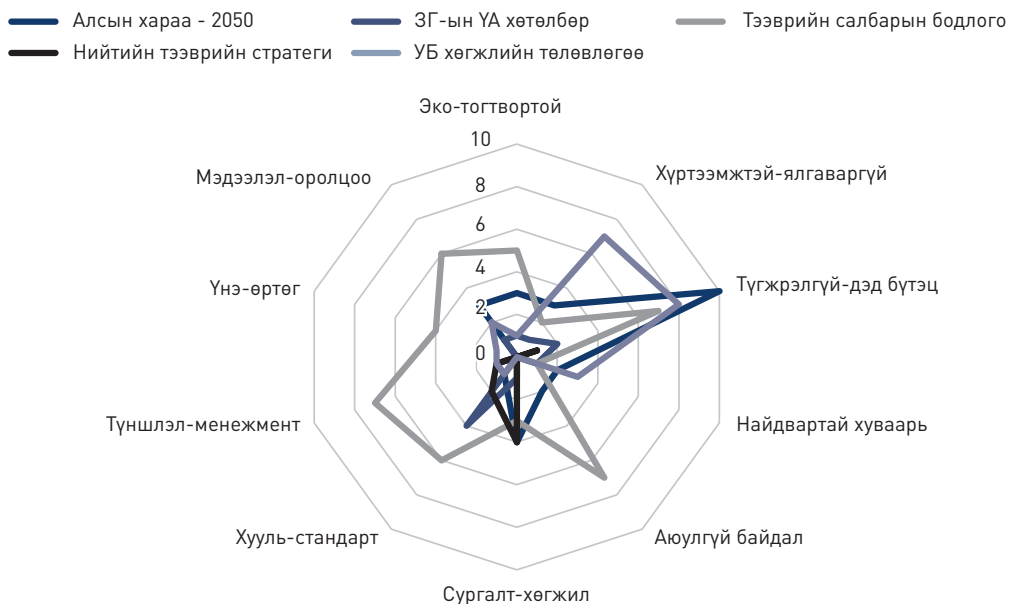
- Хүртээмжтэй, ялгаваргүй үйлчилгээ - 10.8 хувь;
- Нийтийн тээврийн үнэ өртөг - 4.2 хувь.

Бодлогын баримт бичгүүд дэх нийт агуулгад “үйлчлүүлэгчид нийцтэй байдал”-ын шалгуур үзүүлэлт 15.0 хувьтай туссан байна. Энэ хүрээнд нийгмийн бүлгүүдэд хүртээмжтэй, ялгаваргүй үйлчилгээ үзүүлэх, үйлчилгээний үнэ, тарифыг худалдан авах чадварт нийцүүлэн тогтоох талаар оруулсан байна.

#### **4.1.2 Бодлогын баримт бичгүүдийн чиг үүрэг, зүйл заалтуудын уялдаа**

Нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмжийн талаарх бодлогын баримт бичгүүд нь салбарын түвшний оролцоо, чиг үүрэг зэргээс шалтгаалан хүрэлцээт байдал, үйлчилгээ авах боломж, үйлчлүүлэгчид нийцтэй байдлын асуудлыг ялгаатай байдлаар авч үзжээ.

**Зураг 4. Бодлогын баримт бичгүүдийн чиг үүрэг, зүйл заалтуудын ялгаатай байдал**



Зургаас харвал юуны өмнө түгжрэлийг бууруулах, дэд бүтцийг сайжруулах чиглэлээр “Алсын хараа-2050”, “Улаанбаатар хотын хөгжлийн төлөвлөгөө”, “Тээврийн салбарын бодлого”-ын баримт бичгүүдэд түлхүү анхаарсан тал ажиглагдаж байна. Энэ чиглэлээр бодлогын баримт бичгүүдэд утга агуулгын хувьд сул тусгагдсан байдал илэрч байгаа бөгөөд бусад дэмжих хүчин зүйлсийг сайжруулах нь хүртээмжид эерэг нөлөө үзүүлэхээр тооцоолсон гэж дүгнэж болохоор байна. Мөн урт хугацааны хөгжлийн бодлого “Алсын Хараа-2050”-д нийтийн тээврийн салбарын дэд бүтэц, түгжрэл, сургалт хөгжил, мэдээлэл, оролцоонд түлхүү анхаарсан байна.

Засгийн газрын үйл ажиллагааны хөтөлбөрийн хувьд нийтийн тээврийн салбарын хууль эрх зүйн шинэчлэлт, стандартыг шинэчлэн боловсруулах чиглэлээр анхаарах хандлагатай байна. Түүнчлэн иргэд ялгаваргүй, хүртээмжтэй нийтийн тээврээр хангагдах боломжийг Улаанбаатар хотын хөгжлийн төлөвлөгөөнд түлхүү дурдсан байна.

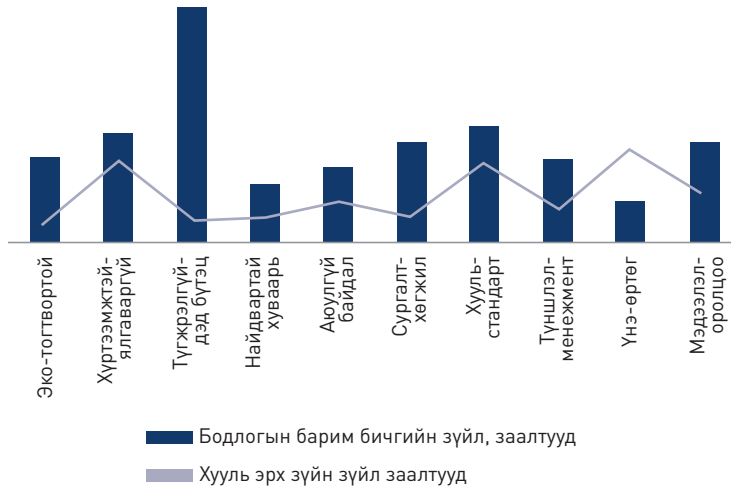
Нийтийн тээврийн салбарын бодлого менежмент, өртгийг бууруулах чиглэлээр харьцангуй бага анхаарч байгаа нь ажиглагдав. Энэ нь нэг талаас нийтийн тээврийн үйлчилгээнд баримталж буй үнэ, тариф нь өрхийн орлоготой харьцуулахад хямд байгаатай холбоотой байж болох юм.

Урт хугацааны бодлогын баримт бичгүүдийн бодит хэрэгжилтийг хангах

хүрээнд тээврийн салбарын бодлогын тусгайлсан дорвитой баримт бичиг үгүйлэгдэж байгаа нь баримт бичгүүдийг харьцуулсан байдлаас тодорхой харагдаж байна.

Бодлого, эрх зүйн баримт бичгийн уялдааг дараах байдлаар харуулж болохоор байна.

**Зураг 5. Нийтийн тээврийн талаарх бодлого, эрх зүйн баримт бичгийн зүйл заалтуудын уялдаа**



Зургаас үзвэл нийтийн тээврийн үйлчилгээний талаарх бодлогын баримт бичгүүдийн агуулга уялдаатай, бодлогын зорилго, зорилтыг хэрэгжүүлэхэд эрх зүйн баримт бичгийн агуулга дэмжлэг болсон байна. “Түгжрэл-дэд бүтэц”, “Үнэ өртөг”, “Мэдээлэл оролцоо”-ны хувьд ялгаатай байгаа нь бодлогын баримт бичгүүдийн чиглэл, чиг үүрэг, зориулалт, ангилал, арга зүйтэй холбоотой байж болно. Бодлогын шинжилгээний үр дүнг Хавсралтаар дэлгэрэнгүй оруулсан болно.

#### 4.2 Нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүрэлцээт байдлын талаарх их өгөгдлийн шинжилгээ

UB Smart Bus программын (<https://tbox.uscc.mn/>) тээвэрлэлтийн өгөгдлийн сан<sup>12</sup>-гаас зохих зөвшөөрлийн хүрээнд 2023 оны 1-р сараас 12-р сарын 365 өдрийн нийтийн тээврийн үйлчилгээний үндсэн үзүүлэлт (15-34 хувьсагч), бодит цагийн (real time) мэдээллийг агуулсан 569,138 мөр өгөгдлийг татан авч, үе шаттай боловсруулалт, шинжилгээ хийв (Хавсралт 14-16). Сарын өгөгдлийн дундаж хэмжээ 47428 мөр бөгөөд 1 өдрийн дундаж 1559 мөр байна. 2 дугаар сард хамгийн бага 42387 өгөгдөл, 5 дугаар сард хамгийн их 50059 өгөгдөл байв.

<sup>12</sup> Copyright(c) 2015 Ulaanbaatar Smart Card co.,Ltd. All Rights Reserved.

## Хүснэгт 8. Нийтийн тээврийн үйлчилгээний өгөгдлийн хураангуй

Үзүүлэлт	Бүгд (12 сар)	Сар, өдрийн дундаж	1 сар	2 сар	3 сар	12 сар
<b>1. Өгөгдөл хэмжээ</b> (Excel 1 мөр нь 10-34 багана, хувьсагч)						
Мөрийн тоо	<b>569,138</b>	47,428	▲ 47,895	▼ 42,387	▲ 49,123	■ 46,362
Өдрийн тоо	<b>365</b>	30	<b>31</b>	<b>28</b>	<b>31</b>	<b>31</b>
Өдрийн дундаж		1,559	1,545	1,514	1,585	1,496

Тайлбар: 2023 оны бүгд дүн, сар, өдрийн дундаж, 1, 2, 12-р сарын байдлаар хэсэгчлэн харуулав.

Уг санд цугларсан өгөгдлөөс нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүрэлцээт байдлыг хүчин чадлын хүрэлцээт байдал, орон зайн хүрэлцээт байдал, цаг хугацааны хүрэлцээт байдал, мэдээллийн хүрэлцээт байдал гэсэн 4 чиглэлээр судалсан шинжилгээний дүнг энэ хэсэгт танилцуулна.

### 4.2.1 Үйлчилгээний хүчин чадлын хүрэлцээт байдал

Нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүчин чадлын хүрэлцээт байдлыг <sup>1)</sup>Нийт болон нэг чиглэл дэх автобусны тоо, <sup>2)</sup>Зогсоолын тоо, ачаалал, <sup>3)</sup>Зорчих чиглэлийн маршрутын тоо, Оновчтой байдал, <sup>4)</sup>Чиглэлийн үйлчилгээний давтамж, давхцал, <sup>5)</sup>Зорчигч урсгал, <sup>6)</sup>Зорчигчдын бүтэц гэсэн үзүүлэлт, хувьсагчид шинжилж, эрэлт, нийлүүлэлтийн харьцаа, тэнцвэрийг тодорхойлов.

#### 1. Автобусны (нийт, нэг чиглэл) шинжилгээ

2023 онд 130-152 чиглэлд өсөн нэмэгдсэн дүнгээр 479.253 автобусаар үйлчилсэн бөгөөд сарын дунджаар 41.258 автобус үйлчилгээнд ажилласан байна. Нэг өдөр дунджаар 1313 автобус, хамгийн бага 928, хамгийн их 1612 автобус үйлчилсэн, далайц (их, бага утгын зөрүү) 684 буюу 23-29 хувийн хэлбэлзэлтэй байна. Үүнийг тодруулж үзвэл 3 сард 928-1315 автобус, 4 сард 1071-1612 автобус үйлчилгээнд ажилласан бөгөөд зорчигчдын (3-р сарын зорчигчийн дундаж 492.723, 4-р сарын зорчигчийн дундаж 514.099) тоотой харьцуулбал 21.376 зорчигчоор зөрүүтэй байна. Нэг чиглэлд өдөрт дунджаар 7-12 автобус үйлчилсэн байна.



**Хүснэгт 9. Нийтийн тээврийн үйлчилгээнд гарсан автобусны тоо**

Үзүүлэлт	Бүгд (12 сар)	Сар, өдрийн дундаж	1 сар	2 сар	3 сар	12 сар
Нийт тоо	<b>479,253</b>	39,938	▲ <b>41,258</b>	▼ <b>36,202</b>	▼ <b>36,975</b>	■ 39,317
Өдөр хам.их		1,612	▲ 1,528	■ 1,491	▼ 1,315	■ 1,460
Өдөр дундаж		1,313	1,331	1,293	1,193	1,268
Өдөр хам.бага		928	■ 1,001	▼ 941	▼ 928	■ 991
Далайц (Их-Бага)		684	527	550	387	469
Чиглэл тоо	136	1 чиг 7-12 автобус	130			136

Тайлбар: 2023 оны бүгд дүн, сар, өдрийн дундаж, 1, 2, 12-р сарын байдлаар хэсэгчлэн харуулав.

**2. Зогсоолын шинжилгээ**

Нийтийн тээврийн үйлчилгээний автобусны 110 чиглэлийн зогсоолыг 2023 оны 12-р сарын байдлаар авч үзвэл нэг чиглэл дунджаар 40 зогсоолтой (эцсийн 2 буудлын бүтэн тойрох), хамгийн их нь 79, хамгийн бага нь 12 зогсоол байна. Автобусны чиглэлүүд 67 зогсоолын зөрүүтэй харилцан адилгүй урт зам туулж байгаа нь Улаанбаатар хотын газар зүйн онцлог, хот байгуулалт зуйван хэлбэртэй байдагтай холбоотой юм. Үүнээс тухайн чиглэлийн 2 эцсийн хоорондох 30-40 буудлыг зорчигчдын хэдэн хувь нь явдаг вэ гэдэг асуулт гарч байна.

**Хүснэгт 10. Автобусны олон зогсоолтой чиглэл (2023 оны 12-р сар)**

№	Код	Чиглэл	Зогсоол тоо	Нэг талын зогсоол
1	Ч:3А	Халдвартын эмнэлэг - Зүүн салааны шинэ эцэс	79	39.5
2	Ч:1А	5 шар - Офицеруудын Ордон	78	39
3	ХО:1	ХО:1 Санзай - Тэнгис кино театр	77	38.5
4	ХО:2	ХО:2 Шарга морьт -Зуслан	77	38.5
5	Ч:22Өв	Шадивлан - Бөмбөгөр - Чингис Соосэ - Далангийн зам /өвөл/	76	38
6	Ч:45	Ч:45 Ган хийц компани - Зайсан	73	36.5
7	Ч:29А	Сэлбэ амралт - МУБИС - Вокзал	71	35.5
8	Ч:44	Ч:44 Нарангийн гол - Дунжингарав	70	35
9	Ч:73	Ч:73 ТЭЦ4 - Зунжин	70	35
10	Ч:54	Ч:54 Яармаг - Баянхошуу	64	32
11	Ч:16	Баруун салаа - Далангийн зам - 10-р хороолол	63	31.5
12	ХО:4Z	ХО:4Z Офицеруудын ордон - Офицеруудын ордон	60	30
13	Ч:6	Толгойт - Нарны зам - Ботаник	59	29.5
14	ХО:7	ХО:7 Туул тосгон шинэ эцэс - Туул тосгон шинэ эцэс	59	29.5
15	Ч:6А	Толгойтын эцэс	58	29
16	Ч:13	Тахилт - Саппоро -3-р эмнэлэг	56	28
17	Ч:24Б	ТЭЦ4 - 3,4-р хороолол - Гандан	56	28
18	Ч:28	Сэлх - 7 буудал - Ард кино театр	56	28
19	Ч:33	Ч:33 Хайрхан хөгжлийн төв - Сансар ШТС	56	28
20	Ч:38	Ч:38 ХМК - Хайлааст	56	28

Автобусны цөөн зогсоолтой чиглэлийг авч үзвэл хот доторх богино эргэлт хийх чиглэл (Ч:29Б Сансарын гүүрнээс Вокзал; Ч:67 Морингийн даваанаас Нисэх), зарим хот хоорондын чиглэл (ХО:3Z1 Городок Офицеруудын ордон) байна.

### Хүснэгт 11. Автобусны цөөн зогсоолтой чиглэл (2023 оны 12-р сар)

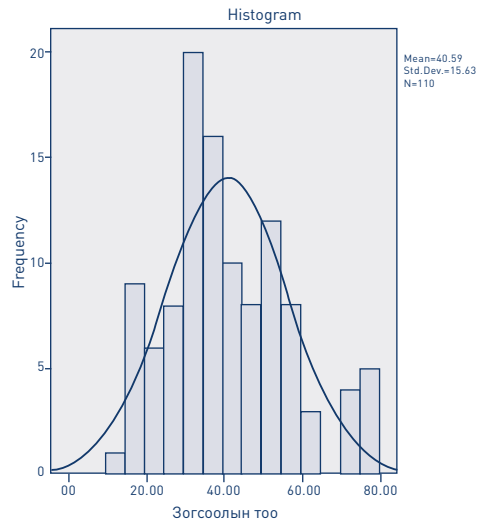
№	Код	Чиглэл	Зогсоол тоо	Нэг талын зогсоол
90	Ч:58	Ч:58 Дулааны цахилгаан станц 3	29	14.5
91	Ч:75	Ч:75 Архивын ерөнхий газар - 3, 4 хороолол	28	14
92	Ч:43	Ч:43 Баянхошуу - Ард кино театр	26	13
93	Ч:8	Хайлааст - МУБИС - Цэцэг төв	26	13
94	Ч:32А	Ч:32А Улиайстайн шинэ эцэс	25	12.5
95	Ч:64	Ч:64 Цагаан даваа - Халдвартын эмнэлэг	24	12
96	ХО:3Z1	ХО:3Z1 Городок	24	12
97	Ч:68	Ч:68 Архивын ерөнхий газар	22	11
98	Ч:66	Ч:66 Зайсан - 11-р хороолол	21	10.5
99	Ч:17Б	Баруун 4 зам - Нарны зам - Зүүн 4 зам - Их тойруу	20	10
100	Ч:72	Ч:72 Хөгжим бүжгийн коллеж - Богдхан амралт	20	10
101	Ч:17А	Баруун 4 Зам - Их тойруу - Зүүн 4 зам - Нарны зам	19	9.5
102	Ч:18Б	3, 4-р хороолол ТЭЦ3 - Цэцэг төв	19	9.5
103	Ч:39	Ч:39 Сансар - 3, 4-р хороолол	19	9.5
104	Ч:70	Ч:70 ТЭЦ3 - Ард кино театр	19	9.5
105	Ч:18А	3, 4-р хороолол - ТЭЦ 3	18	9
106	Ч:71	Ч:71 МУБИС - 120 мянгат	18	9
107	Ч:60	Ч:60 Саппоро - Авто Худалдаа ЦТ	16	8
108	Ч:63	Ч:63 Хан Хиллс - МУБИС	16	8
109	Ч:29Б	Сансар /Тунель/ Вокзал	15	7.5
110	Ч:67	Ч:67 Морин 3 - Нисэх	12	6

2024 оны 3-4 сараас автобусны чиглэл, зогсоол өөрчлөлт хийсэн бөгөөд жишээлбэл “Ч:68 Архивын ерөнхий газар 120” чиглэлийг “Ч:3 Архивын ерөнхий газар Сүхбаатарын талбай” болгож өөрчилсөн. Цаашид 2023, 2024 оны үйлчилгээний байдал, өөрчлөлтийн үр дүнг харьцуулан судалж болох юм.

Автобусны зогсоолын дундаж 40, моод 51, медиан 37, далайц 67, мохоо цөөн оройтой ( $k=-0.08$ ), баруун ( $sk=0.59$ ) тийш бага зэрэг налалттай хэвийн бус тархалттай байна. Автобусны зогсоолын тоо хэвийн тархалттай бол автобусны орлого, зардал, ашиг алдагдлыг тооцоход дөхөмтэй бөгөөд зогсоолын тоо, байрлал бодит байдалд нийцсэн эсэхийг цаашид нэмэлт өгөгдлөөр шинжилж болох юм.

Зураг 6. Автобусны чиглэлийн зогсоол (2023 оны 12-р сар)

Үзүүлэлт	Зогсоолын тоо
Чиглэл тоо	110
Дундаж	40.6
Медиан	37.000
Моде	51.0
	15.7
Skewness	0.59
хэлбийлт	баруун
S.e.Sk	0.23
	2.6
Sk/Ses	хэвийн бус
Kurtosis	-0.08
орой	мохоо.цөөн
S.e.Ku	0.5
Далайц	67.0
Хам.бага	12.0
Хам.их	79.0
Бүгд	4,324.0



### 3. Зорчих чиглэлийн маршрутын тоо, оновчтой байдал

Улаанбаатар хотын нийтийн тээврийн үйлчилгээний чиглэл, эргэлтийн урт (км), хугацаа (мин), зогсоолын тоо гэсэн үзүүлэлт бүхий 2023 оны 6, 12 сарын өгөгдөлд боловсруулалт, тооцоолол хийж, тархалтын болон хамаарлын шинжилгээг тус тус хийв.

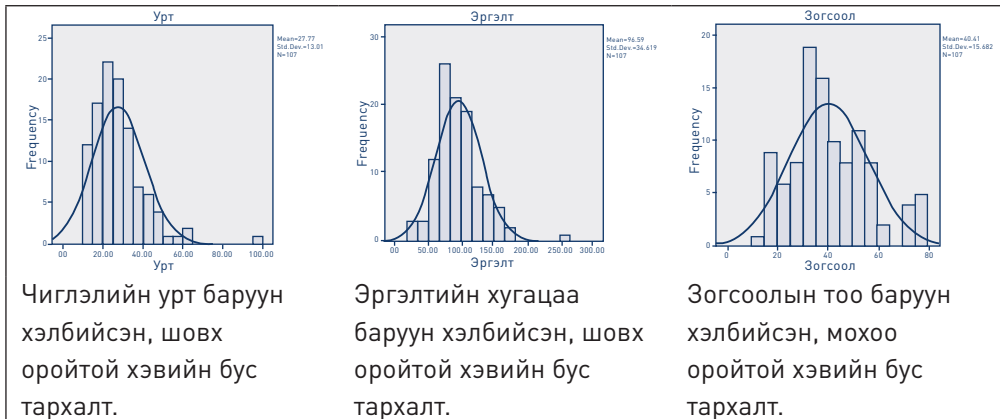
**Автобусны чиглэл, эргэлтийн урт:** 2023 онд 152 чиглэлийн (110 тогтмол, 42 туршилт) автобусаар 3429 км замд үйлчилсэн байна.

Нийтийн тээврийн үйлчилгээний чиглэл, эргэлтийн урт (км), хугацаа (мин), зогсоолын тоо гэсэн үзүүлэлт тус бүрийн статистикийг харьцуулбал:

1. Чиглэлийн эргэлтийн замын дундаж урт 27.8 км, хамгийн их 98.3 км (ХО:14 Жаргалант Партизан – Хархорин), хамгийн бага 10.1 км (Ч:67 Морин 3 – Нисэх) буюу 88.2 км-ийн зөрүүтэй байна.
2. Эргэлтийн дундаж хугацаа 95.5 минут, хамгийн их 260 мин (ХО:14 Жаргалант Партизан – Хархорин), хамгийн бага 30 мин (Ч:67 Морин 3 – Нисэх) буюу 230 минутын зөрүүтэй байна.
3. Зогсоолын тооны дундаж 40, хамгийн их 79 (Ч:3А Халдвартын эмнэлэг - Зүүн салааны шинэ эцэс; Ч:1А Шар - Офицеруудын Ордон 78; ХО:1 Санзай - Тэнгис кино театр 77; ХО:2 Шарга морьт – Зуслан 77), хамгийн цөөн 12 (Ч:67 Морин 3 – Нисэх) буюу зөрүү 67 байна. Зогсоолын тооны 77, 78, 79 гэсэн утга нь нэг талдаа 38-39 зогсоолтойг илтгэнэ.

4. Зорчигчдын тооны дундаж 358, хамгийн их 1817 (Ч:1 5 шар - Офицеруудын Ордон), хамгийн бага 62 (Ч:67 Морин 3 – Нисэх 62; Ч:68 Архивын ерөнхий газар 85; Ч:60 Саппоро - Авто Худалдаа ЦТ 94; ХО:10А Давааны зөрлөг - 5 шар 73; ХО:11Z Хонхор Эцэс - Хонхор эцэс 97) буюу зөрүү 1755 байна.

**Зураг 7. Автобусны чиглэл, зогсоолын тархалт**



Чиглэлийн урт, хугацаа, зогсоолын тооны хамаарлыг шинжилбэл:

1. Чиглэлийн урт, эргэлтийн хугацаа, зогсоол гурав хоорондоо дунд зэргийн ( $r=0.605-0.779$ ) хамааралтай байна. Энэ нь гурван үзүүлэлт зохих хэмжээний хамааралтай байгаа боловч *оновчтой* бус байгааг харуулж байна.
2. 9, 12 сард үйлчилгээнд ажилласан автобусны тоо нь эргэлтийн хугацаа ( $r=0.216; 0.258$ ), зогсоолын тоотой ( $r=0.351; 0.391$ ) сул хамааралтай, харин чиглэлийн урттай хамааралгүй ( $Sig=0.12; 0.31$ ) байна. Энэ нь чиглэлийн эргэлтийн хугацаа, зогсоолын тоог *оновчлох шаардлага* байгааг харуулж байна.

**Хүснэгт 12. Чиглэлийн үзүүлэлтүүдийн хамаарлын шинжилгээ (2023 он)**

Үзүүлэлт (Data N=107)		Чиглэлийн урт	Эргэлтийн хугацаа	Зогсоолын тоо	Автобус 9 сар	Автобус 12 сар
Чиглэлийн урт	Кор.коэф	1	.779**	.605**	.098	.150
	Sig. (2-t)		.000	.000	.313	.122
Эргэлтийн хугацаа	Кор.коэф	.779**	1	.671**	.216*	.258**
	Sig. (2-t)	.000		.000	.025	.007
Зогсоолын тоо	Кор.коэф	.605**	.671**	1	.351**	.391**
	Sig. (2-t)	.000	.000		.000	.000
Автобус 9 сар	Кор.коэф	.098	.216*	.351**	1	.952**
	Sig. (2-t)	.313	.025	.000		.000
Автобус 12 сар	Кор.коэф	.150	.258**	.391**	.952**	1
	Sig. (2-t)	.122	.007	.000	.000	

**4. Чиглэлийн давтамж, давхцал**

Автобусны олонх (90%) чиглэл хотын зах, төв хэсгийг холбосон байх тул захын дүүрэг, хороололд давхардал бага, төвдөө давхардалтай байна. Тухайлбал, Энх тайвны өргөн чөлөөний дагуу 5 шараас Офицеруудын ордон чиглэлд 3 автобусны компани үйлчилгээ үзүүлдэг.

Хотын газар зүйн байрлалын (төмөр зам, голоор хуваагдсан) онцлог, авто замын сүлжээний байдлаас хамаарч автобусны чиглэл давхцал 5-12 байна. Тухайлбал, Баянгол зочид буудлын автобусны буудлаас Яармагийн 118-р сургууль хүртэлх 15 буудалд Нисэх, Архивын газар, Яармаг гэх зэрэг автобусны чиглэл давхцадаг. Чиглэл давхцахдаа зам дагуух буудлын ачааллыг жигд хуваалцдаг.

**5. Зорчигч урсгалын шинжилгээ**

Нийтийн тээврийн үйлчилгээнд 2023 оны 12 дугаар сард автобусны 129 чиглэл, үүнээс үндсэн 110 чиглэл 10,657,056 зорчигчид үйлчилсэн, туршилтын 19 чиглэл 682.0 зорчигчид үйлчилсэн байна. Үндсэн чиглэлийн дундаж 96,882 зорчигч, медиан 83,928 зорчигч, далайц 599,508 зорчигч, хамгийн бага 1,285, хамгийн их нь 600,793 зорчигч байна.

Хамгийн их ачаалалтай 20 чиглэлийг авч үзвэл сард 136,835-600,793 зорчигч, өдрийн дундаж 4,414-19,380 зорчигч, цагийн дундаж 465-2,040 зорчигчид үйлчилсэн байна.

### Хүснэгт 13. Автобусны их ачаалалтай чиглэл (2023 оны 12-р сар)

№	Код	Чиглэл	Зорчигчийн тоо	Өдрийн дундаж	Цагийн дундаж
1	Ч:1	5 шар - Офицеруудын Ордон	600,793	19,380	2,040
2	Ч:59	Ч:59 ХМК - Офицеруудын ордон	387,650	12,505	1,316
3	Ч:40	Ч:40 Алтан тариа - Алтан тариа	311,217	10,039	1,057
4	Ч:3А	Халдвартын эмнэлэг - Зүүн салааны шинэ эцэс	277,487	8,951	942
5	Т-2	Т-2 Ботаник - Ботаник	238,597	7,697	810
6	Ч:50	Ч:50 Улаанхуран ТЭЦ - 3	226,094	7,293	768
7	Ч:34	Ч:34 Шархадны эцэс - Шар хадны эцэс	219,424	7,078	745
8	Ч:2	Шархад - МУИС -3, 4 Хороолол	212,920	6,868	723
9	Ч:5	Шархад - Гэмтлийн эмнэлэг - Их тойруу	211,577	6,825	718
10	Ч:31	Ч:31 Улиастайн шинэ эцэс	209,252	6,750	711
11	Ч:7	Нисэх - МУБИС - Ард кино театр	206,634	6,666	702
12	Ч:73	Ч:73 ТЭЦ4 - Зунжин	192,799	6,219	655
13	Ч:25	Тоосгоны үйлдвэр - Их тойруу - 3, 4-р хороолол	175,559	5,663	596
14	Ч:38	Ч:38 ХМК - Хайлааст	174,342	5,624	592
15	Ч:58	Ч:58 Дулааны цахилгаан станц 3	172,223	5,556	585
16	Ч:9	Нисэх - Нарны гүүр - Тэнгис кино театр - 4-р дэлгүүр	163,822	5,285	556
17	Ч:55	Ч:55 Автобус бааз - Зайсан	153,188	4,942	520
18	Ч:27	Вокзал - Бөмбөгөр - Өвөр согоот	152,584	4,922	518
19	Ч:57	Ч:57 Улаанчулуут - МУИС	144,269	4,654	490
20	Ч:15	Нисэх - Сонсгол - 5 шар - 3-р эмнэлэг	136,835	4,414	465

Хамгийн бага ачаалалтай 20 чиглэлийг авч үзвэл сард 1285-30809 зорчигч, өдрийн дундаж 41-994 зорчигч, цагийн дундаж 4-105 зорчигчид үйлчилсэн байна. Эдгээрийн 13 (65%) нь хот орчмын (ХО – хот хоорондын) чиглэл бөгөөд өглөө, орой зорчигчтой, өдрийн цагаар зорчигч цөөн явдаг байна. Эдгээр чиглэлд ихэвчлэн том, дунд оврын автобус явж байгааг цаашид микро, бага оврын автобус явуулж сонголтыг өргөжүүлж болох юм.

### Хүснэгт 14. Автобусны бага ачаалалтай чиглэл (2023 оны 12-р сар)

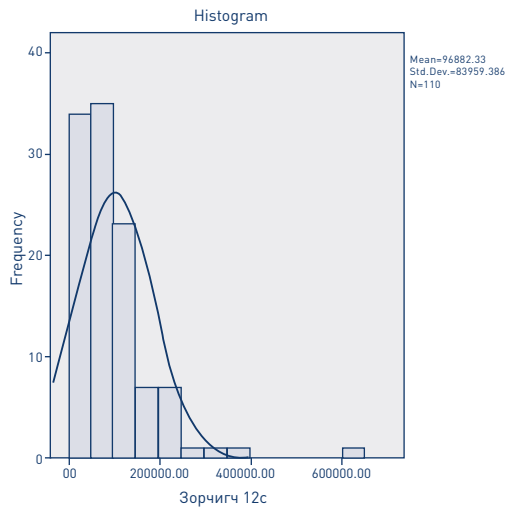
№	Код	Чиглэл	Зорчигчийн тоо	Өдрийн дундаж	Цагийн дундаж
91	ХО:9	ХО:9 190-р цэцэрлэг - 190-р цэцэрлэг	30,809	994	105
92	ХО:7	ХО:7 Туул тосгон шинэ эцэс - Туул тосгон шинэ эцэс	30,000	968	102
93	Ч:16А	Баруун салааны эцэс	24,024	775	82
94	Ч:12Z	Урган наран хороолол - Офицеруудын ордон	23,104	745	78
95	ХО:1	ХО:1 Санзай - Тэнгис кино театр	21,381	690	73
96	ХО:8	ХО:8 Найрамдал зуслан - Найрамдал зуслан	21,307	687	72
97	Ч:1А	5 шар - Офицеруудын Ордон	20,693	668	70
98	Ч:1Б	5 шар - Сүхбаатарын талбай	20,655	666	70
99	Ч:68	Ч:68 Архивын ерөнхий газар	19,626	633	67
100	ХО:6	ХО:6 Түргэний гол эцэс - Яармагийн 3-р буудал	18,617	601	63
101	ХО:13	ХО:13 Баруун түүрүү эцэс - 5 шар	11,783	380	40
102	Ч:67	Ч:67 Морин 3 - Нисэх	11,289	364	38
103	ХО:10	ХО:10 Шанд хурган - 5 шар	8,761	283	30
104	Ч:60	Ч:60 Саппоро - Авто Худалдаа ЦТ	8,730	282	30
105	ХО:12	ХО:12 Мал бордох - 5 шар	8,439	272	29
106	ХО:11Z	ХО:11Z Хонхор Эцэс - Хонхор эцэс	7,031	227	24
107	ХО:14	ХО:14 Жаргалант Партизан - Хархорин	5,347	172	18
108	ХО:3Z1	ХО:3Z1 Городок	4,133	133	14
109	ХО:10А	ХО:10А Давааны зөрлөг - 5 шар	1,871	60	6
110	ХО:4Z	ХО:4Z Офицеруудын ордон - Офицеруудын ордон	1,285	41	4

**Хүснэгт 15. Нийтийн тээврийн үйлчилгээний хот хоорондын автобусны чиглэл (2023 он)**

Код	Чиглэл	Замын урт (км)	Эргэлтийн хугацаа (мин)	Зогсоол тоо	Зорчигчийн тоо
ХО:1	ХО:1 Санзай - Тэнгис кино театр	61.3	154	77	21,381
ХО:10	ХО:10 Шанд хурган - 5 шар	45.5	96	35	8,761
ХО:10А	ХО:10А Давааны зөрлөг - 5 шар	63.4	160	34	1,871
ХО:11Z	ХО:11Z Хонхор Эцэс - Хонхор эцэс	42.6	165	43	7,031
ХО:12	ХО:12 Мал бордох - 5 шар	24.0	110	31	8,439
ХО:13	ХО:13 Баруун түрүү эцэс - 5 шар	34.4	110	34	11,783
ХО:14	ХО:14 Жаргалант Партизан - Хархорин	98.3	260	47	5,347
ХО:2	ХО:2 Шарга морьт -Зуслан	45.1	170	77	107,752
ХО:3Z1	ХО:3Z1 Городок	30.0	52	24	4,133
ХО:4Z	ХО:4Z Офицеруудын ордон - Офицеруудын ордон	142.4	360	60	1,285
ХО:5Z	ХО:5Z Эцсийн зогсоол - Эцсийн зогсоол	58.8	112	51	115,521
ХО:6	ХО:6 Түргэний гол эцэс - Яармагийн 3-р буудал	46.2	134	41	18,617
ХО:7	ХО:7 Туул тосгон шинэ эцэс - Туул тосгон шинэ эцэс	54.5	140	59	30,000
ХО:8	ХО:8 Найрамдал зуслан - Найрамдал зуслан	43.6	110	36	21,307
ХО:9	ХО:9 190-р цэцэрлэг - 190-р цэцэрлэг	39.3	90	49	30,809
<b>Хот хоорондын чиглэлийндүн</b>		<b>829</b>	<b>2,223</b>	<b>698</b>	<b>394,037</b>

**Зураг 8. Автобусны 110 чиглэлийн зорчигчийн тархалт (2023 оны 12-р сар)**

Үзүүлэлт	Зорчигч тоо
Чиглэл тоо	110
Дундаж	96,882
Медиан	83,928
Моде	1285.0
	83,959
Skewness	2.7
хэлбийлт	баруун
S.e.Sk	0.2
Sk/Ses	хэвийн бус
Kurtosis	12.1
орой	шовх.олон
S.e.Ku	0.5
Далайц	599,508
Хам.бага	1,285
Хам.их	600,793



НТҮ-ний автобусны 110 чиглэлд үйлчлүүлсэн зорчигчийн тархалтыг (2023 оны 12-р сар) авч үзвэл баруун тийш налалттай, олон шовх оройтой хэвийн бус тархалт (урт сүүлт загвар ажиглагдсан) байна. Энэ нь Улаанбаатар хотын төв замаар явах чиглэл ачаалал ихтэй, хотын төвөөс алсрахаар зорчигч бага байдагтай холбоотой юм. Энэ нь нэг төвт хотын нийтлэг шинж бөгөөд хотын дүүргүүдэд ажлын байр, үйлчилгээний төв, сургууль, цэцэрлэг зэргийг жигд байрлуулах шаардлага, хэрэгцээ байгааг харуулж байна.

## 6. Зорчигчдын бүтцийн шинжилгээ

Нийтийн тээврийн үйлчилгээний зорчигчдын **бүтэц (төрөл), үйл хөдлөл (карт уншуулах байдал)** гэсэн үзүүлэлтээр 2023 оны 12-р сарын өгөгдөлд шинжилгээ хийсэн үр дүнг харгахад дараах онцлог ажиглагдсан.

Тухайн сард өссөн дүнгээр нийт 13,085,886 (өдрийн дундаж 456,130 нэг автобусны дундаж 348.0) зорчигч автобусаар үйлчлүүлсэн бөгөөд үүний 81.4 хувь нь автобусанд орохдоо картаа уншуулсан (10,657,739), харин 18.6 хувь нь картаа уншуулаагүй, төлбөрөө төлөөгүй (2,428,147) байна.

**Автобусанд ороод карт уншуулагчид.** Автобусанд орохдоо *картаа уншуулж, төлбөрөө зохих* (200-500 төгрөг) хэмжээгээр төлсөн зорчигчдын бүтцийг үзвэл энгийн зорчигч 43.1 хувь, ахмад 24.5 хувь, хүүхэд 14.0 хувь, оюутан 10.1 хувь, ХБИ 5.8 хувь, урамшуулалт карттай энгийн зорчигч 2.0 хувь, шалгагч 0.3 хувь, урамшуулалт карттай хүүхэд 0.2 хувь, донор 0.1 хувь буюу дундаж нь 11 хувь байна. *Энгийн зорчигч, ахмад, хүүхэд нийлээд 82 хувь, бусад нь 18 хувийг эзэлж байгаагаас 20:80 зарчмын зүй тогтол* ажиглагдаж байна.

### Хүснэгт 16. Зорчигчдын бүтэц, үйл хөдлөл (2023 оны 12-р сар)

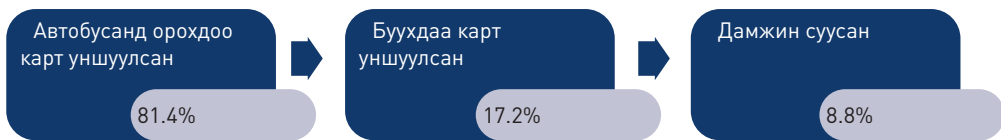
Зорчигчийн төрөл	Зорчигчдын үйл хөдлөл						
	Орохдоо карт уншуулсан		Буухдаа карт уншуулсан		Дамжин суусан		
	Зорчигч тоо	Хувь	Зорчигч тоо	Хувь	Зорчигч тоо	Орох карт унш. хувь	Буух карт унш. хувь
Энгийн	4,594,163	▲ 43.1%	1,091,081	▲ 23.7%	567,402	▲ 12.4%	▲ 52.0%
Ахмад	2,607,011	■ 24.5%	272,688	■ 10.5%	112,639	▼ 4.3%	■ 41.3%
Хүүхэд	1,493,199	▼ 14.0%	224,465	■ 15.0%	130,007	■ 8.7%	▲ 57.9%
Оюутан	1,080,208	▼ 10.1%	149,822	■ 13.9%	92,236	■ 8.5%	▲ 61.6%
ХБИ	619,215	▼ 5.8%	88,566	■ 14.3%	38,048	■ 6.1%	■ 43.0%
Ур.карт.энгийн	211,741	▼ 2.0%	6,646	▼ 3.1%	0		
Шалгагч	26,720	▼ 0.3%	2,520	▼ 9.4%	774	▼ 2.9%	▼ 30.7%
Ур.карт.хүүхэд	18,071	▼ 0.2%	496	▼ 2.7%	0		
Донор	7,411	▼ 0.1%	1,423	▲ 19.2%	715	▲ 9.6%	■ 50.2%
<b>Дэд дүн</b>	<b>10,657,739</b>	<b>▲ 81.4%</b>	<b>1,837,707</b>	<b>17.2%</b>	<b>941,821</b>	<b>8.8%</b>	<b>8.8%</b>
<b>Дундаж</b>		<b>11.1%</b>		<b>12.4%</b>		<b>7.5%</b>	<b>48.1%</b>
	<b>Карт уншуулаагүй</b>						
	2,428,147	▼ 18.6%					
<b>Бүгд</b>	<b>13,085,886</b>						

**Автобусаас буухдаа карт уншуулагчид.** Автобусанд *ороод картаа уншуулсан* зорчигч *буухдаа картаа уншуулсан* зорчигчдын тоог харьцуулбал, 17.2 хувь (1,837,707) байна. Үүний бүтцийг үзвэл энгийн зорчигч 23.7 хувь, ахмад 10.5 хувь, хүүхэд 15.0 хувь, оюутан 13.9 хувь, ХБИ 14.3 хувь, урамшуулалт карттай энгийн зорчигч 3.1 хувь, шалгагч 9.3 хувь, урамшуулалт карттай хүүхэд 2.7 хувь, донор 19.1 хувь буюу дундаж нь 12.4 хувь байна. Энгийн зорчигч, донор, хүүхэд, ХБИ, оюутан зэрэг зорчигчид



13.9-23.7 хувь буюу 72 хувь байна. Тухайлбал, суухдаа уншуулсан энгийн зорчигч 43.1 хувь байсан бол буухдаа уншуулсан 23.7 хувь, уншуулаагүй 19.4 хувь болж буурсан бол харин суухдаа уншуулсан донор зорчигч 0.1 хувь (7,111) байсан бол буухдаа уншуулсан 19.2 хувь (1,423) болсон нь бусад зорчигчдоос илүү буюу нийтийн тээврийн үйлчилгээг авахдаа илүү хариуцлагатай ханддаг байна.

**Дамжин суугчид.** Автобусанд орохдоо карт уншуулсан 10,657,739 зорчигчийн 17.2 хувь нь (1,837,707) буухдаа картаа уншуулж, 8.8 хувь нь (941,821) дамжин суусан байна.



Дамжин суугчдыг эхний автобусанд орохдоо картаа уншуулсан байдалтай харьцуулж үзвэл энгийн 12.4 хувь, ахмад 4.3 хувь, хүүхэд 8.7 хувь, оюутан 8.5 хувь, ХБИ 61 хувь, шалгагч 2.9 хувь, донор 9.6 хувь байна. Урамшуулалт энгийн, хүүхдийн карт эзэмшигчид дамжин суугаагүй буюу 1 удаа суух эрхтэй байна. Энэ үзүүлэлтийн дундаж 7.5 хувь бөгөөд энгийн зорчигч, донорууд дунджаас бага (2.1-4.8 хувь) зэрэг илүү дамжин суусан байна.

Дамжин суугчдыг эхний автобусаас буухдаа картаа уншуулсантай харьцуулж үзвэл Энгийн 52.0 хувь, Ахмад 41.3 хувь, Хүүхэд 57.9 хувь, Оюутан 61.6 хувь, ХБИ 43 хувь, Шалгагч 30.7 хувь, Донор 9.6 хувь байна. Энэ үзүүлэлтийн дундаж 48.1 хувь бөгөөд энгийн зорчигч, хүүхэд, оюутнууд дунджаас (3.9-13.5 хувь) илүү дамжин суусан байна.

**Алдагдсан боломж.** Картаа уншуулаагүй, төлбөрөө төлөөгүй 10.7 сая зорчигчид төлбөрөө бүрэн (100%, 500 төгрөг) төлсөн бол 1 тэрбум 214 сая (1,214,073,500) төгрөг, үүний 42 хувь төлбөрөө төлсөн бол 500 сая (503,840,503) төгрөг тус тус хуримтлагдахаар байсан нь алдагдсан боломжийг харуулж байна.

## 7. Эрэлт, нийлүүлэлтийн харьцаа, тэнцвэр

**Автобусаар үйлчлүүлсэн зорчигчийн тоо.** 2023 онд өсөн нэмэгдсэн дүнгээр 166,518,951 зорчигчид үйлчилсэн бөгөөд сард өсөн нэмэгдсэн дунджаар 13,876,579 зорчигчид үйлчилсэн байна. Нэг өдөрт дунджаар 456,130 зорчигч, хамгийн их 628,766, хамгийн бага 98,883 хүнд үйлчилсэн, далайц (их, бага утгын зөрүү) 529,883 буюу 38-78 хувийн хэлбэлзэлтэй байна. Үүнийг үйлчилгээнд ажилласан автобусны (23-29 хувь) хэлбэлзэлтэй харьцуулбал зорчигчдын хөдөлгөөн илүү их өөрчлөлт,

хэлбэлзэлтэй байна. Энэ нь манай улсын 4 улирлын онцлог, нэг төвт хотжилт, Улаанбаатар хотод их, дээд сургууль төвлөрсөн, сурагчдын амралт зэрэгтэй холбоотой. Судалгааны хүрээнд 1-12 сар, 7 хоног, ажлын цаг зэрэгтэй хамааралтай эсэхэд хугацааны цувааны шинжилгээ хийсэн болно.

Үйлчилгээнд ажилласан *автобусны тоо*, автобусаар үйлчлүүлсэн *зорчигчдын тоо* хамааралтай эсэхийг шинжлэхэд корреляцийн коэффициент 0.525 буюу дундаж хамааралтай байна. Энэ нь ажиллах автобусны тоог зорчигчдын урсгал хөдөлгөөнтэй уялдуулсан зохицуулалт хийх боломжтой эсэхийг тогтооход харгалзах үзүүлэлт юм.

Улаанбаатар хотын 1,650,000 хүний тоотой харьцуулж үзвэл “хүн амын 35 хувь нь нийтийн тээврээр үйлчлүүлж байна” (хамгийн бага 7-р сард 27 хувь, хамгийн их 9-р сард 38 хувь) гэсэн *ерөнхий дүр зураг* харагдаж байна. Үүний цаана нэг хүн өдөр 3-8 удаа зорчсон, эсвэл нэг хүн сард 1-2 удаа зорчсон гэсэн ялгаа байх бөгөөд энэ хэсэгт нарийвчлан авч үзээгүй.

#### Хүснэгт 17. Автобусаар үйлчлүүлсэн зорчигчдын тоо

Үзүүлэлт	Бүгд (12 сар)	Сар, өдрийн дундаж	1 сар	2 сар	3 сар	12 сар
Нийт тоо	166,518,951	13,876,579	12,672,385	11,277,915	15,274,416	13,085,886
Өдөр хам.их		628,766	538,488	557,575	584,971	537,257
Өдөр дундаж		456,130	408,787	402,783	492,723	422,125
Өдөр хам.бага		98,883	135,557	98,883	269,453	189,324
Далайц (Их-Бага)		529,883	402,931	458,692	315,518	347,933
УБ хүний тоо	1,650,000	35%	33%	34%	35%	33%

Тайлбар: 2023 оны бүгд дүн, сар, өдрийн дундаж, 1, 2, 12-р сарын байдлаар хэсэгчлэн харуулав.

**Нэг автобусанд нэг өдөрт үйлчлүүлсэн зорчигчийн тоог** харьцуулж үзвэл дундаж нь 347, хамгийн их нь 445, хамгийн бага нь 105 зорчигч, далайц (их, бага, утгын зөрүү) 340 буюу 28-70 хувийн хэлбэлзэлтэй байна. Энэ автобусны чиглэлүүд жигд бус ачаалалтай, автобусны буудлаас суух, буух зорчигчийн тоо эрс ялгаатай зэрэгтэй холбоотой байна. Энэ нь Улаанбаатар хотын хот байгуулалт, гудамжны зохион байгуулалт, төмөр замаар хуваагдсан, шинэ суурьшлын бүс (яармаг) зэрэгтэй холбоотой гэж ажиглагдаж байна. Иймд ачаалал ихтэй чиглэлийн автобусны тоо, хүчин чадлыг (суудлын тоо, давтамж г.м.) нэмэх, ачаалал багатай чиглэлд бага оврын богино чиглэл явуулах зэргээр 2024 оны 3, 4 сараас хийсэн зохицуулалтын хэрэгжилтийг үнэлэх, боловсронгуй болгоход харгалзах нэг үзүүлэлт болно.

**Хүснэгт 18. Нэг автобусанд нэг өдөр үйлчлүүлсэн зорчигчдын тоо**

Үзүүлэлт	Бүгд (12 сар)	Сар, өдрийн дундаж	1 сар	2 сар	3 сар	12 сар
Өдөр хам.их		445	352	374	445	368
Өдөр дундаж		347	307	312	413	333
Өдөр хам.бага		105	135	105	290	191
Далайц (Их-Бага)		340	217	269	154	177

Тайлбар: 2023 оны бүгд дүн, сар, өдрийн дундаж, 1, 2, 12-р сарын байдлаар хэсэгчлэн харуулав.

**8. Нийтийн тээврийн үйлчилгээний орлого**

**Нийтийн тээврийн үйлчилгээний жил, сарын дундаж орлого.** 2023 оны үйлчилгээний орлого өссөн дүнгээр нийт 31 тэрбум 640 сая төгрөг (31,639,992,500 төгрөг), сарын дундаж 2 тэрбум 637 сая (2,636,665,958), өдрийн дундаж 85 сая (85,053,796) төгрөг, хамгийн их нь 123 сая (123,272,800) төгрөг, хамгийн бага нь 20 сая (19,948,900) төгрөг, далайц (их-бага) 103,323,900 төгрөг буюу хэлбэлзэл 45-77 хувь байна.

Автобусны тоо, орлого хоёр дунд зэргийн (корреляцийн коэффициент  $r=0.524$ ), зорчигчийн тоо, орлого хоёр хүчтэй (корреляцийн коэффициент  $r=0.931$ ) хамааралтай байгаа нь автобусны тоо харьцангуй тогтмол, харин зорчигчдын урсгал хэлбэлзэлтэй болохыг харуулж байна. Энэ хэлбэлзэл нь зорчигчдын улирал, сарын хэлбэлзэлтэй холбоотой байхын зэрэгцээ төлбөрийн карт уншуулахгүй, төлбөр төлөхгүй байгаатай холбоотой байна. Жишээлбэл, 2023 оны 12 дугаар сарын дунджийг тооцож үзвэл **зорчигчдын 81.4 хувь нь картаа уншуулж, 18.6 хувь нь уншуулахгүй** байна. Үүнийг 5-6 сард Яармаг, Нисэх, Архивын газар явах чиглэлийн автобусанд сууж (12-16 буудал) ажиглавал, дунджаар 20 хүний 4 нь картаа уншуулахгүй, үүний 1 нь бэлэн мөнгө өгөх, 1-1.5 нь огт төлөхгүй байсан бөгөөд тэдний олонх нь 18-35 насны хөдөлмөрийн насны залуучууд байв.

Автобусны үйлчилгээний 12 сарын дундаж орлого (2,636,665,958.0 төгрөг), Зорчигчийн тоо (13,876,579.0) хоёрыг харьцуулбал **Зорчигчийн төлбөрийн орлогын дундаж 190 төгрөг** буюу 500 төгрөгийн 38 хувь болж байна.

### Хүснэгт 19. Автобусны орлого

Үзүүлэлт	Бүгд (12 сар)	Сар, өдрийн дундаж	1 сар	2 сар	3 сар	12 сар
Нийт тоо	31,639,991.5	2,636,665,958	2,430,100,600	2,218,125,300	2,856,677,300	2,403,788,500
Өдөр хам.их		123,272,800	103,646,000	111,843,400	110,744,200	92,917,200
Өдөр дундаж		85,053,796	78,390,342	71,552,429	92,150,881	77,542,226
Өдөр хам.бага		19,948,900	24,161,400	19,948,900	53,174,700	35,585,500
Далайц (Их-Бага)		103,323,900	79,484,600	91,894,500	57,569,500	57,331,700
Төлбөрийн дундаж төгрөг		190	192	197	187	184
Төлөлт хувь (карт унш 81%)		48%	48%	49%	47%	46%

Тайлбар: 2023 оны бүгд дүн, сар, өдрийн дундаж, 1, 2, 12-р сарын байдлаар хэсэгчлэн харуулав.

Оны дүнг нь сая төгрөгөөр, сар, өдрийн дундажийг төгрөгөөр бичив.

**Нэг автобусны нэг өдөр, цагийн дундаж орлого.** Дундаж орлогыг 2 аргаар тооцов. Үүнд:

- 2023 оны 1-12 сарын орлогын дундаж (2,636,665,958.0 төг), үйлчилгээнд ажилласан нийт автобусны дундаж (39,938.0)-ийг харьцуулж 1 автобусны 1 өдрийн нэгж үйлчилгээний орлогыг тооцвол 66,019.4 төгрөг, үүнийг нэг автобусны ажилласан дундаж 9.5 цагтай харьцуулбал 1 цагийн орлого 6,931.1 төгрөг (25-40 зорчигч) болж байна.
- 2023 оны 1-12 сарын орлогын дундажийг (2,636,665,958.0 төг), үйлчилгээнд ажилласан автобусны дундаж (1,313)-тэй харьцуулж тооцвол 1 автобусны 1 өдрийн орлого 210,789.14 төгрөг, үүнийг 1 автобусны ажилласан дундаж 9.5 цагтай харьцуулбал 1 цагийн орлого 22,129.96 төгрөг (85-110 зорчигч) болж байна. Хоёр аргаар тооцсон дүнг харвал автобусны 1 цагийн орлого 6932-22130 төгрөгийн хооронд хэлбэлзэж байна.

Улаанбаатар хотын төсвөөс үйлчилгээнд ажилласан автобусны зардалд (шатахуун, хөдөлмөрийн зардал, техникийн элэгдэл зэрэг) нэг цагийн 88,000.0 төгрөг (бага оврын автобус 44,000.0 төгрөг) олгодогтой харьцуулбал -65,8709.0 төгрөг буюу 25 хувийн алдагдалтай байна. Түгжрэлд орсон автобус 2 буудлын хооронд 10-25 минут явахад ямар ч зорчигч суухгүй байх; Зорчигчид, ялангуяа ачаалал их үед картаа уншуулахгүй, төлбөрөө төлөхгүй байх; Амралтын өдөр автобус 4-10 зорчигчтой явах зэрэг алдагдалд нөлөөлөх нөхцөл байдал судалгааны явцад ажиглагдаж байв.

## 4.2.2 Үйлчилгээний цаг хугацааны хүрэлцээт байдал

Нийтийн тээврийн үйлчилгээний цаг хугацааны хүрэлцээт байдлыг <sup>1)</sup> Хүлээлгийн хугацаа, <sup>2)</sup> Үйлчилгээний тасалдалгүй байдал, <sup>3)</sup> Цагийн хуваарь, хуваарийн дагуу үйлчлэх байдал, <sup>4)</sup> Зорчигчдын зорчих хугацааны (сар, улирал, 7 хоног, өдөр, цаг) ялгаатай байдал зэрэг үзүүлэлт, хувьсагчид шинжилгээ хийж, үйлчилгээний эрэлт, нийлүүлэлтийн харьцаа, тэнцвэрийг тодорхойлов.

### 1. Зорчигчдын зорчих хугацааны онцлог байдал

Байгаль, нийгмийн олонх үзэгдэл хэвийн тархалттай байх магадлал их (0.75+) бөгөөд хэрэв хэвийн бус тархалттай байвал түүнд олон хүчин зүйл нөлөөлсөн байх талтай. Өөрөөр хэлбэл, олон бүхэллэг зүйлээс бүрдсэн нийлмэл систем нь хэвийн бус тархалттай байх тул түүнийг хэсэгчилж (үзүүлэлтүүдийг багцалж) судалдаг.

Нийтийн тээврийн үйлчилгээний өгөгдлийн үзүүлэлтүүд хэвийн бус байхад нөлөөлдөг түгээмэл хүчин зүйлийг судлаачид дараах байдлаар тогтоосон байна. Үүнд:

- 1. Улирал, сар, долоо хоногийн өдөр:** Ажил, амралтын өдрүүдэд зорчигчийн хэмжээ ялгаатай байвал энэ хэлбэлзэл үүсэж, хэвийн тархалтад нөлөөлдөг.
- 2. Ачаалал их, бага байх цаг (off-peak hours):** Зорчигчийн тоо дунджаас хэт их болохыг оргил ачаалал үе (өсөх), харин дунджаас хэт бага болохыг бага ачаалал (буурах) үе гэж үздэг. Зорчигчийн хөдөлгөөн өглөө, орой нэмэгдэж, өдөр болон орой буурч байвал bimodal тархалтыг үүсгэдэг.
- 3. Онцлох үйл явдал бүхий өдөр:** Олон нийтийг хамарсан баяр, спортын наадам, урлагийн том тоглолт, эсвэл цаг агаарын гэнэтийн өөрчлөлт зэрэг нь зорчигчийн тоо огцом нэмэгдэж, буурахад хүргэж энэ нь тархалтад хазайлт үүсгэдэг.
- 4. Чиглэлийн давхцал:** Ажлын байр, сургууль, худалдаа, үйлчилгээ (бизнесийн дүүрэг), орон сууцны хорооллоос алслагдсан байх, эсвэл хот байгуулалт зэрэг хүчин зүйлээс шалтгаалан автобусны чиглэлүүд хэт давхцалтай байвал үйлчилгээнд ачаалал үүсгэж, тархалтад нөлөөлдөг.
- 5. Үйл ажиллагааны хүчин зүйл:** Автобусны чиглэл, зогсоол, цагийн хуваарь, автобусны давтамж, автобусны багтаамж зэрэг нь зорчигчийн тоонд нөлөөлж, ачаалалд нөлөөлдөг.

Нийтийн тээврийн үйлчилгээний үзүүлэлтүүд нь олон хүчин зүйлээс шалтгаалж хэвийн тархалт, эсвэл хэвийн бус буюу олон хэв шинжийн нийлмэл байх магадлалтай. Үүнийг нарийвчлан тодорхойлохын тулд зорчигч үйлчилгээний бодит цагийн (real time) их өгөгдлийг (big data) цуглуулж, боловсруулж, хугацааны цувааны шинжилгээ, тархалтын шинжилгээ, хамаарлын шинжилгээг тус тус хийж, үр дүнг тайлбарлав.

Улаанбаатар хотын нийтийн тээврийн үйлчилгээний *автобусны тоо, зорчигчийн тоо, орлого* (төлбөр төлөлт) гэсэн 3 үндсэн үзүүлэлт (хувьсагч) тус бүрд жил, сар, долоо хоног, өдөр, цагийн хэмнэл, хэлбэлзэл байгаа эсэхийг тогтоох зорилгоор дараах шинжилгээ хийв.

**Нийт автобусны ажилласан цаг.** 2023 онд 1,612 автобус нийт 4,646,926 цаг, сарын дунджаар 387,244 цаг (1 цаг = 60 мин), өдөрт дунджаар 12,492 цаг, нэг автобус өдөрт 9.5 цаг, хамгийн их 11.6 цаг, хамгийн бага 8.7 цаг ажилласан байна.

#### Хүснэгт 20. Автобусны үйлчилгээнд гарсан цаг

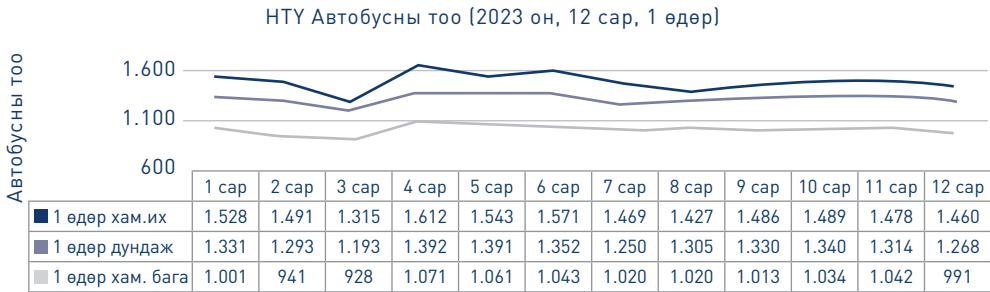
Үзүүлэлт	Бүгд (12 сар)	Сар, өдрийн дундаж	1 сар	2 сар	3 сар	12 сар
<b>6. Нийт автобусны ажилласан цаг (1 цаг = 60 мин)</b>						
Нийт тоо	4,646,926	387,244	393,724	360,217	407,932	376,925
Өдөр хам.их		17,282	16,114	17,282	14,919	14,667
Өдөр дундаж		12,492	12,701	11,620	13,159	12,159
Өдөр хам.бага		8,590	9,269	9,809	9,874	8,590
<b>Нэг автобусны ажилласан цаг (цаг)</b>						
Өдөр хам.их		▲ 11.6	■ 10.5	▲ 11.6	▲ 11.3	▼ 10.0
Өдөр дундаж		9.5	9.5	9.0	11.0	9.6
Өдөр хам.бага		▼ 8.7	▼ 9.3	▲ 10.4	▲ 10.6	▼ 8.7

Тайлбар: 2023 оны бүгд дүн, сар, өдрийн дундаж, 1, 2, 12-р сарын байдлаар хэсэгчлэн харуулав.

#### Улирлын нөлөө, хэлбэлзэл (Seasonal Variations)

**Автобусны тоонд хийсэн шинжилгээ.** 2023 онд 152 чиглэлд өсөн нэмэгдсэн дүнгээр 479,253 автобусаар үйлчилсэн бөгөөд өдөрт дунджаар 1,313 автобус үйлчилсэн байна. Хамгийн их 1,612 [4 сарын 13, пүрэв гараг], хамгийн бага 928 [3 сарын 8, лхагва гараг] хоёрыг дундажтай харьцуулбал 23-29 хувийн хэлбэлзэлтэй байна. Энэ нь үйлчилгээнд ажиллах автобусны тоо саруудад жигд бус, хэлбэлзэлтэй (тогтмол бус) болохыг харуулж байна.

**Зураг 9. Нийтийн тээврийн үйлчилгээнд ажилласан автобусны тооны өөрчлөлт, хэлбэлзэл**



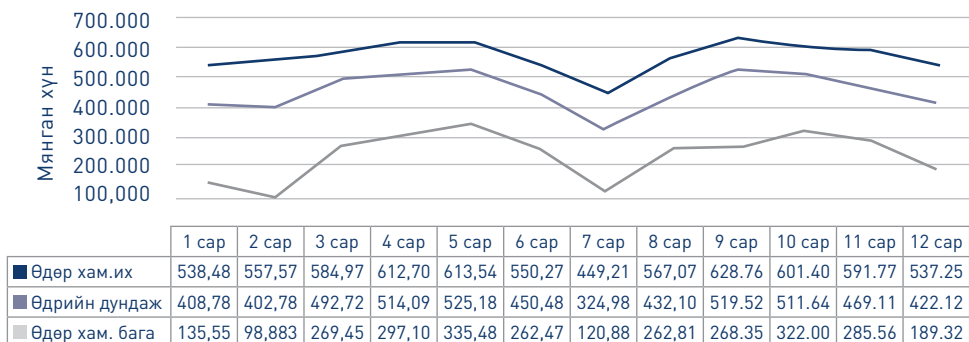
Автобусны тоон шинжилгээний үр дүн болон графикийг (Зураг 9) харьцуулж үзвэл 4-6 сард (1,571-1,612) дунджаас 300-аар илүү, харин 3 сард (1,315) дунджаас 385-аар бага автобус үйлчилсэн байна. Үүнийг 2024 онтой харьцуулахад 3 сард автобусны тоо нэмэгдсэн байх бөгөөд энд улирлын хэлбэлзлийн зэрэгцээ тус салбарын удирдлага, зохицуулалт болон компаниудын менежменттэй холбоотой хүчин зүйл нөлөөлсөн байна.

**Зорчигчийн тоонд хийсэн шинжилгээ.** 2023 онд өсөн нэмэгдсэн дүнгээр 166,518,951 зорчигчид автобусаар үйлчилсэн буюу өдөрт дунджаар 456,130 зорчигч үйлчлүүлсэн байна. Хамгийн их 628,766 (9 сарын 11, даваа гараг), хамгийн бага 98,883 (2 сарын 21, мягмар гараг, сар шинийн 1) хоёрыг дундажтай харьцуулбал 38-78 хувийн хэлбэлзэлтэй байна. Энэ нь зорчигчийн тоо саруудад жигд бус, хэлбэлзэл ихтэй байгааг харуулж байна.

Зорчигчийн тоон шинжилгээний үр дүн болон графикаас (Зураг 10) үзвэл 4-5 сар (612-613 мянга) болон 9-10 сар (601-628 мянга) нь үйлчилгээний ачааллын 2 оргил үе, харин 7 сар (449 мянга), 1 сар (538 мянга), 12 сар (537 мянга) нь үйлчилгээний ачаалал багатай 2 үе болж байна. Өөрөөр хэлбэл, *хавар, намрын оргил үе, өвөл, зуны бууралтын үе* байна. Үүнийг 2024 онтой харьцуулахад ижил, төсөөтэй байв.

**Зураг 10. Зорчигчийн тооны өөрчлөлт, хэлбэлзэл**

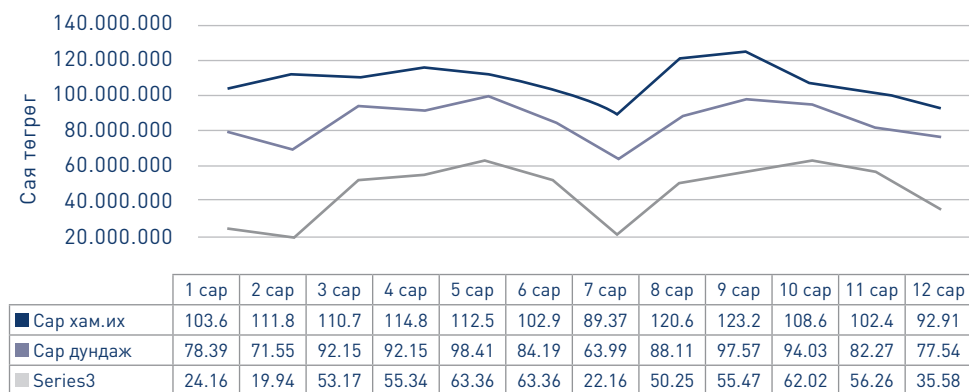
Автобусаар үйлчлүүлсэн зорчигчдын тоо (мянган хүн, 2023 он, 12 сар)



**Орлогод хийсэн шинжилгээ.** 2023 оны 1-12 сард өсөн нэмэгдсэн дүнгээр 31,6 тэрбум (31,639,991,500) төгрөгийн үйлчилгээний орлого төвлөрсөн бөгөөд сарын дундаж 2,6 тэрбум (2,636,665,9586), өдрийн дундаж 85 сая (85,053,796) төгрөг байна. Хамгийн их (9 сар 123,272,800), хамгийн бага (2 сар 19,948,900) хоёрыг дундажтай харьцуулбал 45-77 хувийн хэлбэлзэлтэй байна. Энэ нь автобусны үйлчилгээний орлого саруудад жигд бус, хэлбэлзэл ихтэйг харуулж байна.

**Зураг 11. Автобусны үйлчилгээний орлогын өөрчлөлт, хэлбэлзэл**

Үйлчилгээний орлого (2023 он, сая төгрөг)

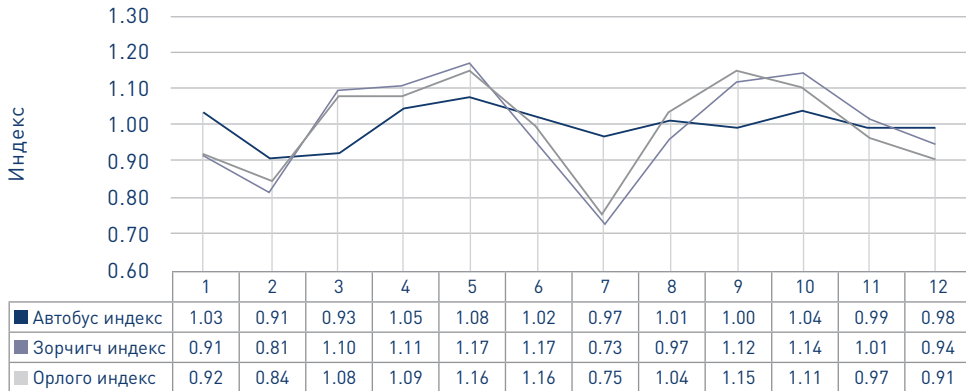


Автобусны зорчигчийн оргил нь 4-5 сар байсан бол орлогын оргил нь 9-10 сар байгаа нь сонирхол татаж байна. Хаврын улиралд ачаалал ихтэй боловч орлого (төлбөр төлөлт) бага, харин намрын улиралд орлого нь харьцангуй их байна. Энэ нь зорчигчийн бүтэц, зан төлөвтэй холбоотой болохыг Зорчигчийн тооны өөрчлөлт, хэлбэлзэлд хийсэн шинжилгээгээр нарийвчлэн үзсэн болно.



**Автобус тоо, зорчигч, орлогын индексийн шинжилгээ.** Зорчигч үйлчилгээнд ажилласан автобусны тоо 3-6 оронтой тоо, Зорчигчийн тоо 6-9 оронтой тоо, Орлого 9-12 оронтой тоогоор хэмжигдэж байгаа тул эдгээр 3 үзүүлэлтийг зэрэгцүүлэн харахын тулд тус бүрийн дундажтай харьцуулсан индекс тооцоолж, графикаар дүрслэв.

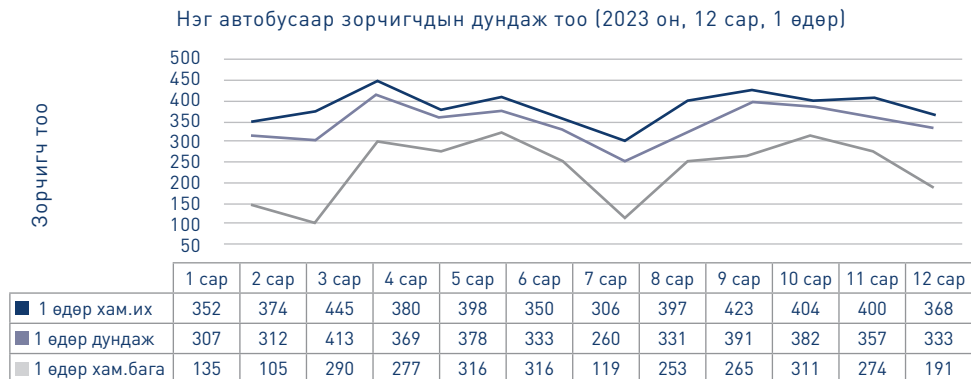
**Зураг 12. Зорчигч үйлчилгээний 3 үзүүлэлтийн индекс (2023 он)**



Автобусны тоо хаврын өсөлт, өвлийн бууралт зэрэг улирлын хэлбэлзлийг дагаж өсөж, буурч байгаа боловч зорчигчийн тоо, орлоготой харьцуулбал зорчигч ихтэй намар, хаврын үед нийлүүлэлт хоцорч, зорчигч багатай зуны улиралд автобусны тоо цөөрсөн боловч илүүдэлтэй ажиллаж байна.

**Автобус ба зорчигчийн харьцуулсан шинжилгээ.** Нэг автобус өдөрт дунджаар 347, хамгийн их 423-445 (3, 9 сар), хамгийн бага 105-119 (2, 7 сар) зорчигчид үйлчлүүлсэн байна. Энд хамгийн их, бага хоёрыг дундажтай харьцуулбал 28-70 хувийн зөрүүтэй байна. Энэхүү хэт зөрүүтэй хэлбэлзэл болон 1 автобус 1 цагт 15-60 зорчигчид үйлчилж байгааг цаашид олон улсын жишиг, автобусны чиглэл, ачаалал, зардал, өртөгтэй уялдуулж шинжилбэл үйлчилгээг оновчлох, шийдвэр гаргахад хэрэгтэй мэдээлэл гарах боломжтой.

**Зураг 13. Нэг автобусаар зорчигчийн дундаж тоо**



**Орлого, төлбөр төлөлтийн шинжилгээ.** Автобусаар үйлчлүүлсэн зорчигчид дунджаар 190 төгрөг төлсөн бөгөөд үндсэн тарифтай (500 төгрөг) харьцуулбал 37.8 хувь болж байна. Харин сарын харьцуулалтаар дараах өөрчлөлт ажиглагдаж байна.

**Зураг 14. Зорчигчийн төлбөрийн хэлбэлзэл (2023 он)**



Хамгийн их 213 төгрөг (8 сарын зорчигчийн тоо бусад сараас харьцангуй бага боловч төлбөр төлөлтөөр илүү), хамгийн бага 173 төгрөг (11, 12 сар ачаалал ихтэй боловч төлбөр төлөлт бага) хоёрын зөрүү 40 төгрөг бөгөөд үүнийг 1 жилийн зорчигчийн 166,518,951 тоогоор үржүүлбэл 6.6 тэрбум төгрөг (алдагдсан боломж) байна. Зорчигчийг энгийн зорчигч (500 төгрөг), ахмад настан, хөнгөлөлттэй зорчигч (хөгжлийн бэрхшээлтэй иргэн), оюутан, сурагч болон бусад зорчигч гэж ангилах бөгөөд үүнийг зорчигчийн шинжилгээнд нарийвчлан үзэх болно.

## Улирлын хэлбэлзлийн шинжилгээний дүгнэлт

1. Улаанбаатар хотын нийтийн тээврийн үйлчилгээнд 2023 онд ажилласан *автобусны тоо, зорчигчийн тоо, орлого* гуравт **хавар, намрын өсөлт, өвөл, зуны бууралт** гэсэн улирлын нөлөө, хэлбэлзэл байна. Энэ нь манай орны цаг агаарын онцлог (4 улирал), боловсролын болон сургалтын байгууллагын (их дээд, коллеж, ерөнхий боловсрол, цэцэрлэг) хуваарь, мөн иргэдийн зуны амралттай холбоотой.
2. Улирлын нөлөө, хэлбэлзлийг автобусны ажиллах хуваарь, төлөвлөлттэй уялдуулах, сургалтын байгууллагуудын хуваарийг өөрчлөх зэргээр шийдэж болох юм.
3. Зорчигчийн төлбөр төлөлт 37.8 хувь байгааг Зорчигчийн шинжилгээнд дахин авч үзэх нь зүйтэй. Мөн зорчигч үйлчилгээний салбарын санхүүжилтийн тогтолцоо, зохицуулагч болон хэрэгжүүлэгч байгууллагуудын хамтын ажиллагаа, автобус компаниудын үйл ажиллагаанд нөлөөлөх байдлыг бусад судалгаагаар шинжлэх боломжтой.

### Сарын болон 7 хоногийн хэлбэлзэл (Month and Weekly Variations)

2023 оны 1-12 сараас намрын оргил 9 сар, өвлийн ачаалал бага 12 сарыг төлөөлөл болгон сонгож, үйлчилгээнд ажилласан *автобусны тоо, зорчигчийн тоо, орлого* гэсэн үзүүлэлтээр сарын болон 7 хоногийн (хугацааны) болон статистик шинжилгээг хийв.

**Намрын оргил ачааллын сарын шинжилгээ.** 9 дүгээр сард өссөн дүнгээр 15,585,743 зорчигчдод 39,907 автобус үйлчилж, 3 тэрбум төгрөгийн орлоготой ажилласан байна. Өдөрт дунджаар 502,766 зорчигчдод 1,287 автобус үйлчилж, 97.5 сая төгрөгийн орлоготой ажилласан байна. Тус сар нь 4 долоон хоногтой бөгөөд ажлын 5 өдөр, амралтын 2 өдрийн зорчих хөдөлгөөн, үйлчилгээ эрс ялгаатай байна.

Автобусны тоо, зорчигчийн тоо, орлого гэсэн 3 үзүүлэлт (хувьсагч) тус бүрээр хэлбэлзлийг шинжилбэл:

1. Автобус ажлын өдөр хамгийн их (1,486), амралтын өдөр хамгийн бага (1013) үйлчилсэн бөгөөд дундажтай харьцуулбал 15-27 хувийн хэлбэлзэлтэй байна.
2. Зорчигчид ажлын өдрүүдэд хамгийн их (628,766), амралтын өдөр хамгийн бага (268,354) бөгөөд дундажтай харьцуулбал 25-87 хувийн хэлбэлзэлтэй байна.

3. Орлого ажлын өдрүүдэд хамгийн их (123,2 сая.төг) амралтын өдөр хамгийн бага (55.5 сая төг) бөгөөд дундажтай харьцуулбал 26-76 хувийн хэлбэлзэлтэй байна.

**Хүснэгт 21. Автобус, зорчигч, орлогын хэмжээ, индекс (2023 оны 9 сар)**

Гараг	Өдөр	Автобус тоо	Зорчигч тоо	Орлого	Автобус индекс	Зорчигч индекс	Орлого индекс
Ба	1	▲ 1,387	↑ 568,551	● 115,132,500	1.08	1.13	1.18
Бя	2	▼ 1,013	→ 401,445	☉ 80,785,800	0.79	0.80	0.83
Ня	3	▼ 1,032	↓ 361,972	☉ 70,862,700	0.80	0.72	0.73
Да	4	▲ 1,424	↑ 617,200	● 122,981,200	1.11	1.23	1.26
Мя	5	▲ 1,386	↑ 617,978	● 123,272,800	1.08	1.23	1.26
Лх	6	▲ 1,402	↑ 616,338	● 121,366,900	1.09	1.23	1.24
Пү	7	▲ 1,394	↑ 604,468	● 118,356,600	1.08	1.20	1.21
Ба	8	▲ 1,415	↑ 618,172	● 119,470,500	1.10	1.23	1.22
Бя	9	▼ 1,058	→ 404,793	☉ 82,399,600	0.82	0.81	0.84
Ня	10	▼ 1,064	↓ 353,784	☉ 69,101,400	0.83	0.70	0.71
Да	11	▲ 1,455	↑ 628,766	● 121,621,800	1.13	1.25	1.25
Мя	12	▲ 1,486	↑ 628,407	● 122,056,800	1.15	1.25	1.25
Лх	13	▲ 1,479	↑ 626,616	● 120,542,400	1.15	1.25	1.24
Пү	14	▲ 1,472	↑ 594,499	● 115,498,500	1.14	1.18	1.18
Ба	15	▲ 1,444	↑ 521,816	● 100,872,700	1.12	1.04	1.03
Бя	16	▼ 1,085	↓ 370,929	☉ 72,892,000	0.84	0.74	0.75
Ня	17	▼ 1,099	↓ 327,155	☉ 62,800,600	0.85	0.65	0.64
Да	18	▲ 1,433	↑ 578,401	● 109,393,200	1.11	1.15	1.12
Мя	19	▲ 1,449	↑ 592,199	● 112,744,300	1.13	1.18	1.16
Лх	20	▲ 1,445	↑ 593,544	● 112,410,900	1.12	1.18	1.15
Пү	21	▲ 1,459	↑ 592,683	● 112,982,300	1.13	1.18	1.16
Ба	22	▲ 1,472	↑ 582,285	● 110,274,300	1.14	1.16	1.13
Бя	23	▼ 1,157	↓ 268,354	☉ 55,474,600	0.90	0.53	0.57
Ня	24	▼ 1,070	↓ 335,726	☉ 63,595,400	0.83	0.67	0.65
Да	25	▲ 1,428	↑ 549,545	● 104,113,000	1.11	1.09	1.07
Мя	26	▲ 1,451	↑ 566,702	● 107,886,900	1.13	1.13	1.11
Лх	27	▲ 1,463	↑ 581,126	● 110,383,400	1.14	1.16	1.13
Пү	28	▲ 1,463	↑ 550,734	● 104,936,100	1.14	1.10	1.08
Ба	29	▲ 1,451	↑ 564,211	● 106,727,300	1.13	1.12	1.09
Бя	30	▼ 1,071	↓ 367,344	☉ 73,873,800	0.83	0.73	0.76
<b>Бүгд</b>		<b>39,907</b>	<b>15,585,743</b>	<b>3,024,810,300</b>			
Дундаж		1,287	502,766	97,574,526	-	-	-
Их		1,486	628,766	123,272,800	1.154	1.251	1.263
Бага		1,013	268,354	55,474,600	0.787	0.534	0.569

**Индексийн шинжилгээ.** 9 дүгээр сарын 1-нд боловсрол, сургалтын бүх байгууллагууд хичээл, сургалтаа эхэлсэнтэй холбоотойгоор 1 (4-8-ны өдөр) болон 2 дахь (11-15-ны өдөр) 7 хоног оргил ачаалалтай, 3 болон 4 дэх 7 хоног бага ачаалалтай байна. Зорчигчийн индекс, орлогын индекс хоёр давхцалтай байхад харин автобусны индекс эхний 1, 2 дахь 7 хоногт хоцролтой ачаалал их, үйлчилгээ доголдсон, харин 3, 4 дэх 7 хоногт 3 индекс зэрэгцсэн, ачаалал жигдэрсэн байдал харагдаж байна.

**Зураг 15. Зорчигч үйлчилгээний 3 үзүүлэлт: 2023 оны 9 сар**



**Өвлийн ачаалал буурсан сарын шинжилгээ.** 12 дугаар сард өссөн дүнгээр 13,086,018 зорчигчдод 39,318 автобус үйлчилж, 2.4 тэрбум төгрөгийн орлоготой ажилласан байна. Үүнийг намрын оргил ачааллын 9 сартай харьцуулбал зорчигчийн тоо 84.0 хувь, автобусны тоо 98.5 хувь, орлого 79.5 хувь буюу зорчигчийн тоо 16.0 хувь, автобусны тоо 1.5 хувь, орлого 20.5 хувиар тус тус буурсан байна.

12 дугаар сард өдөрт дунджаар 422,130 зорчигчдод 1,268 автобус үйлчилж, 77.5 сая төгрөгийн орлоготой ажилласан байна. Тус сар нь 4-н долоо хоногтой бөгөөд ажлын 5 өдөр, амралтын 2 өдрийн зорчих хөдөлгөөн, үйлчилгээ эрс ялгаатай байна (Хүснэгт 22).

Үндсэн 3 үзүүлэлт тус бүрээр хэлбэлзлийг шинжилбэл:

1. Автобус ажлын өдөр хамгийн их (1,460), амралтын өдөр хамгийн бага (991) үйлчилсэн бөгөөд дундажтай харьцуулбал 15-28 хувийн хэлбэлзэлтэй байна.
2. Зорчигчид ажлын өдрүүдэд хамгийн их (537,257), амралтын өдөр хамгийн бага (189,324) бөгөөд дундажтай харьцуулбал 27-123 хувийн хэлбэлзэлтэй байна.
3. Орлого ажлын өдрүүдэд хамгийн их (92,9 сая.төг) амралтын өдөр хамгийн бага (35.6 сая төг) бөгөөд дундажтай харьцуулбал 20-118 хувийн хэлбэлзэлтэй байна.

**Хүснэгт 22. Автобус, зорчигч, орлогын хэмжээ, индекс (2023 оны 12 сар)**

Гараг	Өдөр	Автобус тоо	Зорчигч тоо	Орлого	Автобус индекс	Зорчигч индекс	Орлого индекс
Ба	1	▲ 1,413	↑ 525,951	● 89,476,600	1.11	1.25	1.15
Бя	2	▼ 1,103	→ 329,474	● 65,290,200	0.87	0.78	0.84
Ня	3	▼ 1,088	↓ 297,376	● 56,908,700	0.86	0.70	0.73
Да	4	▲ 1,432	↑ 532,836	● 90,837,200	1.13	1.26	1.17
Мя	5	▲ 1,397	↑ 499,703	● 87,877,900	1.10	1.18	1.13
Лх	6	▲ 1,379	↑ 532,445	● 92,917,200	1.09	1.26	1.20
Пү	7	▲ 1,422	↑ 537,257	● 92,555,900	1.12	1.27	1.19
Ба	8	▲ 1,399	↑ 523,869	● 89,918,800	1.10	1.24	1.16
Бя	9	▼ 1,094	→ 323,303	● 65,775,900	0.86	0.77	0.85
Ня	10	▼ 1,074	↓ 295,952	● 58,421,200	0.85	0.70	0.75
Да	11	▲ 1,392	↑ 531,990	● 92,797,100	1.10	1.26	1.20
Мя	12	▲ 1,460	↑ 524,700	● 92,872,300	1.15	1.24	1.20
Лх	13	▲ 1,365	↑ 497,325	● 87,679,600	1.08	1.18	1.13
Пү	14	▲ 1,402	↑ 455,769	● 81,958,200	1.11	1.08	1.06
Ба	15	▲ 1,372	↑ 433,886	● 78,217,600	1.08	1.03	1.01
Бя	16	▼ 1,031	↓ 272,635	● 57,405,000	0.81	0.65	0.74
Ня	17	▼ 991	↓ 258,169	● 52,061,100	0.78	0.61	0.67
Да	18	▲ 1,355	↑ 498,326	● 91,168,800	1.07	1.18	1.18
Мя	19	▲ 1,387	↑ 497,889	● 91,984,900	1.09	1.18	1.19
Лх	20	▲ 1,335	↑ 500,631	● 92,095,500	1.05	1.19	1.19
Пү	21	▲ 1,360	↑ 485,241	● 89,613,500	1.07	1.15	1.16
Ба	22	■ 1,302	↑ 492,202	● 90,419,200	1.03	1.17	1.17
Бя	23	▼ 1,026	→ 304,595	● 63,706,900	0.81	0.72	0.82
Ня	24	▼ 1,035	↓ 275,631	● 54,759,300	0.82	0.65	0.71
Да	25	▲ 1,387	↑ 496,790	● 90,285,400	1.09	1.18	1.16
Мя	26	▲ 1,325	↑ 490,568	● 90,076,800	1.04	1.16	1.16
Лх	27	▲ 1,356	↑ 481,841	● 88,074,000	1.07	1.14	1.14
Пү	28	▲ 1,373	↑ 456,516	● 83,664,600	1.08	1.08	1.08
Ба	29	▼ 1,090	↓ 291,153	● 59,157,900	0.86	0.69	0.76
Бя	30	▼ 1,090	↓ 252,671	● 50,246,200	0.86	0.60	0.65
Ня	31	▼ 1,083	↓ 189,324	○ 35,585,500	0.85	0.45	0.46
<b>Бүгд</b>		<b>39,318</b>	<b>13,086,018</b>	<b>2,403,809,000</b>	<b>1.151</b>	<b>1.273</b>	<b>1.198</b>
Дундаж		1,287	502,766	97,574,526	0.781	0.599	0.648
Их		1,486	628,766	123,272,800			
Бага		1,013	268,354	55,474,600			

**Индекс, харьцуулсан шинжилгээ.** Автобусны тоо, зорчигчийн тоо, орлого гэсэн 3 үзүүлэлт тус бүрд индекс тооцож, графикаар дүрсэлсэн (Зураг 16). 9 сар, 12 сарын 1-н баасан гарагт эхэлсэн, 4 долоо хоног нь ижил байсан нь тохиолдол байв. 12 сарын 1 (4-9-ны өдрүүд) болон 2 дахь (11-15-ны өдрүүд) 7 хоног хамгийн оргил ачаалалтай байж, 3 болон 4 дэх 7 хоног ачаалал бага зэрэг буурсан нь 9 дүгээр сартай ижил байна.

Гурван индекс эхний 1, 2 дугаар 7 хоногт зөрүүтэй (ачаалал их,

үйлчилгээ доголдсон, төлбөр төлөлт бага) байж, харин 3, 4 дэх 7 хоногт зорчигч, орлогын индекс зэрэгцсэн (үйлчилгээ жигдэрснийг харуулах бөгөөд оюутан, сурагчдын амралт эхэлсэн) байна.

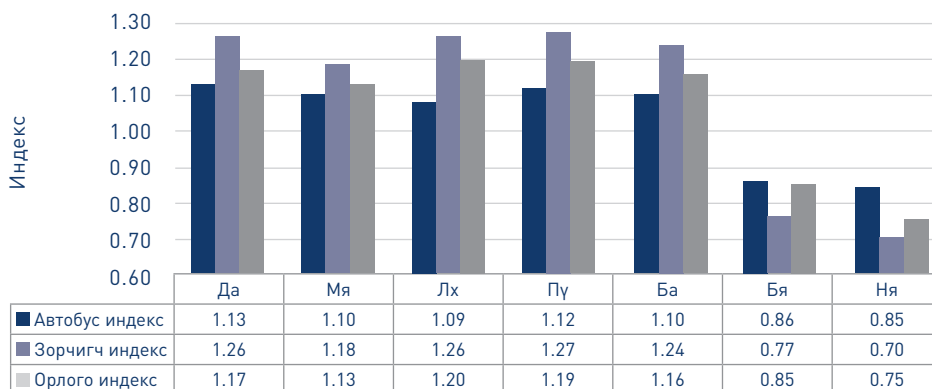
**Зураг 16. Зорчигч үйлчилгээний 3 үзүүлэлтийн индекс: 2023 оны 12 сар**



**Долоон хоногийн шинжилгээ.** 2023 оны 12 сарын 1-р 7 хоногийн (4-10-ны өдрүүд) автобус, зорчигч, орлогын индексийг харьцуулбал дараах үр дүн гарч байна. Үүнд:

1. Ажлын өдрүүдэд 3 индекс өсөлттэй (1.10-1.26), харин амралтын өдрүүдэд бууралттай (0.70-0.86) байна (Зураг 17).
2. Зорчигчийн индекс ажлын өдрүүдэд 0.08-0.17 нэгжээр илүү, харин амралтын өдрүүдэд 0.10-0.15 нэгжээр бага байна. Энэ нь амралтын өдөр автобусны тоо цөөн, мөн ачаалал багатай байна.
3. Төлбөр төлөлтийн индекс (орлого) амралтын өдөр илүү, харин ажлын өдөр төлөлтийн индекс бага байгаа нь ажлын өдрийн ачаалал ихтэй үед төлбөрөө төлөхгүй тохиолдол их байгааг харуулж байна.

**Зураг 17. Долоо хоногийн 3 үзүүлэлтийн индекс: 2023 оны 12 сарын 4-10-ны өдөр**



### Сар болон 7 хоногийн хэлбэлзлийн шинжилгээний дүгнэлт

1. Нийтийн тээврийн үйлчилгээнд 2023 оны 9, 12 сард ажилласан автобусны тоо, зорчигчийн тоо, орлого нь долоо хоногийн хэмнэлтэй, эдгээр нь **ажил, амралын өдрийн зорчих хөдөлгөөн** өөр өөр байгаатай холбоотой байна.
2. 2023 оны 9, 12 сарын эхний 1, 2-р 7 хоногт автобусны ачаалал их, зорчих хөдөлгөөн харьцангуй их боловч төлбөр төлөлт бага, харин 3, 4-р 7 хоног автобусны үйлчилгээ жигдрэх, төлбөр төлөлт харьцангуй нэмэгдэх хандлага ажиглагдав.

### 2. Үйлчилгээний тасалдалгүй байдал

Нийтийн тээврийн үйлчилгээний тасалдалгүй байдлыг 2023 оны 365 өдөр бүрийн өгөгдөлд боловсруулалт хийж, шүүж үзэхэд тасарсан өдөр байхгүй болно. Харин Улаанбаатар хотын авто замын түгжрэлээс шалтгаалж автобуснууд дунджаар 23-52 минут хүлээгдэх нь түгээмэл болсон байна. Авто замын түгжрэлээс шалтгаалж үйлчилгээ доголдох, ачаалал хэт нэмэгдэх зэргийг ярилцлагын судалгаанд оролцсон экспертүүд онцолж байв. Авто замын түгжрэлээс шалтгаалж ямар өдөр, цагт автобуснууд хүлээгдэж байгааг нэмэлт өгөгдлөөр цаашид шинжилж болно.

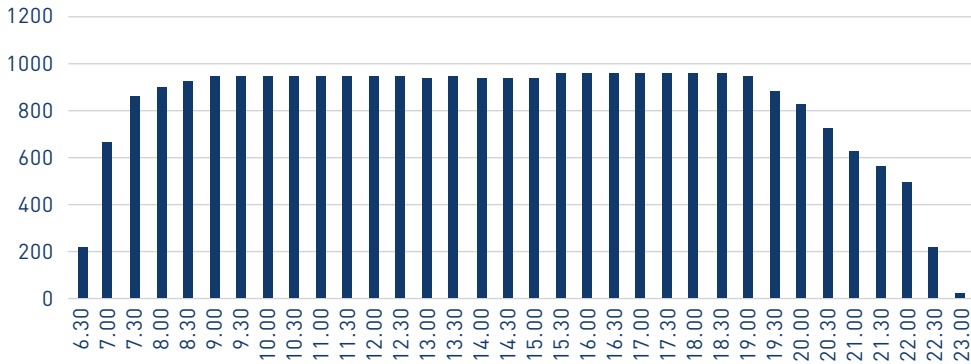
### 3. Цагийн хуваарь, хуваарийн дагуу үйлчлэх байдал

Нийтийн тээврийн үйлчилгээний цагийн хуваарь, хуваарийн дагуу үйлчилсэн байдлыг 2023 оны 365 өдрөөр шинжилсэн<sup>13</sup> бөгөөд төлөөлөл болгож 9 сарын 4-ны өдрийн *автобусны цагийн хуваарь*т хугацааны шинжилгээ хийж, графикаар дүрслэв.

<sup>13</sup> “График төлөөлөл/Нэгдсэн даалгавар” хэсгээс өгөгдөл 365 өдөр бүрийн 33 хувьсагч бүхий 149 мөр өгөгдлийг татан авч, нэмэлт боловсруулалт хийсэн.



**Зураг 18. Нийтийн тээврийн үйлчилгээнд гарахаар төлөвлөсөн автобусны тоо**

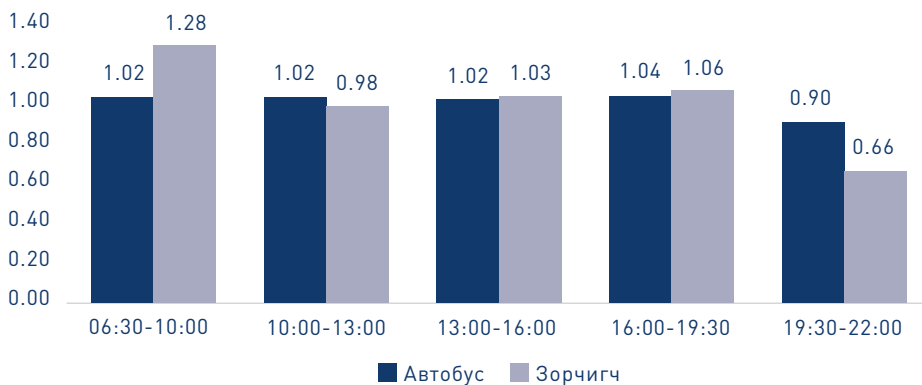


Зогсоол дээрх зорчигчийн ачаалалд шинжилгээ хийхдээ 2023 оны 9 сарын 4-ны өдрийн 14 хувьсагч бүхий 124 мөр өгөгдлийг татан авч, зорчигчийн тоо, цаг гэсэн үзүүлэлтээр хугацааны шинжилгээ хийж, графикаар дүрслэв.

2023 оны 9 сарын 4-ны даваа гарагт 121 чиглэлд 827-955 автобус ажиллахаар төлөвлөж, 618.616 зорчигчдод үйлчилсэн байна. Эдгээр зорчигчдоос 82.2 хувь (508.655) нь картаа уншуулсан тул программын цагийн бүртгэлд тэмдэглэгдсэн, харин 17.8 хувь (109.961) зорчигч карт уншуулаагүй тул цагийн бүртгэлд тэмдэглэгдээгүй байна.

Картаа уншуулсан (508.6 мянган) зорчигчдын 25.6 хувь нь 6.30-10.00 цагт, 19.6 хувь нь 10.00-13.00 цагт, 20.6 хувь нь 13.00-16.00 цагт, 21.1 хувь нь 16.00-19.00 цагт, 13.1 хувь нь 19.00-22.00 цагт автобусанд суусан байна. Автобусаас буухдаа 90.703 зорчигч картаа уншуулсан нь орохдоо уншуулсантай харьцуулбал 17.8 хувь байна. Зорчигчид картаа суух, буухдаа бүрэн уншуулахгүй байгаа нь зорчигчид хэдэн зогсоол явж, хаана буусан зэргийг тооцоолох, судлах боломжгүй болгож байна.

**Зураг 19. Автобус болон зорчигчийн тооны индексийн харьцуулалт**



**Хүснэгт 23. Өдрийн автобус, зорчигчийн тоо, харьцаа (2023.09.04 Даваа гараг)**

Цаг	Автобус	Зорчигч	Хувь
06:30-10:00	▲ 942	▶ 130,303	25.6%
10:00-13:00	▲ 938	▶ 99,461	19.6%
13:00-16:00	▲ 934	▶ 104,680	20.6%
16:00-19:30	▲ 955	▶ 107,404	21.1%
19:30-22:00	▼ 827	▶ 66,807	13.1%
Бүгд		508,655	100.0%
<b>Дундаж</b>	<b>919.2</b>	<b>101,731</b>	<b>20.0%</b>

Цаг	Автобус	Зорчигч	Тэнцвэр
06:30-10:00	1.025	1.281	▼ -0.256
10:00-13:00	1.020	0.978	■ 0.043
13:00-16:00	1.016	1.029	■ -0.013
16:00-19:30	1.039	1.056	■ -0.017
19:30-22:00	0.900	0.657	▲ -0.243
<b>Дундаж</b>	<b>1.000</b>	<b>1.000</b>	<b>0.000</b>

Индексээр зорчигч үйлчилгээний эрэлт, нийлүүлэлтийн тэнцвэрийг тооцов.

#### 4. Эрэлт, нийлүүлэлтийн харьцаа, тэнцвэр

**Зорчигчдын үйлчлүүлэх эрэлт, автобусны нийлүүлэлтийн тэнцвэр.** Автобус болон Зорчигчийн тоонд индекс тооцож, зорчих хөдөлгөөний эрэлт, автобусны нийлүүлэлтийн тэнцвэрийг шинжлэхэд:

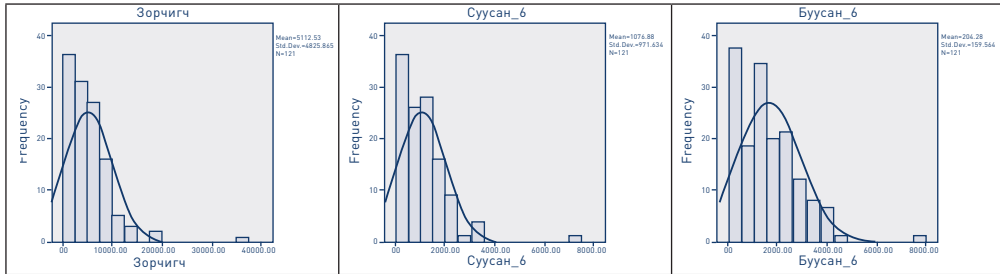
- 06.30-10.00 цагт эрэлт ихсэж, үйлчилгээ ачаалалтай болсон (-0.24);
- 10.00-13.00 цагт эрэлт буурч, ачаалал бага зэрэг буурсан (0.06);
- 13.00-16.00 цагт эрэлт, нийлүүлэлт тэнцэж, үйлчилгээ жигдэрсэн (0.01);
- 16.00-19.30 цагт эрэлт болон нийлүүлэлт нэмэгдсэн (-0.06);
- 19.30-22.00 цагт эрэлт буурч, нийлүүлэлт буурсан (0.24).

Иймд цаашид,

- Автобусны цаг төлөвлөлт, үйлчилгээний бүртгэл 06.00-10.00 цагийн интервалтай байгааг 2.00 цагаар болгож, зорчигч бүр суух, буухдаа картаа бүрэн уншуулбал энэхүү аргачлалаар тооцоолж, зорчигч хөдөлгөөн багатай үед зарим чиглэлийн автобусны давтамж, хугацааг зохицуулах боломжтой юм.

2. Автобусны буух карт уншуулагч 1 нь хаалганы 1 талд байгаа нь бүх зорчигч уншуулах боломжгүй байгаа тул буух хаалганы орчимд 2 карт уншигч байрлуулж, карт уншилтыг нэмэгдүүлэх боломжтой.

**Зураг 20. Автобусаар зорчигчийн тооны тархалт (хэвийн бус)**



**Тархалт болон хамаарлын шинжилгээ.** Зорчигчийн тооны тархалтыг шинжлэхэд зорчигчийн нийт тоо, суусан зорчигч тоо, буусан зорчигчийн (цагийн 5 интервал) тоонууд бүгд хэвийн бус тархалттай байна. Энэ нь автобусны чиглэл, зогсоол болон бусад зүйлээс хамаарсан нөлөө их байгааг харуулж байна.

### 4.3 Нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмжийн стандарт, хэрэгжилтийн байдал

Энэ хэсэгт нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмжтэй холбоотой үндсэн стандартын агуулгыг олон улсын хэмжээнд тодорхойлсон зарим норм, нормативтай харьцуулан дүгнэж, хэрэгжилтийн байдал ямар байгааг гол үзүүлэлтээр түүвэрлэн судалсан дүнг авч үзэв.

#### 4.3.1 Нийтийн тээврийн зарим үзүүлэлтийг MNS, UCS стандартын хүрээнд харьцуулсан дүн

Монгол Улсын үндэсний MNS стандарт болон Улаанбаатар хотын UCS стандартад зорчигчийн аюулгүй байдал, тав тухыг хангахтай холбоотой үзүүлэлтүүд ижил төстэй байгаа ч 2022 оноос баримталж буй хотын стандарт нь автобусны хийц, зорчигч зогсоол хүрэх зай, автобусны бариулын өндөр, тусгай зориулалтын тавцангийн налуу, тэргэнцэртэй хүн автобусаар зорчиход шаардлагатай талбай зэргийг илүү тодорхой болгон тусгасан давуу талтай юм. Ялангуяа тусгай хэрэгцээт зорчигчдын нийтийн тээврийн хүртээмжийг анхаарсан заалтуудыг нэмж тусгаснаараа онцлогтой. Монгол Улсын болон Улаанбаатар хотын нийтийн тээврийн үйлчилгээнд баримталж буй стандарт нь олон улсын стандартад нийцсэн, үйлчилгээ үзүүлж буй автобус нь олон улсын болон үндэсний стандарт шаардлагыг хангадаг болохыг салбарын экспертүүд ярилцлагын явцад дурдаж байсан.

Стандартуудаас жишээ болгон 20 үзүүлэлтийг сонгож, улс болон нийслэлийн нийтийн тээврийн стандартыг харьцуулахад<sup>14</sup> хот дотор зорчих автобусны хийцийг Улаанбаатар хотын стандартад 2-оос дээш хаалгатай, зорчигчдын суудал цөөн, зогсоогоор явахад зориулсан зай их, эгнээ хоорондын зай өргөн байна гэж заасан. Харин олон улсад зорчих стандарт автобус нь дунджаар 30-50 суудалтай, 2 хаалгатай (<https://www.quora.com>) байна гэжээ.

**Хүснэгт 24. Нийтийн тээврийн тоон хэмжээс бүхий зарим стандарт үзүүлэлтийн харьцуулалт**

№	Үзүүлэлт	MNS стандарт (MNS5879-2012, MNS5012-2021)	UCS хотын стандарт (1601B:2022, 1603B:2022)	МУ-ын хууль, дүрэм
1	Хот доторх нийтийн үйлчилгээний автобусны хийц		2-оос дээш хаалгатай, зорчигчдын суудал цөөн, зогсоогоор явахад зориулсан зай их, эгнээ хоорондын зай өргөн	
2	Автобусны зогсоолын талбайн хэмжээ (метр)	15-45 метр	-	-
3	Замналын зогсоолын байршил	Зорчигч урсгал ихээр үүсэх цэгүүдэд ойр байрлалтай	-	-
4	Замналын зогсоолуудын хоорондын зай	Хотын дотор 400 - 600 метр	Зорчигч 400 метрээс ихгүй явж зогсоолд хүрэх, зогсоол хоорондын зай 600 метрээс ихгүй байх	-
5	Эсрэг урсгалтай автозамд замналын зогсоол хоорондын зай	20м - 30 м зайд зөрүүлэх	20м - 30 м зайд зөрүүлэх	-
6	Зогсоол ба явган хүний гарц хоорондын зай	-	20 метрээс бага зайд байх	-
7	Зогсоол ба гудамж, замын уулзвар хоорондын зай	30-40 метрээс хол зайд байх	30-40 метрээс хол зайд байх	-
8	Түргэн үйлчилгээний цэгийн байршил	Нийтийн тээврийн зогсоолоос 50 метр зайд байж болохгүй	-	-
9	Саравчны хэмжээ	-	5-12 метр	-
10	Зорчигчид зогсох талбай	10 м x 3,5 м-ээс багагүй	10 м x 3,5 м-ээс багагүй	-

<sup>14</sup> Олон улсын ISO стандартын холбогдох үзүүлэлтийг нарийвчлан судлахын тулд <https://www.iso.org/cms/%20render/live/es/sites/isoorg/contents/data/ics/03.220.01/x/> гэсэн цахим хаягаар нэвтрэх шаардлагатай байдаг. Нэг стандартын үнэ 170-250 швейцарь франкийн үнэтэй тул энэхүү судалгаанд шууд авч ашиглаж чадаагүй болно.

№	Үзүүлэлт	MNS стандарт (MNS5879-2012, MNS5012-2021)	UCS хотын стандарт (1601B:2022, 1603B:2022)	МУ-ын хууль, дүрэм
11	Зорчигчийн гар тээшийн хэмжээ	60x30x20 см-ээс илүүгүй овор хэмжээтэй, 15 кг-аас хэтрэхгүй жинтэй	-	-
12	Тулгуур эрхтний бэрхшээлтэй хүнд зориулсан тусгай зориулалтын тавцангийн налуу	-	12 хувиас ихгүй	-
13	Автобусны бариулын өндөр	-	Шалнаас дээш 1800 мм-ээс ихгүй	-
14	Тээврийн хэрэгслийн дотор талд байрлах камерийн тоо	-	4	-
15	Хот орчмын чиглэлийн хуваарьт орох өөрчлөлт	-	-	3-аас доошгүй хоногийн өмнө зорчигчдод мэдээлсэн байх (Автотээврийн хэрэгслээр зорчигч тээвэрлэх дүрэм 3.2.3)
16	Хөгжлийн бэрхшээлтэй хүн тээвэрлэх боломж	-	Тэргэнцэртэй хүний автобус дотор зорчих хэсгийн өргөн 1200 мм	20 ба түүнээс дээш нийтийн тээврийн хэрэгсэлтэй тээвэрлэгчийн тээврийн хэрэгслийн 10-аас доошгүй хувь нь хөгжлийн бэрхшээлтэй иргэнийг тээвэрлэхэд зориулагдах (Автотээврийн тухай хууль 10.2.8)
17	Ахмад настанд олгох цахим картын хүчинтэй хугацаа	-	-	Таксинаас бусад нийтийн тээврийн хэрэгсэлд үнэ төлбөргүй, 2 жил тутамд хугацааг сунгуулах (Ахмад настан, хөгжлийн бэрхшээлтэй хүн нийтийн тээврийн хэрэгслээр үнэ төлбөргүй зорчих журам 2.4)
18	Хөгжлийн бэрхшээлтэй хүнд олгох цахим картын хүчинтэй хугацаа	-	-	Үнэ төлбөргүй, тухайн хүний хөдөлмөрийн чадвар алдалтын хугацаагаар тооцох (Ахмад настан, хөгжлийн бэрхшээлтэй хүн нийтийн тээврийн хэрэгслээр үнэ төлбөргүй зорчих журам 2.5)

№	Үзүүлэлт	MNS стандарт (MNS5879-2012, MNS5012-2021)	UCS хотын стандарт (1601В:2022, 1603В:2022)	МУ-ын хууль, дүрэм
19	Нийслэлийн нийтийн тээврийн үйлчилгээнд ашиглах тээврийн хэрэгслийн насжилт	12-аас дээш жил ашигласан тээврийн хэрэгслийг хориглоно	-	Автотээврийн хэрэгсэл нь үйлдвэрлэснээс хойш 10-аас дээш жил ашиглагдаагүй байх (Автотээврийн тухай хууль 15.9.6)
20	Жолоочид тавигдах шаардлага	ЕБ-ын суурь болон бүрэн дунд боловсролтой, автобусны жолооч бэлтгэх сургалт дүүргэсэн, Д ангилалтай, 21-ээс дээш настай байна	-	-

Автобусны зогсоол хоорондын зайг Улаанбаатар хотын стандартад зорчигч 400 метрээс ихгүй явж зогсоолд хүрэх, зогсоол хоорондын зай 600 метрээс ихгүй байхаар стандартчилжээ. Харин АНУ, Канадад 1 мильд 5 зогсоол буюу зогсоол хоорондын зай дунджаар 350 метр, дэлхийн дундаж 305-512 метр (Saipraneeth Devunuri а, 2024), зарим оронд 200-700 метр байх зохимжтой (Nura Amirah, 2021) гэж үзсэн байна.

Хөгжлийн бэрхшээлтэй иргэнийг тээвэрлэх боломжийг Улаанбаатар хотын стандартад тэргэнцэртэй хүний автобус дотор зорчих хэсгийн өргөн 1200 мм байхаар тусгасан. Харин БНЭУ-д зорчих хэсгийн өргөн 900 мм, урт 1200 мм байна (Government of India, 2021) гэсэн нь харьцангуй ойролцоо үзүүлэлт юм.

Судлаач Виллиам Күүпер (William Cooper, 2021) өгүүлэлдээ нийтийн тээврийн үйлчилгээгээр тэргүүлж буй хотуудыг харьцуулан дүн шинжилгээ хийж, нийт 10 хүртэлх оноогоор хотын нийтийн тээврийн үйлчилгээг үнэлэхэд эхний 5 байранд Францын Парис, Шведийн Стокольм, Хонг-Конг, АНУ-ын Нью-Йорк, Норвегийн Осло хотууд эрэмбэлэгдсэн байна.

**Хүснэгт 25. Нийтийн тээврийн үйлчилгээгээр дэлхийд тэргүүлсэн хотууд**

Эрэмбэ	Хотын нэр, нийтийн тээврийн оноо (10 оноо)	Тайлбар
№1	Парис хот, 10 оноо авсан	2022 онд Францын нийслэлд оршин суугчдын 70 орчим хувь нь метро, автобус эсвэл хотын захын галт тэргээр зорчсон. Нийтийн тээврийн тасалбарын үнэ 1.85 фунт стерлинг бөгөөд энэ нь дэлхийн хамгийн өндөр өртөгтэй хот гэхэд харьцангуй хямд юм. Парисын олон тооны тээврийн сонголт нь зорчих хөдөлгөөнийг хялбар, хүртээмжтэй болгодог. Парист 10 төрлийн цахилгаан скутерын схем байдаг (Lime, Bird, Bot, Wind, Tier, Flash, Hive, Voi, Dott болон Uber-ийн шинэ Jump) нь ялангуяа жуулчдад хэрэглэхэд хялбар, шуурхай байдаг.
№2	Стокольм хот, 9.41 оноо авсан	Нийтийн тээвэр хүртээмжтэй, цахилгаан тээврийн хэрэгслийг түлхүү хэрэглэдэг нь Европын байгаль орчинд ээлтэй хотуудын нэг болгодог. Хүн амын нягтрал их бөгөөд хамгийн олон автобусны зогсоолтой (100,000 хүнд 303). Хот нь олон тооны нийтийн тээврийн хэрэгсэл (нэг сая хүнд 1,280) ажиллуулдаг нь тухайн бүс нутгийн ихэнх дүүрэгт жуулчид болон оршин суугчид очиход хялбар, хүртээмжтэй байдаг. Швед улс сүүлийн үед цахилгаан хөдөлгүүртэй тээврийн хэрэгслийн хөдөлгөөнд томоохон дэвшил гаргасан бөгөөд 2022 оны байдлаар 100,000 хүнд 910 цахилгаан тээврийн хэрэгсэл ногдож байна.
№3	Хонг-Конг, 8.82 оноо авсан	Хүн амын тоо их ч хотын тээврийн сүлжээ нь зохистой, төмөр замын шугам нь найдвартай ажилладаг, хэрэглэгч олонтой. Нийтийн тээврийн үнэ хямд (нэг талын тасалбарын үнэ 1.22 фунт) Хотод үйлчилдэг автобусны тоо (1 сая хүнд 1,767) хангалттай. Зорчих хэсэг, явган хүний зам, дугуйн зам дээр цахим скутер ашиглахыг хориглосон ч такси, гатлага онгоц, төмөр зам, автобус, трамвайгаар явах сонголтууд бий. 100,000 хүнд 59,000 цахилгаан автомашин ногдож, цахилгаан автомашины тоогоор бусад хотыг тэргүүлдэг.
№4	Нью-Йорк хот, 8.24 оноо авсан	Нью-Йорк хотыг дайран өнгөрдөг 28 метроны маршрутын хувьд хамгийн өндөр оноо авсан. Метро нь 24/7 цагаар ажилладаг. 2.75 ам.доллар төлөөд өөр метроны шугам руу хүссэн хэмжээгээрээ шилжүүлэх боломжтой. Унадаг дугуйн түрээс хөгжсөн, хамгийн сүүлд 25,247 унадаг дугуй хэрэглэхэд бэлэн гэж тоологдсон.
№5	Осло хот, 7.65 оноо авсан	Метроны нэг талын тасалбарын үнэ (2,99 фунт) харьцангуй өндөрт тооцогддог. Метроны 5 шугам ажилладаг. Цахилгаан автомашины борлуулалт мэдэгдэхүйц өссөн, 100,000 хүнд 2,760 цахилгаан машин ногддог. 2015 онд Норвегийн засгийн газар 50,000 цахилгаан машиныг зам дээр гаргах анхны зорилгодоо хүрсэн. Цахилгаан автомашиныг импортын татвар, автомашины бүртгэлийн хураамжаас чөлөөлдөг.

Эх сурвалж: William Cooper (2021)

Тэргүүлсэн орнуудын нийтлэг онцлог нь нийтийн тээврийн хэрэгслийн сонголт хангалттай, үнэ тариф оновчтой, цахилгаан тээврийн хэрэгслийн хэрэглээ их байгаа нь нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмжийг сайжруулахад нөлөөтэй байдаг ажээ. Дээр дурдсан нийтийн тээврийн үйлчилгээгээр тэргүүлсэн улс орнуудын тоон утга бүхий зарим үзүүлэлтийг нарийвчлан харвал дараах үр дүн харагдаж байна.

**Хүснэгт 26. Нийтийн тээврийн үйлчилгээгээр тэргүүлсэн хотуудын зарим тоон үзүүлэлт**

№	Хотын нэр	Тасалбарын үнэ	100,000 хүнд ногдох зогсоолын тоо	1 сая хүнд ногдох НТ-ийн паркийн тоо	Метроны шугамын тоо	Түрээсийн дугуйны тоо	Е-скутер схем	100,000 хүнд ногдох цахилгаан тээврийн хэрэгслийн тоо
1	Парис	€ 1.85	149	1176	16	15761	10	325
2	Стокольм	€ 3.03	303	1280	7	-	6	910
3	Хонг-Конг	€ 1.22	62	1767	9	-	-	58754
4	Нью-Йорк	€ 2.20	46	1644	28	25247	3	236
5	Осло	€ 2.99	586	1539	5	1939	3	2760

Эх сурвалж: William Cooper (2021)

Хүснэгтээс харахад нийтийн тээврийн үзүүлэлтээр тэргүүлсэн улс орнууд хүн амын нягтрал, амьдралын хэв маяг, хөгжлийн чиг хандлагатай холбоотой сул болон давуу талтай байна. Аль алинд нь байгаа нийтлэг давуу тал нь байгаль орчинд ээлтэй байдлаар тээврийн салбараа удирдан хөгжүүлж, иргэд болон жуулчдын зорчих хөдөлгөөнийг тээврийн хэрэгслийн хувьд илүү сонголттой, хялбар, хүртээмжтэй, зардал багатай байхад анхаарч байна. Өөрөөр хэлбэл, нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмжид онцгой анхаарч байгаа нь тодорхой харагдав.

**4.3.2 Үйлчилгээний стандартын хэрэгжилтийн талаарх ажиглалтын судалгааны дүн**

Нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмжтэй холбоотой дараах 6 стандартаас судалгааны ажлын зорилго, зорилтод нийцүүлэн 25 заалтыг сонгон авч, “Нийтийн тээврийн үйлчилгээний стандарт биелэлтийг шалгах хуудас”-ыг боловсруулсан. Үүнд.

1. MNS 5012:2021 стандарт “Нийтийн тээвэр. Ангилал ба үйлчилгээнд тавих ерөнхий шаардлага”;
2. MNS 5879:2012 стандарт “Нийтийн тээвэр, замналын зогсоол, ангилал, техникийн шаардлага”;
3. MNS 4601:2011 стандарт “Автотээврийн хөдлөх бүрэлдэхүүний техникийн үйлчилгээ, засварын тогтолцоо тодорхойлолт”;
4. MNS 4598:2020 стандарт “Автотээврийн хэрэгслийн техникийн байдалд тавих ерөнхий шаардлага”;
5. UCS 1601B:2022 “Нийтийн тээврийн хэрэгслийн зогсоолд тавих ерөнхий шаардлага”;
6. UCS 1603B:2022 “Нийтийн тээврийн үйлчилгээ, тээврийн хэрэгсэлд тавих ерөнхий шаардлага”.



Шалгах хуудасны дагуу ажиглалтын судалгааг нийтийн тээврээр үйлчлүүлэгч, зорчигчийн байр сууринаас хийж гүйцэтгэж, нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмжийг үйлчилгээний хүрэлцээт байдал, үйлчилгээ авах боломж, үйлчлүүлэгчид нийцтэй байдал гэсэн хүрээнд үр дүнг боловсруулсан болно.

Ажиглалт судалгаа хийх маршрутыг өндөр ачаалал бүхий 3 маршрут, ердийн ачаалал бүхий 3 маршрутыг тус тус сонгох зарчмыг баримталсан. Сонгосон маршрутын тухайд 13-32, дунджаар 20 зогсоолтой бөгөөд үйлчилгээнд явж эхлэх, дуусах хугацаа харьцангуй ойролцоо байна.

Ачаалал ихтэй маршрутын хувьд харьцангуй олон автобус үйлчилдэг, улмаар автобус хоорондын хүлээлгийн төлөвлөгдсөн хугацаа 1-6 минут байгаа бол ердийн ачаалалтай чиглэлд хүлээлгийн хугацаа бага зэрэг уртасч, 7-12 минут болсон байна. Хүснэгтээс үзэхэд, тухайн чиглэлд үйлчилгээнд явж буй автобусны тоо нэмэгдэхийн хэрээр хүлээлгийн хугацаа буурчээ. Тухайлбал, Улаанбаатар хотын үндсэн өргөн чөлөө болох баруунаас-зүүн, зүүнээс- баруун чиглэлд үйлчилдэг М1 чиглэл нь хамгийн их ачаалалтай зорчигч урсгал бүхий маршрут бөгөөд дунджаар 31 автобус үйлчилгээнд гарч, зорчигчдын хүлээлгийн хугацааг хамгийн бага буюу 1 минут байхаар тооцсон байна. Гэхдээ ажиглалтаас үзэхэд түгжрэлээс хамааран хүлээлгийн хугацаа даруй 3 дахин уртсах, заримдаа 23-52 минут болдог нь их өгөгдлийн судалгааны дүнгээс харагдсан.

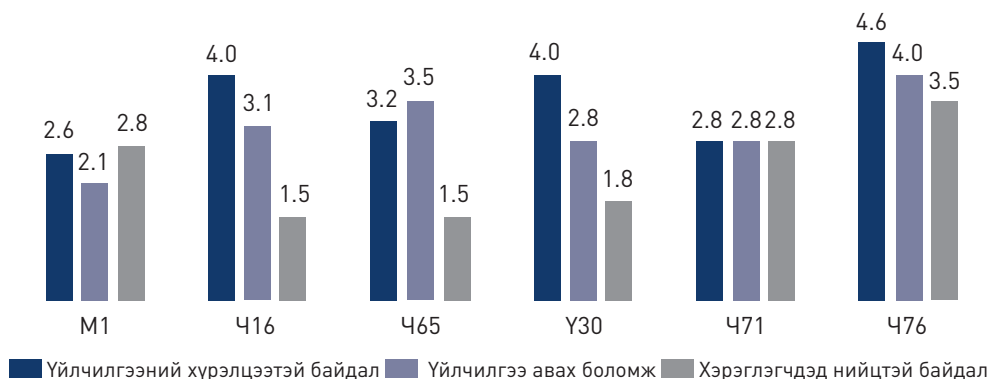
**Хүснэгт 27. Ажиглалт хийсэн маршрутын ерөнхий мэдээлэл**

Чиглэл	Нийт автобусны тоо	Автобусны зогсоолын тоо	Цагийн хуваарь	Хүлээлгийн төлөвлөсөн хугацаа (минут)	Бодит хүлээлгийн хугацаа (минут)
<b>Өндөр ачаалалтай маршрут</b>					
М1: 5 шар – Офицеруудын ордон	26	22	06:20-22:34	1	11
Ч16: Баруун салааны шинэ эцэс – 10 дугаар хороолол	10	32	06:30-22:07	6	23
Ч65: Зайсан – Офицеруудын ордон	11	18	06:33-21:42	5	19
<b>Ердийн ачаалалтай маршрут</b>					
Ү30: Жанжин клуб – Сүхбаатарын талбай	7	16	06:36-22:16	9	37
Ч71: МУБИС – 120 мянгат	4	13	06:29-22:05	12	24
Ч76: Архивын ерөнхий газар – 3,4-р хороолол	3	19	06:20-22:10	9	28
<b>Дундаж</b>	<b>10-11</b>	<b>20</b>	<b>-</b>	<b>7</b>	<b>22-23</b>

Нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмжид замын хөдөлгөөний ачаалал, зорчигчдын тоо зэрэг нь нөлөөлдөг тул зорчигчийн эрэлт их үед олон автобус үйлчилгээнд гаргах зэрэг зохицуулалт хийж ажилладаг.

Ажиглалтын судалгааны дүнг 25 шалгах асуултаар Хавсралт 17-д дэлгэрэнгүй үзүүлсэн бөгөөд хүртээмжийг тодорхойлох 3 үзүүлэлтийн хүрээнд нэгтгэвэл дараах байдалтай байна.

**Зураг 21. Үйлчилгээний хүртээмжийн стандартын хэрэгжилт (дундаж утга)**



Нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүрэлцээт байдлын стандартын хэрэгжилт дунджаар 70.7 хувь (3.53 оноо) хангагдсан бол үйлчилгээ авах боломжтой байдлын стандартууд 61.0 хувь (3.05 оноо), үйлчлүүлэгчид нийцтэй байдлын стандартууд 46.3 хувь (2.32 оноо) байна. Үүнээс үзвэл үйлчилгээний чиглэл, байрлал, зогсоол, цагийн хуваарь, мэдээлэл зэрэг ерөнхий стандартад заасан 10 заалт тутмын 6-7 нь хэрэгжиж байгаа боловч нийтийн тээврийн үйлчилгээний үйлчлүүлэгчид нийцтэй байдалд хамаарах заалтуудын талаас бага хувьд нь хэрэгжилт хангагдаж байна.

Нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмжтэй холбоотой стандартын биелэлтийг хүрэлцээт байдал, үйлчилгээ авах боломж, хэрэглэгчид ээлтэй байдал гэсэн 3 багц үзүүлэлтээр дундажлахад, 2.69 буюу “дунд” гэсэн үнэлгээнд арай хүрэхгүй, “хангалтгүй” түвшинд үнэлэгдэж байна.

Стандартад “зогсоолын талбайн эхэнд зорчигч замын хашлагаас автобусанд суух боломжтой зайд зогсоно” гэж заасан байдаг ч бүх автобуснууд замаас хол зогсдог, нэг автобусанд зорчигчдын тоо олон тул суудалд суух боломжгүй, автобусны техник, хэрэгслийн бүрэн бүтэн байдал хангагдаагүй зэрэг асуудал нийтлэг гардаг, энэ нь үйлчилгээний аюулгүй байдлын стандартын хэрэгжилт хангалтгүй байхад нөлөөлж буй түгээмэл зөрчил болж байна.



Стандартад “Хөгжлийн бэрхшээлтэй тэргэнцэртэй хүнийг орох, гарах боломжтой тавцан, төхөөрөмжтэй байна. Сонсголын бэрхшээлтэй хүнд зориулсан чиглэлийн болон зогсоолын нэр бүхий цахим самбар, дэлгэцтэй байх, харааны бэрхшээлтэй хүнд зориулан автомат зогсоол зарлагч болон чанга яригчтай байна” гэж заасан боловч зөвхөн харааны бэрхшээлтэй хүнд зориулсан автомат зогсоол зарлагчтай, бусад хэрэгслээр хангагдаагүй байна. Энэ нь хэрэглэгчид нийцгүй нөхцөл байдлыг бий болгож байна. Түүнчлэн ажиглалтын явцад анхаарал татсан асуудал бол авто замын түгжрэл нийтийн тээврийн хүртээмжид сөргөөр нөлөөлж байна. Тухайлбал, чиглэлийн үйлчилгээ төлөвлөгдсөн хугацаагаа баримтлахгүй уртсах, зорчигчдыг хүлээлгэх, зорчигчид автобусанд багтахгүй байх, ая тухтай зорчих нөхцөл бүрдэхгүй асуудлууд байна.

Нийтийн тээврийн хүртээмжийг нэмэгдүүлэх зорилгоор 2024 онд парк шинэчлэлт хийсэн ч үйлчилгээний хүрэлцээтэй байдал, үйлчилгээ авах боломж, үйлчлүүлэгчид нийцтэй байдалд хамаарах стандартын биелэлтийг сайжруулах хэрэгцээ шаардлага байсаар байна.

Ажиглалтын судалгаагаар 6 чиглэлд зорчиж, үйлчлүүлэх соёлыг дөрвөн гол үзүүлэлтээр судалсан юм.

**Зураг 22. Үйлчлүүлэх соёлтой холбоотой стандартын хэрэгжилт (дундаж утга)**



Ажиглалт хийсэн маршруудад картаа уншуулж зорчих байдал хамгийн хангалтгүй байсан бөгөөд ялангуяа өндөр ачаалалтай М1, Ч16 чиглэлийн хувьд 10 иргэн ороход 4-5 нь картаа уншуулахгүй зорчих байдал ажиглагдсан. Мөн автобусаар зорчих үедээ хоорондоо болон утсаар чанга ярих, маргалдах, инээлдэх зэргээр зорчих соёлд үл нийцэх үйлдэл гаргаж байв. Түүнчлэн 6 чиглэлийн хувьд нийтийн тээврийн хэрэгслийн доторх тоноглол, бусад төхөөрөмж, зорчигчийн суудал, түшлэг, бүрээс, бариул зэрэгт өөриймсөг, хайр гамтай хандах гэсэн стандартын хэрэгжилт хангалтгүй буюу дунджаар 40 хувьтай байна. Үүнээс үзвэл үйлчлүүлэх соёл нь үйлчилгээний хүртээмжийг бууруулахад тодорхой хэмжээгээр нөлөөлж байна. Тухайлбал, төлбөр төлдөггүй байдлаас хамааран үйлчилгээний орлого буурах, санхүүжилтийн хэмжээ багасах зэрэг нөхцөл байдал ажиглагдаж болно.

#### **4.4 Нийтийн тээврийн үйлчилгээтэй холбоотой эмхэтгэсэн өгөгдөлд хийсэн шинжилгээ**

##### **4.4.1 Нийтийн тээврийн үйлчилгээтэй холбоотой өргөдөл, гомдолд хийсэн шинжилгээ**

Нийтийн тээврийн үйлчилгээний талаар иргэд, үйлчлүүлэгчдээс гаргасан өргөдөл гомдол, түүний шийдвэрлэлтийн байдлыг судлах нь үйлчилгээний хүртээмжтэй холбоотой тулгамдаж буй асуудлыг нарийвчлан шинжилж, шийдэл олоход чухал нөлөөтэй. Тодруулбал, нийтийн тээврийн үйлчилгээ авах боломж хэр бүрдсэн, хүрэлцээт байдал хэр хангагдсан, хэрэглэгчдэд хэр нийцэж байгааг илүү тодорхой болгоход өргөдөл, гомдол гол эх сурвалж болдог.

Өргөдөл, гомдол гаргах үйл явц нь иргэд, үйлчлүүлэгчдээс гаргасан өргөдөл, гомдлыг хүлээн авах, бүртгэх, хянан судлах, шийдвэрлэх, хариу өгөх гэсэн үйл ажиллагааны ерөнхий дарааллын дагуу хэрэгжинэ. Нөгөөтэйгүүр өргөдөл, гомдол гаргах нь төрийн үйлчилгээг иргэд үнэлж

буй нэг хэлбэр, мөн иргэдийн оролцоог илэрхийлэх нэг үзүүлэлт болдог.

Нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмжийн талаарх өргөдөл, гомдлын үйл явцыг зөв удирдахад төрийн байгууллага, албан тушаалтан чухал үүрэгтэй. Нийтийн тээврийн асуудлыг хамаарах төрийн байгууллага, албан тушаалтан нь иргэдээс өргөдөл, гомдол гаргах эрхээ хэрэгжүүлэх нөхцөлийг бүрэн хангах, харьяаллын дагуу ирсэн өргөдөл, гомдлыг заавал хүлээн авах, өргөдөл, гомдолд дурдсан асуудал бүрийг эрх хэмжээнийхээ хүрээнд хянан үзэж, үндэслэлтэй шийдвэрлэх, өргөдөл, гомдлыг хугацаанд нь барагдуулах, өргөдөл, гомдолд дурдсан байгууллага, хувь хүний нууцыг хадгалах, өргөдөл, гомдолд үндэслэл бүхий хариу өгөх, өргөдөл, гомдлын талаар гаргасан шийдвэрийн дагуу харьяа байгууллага, албан тушаалтны авч хэрэгжүүлсэн арга хэмжээний биелэлтийг шалгах, иргэдийн өргөдөл, гомдлын шийдвэрлэлтийн талаарх мэдээллийг хэвлэл, мэдээллийн хэрэгслээр тогтмол хугацаанд мэдээлэх ажлыг хуулийн хүрээнд тасралтгүй, чанартай гүйцэтгэх нь нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмжтэй холбоотой тулгамдсан асуудлыг оновчтой, шуурхай шийдвэрлэх гол нөхцөл юм.

Нийтийн тээврийн үйлчилгээтэй холбоотой өргөдөл, гомдол хүлээн авч шийдвэрлэх үйл явц нь “Иргэдээс төрийн байгууллага, албан тушаалтанд гаргасан өргөдөл, гомдлыг шийдвэрлэх тухай” Монгол Улсын хууль болон Зам, тээврийн хөгжлийн сайдын 2020 А/24 дүгээр тушаалаар батлагдсан “Автотээврийн хэрэгслээр зорчигч тээвэрлэх дүрэм”-ийн холбогдох заалтын хүрээнд зохицуулагдаж байна. Тухайлбал, Автотээврийн хэрэгслээр зорчигч тээвэрлэх дүрмийн 11 дэх “Зорчигч тээврийн үйлчилгээний хяналт шалгалт, гомдол шийдвэрлэх” гэсэн заалтын дагуу зорчигч тээврийн үйлчилгээтэй холбоотой тээвэрлэгч, тээвэрлүүлэгч болон зорчигчийн гомдол, санал, хүсэлтийг эрх олгогдсон байгууллагууд болон автотээврийн асуудал эрхэлсэн төв байгууллага нь дараах 4 хэлбэрээр хүлээн авна. Үүнд:

- Биечлэн ирж мэдүүлэх;
- Утсаар мэдүүлэх;
- Албан бичиг, өргөдлөөр мэдүүлэх;
- Цахимаар мэдүүлэх боломжтой.

Тээвэрлэгч, тээвэрлүүлэгчийн болон тээврийн хэрэгслийн жолоочийн ёс зүй, үйлчилгээний доголдолтой холбоотой зорчигчийн гомдол, санал, хүсэлтийг хүлээн авч, хянан үзэж, 3-7 хоногийн дотор барагдуулна. Аливаа гомдлын дагуу автотээврийн хяналтын улсын байцаагч хяналт, шалгалтыг

явуулж, холбогдох этгээдэд хариуцлага тооцож, энэ тухай 14 хоногийн дотор гомдол гаргагчид хариу мэдэгдэнэ. Автотээврийн хяналтын улсын байцаагч нь энэхүү дүрмийн хэрэгжилтэд хяналт тавьж, зөрчил гаргахаас урьдчилан сэргийлэх, буруутай үйлдлийг илрүүлж таслан зогсоох, илэрсэн зөрчил, дутагдлыг арилгуулах арга хэмжээ авна.

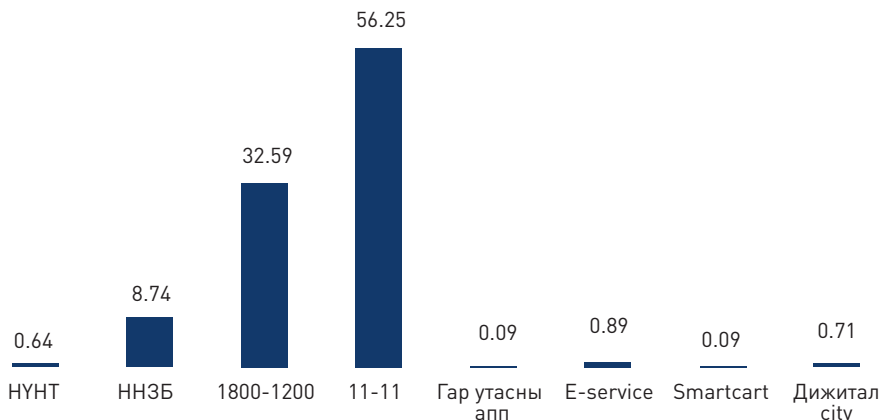
Иргэдээс төрийн байгууллага, албан тушаалтанд гаргасан өргөдөл, гомдлыг шийдвэрлэх тухай хуулийн 4 дэх зүйлд заасны дагуу "өргөдөл" гэж төрийн байгууллага, албан тушаалтанд хандаж гаргасан хүсэлтийг; "санал" гэж төрийн ба нутгийн удирдлагын байгууллага, албан тушаалтны үйл ажиллагааг сайжруулах, шинэчлэх талаар гаргасан иргэний хүсэлтийг; "гомдол" гэж төрийн байгууллага, албан тушаалтны шийдвэр, үйл ажиллагаагаар иргэдийн хуулиар хамгаалагдсан эрх, эрх чөлөө, ашиг сонирхол зөрчигдсөн гэж үзэж сэргээлгэхээр гаргасан хүсэлтийг; "өргөдөл, гомдлыг шийдвэрлэх" гэж өргөдөл, гомдолд дурдсан асуудлыг бүх талаас нь судлан үзэж, түүний дагуу хууль тогтоомжид нийцүүлэн холбогдох арга хэмжээ авсныг мэдэгдэж, энэ хуульд заасан хугацаанд багтаан хариу өгөхийг тус тус ойлгоно.

Нийтийн тээврийн үйлчилгээний талаар иргэдээс гаргасан өргөдөл, гомдлын нэгдсэн мэдээлэл <http://erp.ulaanbaatar.mn>-д нэгтгэгддэг бөгөөд Нийслэлийн үйлчилгээний нэгдсэн төв, Нийслэлийн нутгийн захиргааны байгууллага, 1,800-1,200 тусгай дугаар, 11-11 төв, гар утасны аппликейшн, e-service, smartcart, дижитал сити гэх мэт 8 сувгаар өргөдөл гомдол хүлээн авдаг байна.

Нийтийн тээврийн үйлчилгээтэй холбоотой өргөдөл, гомдол 2023 онд нийт 2624, 2024 оны 2 дугаар улирлын байдлаар нийт 3,194 ирсэн. Үүнээс 2024 оны эхний 6 сард ирсэн өргөдөл гомдлын тоо нь өмнөх оны нийт 12 сард ирсэн өргөдөл гомдлын тооноос 570 нэгжээр их байна. Үүнийг 2024 онд нийтийн тээврийн маршрутын гэнэтийн өөрчлөлтүүд, нийтийн тээврийн хүртээмж, чанар, хүлээлт, давтамж, автобусны буудал болон автобусны тохижилт, жолоочийн харилцаа хандлага зэрэг асуудалтай холбоотой иргэдийн өргөдөл, гомдлын тоо эрс нэмэгдэж, өмнөх оны нийт дүнгээс илүү их дүнтэй бүртгэгдсэн гэж тайлбарлаж болох юм.

Өргөдөл, гомдол, санал хүсэлтийг хүлээн авсан сувгийг зургаар харуулбал нийт мэдээллийн 56.25 хувь нь 11-11 төвд ирсэн нь хамгийн их үзүүлэлт буюу хамгийн өргөн хэрэглээтэй суваг болж, гар утасны аппликейшн болон smartcart-аар ирсэн мэдээлэл 0.09 хувь байгаа нь хамгийн бага буюу хамгийн бага хэрэглээтэй харилцааны сувгууд болж байна.

**Зураг 23. Өргөдөл, гомдол хүлээн авсан сувгууд, хувиар**

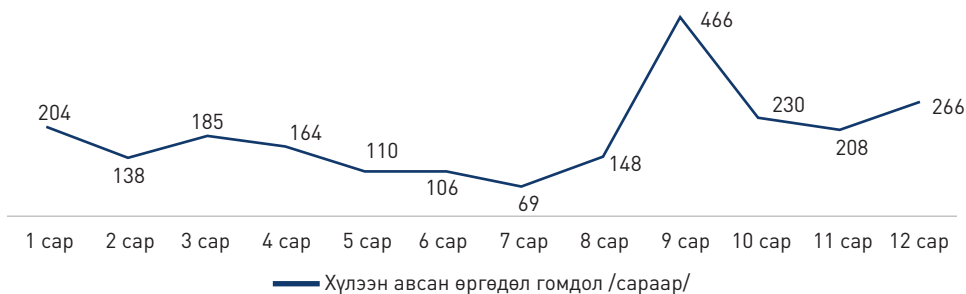


Эх сурвалж: <http://erp.ulaanbaatar.mn>

Дээрх зургаас харахад өргөдөл, гомдол гаргах, хүлээн авах олон суваг байгаа хэдий ч Засгийн газрын иргэд олон нийттэй харилцах 11-11 төвд хандах нь иргэдэд илүү, хэрэглээ их байгаа нь ажиглагдаж байна.

2023 онд нийтийн тээврийн үйлчилгээтэй холбоотой гаргасан өргөдөл, гомдлын тоог 12 сараар харьцуулахад 7 дугаар сараас аажмаар нэмэгдэж, 9-р сард хамгийн их өргөдөл гомдол бүртгэгддэг бол дараагийн өргөдөл, гомдол их бүртгэгддэг хугацаа нь 12 дугаар сар болж байна. Нийтийн тээврийн үйлчилгээтэй холбоотой өргөдөл, гомдол баяр наадмын үеэр хамгийн бага байдаг бол оюутан, сурагчдын хичээл сургалтын үйл ажиллагаа эхлэх үетэй уялдан үйлчлүүлэх иргэдийн тооны огцом өсөлт, хүйтэн сэрүүний улиралд нийтийн тээврийн хэрэглээ нэмэгддэгтэй холбоотойгоор өргөдөл, гомдлын тоо ихэсдэг.

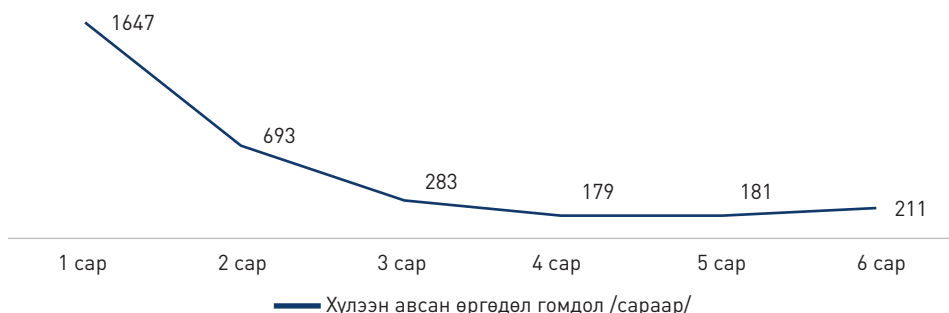
**Зураг 24. Өргөдөл, гомдлын тоо, 2023 оны дүн, сараар**



Эх сурвалж: <http://erp.ulaanbaatar.mn>

Нийслэлийн Засаг даргын тамгын газраас “Нийтийн тээврийн автобусны шинэ чиглэлийн төлөвлөлт” баталж, 2024 оны 1-р сарын 20-ны өдрөөс хэрэгжүүлж эхэлсэнтэй холбоотойгоор иргэдээс ирэх өргөдөл, гомдлын тоо 1-р сард огцом ихэссэн нь 2024 оны эхний 6 сарын өргөдөл, гомдлын тоо өмнөх оны нийт дүнгээс давахад нөлөөлжээ. Иргэдийн санал хүсэлт, өргөдөл, гомдлын дагуу уг төлөвлөлтийг эргэн харж, зарим чиглэлийг хэвээр үлдээх хариу арга хэмжээ авснаар 2024 оны 2, 3-р сард өргөдөл, гомдлын тоо аажмаар буурчээ.

**Зураг 25. Өргөдөл, гомдлын тоо, 2024 оны эхний 6 сараар**



Эх сурвалж: <http://erp.ulaanbaatar.mn>

2024 оны 1-р сард иргэдээс гаргасан өргөдөл, гомдол болон түүний шийдвэрлэлийн нэг жишээг харахад Улаанбаатар хотын түгжрэлийг бууруулах үндэсний хороо, Нийслэлийн холбогдох байгууллагуудын хамтарсан ажлын хэсэг, Нийслэлийн Нийтийн тээврийн газраас хамтран үйлчилгээний дахин төлөвлөлтийг хэрэгжүүлсэн ч иргэд, олон нийтийн эсэргүүцэл гарч, иргэдээс ирүүлсэн гомдолд тулгуурлан 2024 оны 1 сарын 22-ны өдрөөс шинэчилсэн 34 чиглэлийг хэвээр үлдээж, 71 чиглэлийг сэргээн үйлчилгээ үзүүлж эхэлсэн байна. Мөн чиглэлүүдийн тоог нэмэн ажилласан байна.

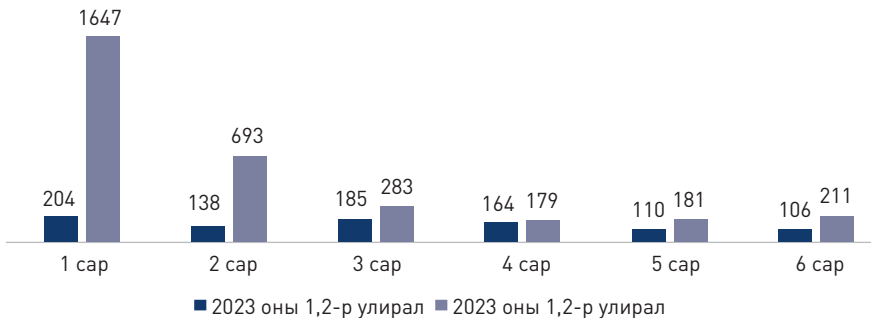
*Сонгинохайрхан дүүргийн иргэн Б нийтийн тээврийн бодлогын газарт хандсан гомдолдоо “Нийтийн тээврийн чиглэлийн өөрчлөлтийг эсэргүүцэж байна. Хөдөө орон нутагт байгаа юм шиг л байна. Маш удаан хүлээлт үүсгэж байж автобус ирж байна шүү дээ. Буудлууд дээр өвлийн хүйтэнд маш олон бага насны хүүхдүүд автобусаа хүлээгээд хөлдөж үхэх гээд зогсож байна. Ирсэн автобусандаа багтахгүй үлдэж байна. Уг асуудалд гомдолтой байна. Холбогдох харьяа байгууллагад нь уламжилж өгнө үү” гэжээ. Нийтийн тээврийн бодлогын газрын Тээврийн бодлого, судалгааны хэлтсийн холбогдох албан тушаалтан хариу өгөхдөө “Нийслэл Улаанбаатар хотын авто замын түгжрэлийг бууруулах Үндэсний хорооны 2023 оны 02 дугаар зөвлөмжийн дагуу чиглэлийн*



төлөвлөлтийг боловсруулан 2024 оны 01 дүгээр сарын 20-ны өдрөөс хэрэгжүүлж ажилласан. Дахин төлөвлөлтийн хүрээнд 2024 оны 01 дүгээр сарын 22-ны өдрөөс хуучин 71 чиглэлийг сэргээсэн бөгөөд үлдсэн 34 чиглэлтэй холбоотой дүүрэг хороодын Засаг дарга болон иргэдээс удаа дараа санал гомдол ирсэн тул цаашид хэрэгжүүлэх арга хэмжээний чиглэл хүсэх тухай 2024 оны 02 дугаар сарын 07-ны өдрийн 01/02/406 дугаартай албан бичгийг хүргүүлээд байна. Нийтийн тээврийн хуучин чиглэлийг сэргээсэн тохиолдолд мөрдүүлэх даалгаврыг боловсруулсан” (<http://erp.ulaanbaatar.mn>) гэжээ.

Нийтийн тээврийн үйлчилгээний талаар ирсэн өргөдөл, гомдлын тоо 2023 оны эхний 6 сард 907, 2024 оны эхний 6 сард 3,194 байгааг харьцуулбал 2024 оны эхний хагас жилд өмнөх оны мөн үеэс 3.5 дахин их өргөдөл, гомдол иржээ. Нийтийн тээврийн автобусны шинэ чиглэлийн төлөвлөлтийн талаарх гэнэтийн шийдвэр нь өмнө дурдсанчлан 2024 оны 1-р сарын өргөдөл, гомдлын тоо өмнөх оны мөн үетэй харьцуулахад 8 дахин нэмэгдэхэд их нөлөөлсөн нь эхний 6 сарын дүн өндөр гарахад хүргэсэн байна.

**Зураг 26. Өргөдөл, гомдлын харьцуулсан дүн, 2023, 2024 оны 1-6 сараар**



Эх сурвалж: <http://erp.ulaanbaatar.mn>

Нийтийн тээврийн үйлчилгээний талаар ирсэн нийт өргөдөл, гомдлын тоог 2023 оны 1-р сараас 2024 оны 6-р сар хүртэлх хугацаагаар нийтэд нь харвал дараах байдалтай байна.

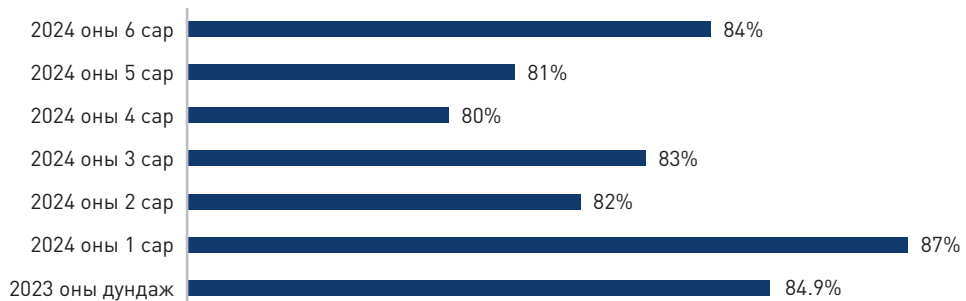
**Зураг 27. Өргөдөл, гомдлын тоо, 2023 оны 1 сараас 2024 оны 6 сар хүртэлх хугацаагаар**



Эх сурвалж: <http://erp.ulaanbaatar.mn>

2024 оны 2-р улиралд ирсэн 3,194 өргөдөл, гомдлыг шийдвэрлэлт нь дунджаар 83 хувь байгааг 2023 оны шийдвэрлэлтийн нийт дундаж 85 хувьтай байсантай харьцуулахад ойролцоо, харьцангуй хангалттай үзүүлэлт хэдий ч хуулийн хугацаандаа шийдвэрлэгдээгүй өргөдөл гомдол 17 хувийг бүрдүүлж байна. Үүнээс үзэхэд шийдвэрлэлтийн хувиас гадна чанарт анхаарах нь нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмжийг нэмэгдүүлэхэд чухал нөлөө үзүүлнэ.

**Зураг 28. Өргөдөл, гомдлын шийдвэрлэлт, 2023, 2024 оны 2-р улирлаар**



Эх сурвалж: <http://erp.ulaanbaatar.mn>

2024 оны 2-р улиралд ирсэн 3,194 өргөдөл, гомдлоос санамсаргүй байдлаар 100 кейсийг сонгож агуулгад шинжилгээ хийв. Өргөдөл гомдлын агуулгын давтамжийг эрэмбэлэхэд автобусны тоо болон хүлээгдэлтэй холбоотой гомдол 21, маршрутын оновчтой байдалтай холбоотой гомдол 17, автобусны тав тухтай холбоотой 17 гомдол байна. Харин мэдээллийн хүртээмж болон ойлгомжтой байдал, үйлчлүүлэх соёл, парк шинэчлэлтэй холбоотой гомдол хамгийн бага байна. Энэ нь нийтийн тээврийн салбарт хийж байгаа парк шинэчлэлийн ажил үе шаттай хийгдэж байгаа, мөн тээврийн хэрэгслийн гадна болон дотоод орчин дахь мэдээлэл харьцангуй

ойлгомжтой, үйлчлүүлэгчдэд хүртээмжтэйг харуулж байна. Иргэдийн зорчигчдын үйлчлүүлэх соёлтой холбоотой өргөдөл гомдол бага хувийг эзэлж байна. Гэтэл иргэдийн зорчих соёл тулгамдсан асуудал болохыг ярилцлага хийх явцад экспертүүд дурдаж байсан.

*Бас нэг асуудал нь автобусанд хөгжлийн бэрхшээлтэй иргэнд зориулсан зайг эргономик талаас тооцон зай гаргаж өгсөн байдаг. Гэтэл иргэд тэнд нь ороод зогсчихдог, суучихдаг нь хотын соёл, ухамсар талаас ялгаа гаргасан тааруу үзэгдэл байдаг. Энэ тохиолдолд хөгжлийн бэрхшээлтэй иргэн нь орж чадахгүй, орсон ч зориулалтын зай талбай байхгүй, тэдний хүртээмжийн асуудал яригддаг. 20-40 суудалтай автобус байхад тэдгээрийн 5 суудлыг хөгжлийн бэрхшээлтэй, өндөр настан, гэмтэж бэртсэн хүмүүст гаргаад өгсөн байхад бас л энгийн иргэд очоод ашиглачихдаг (Экспертийн ярилцлагаас).*

**Зураг 29. Өргөдөл, гомдлын агуулга, 2024 оны 2-р улирлаар**



Эх сурвалж: [www.11-11.mn](http://www.11-11.mn)

Дээр дурдсан кейсүүдийг судалгааны хамаарах хувьсагчдын дагуу багцлан харвал үйлчилгээний хүрэлцээт байдалтай холбоотой (парк шинэчлэл, автобусны буудлын оновчтой байдал, автобусны тоо, хүлээгдэл, маршрутын оновчтой байдал г.м.) гомдол 52 хувь, үйлчилгээ авах боломжтой холбоотой (мэдээллийн хүртээмж, ойлгомжтой байдал, төлбөр, хөнгөлөлтийн зохицуулалт г.м.) гомдол 16 хувь, үйлчилгээний нийцтэй байдалтай холбоотой (үйлчлүүлэх соёл, үйлчлэх соёл, автобусны тохь тух г.м.) гомдол 32 хувийг тус тус эзэлж байна.

Түүнчлэн дээрх 100 кейсээс 5 кейсийг сонгон авч өргөдлийн агуулга, шийдвэрлэлтийг нарийвчлан үзвэл бүгд иргэний талд шийдвэрлэгдсэн байна. Ингэхдээ чиг үүрэгт нь хамаарах албан тушаалтан, тухай ажилтанд шууд мэдэгдэж хариу арга хэмжээ авснаас гадна иргэнд үнэн, зөв

мэдээлэл хүргэж, тайлбарлаж харилцсан нь давуу тал болж байна. Гэхдээ үнэн, зөв мэдээллийг илүү өргөн хүрээнд шуурхай хүргэж, иргэдэд тухайн асуудлын талаарх ойлголт, байр сууриа тодорхой болгоход нь дэмжлэг үзүүлэх, эргэх холбоог илүү сайжруулахад онцгой анхаарах шаардлага байгаа нь кейсүүдийн агуулгаас мөн ажиглагдаж байна.

**Хүснэгт 28. Өргөдөл, гомдлын агуулга, шийдвэрлэлтийн кейс**

№	Гомдлын агуулга	Гомдолд өгсөн хариу
1	<p>Үйлчилгээний нийцтэй байдалтай холбоотой гомдол: Хан-Уул дүүргийн иргэн Э: 2023.12.27-ний өдөр 3-179 дугаарт Найрамдал зуслангийн автобусны жолооч 5-н Шарын буудлаас Орбитын Буман-Өлзий хороолол хүртэл реп хөгжмийн дуу хөгжмийг маш чангаар тавьж концертын тайз, гудамж, талбай, найр наадамд буй мэт зорчигчдын амар амгалан ба аюулгүй зорчих эрхийг нэн зөрчин хохироосон бөгөөд түүний өвөө мэт настай (63) зорчигч миний шаардлагыг (10-аад удаа боль гэж хэлэв!) ер үл тоож хүн гэж үзсэнгүй...чи дуугай бай, чи ганцаараа чихтэй биш, бусад хүмүүс сонсож байна, би хөгжим тавина, дэмийрээд бай...хэмээн хууль дүрмийг үл тоож хэл амаар доромжилсон бөгөөд би дуу чимээнд үл тэвчин 70044040 оператор мэдэгдсэн бөгөөд тэд аж ахуйн нэгж рүү нь мэдэгдсэн гэв. Би буугаад 3 дугаар баазын операторт гомдлыг мэдүүлтэл арга хэмжээ авна гэсэн. Мөн Найрамдал зуслангийн автобусны жолооч нар караокед буй мэт чанга дуу хөгжим тавьдаг. Иймд энэ сэтгэц эрүүл бус, зэрлэг догшин этгээд нийтийн тээврийн үйлчилгээнд үйлчлэхэд зохицохгүй тул арга хэмжээг авч ажлаас нь халах нь зүйтэй. Өөр улс оронд караокед буй мэт байдалтай автобус ер үгүй бөгөөд хуульд хориотой байдаг! Засгийн газрын 11-11 төв болон Зорчигч тээврийн нэгтгэлийн Facebook хуудасны чатад дүрс бичлэгийг илгээсэн бөгөөд та бүхэн хэрхэн зорчигчдыг хүндэлдэг эсэхээ эндээс үзэгтүн!</p>	<p>"Найрамдал зуслан-5 шар" чиглэлийн үйлчилгээнд ажиллаж байгаа автобуснуудын хоорондын зайг "UB Smart Bus" аппликейшнээс татаж авсан зургаар баримтжуулсан нотлох баримтыг гомдол гаргагч өөрийн биеэр авч ирсний дагуу Зорчигч тээвэр гурав ОНӨААТҮГ-ын Ашиглалтын хэлтсийн дарга С-д зөрчлийг арилгах, гомдол гаргагчид хариу өгөх, хэрхэн ажилласан талаар удирдлагад "Илтгэх хуудас"-аар эргэж мэдэгдэх үүрэг өгч ажилласан.</p>
2	<p>Үйлчилгээ авах боломжтой холбоотой гомдол: Иргэн Б: Би хөгжлийн бэрхшээлтэй иргэн байна. Хөгжлийн иргэдийн автобусны картыг өдөрт дөрвөн удаа ашиглана гэж Нийслэлийн засаг даргын захирамж гаргаж байгааг эсэргүүцэж байна. Тус гаргасан шийдвэр нь олон автобус дамжихад хүндрэл үүсэж байна. Миний гомдлыг холбогдох байгууллагад уламжилж өгнө үү.</p>	<p>Иргэнийн утсаар 2024 оны 01 дүгээр сарын 09-ний өдрийн 16.30 цагаар холбогдож Хөгжлийн бэрхшээлтэй иргэнийг дэмжих тухай хуульд нэмэлт өөрчлөлт ороогүй тул нийтийн тээврийн хөнгөлөлтийг хэвээр үргэлжлүүлж байгааг тайлбарлан гомдолд хариуг хүргүүлжээ.</p>

№	Гомдлын агуулга	Гомдолд өгсөн хариу
3	<p>Үйлчилгээ авах боломжтой холбоотой гомдол: Баянзүрх дүүргийн иргэн Б: Манай охин оюутан бөгөөд өнөөдөр өглөө 06:00 цагт гэрээсээ гараад автобусанд суутал карт ажиллахгүй байна гээд автобуснаас хөөгдөөд буусан байна. Энэ талаар асууж сураглаад явтал нийтийн тээврийн газраас өнөөдрөөс оюутнуудыг үнэгүй зорчих эрхийг цуцалж, картыг хаасан байсан. Ийм шийдвэр гаргасан юм бол урьдчилан мэдэгдэж өөр карт авч цэнэглэж явах боломжийг олгох хэрэгтэй шүү дээ. Урьдчилж хэлж мэдэгдээгүй гэнэт шийдвэр гаргаж хөхөө өвлийн хүйтэнд хүүхдийг хаашаа ч явах газаргүй болгож дааруулж чирэгдэл учруулсанд гомдолтой байна. Тиймээс надад энэ шийдвэр гаргасанд албан хаагчтай холбогдуулж, хариу өгнө үү.</p>	<p>Боловсролын тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгаар сурагч, оюутнууд хөнгөлөлттэй зорчих боломжгүй болоод байсныг холбогдох байгууллагууд яаралтай зохицуулалт хийж ажилласны үр дүнд 2024 оныг дуустал хөнгөлөлттэй үнээр явахаар болсон байна.</p>
4	<p>Үйлчилгээний хүрэлцээт байдалтай холбоотой гомдол: Сонгинохайрхан дүүргийн иргэн Х: Нийслэлээс нийтийн тээврийн чиглэлд шинэчлэлт хийж зарим чиглэлийн давхцалыг арилгаж байна гэсэн. Хотын баруун хэсгээс зүүн хэсэг буюу 5 шараас Офицер, Зүүн салаанаас Офицер гэсэн чиглэлд нийтдээ давхцацан 20 чиглэл байна гээд зарим чиглэлийг хассан байна. Гэтэл энэ зам дагуу тухайн давхцал үүсээд байгаа чиглэлүүд нь хүн амын нягтрал ихтэй хорооллуудыг дайран өнгөрдөг. Одоо баруунаас зүүн тийшээ явах чиглэлд зорчиж буй нийтийн тээврүүдээр иргэд багтахгүй маш тухгүй үйлчилгээ авч байна. Зөвхөн оргил цагуудад ачаалалтай байдаг байсан бол одоо бүх цагт иргэд шахцалдаж, автобусандаа багтахгүйд хүрээд байна. Автобус хүлээх минут нь багассан боловч зорчигч нь багтахгүй чихэлдэж маш тухгүй зорчиж байна. Уг давхцалыг үндэслэж шийдвэр гаргахдаа яг ямар дата, статистикийг харж шийдвэр гаргасан бэ? Уг дата, статистик болон үндэслэлийг нь хармаар байна. Мөн автобуснуудаа их гаргаж хүртээмжийг нэмэгдүүлж өгмөөр байна. Гаргасан шийдвэрээ эргэн нэг харж засаж залруулах зүйлд нь өөрчлөлт оруулж өгмөөр байна. Холбогдох харьяа байгууллагад нь уламжилж өгнө үү. /Улаанбаатар хотын захирагч бөгөөд Нийслэлийн Засаг дарга Х.Нямбаатарт уламжилж өгнө үү. /</p>	<p>М:1 5 Шар -Офицеруудын ордон чиглэл хэвээр үлдэж 4:48, 4:48А чиглэлүүд хуучнаараа явуулж эхэлсэн.</p>
5	<p>Үйлчилгээ авах боломжтой холбоотой гомдол: Баянгол дүүргийн иргэн Т: Улаанхуаран 37 чиглэлийн ... дугаартай автобусны жолооч буудал өнгөрч зогсоод, зорчигчдоо автобусанд оронгуут огцом яваад, зорчигчдоо ханаруулахаар нь шаардлага тавихад би дараагийн автобусанд хүн хүлээгдэж байгаа, цагаасаа хоцрох гээд байна гэх юм. Цаг барихдаа тэгж яарч баривал хүн гэмтэх нь байна. Тэр дотор ямар ч хүн явж байгаа юм билээ, жоохон хүүхэд үсрээд нөгөө талын бариулаас барьж авч байна. Мах ачаад явж байгаа юм шиг явдаг жолоочид тэгж их мөнгө өгөх хэрэг байна уу. Та хүн гэмтвэл яах юм бэ гэхэд би даатгалтай гэх юм. Цаашид ийм тэнэг, бүдүүлэг жолооч нарыг болих хэрэгтэй.</p>	<p>1-152 дугаартай тээврийн хэрэгслийн жолооч Ч-д замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангаж ажиллах мөн тус газраас зохион байгуулдаг жолооч нарын зан харилцааны сургалтад суулгаж дахин зерчилгүй ажиллах үүрэг өгсөн.</p>

Эх сурвалж: <http://erp.ulaanbaatar.mn>

Дээр дурдсан 5 кейсийн агуулгыг харахад үйлчилгээний хүрэлцээт байдалтай холбоотой 1 гомдол, үйлчилгээ авах боломжтой холбоотой 3 гомдол, үйлчилгээний нийцтэй холбоотой 1 гомдол байгаа ч нийтийн тээврийн үйлчилгээтэй холбоотой гомдлын агуулга нь олон талт асуудлыг хөндсөн, нийлмэл шинжтэй байдаг онцлог ажиглагдсан. Мөн экспертийн ярилцлагын явцад нийтийн тээврийн, түүн дотор автобусны үйлчилгээний хүрэлцээт байдлыг сайжруулах алхам төрийн байгууллага, хувийн хэвшлийн байгууллагын зүгээс анхааран хийж байгаа ч үйлчилгээ авах боломж, үйлчилгээний нийцтэй байдалтай холбоотой асуудлууд бодитой тулгамдаж байгаа нь хүрэлцээт байдлыг сайжруулах үйл явцыг сааруулах нөлөөтэйг экспертүүд тэмдэглэж байсан нь дээрх гомдлын кейсүүдтэй ижил агуулгатай байна.

Нийтийн тээврээр үйлчлүүлэгчид жолоочийн харилцаа хандлага хүндрэлтэй, автобусны хүрэлцээ муу, үйлчилгээнд явж буй тээврийн хэрэгсэл хуучирсан тухгүй гэх гомдлыг тогтмол гаргадаг. Харин нөгөө талаас нийтийн тээврийн үйлчилгээ үзүүлэгч аж ахуйн нэгж байгууллагаас нийтийн тээврийн хэрэгслийн зогсоолоос 50 метрээс дотогш зайд үйлчилгээний цэгүүд их байгаа нь хөдөлгөөний аюулгүй байдал алдагдахад хүргэдэг, нийтийн тээврийн зогсоолд жижиг машинууд зогсож хөдөлгөөнд саад учруулдаг, нийтийн тээврийн хэрэгслийн эцсийн болон дундын зогсоолд бие засах газар бүрэн байгуулаагүй тул үйлчилгээний ажилчид болон зорчигчдод маш хүндрэлтэй, автобусны жолоочийн дутагдалтай зэрэг санал, гомдлыг түлхүү гаргадаг байна.

Нийтийн тээврийн үйлчилгээтэй холбоотой өргөдөл, гомдлыг хүлээн авч, хуулийн хугацаанд шийдвэрлэж байгаа ч үйл ажиллагаа, арга хэмжээг илүү үр дүнтэй болгохын тулд илүү хүчин чармайлт гаргах шаардлагатай нь ажиглагдав. Тухайлбал, нэгэнт хүчин төгөлдөр үйлчилж буй хууль, дүрэм, журмыг ягштал биелүүлэхэд тодорхой ахиц гарах боломжтой юм. Тухайлбал, “Автотээврийн хэрэгслээр зорчигч тээвэрлэх дүрэм”-ийн 3.2.3-т заасны дагуу хот орчмын чиглэлийн хуваарьт орох өөрчлөлтийг 3-аас доошгүй хоногийн өмнө зорчигчдод мэдээлсэн байх үүргийг холбогдох байгууллага бүрэн хэрэгжүүлэхэд тухайн өөрчлөлтийн талаарх иргэдийн ойлголт цэгцрэх боломжтой.

Мөн нийтийн тээврийн үйлчилгээтэй холбоотой гомдлуудын дотор автобусны багтаамж, дүүргэлттэй холбоотой асуудал олонтоо хөндөгддөг. Манай улсын хувьд нийтийн тээврийн үйлчилгээний үндэсний болон хотын стандартад орон зай, суудлын болон бариулын хэмжээ байршил, мэдээллийн самбарын ажиллагаа, гэрэлтүүлэг зэрэгтэй холбоотой

эргономикийн чухал үзүүлэлтүүд тусгагдсан ч тухайн төрлийн нийтийн тээврийн хэрэгсэл, түүний дотор автобусны суудлын тоо, зогсож явах боломжтой зорчигчийн тоо, автобус дүүргэлтийн хязгаар зэргийг тодорхой заагаагүй нь сул тал болж байна.

Олон улсад нийтийн тээврийн хэрэгслийн багтаамжийг дараах байдлаар тодорхойлон баримталдаг жишгийг анхаарч, холбогдох стандартыг нарийвчлан тодорхой болгож, хэрэгжүүлбэл автобус дүүргэлттэй холбоотой үүсдэг тав тухгүй байдал, хүлээгдэл, гэмт хэрэг зөрчил, эрүүл мэндийн асуудал зэрэг эрсдэл буурах боломжтой юм.

**Хүснэгт 29. Нийтийн тээврийн хэрэгслийн багтаамжтай холбоотой жишиг стандарт**

Автобусны төрөл	Багтаамж (суудлын тоо, босоогоор зорчигчдын тоо)
Хотын/Транзит автобус (city/transit bus)	29+1 суудалтай, 76 хүртэлх хүн зогсож зорчих
Угсраа автобус (articulated bus)	48+1 суудалтай, 98 хүртэлх хүн зогсож зорчих
Тохилог автобус (coach bus)	44-49 суудал дээр +1 суудал, зогсоогоор зорчихгүй
Бага оврын/Тусгай үйлчилгээний автобус (mini-bus, shuttle bus)	14+2 суудалтай, зогсоогоор зорчихгүй

Эх сурвалж: <https://www.dimensions.com/collection/buses>

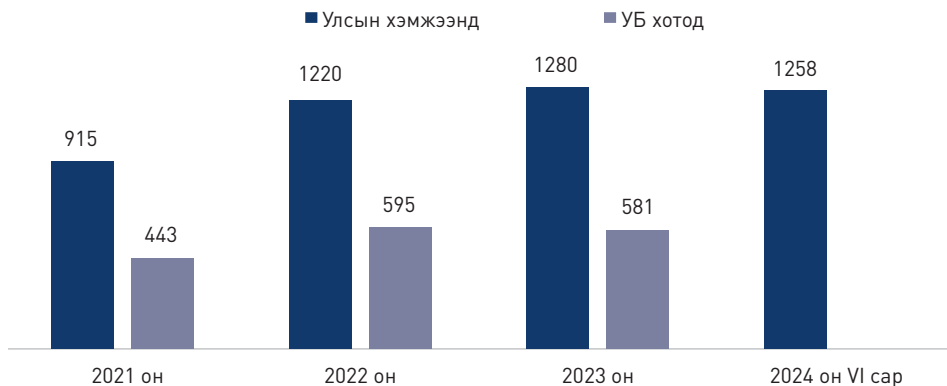
Түүнчлэн өргөдөл, гомдлын агуулгаас харахад нийтийн тээврийн үйлчилгээг тогтмол авдаг үйлчлүүлэгчдийн хувьд буудлын болон маршрутын оновчлолтой холбоотой бүтээлч бодит санал гарч, үйлчилгээг хүртээмжтэй, соёлтой байх тухай шаардлага тавьдаг зэрэг нийгмийн хяналтын хувьд сайн тал ажиглагдаж байгаа ч идэвхтэй оролцоог нь дэмжин хамтарч ажиллах чиглэлд илүү анхаарах шаардлагатай байна.

**4.4.2 Нийтийн тээврийн үйлчилгээнээс хамаарсан осол, гэмтлийн статистикт хийсэн шинжилгээ**

Нийтийн тээврээр зорчих үедээ осол, гэмтэлд орох эрсдэл нь үйлчилгээ авах боломж буюу үйлчилгээний аюулгүй байдлын чухал үзүүлэлт юм. Нийтийн тээврийн үйлчилгээний аюулгүй байдал, иргэдийн эрүүл мэндтэй холбоотой гомдлыг шийдвэрлэж, эрсдэлээс урьдчилан сэргийлэх зайлшгүй шаардлага бий болсныг Үндэсний статистикийн хороо (ҮСХ) болон Гэмтэл согог судлалын үндэсний төв (ГССҮТ)-ийн мэдээлэл тодорхой харуулдаг.

2023 оны байдлаар улсын хэмжээнд хөдөлгөөний аюулгүй байдал, тээврийн хэрэгслийн ашиглалтын журмын эсрэг гэмт хэрэг нийт 1,280 бүртгэгдсэнээс 45.4 хувь нь, зам тээврийн осол улсын хэмжээнд нийт 25,235 бүртгэгдсэнээс 83.4 хувь нь тус тус Улаанбаатар хотод бүртгэгджээ.

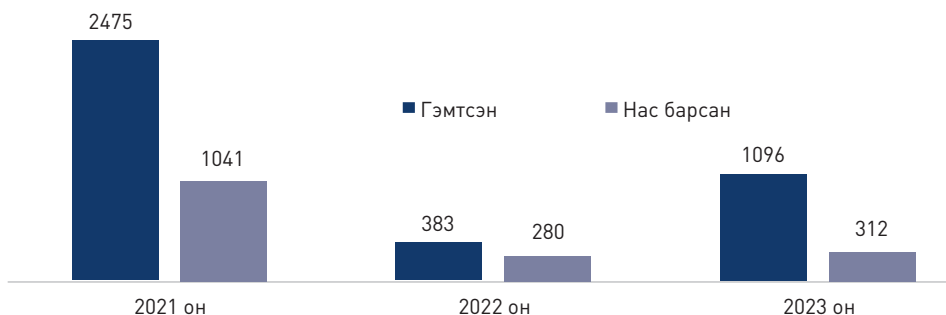
**Зураг 30. Хөдөлгөөний аюулгүй байдал, тээврийн хэрэгслийн ашиглалтын журмын эсрэг гэмт хэрэг**



Эх сурвалж: <https://1212.mn>

Зөвхөн зам тээврийн ослын улмаас хохирсон хүний тоог 2023 оны байдлаар харахад 1096 хүн гэмтсэний 525 хүн буюу 48 хувь нь Улаанбаатар хотод гэмтэж, улсын хэмжээнд 312 хүн нас барсны 18.3 хувь нь Улаанбаатар хотод зам тээврийн ослын улмаас нас баржээ.

**Зураг 31. Зам тээврийн ослын улмаас хохирсон хүний тоо, улсын дүн**



Эх сурвалж: <https://1212.mn>

ГССҮТ-ийн Статистик, тандалт судалгааны албанаас гаргадаг мэдээлэлд үндэслэн нийтийн тээвэртэй холбоотой гэмтэж бэртээд эмнэлэгт хандаж тусламж үйлчилгээ авсан нөхцөл байдлыг судлаж үзсэн.

Мэргэжлийн эмнэлгийн байгууллага нь осол гэмтлийн шалтгааныг өвчний олон улсын 10-р ангиллын дагуу ангилдаг ажээ (Хүснэгт 30). Энэхүү ангилалд автобустай холбоотой осол гэмтлийн шалтгааныг V70-V79 буюу автобусанд зорчиж буй хүн зам тээврийн осолд орж гэмтэх шалтгаанаар кодлодог. Автобусанд зорчигч гэмтэж бэртэх тохиолдол нь энэхүү судалгааны үйлчилгээний нийцтэй байдал гэсэн хувьсагчтай илүү холбогдоно. Харин автобусны гадна талд буюу явган эсвэл ямар нэг



тээврийн хэрэгсэлтэй явж байгаад автобустай мөргөлдсөн тохиолдолд автобус болон хүнд даацын ачааны машин гэж цугтаа кодогдог учраас үүнийг хүнд даацын ачааны машинаас ялгах боломжгүй.

**Хүснэгт 30. Өвчний олон улсын 10-р ангилал, зам тээврийн ослын шалтгаан**

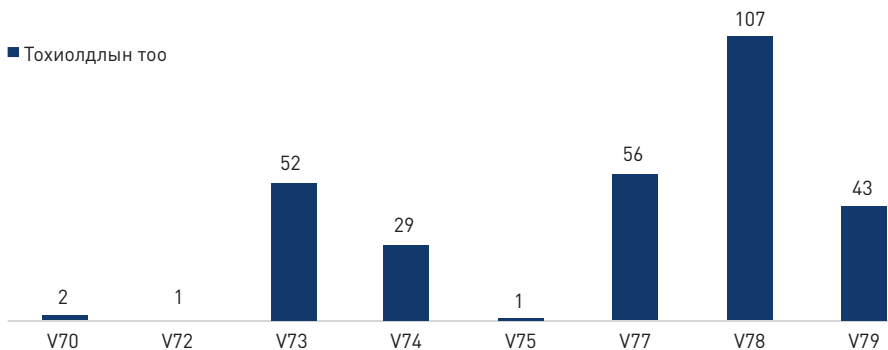
Код	Ослын шалтгаан
V70	Автобус явган зорчигч буюу мал амьтантай мөргөлдөх үед дотор нь явж байсан хүн гэмтэх
V71	Автобус дугуйтай мөргөлдөх үед дотор нь явж байсан хүн гэмтэх
V72	Автобус хоёр буюу гурван дугуйтай моторт тээврийн хэрэгсэлтэй мөргөлдөх үед дотор нь явж байсан хүн гэмтэх
V73	Автобус суудлын машин, пикап бага даацын ачааны тээврийн хэрэгсэл буюу фургонтой мөргөлдөх үед дотор нь явж байсан хүн гэмтэх
V74	Автобус хүнд даацын ачааны тээврийн хэрэгсэл буюу автобустай мөргөлдөх үед дотор нь явж байсан хүн гэмтэх
V75	Автобус галт тэрэг буюу төмөр замын тээврийн бусад хэрэгсэлтэй мөргөлдөх үед дотор нь явж байсан хүн гэмтэх
V76	Автобус бусад моторгүй тээврийн хэрэгсэлтэй мөргөлдөх үед дотор нь явж байсан хүн гэмтэх
V77	Автобус хөдөлгөөнгүй байрласан зүйлтэй мөргөлдөх үед дотор нь явж байсан хүн гэмтэх
V78	Автобус мөргөлдөггүй зам тээврийн осолд ороход дотор нь явж байсан хүн гэмтэх
V79	Автобус бусад ба тодорхойгүй зам тээврийн осолд ороход дотор нь явж байсан хүн гэмтэх

Эх сурвалж: ГССҮТ, Статистик, тандалт судалгааны алба (2024)

2023 онд ГССҮТ-д дээр дурдсан V70-V79 ангиллын хүрээнд автобусаар зорчиж байхдаа зам тээврийн осолд орж эрүүл мэндийн тусламж үйлчилгээ авч бүртгэгдсэн нийт 291 хүний тохиолдол байна. Эдгээр тохиолдлыг шинж байдлаар нь харвал дараах онцлог ажиглагдаж байна.

Өвчний ангиллаар автобусаар зорчиж байхдаа гэмтэж бэртсэн хүний тоог харахад V71, V76 ангиллаар 2023 онд тохиолдол огт бүртгэгдээгүй, V78 ангиллаар 107 хүн (36.8%) бүртгэгдсэн нь хамгийн өндөр үзүүлэлт болж, V70, V72, V75 ангиллаар 1-2 тохиолдол бүртгэгдсэн нь хамгийн бага үзүүлэлт болж байна.

**Зураг 32. V70-V79 ангиллаар бүртгэгдсэн байдал, 2023 оны байдлаар**



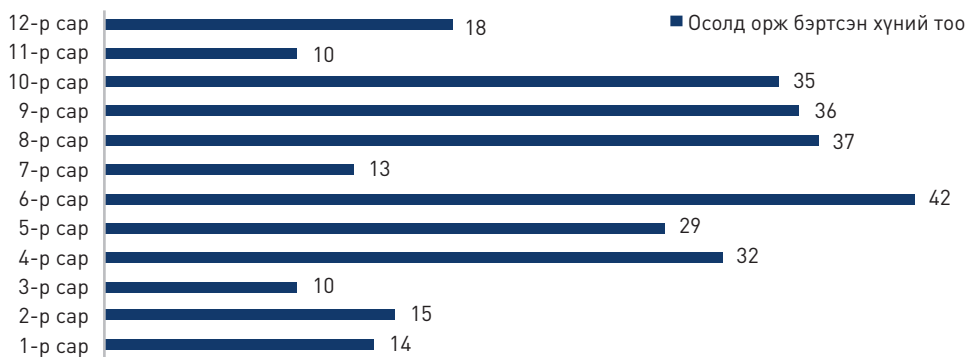
Эх сурвалж: ГССҮТ, Статистик, тандалт судалгааны алба (2024)

Нийтийн тээвэр, тодруулбал автобустай холбоотой зам тээврийн осолд орсон байршлыг харахад нийт 291 тохиолдлын 92.1 хувь буюу 268 хүн Улаанбаатар хотод осолд орж, үлдсэн 7.9 хувь нь Төв, Хөвсгөл, Дорноговь, Говьсүмбэр, Сэлэнгэ аймагт зорчих явцдаа осолд орж гэмтжээ.

Осолд орж гэмтсэн хүмүүсийг хүйсээр нь ангилан харвал 69.4 хувь нь эмэгтэй, 30.6 хувь нь эрэгтэй байна. Насны хувьд 50-иас дээш настай хүмүүс автобусаар үйлчлүүлж байхдаа илүү осолд орж бэртсэн байна.

Автобусаар зорчих явцад гэмтсэн тохиолдлын тоог сараар харьцуулан харахад 6 болон 8-р сард хамгийн их тохиолдол, 3 болон 11-р сард хамгийн бага тохиолдол бүртгэгджээ.

**Зураг 33. Автобустай холбоотой ослын тоо, 2023 оны 12 сараар**



Эх сурвалж: ГССҮТ, Статистик, тандалт судалгааны алба (2024)

Эдгээр баримт мэдээллээс харахад нийтийн тээврийн хэрэгслээр зорчиж замын хөдөлгөөнд оролцох үйл явц эрсдэл ихтэй, зорчигч эрүүл мэндийн хувьд хохирох, улмаар амь нас эрсдэх тохиолдол нийт хүн амын тоотой харьцуулахад ноцтой түвшинд байгааг ажиглаж болно. Иймд уг салбар дахь үйлчилгээний хүртээмжийг сайжруулж, илүү чанартай, шуурхай, аюулгүй хүргэхийн тулд иргэдийн санал, гомдлыг хүлээн авах сувгуудын ажиллагааг сайжруулж, агуулгыг сайтар анхаарч, сул талаа даван туулж, алдаагаа залруулах замаар нийтийн тээврийн үйлчилгээнд өөрчлөлт хийх нь иргэн төвтэй, зорчигчдод ээлтэй нийтийн үйлчилгээг төлөвшүүлэхэд чухал ач холбогдолтой байх юм.

#### **4.5 Нийтийн тээврийн үйлчилгээний талаар иргэдээс авсан санал асуулгын судалгаа**

Энэ хэсэгт нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүрэлцээт байдал, үйлчилгээ авах боломж, үйлчлүүлэгчид нийцтэй байдалд хамаарах гол үр дүнг санал асуулгын судалгаанд хамрагдсан 445 хариулагчийн мэдээлэлд суурилан танилцуулна. Судалгааны зорилго, асуултад нийцүүлэн

үйлчлүүлэгчийн нөхцөл байдал болох байршил, нийгмийн бүлгээр зарим гол үр дүнг харьцуулан гаргасан болно.

#### 4.5.1 Судалгаанд хамрагдагчдын шинж байдал

Судалгаанд 15-71 насны нийт 445 иргэн хамрагдсаны 36.0 хувь нь эрэгтэй, 64.0 хувь нь эмэгтэйчүүд байна. Үүнээс судалгаанд хүйсийн хувьд эмэгтэйчүүд түлхүү хамрагдсан нь харагдав.

Санал асуулгын судалгаанд хамрагдагчдыг хөдөлмөр эрхлэлтийн байдлаар нь авч үзвэл төрийн албан хаагч, хувийн хэвшилд ажиллагч, тэтгэврийн насныхан, хувийн бизнес эрхлэгч гэх мэт хөдөлмөр эрхлэлтийн бүхий л ангиллын төлөөлөл 2.0-36.4 хувьтай хамрагдсан байна. Уг судалгаанд хамрагдсан иргэдийг нийтийн тээврийн үйлчилгээний хэрэглэгчийн хувьд аль ангилалд орж байгааг судлахад, 60.9 хувь нь энгийн иргэд, 39.1 хувь нь оюутан/сурагч, ахмад настан, хөнгөлөлттэй зорчигч (хөгжлийн бэрхшээлтэй иргэн, донор, ахмад дайчин) гэсэн ангилалд багтаж байна.

#### Хүснэгт 31. Судалгаанд хамрагдагчдын хувь, нийтийн тээврээр үйлчлүүлэгчдийн хэлбэрээр

Ангилал	Тоо	Хувь
Төлбөрөө төлж зорчдог иргэн	271	60.9
Оюутан/Сурагч	92	20.7
Ахмад настан	45	10.1
Хөнгөлөлттэй зорчигч	37	8.3
<b>Нийт</b>	<b>445</b>	<b>100.0</b>

Энэ нь судалгаанд хамрагдсан иргэдийн хөдөлмөр эрхлэлтийн байдалтай ерөнхийдөө уялдаж байна. Тухайлбал, хөдөлмөр эрхлэлтийн хувьд 20.2 хувь нь оюутан/сурагчид байсан бол нийтийн тээврийн үйлчилгээнд оюутан/сурагч гэсэн ангилалд багтаж, хөнгөлөлттэй зорчдог иргэдийн хувь бараг адил буюу 20.7 хувь байв.

Иргэдийн амьдарч буй байршлаас хамааран нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмж ялгаатай байдаг тул Улаанбаатар хотын төвийн болон алслагдсан газар нутагт амьдарч байгаа иргэдийг санал асуулгад хамруулахыг зорьсон.

#### Хүснэгт 32. Судалгаанд хамрагдагчдын хувь, байршлаар

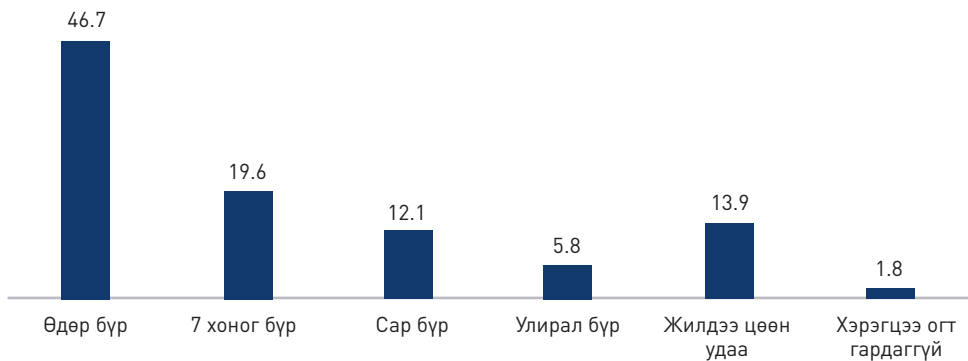
Хөдөлмөр эрхлэлтийн ангилал	Тоо	Хувь
Хотын төвийн орон сууцны хороолол	95	21.3
Хотын төвийн гэр хороолол	87	19.6
Алслагдсан орон сууцны хороолол	84	18.9
Алслагдсан гэр хороолол	78	17.5
Зуслангийн бүс	54	12.1
Хотын ойролцоох сууршлын бүс	47	10.6
<b>Нийт</b>	<b>445</b>	<b>100.0</b>

Санал асуулгын дүнгээс үзэхэд, байршлын ялгаа гэсэн ангилал тус бүрээс төлөөлөл бүрдэж 10.6-21.3 хувьтайгаар судалгаанд хамрагдсан байна. Энэ нь нийслэлийн оршин суугчдын тоо, бүтэцтэй ерөнхийдөө пропорциональ хамрагдалттай байгааг илэрхийлнэ.

#### 4.5.2 Үйлчилгээний хүрэлцээт байдал

“Танд нийтийн тээврээр зорчих хэрэгцээ хэр зэрэг гардаг вэ?” гэсэн асуултаар уг үйлчилгээний эрэлтийг тодруулахад, судалгаанд хамрагдагчдын 46.7 хувь буюу бараг 2 хүн тутмын нэг нь өдөр тутам автобусаар үйлчлүүлдэг гэсэн үр дүн гарсан. Эсрэгээр, 1.8 хувь нь нийтийн тээврээр үйлчлүүлэх хэрэгцээ огт гардаггүй гэснээс үзвэл Улаанбаатар хотын иргэдийн хувьд нийтийн тээврээр үйлчлүүлэх эрэлт хэрэгцээ өндөр байна.

Зураг 34. Нийтийн тээврээр үйлчлүүлдэг давтамж, хувиар



Нийтийн тээврээр үйлчлүүлдэг байдлыг нийтийн тээврээр үйлчлүүлэгчдийн бүлгээр авч үзэхэд дараах үр дүн гарав.

Хүснэгт 33. Нийтийн тээврээр үйлчлүүлдэг давтамж, үйлчлүүлэгчдийн бүлгээр (хувиар)

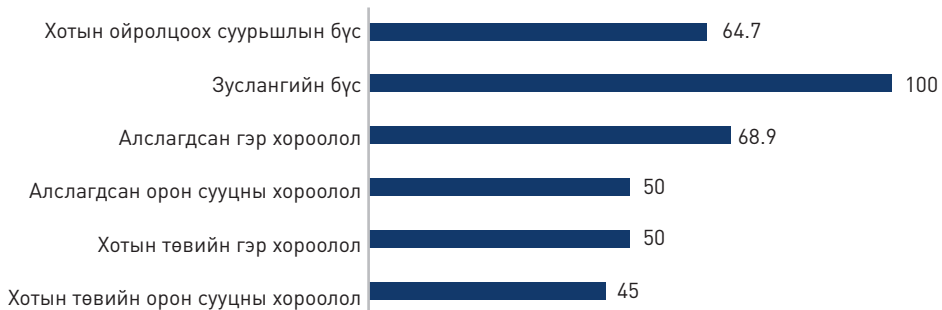
Давтамж	Төлбөрөө төлж зорчдог иргэн	Оюутан/Сурагч	Ахмад настан	Хөгжлийн бэрхшээлтэй иргэн	Бүгд
Өдөр бүр	44.3	69.5	35.6	25.7	<b>46.7</b>
7 хоног бүр	21.0	12.0	28.8	19.4	<b>19.6</b>
Сар бүр	12.9	5.4	15.6	19.4	<b>12.1</b>
Улирал бүр	5.2	3.3	4.4	19.4	<b>5.8</b>
Жилд цөөн удаа	14.8	8.7	15.6	16.1	<b>13.9</b>
Огт гардаггүй	1.8	1.1	0.0	0.0	<b>1.8</b>
<b>Нийт</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>	<b>100.0</b>
<b>Тоо</b>	<b>271</b>	<b>92</b>	<b>45</b>	<b>37</b>	<b>445</b>

Хүснэгтээс үзэхэд, өдөр тутам нийтийн тээврээр зорчдог байдал хамгийн өндөр давтамжтай ба ялангуяа оюутан/сурагчдын 70 орчим хувь

нь өдөр тутам автобусаар зорчдог байна. Мөн ахмад настан, хөгжлийн бэрхшээлтэй иргэдийн 25.7-35.6 хувьд нь өдөр тутам нийтийн тээврээр зорчих хэрэгцээтэй байгаа нь уг үйлчилгээг иргэдэд ээлтэй байлгах бодит хэрэгцээг илэрхийлж байна.

Нийтийн тээврийн үйлчилгээ авах байдлыг байршлаар харьцуулахад, хотын төвөөс алслагдахын хэрээр үйлчилгээний эрэлт, хэрэгцээ илүү нэмэгдэх хандлага ажиглагдав. Энэ нь төрийн үйлчилгээний байгууллага, худалдаа, үйлчилгээний төвүүд хотын төвд илүү төвлөрсөн байдагтай холбоотой.

**Зураг 35. Өдөр тутам нийтийн тээврээр үйлчлүүлэгчдийн хувь, байршлаар**



Судалгаанд хамрагдсан 445 хүнээс 96 нь буюу 21.5 хувьд нийтийн тээврээр үйлчлүүлэх хэрэгцээ огт гардаггүй буюу жилдээ цөөн удаа гардаг гэсэн хариултыг өгсөн. Шалтгааныг судлан үзвэл:

- Хувийн автомашинтай (50.8 хувь);
- Алхдаг/ажил, сургууль ойр (27.8 хувь);
- Таксигаар зорчдог (14.7 хувь);
- Унадаг дугуй/Скүүтер ашигладаг (6.7 хувь) гэсэн хариултауд байна.

Үүнээс үзвэл иргэд хувийн автомашиныг сонгож, хөдөлгөөнд оролцох хандлага харьцангуй өндөр буюу 50.8 хувь байгаа бол 21.4 хувь нь такси, дугуй, скүүтер зэрэг орлох тээврийн хэрэгслийг ашигладаг гэсэн хариултыг өгчээ. Харин 27.8 хувь нь алхдаг учир нийтийн тээврээр үйлчлүүлэх шаардлагагүй гэсэн хариултыг өгсөн нь иргэд ажил, сургуультайгаа ойр амьдрахыг чухалчлахын зэрэгцээ эрүүл, идэвхтэй амьдралын хэв маягийг тодорхой хэмжээнд эрхэмлэж буйг харуулна.

Нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүчин чадлын хүрэлцээт байдлын хүрээнд автобусны буудлын чиглэл болон автобусны буудал хоорондын зай оновчтой эсэхийг 5 хариулт бүхий Лайкертын шкалаар судалж, нийтийн тээврээр үйлчлүүлж буй бүлэг, байршлаар харьцуулахад дараах дүн гарсан.

**Хүснэгт 34. Автобусны чиглэл, буудал хоорондын зай оновчтой эсэх талаарх үнэлгээ (дундаж утга), нийгмийн бүлэг, байршлаар**

Нийгмийн бүлэг	Автобусны чиглэл оновчтой эсэх	Автобусны буудал хоорондын зай	Байршил	Автобусны чиглэл оновчтой эсэх	Автобусны буудал хоорондын зай
Энгийн иргэд	2.67	3.18	Хотын төвийн орон сууцны хороолол	3.03	3.34
Оюутан, сурагч	2.72	2.80	Хотын төвийн гэр хороолол	2.85	2.95
Ахмад настан	2.53	2.99	Алслагдсан орон сууцны хороолол	2.57	3.02
Хөгжлийн бэрхшээлтэй иргэн	2.19	2.32	Алслагдсан гэр хороолол	2.55	2.90
			Зуслангийн бүс	2.31	2.54
			Хотын ойролцоох сууршлын бүс	2.00	2.11
<b>Нийт</b>	<b>2.61</b>	<b>3.03</b>	<b>Нийт</b>	<b>2.61</b>	<b>3.03</b>

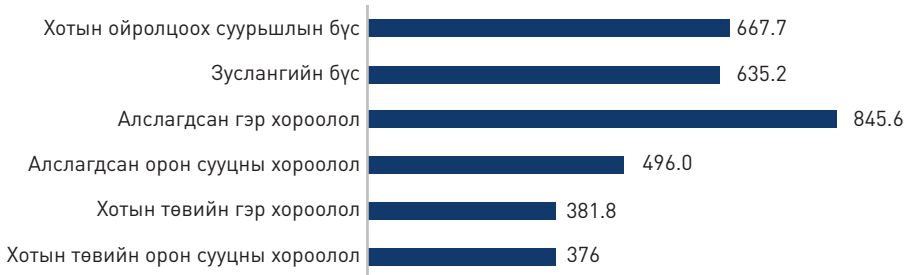
Тэмдэглэл: Маш сайн-5, Сайн-4, Дунд зэрэг-3, Хангалтгүй-2 Маш хангалтгүй-1

Судалгаанд хамрагдсан иргэд автобусны чиглэлийн оновчтой байдал дунджаар 2.61 буюу “хангалтгүй”, автобусны буудлын хоорондын зайнд “дунд” гэсэн үнэлгээ өгчээ. Хүснэгтээс үзэхэд, ахмад настан, хөгжлийн бэрхшээлтэй иргэд, алслагдсан байршилд амьдарч буй иргэдийн хувьд автобусны чиглэл төдийлөн оновчтой бус, улмаар автобусны буудал хоорондын зай хол гэсэн үнэлгээг түлхүү өгсөн.

Нийтийн тээврийн хүрэлцээт байдалд орон зайн хувьд үйлчилгээ авах нөхцөл хангагдсан байдал буюу тодруулбал, автобусны буудлаас гэр болон ажил/сургууль хүртэлх зай чухал. Энэхүү судалгаагаар нийтийн тээврийн үйлчилгээ авах боломжтой байдлыг гэртэйгээ хамгийн ойр байрлах автобусны буудал хүртэлх зайгаар судалж үзсэн. Судалгаанд хамрагдсан иргэдийн 351 нь буюу 78.9 хувь нь гэрээс хамгийн ойрхон автобусны буудал хүртэл километр хүрэхгүй зайтай, 21.1 хувь нь километрээс дээш зайтай гэсэн хариултыг өгчээ.

Хариулагчдын өгсөн мэдээллээс үзэхэд, хамгийн ойр автобусны буудал хүртэл 10 метрээс 3 километр зайтай бөгөөд дундаж зай 455.9 метр байна. Үүнээс үзэхэд нийслэл хотод нийтийн тээврийн үйлчилгээ орон зайн хувьд хот төлөвлөлтийн стандартыг дундаж түвшинд хангаж байгаа мэт боловч байршлаас хамаарсан ялгаа үүсжээ.

**Зураг 36. Гэрээс хамгийн ойрхон автобусны буудал хүртэлх дундаж зай (метр), байршлаар**

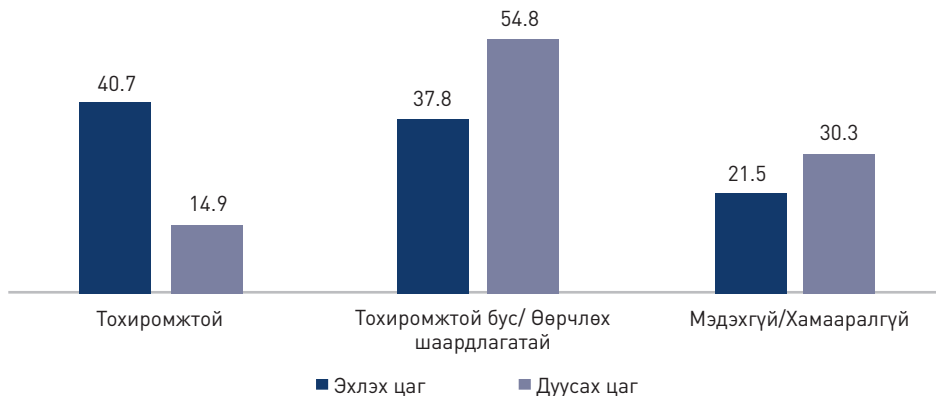


Хотын төвийн оршин суугчидтай харьцуулахад алслагдсан гэр хороолол, зуслан болон хотын ойролцоох суурьшлын бүсийн иргэдийн тухайд орон зайн хувьд нийтийн тээврийн хүрэлцээ доогуур байгаа нь эдгээр байршилд авто замын сүлжээ дутмаг байдагтай холбоотой.

Нийтийн тээврийн үйлчилгээ авах боломжтой эсэхийг автобуснаас буугаад шууд алхаж гэртээ очих боломжтой байдлаар тодруулахад, 83.2 хувь гэртээ шууд алхаж очдог 16.8 хувь буюу 6 хүн тутмын нэг нь автобуснаас буугаад алхаж, гэртээ очих боломжгүй, хувийн такси үйлчилгээ авдаг гэсэн үр дүн гарлаа. Энэ үзүүлэлт алслагдсан хороолол, зуслан, хотын ойролцоох суурьшлын бүсээс хамрагдсан иргэдийн хувьд 65.6-76.7 хувь байгаа нь хотын төвөөс алслагдахын хэрээр нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмж хязгаарлагдаж байгааг харуулна. Эдгээр иргэдийн хувьд тээврийн зардал өсөх, цаг хугацаа алдахаас гадна эрүүл мэнд, аюулгүй байдалтай холбоотой эрсдэлд өртөж болзошгүй байна.

Судалгааны хүрээнд гэрээсээ ажил (сургууль) тогтмол очдог байршилдаа хэдэн автобус дамжин хүрдгийг тодруулахад, 58.9 хувь нь нэг, 33.7 хувь нь 2, үлдсэн 7.4 хувь нь 3 автобус дамжин очдог гэсэн хариултыг өгчээ. Ийнхүү 5 иргэн тутмын 3 нь зөвхөн нэг автобус дамжин зорьсон газраа хүрэх боломжтой байгаа нь Улаанбаатар хотын нийтийн тээврийн үйлчилгээний маршрутын урттай холбоотой.

Нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүрэлцээт байдал нь цагийн хуваарийн тухайд албан байгууллага, сургууль, цэцэрлэгийн ажил эхлэх, тарах хугацаа, зорчилт хөдөлгөөний нөхцөл байдалтай уялдсан байх нь чухал юм. Улаанбаатар хотод 6:20 цагт эхний автобус хөдөлж, 22:00 цагт буудаг байна. Иргэдээс энэ хуваарь оновчтой эсэхийг тодруулахад, нийтийн тээврийн үйлчилгээ эхлэх цаг харьцангуй боломжийн харин буух цагийг уртасгах шаардлагатай гэсэн байр суурьтай байна.

**Зураг 37. Нийтийн тээврийн эхлэх, дуусах цагийн тохиромжтой байдал, хувиар**


Ажлын ачааллаас хамааран оройн цагаар сууж ажиллах хэрэгцээ гардаг, үйлчилгээний газрууд оройн цагаар ажилладаг тул автобус зогсох хуваарийг нийцүүлэх шаардлагатай болохыг дээрх хариулт харуулж байна.

Үйлчилгээний хүрэлцээт байдал нь тухайн үйлчилгээний талаарх мэдээлэл авах боломжтой байдлаас ихээхэн хамааралтай. Улаанбаатар хотын хувьд автобусны буудал дээр чиглэлийн мэдээллийг байршуулах, зорчих хөдөлгөөний явцад зарлан мэдээлэх зэрэг арга хэмжээг авч байгаа ч иргэд “дунд” гэсэн үнэлгээг өгсөн.

**Хүснэгт 35. Автобусны буудлын мэдээлэл болон буудлыг зарлан мэдээлэх байдлын үнэлгээ (дундаж утга), нийгмийн бүлэг, байршлаар**

Нийгмийн бүлэг	Автобусны чиглэлийн мэдээлэл	Автобусны буудлын мэдээлэл	Буудал, чиглэлийг зарлан мэдээлэх байдал	Байршил	Автобусны чиглэлийн мэдээлэл	Автобусны буудлын мэдээлэл	Буудал, чиглэлийг зарлан мэдээлэх байдал
Энгийн иргэд	3.98	3.77	3.22	Хотын төвийн орон сууцны хороолол	4.08	3.51	3.04
Оюутан, сурагч	4.12	3.63	3.19	Хотын төвийн гэр хороолол	4.06	3.62	3.08
Ахмад настан	3.01	2.96	3.07	Алслагдсан орон сууцны хороолол	3.90	3.51	3.22
Хөгжлийн бэрхшээлтэй иргэн	3.25	3.05	2.69	Алслагдсан гэр хороолол	3.87	3.76	3.36
				Зуслангийн бүс	4.01	3.25	3.25
				Хотын ойролцоох сууршлын бүс	4.05	3.25	2.75
<b>Нийт</b>	<b>3.85</b>	<b>3.55</b>	<b>3.20</b>	<b>Нийт</b>	<b>3.85</b>	<b>3.55</b>	<b>3.20</b>

Тэмдэглэл: Маш сайн-5, Сайн-4, Дунд зэрэг-3, Хангалтгүй-2 Маш хангалтгүй-1

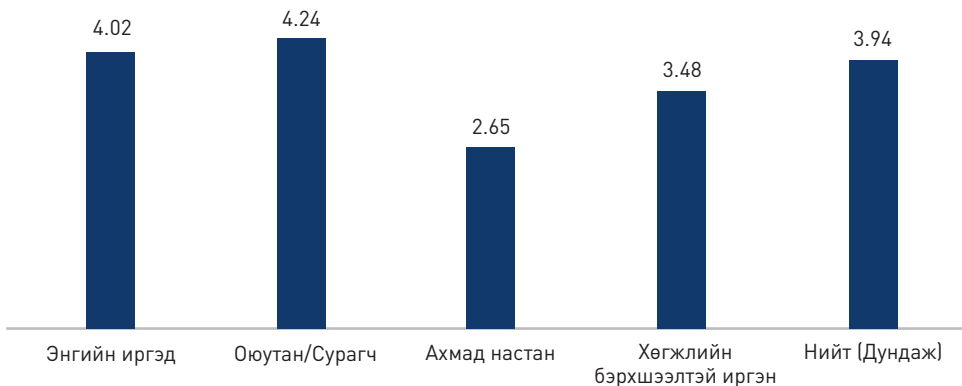


Автобусны буудлын мэдээллийн ойлгомжтой байдал, буудал, чиглэл зарлан мэдээлэх байдлыг судалгаанд хамрагдсан иргэд 3.2-3.55 оноогоор үнэлсэн бол хөгжлийн бэрхшээлтэй иргэдийн хувьд буудал, чиглэл зарлах байдалд, ахмад настнуудын хувьд буудлын мэдээллийн ойлгомжтой байдлыг илүү доогуур үнэлэх байдал ажиглагдав.

Төрийн үйлчилгээг цахимжуулах хүрээнд нийтийн тээврийн үйлчилгээнд UB smart bus аппликейшн нэвтрүүлснээр үйлчилгээ үзүүлж буй автобусны тоо, буудал, чиглэл, хугацааны талаар мэдээлэл авах, санал хүсэлтээ өгөх, улмаар цахим төлбөрийн хэрэгслээр зорчих боломжтой болсон. Судалгаанд хамрагдсан иргэдийн 44.5 хувь нь UB smart bus аппликейшныг тогтмол хэрэглэдэг бол 33.0 хувь нь хааяа, 22.5 хувь нь огт ашигладаггүй гэсэн хариулт өгсөн юм. Нийтийн тээврээр жилд цөөн удаа үйлчлүүлдэг, огт үйлчлүүлдэггүй хүмүүсээс бусад иргэдийн тухайд UB smart bus аппликейшн хэрэглэх байдал сайн (85-аас дээш хувь) байгаагаас үзвэл уг аппликейшн нийтийн тээврээр үйлчлүүлэгчдэдээ хүрэлцээтэй, холбогдох мэдээллийг цаг алдалгүй авах боломж бүрдсэн нь харагдав.

UB Smart Bus аппликейшны мэдээллийг иргэд харьцангуй сайн (дундаж утга 3.94) гэж үнэлж байгаа боловч үүнийг нийгмийн бүлгээр харьцуулан үзэхэд 0.22-1.47 пунктын зөрүүтэй байна.

**Зураг 38. UB Smart Bus аппликейшны мэдээллийн талаарх үнэлгээ (дундаж утга), нийгмийн бүлгээр**



Зургаас оюутан/сурагчид, энгийн иргэд UB Smart Bus аппликейшнд суурилсан мэдээллийг сайн гэж үнэлсэн бол ахмад настнууд тааруу гэсэн үнэлгээг түлхүү өгсөн нь тэдний цахим технологийн хэрэглээ, цахим бичиг үсэгт тайлагдалтын түвшинтэй холбоотой.

### 4.5.3 Үйлчилгээ авах боломж

Нийтийн тээврийн үйлчилгээ нь хүчин чадал, орон зайн, цаг хугацаа, мэдээллийн хувьд хүрэлцээтэй байхаас гадна үйлчилгээний орчин, аюулгүй байдал нь үйлчилгээ авах боломжийг тодорхойлдог. Учир нь иргэд нийтийн тээврийн үйлчилгээний орчин, нөхцөл сайн, аюулгүй байдал хангагдсан бол үйлчилгээ авах сонголт хийдэг ажээ.

Зургаас үзэхэд, иргэд автобусны буудлын стандарт хангагдсан байдал, жолоочийн ур чадварыг дунд, бусад үзүүлэлтийг хангалтгүй түвшинд гэж үнэлжээ. Ялангуяа автобусны ариун цэвэр, агааржуулалтыг нэлээд доогуур түвшинд үнэлсэн нь нэг автобусанд олон хүн зорчдог, замын хөдөлгөөний ачаалал, эргэлтийн хугацаа урт байдагтай холбоотой.

**Зураг 39. Нийтийн тээврийн үйлчилгээний орчны үнэлгээ, зарим үзүүлэлтээр (дундаж утга)**



2022 онд НЗДТГ, Нийслэлийн авто замын хөгжлийн газар, “ММСГ” ТББ-тай хамтран гүйцэтгэсэн “Иргэдийн зорчилт хөдөлгөөний origin-destination матриц боловсруулах 15 мянган өрхийн судалгаа”-нд нийтийн тээврээр зорчигчдын 3.7-5.3 хувь тав тухгүй, аюулгүй байдал хангагдаагүй гэсэн хариулт өгсөн нь суудлын автомашинаар зорчигчдоос даруй 5-15 дахин бага дүн байгаатай уялдаж байна. Тиймээс иргэд түгжирдэг хэдий ч гэсэн суудлын автомашиныг сонгож, замын хөдөлгөөнд оролцдог ажээ.

Үнэлгээ харьцангуй доогуур гарсан 3 үзүүлэлтийг нийгмийн бүлэг, байршлаар харьцуулбал дараах дүн гарав.

**Хүснэгт 36. Нийтийн тээврийн үйлчилгээний орчны зарим үзүүлэлтийн үнэлгээ (дундаж утга), нийгмийн бүлэг, байршлаар**

Нийгмийн бүлэг	Цэвэрлэгээ, ариутгал	Агааржуулалт	Автобусан доторх суудлын тоо	Байршил	Цэвэрлэгээ, ариутгал	Агааржуулалт	Автобусан доторх суудлын тоо
Энгийн иргэд	2.16	2.45	2.57	Хотын төвийн орон сууцны хороолол	2.15	2.26	2.50
Оюутан, сурагч	2.22	2.38	1.98	Хотын төвийн гэр хороолол	2.46	2.62	2.31
Ахмад настан	1.98	2.09	2.51	Алслагдсан орон сууцны хороолол	2.04	2.14	2.27
Хөгжлийн бэрхшээлтэй иргэн	2.26	2.33	2.19	Алслагдсан гэр хороолол	2.32	2.49	2.70
				Зуслангийн бүс	1.75	2.25	1.50
				Хотын ойролцоох сууршлын бүс	1.94	2.00	2.03
<b>Нийт</b>	<b>2.15</b>	<b>2.3</b>	<b>2.49</b>	<b>Нийт</b>	<b>2.15</b>	<b>2.3</b>	<b>2.49</b>

Ахмад настнуудын хувьд нийтийн тээврээр үйлчлүүлэхэд цэвэрлэгээ, ариутгал, агааржуулалт харьцангуй тааруу, оюутан/сурагчдын хувьд суудлын тоо цөөн гэж үнэлж байна. Байршлын хувьд хотоос алслагдахын хэрээр үнэлгээ тааруу гарсан нь чиглэлийн маршрут урт байхын хэрээр илүү олон хүн бууж, суудаг, тэр хэрээр ариун цэврийн шаардлага хангах нөхцөл бүрддэггүйтэй холбоотой. Автобуснууд нэг эргэлтийн дараагаар цэвэрлэгээ, ариутгал хийдэг боловч иргэдийн хандлага, зорчих соёл муутай холбоотойгоор орчин шаардлага хангахгүй болдог.

Үйлчилгээний орчин, аюулгүй байдалд иргэд ийнхүү сэтгэл ханамжтай бус байгаа нь хувийн тээврийн хэрэгслээр зорчих хөдөлгөөнийг нэмэгдүүлж, замын хөдөлгөөний ачаалал нэмэгдэх шалтгаан болж байна.

Үйлчилгээний орчноос гадна нийтийн тээврээр үйлчлүүлэхэд зорчигчдын аюулгүй байдал хангагдсан эсэх нь уг үйлчилгээний хүртээмжийг тодорхойлох чухал үзүүлэлт юм. Санал асуулгын судалгаагаар автобус доторх эрсдэлгүй байдал, осол, гэмтлээс хамгаалах, шийдэх аргыг аюулгүй байдлын хүрээнд хамруулан авч үзэхэд, дундаж үнэлгээ 2.26-2.3 буюу хангалтгүй гэж үнэлэгдэв.

**Хүснэгт 37. Нийтийн тээврийн үйлчилгээний аюулгүй байдлын зарим үзүүлэлтийн үнэлгээ (дундаж утга), нийгмийн бүлэг, байршлаар**

Нийгмийн бүлэг	Автобус доторх эрсдэлгүй байдал	Осол, гэмтлээс хамгаалах шийдэх арга	Байршил	Автобус доторх эрсдэлгүй байдал	Осол, гэмтлээс хамгаалах шийдэх арга
Энгийн иргэд	2.58	2.45	Хотын төвийн орон сууцны хороолол	2.25	2.20
Оюутан, сурагч	2.18	2.21	Хотын төвийн гэр хороолол	2.38	2.54
Ахмад настан	1.50	1.33	Алслагдсан орон сууцны хороолол	2.28	2.10
Хөгжлийн бэрхшээлтэй иргэн	2.35	1.98	Алслагдсан гэр хороолол	2.38	2.54
			Зуслангийн бүс	1.75	2.00
			Хотын ойролцоох сууршлын бүс	2.00	2.06
<b>Нийт</b>	<b>2.30</b>	<b>2.26</b>	<b>Нийт</b>	<b>2.30</b>	<b>2.26</b>

Тэмдэглэл: Маш сайн-5, Сайн-4, Дунд зэрэг-3, Хангалтгүй-2 Маш хангалтгүй-1

Үнэлгээ ийнхүү доогуур гарсан нь нийтийн тээврийн үйлчилгээний орчны үзүүлэлтийн үнэлгээтэй шууд холбоотой. Тухайлбал, иргэд автобусанд зориулалтын суудалд сууж зорчих боломж хязгаарлагдмал, автобусны бариул зэрэг техник хэрэгсэл бүрэн бус, улмаар цэвэрлэгээ, ариутгал тааруу зэрэг нь иргэдийн эрүүл мэнд, амь насанд аюултай нөхцөл байдлыг бий болгодог гэж үзэж байна.

#### 4.5.4 Үйлчлүүлэгчид нийцтэй байдал

Санал асуулгын судалгаанд хамрагдсан иргэдэд “Таны бодлоор нийтийн тээврийн үйлчилгээ дараах иргэдэд хэр ээлтэй байна вэ?” гэсэн асуулт тавьж, санаа бодлыг нь судлахад нийтийн тээврийн үйлчилгээ нь хөгжлийн бэрхшээлтэй иргэд, хүүхдүүд, жирэмсэн эхчүүд, ахмад настнуудад төдийлөн ээлтэй бус гэж үзсэн юм.

**Зураг 40. Нийтийн тээврийн үйлчилгээний иргэдэд ээлтэй байдлын үнэлгээ (дундаж утга), нийгмийн бүлгээр**



Тэмдэглэл: Маш ээлтэй-5, Ээлтэй-4, Дунд зэрэг-3, Ээлтэй бус-2, Маш ээлтэй бус-1

Энэ нь нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүрэлцээт байдал, үйлчилгээ авах боломж гэсэн хэсэгт гарсан үр дүнтэй ерөнхийдөө уялдаатай байна. Тухайлбал, тулгуур эрхтний бэрхшээлтэй тэргэнцэртэй иргэдийн хувьд зориулалтын налуу шат байхгүй, нэг автобусанд олон хүн зорчдог зэргээс хамааран нийтийн тээврийн үйлчилгээний ээлтэй байдал хамгийн доогуур түвшинд гэж үнэлэгджээ. Иргэд ахмад настнуудад суудал тавьж өгдөг тул үйлчилгээний нийцтэй байдал бусад бүлэгтэй харьцуулахад илүү үнэлгээтэй байна.

Нийтийн тээврээр зорчиход ахмад настан, хөгжлийн бэрхшээлтэй иргэд, донор, ахмад дайчид зэрэг хүмүүс үнэгүй, оюутан/сурагчид хөнгөлөлттэй үнээр зорчдог бол бусад иргэд нэг удаа 500 төгрөг төлж зорчдог. Нийтийн тээврийн үйлчилгээнд UB Smart Bus аппликейшн нэвтрүүлснээр иргэд цахимаар төлбөрөө хялбар төлөх, улмаар дамжин суух тохиолдолд нэг удаа төлбөргүй зорчих боломжийг бүрдүүлсэн.

Санал асуулгын судалгаанд хамрагдсан иргэдээс автобусны карт цэнэглэхэд хялбар байдлыг 1-5 оноонд харгалзуулан үнэлүүлэхэд дунджаар 3.36 оноо өгсөн нь 67.2 хувьд харгалзах үнэлгээ юм. Өөрөөр хэлбэл, автобусны карт нь 3 иргэн тутмын 2-т нь хялбар байдаг ажээ.

**Хүснэгт 38. Автобусны карт цэнэглэхэд хялбар байдлын үнэлгээ (дундаж утга), нийгмийн бүлэг, байршлаар**

Нийгмийн бүлэг	Автобусны карт цэнэглэхэд хялбар байдал	Байршил	Автобусны карт цэнэглэхэд хялбар байдал
Энгийн иргэд	3.53	Хотын төвийн орон сууцны хороолол	3.39
Оюутан/Сурагч	3.18	Хотын төвийн гэр хороолол	3.35
Ахмад настан	3.12	Алслагдсан орон сууцны хороолол	3.33
Хөгжлийн бэрхшээлтэй иргэн	2.73	Алслагдсан гэр хороолол	3.56
		Зуслангийн бүс	2.50
		Хотын ойролцоох сууршлын бүс	2.88
Нийт	3.36	Нийт	3.36

Тэмдэглэл: Маш хялбар-5, Хялбар-4, Дунд зэрэг-3, Төвөгтэй-2, Маш төвөгтэй-1

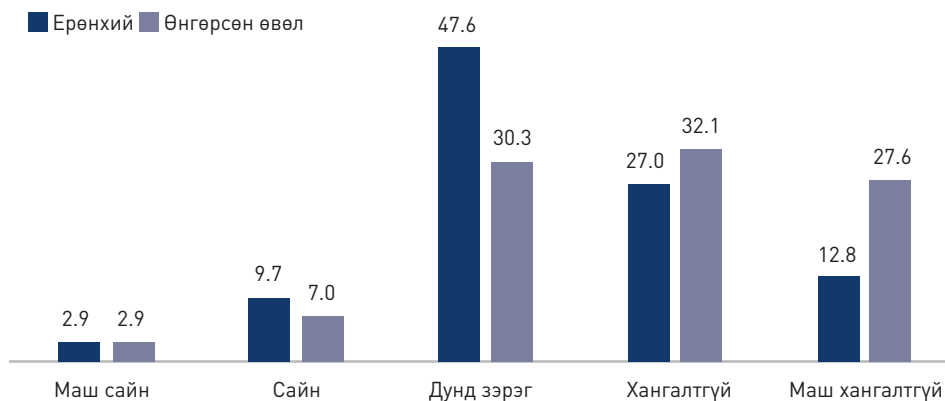
Карт цэнэглэхэд хөгжлийн бэрхшээлтэй иргэд, зуслангийн бүс, хотын ойролцоох суурьшлын бүсэд амьдардаг иргэдийн хувьд төвөгтэй байна. Энэхүү нөхцөл байдлыг харгалзан банкны карттай UB Smart Bus аппликшейшныг холбох ажил хийгдэж, тодорхой үр дүнд хүрч байгаа билээ. Судалгаанд хамрагдсан нийт иргэдийн 82.3 хувь нь уг систем ойлгомжтой, хэрэглэхэд хялбар буюу хэрэглэгчид нийцтэй байдаг гэж дүгнэсэн ба ахмад настнуудын хувьд харьцангуй доогуур үнэлгээ өгсөн байв.

#### 4.5.5 Үйлчилгээний хүртээмж, нөлөөлж буй хүчин зүйл

Санал асуулгаар нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмжийн ерөнхий үнэлгээ болон өнгөрсөн өвлийн үйлчилгээний үнэлгээг тодруулсан болно. Нийт иргэдийн 12.6 хувь нь нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмжийг маш сайн болон сайн хэмээн үнэлсэн бол хангалтгүй, маш хангалтгүй гэсэн үнэлгээ үүнээс даруй 3.2 дахин өндөр байгаа нь үйлчилгээний хүртээмж бүхэлдээ тааруу байгааг илтгэнэ.

Цаг агаарын байдал, халтиргаа, гулгаа зэргээс хамааран нийтийн тээврийн үйлчилгээ өвөлд хүртээмжгүй байх, хэрэглэгчдэд ээлгүй нөхцөл үүсгэдэг. Иймд “Таны бодлоор өнгөрсөн өвөл Улаанбаатар хотын нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмж ямар байсан бэ?” гэсэн асуултаар хүртээмжийг тодруулав. Ингэхэд, хангалтгүй болон маш хангалтгүй гэсэн хариулт нэмэгдсэн байгаа нь үйлчилгээний хүртээмжийг сайжруулах тулгамдсан хэрэгцээг илэрхийлж байна.

**Зураг 41. Нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмжийн ерөнхий үнэлгээ, хувиар**



Тодруулбал, хүртээмжийн ерөнхий үнэлгээгээр хангалтгүй үнэлгээ өгсөн иргэд 39.8 хувьтай байсан бол өнгөрсөн өвлийн үнэлгээгээр энэ дүн 59.7 хувь болж, 20 пунктээр нэмэгджээ.

Үйлчилгээний хүртээмжийн ерөнхий үнэлгээг нийгмийн бүлэг, байршлаар харьцуулахад дунджаар 3.00-3.65 оноотой, дундаж үнэлгээнд харгалзаж байгаа боловч үйлчлүүлэгчийн шинж байдлаас хамааран бага зэрэг ялгаатай байна.

**Хүснэгт 39. Нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмжийн ерөнхий үнэлгээ (дундаж утга), нийгмийн бүлэг болон байршлаар**

Нийгмийн бүлэг	Үйлчилгээний хүртээмжийн ерөнхий үнэлгээ	Байршил	Үйлчилгээний хүртээмжийн ерөнхий үнэлгээ
Энгийн иргэд	3.41	Хотын төвийн орон сууцны хороолол	3.58
Оюутан, Сурагч	3.45	Хотын төвийн гэр хороолол	3.65
Ахмад настан	3.33	Алслагдсан орон сууцны хороолол	3.36
Хөгжлийн бэрхшээлтэй иргэн	3.31	Алслагдсан гэр хороолол	3.22
		Зуслангийн бүс	3.00
		Хотын ойролцоох сууршлын бүс	3.00
<b>Нийт</b>	<b>3.39</b>	<b>Нийт</b>	<b>3.39</b>

Байршлын хувьд төвөөс алслагдахын хэрээр үйлчилгээний хүртээмжид илүү шүүмжлэлтэй хандсан нь үйлчилгээний хүрэлцээт байдал, үйлчилгээ авах боломж болон нийцтэй байдлын үнэлгээтэй уялдаатай дүн юм.

Нийтийн тээврийн үйлчилгээ ийнхүү хүртээмжгүй байхад нөлөөлж буй хүчин зүйлийг санал асуулгын нээлттэй асуултаар тодруулахад, юуны өмнө замын ачаалал түгжрэл их, замын нөхцөл байдал хангалтгүй зэрэг дэд бүтэц, үйлчилгээг хүргэхтэй холбоотой суурь шалтгааныг иргэд илүүтэй дурдсан.

ЕБС-ийн үйлчилгээний хүртээмж, чанарын ялгаатай байдал, нийтийн тээврийн үйлчилгээ үзүүлж буй компаниудын үйл ажиллагаа, салбар дундын хамтын ажиллагаа, парк шинэчлэл хийдэггүй нь нөлөөлдөг гэж тус бүр 50 орчим хувьтай хариулсан байна. Түүнчлэн нийтийн тээврийн хүрэлцээт байдал хангалтгүй, үйлчилгээ авах боломж хязгаарлагдмал байдал нь эргээд үйлчилгээний хүртээмжид нөлөөлж байгааг автобусны чиглэл оновчгүй, буудал хоорондын зай хол, багтаамж бага зэрэг хариултаас харж болно. Ялангуяа нэг зогсоол дээр олон автобус зогсож, олон хүн бууж, суудаг тул энэ нь хүндрэлтэй байдлыг үүсгэдэг гэж иргэдийн 47.2 хувь нь хариулсан байна.

#### Хүснэгт 40. Нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмжид нөлөөлж буй хүчин зүйл, хувиар

Нөлөөлж буй хүчин зүйл	Хувь	Эрэмбэ
Замын ачаалал, түгжрэл их	73.3	I
Хүн амын нягтрал, төвлөрөл их	72.8	II
Шинээр баригдсан буй орон сууцны хороолол буруу төлөвлөгдсөн	62.2	III
Замын нөхцөл байдал хангалтгүй	60.2	IV
Автобус хоорондын хугацаа урт/ Чиглэлийн эргэлт хол	58.2	V
Нийтийн тээврийн үйлчилгээ үзүүлэх байгууллагуудын хамтын ажиллагаа сул	54.2	VI
Нийтийн тээвэрт ашиглагдаж байгаа автобусны тоо цөөн	48.3	VII
Ерөнхий боловсролын сургуулиудын чанар ялгаатай тул харьяаллын сургуульд хүүхдээ сургадаггүй	48.8	VIII
Нийтийн тээврийн үйлчилгээ үзүүлдэг компаниудын үйл ажиллагаа доголдолтой	48.3	IX
Их, дээд сургуулиуд хэт төвлөрсөн	47.2	X
Зогсоолын тоо цөөн, ачаалал өндөр	47.2	XI
Гэр хороолол өргөжсөн	46.7	XII
Автобус паркин шинэчлэл хийгддэггүй/ Техникийн доголдол, саатал их гардаг	44.3	XIII
Ерөнхий боловсролын сургуулийн хүртээмж бага	44.0	XIV
Автобусны чиглэл оновчтой бус	42.5	XV
Автобусны багтаамж бага	33.5	XVI
Автобусны буудлын хоорондын зай хол	28.3	XVII
Төрийн байгууллагуудын төвлөрөл	20.6	XVIII
Нийтийн тээврийн бодлого сул	10.3	XIX
Нийтийн тээврийн стандарт хэрэгжилт дутмаг	10.3	XX

Судалгаанд хамрагдагчдаас нийтийн тээврээр бага үйлчлүүлдэг болон үйлчлүүлдэггүй шалтгааныг тодруулахад дээрхтэй уялдаатай дүн гарсан.

#### Хүснэгт 41. Нийтийн тээврээр бага үйлчлүүлдэг шалтгаан, хувиар

Шалтгаан	Тоо	Хувь
Ажил, гэр ойрхон тул автобусаар зорчих шаардлагагүй	134	30.1
Бага насны хүүхдээ сургууль/цэцэрлэгт хүргэдэг тул автобусаар зорчих боломжгүй	51	11.5
Эрүүл мэндийн асуудалтай/эмнэлгээр үйлчлүүлэх хэрэгцээ гардаг тул автобусаар зорчих боломжгүй	26	5.8
Автобусны буудлаас хол/Тохирох маршрут байхгүй	58	13.0
Автобус их хүлээлгэдэг, цагтаа ирдэггүй	239	53.7
Автобусны ариун цэвэр тааруу	162	36.4
Автобусанд суух, буухад төвөгтэй/Нэг буудлаас олон хүн суудаг	149	33.5
Автобусанд суудал байдаггүй/Тухтай зорчих боломжгүй	94	21.1
Түгжрэл их	194	43.6
Эрсдэлтэй санагддаг	37	8.3

\*Олон сонголттой хариулт учир нийлбэр 100 хувиас илүү гарна.

Судалгаанд хамрагдсан, нийтийн тээврээр үйлчлүүлдэггүй иргэдийн 30.0 хувь нь ажилдаа ойр амьдардаг тул нийтийн тээврээр үйлчлүүлдэггүй байдал ажиглагдав. Түүнээс гадна 17.3 хувь нь бага насны хүүхдээ сургууль/цэцэрлэгт хүргэдэг, эмнэлэгт үзүүлэх асуудал гардаг зэрэг онцгой хэрэгцээт байдлын үндсэн дээр нийтийн тээврээр бус, хувийн автомашинаар зорчдог ажээ.



Давхардсан тоогоор 13.1-33.5 хувь нь нийтийн тээврийн үйлчилгээтэй холбоотой автобусанд бууж, суухад төвөгтэй, тохирох маршрут байхгүй зэрэг шалтгааны улмаас нийтийн тээврээр үйлчлүүлдэггүй байдал харагдав. Үүнээс үзвэл нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмжгүй, чанаргүй байдал нь эргээд тухайн үйлчилгээг сонгодоггүй, улмаар хүртээмжийг хязгаарлах байдалд хүргэж байна. Энэ нь судалгаанд хамрагдсан 10 иргэн тутмын 9 нь нийтийн тээврийн үйлчилгээ сайжирвал үйлчлүүлнэ гэсэн хариулт өгснөөр батлагдаж байна. Үүнээс нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмж, чанар хангалтгүй байгаа нь үйлчлүүлэгчдийн тоо цөөрөх, хамрах хүрээ багасах нэг үндсэн нөхцөл болж байгааг харж болно.

Санал асуулгын судалгаагаар нийтийн тээврийн үйлчилгээг сайжруулахтай холбоотой иргэдийн саналыг тодруулсан бөгөөд “Улаанбаатар хотын нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмжийг дээшлүүлэхийн тулд юу анхаарах хэрэгтэй вэ?” гэсэн асуултад 59 иргэн буюу нийт судалгаанд хамрагдагчдын 13.3 хувь нь тодорхой санал өгсөн байна.

**Хүснэгт 42. Нийтийн тээврийн үйлчилгээг сайжруулах талаар иргэдийн санал**

Бодлоготой холбоотой	Үйлчилгээ үзүүлэх байгууллагатай холбоотой	Иргэнтэй холбоотой
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Автобусны буудлын эргэлтийг богино болгох үйл ажиллагааг үр дүнтэй, хүртээмжтэй мэдээллийн үндсэн дээр зохицуулах;</li> <li>• Нийтийн тээврийн үйлчилгээний төлбөрийн механизмыг сайжруулах, өөрийгөө санхүүжүүлэх боломжийг бүрдүүлэх;</li> <li>• Зорчиж буй буудлын тооноос хамаарч төлбөр нэмэгдэх уян хатан зохицуулалтыг хийх;</li> <li>• Өвөл маш хүйтэн учраас автобусны буудлуудыг битүү, халаалттай болгох, ялангуяа хотын захын хорооллуудад энэ асуудлыг шийдвэрлэх;</li> <li>• Автобусны тоог нэмэх;</li> <li>• Замын нэгдүгээр эгнээг бүрэн чөлөөлж, зөвхөн автобус явах бололцоог хангах;</li> <li>• Улаанбаатар хотод метро тавих асуудлыг хурдавчлах;</li> <li>• Нийтийн тээврийн маршрут, чиглэлүүдийг маш сайн төлөвлөх, иргэдийн зорчих хөдөлгөөний урсгалд үндэслэн нарийн тодорхойлж, буудлын байршлуудыг зөв тогтоох;</li> <li>• Дугуй, сүүтэр зэрэг тээврийн хэрэгслийн замыг сүлжээг өргөтгөх;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Автобусны жолооч нар ээлжээр үдийн хоолонд ордог зохицуулалтыг хийх;</li> <li>• Зарим жолооч нарыг соёлжуулж замын хөдөлгөөнд соёлтой оролцдог болгох, шинээр жолооч болж байгаа хүмүүс энэ талын сургалт хийж байж хөдөлмөрийн гэрээ байгуулдаг байх;</li> <li>• Нэг автобусанд сууж буй зорчигчдын тоог жолооч хянаж, хэт олон хүн зорчихоос сэргийлэх;</li> <li>• Жолооч нарын үйлчлүүлэгчтэй харьцах соёлыг дээшлүүлэх, хариуцлага хүлээлгэдэг тусгай дүрэм, журамтай болох;</li> <li>• Автобусны карт уншигч, бариул, хогийн сав зэрэг техникийн бүрэн бүтэн байдлыг хангах</li> <li>• Автобусны цэвэрлэгээ, ариутгалд онцгой анхаарах;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Иргэдийн нийтийн тээврээр үйлчлүүлэх соёлыг дээшлүүлэх;</li> <li>• Нийтийн тээврээр үйлчлүүлэхдээ төлбөр төлөөгүй нөхцөлд хариуцлага хүлээлгэдэг болох;</li> <li>• Автобусны эд хогшил, техник хэрэгсэлтэй зөв боловсон харьцах;</li> <li>• UB Smart Bus систем болон автобусны буудлын самбараас мэдээллээ бүрэн авч, үйлчлүүлэх;</li> <li>• Хэт чанга дуу тавих, утсаар ярих гэх мэт бусдад төвөгтэй нөхцөл байдлыг үүсгэхгүй зорчих.</li> </ul>

Саналыг бүлэглэн авч үзвэл нийтийн тээврийн үйлчилгээний чиглэл, маршрутыг оновчлох, том оврын болон дугуй, скүүтэр зэрэг тээврийн хэрэгслээр зорчих боломжийг бий болгохтой холбоотой саналууд гарчээ. Мөн нийтийн тээврийн үйлчилгээ үзүүлж буй байгууллагуудын нийгмийн хариуцлагыг дээшлүүлэх, иргэдийн зорчих соёлыг нэмэгдүүлэх нь нийтийн тээврийн хүртээмжийг сайжруулахад чухал ач холбогдолтой гэж үзэж байна.

#### 4.6 Нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмж, нөлөөлж буй хүчин зүйлийн талаарх мэргэжилтнүүдийн ярилцлагын шинжилгээ

Нийтийн тээврийн салбарын мэргэжилтэнтэй хийсэн ярилцлагыг бичвэрт хөрвүүлж, агуулгад STEEPL шинжилгээ хийсэн үр дүнг энд танилцуулна. Нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмжийг илэрхийлэх хүрэлцээтэй байдал, үйлчилгээ авах боломж, үйлчлүүлэгчид нийцтэй байдалд дараах нийгэм, технологи, хүрээлэн буй орчин, эдийн засаг, улс төр, бодлогын хүчин зүйл нөлөөлж байна.

##### 4.6.1 Нийгмийн хүчин зүйл (S)

Нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмжид нөлөөлөх нийгмийн хүчин зүйлд нас, шашин шүтлэг, боловсролын түвшин, орлого зэрэг хүн ам зүйн шинж байдал, хүн амын шилжих хөдөлгөөн, төвлөрөл, жолоочийн болон үйлчлүүлэгчийн соёл, ёс суртахуун, хандлага зэрэг нь багтана. Мэргэжилтнүүдтэй хийсэн ярилцлагаас үзвэл дараах нийгмийн хүчин зүйл нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмжид нөлөөлж байна.

##### Хүснэгт 43. Нийгмийн хүчин зүйл

Хариултын хувилбар	Мэргэжилтэн тус бүрийн өгсөн хариултын тоо (нийт 27)
Түгжрэл үйлчилгээний хүртээмжид сөргөөр нөлөөлдөг.	n=16
Нийтийн тээврийн бодлого боловсруулах, зохицуулах байгууллага мэргэжилтний хомсдолд орсон.	n=6
Үйлчилгээ үзүүлэгч байгууллага хүний нөөцийн хомсдолтой [инженер техникийн ажилтан, жолооч г.м].	n=15
Иргэд зорчих соёлд суралцаагүй.	n=22
Хувийн авто машины хэрэглээ нэмэгдсэн.	n=5
Жолоочийн харилцаа, хандлага тааруу.	n=13
Жолооч замын хөдөлгөөний дүрэм мөрддөггүй.	n=4
Жолооч бэлэн мөнгө хураан өөртөө авдаг.	n=2
ХБИ зорчих орчин нөхцөл бүрдээгүй (Иргэд зориулалтын сандал, зорчих орон зайг суллаж өгдөггүй, жолооч автобусанд суух тавцанг буулгаж үйлчилдэггүй).	n=14

Жич: “n” нь ярилцлагад оролцсон мэргэжилтэн тус бүрийн өгсөн хариултын тоог илэрхийлнэ.

Нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмж хангалтгүй байхад иргэдийн зорчих соёлд суралцаагүй (n=22), үйлчилгээ үзүүлэгч байгууллагууд хүний нөөцийн хомсдолд орсон (n=15), хөгжлийн бэрхшээлтэй иргэн зорчих орчин нөхцөл бүрдээгүй (n=14), жолоочийн харилцаа, хандлага тааруу (n=13) зэрэг нийгмийн хүчин зүйл нэн тэргүүнд нөлөө үзүүлж байгаа нь ярилцлагын үр дүнгээр тодорхой болов.

*Үйлчилгээний хүрэлцээтэй байдал.* Хүний нөөц бэлтгэх чиглэлээр тухайлсан бодлогогүйн улмаас нийтийн тээврийн үйлчилгээг зохицуулах чиг үүрэг бүхий байгууллага болон үйлчилгээ үзүүлэгч байгууллагад хүний нөөцийн хомсдол үүсжээ. Үйлчилгээ үзүүлэгч байгууллагын хувьд инженер, техникийн ажилтан, жолоочийн хомсдолд (n=15) орсон бол нийтийн тээврийн бодлого боловсруулах, бодлого хэрэгжүүлэх төрийн байгууллагууд мэргэжилтнүүдийн хомсдолтой (n=6) байна. Тухайлбал, 2010 онд Нийтийн тээврийн газрын тээвэр төлөвлөлтийн хэлтэст 20 албан хаагч ажиллаж байсан бол 2024 оны 6 дугаар сарын байдлаар 4 албан хаагчтай байна. Цалин бага, ажлын ачаалал их, салбарын нэр хүнд тааруу гэсэн шалтгааны улмаас нийтийн тээврийн асуудал хариуцсан төрийн албан хаагчид ажлаас гарах болсон. Мэргэжилтний хомсдол нь бодлого зохицуулах, хэрэгжүүлэх үйл ажиллагааг доголдуулан улмаар нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүрэлцээт байдалд сөргөөр нөлөөлж байна. Тээврийн салбарын мэргэжилтнийг ШУТИС-ийн Механик, инженерийн сургууль, БХИС-д бэлтгэдэг боловч сургалтын агуулга, хөтөлбөр нь цаг үеийн шаардлагатай нийцдэггүй гэж мэргэжилтнүүд үзэж байна.

Улаанбаатар хот руу чиглэсэн хүн амын шилжих хөдөлгөөн эрчимжин төвлөрөл нэмэгдсэн, иргэд хувийн автомашинаараа замын хөдөлгөөнд оролцож байгаа нь түгжрэлийг нэмэгдүүлдэг. Нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмжид автозамын түгжрэл голлох нөлөөтэй болохыг ганцаарчилсан ярилцлагад оролцсон 27 мэргэжилтний 16 (59.2%) нь онцлов. Нэг чиглэлд 20-30 автобус 4-5 минутын зайтай, 18 км/цаг хурдтайгаар 15 рейс явах ёстой боловч бодит байдалд нэг автобус 10 рейс хийж, зорчилтын дундаж хурд ажлын өдөр 11 км/цаг, амралтын өдөр 16 км/цаг болсныг ярилцлагад оролцогчид тодорхойлж байна.

*Нэг чиглэлийн автобус өглөө 6 цагт эх авсан зогсоолоосоо түгжрэхгүй яваад 2 дахь рейсээс эхлэн түгжирдэг. Ажил тарах цагаар автобуснууд Таван шар талдаа бөөгнөрөөд Офицер талдаа хоосон болдог. Бид тээвэр зохицуулах шуурхай удирдлагын төвөөр дамжуулан жолооч нартай холбоо бариад хүнээ урд талын автобусанд суулгаад 10-р хорооллоос богиноор эргүүлэх арга хэмжээ авдаг ч энэ нь төдийлөн үр дүнтэй бус. Нисэж чадахгүйгээс хойш автобус зогсохоос өөр аргагүй.*

*Мэргэжилтэнтэй хийсэн ярилцлагын тэмдэглэл*

*Төрийн байгууллага хоорондын уялдаа холбоо муу, хот төлөвлөлтийн алдаатай бодлогоос хамааран гэр хороололд автобус эргэх талбайгүй нарийхан, гэрэлтүүлэггүй замыг тавьдаг болсон. Энэ нь эргээд хотын захын гэр хороололд том оврын автобус явах боломжийг хязгаарладаг. Гэр хороолол дотор нарийн туслах замтай. 10 жилийн өмнө микро явдаг байлаа. Одоо микроууд хуучраад алга болсон. Шинэ суурьшлын гэр хорооллын өгсүүр, уруу бүсэд бага багтаамжийн ОХУ-д явдаг шиг жижиг цагаан транзит машин явуулах нь зөв. Далан давхрын хажуу талын нарийн жижиг замаар том автобус явуулах боломжгүй. Би өвлийн хүйтэнд өглөө 5 цагт чиглэлийн судалгаа хийгээд харанхуйд явж байхад 1-2 ангийн хүүхдүүд оршуулгын газрын хажуугаар 149 сургууль руу ганц ганцаараа алхаж байсан. Тэд харанхуйд айж, нохойнд хөөгдөн бөөдийтөл алхаж байв. Эцэг эх нь хүргэж өгдөггүй юм байна. Машинадаа суулгаад явах гэхээр аав ээж танихгүй хүний машинд битгий суугаарай гээд суугаагүй. Ийм замд л жижиг автобус явуулах хэрэгтэй. Зам өргөн байсан бол их багтаамжийн автобусаа явуулах л байлаа. Гэр хорооллын алслагдсан хэсэгт нийтийн тээврийн хүртээмж маш муу.*

*Мэргэжилтэнтэй хийсэн ярилцлагын тэмдэглэл*

*Үйлчилгээ авах боломж. Иргэд зохистой харилцах, цэвэр цэмцгэр байдлыг эрхэмлэх, бусдын орон зайг хүндэтгэсэн тохиолдолд тав тухтай, тааламжтай орчин бүрдэнэ. Энэ нь нийтийн тээврийг хүн бүрд хүртээмжтэй болгох угтвар нөхцөлийн нэг юм. Гэвч зорчигчид утсаар чанга ярих, чихэвч хэрэглэхгүй гар утсаар юм үзэх, хог хаях, өөр хоорондоо болон жолоочтой муудалцах зэргээр олон нийтийн газар биеэ зохисгүй авч явах, бусдын эрхийг хүндэтгэхгүй байгаа нь иргэдийг нийтийн тээврээс татгалзан хувийн унаагаар зорчих сонголт руу түлхэж байна.*

*Бохир заваан байх нь хүртээмжид нөлөөлнө. Цэвэр, ая тухтай байвал зорчилт нэмэгдэнэ. Ялангуяа захын дүүргүүдэд согтуу үйлчлүүлэгч, бохир заваан байдлаас шалтгаалаад хүмүүс суухаа больдог. Төвийн дүүрэгт энэ тохиолдолд харьцангуй гайгүй. Зорчих хөлсөө төлөх дургүй, картаа уншуулаад үлдэгдэл хүрэлцэхгүй байна гэхэд ичихгүй хойшоо явах зэргээр асуудал их байна. Утсаар чанга ярих, чанга дуугаар юм үзэх, хүссэн газраа буух гэж жолоочоос гуйх, жолоочтой хэрэлдэх зэргээр ёс суртахуунгүй авирлах иргэдийн тоо нэмэгдэж байгаа.*

*Мэргэжилтэнтэй хийсэн ярилцлагын тэмдэглэл*

*Үйлчилгээ авах боломжтой холбоотой тулгамдаж буй асуудлын нэг нь жолоочийн харилцаа, хандлагын асуудал юм. Тээврийн цагдаагийн албаны мэргэжилтнүүд дохио өгөхгүй эгнээ байр эзэлдэг, хоёр эгнээг*

тэгнэж зогсдог жолоочийн тоо нэмэгдэж байгаад шүүмжлэнгүй хандаж байгаа бол жолооч нар сэтгэл хөдлөлөө хянах чадвар муутай, иргэдтэй соёлгүй харилцдаг болохыг мэргэжилтнүүд тодотгов.

*Үйлчлүүлэгчид нийцтэй байдал.* Үйлчилгээ үзүүлэгчдийн нийгмийн хариуцлагагүй байдлаас хамааран хөгжлийн бэрхшээлтэй, өндөр настан зэрэг нийгмийн бүлгийн иргэд нийтийн тээврийн үйлчилгээг шударга тэгш бус хүртдэг. Угсраа болон шинэ автобуснууд хийн шахуургатай, замын хашилт/бродюртай тэгширч зогсох боломжтой ч жолооч нар бууж хүнээ суулгадаггүй. Хөгжлийн бэрхшээлтэй, өндөр настан, жирэмсэн эмэгтэйчүүдэд зориулсан суудлыг чөлөөлж өгдөггүй, тэргэнцэрт зориулсан зай талбайд иргэд орж зогсдог нь хүртээмжийг хязгаарладаг. Харааны бэрхшээлтэй хүмүүст буудал зарладаг, хөгжлийн бэрхшээлтэй, ахмад настныг нөхөн олговроор зорчуулахаас өөр хөгжлийн бэрхшээлтэй иргэнд тухайлсан бодлого, хэрэгжилт хангалтгүй хэвээр байна.

*Нийтийн тээврийн үйлчилгээ үзүүлэгч болон бодлого хэрэгжүүлэгч байгууллагын хүний нөөцийн хомсдол, иргэдээ дээдэлсэн үйлчилгээ үзүүлдэггүй, хүн амын төвлөрөл, авто замын түгжрэл, иргэдийн зорчих соёл муу, жолооч нар ёс зүйн хэм хэмжээгээ сахин мөрддөггүй зэрэг нийгмийн хүчин зүйл нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмжид сөргөөр нөлөөлөх болжээ. Дэлхийн улс орнуудын нэгэн адил иргэн төвтэй хөгжлийн үзэл баримтлалыг нийтийн тээврийн үйлчилгээнд нэвтрүүлэхэд Улаанбаатар хотын хувьд ихээхэн хүчин чармайлт гаргах хэрэгцээ шаардлага нэмэгдэж байна.*

*Мэргэжилтэнтэй хийсэн ярилцлагын тэмдэглэл*

#### **4.6.2 Технологийн хүчин зүйл (Т)**

Нийтийн тээврийн үйлчилгээг сайжруулахад технологийн гүйцэтгэх үүрэг их. Технологийн тусламжтай өгөгдлийг шинжилж, нотолгоонд суурилан бодлого төлөвлөж, шийдвэр гаргах боломжтой. Технологи хөгжихийн хэрээр нийтийн тээврийн хүлээлгийн хугацаа богиносож, зардлаа бууруулж, процессыг оновчлоно. Технологийн хүчин зүйлд инновац, шинэ технологи, сургалт хөгжил, процесс, харилцаа холбоо зэрэг нь багтдаг.

#### Хүснэгт 44. Технологийн хүчин зүйл

Хариултын хувилбар	Хариултын тоо (нийт 27)
UB smart bus апп-ын мэдээлэл нарийвчлал муутай.	n=2
Их өгөгдөл, хиймэл оюун ухаан, орчин үеийн программ хангамжид суурилан нийтийн тээврийн үйлчилгээг төлөвлөдөггүй.	n=6
Өгөгдлийн баазгүй.	n=2
Үйлчилгээ үзүүлэгч байгууллагууд цэвэрлэгээ, засвар үйлчилгээний орчин үеийн техник, технологигүй, ихэвчлэн гар аргыг ашигладаг.	n=2
Үйлчилгээнд байгальд ээлтэй дэвшилтэт технологи ашигладаггүй.	n=1
Үйлчилгээний хүртээмжийн чиглэлээр суурь судалгаа хийдэггүй.	n=1
Нийтийн тээврийн чиглэлийн суурь өгөгдөл, датаг ЗТХЯ бусад холбогдох төрийн байгууллага ашиглах боломжгүй.	n=1

*Үйлчилгээний хүрэлцээтэй байдал.* Нийтийн тээврийн үйлчилгээний бодлого, зохицуулалт нь их өгөгдөл, хиймэл оюун ухаан, орчин үеийн программ хангамжид суурилах ёстой ч бодит байдал дээр Excel программ ашиглан төлөвлөлт хийдэг нь тооцоо алдаатай гарахад нөлөөлдөг. Интерактив программ, их өгөгдөл ашиглан автобусны бодит цаг хугацааны талаарх мэдээлэл өгөх нь зорчигчид аяллаа оновчтой төлөвлөхөд тустай ч энэ төрлийн мэдээллийг нарийвчлах хэрэгцээ бий.

*Үйлчилгээ авах боломж.* Нийтийн тээврийн үйлчилгээ үзүүлдэг аж ахуйн нэгжүүд автомат угаалга, засвар үйлчилгээний газартай байх шаардлага тавигддаг ч засвар үйлчилгээ, цэвэрлэгээ ариутгалыг гар аргаар хийдэг гэж мэргэжилтнүүд хариулжээ.

*Нийтийн тээврийн чиглэлээр суурь өгөгдлийг Зам Тээврийн Яам ашиглах боломжгүй, шаардлагатай бол UB smart bus компанид албан хүсэлт илгээж шийдвэрлүүлдэг жишиг байгаа нь анхаарах асуудал. Тооцоо хийх, бодлого тодорхойлох суурь өгөгдөл нь хувийн хэвшил, тэр дундаа гадаадын хөрөнгө оруулалт бүхий хувийн хэвшилд байгаа нь үндэсний аюулгүй байдлын хувьд анхаарах зүйл.*

*Мэргэжилтэнтэй хийсэн ярилцлагын тэмдэглэл*

Нийтийн тээврийн үйлчилгээний суурь датаг хувийн хэвшил хариуцдаг, мэдээллийг Зам, тээврийн яам болон бусад холбогдох төрийн байгууллагууд ашиглах боломжгүй, бодлого төлөвлөх, хэрэгжүүлэх, хяналт-шинжилгээ, үнэлгээг хийхдээ их өгөгдөл, хиймэл оюун ухаан, орчин үеийн программ хангамжид суурилдаггүй, үйлчилгээ үзүүлэгч байгууллагууд цэвэрлэгээ, засвар үйлчилгээнд дэвшилтэт технологи ашигладаггүй нь нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмжийг бууруулахад нөлөөлж буй технологийн хүчин зүйл юм.

### 4.6.3 Эдийн засгийн хүчин зүйл (E)

Нийтийн тээвэрт оруулах хөрөнгө оруулалт нэмэгдэх нь урт хугацаанд тухайн улс орны эдийн засагт эерэг нөлөөтэй. Нийтийн тээврийн салбарт оруулсан хөрөнгө оруулалт нь ажлын байрыг нэмэгдүүлэх, айл өрх, иргэдийн хувийн тээврийн хэрэгсэлд зарцуулах зардлыг хэмнэнэ. Нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмжид татвар, санхүү, төсөв, үнэ өртөг, хөрөнгө оруулалт зэрэг эдийн засгийн хүчин зүйл хэрхэн нөлөөлж байгааг мэргэжилтнүүдийн ярилцлагад үндэслэн тодруулав.

#### Хүснэгт 45. Эдийн засгийн хүчин зүйл

Хариултын хувилбар	Хариултын тоо (нийт 27)
Нийтийн тээврийн салбарт нийслэлийн төсвийн З\1-ийг зарцуулдаг ч хүрэлцдэггүй. Санхүүжилт хомс.	n=6
Төрөөс тасалбарын үнийг 500 төгрөгт барьдаг. Зорчих тасалбар үйл ажиллагааны зардлаа нөхдөггүй, хэт бага.	n=17
Хөрөнгө оруулалт муу, хөрөнгө оруулагчдын сонирхлыг татдаггүй.	n=8
Санхүүжилтийн механизм оновчгүй.	n=10
Үйлчилгээ үзүүлэгч байгууллагуудын санхүүгийн чадавх сул.	n=8
Үйлчилгээ үзүүлэгчид ашиг орлогоо нэмэгдүүлж, хөгжих боломж хязгаарлагдмал.	n=2
Үйлчилгээ үзүүлэгчдийн дунд шударга өрсөлдөөн хязгаарлагдмал.	n=2
Төрийн оролцоо их тул зах зээлийн зарчим үйлчлэх боломжгүй.	n=1

*Үйлчилгээний хүрэлцээтэй байдал.* Авто тээврээр орон нутагт зорчсон зорчигчид өмнөх оноос 4.2 (44.1 хувь) сая хүнээр буурч, нийслэл хот доторх нийтийн тээврийн хэрэгслээр зорчигчид 40.1 (41.3 хувь) сая хүнээр өсжээ (ҮСХ, 2023). Нийслэл Улаанбаатар хотод 2023 онд нийтийн тээврээр 114.2 сая зорчигч тээвэрлэж, зорчигч эргэлт 388,2 сая хүн/км нийт чиглэлийн урт 4,163 км байна. Нийтийн тээврийн 34 байгууллагын 1,820 гаруй тээврийн хэрэгсэл бүртгэлтэй бөгөөд өдөрт шугамд 970 тээврийн хэрэгсэл үйлчилдэг ч үйлчилгээний хүрэлцээт байдалтай холбоотой бэрхшээл байсаар байна (Мэргэжилтний өгсөн мэдээлэл, 2024). Засгийн газар нийтийн тээврийн үйлчилгээг санхүүжүүлэх үүрэгтэй ч улсын төсвийн хязгаарлагдмал байдлаас хамааран хүртээмжтэй холбоотой бэрхшээлийг шийдэж чаддаггүй.

*Нийтийн тээврийн хүртээмжийг сайжруулахад чиглэсэн хөрөнгө оруулалтын шийдвэрүүдийн уялдаа холбоо муу. Хоёр талын болон олон улсын түншүүдийн санхүүгийн туслалцаатайгаар хэрэгтэй, хэрэггүй төслүүдэд хөрөнгө хуваарилагддаг. Олон улсын байгууллагуудын хөрөнгө оруулалтын үр дүн муу. Тухайлбал Азийн Хөгжлийн Банкнаас Улаанбаатар хотын BRT системийг барих олон дамжлагатай хөрөнгө оруулалтын хөтөлбөр баталсан ч дараа нь цуцлагдсан, ЖАЙКА-аас метро барих урьдчилсан “Техник Эдийн Засгийн Үндэслэл (ТЭЗҮ)” боловсруулсан ажил хэрэг болоогүй. Европын сэргээн босголт, хөгжлийн банкнаас*

*Улаанбаатар хотын нийтийн тээврийн паркийг шинэчлэх автобусны сангийн урьдчилсан ТЭЗҮ боловсруулсан, Франц Улсын Засгийн газрын хөнгөлөлттэй зээлийн хөрөнгөөр дүүжин тээвэр барих шийдвэр гарсан, одоо метро барих шийдвэр гаргаж, хэрэгжүүлэхээр ажиллаж байгаа зэргээр хөрөнгө оруулалтын талаар яригддаг ч бодит ажил хэрэг болж үр дүн харагдсан зүйл бага.*

*Мэргэжилтэнтэй хийсэн ярилцлагын тэмдэглэл*

Үйлчилгээ авах боломж. Нийтийн тээврийн үйлчилгээ үзүүлэгчдийн 30 хувийг төрийн өмчит компани, 70 хувийг хувийн хэвшил бүрдүүлдэг. Хувийн хэвшлийн үйлчилгээ үзүүлэгчид иргэдийн үйлчилгээ авах боломжийг нэмэгдүүлэх зорилгоор менежментээ сайн хийх, хурдтай шийдвэр гаргах, шинэ санаа гаргаж хэрэгжүүлэх зэрэг давуу талтай ч бодит байдал дээр халамж хүртэгчид болсон. Төрөөс бүх санхүүжилт, татаасыг олгодог, хувийн компаниуд зөвхөн үйлчилгээг ямар нэгэн байдлаар үзүүлэхийг эрмэлздэг, ахих дэвших тэмүүлэлгүй байгаа талаар мэргэжилтнүүд онцлон тэмдэглэв. Төрөөс тэгш шударга өрсөлдөөнийг дэмжиж чаддаггүй тул зарим талаар монопол байдал ажиглагдах болжээ.

Үйлчлүүлэгчид нийцтэй байдал. Нийтийн тээврийн өрсөлдөөний тухай 9 дүгээр бага хурлаас зорчих үнэ тарифыг төлөх боломж бүх иргэдэд нэн ялангуяа бага орлоготой иргэдэд боломжтой байхыг нийцтэй байдал гэж тодорхойлсон байдаг. Зорчих үнэ тарифыг хямд байлгах нь хүртээмжтэй байдлыг хангах нэгэн арга билээ. Гэвч ярилцлагад оролцсон 27 мэргэжилтний 17 (63%) нь зорчих тасалбарын үнийг 500 төгрөгт барьж байгаа нь хэт бага өртөг болохыг онцолжээ.

*Хэрэглэгчийн эрэлтэд бүгдийг нийцүүлнэ гэдэг төвөгтэй. Жишээ нь: Нийтийн тээврийн автобус хамгийн багадаа 2500 төгрөг, метро 5000 төгрөгийн тасалбартай байвал наад захын зардлаа нөхөөд ажиллах боломжтой. Гэтэл хэрэглэгч өндөр төлбөрийг хүсдэггүй тул 500 төгрөгт тасалбарын үнийг бариад, зөрүүг нь улсын төсвөөс санхүүжүүлдэг. Энэ тогтолцоо нь иргэдийн хувьд үнэ багатай зүйл үнэ цэнгүй гэдэг утгаар хариуцлагагүй байдлыг бий болгодог, хувийн хэвшлийн хувьд ч үйлчилгээгээ сайжруулах боломжийг хязгаарладаг. Санхүүгийн хувьд хараат бус байснаар үйлчилгээний чанараа нэмэгдүүлэх, хүний нөөцийн чадавхаа сайжруулах, стандартыг ягштал мөрдөх зэргээр менежментээ сайжруулах, өрсөлдөх чадвараа нэмэгдүүлэх зэргээр асуудлыг шийдвэрлэх боломжтой.*

*Мэргэжилтэнтэй хийсэн ярилцлагын тэмдэглэл*

Зорчих өртөг хэт бага, орлого нэмэгдүүлж, ашиг олох боломж хязгаарлагдмал, санхүүжилтийн оновчтой механизм бүрдээгүй, хөрөнгө оруулагчдын сонирхлыг татдаггүй, салбарын байгууллагуудын



санхүүгийн чадавх сул, үйлчилгээ үзүүлэгчдийн дунд шударга өрсөлдөөн хязгаарлагдмал зэрэг эдийн засгийн хүчин зүйл үйлчилгээний хүртээмжийг хумихад голлох нөлөөтэй байна.

#### 4.6.4 Хүрээлэн буй орчны хүчин зүйл (E)

*Харилцан уялдаатай дэд элементээс бүрдэх системт хандлагаар авч үзвэл нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмжид хүний нөөц, санхүү, бодлого эрх зүйн зэрэг хүчин зүйлээс гадна хүрээлэн буй орчны үзүүлэх нөлөө багагүй бий. Цаг агаар, ногоон хөгжил, уур амьсгалын өөрчлөлт зэрэг хүрээлэн буй орчны хүчин зүйл нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмжид хэрхэн нөлөөлж байгаа талаар мэргэжилтнүүд дараах байр суурьтай байлаа.*

##### Хүснэгт 46. Хүрээлэн буй орчны хүчин зүйл

Хариултын хувилбар	Хариултын тоо (нийт 27)
Өвлийн улиралд автобус хүлээлгийн дулаан байрны хэрэгцээ үүсдэг.	n=3
Өвлийн улиралд халтиргаа гулгаа, зуны цагт бороо уснаас шалтгаалан автобусны хүлээгдэл нэмэгддэг.	n=2
Зам дээр автобуснууд түгжирч утаа ялгаруулдгаас тогтвортой хөгжлийн зарчмыг хэрэгжүүлэх боломжгүй.	n=1
Улирлаас хамаарсан ачаалалтай.	n=1
Цаг агаарын нөхцөл байдал нөлөөлдөг.	n=1

*Үйлчилгээний хүрэлцээтэй байдал. Уур амьсгалын өөрчлөлт улс орнуудын хувьд тээврийн дэд бүтцийн зардлыг нэмэгдүүлж байна. Тухайлбал, Дэлхийн банкны судалгаагаар ойрын хэдэн арван жилд уур амьсгалын өөрчлөлтийн улмаас Африк тивийн улс орнуудын зам засварын зардал 270 хувиар өснө гэсэн тооцоо бий.*

Нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмжид урьдчилан таамаглах боломжгүй цаг агаарын үзэгдэл нөлөө үзүүлдэг. Тухайлбал, цас, бороо зэрэг байгалийн үзэгдэл Улаанбаатар хотын автозамын түгжрэлийг нэмэгдүүлэхийн зэрэгцээ авто замын эвдрэлийг үүсгэн хүлээлгийн хугацааг уртасган, үйлчилгээний тасралтгүй байдлыг алдагдуулах болсон.

*Үйлчилгээ авах боломж. Дулаан зогсоол байхгүй нь өвлийн улиралд хэрэглэгчдэд ээлгүй байдлыг үүсгэдэг. Иргэд хүйтэнд даарч автобус хүлээхээс эмээн хувийн унаагаа ашиглаж байгаа нь түгжрэлийг нэмэгдүүлэн, автобусны хүртээмжийг бууруулдаг. Өнгөрсөн өвөл хувийн хэвшлийн санаачилгаар цөөн тооны дулаан зогсоол баригдсан, автобусны буудлыг тохижуулах хэрэгцээ их байгаа ч хөрөнгө санхүүгээс хамааран хийгдсэн ажил хомс байгааг ярилцлагад оролцсон мэргэжилтнүүд тодотгосон. “Байгаль орчны менежментийн систем” ISO 14001:2015 стандартад нийцсэн технологийг нийтийн тээврийн үйлчилгээнд нэвтрүүлэхэд нэн тэргүүнд анхаарах нь зүйтэй.*

Цас, бороо, салхи шуурга зэрэг байгалийн үзэгдэл автобусны гадна

болон дотор талыг бохирдуулан өнгө үзэмжид нь сөргөөр нөлөөлөхөөс гадна угаалга, ариутгалын бодист зарцуулах төсвийн хувь хэмжээг нэмэгдүүлдэг.

*Хатуу хучилттай замтай холбогдоогүй шинэ суурьшлын бүс ч байна. Тухайлбал Морингийн даваа чиглэлийн зам шар усны үертэй холбоотой эвдэрсэн. Шинэ автобус явж байгаа боловч дотор талдаа бохир, гадна тал нь шавар шавхайтай гэсэн шүүмжлэл их ирдэг. Энэ мэт байгалийн болон цаг уурын үзэгдэл тээврийн хэрэгслийн цэвэрлэгээний зардлыг нэмэгдүүлэхээс гадна бохир орчин үйлчлүүлэгчдийг түлэх хүчин зүйл болж хувирдаг. Зам дээр автобус түгжирч зогсоод утаа ялгаруулж байгаа тохиолдолд тогтвортой хөгжлийн зарчмыг ярих боломжгүй. Нийтийн тээврийн үйлчилгээ хүндээ, байгаль орчинд ээлтэй буюу тогтвортой байх асуудал учир дутагдалтай.*

*Мэргэжилтэнтэй хийсэн ярилцлагын тэмдэглэл*

Нэгдсэн Үндэстний Байгууллагын мэдээлснээр тээврийн салбар (нийтийн тээвэр, хувийн машин гэх мэт) дэлхийн нийт хүлэмжийн хийн ялгарлын 4/1-ийг бий болгож байна. Улаанбаатар хотын зарим чиглэлд хуучин автобуснууд үйлчилж агаарын бохирдол үүсэхэд тодорхой түвшинд нөлөө үзүүлдэг байна.

#### 4.6.5 Улс төрийн хүчин зүйл (P)

Төрийн бодлого шийдвэр, бодлогын тогтвортой байдал зэрэг улс төрийн хүчин зүйл нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмжид хэрхэн нөлөөлж байгааг ярилцлагын тэмдэглэлд үндэслэн судлан үзсэнийг энэ хэсэгт танилцуулна.

##### Хүснэгт 47. Улс төрийн хүчин зүйл

Хариултын хувилбар	Хариултын тоо (нийт 27)
Сонгуулийн циклээс хамааран засаг дарга солигдоход дагаад мэргэжлийн бус, туршлагагүй, чадваргүй хүмүүс салбарын байгууллага, хэлтэс тасаг, нэгжийг удирддаг.	n=5
Улс төрийн нөлөөгөөр томилогдсон дарга нар мэргэжлийн хүний үгийг сонсдоггүй.	n=1
Улс төрөөс хамааралтай халаа сэлгээ нь нийтийн тээврийн салбарын бодлогын тогтвортой байдал, залгамж байдлыг алдагдуулж байна.	n=1
Нийтийн тээврийн салбарын худалдан авах ажиллагаанд улс төрийн нөлөө их.	n=3

*Үйлчилгээний хүрэлцээтэй байдал.* Сонгуулийн дөрвөн жилийн циклээс хамааран үйлчилгээ үзүүлэгч Орон Нутгийн Өмчит Үйлдвэрийн Газар, бодлого боловсруулагч яамны болон зохицуулагч байгууллагын удирдлага, хэлтэс тасаг, нэгжийн даргаар мэргэжлийн бус, туршлагагүй, чадваргүй хүмүүсийг томилдог нь нийтийн тээврийн талаар баримтлах бодлого оновчгүй, хэрэгжилт сул байхад нөлөөлдөг. Улс төрийн нөлөөллөөр

томилогдсон удирдах албан тушаалтнууд мэргэжлийн бус, мэдлэг чадвар муу, туршлагагүй байх тохиолдол багагүй байна. Энэ нь нийтийн тээврийн салбарт баримтлах бодлогын залгамж чанарыг алдагдуулдаг юм.

*Манайх шиг нийслэлийн ЗДТГ-ын харьяа байгууллага улс төрийн халаа сэлгээнд их өртөмтгий. Сонгуулийн циклээс ихээхэн хамааралтай. Засаг дарга солигдоход манай дарга нар солигдоно. Шинээр ирсэн дарга өмнөх даргын үед томилогдсон хүмүүсийн жагсаалт авчир гэж хэлээд халаа сэлгээ хийдэг. Баг хамт олонд мэргэжлийн бус хүн ороод ирэхээр салбарыг үймүүлж байна. Автобусны богино маршрутын эргэлтийг өвөл бус зуны улиралд, шинэ автобуснууд ирсний дараа хийе гэж хотын даргад хэлсэн ч энэ бол улс төрийн шийдвэр тул дуугай хэлснээр хий гэсэн. Улс төрчид мэргэжлийн хүний үгийг сонсдоггүй. Эргээд мэргэжлийн хүмүүсийг ажлаа буруу хийгээд байгаа мэт сэтгэгдлийг олон нийтэд төрүүлдэг.*

*Мэргэжилтэнтэй хийсэн ярилцлагын тэмдэглэл*

Ярилцлагаас үзэхэд мерит зарчимд тулгуурлах гэхээсээ илүү хувийн үнэнч байдал, холбоо харилцаанд тулгуурласан зарчмаар салбарын байгууллагын хүний нөөцийн томилгоог хийж байгаа нь нөөц шударга бус хуваарилагдах, үйлчилгээний тэгш бус байдал үүсэх урьдач нөхцөл болж байна.

*Нийслэлийн Засаг дарга нар сүүлийн жилүүдэд Сонгинохайрхайн дүүргээс томилогдсон. Энэ утгаараа Сонгинохайрхайн дүүргийн нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмж бусад дүүрэгтэй харьцуулахад сайн, зогсоолын тоо олон байх жишээтэй. Үйлчилгээний хүртээмж тааруу дүүрэгт нөөц хуваарилаагүй атал баруун чиглэлд боломж их өглөө гэсэн барьцалт үүсдэг.*

*Мэргэжилтэнтэй хийсэн ярилцлагын тэмдэглэл*

Үйлчилгээ авах боломж. Нийтийн тээврийн салбарын бараа, ажил, үйлчилгээг худалдан авах ажиллагаанд улс төрийн нөлөө орох болсон нь тэгш шударга байдлын зарчмыг гуйвуулан үйлчилгээний ил тод, хариуцлагатай байдлыг бууруулж, үйлчилгээний хүртээмжид сөргөөр нөлөөлдөг байна. “Ногоон автобус”-ны гэх мэт улс төрийн хүчин зүйлээс хамааран үйлчилгээний хүртээмж, орчин, аюулгүй байдалтай холбоотой өргөдөл гомдлын тоо нэмэгдэж байгаа нь үүний нэгэн илрэл юм. Олон нийтийн идэвхтэй оролцоо, бодит хяналтыг нэмэгдүүлж салбарын ил тод байдлыг ханган, улс төрөөс ангид бодлого баримтлахад анхаарал хандуулах нь тус салбарын хувьд сорилт болж байна.

#### 4.6.6 Бодлого, эрх зүйн хүчин зүйл (L)

Нийтийн тээврийн салбарт баримталж буй бодлого нь тухайн үйлчилгээний хүртээмжийг сайжруулахад чухал үүрэгтэй.

##### Хүснэгт 48. Бодлого, эрх зүйн хүчин зүйл

Хариултын хувилбар	Хариултын тоо (нийт 27)
Хүртээмж гэдэг ухагдахууныг оновчтой тодорхойлоогүй.	n=1
Зохицуулагч байгууллагад арга зүйн дэмжлэг үзүүлдэггүй.	n=1
Үйлчилгээ үзүүлэгчдийн менежментийн чадавх сул.	n=11
Нийтийн тээврийн талаар тухайлсан бодлогогүй.	n=4
Бодлогын уялдаа холбоо муу.	n=10
Нотолгоонд суурилсан бодлого төлөвлөлтгүй.	n=16
Бодлого, эрх зүйн орчин тогтворгүй.	n=1
Бодлогын хэрэгжилт хангалтгүй.	n=10
Бодлого төлөвлөгчид чадавхгүй.	n=3
Систем гажуудсан.	n=1
Тусгай зөвшөөрөл авдаг, сунгадаг байсныг цуцалсан нь хариуцлага, хяналт сулрах үндэс болсон.	n=1
Стандартын хэрэгжилт муу, хяналт сул.	n=8
Чиглэл, маршрут оновчгүй.	n=19
Төр хувийн хэвшлийн түншлэл сул.	n=8
Тэгш шударга өрсөлдөөн бараг байдаггүй.	n=3
Салбар дундын хамтын ажиллагаа дутмаг.	n=6
Олон улсын түвшинд хамтын ажиллагаа сул.	n=3

Нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмжийг нэмэгдүүлэх чиглэлээр үйлчилгээ үзүүлэгчдийг чадавхжуулах, тэгш өрсөлдөөнийг бий болгох, байгаль орчинд ээлтэй тээврийн үйлчилгээг хөгжүүлэх гэсэн асуудалд түлхүү анхаарч бодлого хэрэгжүүлж байгаа ч бэрхшээлтэй асуудлууд байсаар байна. Нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмжгүй байдалд 1-рт, чиглэл, маршрут оновчгүй (n=19), 2-рт, нотолгоонд суурилсан бодлого төлөвлөлтгүй (n=16), 3-рт, үйлчилгээ үзүүлэгчдийн менежментийн чадавх сул (n=11), 4-рт, бодлогын уялдаа холбоо сул (n=10), 5-рт, бодлогын хэрэгжилт хангалтгүй (n=10), 6-рт, төр хувийн хэвшлийн түншлэл хангалтгүй (n=8) зэрэг бодлогын хүчин зүйл нөлөөлдөг гэж мэргэжилтнүүд үзсэн.

*Үйлчилгээний хүрэлцээтэй байдал.* Нийтийн тээврийн бодлогын оролцогч талууд болох ЗТХЯ, НЗДТГ, Нийслэлийн тээврийн газар, үйлчилгээ үзүүлж буй хувийн хэвшил болон төрийн өмчийн оролцоотой компаниуд, олон улсын байгууллагуудын хувьд үр дүнтэй хамтын ажиллагаа дутмаг байгаа нь хүчин чадлын хүрэлцээт байдал, цаг хугацааны хүрэлцээт байдал, автобусны эргэлтийн урт зэрэг орон зайн хүрэлцээт байдалд сөргөөр нөлөөлж байна.

Оновчтой бодлогын тусламжтай стандарт, чанарын шалгуур үзүүлэлтийг тогтоон инновац, технологийг нэвтрүүлж, нийтийн тээврийн үйлчилгээг илүү сайн, үр ашигтай болгодог. Эсрэгээрээ оновчгүй бодлого нь санхүүжилт дутах, нөөц оновчгүй хуваарилагдах, газарзүйн байршлаар болон хүн амын бүлгээр үйлчилгээ тэгш бус байх нөхцөл болж үйлчилгээнд тавигдах тэгш шударга байдлын зарчмыг гуйвуулахад хүргэнэ. Нөгөөтэйгүүр, бодлогын оновчгүй байдал үйлчилгээний үр ашиг, найдвартай байдал, хэрэглэгчийн сэтгэл ханамжид нөлөөлөн эцсийн дүндээ нийтийн тээврийн үйлчилгээний боломжийг алдагдуулах хүчин зүйл болдог.

*Авто тээврийн талаар төрөөс баримтлах бодлого гэж байсан. Тус бодлогод нийтийн тээврийг сайжруулахтай холбоотой зорилго, зорилт дэвшүүлсэн. Хөгжлийн бодлого, төлөвлөлтийн тухай хууль шинээр батлагдсаны дараа тухайн бодлого хүчингүй болсон. Шинэ сэргэлтийн бодлого гэж гарсан. Энэ бодлого нь хилийн боомтын нэвтрүүлэх чадварыг сайжруулахад чиглэсэн. Тухайлсан нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмжийг сайжруулах бодлого чиглэл байхгүй.*

*Мэргэжилтэнтэй хийсэн ярилцлагын тэмдэглэл*

Ярилцлагад оролцсон 27 мэргэжилтний 19 (70.4 хувь) нь нийтийн тээврийн үйлчилгээний чиглэл, маршрут оновчгүй, 10 (37 хувь) нь бодлогын хэрэгжилт хангалтгүй байгаа нь автобусны хүлээлгийн хугацааг нэмэгдүүлж, эрэлт нийлүүлэлтийн тэнцвэрийг алдагдуулж байна гэж үзсэн.

*Үйлчилгээ авах боломж.* Бодлого нь нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмж, санхүүжилт, нөөцийн хуваарилалтаас эхлээд аюулгүй ажиллагааны стандарт, байгаль орчинд нөлөөтэй. Хүртээмжтэй, тогтвортой байдлыг дэмжих, зорчигчдын соёлыг сайжруулах бодлогыг хэрэгжүүлснээр үйлчилгээний чанар сайжирч, автобусны үйлчилгээ найдвартай, тав тухтай болж хүртээмжтэй байх нөхцөл бүрдэнэ. Гэвч бодит байдалд нотолгоонд суурилсан бодлого төлөвлөлтгүй (n=16), стандартын хэрэгжилт муу, хяналт сул (n=8), бодлогын хэрэгжилт хангалтгүй (n=10) нь үйлчилгээний орчин нөхцөл, аюулгүй байдалд ихээхэн нөлөө үзүүлдгийг мэргэжилтнүүд онцолсон.

*Нэгдсэн, цогц, оновчтой бодлого, олон улсын байгууллагуудтай системтэй хамтын ажиллагаа чухал. Оновчгүй, уялдаа холбоогүй бодлогоос хамааран олон улсын байгууллагуудын шахаанд орох асуудал бий. Мөн бодлогогүй хэрэгжүүлсэн төсөл, хөтөлбөрийн үр дүнд олон улсын донор байгууллагуудын итгэл алдрах, дахин төсөл хөтөлбөр хэрэгжүүлэх боломжгүй болох зэрэг асуудлууд зөндөө гардаг. Цаашид ер нь бодлого, төлөвлөлтийн чиглэлээр хүмүүсээ сургах нь чухал. Зөв бодлого чиглэл, төлөвлөлттэй байж зөв арга хэмжээ авч, үр дүн урт хугацаанд тогтвортой байж чадна. Донор байгууллагаас*

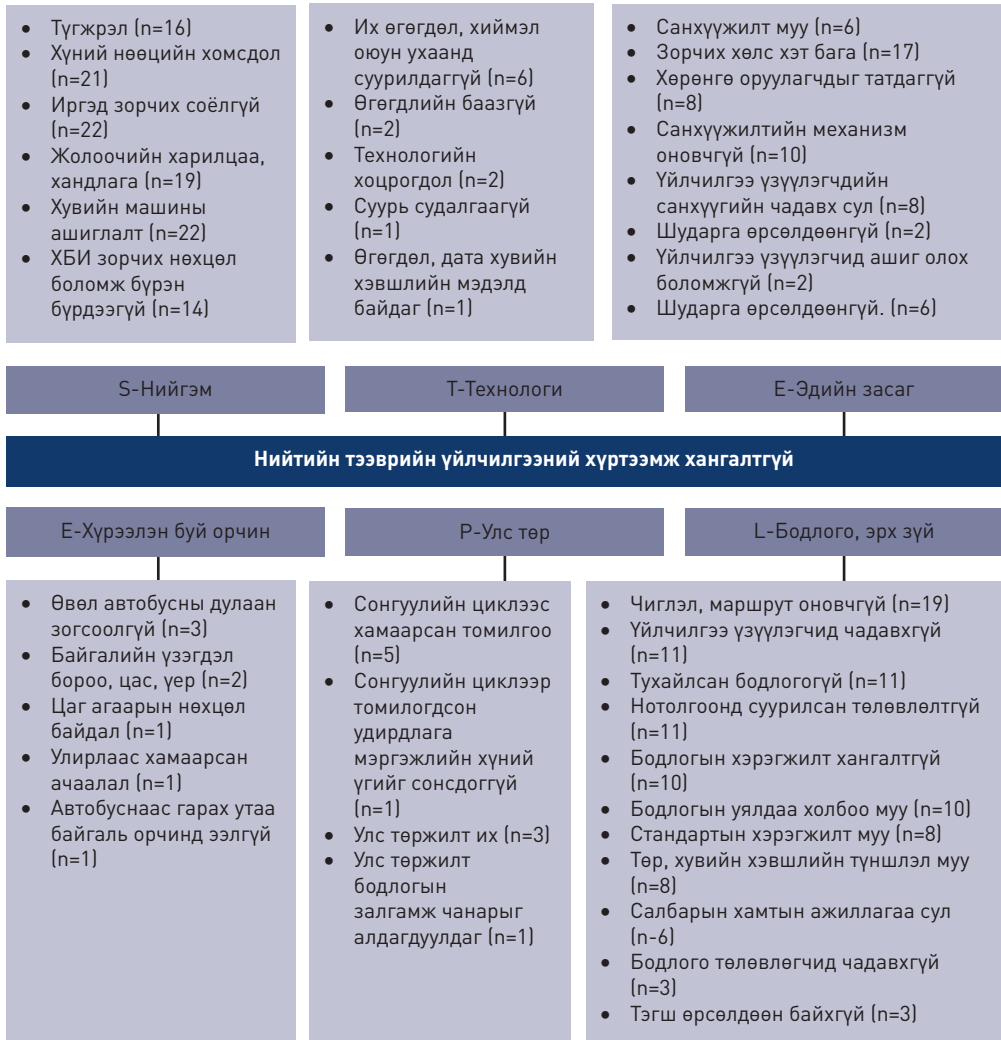
*хэрэгжүүлж буй техникийн туслалцааны төслийн үр дүн нь ихэнхдээ дэмий цаас болж хоцордог.*

*Мэргэжилтэнтэй хийсэн ярилцлагын тэмдэглэл*

*Үйлчлүүлэгчид нийцтэй байдал. Хүртээмж гэдэг ухагдахууныг оновчтой тодорхойлоогүй (n=1), салбар дундын хамтын ажиллагаа сул (n=6), тухайлсан бодлогогүй (n=4), бодлогын хэрэгжилт хангалтгүй (n=10) зэргээс шалтгаалан хөгжлийн бэрхшээлтэй иргэн, өндөр настан, хүүхэд зэрэг нийгмийн бүлэгт нийтийн тээврийн үйлчилгээг шударга тэгш үзүүлэх боломж хязгаарлагдаж байна.*

*Дээрхээс үзэхэд нийтийн тээврийн хүртээмжийг сайжруулах чиглэлээр төрөөс баримталж буй бодлогын үр дүн, үр нөлөөг мэргэжилтнүүд хангалтгүй гэж дүгнэжээ. Бодлогыг урт цаг хугацааг баримжаалж оновчтой төлөвлөдөггүй, асуудлыг шийдвэрлэх түр зуурын аргацаасан арга хэмжээ авдаг нь хамгийн том бэрхшээл юм. Тиймээс хүртээмжтэй нийтийн тээврийг хөгжүүлэх зорилгоор нотолгоонд суурилсан, цогц бодлогыг төлөвлөж, хэрэгжүүлэх, хяналт-шинжилгээ, үнэлгээ хийхэд нэн тэргүүнд анхаарах шаардлагатай.*

**Зураг 42. Нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмжид нөлөөлөх хүчин зүйлийн нэгтгэл, (STEEPL шинжилгээний үр дүнгээр)**



Ярилцлагын агуулгад хийсэн STEEPL шинжилгээг дүгнэн үзвэл нийгэм (S), эдийн засаг (E), бодлого (P), технологийн хүчин зүйл (T) Улаанбаатар хотын нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмж хумигдахад хамгийн ихээр нөлөөлж байна. Үйлчилгээтэй холбоотой хүндрэл, сорилтыг шийдвэрлэх гарц нь иргэдийг зорчих соёлд хэвшүүлэх, нийтийн тээврийн бодлого зохицуулагч болон үйлчилгээ үзүүлэгч байгууллагын хүний нөөцийн хомсдолыг шийдвэрлэх, жолоочийн харилцаа хандлагыг сайжруулах, санхүүжилт болон маршрутыг оновчлох явдал болохыг шинжилгээний үр дүн тодорхой харуулж байна.

## 5.1 Судалгааны үндсэн дүгнэлт

Монгол Улсын нийслэл Улаанбаатар хотод хүн амын төвлөрөл жилээс жилд нэмэгдэж, 2023 оны байдлаар тус хотын байнгын оршин суугчдын тоо нийт хүн амын 48.9 хувийг эзэлж байна. Ийнхүү хүн амын төвлөрөл бий болсноор төрийн үйлчилгээ, түүний дотор нийтийн тээврийн үйлчилгээтэй холбоотой тулгамдсан асуудлууд үүссэн. Асуудлыг шийдэхийн тулд нийтийн тээврийн шинэ чиглэл бий болгох, авто замын өргөтгөл, шинэчлэл хийх, нийтийн тээврийн салбар дахь хөрөнгө оруулалтыг нэмэгдүүлэх, парк шинэчлэлийг үе шаттай хийх зэрэг арга хэмжээг төр, хувийн хэвшлийн түншлэлийн хүрээнд авч хэрэгжүүлж байгаа хэдий ч шинжлэх ухааны үндэслэлтэй судалгаа хийж, үр дүнг шийдвэр гаргахад бүтээлчээр ашиглах хэрэгцээ бий.

Иймд нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмжийг Улаанбаатар хотын жишээн дээр судалж, нөлөөлж буй зарим хүчин зүйлд дүн шинжилгээ хийх зорилго дэвшүүлэн, тайлбар судалгаа хийсэн. Судалгаанд нийгмийн шударга тэгш байдлын хандлагыг суурь болгож, иргэн бүр нийтийн тээврийн үйлчилгээ авах эрхтэй бөгөөд тухайн үйлчилгээ нь амьдарч буй байршил, нийгмийн бүлгээс үл хамааран бүх хүнд хүртээмжтэй хүрэх учиртай, улмаар бодлого, үйлчилгээний түвшинд энэхүү нөхцөл байдлыг хангаж ажиллах шаардлагатай гэсэн агуулгыг үзэл баримтлал болгож ажиллав. Ингэхдээ үйлчилгээний хүртээмжийг ЗА загвар буюу үйлчилгээний хүрэлцээт байдал, үйлчилгээ авах боломж, үйлчлүүлэгчид нийцтэй байдал гэсэн хүрээнд судалсан. Энэ нь Нийтийн тээврийн өрсөлдөөний тухай 9-р бага хурал, “Тээврийн судалгааны төв”-өөс хотын суурь үйлчилгээ болох нийтийн тээврийн үйлчилгээ иргэнд хэрхэн хүрч байгааг дээрх асуудалд төвлөрөн судлахыг зөвлөмж болгосонтой уялдаж байна.

“Нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмжийн судалгаа”-нд их өгөгдөл, эмхэтгэсэн өгөгдөл, санал асуулга, ярилцлага, ажиглалт зэрэг аргаар цуглуулсан тоон болон чанарын өгөгдлийг өргөн хүрээнд ашигласан. Нийтийн тээврийн үйлчилгээнд мэдээлэл, харилцаа холбооны технологийн дэвшил нэвтэрснээр UB Smart Bus системээр цуглуулсан их өгөгдлийг ашиглах боломж бүрдсэн билээ. Судалгаанд нууцын гэрээ, албан зөвшөөрлийн дагуу 2023 оны 365 өдрийн нийтийн тээврийн үйлчилгээний



үндсэн үзүүлэлт (15-34 хувьсагч), бодит цагийн (real time) мэдээллийг агуулсан 569,138 мөр их өгөгдлийг татан авч, үе шаттай боловсруулалт, шинжилгээ хийв. Мөн төрийн үйлчилгээг судлахад иргэд, олон нийтийн санаа бодолд суурилах шаардлагатай эш үндэс болгох агуулгаар төлөөлөх чадвартай түүвэр олонлог бүрдүүлж, иргэдээс санал асуулгын судалгаа авсан болно. Цуглуулсан анхдагч болон хоёрдогч өгөгдөлд тархалт, хэлбэлзэл, болон STEEPL, GAP зэрэг шинжилгээний аргыг ашиглаж, судалгааны асуултад хариулт болохуйц мэдээлэл, үр дүнг тодруулав.

Судалгааны хүрээнд бодлогын “Алсын хараа 2050 Монгол Улсын урт хугацааны хөгжлийн бодлого”, “Улаанбаатар хотын 2040 хөгжлийн ерөнхий төлөвлөгөөний үзэл баримтлал” зэрэг 6 баримт бичгийн 177 зүйл, заалтыг нийтийн тээврийн хүртээмжийн үндсэн ойлголтуудтай уялдуулан шинжлэхэд, хүрэлцээт байдал (55.8 хувь), үйлчилгээ авах боломж (29.2 хувь), үйлчлүүлэгчид нийцтэй байдлын (15.0) асуудлыг тус тус авч үзсэн. Ялангуяа нийслэл хотын нийгмийн тулгамдсан асуудал болох түгжрэлийг шийдвэрлэх, үйлчилгээнд баримтлах дүрэм, журам, стандартыг хэрэгжүүлэх, өөрчлөн сайжруулах, иргэдэд хүртээмжтэй, ялгаварлалгүй үйлчилгээ үзүүлэхтай холбоотой асуудлыг онцлон авч үзсэн байна. Бодлогын түвшинд тодорхойлсон зорилт, үйл ажиллагаа нь үйлчилгээ хэлбэрээр иргэдэд хүрсэн байдал ямар байгааг нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүрэлцээт байдал, үйлчилгээ авах боломж, үйлчлүүлэгчид нийцтэй байдлын хүрээнд судалгааны үзэл баримтлалтай уялдуулан дор тайлбарлав.

### **5.1.1 Үйлчилгээний хүрэлцээт байдал**

Нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүрэлцээт байдлыг хүчин чадлын хүрэлцээт байдал, орон зайн хүрэлцээт байдал, цаг хугацааны хүрэлцээт байдал, мэдээллийн хүрэлцээт байдал гэсэн багц үзүүлэлтээр их өгөгдөл, санал асуулга, ярилцлагын аргаар цуглуулсан өгөгдөлд суурилан шинжилгээ хийлээ.

Хүчин чадлын хувьд 2023 онд өдөрт дунджаар 152 чиглэлд 1,313 автобус 456,130 иргэнд үйлчилгээ үзүүлсэн байна. Олон улсад нийтийн тээврийн үйлчилгээ үзүүлэх автобусны тоог нэг сая хүнд дунджаар 1,280-1,767 байхаар тогтоосонтой харьцуулахад ойролцоо үзүүлэлт боловч байршил, замын ачаалал, улирлын онцлог, сар, 7 хоногийн гараг, өдрийн ажил эхлэх, дуусах хугацаанаас хамааран үйлчилгээний хүрэлцээт байдал ялгаатай, 39-78 хувийн хэлбэлзэлтэй дүр зураг ажиглагдаж байна.

Зорчигч урсгалын хэлбэлзэл мөн өндөр, өдөрт 98,883-628,776 иргэн нийтийн тээврийн үйлчилгээ авсан бөгөөд дунджаар Улаанбаатар хотын

иргэдийн 46.7 хувь (456,130 хүн) нь нийтийн тээврээр үйлчлүүлсэн байна. Автобусны тоо, зорчигчдын тооны хооронд статистикийн дунд зэрэг хамаарал ( $r=0.525$ ) байгаа нь нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүрэлцээт байдлыг нэмэгдүүлэхийн тулд автобусны тоог нэмэхээс илүүтэй үйлчилгээний жигд байдлыг хангах үүднээс автобусны багтаамжийн талаас сонголттой хувилбаруудыг хөгжүүлэх, чиглэл, зорчигч урсгал, замын хөдөлгөөний ачаалалд суурилсан зохицуулалт тухай бүр шаардлагатай болохыг харуулав.

Их өгөгдлийн шинжилгээнээс үзэхэд, нийтийн тээвэрт үйлчилж буй 10 автобусны 9 нь хотын зах-төв хэсгийг холбосон бөгөөд хотоос алслагдсан хороолол, зуслангийн бүс, хотын ойролцоох суурьшлын бүсэд тээврийн үйлчилгээний хүрэлцээт байдал дутмаг байна. Тухайлбал, нийтийн тээврийн үйлчилгээний чиглэлийн оновчтой байдлыг хотын төвийн оршин суугчид дунджаар 2.94, хотын захын оршин суугчид 2.36 оноогоор тус тус үнэлсэн нь дээрхтэй уялдаж байна. Түүнчлэн хотын төвөөс алслагадахын хэрээр төв рүү чиглэсэн үйлчилгээний эрэлт, хэрэгцээ илүү нэмэгдсэн хандлага ажиглагдаж байгаа нь төрийн үйлчилгээний байгууллага, худалдаа, үйлчилгээний төвүүд хотын төвд илүү төвлөрсөн байдагтай холбоотой.

Ийнхүү нийслэлийн алслагдсан байршилд амьдарч буй иргэдийн хувьд нийтийн тээврийн хүрэлцээ хотын төвийн оршин суугчидтай харьцуулахад бага байгааг нэг талаас тухайн бүс нутагт байрших хүн амын тоо, зорчигч урсгалд үндэслэсэн үйлчилгээ үзүүлж байгаа гэж үзэж болох боловч авто замын дэд бүтцийн хангалт муутай (хатуу хучилттай авто зам баригдаагүй, шороон замаар явдаг) холбоотой гэж үзэж болохоор байна.

Орон зайн хувьд автобусны буудал хүртэлх зай дунджаар 456 метр буюу орон зайн хувьд хувьд НҮБ-ын шинэ хотжилтын хөтөлбөрийн шалгуур (500 метр)-ыг хангаж байгаа мэт боловч хотын захад 496-856 метр, зарим тохиолдолд 3 км хүртэл алслагдсан байгаа нь нийслэл хотод нийтийн тээврийн үйлчилгээнд байршлаас хамааран бодит ялгаа байгааг харуулж байна.

Улмаар алслагдсан байршилд нийтийн тээврийн үйлчилгээний чиглэл цөөн тул дунджаар 2-4 автобус дамжих хэрэгцээ гардаг, 6 хүн тутмын 1 нь автобуснаас бугаад алхаж, гэртээ очих боломжгүй хувийн такси үйлчилгээ авдаг гэсэн үр дүн гарсан. Эдгээр иргэдийн хувьд тээврийн зардал өсөх, цаг хугацаа алдах, эрүүл, аюулгүй зорчих нөхцөл байдлын хувьд эрсдэлд орох гэх мэт нөхцөл байдал ажиглагдаж байна. Нөгөө талаас нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүрэлцээ хязгаарлагдмал

тохиолдолд хувийн автомашинаар зорчих нь ихсэж, улмаар авто замын ачаалал, түгжрэлийн нэг шалтгаан болж байна.

Нийтийн тээврийн үйлчилгээний цаг хугацааны хүрэлцээт байдалд автобус хоорондын хүлээлгийн хугацаа чухал байдаг. UB smart bus аппликейшнаар ажиглалт хийсэн 6 чиглэлийн хүлээлгийн бодит хугацааг судлахад 11-37 минут гэсэн дүн гарсан нь хүлээгдэл их байгааг илэрхийлж байна. Түүнчлэн санал асуулгын судалгаагаар автобус их хүлээлгэдэг/цагтаа ирдэггүй (53.7 хувь) учир нийтийн тээврээр үйлчлүүлдэггүй эсвэл бага үйлчлүүлдэг хэмээн хариулснаас нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмжид цаг хугацааны шалгуур төдийлөн хангагддаггүй болох нь харагдана.

Нийтийн тээврийн үйлчилгээний хуваарийг ажил, сургууль эхлэх, тарах цагтай уялдуулан тодорхойлж байна. Өдрийн 13:00-16:00 цагт үйлчилгээний эрэлт, нийлүүлэлт үндсэндээ тэнцэж байгаа буюу автобусны тоо, зорчигчдын тоо харьцангуй ойртож байгаа бол 6:30-10:00, 16:00-19:30 цагт эрэлт нэмэгдэж, ачаалал өссөн, 10:00-13:00, 19:30-22:00 цагт эрэлт буурч, ачаалал бага зэрэг буурсан төлөвтэй байна. Энэхүү онцлогийг нийлүүлэлт буюу нийтийн тээврийн үйлчилгээнд гарах автобусны тоог зохицуулахад харгалзах хүчин зүйл мөн. Санал асуулгын судалгаагаар автобусны эхлэх цагийн хуваарь тохиромжтой гэж үзэж байгаа боловч орой буух цагийг 54.8 нь тохиромжтой бус гэж үзээд, хойшлуулах шаардлагатай гэжээ. Иймд нийтийн тээврийн үйлчилгээнд шөнийн цагийн хуваарийн дагуу зарим чиглэлд туршилтын журмаар автобус явуулж байгаа нь оновчтой шийдэл болохыг харуулж байна.

Автобусны чиглэл, буудлыг зарлан мэдээлэх, автобусны буудал дээрх мэдээллийн ойлгомжтой байдлыг хангах, нийтийн тээврийн үйлчилгээнд аппликейшн нэвтрүүлэх зэргээр мэдээллийн хүрэлцээт байдлыг дээшлүүлэхэд онцгой анхаарч, энэ нь иргэдэд мэдрэгдэж байгаа ажээ. Тодруулбал, мэдээллийн хүрэлцээт байдалд ойролцоогоор 3.74 оноо өгсөн нь хүрэлцээт байдлын бусад үзүүлэлтээс хамгийн өндөр үнэлгээ болж байна.

### **5.1.2 Үйлчилгээ боломж авах**

Үйлчилгээ авах боломжийг үйлчилгээний орчин, аюулгүй байдалтай холбоотой үзүүлэлтийн хүрээнд их болон эмхэтгэсэн өгөгдөл, санал асуулга, ажиглалт, ярилцлагын аргаар цуглуулсан өгөгдөлд суурилан тодорхойлов.

“Алсын хараа-2050” Монгол улсын урт хугацааны хөгжлийн бодлогын 5.4.15 дахь зорилтод “төрийн үйлчилгээг иргэдийн хэрэгцээнд суурилсан,

түргэн шуурхай, уян хатан, хүртээмжтэй, чанартай хүргэх иргэн төвтэй төрийн үйлчилгээний стандарт боловсруулж, нэвтрүүлнэ” гэж тусгасан. Манай улсын хувьд үндэсний (MNS) болон хотын (UCS) үндсэн 6 стандартыг нийтийн тээврийн үйлчилгээнд баримталж байна.

Судалгааны хүрээнд эдгээр стандартаас нийтийн тээврийн үйлчилгээний орчин, аюулгүй байдалтай холбоотой 12 үзүүлэлтийг сонгон авч, шалгах хуудсаар үнэлгээ хийхэд дунджаар 5 онооноос 3.05 оноо гарсан нь үйлчилгээ авах боломжийн үнэлгээ 61.0 хувьтай байгааг харуулж байна. Стандартын хэрэгжилт тухайн чиглэлийн ачааллаас хамааран 2.1-4.0 байгаа бөгөөд ачаалал ихтэй чиглэлийн хувьд үйлчилгээний орчин, аюулгүй байдлын асуудал илүү анхаарал хандуулах түвшинд байгаа нь ажиглагдав.

Монгол Улсын нийтийн тээвэртэй холбоотой стандартуудад автобусны суудлын тоо, зогсож явах боломжтой зорчигчийн тоо, автобус дүүргэлтийн дээд хязгаарыг тусгаагүй нь цаашид олон улсад тогтсон стандарт хэмжээг өөрийн орны нөхцөл, Улаанбаатар хотын онцлогт нийцүүлэн тодорхой болгож, хэрэгжүүлэх бодит хэрэгцээ байгааг харуулж байна. Ялангуяа судалгаанд хамрагдсан мэргэжилтнүүд ярилцлагынхаа явцад хөгжлийн бэрхшээлтэй иргэдэд чиглэсэн тусгай бодлого, арга хэмжээ авч хэрэгжүүлэх нэн чухал гэж дурдсаныг тэмдэглэе.

Улаанбаатар хотын нийтийн тээврийн үйлчилгээнд голлон ашиглагддаг хотын транзит автобусны тухайд 30 хүн суудалтай бөгөөд нэмж 76 хүртэл хүн зогсож зорчихоор олон улсад нормчилж өгсөн байдаг ажээ. Ажиглалт, их өгөгдөл, санал асуулгын судалгаанаас үзэхэд, нэг автобусанд зорчигчдын тоо энэхүү стандартаас давах байдал түгээмэл, энгийн иргэдийн хувьд автобусанд сууж зорчих боломж хязгаарлагдмал, нэг автобусанд хэт олон зорчигч суусан нөхцөлд автобусанд суух, автобуснаас буухад төвөгтэй байдал үүсдэг байна. Улмаар буухдаа картаа уншуулахгүй байдлыг багагүй хувь нь үүнтэй холбоотой.

Санал асуулгын судалгаагаар үйлчилгээ авах боломжтой холбоотой жолоочийн ур чадвар, техник, хэрэгслийн бүрэн байдал, цэвэрлэгээ, агааржуулалт, дулаан хангамж, автобус доторх суудлын тоо, буудлын стандарт хангасан байдал гэсэн 7 үзүүлэлтийг Лайкертын шкалаар дүгнэхэд дунджаар 2.76 буюу “хангалтгүй” гэсэн үнэлгээ өгсөн байна. Иргэд үйлчилгээний орчны 7 үзүүлэлтээс цэвэрлэгээ, ариутгал, агааржуулалт, автобусан доторх суудлын тоо гэсэн үзүүлэлтэд илүү шүүмжлэлтэй байр суурьтай байгаа ба ахмад настнуудын хувьд нийтийн тээврээр үйлчлүүлэхэд цэвэрлэгээ, ариутгал, агааржуулалт харьцангуй

тааруу гэж үнэлсэн бол, оюутан сурагчдын хувьд суудлын тоо цөөн байдаг гэж үнэлжээ. Байршлын хувьд хотоос алслагдахын хэрээр үнэлгээ тааруу гарсан нь чиглэлийн маршрут урт байхын хэрээр илүү олон хүн бууж, суудаг, тэр хэрээр ариун цэврийн талаас шаардлага хангахгүй нөхцөл байдал бий болдогтой холбоотой. Автобуснуудад нэг эргэлтийн дараагаар цэвэрлэгээ хийх, ариутгах ажил хийдэг боловч иргэдийн хандлага, зорчих соёлтой холбоотойгоор үйлчилгээний орчин ийнхүү хангалтгүй байгаа нь ажиглалтын судалгаанаас харагдсан болно.

Улаанбаатар хотын нийтийн тээврийн маршрут харьцангуй урт буюу дунджаар 40 (хамгийн бага нь 12, хамгийн их нь 79) зогсоолтой байгаа нь их өгөгдлийн шинжилгээнээс харагдав. Нэг зогсоолд цуварч зогсох автобусны тоог хамгийн ихдээ 3 байхаар хотын тээврийн UCS 1601B стандартад тусгасан боловч нэг автобусны буудал дээр гурваас олон автобус нэг зэрэг зогсох тохиолдол гардаг нь үйлчилгээ авах боломжийг хязгаарлаж байгаа нь ажиглалтаас ч тодорхой байна. Энэ мэтчилэн нийтийн тээврийн үйлчилгээний орчин шаардлага хангахгүй байгаа нь хувийн тээврийн хэрэгслээр зорчих хөдөлгөөнийг нэмэгдүүлж, замын хөдөлгөөний ачааллыг нэмэгдүүлэх нэг шалтгаан болж байна.

Санал асуулгын судалгаагаар автобус доторх эрсдэлгүй байдал, осол, гэмтлээс хамгаалах, шийдэх аргыг аюулгүй байдлын хүрээнд хамруулан авч үзэхэд 2.28 буюу хангалтгүй гэсэн үнэлгээ гарсан. Нийтийн тээврийн аюулгүй байдлын тухайд нийтийн тээврийн хэрэгслээр зорчиж замын хөдөлгөөнд оролцох үйл явц эрсдэл ихтэй, зорчигч эрүүл мэндийн хувьд хохирох, улмаар амь нас эрсдэх тохиолдол нийт хүн амын тоотой харьцуулахад анхаарал татахуйц түвшинд байгаа нь холбогдох статистикаас тодорхой харагдлаа. Тухайлбал, 2023 оны байдлаар улсын хэмжээнд нийт 25,235 зам тээврийн осол бүртгэгдсэнээс 83.4 хувь, зам тээврийн ослын улмаас хохирсон хүний тоо 1,280 байгаагийн 45.4 хувь нь тус тус Улаанбаатар хотод бүртгэгджээ. Мөн онд автобусаар зорчиж байхдаа зам тээврийн осолд орж, зөвхөн ГССҮТ-д хандан эрүүл мэндийн тусламж үйлчилгээ авч, бүртгэгдсэн нийт 291 тохиолдол байгаагийн 36.8 хувь нь “автобус мөргөлдөлтгүй зам тээврийн осолд ороход дотор нь явж байсан хүн гэмтэх” гэсэн ангилалд хамаарч байна. Үүн дээр бүртгэлд ороогүй, хөнгөн гэмтсэн, ГССҮТ-д хандаж, үйлчилгээ аваагүй тохиолдлыг нэмбэл багагүй дүн гарахаар байна. Энэ нь нийгмийн бүлэгт, түүний дотор хөгжлийн бэрхшээлтэй иргэдэд илүү эрсдэл бий болгохын сацуу цаашид олдмол хөгжлийн бэрхшээлтэй иргэдийн тоо нэмэгдэх ноцтой үр дагавартай.

Автобусны багтаамж хэтэрснээс нийгмийн бүлэг тухайлан ахмад настан, хүүхэд, хөгжлийн бэрхшээлтэй иргэдийн хувьд тээврийн хэрэгслээс суух, буух, дотор нь зорчих зэрэг бүх хөдөлгөөнд хүртээмжийн хязгаарлалт үүсдэг нь их өгөгдөл, санал асуулга, ажиглалтын судалгаагаар тодорхой болсон. Тухайлбал, автобусан дотор осол, гэмтлээс хамгаалал, шийдэх аргыг ахмад настнууд 1.33, хөгжлийн бэрхшээлтэй иргэд 1.98 оноогоор тус тус үнэлсэн нь 'маш хангалтгүй' гэсэн ангилалд хамаарч байна.

### 5.1.3 Үйлчлүүлэгчид нийцтэй байдал

Үйлчлүүлэгчид нийцтэй байдлын хүрээнд нийтийн тээврийн үйлчилгээ нь хөдөлгөөний хязгаарлалттай иргэдийн хэрэгцээ, онцлогт тохирч төлбөрийн хувьд худалдан авах чадварт нийцэж байгаа эсэхийг их өгөгдөл, санал асуулга, ярилцлагаар тодруулсан болно.

Нийтийн тээврээр ахмад настан, хөгжлийн бэрхшээлтэй иргэд, донор, ахмад дайчид зэрэг хүмүүс үнэгүй, оюутан сурагчид хөнгөлөлттэй үнээр зорчдог. Гэвч ахмад настан, хөгжлийн бэрхшээлтэй иргэд, алслагдсан байршилд амьдарч буй иргэдийн хувьд автобусны карт цэнэглэх нь бэрхшээлтэй, автобусны чиглэл төдийлөн оновчтой бус, буудал хоорондын зай хол байдаг гэсэн асуудал өдөр тутам тулгамддаг нь судалгаанаас харагдсан. Санал асуулгаар нийтийн тээврийн үйлчилгээ нь хөгжлийн бэрхшээлтэй иргэд, хүүхдүүд, жирэмсэн эхчүүд, ахмад настнуудад төдийлөн ээлтэй бус буюу дунджаар 1.46-2.27 оноотой үнэлэгдсэн нь 'хангалтгүй' гэсэн ангилалд хамаарч байна.

Хөгжлийн бэрхшээлтэй хүмүүс (хөдөлгөөн, хараа, сонсгол)-ийн хувьд нийтийн тээврийн хэрэгсэлд хялбархан нэвтрэх, тухтай зорчих, налуу зам, цахилгаан шат, брайль тэмдэгт, аудио зарлал байгаа эсэх нь үйлчилгээ авах боломжийг тодорхойлох гол нөхцөл болдог. Үйлчлүүлэх болон үйлчлэх соёлын дутмагшлаас үүдэлтэй үйлдлийн чадвар хязгаарлагдмал зорчигчдод зориулсан тусгай хэрэгсэл, тохируулгат орчинд тэд үйлчилгээ авч чадахгүй нөхцөл байдал түгээмэл ажиглагдаж байна. Тухайлбал, ажиглалтын судалгаагаар жолооч нар замаас хол зогсох, тэргэнцэртэй иргэд зорчих тохиолдолд зориулалтын шат тавьж оруулах, буулгах үйл ажиллагааг хэрэгжүүлэхгүй байх, жирийн иргэд хөгжлийн бэрхшээлтэй иргэдэд зориулсан суудалд сууж зорчих, ахмад настнуудад суудал тавьж өгөхгүй байх зэрэг тохиолдол гарч байв.

Үйлчлүүлэгчид нийцтэй байдлыг 4 үзүүлэлтээр ажиглалт хийхэд хэрэгжилтийн үнэлгээ дунджаар 46.3 хувь (2.32 оноо) байгаа нь нийтийн тээврийн үйлчилгээ нь ахмад настан, хүүхэд, хөгжлийн бэрхшээлтэй иргэдэд төдийлөн ээлтэй биш, тэдний бие даан амьдрах эрхийн баталгаа

сул байгаа нь хотын хөгжил иргэн төвтэй байдлаар өрнөхөд бодит сорилт болж байгааг харуулж байна. Улмаар “Нийтийн тээврийн үйлчилгээ нь хөгжлийн бэрхшээлтэй иргэдийн онцлог, хэрэгцээнд төдийлөн нийцтэй биш байна” гэсэн таамаглал дээрх үр дүнгүүдээр батлагдаж байна.

Нийтийн тээвэр нь хотын суурь үйлчилгээ болох утгаараа үйлчилгээний тарифыг өндөр тогтоох нь нийгмийн бүлгүүдэд хүртээмжтэй үйлчилгээ авах боломжийг хязгаарладаг. Олон улсад нийтийн тээврийн тасалбарын үнэ дундаж цалингийн 0.1 хувийг эзэлдэг бол Монгол Улсын хувьд ойролцоогоор 0.03 хувь байгаа нь харьцангуй доогуур бөгөөд иргэдийн худалдан авах чадварт нийцтэй байгааг харуулж байна. Түүнчлэн иргэд гол төлөв 2 автобус дамжин зорьсон газраа хүрдэг тул 2 автобус дамжин суусан тохиолдолд 2 дахь автобусанд төлбөргүй зорчдог байдал нь үйлчлүүлэгчид ээлтэй шийдвэр байна.

Их өгөгдлийн шинжилгээнээс үзвэл нийтийн тээврээр үйлчлүүлэгчдийн 43.1 хувь нь төлбөрөө төлж зорчдог иргэд, 24.8 хувь нь ахмад настнууд, 14.0 хувь нь хүүхдүүд, 10.8 хувь нь оюутнууд, 5.8 хувь нь хөгжлийн бэрхшээлтэй иргэд, үлдсэн хувь нь донор, хөдөлмөрийн баатар, ахмад дайчин зэрэг бүлгийн иргэд байна. Санал асуулгын судалгаагаар ахмад настан, хөгжлийн бэрхшээлтэй иргэдийн 25.7-35.6 хувьд нь өдөр тутам нийтийн тээврээр зорчих хэрэгцээ гардаг гэсэн хариулыг өгчээ. Ийнхүү хүүхэд, оюутан, ахмад настан зэрэг нийгмийн бүлгийн тухайд нийтийн тээврээр зорчилт олон улсын түвшинтэй харьцуулахад өндөр байгаа нь ерөнхий боловсролын үйлчилгээний хүртээмж, чанарын ялгаатай байдлыг харуулахын зэрэгцээ их, дээд сургууль, эмнэлэг зэрэг байгууллагууд гол төлөв хотын төвийн бүсэд байрладаг, иргэнд ойр биш байгаатай холбоотой байна.

Нийтийн тээврээр үйлчлүүлэгчдийн бүтцээс харахад 10 зорчигч тутмын 5-6 нь хөнгөлөлттэй зорчигчид байгаа нь нийтийн тээврийн үйлчилгээний үндсэн үйл ажиллагааны орлого төвлөрөлтөд тодорхой хэмжээгээр нөлөөлж байна. Улмаар ажиглалтын судалгаанаас үзэхэд, зорчигчдын хөлс төлөлт дунджаар 1.5 оноогоор үнэлэгдсэн нь зорчигчдын соёл, хариуцлагатай холбоотой анхаарах асуудал юм. Их өгөгдөлд суурилан энгийн тооцоо хийж үзэхэд, зорчигчдын 20 орчим хувь нь төлбөрөө төлөөгүй нөхцөлд зорчигчид 500 төгрөгөөр биш, 186 төгрөгөөр зорчиж байгаатай адил алдагдал хүлээж байгаа нь харагдав.

Нийтийн тээврийн үйлчилгээний төлбөр төлөх үйл явцыг хөнгөвчлөх, мэдээллийг сайжруулах үүднээс цахим төлбөрийн системийг нэвтрүүлж, UB Smart Bus аппликейшныг нэвтрүүлээд байгаа билээ. Цахим төлбөрийн

системд иргэдийн 67.2 хувь нь сэтгэл ханамжтай боловч ахмад настан, хөгжлийн бэрхшээлтэй иргэд, алслагдсан байршилд амьдарч буй иргэдийн хувьд бэрхшээлтэй байдаг байна. Харин иргэдийн 4,5 нь UB Smart Bus аппликейшныг ойлгомжтой, хэрэг-лэхэд хялбар, хэрэглэгчид нийцтэй систем хэмээн дүгнэж байна.

Нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүрэлцээт байдал, үйлчилгээ авах боломж, үйлчлүүлэгчид нийцтэй байдалтай холбоотой анхдагч болон хоёрдогч өгөгдлийн шинжилгээний үр дүнгээс үзэхэд, “Нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүрэлцээт байдал, үйлчилгээ авах боломж, үйлчлүүлэгчид нийцтэй байдал харилцан адилгүй байна” гэсэн таамаглал батлагдаж байна. Тодруулбал, иргэд нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүрэлцээт байдлыг дундаж түвшинд, үйлчилгээ авах боломж, үйлчлүүлэгчид нийцтэй байдлыг дундаас доогуур буюу хангалтгүй хэмээн үнэлсэн. Ялангуяа нийтийн тээврийн үйлчилгээ нь хөгжлийн бэрхшээлтэй иргэд, ахмад настан, хүүхэд зэрэг нийгмийн бүлгийн хэрэгцээ, онцлогт төдийлөн ээлтэй бус хэмээн үзсэн шүүмжлэлт байр суурийг илэрхийлсэн бөгөөд энэхүү нөхцөл байдал бусад өгөгдлийн шинжилгээгээр мөн батлагдав.

Манай улсын хувьд нэн тэргүүнд нийтийн тээврийн үйлчилгээг хүрэлцээтэй байдлыг дээшлүүлэх, улмаар үйлчилгээ авах боломжийг бүрдүүлж, үйлчлүүлэгчид ээлтэй байх нөхцөлийг хангахад бодлогын түвшинд анхаарч байна. Олон улсад нийтийн тээврийн дээрх бүрдлийг жигд анхаарч, байгаль орчинд ээлтэй байдлаар тээврийн салбараа удирдан хөгжүүлж, иргэдийн амьдралын чанарыг дээшлүүлэхийг зорьж буй сайн туршлага байгааг тэмдэглэх нь зүйтэй. Тухайлбал, 2022 онд судлаачид нийт дэлхийн хотуудын нийтийн тээврийн үйлчилгээг 10 хүртэлх оноогоор үнэлэхэд эхний таван байранд Парис, Стокольм, Хонг-Конг, Нью-Йорк, Осло хотууд эрэмбэлэгджээ. Тэргүүлсэн хотуудын нийтлэг онцлог нь нийтийн тээврийн чиглэл, хэрэгслийн сонголт хангалттай, үйлчилгээний орчин стандартад нийцсэн, нийгмийн бүлгүүдэд ээлтэй, аюулгүй байдлыг хангасан бөгөөд эрсдэл багатай, үнэ тарифын хувьд хямд, цахилгаан болон бусад орлох тээврийн хэрэгслийн хэрэглээг дэмжсэн байна.



#### 5.1.4 Үйлчилгээний хүртээмж, нөлөөлж буй хүчин зүйл

Санал асуулгын судалгаагаар нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмжийн талаарх ерөнхий үнэлгээг тодруулахад, 2 хүн тутмын нэг нь хангалтгүй болон маш хангалтгүй үнэлгээг өгч, ердөө 12.6 хувь нь сайн болон маш сайн гэсэн гэж үзжээ. Манай улсын хувьд улирлын онцлогтой холбоотойгоор өвлийн улиралд нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмж онцгой анхаарал татдаг тул өнгөрсөн өвлийн хувьд үйлчилгээний хүртээмж ямар байсныг тодруулахад үнэлгээ илүү доогуур гарсан. Үйлчилгээний хүртээмжийн үнэлгээ алслагдсан хороолол, зуслангийн болон хотын ойролцоох суурьшлын бүсэд оршин суугчид, ахмад настан, хөгжлийн бэрхшээлтэй иргэдийн хувьд илүү хангалтгүй байна. Энэ нь үйлчилгээний хүрэлцээт байдал, үйлчилгээ авах боломж болон үйлчлүүлэгчид нийцтэй байдлын үнэлгээтэй уялдаатай дүр зураг юм.

Иргэдээс нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмжид нөлөөлж байгаа хүчин зүйлийг тодруулах зорилгоор нээлттэй асуулт боловсруулж, санал асуулгад тусгаж оруулсан. Судалгаанд хамрагдагчид нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмжид нөлөөлж буй 20 хүчин зүйлийг нэрлэснээс давтамжаараа замын ачаалал (түгжрэл их, хүн амын нягтрал) төвлөрөл өндөр шинээр баригдаж буй орон сууцны хороолол төлөвлөлт хангалтгүй, замын нөхцөл байдал тааруу, автобус хоорондын хүлээлгийн хугацаа урт зэрэг шалтгаанууд эхний тавд эрэмбэлэгдэж байна.

Мэргэжилтэнтэй хийсэн ярилцлагын дүнг харилцан уялдаатай дэд элементээс бүрдэх системт хандлагаар авч үзэж, STEEPL аргаар шинжилбэл, нэгдүгээрт, нийгмийн хүчин зүйл (тухайн ангилалд дурдагдсан нийт хариултын тоо  $n=114$ ), хоёрдугаарт, бодлогын хүчин зүйл ( $n=100$ ), гуравдугаарт эдийн засгийн хүчин зүйл ( $n=50$ ) нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмжид хамгийн их нөлөөлж байгаа нь илэрхий болсон. Нийгмийн хүчин зүйлд иргэд зорчих соёлд суралцаагүй, салбарын хүний нөөц хомсдолтой, жолоочийн харилцаа хандлага тааруу, замын хөдөлгөөний ачаалал нэмэгдсэн зэрэг хариултуудыг дурджээ. Улмаар чиглэл маршрут оновчгүй, үйлчилгээ үзүүлэгч байгууллагуудын менежментийн чадавх сул, нотолгоонд суурилж бодлого төлөвлөх практик сул, бодлого, стандартын хэрэгжилт хангалтгүй, бодлогын уялдаа холбоо сул зэрэг бодлогын хүчин зүйл үйлчилгээний хүртээмжийг хумихад нөлөөлдөг болохыг ярилцлагад оролцсон мэргэжилтнүүд онцлон тэмдэглэсэн. Эдийн засгийн хүчин зүйлд автобусны төлбөр бага, нийтийн тээврийн үйлчилгээний санхүүжилтийн механизм оновчгүй, үйлчилгээ үзүүлэгчдийн санхүүгийн чадавх сул, сонгон шалгаруулалтад тэгш шударга

байдлын зарчим үйлчилдэггүй зэрэг микро, мезо, макро түвшин дэх төсөв санхүүтэй холбоотой анхаарах асуудлыг онцолсон байна.

Үүнээс үзвэл “Нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмжид бодлого, эрх зүйн хүчин зүйл голлон нөлөөлж байна” гэсэн таамаглал батлагдсангүй. Өөрөөр хэлбэл, иргэд, мэргэжилтнүүдийн ярилцлага, ажиглалтын дүнгээс үзэхэд, нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмжид S буюу нийгмийн хүчин зүйл голлох нөлөөтэй байна.

Замын нөхцөл байдал тааруу, түгжрэл их, түгжрэлээс хамааран автобусны хүлээлгийн хугацаа нэмэгддэгтэй холбоотой иргэд нийтийн тээврийг сонгон хэрэглэхгүй, хувийн унаа, дугуй, скүүтер зэрэг унах хэрэгслийг хэрэглэх хандлага нэмэгдэж, эрсдэл ч мөн дагаад ихэссэн байна. ГССҮТ-өөс гаргасан мэдээллээр 2023 онд нийт 168280 хүн тусламж үйлчилгээ авснаас зөвхөн скүүтер болон суррон дугуйны гэмтэл 229 бүртгэгдэж, 2024 оны эхний таван сарын байдлаар нийт 55365 хүн тусламж үйлчилгээ авснаас скүүтер болон суррон дугуйтай холбоотой гэмтлийг 72 тохиолдол бүртгэгдсэн нь нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмжийн асуудлыг дэд бүтцийн хангамж, орлох хэрэгслийг ашиглах боломж, суурь нөхцөлийг бүрдүүлсэн эсэхээс ангид авч үзэх боломжгүйг харуулна.

Нийтийн тээвэртэй холбоотой бүртгэгдсэн өргөдөл, гомдлоос тодорхой кейсүүдийг санамсаргүй байдлаар сонгож үзэхэд, автобусны тоо болон хүлээгдэл, маршрутын оновчтой байдал, автобусны тав тухтай холбоотой гомдол нь хамгийн их байгаа нь нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмж учир дутагдалтай байгааг илтгэв. Харин мэдээллийн хүртээмж болон ойлгомжтой байдал, үйлчлүүлэх соёл, парк шинэчлэлтэй холбоотой гомдол хамгийн бага байгаа нь нийтийн тээврийн салбарт хийж байгаа парк шинэчлэлийн ажил үе шаттай хийгдэж байгаа, мөн тээврийн хэрэгслийн гадна болон дотоод орчин дахь мэдээлэл харьцангуй ойлгомжтой, үйлчлүүлэгчдэд хүртээмжтэй болж байгааг харуулж байна.

Өргөдөл, гомдлын шийдвэрлэлтийг харахад дийлэнх нь иргэний талд шийдвэрлэгдсэн, 80 гаруй хувийн биелэлттэй байгаа нь сайшаалтай хэдий ч 5 иргэн тутмын нэг нь гомдлоо шийдүүлж чадахгүй үлдэж байна. Иргэний өргөдөл, гомдлыг хамаарах албан тушаалтан эрх мэдлийн хүрээнд тухай бүр шийдвэрлэж, хариу арга хэмжээ авахаас гадна үнэн, зөв мэдээллийг илүү өргөн хүрээнд, шуурхай хүргэж, иргэдэд тухайн асуудлын талаарх ойлголт, байр сууриа тодорхой болгоход нь дэмжлэг үзүүлэх, эргэх холбоог сайжруулах, гомдол шийдвэрлэлтийн шуурхай байдал, чанарт илүү анхаарах шаардлага байгаа нь кейсүүдийн агуулгаас харагдаж байна.

Их хотын гол үйлчилгээ болох нийтийн тээврийн үйлчилгээг сайжруулснаар замын хөдөлгөөний ачаалал буурах, иргэд зорьсон газраа түргэн шуурхай хүрэх боломжтой болох, цаг хугацаа, хөрөнгө санхүү хэмнэх, улмаар амьдралын чанарыг нь дээшлүүлэх боломж бүрддэг. Иймд санал асуулгад хамрагдсан иргэдээс “Нийтийн тээврийн үйлчилгээ сайжирсан нөхцөлд Та автобусаар зорчих уу?” гэсэн асуултаар уг үйлчилгээг авах хандлагыг тодруулахад судалгаанд хамрагдагчдын 88.1 хувь нь тийм гэж хариулсан. Энэ нь Улаанбаатар хотын нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүрэлцээт байдал, үйлчилгээ авах боломж, үйлчлүүлэгчид нийцтэй байдлыг сайжруулж чадвал нийтийн тээврээр үйлчлүүлэгчдийн тоо нэмэгдэх боломжтойг илтгэж байна.

Нийтийн тээврийн үйлчилгээг сайжруулах боломжийг нээлттэй асуудлын хүрээнд иргэдээс тодруулахад 59, мэргэжилтнүүдээс тодруулахад 30 санал тус тус гарсан. Саналуудыг нь бүлэглэн авч үзвэл бодлогын түвшинд нийтийн тээврийн үйлчилгээний чиглэл, маршрутыг оновчлох, том оврын болон дугуй, скүүтэр зэрэг тээврийн хэрэгслээр зорчих боломжийг бий болгох, санхүүжилтийн механизмыг оновчлох зэрэгтэй холбоотой саналууд гарсан байна. Мөн нийтийн тээврийн үйлчилгээний орчныг сайжруулах, аюулгүй байдлыг хангахад чиглүүлэх, үйлчилгээ үзүүлэгч байгууллагуудын менежмент, нийгмийн хариуцлагыг сайжруулахад чиглэсэн тодорхой саналууд дурдагджээ. Иргэдтэй холбоотойгоор зорчих соёл, хариуцлагыг дээшлүүлэхэд чиглэсэн асуудлыг анхаарах хэрэгтэй гэсэн санал гарсан байна.

## **5.2 Санал, зөвлөмж**

Судалгааны үр дүнд суурилан нийтийн тээврийн үйлчилгээг сайжруулахад чиглэсэн дараах санал, зөвлөмжийг дэвшүүлж байна. Үүнд:

### **1. Нийтийн тээврийн үйлчилгээний бодлого төлөвлөлтийн чиглэлээр:**

- “Алсын хараа 2050 Монгол Улсын урт хугацааны хөгжлийн бодлого”, “Засгийн газрын үйл ажиллагааны хөтөлбөр” зэрэг баримт бичигт нийтийн тээврийн салбарын асуудлыг ерөнхийлсөн байдлаар авч үзэж байгаа тул салбарын дунд хугацааны бодлогын баримт бичгийг “Хөгжлийн бодлого төлөвлөлт, түүний удирдлагын тухай” хуульд нийцүүлэн боловсруулж, хэрэгжүүлэх;
- Нийтийн тээврийн салбарт мөрдөж буй үндэсний болон хотын стандартуудыг НҮБ-ын шинэ хотжилтын хөтөлбөрийн шалгуур, “20 минутын хот”, “Иргэнд ээлтэй хот” зэрэг үзэл баримтлалд суурилан сайжруулах, үйлчилгээний стандартад эргономикийн үзүүлэлтээс

гадна автобусны суудлын тоо, зогсож явах боломжтой зорчигчийн тоо, автобус дүүргэлтийн хязгаар зэрэг үйлчилгээний хүрэлцээт байдал, үйлчилгээ авах боломжийг үзүүлэлтийг тодорхой зааж тусгах, мөрдөж хэрэгжүүлэх;

- Нийтийн тээврийн бодлого төлөвлөлт, менежментийн чиглэлийн сургалтын хөтөлбөрийг орчин үеийн хэрэгцээ, шаардлагад нийцүүлэн боловсруулах, сургалтын чанар, үр дүнг сайжруулах, салбарын мэргэжилтнүүдийг гадаадад сургаж, хөгжүүлэх, улмаар хүний нөөцийн тогтвор суурьшлыг хангах асуудлыг бодлогын түвшинд тухайлан анхаарах;
- Нийтийн тээврийн салбарт үйл ажиллагаа явуулж буй бүх шатны төрийн болон орон нутгийн байгууллага, төрийн өмчит үйлдвэрийн газар, хувийн хэвшил, олон улсын байгууллагуудын үйл ажиллагааг уялдуулах, салбар дундын хамтын ажиллагааг үр дүнтэй болгох, улмаар энэхүү чиг үүргийг хариуцсан нэгжийг байгуулах асуудлыг судлан үзэж, бодлогоор дэмжих;
- Нийтийн тээврийн үйлчилгээний урт, дунд, богино хугацааны бодлого, Улаанбаатар хотын хөгжлийн ерөнхий төлөвлөгөөг боловсруулах, бодлогын хэрэгжилтийг сайжруулахад системт хандлага, симуляцийн шинжилгээ, сценари анализ зэрэг нотолгоонд тулгуурласан үзэл баримтлал, арга барилыг эш үндэс болгох, суурь судалгаа, статистик өгөгдлөөс гадна их өгөгдөл, орчин үеийн программ хангамж, хиймэл оюун ухааныг өргөнөөр ашиглах;
- Нийтийн тээврийн хөгжлийг олон жишигт ойртуулан, ахисан шатанд гаргахын тулд улс орнуудын хөгжлийн хандлагыг баримжаалж, сайн туршлагыг судлан нутагшуулах;

## **2. Нийтийн тээврийн үйлчилгээ, менежментийг сайжруулах чиглэлээр:**

- Зорчигчийн тоо, эрэлтэд нийцсэн үйлчилгээний менежментийг хэрэгжүүлэх хүрээнд нийтийн тээврийн үйлчилгээнд улирал, сар, 7 хоног, цагийн зорчигч урсгалын өгөгдөл, мэдээлэлд суурилсан төлөвлөлт, зохион байгуулалтыг тухай бүр шуурхай зохицуулж ажиллах, шаардлагатай тохиолдолд нэмэлт автобусаар үйлчлэх;
- Цаг агаарын эрс тэс байдлыг тооцсон нийцтэй шийдлүүдийг гаргаж, өвөл, зуны улиралд бороо, цас зэрэг байгалийн үзэгдэл Улаанбаатар хотод түгжрэлийг бий болгож, энэ нь нийтийн тээврийн автобусны хүлээгдлийг үүсгэдгийг үйлчилгээ үзүүлэхэд сайтар тооцон тусгах, өвлийн улиралд автобусны хүлээгдэл нэмэгддэгтэй холбоотой

иргэдэд зориулсан дулаан зогсоол барьж байгуулах ажлыг үргэлжлүүлэх;

- Зорчигчийн ачаалал, газар зүйн байршил, авто замын сүлжээнээс хамааран ачаалал ихтэй чиглэлд том оврын, ачаалал багатай чиглэлд бага оврын автобус, микро автобус зэргийг сонголттойгоор үйлчлэх боломжийг өргөжүүлэх замаар үйлчилгээний байршлаас хамаарсан ялгааг арилгах;
- Автобусны зогсоол, буудлын стандартыг шинэчлэх замаар зогсоолын уртыг нэмэгдүүлж, олон автобус зогсох боломжийг бүрдүүлэх, зогсох цэг, тэмдэглэгээг тодорхойлж, чиглэл, хугацааг тодорхой болгох;
- Нийтийн тээврийн үйлчилгээний нийт чиглэл, чиглэлийн урт, эргэлт, автобусны тоо зэргийг зорчигч урсгал, хэрэглэгчийн эрэлт, замын хөдөлгөөний өгөгдөл, мэдээлэлд суурилан оновчлох, тээврийн хэрэгслийн чиглэл, багтаамж өөрчлөгдөх тохиолдолд хувилбарын шинжилгээний үндсэн дээр үр нөлөөг тооцоолж, оновчтой шийдвэр гаргах;
- Нийтийн тээвэрт зэрэглэл өндөртэй үйлчилгээ, тусгай чиглэлийн буухиа зэрэг олон сонголтот хувилбарыг өргөжүүлэх, зорчих зайнаас хамаарсан тасалбарын уян хатан үнийн механизмыг нэвтрүүлэх, урамшуулалтай картын системийг хөгжүүлэх;
- Ачаалал багатай маршрутын тухайд цагт суурилсан системийг өөрчилж, иргэдийн эрэлт хэрэгцээнд суурилсан, уян хатан цагийн хуваарьтай автобусаар үйлчлэх боломжийг судалж, хэрэгжүүлэх;
- Албан байгууллага өөрийн автобусаар үйлчлэх, ажилтан, албан хаагчдыг нийтийн тээврээр зорчихыг урамшуулах, ажлын цагийн хуваарийг зорчигч урсгалын оргил цагтай давхцахгүй байхаар өөрчлөхөд чиглэсэн хөшүүргийг бий болгох, замын хөдөлгөөний ачааллыг бууруулахад ажил олгогчийн нийгмийн хариуцлагыг дээшлүүлэх;
- Нийтийн тээврийн хэрэгслийн жолооч нарын сахилга, хариуцлага, үйлчилгээний соёл (зогсоолдоо орж зогсох, зорчигчийг бууж, суусны дараа хөдлөх, хоёрдугаар эгнээнээс зорчигч буулгаж, суулгахгүй байх гэх мэт)-ийг сайжруулах чиглэлд хяналтын камерын ашиглалт, эргэх холбоог сайжруулж, шууд холбоо тогтоон шаардлага тавьдаг механизмыг бүрдүүлэх, жолооч нарын ажиллах нөхцөлийг сайжруулах, соёлтой үйлчлэх бололцоог бүрдүүлэх;

- Нийтийн тээврээр зорчигчдын аюулгүй байдлыг хангах чиглэлээр мэдээлэл, харилцаа холбооны технологийн орчин үеийн дэвшилтэт аргууд, ухаалаг системийг нэвтрүүлэх;
- Нийтийн тээврийн үйлчилгээний чиглэл, маршрутын өөрчлөлтэй холбоотой шийдвэрийг урьдчилан төлөвлөж, ойлгомжгүй байдал үүсэхээс сэргийлэх, нийгмийн бүлгүүдэд нийцтэй сувгаар мэдээллийг шуурхай, давтамжтайгаар хүргэх замаар олон нийтийн дэмжлэг авах боломжийг нэмэгдүүлэх;
- Иргэдээс нийтийн тээврийн үйлчилгээтэй холбоотой гаргасан өргөдөл, гомдол, санал хүсэлтийн агуулгад тогтмол шинжилгээ хийж, асуудлын шалтгааныг тодорхойлох, арилгах, асуудлыг шийдэх оновчтой хувилбар боловсруулахад шинжилгээний үр дүнг ашигладаг практикийг өргөжүүлж, тогтмолжуулах замаар нийтийн тээврийн үйлчилгээтэй холбоотой өргөдөл, гомдлын менежментийг үйлчлүүлэгч төвтэй болгон сайжруулах;
- Нийтийн тээврийн үйлчилгээтэй холбоотой статистик, өргөдөл, гомдол, санал хүсэлт, гэмтэл бэртлийн мэдээ, гэмт хэрэг зөрчлийн бүртгэл, зорчилт хөдөлгөөн, үйлчилгээний тасалдал зэргийг хамарсан нэгдсэн мэдээллийн сантай болж, иргэд, судлаачдад болон шийдвэр гаргагчдад мэдээлэл илүү хүртээмжтэй болгож, эрдэм шинжилгээ, судалгааны эргэлтэд оруулах, практик хэрэглээг нэмэгдүүлэх;

### **3. Нийтийн тээврийн үйлчилгээ үзүүлэгч байгууллагын чадавх, нийгмийн хариуцлагыг сайжруулах чиглэлээр:**

- Нийтийн тээврийн салбарт үйл ажиллагаа явуулж буй байгууллагуудын засаглал, удирдах ажилтнуудын менежментийн чадамжийг дээшлүүлэх;
- Нийтийн тээврийн салбарт олон улсын стандартыг хэрэгжүүлж, хэрэглэгчид хандсан бүтээгдэхүүн, үйлчилгээ, технологид тулгуурласан процесс, хүртээмж, чанарыг дээшлүүлэхэд чиглэсэн менежментийг хөгжүүлэхэд анхаарч, гүйцэтгэл, бүтээмжийг дээшлүүлэх;
- Нийтийн тээврийн салбарт нөхцөл байдлын цогц судалгааг гүйцэтгэж, үйлчилгээний хүртээмж, аюулгүй байдал, чанарыг дээшлүүлэхэд чиглэсэн менежментийн төлөвлөгөө боловсруулж, хэрэгжүүлэх, үйл ажиллагаандаа тогтмол хяналт, шинжилгээ хийж, сайжруулан суралцагч байгууллагын зарчмаар, үр дүнд чиглэж ажиллах;

- Нийтийн тээврийн салбарын удирдах албан тушаалтны томилгоонд улс төрөөс хараат бус, бие даасан зарчмыг нэвтрүүлэхэд анхааран ажиллах, удирдах албан тушаалд мэдлэг, чадавх, туршлагатай албан хаагчийг сонгон шалгаруулалтын үндсэн дээр мерит зарчмаар томилон ажиллуулахад анхаарах;
- Нийтийн тээврийн салбарын худалдан авах ажиллагааны сонгон шалгаруулалтын үйл явцыг нээлттэй, ил тод, үр дүнтэй болгох, олон нийтийн хяналтыг сайжруулж, үйлчилгээний хүртээмж, чанар, үр ашгийг нэмэгдүүлэх;

#### **4. Дэд бүтцийн бодлого, зохицуулалтаар нийтийн тээврийн үйлчилгээг дэмжих чиглэлээр:**

- Улаанбаатар хотын авто замыг хөгжүүлэх бодлогын үзэл баримтлалыг автомашинд чиглэсэн хандлагаас нийтийн тээвэр, явган хүнд чиглэсэн хандлагын өөрчлөлт хийж, автозамын сүлжээг өргөтгөх, нийтийн тээврийн үйлчилгээний дугуй, скүүтэр зэрэг орлуулах хэрэгслийн дэд бүтцийг сайжруулах;
- Автозамын ачааллыг бууруулах хүрээнд явган замын хэсгийг өргөжүүлэх, зогсоол, явган хүний гарцаар аюулгүй зорчих замын нөхцөлийг сайжруулах;
- Тусгай замын автобус, метро, дүүжин тээвэр, том, дунд, бага оврын автобус гэх мэт олон төрөлт нийтийн тээврийг хөгжүүлэх, ачаалал ихтэй хоёр эгнээ замуудыг гурав, түүнээс дээш эгнээтэй болгох, гүүрэн гарц, гарам барих байдлаар суурь дэд бүтцийг сайжруулах боломжийг судлан хэрэгжүүлэх;
- Нийтийн тээврийн хэрэгслийн дамжин өнгөрөх терминалуудыг бий болгож, богино эргэлт хийх, зогсох, засвар үйлчилгээ авах боломжийг бүрдүүлсэн зам, талбайтай болгох замаар үйлчилгээний хүртээмж, чанарыг дээшлүүлэх;

#### **5. Үйлчлүүлэгчийн хариуцлага, соёлыг дээшлүүлэх чиглэлээр:**

- Нийтийн тээврийн автобусанд зорчигчдыг бүртгэх, тоолох системийг нэвтрүүлэх, төлбөр төлөөгүй зорчигчдод сануулга өгөх, хариуцлага тооцох, олон нийтийн хяналтыг сайжруулах боломжийг бүрдүүлэх;
- Нийтийн тээврээр зорчих иргэдийн соёл (төлбөрөө төлөх, бусдыг хүндэтгэх, бусдад саад болохгүй байх, автобусны техник, хэрэгсэлтэй боловсон харьцах гэх мэт)-ыг сайжруулах зорилгоор зан төлөвт нөлөөлөхүйц арга зүйг ашигласан контент боловсруулж,

хүртээмжтэй сувгаар нэвтрүүлэх;

- Ерөнхий боловсролын сурагчдад зориулсан нийтийн тээврээр үйлчлүүлэх соёлын талаар богино мэдээлэл, танилцуулга зохион байгуулах, “Хүн ба нийгэм” хичээлийн хөтөлбөрт тодорхой агуулга тусгаж, хэрэгжүүлэх зэрэг болно.

### **5.3 Судалгааны хязгаарлалт**

“Нийтийн тээвэр гэж эрх бүхий байгууллагаас тогтоосон нийтийн үйлчилгээний замын чиглэл, цагийн хуваарийн дагуу болон зохион байгуулалттай гүйцэтгэж байгаа зорчигч тээвэрлэлт, таксийн үйлчилгээг хэлнэ” гэсэн тодорхойлолтын хүрээнд судалгаанд зорчигч тээвэрлэлтийн автобусны үйлчилгээг авч үзсэн. Ингэхдээ нийслэл Улаанбаатар хотын түвшинд нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмжийг тодруулсан нь орон зайн хувьд хязгаарлалт болж байна.

Судалгааны хүрээнд цуглуулсан хоёрдогч өгөгдөл нь 2023-2024 онд, анхдагч өгөгдөл нь 2024 онд тус тус хамаарч байгаа нь цаг хугацааны хувьд хязгаарлалттай нөхцөл байдал тул уг онцлогийг анхаарч тайлбар, шинжилгээ хийсэн болно.



## ЭХ СУРВАЛЖИЙН ЖАГСААЛТ

Автотээврийн тухай хууль. (1999)

Автотээврийн хэрэгслээр зорчигч тээвэрлэх дүрэм, Зам, тээврийн хөгжлийн сайдын 2020 А/24 дүгээр тушаалын хавсралт

"Алсын хараа 2050" Монгол Улсын урт хугацааны хөгжлийн бодлого. (2020)

Ахмад настан, хөгжлийн бэрхшээлтэй хүн нийтийн тээврийн хэрэгслээр үнэ төлбөргүй зорчих журам, Засгийн газрын 2017 оны 197 дугаар тогтоол

Автотээврийн хэрэгслээр зорчигч тээвэрлэх дүрэм, Зам, тээврийн хөгжлийн сайдын 2020 А/24 дүгээр тушаал

Иргэдээс төрийн байгууллага, албан тушаалтанд гаргасан өргөдөл, гомдлыг шийдвэрлэх тухай Монгол Улсын хууль

MNS 5012:2021 стандарт "Нийтийн тээвэр. Ангилал ба үйлчилгээнд тавих. Ерөнхий шаардлага"

MNS 5879:2012 стандарт "Нийтийн тээвэр, замналын зогсоол, ангилал, техникийн шаардлага"

UCS 1601В:2022 "Нийтийн тээврийн хэрэгслийн зогсоолд тавих ерөнхий шаардлага"

UCS 1603В:2022 "Нийтийн тээврийн үйлчилгээ, тээврийн хэрэгсэлд тавих ерөнхий шаардлага"

Э.Ариунаа, Ч.Эрдэнэчимэг. (2021). *"Системийн сэтгэлгээ" хичээлийн лекцийн эмхэтгэл*. Улаанбаатар

Б.Буянтогтох. (2018). *Их дээд сургуулийн үйлчилгээний чанарыг оюутны сэтгэл ханамжид тулгуурлан үнэлэх нь*, Улаанбаатар

Ц.Балхаажав, Г.Лувсанцэрэн, С.Норовсамбуу, Ү.Нямдорж, Д.Содномгомбо. (1990). *Философийн толь*. Улаанбаатар

А.Буянтогтох. (2004). *Хотын нийтийн тээврийн үйлчилгээг боловсронгуй болгох нь. диссертаци*, Улаанбаатар

Я.Бямбасүрэн, П.Доржсүрэн (2021). *Төрийн бодлого*. Улаанбаатар

ГССҮТ, Статистик, тандалт судалгааны алба (2024). *Автобустай холбоотой осол гэмтлийн бүртгэл мэдээ*

Ж.Дөлгөөн. (2021). *Нийтийн тээврийн үйлчилгээний сүлжээний төлөвлөлтийг боловсронгуй болгох асуудал*. Улаанбаатар

- Дэлхийн банк. (2017). *Монгол улс: Улаанбаатар хотын иргэдэд хүрэх үйлчилгээг хүртээмжтэй болгох нь*. Retrieved from Worldbank.org: <https://documents1.worldbank.org/curated/en/250411542977763094/pdf/120718-WP-PUBLIC-22-11-2018-16-19-14-TowardInclusiveUrbanMongolHavtastai.pdf>
- ЖАЙКА. (2022). *Улаанбаатар хотын зам тээврийн дэд бүтцийг бэхжүүлэх суурь судалгаа*. Retrieved from <https://openjicareport.jica.go.jp/pdf/12367595.pdf>
- З.Г.Зайнашева, Н.Г.Мешкова. (2015). *Современные критерий оценки качества и доступности предоставления государственных услуг. Экономика №1*
- МУ-ын Засгийн газар. (2021). *Алсын хараа 2050 Монгол Улсын урт хугацааны хөгжлийн бодлогын*. Улаанбаатар
- Ж.Нарантуяа. (2022). *Төрийн үйлчилгээний хүртээмжийн талаарх ойлголт. Төрийн удирдлага. Онол арга зүйн сэтгүүл. 2021. II. №15*
- НЗДТГ, Нийслэлийн авто замын хөгжлийн газар, ММСГ. (2022). *Иргэдийн зорчилт хөдөлгөөний origin-destination матриц боловсруулах 15 мянган өрхийн судалгаа*. Улаанбаатар
- НЗДТГ, Нийслэлийн авто замын хөгжлийн газар, AIRI. (2022). *Нийтийн тээврээр зорчих тасалбарын төлбөр болон нийтийн тээвэрт олгодог санхүүжилтийн засгийн үр нөлөөллийн судалгаа*. Улаанбаатар
- Нийслэлийн тээврийн газар. (2022). *Нийтийн тээврийн үйлчилгээний судалгаа*. Улаанбаатар
- НҮБХХ. (2008). *Төрийн захиргаа ба ардчилсан засаглал: Иргэддээ үйлчилдэг Засгийн газар*. Улаанбаатар
- Т.Сосорбарам. (2013). *Үйлчилгээний удирдлага*. Улаанбаатар
- Статистик дэвшил ТББ, (2023). *Хотын хөгжлийн индекс 2017-2021*, Улаанбаатар
- Т.Түмэнцогтоо, Ч.Эрдэнэчимэг, М.Амартүвшин, Ц.Энхмандах, Д.Намхайдагва. (2017). *Нийгмийн эгэх хариуцлагын үндсэн ойлголт*. Улаанбаатар
- Удирдлагын академи, ЗГХЭГ. (2005). *Иргэдэд үзүүлж буй төрийн үйлчилгээний өнөөгийн байдал, цаашдын хандлага. Онол, практикийн хурлын илтгэлүүдийн эмхтгэл, судалгааны дүн, зөвлөмж*. Улаанбаатар: В.Удвал, П.Увш

- Улаанбаатар хотын автозамын түгжрэлийг бууруулах Үндэсний хороо. (2023). *Нийслэл Улаанбаатар хотын авто замын түгжрэлийн өнөөгийн байдал ба Засгийн газраас баримталж буй бодлого, чиглэл*
- Үндэсний хөгжлийн газар. (2018). *Зам тээвэр, логиستيкийн хөгжил, байршлын төлөвлөлтийн судалгаа*. Retrieved from <https://regional.nda.gov.mn/backend/f/BNGGqDYfbC.pdf>
- ҮСХ. (2023). *Статистикийн мэдээллийн нэгдсэн сан* [www.1212.mn](http://www.1212.mn). Улаанбаатар
- Я.Цэвэл. (2013). *Монгол хэлний тайлбар толь*. Улаанбаатар
- Хот төлөвлөлт, судалгааны институт. (2021). *Улаанбаатар хотын 2040 он хүртэлх хөгжлийн ерөнхий төлөвлөгөө: Суурь судалгаа, дүгнэлт*. Улаанбаатар
- Хотын стандарт, хяналтын газар. (2021). *НҮБ-ын шинэ хотжилтын хөтөлбөрийн шалгуур үзүүлэлтийг Улаанбаатар хотын хэмжээнд тооцох нь*. Улаанбаатар
- Эрүүл мэнд нийгмийн бодлогын хүрээлэн. (2017). *Зам, тээврийн хөгжлийн яамнаас салбар байгууллагуудаар дамжуулан 2017 онд хэрэгжүүлсэн үйл ажиллагаанд хөндлөнгийн хэрэглэгчийн үнэлгээ*, Улаанбаатар
- 9th conference on Competition and Ownership in Land Transport. (n.d.). *Affordability of urban transport*
- ADB. (2013). *Empowerment and public service delivery in developing Asia and the Pacific*. Asian Development bank
- ASEAN. (2020). *ASEAN guidelines on public service delivery*. Jakarta
- Berman, E. (2018). *Leadership and Public sector reform in Asia*. Emerald Publishing
- C.Aker, J. (2018). *Using digital technology for public service provision in developing countries: Potential and Pitfalls*. International Monetary Fund
- Cambridge English dictionary. (2024, November 3). *Cambridge English dictionary*. Retrieved from <https://dictionary.cambridge.org/dictionary/englis>
- Concepción Garrido, Rocío de Oña, Juan de Oña. (1 November 2014). Neural networks for analyzing service quality in public transportation. *Expert Systems with Applications Volume 41, Issue 15, 6830-6838*
- Eda Beyazit . (15 Nov 2010). Evaluating Social Justice in Transport: Lessons to

- be Learned from the Capability Approach. *Transport reviews*, 117-134
- F.P Fiona Tulinayo<sup>1</sup>, P. Patrick van Bommel<sup>1</sup>, H.A Erik Proper. (June 2012). From a System Dynamics Causal Loop Diagram to an Object-Role Model: A stepwise Approach. *Journal of Digital Volume 10 Number 3*, 174-186
- Margues, B. (2002). *Public services and user's satisfaction*. Berlin
- Marco Diana and Cinzia Daraio. (March, 2014). Evaluating the effectiveness of public transport operations: A critical review and some policy indicators. *International Journal of Transport Economics / Rivista internazionale dieconomia dei trasporti*, Vol. 41, No. 1 (MARCH 2014), 75-107
- Margareta Friman, Katrin Lättman, Lars E. Olsson. (2023, December 27). *Public Transport Quality, Safety, and Perceived Accessibility*. Retrieved from MDPI : <https://doi.org/10.3390/su12093563>
- Michael Keeley. (Jun., 1978, Vol. 23, No. 2). A Social-Justice Approach to Organizational Evaluation. *Administrative Science Quarterly*, pp. 272-292
- Nothern territory government. (2019). *Pathways to community control*
- Oregon Public Transportation . (August 2020). *Oregon Public Transportation Plan, Public Transportation Level of Service Final White Paper*
- Prodromos Chatzoglou, Dimitrios Chatzoudes, Eftichia Vraimaki, Anastasios Diamantidis. (19 July 2013). Service quality in the public sector: the case of the Citizen's Service Centers (CSCs) of Greece. *International Journal of Productivity and Performance Management*
- T.Rood . (2002). *An aggregated public transit measure*
- Transportation Research Board. (2013). *Transit Capacity and Quality Service Manual, Third Edition*
- Tripp, John T. Drea. (1 September 2002). Selecting and promoting service encounter elements in passenger rail transportation. *Journal of Services Marketing*
- Urbina, A. U. (2023). Fostering evaluation culture in the Philippines. *Asia-Pacific Evaluation Journal*
- Vimal Gahlot, B.L.Swami, M.Parida, B.Kalla. (2013). *Availability and accessibility assessment of public transport system In Jaipur city*. India
- W.C.Pieterse. (2009). *Citizens channel behavior and Public service channel strategy, dissertation*

William Cooper (2023). Which country has the best public transport options in the world? <https://www.william-russell.com/blog/global-transport-index/#transport-stops>

World Bank Group. (2018). *Indicators of citizen centric public service delivery*. Washington DC: International Bank for Reconstruction and Development/The World Bank

Xavier Salleras Mestre. (2021). *Accessibility and equity assessment in public transport services. A Case Study in Palma de Mallorca. Thesis*. KTH Royal Institute of Technology

<https://www.mobilityits.eu/public-transport>

(<https://www.quora.com>)

<http://erp.ulaanbaatar.mn>

<http://www.11-11.mn>

<https://www.1212.mn>

<https://www.dimensions.com/collection/buses>

<http://erp.ulaanbaatar.mn>

[https://mrt.d.gov.mn/upload/files/Tailan\\_Tuluvguu/MRTD%20final](https://mrt.d.gov.mn/upload/files/Tailan_Tuluvguu/MRTD%20final). (n.d.)

<https://transport.ub.gov.mn/mn/>. (n.d.)

<https://ulaanbaatar.mn/news/18614>. (n.d.)

**Хавсралт 1. Санал асуулгын хуудас**

Улаанбаатар хотын нийтийн тээврийн үйлчилгээний нөхцөл байдлыг судалж, анхаарах асуудлыг тодруулах зорилгоор Удирдлагын академийн судалгааны баг “Нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмж” судалгааг гүйцэтгэж байна. Та энэхүү судалгааны хүрээнд зохион байгуулж буй санал асуулгад идэвхтэй оролцож, дараах асуултад үнэн бодитой хариулт өгч, бидний ажилд дэмжлэг үзүүлнэ үү. Санал асуулгын мэдээлэл зөвхөн судалгааны зориулалтаар ашиглагдах бөгөөд Таны мэдээллийн нууцыг Статистикийн тухай хуулийн дагуу чандлан хадгална.

**Нэг. Байршил**

1.1 Амьдарч буй дүүрэг, хороо

1. Дүүрэг: \_\_\_\_\_ (бичих)

2. Хороо: \_\_\_\_\_ 

--	--

1.2 Таны амьдарч буй байршил:

1. Хотын төвийн орон сууцны хороолол
2. Хотын төвийн гэр хороолол
3. Алслагдсан орон сууцны хороолол
4. Алслагдсан гэр хороолол
5. Зуслангийн бүс
6. Хотын ойролцоох сууршлын бүс
7. Бусад .....(Дээрхээс бусад байршил бол бичих)

**Хоёр. Судалгаанд оролцогчийн ерөнхий мэдээлэл**

2.1 Та хэдэн настай вэ?

\_\_\_\_\_

2.2 Таны хүйс:

1. Эрэгтэй
2. Эмэгтэй

2.3 Таны боловсролын түвшин:

1. Дээд
2. Тусгай мэргэжлийн дунд/Бүрэн бус дээд
3. Бүрэн дунд
4. Бүрэн бус дунд/ Суурь
5. Бага
6. Албан ёсны боловсролгүй

2.4 Та хөдөлмөр эрхлэлтийн хувьд аль ангилалд багтдаг вэ?

1. Төрийн албан хаагч
2. Хувийн хэвшилд ажилладаг

3. Хувийн бизнес эрхэлдэг
4. ТББ-д ажилладаг
5. ОУ-ын байгууллага, төсөл хөтөлбөрийн нэгжид ажилладаг
6. Оюутан/Сурагч
7. Тэтгэвэрт
8. Тодорхой эрхэлсэн ажилгүй
9. Бусад .....(Дээрхээс бусад бол бичих)

2.5 Та нийтийн тээврээр үйлчлүүлэгчийн хувьд аль ангилалд багтдаг вэ?

1. Төлбөрөө өөрөө төлж зорчдог иргэн
2. Оюутан/сурагч
3. Ахмад настан
4. Хөгжлийн бэрхшээлтэй иргэн
5. Бусад ..... (Дээрхээс бусад ангилалд хамаарах бол бичих)

2.6 Та шилжих хөдөлгөөнд оролцсон уу?

1. Шилжигч бус
2. Шилжигч, 5 хүртэлх жил амьдарч байгаа
3. Шилжигч, 5-аас дээш жил амьдарч байгаа

2.7 Танай өрхийн орлого амьжиргаанд тань хэр хүрэлцдэг вэ?

1. Хангалттай хүрэлцдэг
2. Боломжийн хэмжээнд хүрэлцдэг
3. Дунд зэрэг хүрэлцдэг
4. Хүрэлцээ багатай
5. Огт хүрэлцдэггүй

### **Гурав. Нийтийн тээврийн үйлчилгээний талаарх мэдээлэл**

3.1 Танд нийтийн тээврээр зорчих хэрэгцээ хэр зэрэг гардаг вэ?

1. Өдөр бүр
2. 7 хоног бүр .....удаа
3. Сар бүр .....удаа
4. Улирал бүр .....удаа
5. Жилд цөөн удаа
6. Хэрэгцээ огт гардаггүй

3.2 Та нийтийн тээврээс бусад ямар тээврийн хэрэгслээр зорчдог вэ?

1. Алхдаг
2. Хувийн автомашинтай
3. Таксигаар зорчдог
4. Унадаг дугуй/Мотоцикл/Суррон зэрэг тээврийн хэрэгсэл ашигладаг
5. Бусад .....(Дээрхээс бусад хэрэгцээ байвал бичих)

3.3 Нийтийн тээврээр бага зорчиход ямар хүчин зүйл нөлөөлсөн бэ?

1. Ажил, гэр ойрхон тул автобусаар зорчих шаардлагагүй
2. Хүүхдээ сургуульд хүргэдэг тул автобусаар зорчих боломжгүй
3. Эрүүл мэндийн асуудалтай/эмнэлгээр үйлчлүүлэх хэрэгцээ гардан тул автобусаар зорчих боломжгүй
4. Автобусны буудлаас хол/Тохирох маршрут байхгүй
5. Автобус их хүлээлгэдэг, цагтаа ирдэггүй



6. Автобусны ариун цэвэр тааруу
7. Автобусанд суух, буухад төвөгтэй/Нэг буудлаас олон хүн суудаг
8. Автобусанд суудал байдаггүй/Тухтай зорчих боломжгүй
9. Бусад ..... (Дээрхээс бусад шалтгаан байвал бичих)

3.4 Нийтийн тээврийн үйлчилгээ сайжирвал Та автобусаар зорчих уу?

1. Тийм
2. Үгүй
3. Хэлж мэдэхгүй байна

*Асуулт 3.3-3.5-д хариулсан бол судалгааг дуусгана.*

### **Дөрөв. Нийтийн тээврээр үйлчлүүлэгчдийн мэдээлэл**

4.1 Танай гэр бүлд нийтийн тээврээр зорчдог хэдэн гишүүн байна вэ?

Хөдөлмөрийн насны иргэн \_\_\_\_\_  
Оюутан \_\_\_\_\_  
Дунд сургуулийн сурагч (өөрөө автобусаар зорчдог) \_\_\_\_\_  
Дунд сургуулийн сурагч (хүргүүлдэг) \_\_\_\_\_  
Ахмад настан \_\_\_\_\_  
Хөгжлийн бэрхшээлтэй иргэн \_\_\_\_\_  
Эмчийн хяналтад байдаг иргэн \_\_\_\_\_

4.2 Танай гэрээс хамгийн ойр байрлах автобусны буудал хэр зайтай вэ? *(км хүрэхгүй бол метрээр бичих)*

1. Метр \_\_\_\_\_
2. Км \_\_\_\_\_

4.3 Та хэдэн автобус дамжиж гэрээсээ ажил/сургуульдаа очдог вэ? *(нэг талдаа суудаг автобусны тоог сонгоно)*

1. 1
2. 2
3. 3 ба түүнээс олон

4.4 Та ойролцоогоор хэр хол явж ажил/сургууль эсвэл тогтмол очдог байршилдаа хүрдэг вэ?

\_\_\_\_\_ Автобусны буудлын тоо  
\_\_\_\_\_ Зай (км)

4.5 Та автобуснаас буугаад гэртээ шууд алхаж очдог уу?

1. Тийм
2. Үгүй

4.6 Та U money (Ulaanbaatar smart bus) аппликейшны хэр зэрэг ашигладаг вэ?

1. Тогтмол ашигладаг
2. Хааяа ашигладаг
3. Ашигладаггүй

4.7 Та картаа тогтмол цэнэглэдэг үү?

1. Тийм
2. Үгүй



4.8 Та U money (Ulaanbaatar smart bus) аппликейшныг хэрхэн үнэлж байна вэ?

1. Маш сайн
2. Сайн
3. Дунд
4. Тааруу
5. Маш тааруу

4.9 Таны бодлоор Улаанбаатар хотын нийтийн тээврийн үйлчилгээний цаг ямар байвал хамгийн тохиромжтой вэ?

Эхлэх цаг: \_\_\_\_\_  
Үйлчилгээ дуусах цаг: \_\_\_\_\_

4.10 Та нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмжтэй холбоотой дараах үзүүлэлтийг 1-5 гэсэн оноогоор үнэлнэ үү. (Маш сайн-5, Сайн-4, Дунд зэрэг-3, Хангалтгүй-2 Маш хангалтгүй-1)

№	Үзүүлэлт	Үнэлгээ				
1	Автобусны зогсоолын стандарт хангасан байдал (суудлын тоо, саравч)	1	2	3	4	5
2	Буудал дээрх чиглэлийн мэдээлэл	1	2	3	4	5
3	Автобусны буудлын мэдээлэл	1	2	3	4	5
4	Буудал, чиглэлийг зарлан мэдээлэх байдал	1	2	3	4	5
5	Суудлын тоо	1	2	3	4	5
6	Автобусны техникийн бүрэн байдал	1	2	3	4	5
7	Автобус доторх дулаан хангамж	1	2	3	4	5
8	Агааржуулалт	1	2	3	4	5
9	Цэвэрлэгээ, ариутгал	1	2	3	4	5
10	Автобусны тохилог байдал	1	2	3	4	5
11	Автобус доторх эрсдэлгүй байдал	1	2	3	4	5
12	Осол зөрчлөөс хамгаалах, шийдэх арга	1	2	3	4	5
13	Жолоочийн ур чадвар	1	2	3	4	5
14	Автобусны чиглэл оновчтой эсэх	1	2	3	4	5
15	Автобусны буудал хоорондын зай	1	2	3	4	5
16	Автобусны карт цэнэглэх боломж	1	2	3	4	5

4.11 Та Улаанбаатар хотын нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмжийг үнэлнэ үү.

1. Маш сайн
2. Сайн
3. Дунд зэрэг
4. Муу
5. Маш муу

4.12 Таны бодлоор өнгөрсөн өвөл Улаанбаатар хотын нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмж ямар байсан бэ?

1. Маш сайн
2. Сайн
3. Дунд зэрэг
4. Муу
5. Маш муу

4.13 Таны бодлоор нийтийн тээврийн үйлчилгээ дараах иргэдэд хэр зэрэг ээлтэй байна вэ?

№	Үзүүлэлт	Үнэлгээ				
1	Хүүхэд	1	2	3	4	5
2	Хөгжлийн бэрхшээлтэй иргэн	1	2	3	4	5
3	Ахмад настан	1	2	3	4	5
4	Жирэмсэн эхчүүд	1	2	3	4	5

4.14 Нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмжид ямар хүчин зүйл голлон нөлөөлдөг вэ? (хамгийн чухал гэсэн 5 хүртэлх хариултыг сонгоно уу).

1. Нийтийн тээвэрт ашиглагдаж байгаа автобусны тоо цөөн
2. Автобусны багтаамж бага
3. Автобусны чиглэл оновчтой бус
4. Автобус паркин шинэчлэл хийгддэггүй/ Техникийн доголдол, саатал их гардаг
5. Автобус хоорондын хугацаа урт/ Чиглэлийн эргэлт хол
6. Автобусны буудлуудын зай хол
7. Зогсоолын тоо цөөн, ачаалал өндөр
8. Нийтийн тээврийн үйлчилгээ үзүүлдэг компаниудын үйл ажиллагаа доголдолтой
9. Нийтийн тээврийн үйлчилгээ үзүүлэх байгууллагуудын хамтын ажиллагааг сул
10. Замын нөхцөл байдал хангалтгүй
11. Замын ачаалал өндөр, түгжрэл их
12. Улаанбаатар хотын хүн амын сууршил, нягтрал их
13. Гэр хороолол ихээхэн өргөжсөн
14. Их, дээд сургуулиуд хотын төвд хэт төвлөрсөн
15. Ерөнхий боловсролын сургуулийн хүртээмж бага
16. Ерөнхий боловсролын сургуулиудын чанар ялгаатай
17. Шинээр баригдсан буй орон сууцны хорооллын төлөвлөлт буруу
18. Бусад (Дээрхээс бусад хүчин зүйлийг бичих)

4.15 Таны бодлоор Улаанбаатар хотын нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмжийг дээшлүүлэхийн тулд юунд анхаарах хэрэгтэй вэ? [Саналаа тодорхой бичнэ үү].

*Цаг зав гарган судалгаанд оролцсон Танд баярлалаа.*

## **Хавсралт 2. Мэргэжилтнүүдтэй хийх ярилцлагын удирдамж**

**Зорилго:** Улаанбаатар хотын нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмж, нөлөөлөх хүчин зүйл, тулгамдаж буй асуудал, шийдлийг тодорхойлох

**Бэлтгэл ажил, анхаарах зүйл:** Ярилцлагын удирдамж, дуу хураагуур, тэмдэглэлийн дэвтэр, үзэг зэрэг хэрэглэгдэхүүний бэлэн байдлыг ханган, ярилцлагын явцад саад учруулахгүй орчныг бүрдүүлэхэд анхаарна.

**Ярилцлагад оролцогчдод өгөх зааварчилга:** Сайн дурын үндсэн дээр ярилцлагад оролцож байгааг сануулж, оролцогчдоос зөвшөөрлийг нь авна. Судалгааны зорилго, үргэлжлэх хугацааг (40-60 минут) танилцуулан, гар утасны дууг хаах, ярилцлагыг

тасалдуулдахгүйн үүднээс ажлаа зохицуулахыг сануулна.

**Мэдээллийн нууцлал, сайн дурын оролцооны баталгаажуулалт:** Ярилцлагын мэдээллийг Статистикийн тухай, Хүний хувийн мэдээлэл хамгаалах тухай хуулийн дагуу судалгааны зорилгоор ашиглах, мэдээллийн нууцлалыг хамгаалах тухай танилцуулна.

1	Ярилцлага хийсэн он, сар, өдөр	
2	Ярилцлага хийсэн газар	
3	Ярилцлагад оролцогчийн овог, нэр	
4	Байгууллагын нэр, газар хэлтэс, нэгж, албан тушаал	
5	Тухайн салбарт ажилласан жил	
6	Тухайн байгууллагад ажилласан жил	
7	Утас, цахим шуудангийн хаяг	
8	Ярилцлага хийсэн хүний нэр	

### Ярилцлагын түүврийн хэмжээ

Д/д	Байгууллага	Хамрагдах албан хаагчийн тоо	Хувилбар		
			1	2	3
1	Зам тээврийн хөгжлийн яам (Бодлого төлөвлөлтийн газар, Авто тээврийн бодлогын хэрэгжилтийг зохицуулах газар г.м)	2	+		
2	Нийтийн тээврийн газар (Зорчигч тээврийн үйлчилгээний хэлтэсийн дарга болон Хяналт шалгалтын хэлтэс г.м)	2	+		
3	НЗДТГ	2	+		
4	Нийслэлийн иргэдийн тэргүүлэгчдийн хурал	1	+		
5	Нийслэлийн бодлогын судалгаа, шинжилгээний төв	1	+		
6	Авто тээврийн үндэсний төв	2	+		
7	Зорчигч тээвэр Гурав ОНӨААТҮ	2		+	
8	Эрдэм транс ХХК	1		+	
9	Зорчигч тээврийн нэгтгэл ОНӨАТҮГ	3		+	
10	Улаанбаатар Смарт карт ХХК	2		+	
11	Нийслэлийн замын хөдөлгөөний удирдлагын газар	2		+	
12	Тээврийн цагдаагийн алба	1		+	
13	Замын хөдөлгөөний удирдлагын төв ОНӨТҮГ	1		+	
14	Хараат бус судлаач (Хилийн чанадад болон дотоодод ажилладаг судлаачид)	2			+
15	Азийн дэд бүтцийн судалгааны хүрээлэн (Asian Infrastructure Research Institute Э.Эрдэнэчимэг)	1			+
16	ШУТИС МИС (Өлзийжаргал г.м)	2			+
17	МУИС (Энхбат, Энхтайван г.м)	1			+
18	Дэлхийн Банк	1			+
19	Японы олон улсын хамтын ажиллагааны байгууллага ЖАЙКА	1			+
20	АХБ	1			+
21	Нийтийн тээврийг сайжруулах чиглэлээр төсөл хэрэгжүүлэгчид	3			+
<b>Нийт</b>		<b>34</b>			

### **Хавсралт 3. Бодлогын асуудал хариуцсан мэргэжилтнүүдтэй хийх ярилцлагын чиглүүлэх асуулт**

1. Нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмжийг сайжруулах чиглэлээр төрөөс ямар бодлого авч хэрэгжүүлж байна? Тэдгээрийн гол агуулгыг хэрхэн тодорхойлж болох вэ?
2. Нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмжийг сайжруулах бодлогын хэрэгжилтийн үр дүнг Та хэрхэн үнэлэх вэ? Үүнд ямар хүчин зүйл голлон нөлөөлж байна вэ?
3. Хүртээмжтэй, тогтвортой нийтийн тээврийг хөгжүүлэхтэй холбоотой ямар сорилтууд тулгарч байна? Үүнийг шийдвэрлэх хүний, техник технологийн, хөрөнгө санхүүгийн ямар нөөц боломж төр, хувийн хэвшилд байна гэж Та үздэг вэ?
4. Хэрэглэгчийн эрэлтэд (автобусны буудал хэрэглэгчийн ажил, гэртэй нь ойр байрлах, цагийн хуваарийн дагуу үйлчилгээ үзүүлэх, автобусны буудлын ойролцоох дэд бүтэц г.м) нийцүүлэн үйлчилгээ үзүүлэх чиглэлд тулгарч буй сорилт, тэдгээрийн шийдлийн талаар Та юу хэлэх вэ?
5. Нийтийн тээврийн үйлчилгээний салбарт төр, хувийн хэвшилтэй хэрхэн түншилж, хамтран ажиллаж байна вэ? Түншлэл хамтын ажиллагааны давуу болон сул талыг тодорхойлно уу?
6. Үйлчилгээ үзүүлдэг байгууллагын чадавх нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмжид хэрхэн нөлөөлж байна? Чадавх бүрдүүлэх чиглэлээр ямар бодлогыг баримтлан ажиллаж байна? Энэ нь үр дүнтэй байна уу?
7. Хөгжлийн бэрхшээлтэй, орлого багатай, өндөр настан, хүүхэд зэрэг нийгмийн бүлгүүд нийтийн тээврийн үйлчилгээг эрх тэгш, ижил хүртэж чадаж байна уу? Хэрэв үгүй бол яагаад? Эрх тэгш байдлын зарчмыг бодит ажил хэрэг болгохын тулд юуг нэн тэргүүнд анхаарах хэрэгтэй байна?
8. Цаашид нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмжийг иргэнд ээлтэй болгон хөгжүүлэх, хүртээмжийг дээшлүүлэх тал дээр дараах чиглэлээр саналаа хуваалцана уу? (Дараах байдлаар чиглүүлж асууна).
  - Салбарын яамны хувьд:
  - Нийтийн тээврийн үйлчилгээг зохицуулагч байгууллагын хувьд:
  - Нийтийн тээврийн үйлчилгээг үзүүлэгч байгууллагын хувьд:
  - Иргэдийн хувьд:
  - Салбар дундын хамтын ажиллагааг дээшлүүлэх чиглэлд:
9. Танд нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмжтэй холбоотой нэмж хэлэх зүйл байна уу.

### **Хавсралт 4. Нийтийн тээврийн үйлчилгээ үзүүлэгчидтэй хийх ярилцлагын чиглүүлэх асуулт**

1. Улаанбаатар хотын нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмжтэй байдлыг Та хэрхэн үнэлдэг вэ?
2. Нийтийн тээврийн үйлчилгээний санхүүжилт, хөрөнгө оруулалт, зорчих үнэ тарифын талаар Та ямар санал бодолтой байдаг вэ?
3. Нийтийн тээврийн үйлчилгээний чиглэл, маршрут оновчтой байна уу? Үүнтэй холбоотой ямар сорилтууд тулгарч байна? Эдгээрийг шийдвэрлэх үр дүнтэй ямар арга зам байж болох вэ?
4. Нийтийн тээврийн үйлчилгээнд баримтлах стандартыг хэрхэн мөрдөж ажилладаг вэ? Энэ чиглэлээр хэрэгжүүлж буй үйл ажиллагаа, түүний үр дүнг тодорхойлно уу.

5. Нийтийн тээврийн үйлчилгээ үзүүлдэг байгууллагуудын өрсөлдөх чадвар, менежмент ямар түвшинд байна вэ? Энэ нь үйлчилгээний хүртээмжид хэрхэн нөлөөлдөг вэ?
6. Нийтийн тээврийн үйлчилгээ үзүүлдэг байгууллагуудын хүний нөөц хүрэлцээтэй юу? Жолооч нарын ур чадвар, харилцаа, хандлагыг сайжруулах чиглэлээр ямар үйл ажиллагааг хэрэгжүүлдэг, тэдгээрийн үр дүнг Та хэрхэн үнэлэх вэ?
7. Сүүлийн жилүүдэд нийтээр тээврээр зөв боловсон зорчих, төлбөр төлөхтэй холбоотой иргэдийн хандлага, зан үйлд өөрчлөлт гарсан уу? Хэрэв гарсан бол энэ өөрчлөлтийн талаар хэлж өгнө үү?
8. Хотын төв болон хотын захын гэсэн чиглэлд үйлчилгээний хүртээмжийн хувьд ямар ялгаа ажиглагддаг вэ? Хөгжлийн бэрхшээлтэй, орлого багатай, өндөр настан, хүүхэд зэрэг нийгмийн бүлгүүд нийтийн тээврийн үйлчилгээг эрх тэгш, ижил хүртэж чадаж байна уу? Ялгаатай байдлын үндсэн шалтгаан юу вэ? Тухайн шалтгааныг бууруулах үр дүнтэй ямар шийдэл байж болох вэ?
9. Улаанбаатар хотын нийтийн тээврийн үйлчилгээний хүртээмжийг (чиглэлийн үйлчилгээ, хөдөлгөөний цагийн хуваарь г.м) сайжруулах чиглэлээр ямар бодлого, арга хэмжээг авч хэрэгжүүлэх нь хамгийн үр дүнтэй байх вэ?

### Хавсралт 5. Бодлогын баримт бичгийг үр нөлөөтэй Засгийн газрын шинжээр харьцуулсан нь

№	Бодлогын баримт бичиг	Үр нөлөөтэй Засгийн газрын 10 шинж										
		1.Эрхэм зорилгод баримжаалах	2.Хэрэглэгчдэд чиглэх	3.Үр дүнд чиглэх	4.Эрчимжүүлэгч байх	5.Өрсөлдөөний зарчимд шилжих	6.Аж ахуйч сэглэлгээтэй байх	7.Урьдчилан харах чадвартай байх:	8.Төвлөрөл саарсан байх:	9.Зах зээлд чиглэсэн байх:	10.Иргэдийг хүчирхэгжүүлэгч байх	
		Нийтийн тээврийн хүртээмж										
	Байгаль орчны тогтвортой байдлын хүчин чармайлт	Бүх хүмүүст, түүний дотор хөгжлийн бэрхшээлтэй хүмүүст хүртээмжтэй байх	Түгжрэл, тээврийн бусад төрлүүдтэй нэгтгэх боломж Инженерийн дэд бүтэц	Найдвартай хуваарь, үйлчилгээний цаг	Зорчигч, ажилчдын аюулгүй байдлын арга хэмжээ	Ажилтан, албан хаагчдад хандсан нийгмийн үйлчилгээ, сургалт, хөгжил	Стандарт, хууль дүрэм журмын шинэчлэл Засвар үйлчилгээ, цэвэр байдал	Хамрах хүрээ, хэрэглээний бэлэн байдал, технологи, түншлэл	Зорчигчдод санал болгож буй боломжийн үнэ	Мэдээллийн хүртээмж олон нийтийн оролцоо, санал хүсэлтийн механизм	Нийт зүйл, заалт	
1	“Алсын хараа-2050” Монгол улсын урт хугацааны хөгжлийн бодлогын хүрээнд 2021-2030 онд хэрэгжүүлэх үйл ажиллагаа	3	3	10	2	2	4	1	1	0	3	29
2	Монгол улсын засгийн газрын 2020-2024 оны үйл ажиллагааны хөтөлбөр (Монгол Улсын Их Хурлын 2020 оны 24 дугаар тогтоолын хавсралт)	1	1	2	1	0	1	4	0	0	1	11
3	Монгол улсын засгийн газрын 2024-2028 оны үйл ажиллагааны хөтөлбөр (Монгол Улсын Их Хурлын 2024 оны 21 дугаар тогтоолын 1 дүгээр хавсралт)	1	1	1	1	1	1	1	1	4	1	4
4	Төрөөс авто тээврийн салбарт баримтлах бодлого 2018-2026 (Засгийн газрын 2018 оны 321 дүгээр тогтоолын хавсралт)	5	2	7	1	7	3	6	7	4	6	48
5	Нийтийн тээврийн газрын 2023-2024 оны стратеги төлөвлөгөө	0	0	1	0	0	4	2	1	0	0	8
6	Улаанбаатар хотын 2040 хөгжлийн ерөнхий төлөвлөгөөний үзэл баримтлал/концепц/	1	7	8	3	0	0	1	1	1	2	24
<b>Нийт</b>		<b>10</b>	<b>13</b>	<b>28</b>	<b>7</b>	<b>9</b>	<b>12</b>	<b>14</b>	<b>10</b>	<b>5</b>	<b>12</b>	<b>120</b>
7	Авто тээврийн тухай Монгол улсын хууль(1999 оны 6 дугаар сарын 4-ний өдөр УИХ-аар батлагдсан)	2	10	3	3	5	3	10	4	11	6	57
8	Бодлогын баримт бичиг болон хууль эрх зүйн хувьд нэгдсэн байдлаар	12	23	31	10	14	15	24	14	16	18	177

**Хавсралт 6. Монгол Улсын Засгийн газрын 2020-2024, 2024-2028 онуудын үйл ажиллагааны хөтөлбөр дэх нийтийн тээврийн үйлчилгээтэй холбоотой заалт**

№	Үйл ажиллагааны хөтөлбөр	1.Эрхэм зорилгод баримжаалах	2.Хэрэглэгчдэд чиглэх	3.Үр дүнд чиглэх	4.Эрчимжүүлэгч байх	5.Өрсөлдөөний зарчимд шилжих	6.Аж ахуйч сэтгэлгээтэй байх	7.Урьдчилан харах чадвартай байх:	8.Төвлөрөл саарсан байх:	9.Зах зээлд чиглэсэн байх:	10.Иргэдийг хүчирхэгжүүлэгч байх	Нийт зүйл, заалт
		Байгаль орчны тогтвортой байдлын хүчин чармайлт	Бүх хүмүүст, түүний дотор хөгжлийн бэрхшээлтэй хүмүүст хүртээмжтэй байх	Түгжрэл, тээврийн бусад төрлүүдтэй нэгтгэх боломж	Инженерийн дэд бүтэц	Найдвартай хуваарь, үйлчилгээний цаг	Зорчигч, ажилчдын аюулгүй байдлын арга хэмжээ	Ажилтан, албан хаагчдад хандсан нийгмийн үйлчилгээ, сургалт, хөгжил	Стандарт, хууль дүрэм журмын шинэчлэл Засвар үйлчилгээ, цэвэр байдал	Хамрах хүрээ, хэрэглээний бэлэн байдал, технологи, туншлэл	Зорчигчдод санал болгож буй боломжийн үнэ	
1	Монгол улсын засгийн газрын 2020-2024 оны үйл ажиллагааны хөтөлбөр (Монгол Улсын Их Хурлын 2020 оны 24 дугаар тогтоолын хавсралт)	1	1	2	1	0	1	4	0	0	1	11
2	Монгол улсын засгийн газрын 2024-2028 оны үйл ажиллагааны хөтөлбөр (Монгол Улсын Их Хурлын 2024 оны 21 дугаар тогтоолын 1 дүгээр хавсралт)	1	1	1	1	1	1	1	4	1	4	16
	<b>Өөрчлөлт</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-1</b>	<b>0</b>	<b>+1</b>	<b>0</b>	<b>-3</b>	<b>+4</b>	<b>+1</b>	<b>+3</b>	<b>+5</b>



**Хавсралт 7. “Алсын хараа-2050” Монгол улсын урт хугацааны хөгжлийн бодлогын хүрээнд 2021-2030 онд хэрэгжүүлэх үйл ажиллагааны хөтөлбөр** (Монгол Улсын Их Хурлын 2020 оны 52 дугаар тогтоолын 2 дугаар хавсралт)

№	Үр нөлөөтэй Засгийн газрын 10 шинж									
	1.Эрхэм зорилгод баримжаалах	2.Хэрэглэгчдэд чиглэх	3.Үр дүнд чиглэх	4.Эрчим-жүүлэгч байх	5.Өрсөлдөөний зарчимд зориулж	6.Аж ахуйч сэтгэлгээтэй байх	7.Урьдчилан харах чадвартай байх	8.Төвлөрөл саарсан байх	9.Зэх эзэлд чиглэсэн байх	10.Иргэдийг хүчирхэгжүүлэгч байх
	<b>Нийтийн тээврийн хүртээмж</b>									
1	Байгаль орчны тогтвортой байдлын хүчин чармайлт	Бүх хүмүүст, түүний дотор хөгжлийн бэрхшээлтэй хүмүүст хүртээмжтэй байх	Түгжрэл, тээврийн бусад төрлүүдтэй нэгтгэх боломж Инженерийн дэд бүтэц	Найдавартай хуваарь, үйлчилгээний цаг	Зорчигч, ажилчдын аюулгүй байдлын арга хэмжээ	Ажилтан, албан хаагчдад хандсан нийгмийн үйлчилгээ, сургалт, хөгжил	Стандарт хууль дүрэм журмын шинэчлэл Засвар үйлчилгээ, цэвэр байдал	Хамрах хүрээ, хэрэглээний бэлэн байдал, технологийн түншлэл	Зорчигчдод санал болгож буй боломжийн үнэ	Мэдээллийн хүргэмж, олон нийтийн оролцоо, санал хүсэлтийн механизм
	5.4.17.Төрийн үйлчилгээний зардал, үр ашгийн төрийн бодлого, шийдвэрт тусгаж хэрэгжүүлдэг, үйлчилгээний чанар, хүртээмж, үр дүн, санхүүжилт, үр нөлөөний байдалд хөндлөнгүйн үнэлгээ хийж, иргэд, олон нийтэд мэдээлдэг тогтолцоонд шилжүүлнэ.	5.4.15.Төрийн үйлчилгээг иргэдийн хэрэгцээнд суурилсан, түргэн шуурхай, уян хатан, хүртээмжтэй, чанартай хүргэх, иргэн төвтэй төрийн үйлчилгээний стандарт боловсруулж, нэвтрүүлнэ.	9.3.8.Газар доорх орон заиг оновчтой ашиглаж зам, тээвэр, инженерийн шугам сүлжээнд ашиглана.	5.4.16.Төр-үйлчилгээний чанарын хариуцлага хүлээдэг тогтолцоонд шилжинэ.	4.2.49.Холимог тээврийн салбарт инновац, дэвшилтэт техник технологийг, цахим шилжилтийг нэвтрүүлж, салбарын аюулгүй, найдвартай байдлыг хангана.	2.6.7.Иргэдийн цэлин, урамшууллыг тогтмол нэмэгдүүлэхэд компанийн нийгмийн хариуцлагын хөтөлбөрийг дамжин, урамшуулна.	9.3.25.Нийтийн тээврийн удирдлага, мэдээллийн болон хяналтын төвийг шинэчлэн замын сүлжээнд ухаалаг системийг бүрэн нэвтрүүлнэ.	4.1.31.Төр, хувийн хэвшлийн түншлэлийн бодлогыг олон улсын жургэн хүрэгэн шинэчлэн боловсруулж хэрэгжүүлнэ.	3.2.14.Гэр хорооллын өөрсдийн нь идэвх, тулгуурлан дахин зохион байгуулах, нийгмийн болон инженерийн дэд бүтэц, но гоон байгууламж тоглоомын талбай бий болгох үйл ажиллагааг бодлогоо дэмжиж, улсын төсөв болон бусад хуулиар хориглоогүй эх үүсвэрээс санхүүжүүлэх боломжийг бий болгоно.	
2	6.4.1.Байгальд ээлтэй, хамналтэй хэрэглээ, үр ашгийг дэвшилтэт ногоон технологийг эдийн засгийн хөшүүргээр дэмжинэ.	5.5.1.Хүний эрхийг хамгаалахад төр, иргэний нийгэм, бизнесийн байгууллагуудын санаачилга, оролцоо, хамтын ажиллагааг хөгжүүлэн дэмжих, хамтран ажиллах эрх зүйн орчныг бүрдүүлж, хөгжүүлнэ.	9.3.9.Хиймэл оюун ухаанд суурилсан ухаалаг системийн дараагийн үе шатны технологийг хот байгуулалтын үйл ажиллагаанд нэвтрүүлнэ.	9.3.19.Авто үйлчилгээний бүртгэл, мэдээллийн нэгдсэн сан байгуулж, авто үйлчилгээний салбарт баталгаат үйлчилгээний тогтолцоог сайжруулна.	9.3.27.Авто зогсоолын менежментийн боловсролгүй болгоно.	2.6.9.Мэргэшлийн үндэсний хүрээг тогтоох, хөдөлмөрийн зах зээлийн эрэлт, нийлүүлэлтийн тэнцвэрийг хангах тогтолцоог бэхжүүлнэ.				5.5.7.Засалалын үйл ажиллагаанд иргэд эрх тэгш оролцон үзэл бодлоо илэрхийлэх, эвэлдэн нэгдэх боломж, чадавгыг сайжруулж, хармуцлагыг нэмэгдүүлэх орчныг бүрдүүлнэ.



3	6.4.4.Бохирдол, хаягдлыг бууруулах, нөөцийн хэмнэлттэй байгальд ээлтэй дэвшилтэт техник, технологийг нэвтрүүлж, цэвэр үндэрлэл, хэмнэлттэй хэрэглээг эдийн засгийн хөшүүргээр дэмжинэ	5.5.6.Төр, иргэний нийлэм, бизнесийн байгууллагын үйл ажиллагаанд хүний эрхийн зөрчлөөс урьдчилан сэргийлэх, таслан зогсоход чиглэсэн хяналт шалгалт, сургалт, сурталчилгааны ажил зохион байгуулах нэгдсэн тогтолцоог бүрдүүлнэ.	9.3.11.Хотын орон зайн түвшинд аюулгүй байдлыг хангасан дохиолол, хяналт удирдлага автоматжуулал-тын нэгдсэн сүлжээг байгуулна.	9.3.12.Олон төрөлт, Ухаалаг нийтийн тээврийг хэрэглээнд нэвтрүүлнэ.	9.3.13.Хотын хэвтээ, босоо, тойрог чиглэлийн авто замын сүлжээ, дагуул, хаая хотын авто замын сүлжээг барьж байгуулах ажлыг үе шаттай хэрэгжүүлнэ.	9.3.15."Агаарын дүүжин замын тээвэр"-ийг нэвтрүүлж, зориулалтын зогсоол, дэд бүтцийг барьж байгуулна.	9.3.16.Тусгай замын автобусны сүлжээг байгуулна.	9.3.18.Замын сүлжээнд ухаалаг системийг бүрэн нэвтрүүлнэ.	9.3.22.Зорчигч тээврийн үйлчилгээний дамжин султ хийх терминал болон зогсоолуудыг нэгдсэн уялдаагайгаар барьж байгуулна.	9.3.31.Богдхан уулыг тойрсон зорчигч тээврийн сүлжээг байгуулна.	2	2	1	1	0	3	5.5.8.Нийгмийн бүлгүүд засгалалын үйл ажиллагаанд оролцох боломжийг хангасан тогтолцоог бүрдүүлнэ.		
4	6.4.6.Төрийн худалдан авалтыг ногоон худалдан авалтад үе шаттайгаар шилжүүлж, хувийн хэвшлийг дэмжих тогтолцоог бүрдүүлнэ.	9.3.23.Сургуулийн хүүхдэд зориулсан тээврийн үйлчилгээг хөгжүүлнэ.	9.3.11.Хотын орон зайн түвшинд аюулгүй байдлыг хангасан дохиолол, хяналт удирдлага автоматжуулал-тын нэгдсэн сүлжээг байгуулна.	9.3.12.Олон төрөлт, Ухаалаг нийтийн тээврийг хэрэглээнд нэвтрүүлнэ.	9.3.13.Хотын хэвтээ, босоо, тойрог чиглэлийн авто замын сүлжээ, дагуул, хаая хотын авто замын сүлжээг барьж байгуулах ажлыг үе шаттай хэрэгжүүлнэ.	9.3.15."Агаарын дүүжин замын тээвэр"-ийг нэвтрүүлж, зориулалтын зогсоол, дэд бүтцийг барьж байгуулна.	9.3.16.Тусгай замын автобусны сүлжээг байгуулна.	9.3.18.Замын сүлжээнд ухаалаг системийг бүрэн нэвтрүүлнэ.	9.3.22.Зорчигч тээврийн үйлчилгээний дамжин султ хийх терминал болон зогсоолуудыг нэгдсэн уялдаагайгаар барьж байгуулна.	9.3.31.Богдхан уулыг тойрсон зорчигч тээврийн сүлжээг байгуулна.	2	2	1	1	0	3	4.1.19.Орчин үеийн технологи ашиглах үр чадвартай ажилчид бэлтгэж, бүтээмжид тохирсон цалин олгоно.		
5																			
6																			
7																			
8																			
9																			
<b>Нийт</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>10</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>3</b>										



**Хавсралт 8. Монгол Улсын Засгийн газрын 2020-2024 оны үйл ажиллагааны хөтөлбөр**  
(Монгол Улсын Их Хурлын 2020 оны 24 дугаар тогтоолын хавсралт)

№	Үр нөлөөтэй Засгийн газрын 10 шинж									
	1.Эрх зорилгод баримжаалах	2.Хэрэглэгчдэд чиглэх	3.Үр дүнд чиглэх	4.Эрчимжүүлэгч байх	5.Брсөлдөөний заримд шилжих	6.Аж ахуйд сэтгэлгээтэй байх	7.Урьдчилан харах чадвартай байх:	8.Төлвөрлөх саарсан байх:	9.Зөв зээлд чиглэсэн байх:	10.Иргэдийг хүчирхэгжүүлэгч байх
	Нийтийн тээврийн хүргэмж									
	Ватель орчны тогтвортой байглын хүчин чармайлт	Бүх хүмүүст түүний дотор хөгжилийн бүртгэмжтэй байх	Түргэл тээврийн бүсэд төртүүтэй нэгтгэх боломж Никенерин дэд бүтэц	Наймаартай хуваарь, үйлчилгээний цаг	Зорчигч байглын арга хэмжээ	Ажилтан, албан хаагчид хандлага, үйлчилгээний үйлчилгээ, хөгжил	Сэтгэвэр, хууль дүрэм журмын шинэчлэл, цаар байдал	Хармаа хүрээ, нөлөөлөл, түшмэл	Зорчигчдад өндөр чиглэсэн байх	Мэдээллийн хүргэмж, санал хүсэлтийн оноо
1	3.6.3.1-нийслэлийн нийтийн тээврийн үйлчилгээг цахилгаан болон байгалийн шатдаг хийгээр ажилладаг хөдөлгөөр бүхий тээврийн хэрэгсэлд бүрэн шилжүүлэн, цахилгаан болон байгалийн шатдаг хийгээр цэнэглэх сүлжээг бий болгоно.	6.1.5. Нийтийн тээврийн үйлчилгээнд зорчигчдын ая тухтай зорчих нөхцөлийг хангасан ухаалаг, эко, цахилгаан хөдөлгөөрт дэн болон давхар автобус, цахилгаан соронзон болон дүүжин замын тээврийн хэрэгслийг хэрэглээнд үе шаттайгаар нэвтрүүлнэ.	4.2.2.Төрийн захиргааны байгууллагад чиг үүргийн их бүрэн шинжилгээ хийж, чиг үүргийг оновчтой болгож, ажил үүргийн давхцалыг арилгах бодлогын шинэчлэлийг эхлүүлнэ.	6.1.6.Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний нягтралыг сарниулж, ачааллыг тэнцэржүүлсэн, тээврийн эрэлгэд нийцсэн авто замын сүлжээг бий болгож, түгжрэлийг бууруулна.		4.2.5.Төрийн албан хаагчийн үйл ажиллагааг үнэлэхэд ажлын гүйцэтгэл, үйлчлүүлэгчийн үнэлгээ, ёс зүй, сажигла харуулалтыг шалгуур болгож, ёс зүйн зөрчил гаргасан төрийн алба хаагчид хүлээлгэх хармуцлагыг чангатгана.	3.1.12.Төсөв, санхүүгийн нэгдсэн цахим систем нэвтрүүлж, төрийн үйлчилгээг шуурхай, үр ашигтай болгож, гадаадын зээл, туслалж, төсвийн урсгал болон хөрөнгө оруулалтын зардлыг ил тод, хэмээлтэй зарцуулах нөхцөл бүрдүүлнэ.	4.2.10.Нийгмийн зөвшилцөлд үндэслэн Түршлэлийн хүрээнд шийдвэр гаргах бүх шатанд төр, засгийн нийгмийн байгууллагад холбоод, хууль, хэвлэл, авяг гэрлэсэн шийдвэрийн биелэлтэд хяналт тавихад оролцдог оновчтой тогтолцоог бүрдүүлнэ.		
2			6.1.Улаанбаатар болон дагуул хотыг орон зайн оновчтой төлөвлөлт, ухаалаг шийдэл, амьдралын таатай орчин бүхий ногоон хот болгож хөгжүүлнэ.				3.1.16.Төрийн худалдан авах ажиллагаагаар дамжуулан эх оронч худалдан авалтыг дэмжиж, тендер шалгаруулалтын үйл ажиллагааг хиймэл оюун ухаан, сүүлийн үеийн дэвшилтэт технологид тулгуурлан хүний оролцоог багасгана.			
3							4.2.9.Үндэсний стандартуудыг олон улсын түвшинд нийцүүлж шинэчилнэ.			
4							4.3.2.Дэвшилтэт технологи бүхий камержуулалтын нэгдсэн системийг нэвтрүүлж, гэмт хэрэг, зөрчлөөс урьдчилан сэргийлэх, илрүүлэх, таслан зогсоох цогц арга хэмжээг хэрэгжүүлснээр гэмт хэрэг, зөрчлийн гаралтыг бууруулж, нийтийн хэв журам, аюулгүй байдлыг хангана.			
<b>Нийт</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>

**Хавсралт 9. Монгол Улсын Засгийн газрын 2024-2028 оны үйл ажиллагааны хөтөлбөр**  
(Монгол Улсын Их Хурлын 2024 оны 21 дугаар тогтоолын 1 дүгээр хавсралт)

№	Үр нөлөөтэй Засгийн газрын 10 шинж										
	1.Эрхэм зорилгод баримжаалах	2.Хэрэглэгчдэд чиглэх	3.Ур дүнд чиглэх	4.Эрчимжүүлэгч байх	5.Өрсөлдөөний зарчимд шилжих	6.Аж ахуйч сэтгэлгээтэй байх	7.Урьдчилан хэрэгс чадвартай байх	8.Төвлөрөл саарсан байх	9.Зах зээлд чиглэсэн байх	10.Иргэдийг хүчирхэгжүүлэгч байх	
	Нийтийн тээврийн хүртээмж										
	Байгаль орчны тогтвортой байдлын хүчин чармайлт	Бүх хүмүүст түүний дотор хөгжлийн бэрхшээлтэй хүмүүст хүртээмжтэй байх	Түсрэл, тээврийн бусад төрлүүдтэй нэгтгэх боломж Инженерийн дэд бүтэц	Найвдарагч хуваарь, үйлчилгээний цаг	Зорчигч, ажилчдын аюулгүй байдлын арга хэмжээ	Ажилтан, албан хаагчдад хандсан нийгмийн үйлчилгээ, сургалт, хөгжил	Стандарт, хууль дүрэм журмын шинэчлэл Засвар үйлчилгээ, цэвэр байдал	Хамрах хүрээ, хэрэглээний өзлөн байдал, технологи, түншлэл	Зорчигчдад санал болгож буй боломжийн үнэ	Мэдээллийн хүртээмж, олон нийтийн оролцоо, санал хүсэлтийн механизм	
1	1.1.4.2. Тээврийн хэрэгслийн насжилт, түүнээс гарах бохирдолд дээшлүүлж, төрөлжүүлж, мөрдүүлэх, нийтийн тээвэр, явган зорчигчдад ээлтэй дэд бүтцийг бий болгон алхах, дугуй ухаадад аюулгүй тав, тухтай байдлыг ханган автомашины хэрэглээг бууруулж, автомашинаас гарах бохирдлын хэмжээг 2 дахин бууруулана.	1.1.5.5. Улаанбаатар хотод тойрог зохион байгуулалт хийж, замын хөдөлгөөний эрчимийг 30 хувиар нэмэгдүүлж, их өндөлд үндэслэн автобусны системийг чиглэлийг оновчилж, төлбөрийн системийг халбарчилж, хүн амын нягтаршилд тохируулж нийтийн тээврийн хэрэгслийг оршин суугчдад хүртээмжтэй байдлаар дахин төлөвлөнө.	1.1.4.4. Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний удирдлагын төвийн системд хиймэл оюун ухаан, дэвшилтэт технологийг нэвтрүүлж гэрлэн дохионы зохицуулалтыг хөдөлгөөний урсгалаас хамаарч ухаалаар зохицуулах боломжийг бүрдүүлнэ.	1.1.5.5. Улаанбаатар хотод тойрог зохион байгуулалт хийж, замын хөдөлгөөний эрчимийг 30 хувиар нэмэгдүүлж, их өндөлд үндэслэн автобусны системийг оновчилж, төлбөрийн системийг халбарчилж, хүн амын нягтаршилд тохируулж нийтийн тээврийн хэрэгслийг оршин суугчдад хүртээмжтэй байдлаар дахин төлөвлөнө.	1.1.4.5. Хяналтын камер, урсгал мэдрэгч төхөөрөмжүүдийг иж бүрэн суурилуулж, хотын хөдөлгөөн, бохирдол, эрчим хүчний хэрэглээ, аюулгүй байдлын мэдээллийг цаг алдалгүй авч шинжилгээ хийх, зохицуулах арга хэмжээ авах системийг нэвтрүүлж, хиймэл оюун ухаанд суурилсан гамшигын эрсдэлийн удирдлага, менежментийг хөгжүүлнэ.	1.1.4.5. Хяналтын камер, урсгал мэдрэгч төхөөрөмжүүдийг иж бүрэн суурилуулж, хотын хөдөлгөөн, бохирдол, эрчим хүчний хэрэглээ, аюулгүй байдлын мэдээллийг цаг алдалгүй авч шинжилгээ хийх, зохицуулах арга хэмжээ авах системийг нэвтрүүлж, хиймэл оюун ухаанд суурилсан гамшигын эрсдэлийн удирдлага, менежментийг хөгжүүлнэ.	1.1.1.1. "20 минутын хот" буюу нийгмийн дэд бүтцийн хүртээмжийг зохицтой түвшинд хүргэх бодлогын баримт бичгийг боловсруулж, түнд суурилсан "Нийслэл хотын хөгжлийн төлөвлөгөө 2040" болон бусад хот, суурин газрын хөгжлийн төлөвлөгөөг боловсруулж, багтуулна.	1.1.5.1. Нийслэлийн газар төвлөрсөн төрийн эрх мэдлийн хэт төвлөрлийг задлах, "Өөдөө тэмүүлэх Монгол" буюу "Go Mongolia" ган таллага гүүрийн төсөл, Хөшигийн хөндийн түннэлийн төслийг хэрэгжүүлнэ.	2.1.3.9. Төрөөс үзүүлж байгаа нийгмийн халамж, тусламж, үйлчилгээг зөвхөн чиг үүргийг иргэний нийгмийн байгуулага, мэргэжлийн холбоодод шилжүүлнэ.	4.1.3.1. Иргэний нийгэм, төр, хувийн хэвшлийн түншлэл, хамтын оролцоо, санаачилгыг дэмжих бодлогыг баримтлах бөгөөд төрийн зарим чиг үүргийг иргэний нийгмийн байгуулага, мэргэжлийн холбоодод шилжүүлнэ.	4.1.3.1. Иргэний нийгэм, эдийн засаг, бизнесийн бүхий л харилцаа, засаглалын бүх шатанд гурван талт болон олон талт түншлэлийг оновчтой, үр дүнтэй нэвтрүүлнэ.
2								1.1.5.2. Тусулын авто хурдны авто Наадамчдын авто зам дээгүүр гүүрэн байгууламж барина.		1.3. Улс төр, нийгэм, эдийн засаг, бизнесийн бүхий л харилцаа, засаглалын бүх шатанд гурван талт болон олон талт түншлэлийг оновчтой, үр дүнтэй нэвтрүүлнэ.	



	<p>4.1.3. Нийгмийн зөвшилцөлд үндэслэн шийдвэр гаргах түвшинд байгууллага, мэргэжлийн холбоод, хувийн хэвшилтэй зөвлөлдөх, санал авах, гарсан шийдвэрийн биелэлтэд хяналт тавихад оролцдог оновчтой тогтолцоог бүрдүүлнэ.</p>		<p>4.1.3.4. Иргэний нийгмийн байгууллагын бодит оролцоог баталгаажуулан боллого шийдвэр гаргах үйл ажиллагаанд оролцооны тодорхой шалгуур үзүүлэлт бүхий нийтлэг журмыг баталж, төрийн байгууллагуудын ил тод байдлын түвшинг жил бүр үйлчилгээг хүргэгч төрийн бус байгууллага, иргэдээр үнэлүүлж индексжүүлнэ.</p>	1	4	1	1	1	1	1	1	1	4
3	<p>1.1.5.3. Төлгойтоос Амгэдэг хүргэл Энчлэвэлы өргөн чөлөө даруу, 17.7 км "Их багтаамжийн нийтийн тээвэр Метро шугам-1", Ард Аюушийн ИХ тойруу- Намъянжугийн гудамж-Нийслэл хүрээ өргөн чөлөө дагуу 11.9 км урт тусгай замын автобус "BRT Шугам-1", Яармагаас Хархорин хүртэл Туул гол дээгүүр 4,2 км урт "Дүүжин тээвэр шугам-1" бүхий олон төрөлт их багтаамжийн нийтийн тээврийн системүүдийн үйлдээ холбоог хангаж, зорчигч тээврийн логистик төвийн хамт үе шаттайгаар барьж байгуулна.</p>												4
4	<p>1.1.5.4. Олон улсын чанартай 88 км "Шинэ тойрог зам". Туулын хурдны авто замыг барьж, ачаа тээврийн хөдөлгөөнийг хотын гадаргуу тойруулна.</p>												4
Нийт												1	4

**Хавсралт 10. Төрөөс авто тээврийн салбарт баримтлах бодлого 2018-2026**  
(Засгийн газрын 2018 оны 321 дүгээр тогтоолын хавсралт)

Бодлогын зорилго

Автотээврийн салбарыг эдийн засгийн өсөлтийг хангах, эрэлтэд нийцсэн, тогтвортой, эдийн засгийн үр ашигтай, аюулгүй, ая тухтай, байгаль орчинд ээлтэй, бүс нутагт өрсөлдөхүйц тээврийн үйлчилгээ үзүүлэгч, нийгмийн тэргүүлэгч салбар болгон хөгжүүлэхэд энэхүү бодлогын баримт бичгийн зорилго оршино.

		Үр нөлөөтэй Засгийн газрын 10 шинж									
		1.Эрхэм зорилгод баримжаалах	2.Хэрэглэгчдэд чиглэх	3.Үр дүнд чиглэх	4.Эрчимжүүлэгч байх	5.Өрсөлдөөний зарчимд шилжих	6.Ажаагүйч сэтгэлгээтэй байх	7.Урьдчилан харах чадавтай байх	8.Төвлөрөл саарсан байх:	9.Зэхээлд чиглэсэн байх:	10.Иргэдийг хүчирхэгжүүлэгч байх
№	Байгаль орчны тогтвортой байдлын хүчин чармайлт	Бүх хүмүүст, түүний дотор хөгжлийн бэрхшээлтэй хүмүүст хүртээмжтэй байх	Түгжрэл, тээврийн бусад төрүүдтэй нэгтгэх боломж Инженерийн дэд бүтэц	Няйдвартай хуваарь, үйлчилгээний цаг	Зорчигч, ажилчдын аюулгүй байдлын арга хэмжээ	Ажилтан, албан хаагчдад хандсан нийгмийн үйлчилгээ, сургалт, хөгжил	Стандарт, хууль дүрэм журмын шинэчлэл Засвар үйлчилгээ, цэвэр байдал	Хамрах хүрээ, хэрэглээний бэлэн байдал, технологи, түншлэл, менежмент	Зорчигчдад санал болгож буй боломжийн үнэ	Мэдээллийн хүргэмж, олон нийтийн оролцоо, санал хүсэлтийн механизм	
	2.2.1.5. Байгаль орчинд ээлтэй, эдийн засгийн үр ашигтай тээврийн үйлчилгээ үзүүлдэг болох;	2.3.2.6. орон нутгийн тээврийн үйлчилгээний чанар, хүртээмжийг нэмэгдүүлж, аюулгүй байдлыг хангах.	2.2.1.2. Чанартай, хүртээмжтэй, хосолсон тээврийн дэд бүтцийг бий болгох замаар олон улсын тээврийг хөгжүүлэх;	2.3.3.2. нийслэлд нийтийн тээврийн багтаамж ихтэй шинэ төрлийг нэвтрүүлэх замаар түгжрэлийг бууруулах цогц арга хэмжээ авч хэрэгжүүлэх;	2.3.1.3. автотээврийн байгууллагын өрсөлдөх чадварыг мэргэжил, үр чадварын шаардлага, хөдөлмөрийн бүтээмж болон мэдээлэл, техник, технологийн хөгжилд нийцүүлэн нэмэгдүүлэх.	2.2.1.1. Мэргэжил, үр чадварт тулгуурласан орчин үеийн хүний нөөцийн менежменттэй хослуулсан, өрсөлдөх чадвар бүхий удирдлага, зохион байгуулалтын тогтолцоог бүрдүүлэх.	2.2.1.7. Техник, технологийн дэвшил суурилсан тээврийн хэрэгслийн техникийн хяналт, авто үйлчилгээ, бүртгэлийн цогц үйлчилгээг хөгжүүлэх;	2.3.1.1. автотээврийн салбарын удирдлага, зохион байгуулалтын оновчтой бүтцийг бий болгох;	2.3.3.5. автотээврийн дэд бүтцийг аялал жуулчлалын гол чиглэлүүдийн дагуу хөгжүүлж, автотээврийн салбарт инновацийг нэвтрүүлэх.	2.2.1.8. Автотээврийн салбарын хөгжлийг судалгаа, шинжилгээний үр дүнд үндэслэн тодорхойлж, автотээврийн салбарт инновацийг нэвтрүүлэх.	



2	<p>2.3.5.3. хот доторх болон хот орчмын тээврийн үйлчилгээний эдийн засгийн паркийг байгалийн болон шингэрүүлсэн шатдаг хий, цахилгаан, байгаль орчинд ээлтэй бусад эх уусварээр ажилладаг. тэдгээрийн хосломол хэрэглээ бүхий автогээр үйлдвэрлэх хэрэгслээр шинэчлэх;</p> <p>2.3.5.4. ашиглалтаас хасалдсан тээврийн хэрэгсэл болон тээврийн хэрэгслийн ашиглалтын явцад гарах хог хаягдлыг байгаль орчинд халгүй аргаар устгах, дахин боловсруулах үйлдвэрлэлийг хувийн хэвийлд тулгуурлан хөгжүүлэх;</p>	<p>2.2.1.6. Тээвэрлэлтийн болон авто замын сүлжээний аюулгүй байдлын цогц менежментийг бий болгох;</p>	<p>2.3.6.1. автогээр үйлдвэрлэх салбарт авто зам, бусад дэд бүтэц, тээврийн хэрэгсэл, зорчигч, ачааны аюулгүй байдлыг хангахад чиглэсэн даатгалын иж бүрэн үйлчилгээг нэвтрүүлэх;</p>	<p>2.3.1.2. салбарын хөгжлийн шаардлагыг хангахад мэдлэг, чадвар, туршлагатай хүний нөөцийн бодлого боловсруулж, хэрэгжүүлэх;</p>	<p>2.3.3.1. дэвшилтэт техник, технологи, хангамжийг хот тосгоны хөгжлийн ерөнхий төлөвлөгөөтэй уялдуулсан нийтийн тээврийн сүлжээг төлөвлөх</p>	<p>2.2.1.3. Тээврийн төрлүүдийн харилцан уялдааг хангасан, өрсөлдөх чадвар бүий аюулгүй, ая тухтай зорчигч тээврийн үйлчилгээ үзүүлдэг болох;</p>	<p>2.3.5.1. автогээр үйлдвэрлэх салбарыг тарифын уян хатан бодлого, шударга өрсөлдөөний аюулгүй, ая тухтай бодлогоор дамжин, хэтийн төлөв, хэргийн төлөв, таамаглалыг тогтмол гаргаж хэвшүүлэх;</p>	<p>2.3.8.1. улсын хэмжээнд автогээр үйлдвэрлэх гүйцэтгэж буй ачаа, зорчигч тээврийн эрэлт, хэтийн төлөв, хэргийн төлөв, таамаглалыг тогтмол гаргаж хэвшүүлэх;</p>
3	<p>4.1.1. Автогээр үйлдвэрлэх салбар нэгдсэн бодлого болж, өрсөлдөх чадвар нэмэгдэн, эдийн засаг, нийгмийн бусад салбарын хөгжлийн гол тулгуур салбар болж хөгжих боломж бүрдэнэ.</p>	<p>4.1.1.1. Автогээр үйлдвэрлэх салбар нэгдсэн бодлого болж, өрсөлдөх чадвар нэмэгдэн, эдийн засаг, нийгмийн бусад салбарын хөгжлийн гол тулгуур салбар болж хөгжих боломж бүрдэнэ.</p>	<p>2.3.6.2. автогээр үйлдвэрлэх салбарын бүтээгдэхүүн, үйлчилгээнд баталгаат үйлчилгээний тогтолцоог нэвтрүүлэх;</p>	<p>4.1.2.7. Салбарын хүний нөөцийн бодлогыг хөгжүүлснээр өндөр үр ашгартай ажиллах хүчээр хангагдаж, төрийн үйлчилгээний чанар, үр дүн сайжирч, салбарын хөгжилд бодит тулхэц өгнө</p>	<p>2.3.7.1. тээврийн хэрэгсэл үйлдвэрлэх, тээврийн хэрэгслээс гарах хог хаягдлыг цэвэрлэх, цуглуулах, ангилах, тээвэрлэх, дахин боловсруулах, сэргээн ашиглах, устгах эрх зүйн орчинг бүрдүүлэх;</p>	<p>2.3.3.4. зорчигч тээврийн үйлчилгээний цогцлоборыг төр, хувийн хэвхийн түншлэлийн хүрээнд аймаг бүрт байгуулж, зорчигч тээврийн үйлчилгээг өртөөчлөх, шуудангийн үйлчилгээтэй холбох замаар зохион байгуулж, тээвэрлэлтийн үр ашгийг нэмэгдүүлэх</p>	<p>4.1.2.2. Тээврийн дэд бүтэц, логистикийг хөгжүүлснээр найдвартай, хямд, үр ашгтай тээврийн нэгдсэн сүлжээг бий болгох боломж бүрдэнэ</p>	<p>2.3.8.2. автогээр үйлдвэрлэх салбарын ажил, үйлчилгээний талаарх үнэн бодит мэдээлээр хэрэглэгчдийг хангах;</p>
4	<p>2.3.5.5. Евро-5 чанарын стандартын шаардлага хангасан шатахууны импорттыг дэмжих, уг стандартын авто бензин, дизель тулшлийн хэрэглээнд үе шаттай шилжүүлэх;</p>	<p>4.1.1.2. Тээврийн нэгдсэн сүлжээг бий болгоноор гадаад дотоод худалдааны эрэлт өсч, ажлын байр, улмаар эдийн засгийн өсөлт, үндэсний баялаг нэмэгдэж, ажилгүйдэл, ядуурал бурах боломж бүрдэнэ.</p>	<p>2.3.6.3. "Хүн-Тээврийн хэрэгсэл-Зам-Орчин-Ослын дараахь тусламж" гэсэн аюулгүй байдлын цогц системийг хөгжүүлэх замаар зам, тээврийн осл, түүнээс ажилгүйдэл, хохирлыг бууруулах</p>	<p>2.3.7.2. тээврийн хэрэгслийн ангилал, Орчин-Ослын үйлчилгээг олон улсын жишигт нийцүүлэх;</p>	<p>3.2.1. бодлогын хэрэгжлтийг Монгол Улсын тогтвортой хөгжлийн үйл ажиллагааг олон улсын жишигт нийцүүлж, хөгжүүлэх бусад бодлогын баримт бичигтэй уялдуулан автогээр үйлдвэрлэх төрийн захиргааны төв байгууллага нэгдсэн удирдлагаар хангаж, зохион байгуулна;</p>	<p>4.1.2.6. Автогээр үйлдвэрлэх хэмжээнд уян хатан тарифыг нэвтрүүлж, шударга өрсөлдөөнт орчин бий болно</p>	<p>2.3.8.3. автогээр үйлдвэрлэх салбарт инновацийн бүтээгдэхүүн, үйлчилгээг нэвтрүүлэхийг дэмжих, хөгжүүлэх</p>	

5	2.3.5.7. автотээврийн салбарт экологийн хяналтын системийг бий болгох.	4.1.1.3. Тээврийн хэрэгслээс хүн ам, хүрээлэн буй орчинд үзүүлж буй сөрөг нөлөө буурна;	2.3.6.4. Үйлдвэрлэлчээс баталаат автотээврийн хэрэгсэл, сэлбэгийг хэрэглэгчид шууд хүргэх тогтолцоог бүрдүүлэх, баруун гар талдаа жолооны хүрдэй болон насжилт өндөртэй тээврийн хэрэгслийн импортыг хязгаарлах замаар автотээврийн хэрэгслээс үндэлтэй осол, байгаль орчинд үзүүлж буй сөрөг нөлөөллийг бууруулах.	2.3.7.3. тээврийн хэрэгслийн хийц, технологийн онцлог тохирсон техникийн хяналтын үзлэг, засвар, үйлчилгээний төрлийг нэмэгдүүлэх.	3.2.2. бодлогын хэрэгжилтийг хангах хүрээнд үндэсний хөтөлбөр, бодлогыг хэрэгжүүлэх арга хэмжээний төлөвлөгөө, төсөл боловсруулж хэрэгжүүлнэ;	4	6	7	4	6
6	4.1.1.4. Зам тээврийн ослын улмаас хүний амь насга алдах эрсдэл, эрүүл мэнд, эд материалын хохирлын хэмжээг бууруулах нөхцөл бүрдэнэ.	4.1.2.3. Зорчигчийн ая тухтай, аюулгүй байдлыг хангаж, олон улсын жишигт нийцсэн, хосолсон тээврийн дэд бүтэцтэй болж, тээврийн үнэ, зорчих хугацаа буурна;	4.1.2.1. Эдийн засаг, нийгмийн эрэлтэд нийцсэн, чанартай, шуурхай, аюулгүй, мэргэжлийн өндөр түвшний автотээврийн үйлчилгээг үзүүлэх эрх зүйн орчин бүрдэнэ;	3.2.3. бодлогыг хэрэгжүүлэх үйл ажиллагаанд төрийн байгууллага, иргэн, хувийн хэвшлийн болон төрийн бус байгууллагын оролцоог хангана.	6.2. Автотээврийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллага бодлогын хэрэгжилтэд хяналт-шинжилгээ үнэлгээ хийх салбарын мэргэжлийн төрийн бус байгууллагын хяналт-шинжилгээ, үнэлгээний ажлын туршлага, хүний нөөцийн мэргэшсэн байдлыг хөргөлөн сонгож, гэрээ байгуулсны үндсэн дээр гүйцэтгүүлнэ.	4	6	7	4	6
7	4.1.2.4. Автотээврийн салбарт харилцаа холбоо, мэдээллийн дэвшилтэт технологи (алсын зайн удирдлагын төхөөрөмжүүд) нэвтрэнэ	4.1.2.8. Автотээврийн салбарт салбарын шинэчлэлтийн бүтээгдэхүүн нэвтрэж, өрсөлдөх чадвар нэмэгдэнэ	4.1.2.5. Хувийн хэвшлийн оролцоог хангасан тээврийн дэд бүтцийг хөгжүүлэх таатай нөхцөл бүрдэнэ;	4.1.2.5. Хувийн хэвшлийн оролцоог хангасан тээврийн дэд бүтцийг хөгжүүлэх таатай нөхцөл бүрдэнэ;	4.1.2.5. Хувийн хэвшлийн оролцоог хангасан тээврийн дэд бүтцийг хөгжүүлэх таатай нөхцөл бүрдэнэ;	4	6	7	4	6
Иийт	5	2	7	1	7	3	6	7	4	6

### Хавсралт 11. Нийтийн тээврийн газрын 2023-2024 оны стратеги төлөвлөгөө

**Алсын хараа:** Байгаль орчинд ээлтэй, аюулгүй, зорчигч төвтэй тээвэрлэлтийг гүйцэтгэнэ.

**Уриа:** Таны тав тухтай зорчилт, бидний хичээл зүтгэл

**Эрхэм зорилго:** Нийслэл хотын тээврийн салбарт орчин үеийн дэвшилтэт техник, технологийг нэвтрүүлэх замаар иргэдэд дээдэлсэн тээврийн системийг бий болгоно.

№	Үр нөлөөтэй Засгийн газрын 10 шинж									
	1. Эрхэм зорилгод баримжаалах	2. Хэрэглэгчдэд чиглэх	3. Үр дүнд чиглэх	4. Эрчимжүүлэгч байх	5. Өрсөлдөөний зарчимд шилжих	6. Аж ахуйч сэтгэлгэтэй байх	7. Үрдычлан харах чадвартай байх:	8. Төвлөрөл саарсан байх:	9. Зах зээлд чиглэсэн байх:	10. Иргэдийг хүчирхэгжүүлэгч байх
	Нийтийн тээврийн хүртээмж									
	Байгаль орчны тогтвортой байдлын хүчин чармайлт	Бүх хүмүүст, түүний дотор хөгжлийн бэрхшээлтэй хүмүүст хүртээмжтэй байх	Түгжрэл, тээврийн бүтэц, төрлүүдтэй нэгтгэх боломж Инженерийн дэд бүтэц	Найдвартай хувиарь үйлчилгээний цаг	Зорчигч, ажилчдын аюулгүй байдлын арга хэмжээ	Ажилтан, албан хаагчдад хандсан нийгмийн үйлчилгээ, сургалт, хөгжил	Стандарт, хууль дүрэм журмын шинэчлэл Засвар үйлчилгээ, цэвэр байдал	Ханрах хүрээ, хэрэглээний бэлэн байдал, технологи, түншлэл, менежмент	Зорчигчдод санал болгож буй боломжийн үнэ	Мэдээллийн хүртээмж, олон нийтийн оролцоо, санал хүсэлтийн механизм
1			4.1 Баганан тулуурт хөнгөн галт тэргийг үйлчилгээнд нэвтрүүлнэ Тээврийн шинэ төрлийн үйлчилгээг нэвтрүүлэх			ЗОРИЛГО 1. Боловсон хүчний хангалт, хүний хөгжлийн зорилтот түвшинг бүрэн хангана	ЗОРИЛГО 3. Байгальд ээлтэй, цахимжсан, шинэ технологи нэвтрүүлэх	3.1 Төр, хувийн хэвшлийн түншлэлийг дэмжих		
2						ЗОРИЛГО 2. Материаллаг бааз, суурьшил, эдийн засгийн зорилтот түвшинг бүрэн хангана.	4.2 Нийтийн тээврийн үйлчилгээний автобусны парк шинэчлэлийг олон улсын стандартад нийцүүлэн хийж гүйцэтгэнэ.			
3						2.1 Салбарын болон байгууллагын ажилтан албан хаагчдын мэргэжлийн мэдлэг, ур чадварыг зорилтот түвшинд хүргэнэ				
4						2.2 Залуучуудын хөгжилд чиглэсэн дэмжлэгийг зорилтот түвшинд хүргэнэ.				
<b>Нийт</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>



Хавсралт 12. Улаанбаатар хотын 2040 хөгжлийн ерөнхий төлөвлөгөөний үзэл баримтлал (концепц)

Үр нөлөөтэй Засгийн газрын 10 шинэ											
№	1.Эрхэм зорилгод баримжаалах	2.Хэрэлэгчдэд чиглэх	3.Үр дүнд чиглэх	4.Эрчимжүүлэгч байх	5.Борсоодөвний зарчимд шилжих		6.Аж ахуйч сэтгэлгээтэй байх	7.Урьдчилан харах чадвартай байх	8.Төлөрөл саарсан байх	9.Заж эзэлд чиглэсэн байх	10.Иргэдийг хүчирхэгжүүлэгч байх
					Нийтийн тээврийн хүртээмж	Нийтийн тээврийн хүртээмж					
	Байгаль орны тогтвортой байдлын хүчин чармайлт	Бүх хүмүүст, түүний дотор хөгжлийн бэрхшээлтэй хүмүүст хүртээмжтэй байх	Түгжрэл, тээврийн бусад төрлүүдтэй нэгтгэх боломж Инженерийн дэд бүтэц	Найдавартай хуваарь, үйлчилгээний цаг	Зорчигч, ажилчдын аюулгүй байдлын арга хэмжээ	Ажилтан, албан хаагчдад хандсан нийтийн үйлчилгээ, сургалт, хөгжил	Стандарт, хууль дүрэм журмын шинэчлэл Засвар үйлчилгээ, цэвэр байдал	Хамрах хүрээ, хэрэглээний бэлэн байдал, технологи, түншлэл, менежмент	Зорчигчдод санал болгож буй боломжийн үнэ	Мэдээллийн хүртээмж, олон нийтийн оролцоо, санал хүсэлтийн механизмы	
1	3-3. Зам тээвэр, дэд бүтэц, байгаль орчин, нийтийн үйлчилгээнд ухаалаг системийг нэвтрүүлэх	Улаанбаатарын бус, хот орчмын зам тээврийн дэд бүтцийн хүртээмжийг нэмэгдүүлж, нийтийн болон ачаа тээвэр,логистикийг хөгжүүлэх;	Улаанбаатар хот доторх төвлөлийг задлах зорилгоор соёл, боловсрол, худалдаа үйлчилгээ, орон сууц, нийгмийн дэд бүтцийн хангамж бүхий хотын шинэ төв, дэд төв, төрөлжсөн төв, олон нийтийн төвүүдийг шинээр байгуулж, тэдгээрийг холбосон хөгжлийн коридорыг бий болгоно.	3-2.Олон төрлийн тээврийг гэнцвэртэй хөгжүүлэх		5-3. Хотын бие даан хөгжих, хууль, эрхзүйн бүрдүүлж, хотын багц дүрэмтэй болох	Эрэлтэд суурилсан/demand driven/ төлөвлөлийг боловсруулж, санхүүжүүлэх боломжтой/ bankable/ төсөл хөвийн хэвшилтэй хамтран хэрэгжүүлэх, Урт хугацааны төслүүдийг хэрэгжүүлэх үнэт цаас гаргах Хөрөнгө оруулалтын сан байгуулж, менежментийн тогтолцоог бүрдүүлэх, Татварын олон төрөл, олон тулгуур эдийн засгийг хөгжүүлэх, Нийслэл хотын хэмжээнд эдийн засгийн чөлөөт бүс байгуулж хотын бие даасан эдийн засгийн бүтцийг бий болгоно.	3-2. Хотын үйлчилгээнд удирдлага мэдээллийн болон цахим төлбөрийн системийг нэвтрүүлэх	5-2. Олон нийтийн оролцоог хот төлөвлөлт, хот байгуулалтын үйл ажиллагаанд татан оролцуулах нөхцөлийг хангах		
2		5-4. Хотын оршин суугч иргэдийн тэгш бус даваан туулах чадварыг сайжруулах	2-3.Нийслэл хотыг, оновчтой, төлөвлөлттэй цогц хот болгон хөгжүүлэх	3-3.Тээврийн сүлжээний зангилааг түшиглэж, тээвэр логистикийг хөгжүүлэх						4-1. Хот төлөвлөлт, байгуулалтын үйл ажиллагаанд оролцох байгууллагуудын бүтэц зохион байгуулалтыг боловсронгуй болгож, ажлын уялдааг сайжруулах	
3		1-1. Ахмад настан хөгжлийн бэрхшээлтэй иргэд нийгмийн үйлчилгээг тэгш хүртэх боломж, нөхцлийг бий болгох	4-6.Нийтийн тээврийн тэнхлэгт тулгуурласан хөгжлийн загвар (TOD – Transit oriented development) төлөвлөж үе шаттай хэрэгжүүлэх	5-2. Нийтийн тээврийн сүлжээг хөгжүүлж, цахим ухаалаг систем нэвтрүүлснээр нийт зорчилт эргэлтийн 60%-ийг нийтийн тээвэрээр гүйцэтгэх							



**Хавсралт 13. Автотээврийн тухай Монгол Улсын хууль**  
(1999 оны 6 дугаар сарын 4-ний өдөр УИХ-аар батлагдсан)

Энэ хуулийн зорилт нь автотээврийн хэрэгслээр ачаа, зорчигч тээвэрлэх үйл ажиллагаа болон автотээврийн хэрэгсэлд тавигдах нөхцөл, шаардлагыг тодорхойлох, автотээвэрлэлт болон автотээврийн хэрэгслийг ашиглахтай холбогдсон харилцааг зохицуулахад оршино.

№	Үр нөлөөтэй Засгийн газрын 10 шинж									
	1.Эрхэм зорилгод баримжаалах	2.Хэрэглэгчдэд чиглэх	3.Үр дүнд чиглэх	4.Зрчимжүүлэгч байх	5.Өрсөлдөөний зарчимд шилжих	6.Аж ахуйн сэтгэлгээтэй байх	7.Урьдчилан харах чадвартай байх:	8.Төлөрөл саарсан байх:	9.Зэх зээлд чиглэсэн байх:	10.Иргэдийг хүчирхэгжүүлэгч байх
	Байгаль орчны голтвортой байдлын хүчин чарнайлт	Бүх хүмүүст, түүний дотор хөгжлийн бэрхшээлтэй хүмүүст хүргэмжтэй байх	Түгжрэл, тээврийн бүсэд төрүүдтэй нэгтгэх болонж Инженерийн дэд бүтэц	Найдвартай хуваарь, үйлчилгээний цаг	Зорчигч, ажлаачдын аюулгүй байдлын арга хэмжээ	Ажилтан, албан хаагчдад хандсан нийгмийн үйлчилгээ, сургалт, хөгжил	Стандарт, хууль дүрэм журмын шинэчлэл Засвар үйлчилгээ, цэвэр байдал	Хайрах хүрээ, хэрэглээний бэлэн байдал, технологи, түншлэл, менежмент	Зорчигчдад саарал болгож буй боломжийн үнэ	Мэдээллийн хүргэлт, олон нийтийн оролцоо, санал хүсэлтийн механизм
1	6.1.2. Автотээврийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллага талар төрөөс баримтлах бодлого боловсруулах;	3.1.11. "нийтийн тээвэр" гэж эрх бүхий байгууллагаас үйлчилгээний үйлчилгээний заман чиглэл, цагийн хуваарийн дагуу болон зохион байгуулалттай гүйцэтгэж байгаа зорчигч тээвэрлэлт, таксийн үйлчилгээг;	7.1.2. Аймаг, сум, нийслэл, дүүргийн Засаг дарга автотээврийн талар төрөөс баримтлах бодлоготой уялдуулан тухайн нутаг дэвсгэрт автотээврийн талар баримтлах бодлого боловсруулж хэрэгжүүлэх;	7.1.4. Аймаг, сум, нийслэл, дүүргийн Засаг дарга нийслэл, дүүргийн чиглэлт тээвэр, ачаа, шуудны тухайн нутаг дэвсгэрт зохион байгуулах;	6.1.5. Автотээврийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллага асуулаар олон улсын үйл ажиллагаанд оролцох, улс хооронд тээвэрлэх ачаа, зорчигчдын хэмжээ болон тээвэрлэлтийн аюулгүй байдлыг чарны шаардлагын талаар харилцах үйлдлийг тохиролцоо;	6.1.14. Автотээврийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллага автотээврийн салбарт мэргэжилтэй ажилтан бэлтгэх, даван сургах, мэргэжил дээшлүүлэх, тээвэрлэлтийн зарлагын асуудал боловсролын асуудал эрхэлсэн Засгийн газрын гишүүнтэй хамтран батлах;	Засгийн газар: 5.1.2. автотээврийн тухай хууль тогтоомжийн биелэлтийг хангах;	5.1.3. Засгийн газар автотээврийн тухай хууль тогтоомжийн захиргааны хяналтыг хэрэгжүүлэх, автотээврийн үйлсэн хяналтын Дүрмийг батлах;	5.1.1. Засгийн газар авто тээврийн талар төрөөс баримтлах бодлогыг хэрэгжүүлэх, бүх төрийн тогтоомжийн оновчтой бүтэц, тээвэрлэлтийн хэргийг урьдчилж зохион байгуулж, биелэлтийг шалгах, дүнг мэдээлэх;	6.1.9. Автотээврийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллага автотээврийн талар төрөөс баримтлах бодлого болон хууль тогтоомжийн хэрэгжилтийг үлсэн хэмжээнд зохион байгуулж, биелэлтийг шалгах, дүнг мэдээлэх;



<p>10.2.7.автотээврийн хэрэгслийн өмчлөгч, эзэмшигч, жолооч нь автотээврийн хэрэгслийг гал сүртийлэх, замны хөдөлгөөний асуугүй байдалд хангах, байгаль орчныг хамгаалах, иргэдийн эрүүл мэнд, амгалан таиван байдлыг алдалдуулахгүй байх нөхцөлийг хангасан, зориулалтын зөвшөөрөгдсөн байр, зогсоо, талбайд тавих;</p>	<p>7.4. Аймаг, сум, нийслэл, дүүргийн Засаг дарга, дүүргийн Засаг дарга, тээврийн хэрэгслээр зорчих байгаа хараагүй хүнд зориулж будлыг зорих, сэнсгэлийг бархшээлийг иргэнд зориулж будал бүрд нэр, хаяг, чиглэлийг, бичмэл болон зургийн хэлбэрээр үйлчлүүлэх, өөрчлөх аймаг, нийслэлийн Засаг дарга гаргана.</p>	<p>7.1.3. Аймаг, сум, нийслэл, дүүргийн Засаг дарга, автотээврийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллагатай хамтран нутаг дэвсгэртээ автотээврийн аймагийн Засаг даргатай хамтран гаргэж хэрэгжүүлэх;</p>	<p>8.3.Хот хоорондын ачаа, нийслэл, тээвэрлэлтийн чиглэлийг тогтоох өөрчлөх шийдвэрийг автотээврийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллагатай хамтран нутаг дэвсгэртээ автотээврийн аймагийн Засаг даргатай хамтран гаргэж хэрэгжүүлнэ.</p>	<p>6.1.10. Автотээврийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллага улс хоорондын зорчигч болон ачаа тээвэр, нийтийн тээвэр, шуудан, жуулчин тээвэрлэлтийн үйлчилгээ болон автотээврийн хэрэгслэд техникийн хяналтын үзлэг хийж ажлын зохихон байгуулах;</p>	<p>6.1.15. Автотээврийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллага жолоочийн хөдөлмөр, амралтыг зохицуулах, хөдөлмөр, амралтын гомин хяналт, төхөөрөмж ашиглах, янах журмыг батлах.</p>	<p>5.1.5. Засгийн газар, автотээврийн хэрэгслийн төрөл, зориулалтыг харгалзан үзэн хяналтын хөдөлмөр, амралтын төлбөрийг жишгээр ялгаавартай тогтоох.</p>	<p>7.15. Аймаг, сум, нийслэл, дүүргийн Засаг дарга, сум, аймаг, сум, нийслэл, дүүргийн Засаг дарга, автотээврийн хэрэгслийн төрөл, зориулалтыг харгалзан үзэн хяналтын хөдөлмөр, амралтын төлбөрийг жишгээр ялгаавартай тогтоох.</p>	<p>5.1.4. Засгийн газар, хич амын нутаг, сум, нийслэл, дүүргийн Засаг дарга, автотээврийн хэрэгслийн төрөл, зориулалтыг харгалзан үзэн хяналтын хөдөлмөр, амралтын төлбөрийг жишгээр ялгаавартай тогтоох.</p>	<p>6.1.11. Автотээврийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллага тээврийн хэрэгслийн бүртгэл, мэдээллийн нэгдсэн сан байгуулж, холбогдох байгууллагатай хамтран мэдээллээр нөхцөлтэйгээр хангах ажлыг зохион байгуулах;</p>
<p>3</p>	<p>10.2.8. 20 ба түүнээс дээш нийтийн тээврийн хэрэгслэлтэй тээвэрлэгчийн тээврийн хэрэгслийн 10-аас доошгүй хувь нь хөгжлийн бүрхшээлтэй иргэний тээвэрлэхэд зориулагдсан байх;</p>	<p>8.4.Аймаг хооронд орон нутаг, аймгийн төв, хотын дотор болон хот орчмын нийтийн зорчих тээврийн үйлчилгээний чиглэлийг тогтоох, өөрчлөх шийдвэрийг тухайн аймаг, хотын Засаг дарга, аймаг, нийслэлийн Засаг дарга, автотээврийн хэрэгжүүлнэ.</p>	<p>10.2.3.нийтийн тээврийн үйлчилгээ эрхэлдэг гэрээ байгуулсан тохиролцсон чиглэлийг баримтлах;</p>	<p>9.2.Автотээврийн хэрэгслээр ачаа, зорчигч тээвэрлэх дүрэм болон хүний амь нас, эрүүл мэнд, хүрээлэн байгаа орчинд аюул, хохирол учруулж болзошгүй ачаа тээвэрлэх журмыг автотээврийн асуудал эрхэлсэн Засгийн газрын гишүүн батална.</p>	<p>10.2.21. тээвэрлэлтийн ажил, үйлчилгээг тухайн ангиллын тээврийн хэрэгслийн хэрэгшсэн жолоочоор гүйцэтгүүлэх;</p>	<p>6.1.4. Автотээврийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллага үйл ажиллагаа, тээврийн хэрэгслийн техник ашиглалтын талаар нийтлэг мөрдөм, норм, нормативыг батлах, тэдгээрийн биелэлтийг хангуулах;</p>	<p>7.2. Аймаг, сум, нийслэл, дүүргийн Засаг дарга, нийслэлийн тээврийн албаны даргыг автотээврийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллагатай зөвшилцөж аймаг, нийслэлийн Засаг дарга, хот, сум, төрийн хөдөлмөр, амралтын төлбөрийг жишгээр ялгаавартай тогтоох.</p>	<p>6.1.7. Автотээврийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллага тээвэрлэлтийн төрлөөс зай, ачааны хажваруулж зорчигч, ачаа тээвэрлэлтийн хөдөлмөр, амралтын төлбөрийг жишгээр ялгаавартай тогтоох.</p>	<p>6.1.12. Автотээврийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллага Монгол Улсын нутаг дэвсгэрт ашиглагдаж байгаа автотээврийн хэрэгслийн бүртгэлийг хөдөлмөр, амралтын төлбөрийг жишгээр ялгаавартай тогтоох.</p>
<p>4</p>	<p>11.1.1. Тээвэрлүүлэгч, зорчих тээвэрлэлтийн нөхцөл, техникийн шаардлага хангаагүй зориулалтын бүс тээврийн хэрэгслээр үйлчлүүлэхээс татгалзах;</p>	<p>10.2.1.өөрийн тээвэрлэлтийн үйлчилгээний талаарх үнэн зөв мэдээлэлээр тээвэрлүүлэгчийг хангах зорчигчийн амь нас, эрүүл мэнд, ачаанд аюул, хохирол учруулахгүй байх;</p>	<p>9.3.Нийтийн зорчигч тээвэрлэлтийн үйлчилгээг зориулалтын стандартад нийцсэн, зүүн гар талдаа жолооны хүрдтэй, зорчигчийг баруун гар талруугаа нөхцөлийг хангасан автотээврийн хэрэгслээр гүйцэтгэнэ.</p>	<p>7.3. Аймаг, сум, нийслэл, дүүргийн Засаг дарга, автотээврийн хэрэгслийн төрөл, зориулалтыг харгалзан үзэн хяналтын хөдөлмөр, амралтын төлбөрийг жишгээр ялгаавартай тогтоох.</p>	<p>10.1.2. зорчих тасалбарыг урьдчилан авч үзэж, зорчигч буюу жолооч, кондуктор шаардахад шаардах тээврийн хөдөлмөр, амралтын төлбөрийг жишгээр ялгаавартай тогтоох.</p>	<p>6.1.13. Автотээврийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллага Монгол Улсын нэгдэн орсон автотээврийн салбарын олон улсын гэрээ, хэлэлцээрийг хэрэгжүүлэх, хяналт тавих, гэрээний Үргийн бэлтгэлийг ачааг тээвэрлэхээс татгалзах;</p>	<p>6.1.13. Автотээврийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллага Монгол Улсын нэгдэн орсон автотээврийн салбарын олон улсын гэрээ, хэлэлцээрийг хэрэгжүүлэх, хяналт тавих, гэрээний Үргийн бэлтгэлийг ачааг тээвэрлэхээс татгалзах;</p>	<p>6.1.13. Автотээврийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллага Монгол Улсын нэгдэн орсон автотээврийн салбарын олон улсын гэрээ, хэлэлцээрийг хэрэгжүүлэх, хяналт тавих, гэрээний Үргийн бэлтгэлийг ачааг тээвэрлэхээс татгалзах;</p>	<p>6.1.13. Автотээврийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллага Монгол Улсын нэгдэн орсон автотээврийн салбарын олон улсын гэрээ, хэлэлцээрийг хэрэгжүүлэх, хяналт тавих, гэрээний Үргийн бэлтгэлийг ачааг тээвэрлэхээс татгалзах;</p>

5	<p>11.1.2. Тэвэрлүүлэгч, зорчигч нь нийтийн тээврийн үйлчилгээний төлөөлөгчид өөрийн хуваарь бүрэн гүйцэтгэх тэвэрлэгчээс шаардах;</p>	<p>10.2.2. ачаа, зорчигчийг тээвэрлэлтийн нөхцөл, техникийн шаардлага хангасан зориулалтын тээврийн хэрэгслээр тав тухтай, аюул, осолгүй тээвэрлэх;</p>	<p>9.6.1. хяналтын төвөрмөж суурилуулах шаардлагагүй тээврийн хэрэгслийн ангилал, төрөл, тээвэрлэж байгаа тээврийн хэрэгсэлд төвөрмөжлөх шаардлага, тавилдаг, шаардлага, хяналтын төвөрмөжийг ашиглах үрчилгээ хийж, үйл ажиллагааг явах журам;</p>	<p>12.1.3. Зорчигч, ачаа тээвэрлэлтийн үнэ хөлсний хэмжээг оролцогч талуудын тохиролцоо байгуулсан гэрээгээр тогтооно.</p>	<p>7.1.1. Аймаг, сум, нийслэл, дүргийн Засаг дарга нутаг дэвсгэртээ автотээврийн тухай хууль тогтоож, Засгийн газрын шийдвэр, автотээврийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллагын боловсролын төлөөлөгчдийн Хурлын шийдвэрийн биелэлтийг хангах;</p>
6	<p>11.1.3. Тэвэрлүүлэгч, зорчигч нь тээвэрлэлтийн үнэ тариф, замын чиглэл, үйлчилгээний цагийн хуваарь, ачаа хүргэх хугацааны талаар үнэн зөв мэдээлэл авах;</p>	<p>10.2.4. ачаа, зорчигчийг тээвэрлэлтийн нөхцөл, техникийн шаардлага хангасан зориулалтын тээврийн хэрэгслээр тав тухтай, аюул, осолгүй тээвэрлэх;</p>	<p>9.6.3. тээврийн хэрэгсэлд суурилуулсан хяналтын төвөрмөжилд карт олгох тавигдах шаардлага, картыг бүртгэх, хяналт тавих журам;</p>	<p>12.2. Боловсролын тухай хуулийн 43.2.5-д заасны дагуу сурагч, оюутанд аймаг, нийслэлийн доторх нийтийн тээврийн хэрэгсэл /Такси-наас бусад/- ээр зорчих нөхөн олговор олгоно.</p>	<p>10.2.4. өөрийн гүйцэтгэсэн ажил, үйлчилгээний хэмжээ, үйл ажиллагааны мэдээ, тайланг тогтоосон үзүүлэлт, загвараар хугацаанд нь гэрээ байгуулсан байгууллагад гаргаж өгөх;</p>
7	<p>11.1.4. Тэвэрлүүлэгч, зорчигч нь тээвэрлэлтийн гэрээнд зааснаас бусад тохиолдолд улс, хот, хороондын нийтийн тээврийн хэрэгслээр зорчигч нь өвчлөх эрэг хүндэтгэх шалтгаанаар худалдан авсан зорчих тасалбарт заасан чиглэлд зорчигч чадахгүй болсон буюу хүрэх газартаа хүрээгүй бусан тохиолдолд замын үлдсэн хэсэгт ногдох тээврийн хөлсийг тэвэрлэгчээс буцааж авах;</p>	<p>9.6.4. тээврийн хэрэгсэлд суурилуулсан хяналтын төвөрмөжийн ажиглагаа, гэрчилгээжүүлэлт болон хяналтын төвөрмөжийн картын мэдээллийн аюулгүй байдлыг хангахтай холбоотой хяналтын төвөрмөжийн хяналт, зохицуулалтын систем ашиглах журам.</p>	<p>9.6.4. тээврийн хэрэгсэлд суурилуулсан хяналтын төвөрмөжийн ажиглагаа, гэрчилгээжүүлэлт болон хяналтын төвөрмөжийн картын мэдээллийн аюулгүй байдлыг хангахтай холбоотой хяналтын төвөрмөжийн хяналт, зохицуулалтын систем ашиглах журам.</p>	<p>12.3. Энэ хуулийн 12.2-д заасан нөхөх олговрыг олгох журмыг аймаг, нийслэлийн иргэдийн Төлөөлөгчдийн Хурал батална.</p>	<p>10.2.4. өөрийн гүйцэтгэсэн ажил, үйлчилгээний хэмжээ, үйл ажиллагааны мэдээ, тайланг тогтоосон үзүүлэлт, загвараар хугацаанд нь гэрээ байгуулсан байгууллагад гаргаж өгөх;</p>



8	11.2.6. Тэвэрлүүлэгч, зорчигчийн үүрэг нь нийтийн тээврийн хэрэгслээр зорчигч нь зорчих тасалбарыг худалдан авах;								10.2.6.автотэвэрлийн хэрэгслэйн хэрэгслээнй стандартын үзүүлэлт, шаардлагыг хангах;			12.4.Тэвэрлэгч нь автотэвэрлийн хэрэгсал / таксианаас бусад /ээр зорчих хөрсийг төлсөн зорчигчид энэ хуулийн 16-д заасан журмын дагуу хэвлэсэн зорчих тасалбар олгоно.	
9	11.2.7. Тэвэрлүүлэгч, зорчигчийн үүрэг нь нийтийн тээвэрээр зорчихдоо бусдын амь нас, эрүүл мэндэд аюул, гэм хор уурхулж болзошгүй эд зүйлийг авч явахгүй байх;								17.1.Автотэвэрлийн хэрэгслийн хүн амын эрүүл мэнд, байгаль орчинд нөлөө үзүүлэх сөрөг хүчин зүйлсийн зөвшөөрөгдөх хэмжээний түвшин, тэвэрлэлийн болон техник ашиглалтын шаардлагыг хангасан байдалд жилийн турш техникийн хяналт хийж гэрчилгээ олгоно.		12.5.Таксианаас бусад нийтийн тээврийн үйлчилгээний төлбөрийн хувь хэмжээг энэ хуулийн 6.1.7-д заасан жишиг тарифт нийцүүлэн аймаг, нийслэлийн Засаг даргын саналыг үндэслэн иргэдийн Төлөөлөгчдийн Хурал тогтооно.		
10	11.2.8. Тэвэрлүүлэгч, зорчигчийн үүрэг нь нийтийн тээвэрээр зорчихдоо автотэвэрлийн хэрэгслийг эвдэж, гэмтээхгүй байх;								17.2.Техникийн хяналтын үзэлг хийсэн гэрчилгээнд заасан хугацаанд оросой эвдэрийн хэрэгслийг /байрлалын тусгай зориулалтайгаас бусад/ замын хөвдөөнд оролцоыг хориглоно.		12.6.Энэ хуулийн 12.5-д заасан нийтийн тээврийн үйлчилгээний төлбөрийн орлогыг орон, суурийн гарын суурийн давсанд төвлөрүүлж бөлөөр зарцуулагддаг эрх бүхий байгууллага албан тушаалтан хяналт тавина.		
11												12.7.Хуулийн 12.6-д заасан орлогыг төвлөрүүлэхэд хяналт тавих ажлыг нээлтэй сонгон шалгаруулалтын үндсэн дээр хөндлөнгийн байгууллагаар гүйцэтгүүлж болно	
<b>Нийн</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>10</b>	<b>10</b>	<b>4</b>	<b>11</b>	<b>6</b>	

Хавсралт 14. Нийтийн тээврийн үйлчилгээний 2023 оны өгөгдөл, үндсэн үзүүлэлт

Үзүүлэлт	Бүтд (12 сар)	Сар, өдрийн дундаж	1 сар	2 сар	3 сар	4 сар	5 сар	6 сар	7 сар	8 сар	9 сар	10 сар	11 сар	12 сар
1. Өгөгдөл хэмжээ (Еквэл 1 мөрд нь 10-36 багана, хувьсагч)														
Мэрийн тоо	47,428	▲	47,895	▲	42,387	▲	48,672	▲	47,920	▲	46,605	▲	47,590	▲
Өдрийн тоо	30	▲	31	▲	28	▲	31	▲	30	▲	31	▲	30	▲
Өдрийн дундаж	1,559	▲	1,545	▲	1,514	▲	1,583	▲	1,622	▲	1,503	▲	1,535	▲
2. Үйлчилгээнд ажилласан автобусны тоо														
Нийт тоо	39,938	▲	41,258	▲	36,202	▲	41,758	▲	40,546	▲	38,759	▲	39,907	▲
Өдөр хэмжих	1,612	▲	1,528	▲	1,491	▲	1,612	▲	1,543	▲	1,469	▲	1,427	▲
Өдөр дундаж	1,313	▲	1,331	▲	1,293	▲	1,392	▲	1,352	▲	1,305	▲	1,340	▲
Өдөр хэмжээ	928	▲	1,001	▲	941	▲	1,061	▲	1,020	▲	1,037	▲	1,034	▲
Далайц (Их-Бага)	684	▲	527	▲	550	▲	387	▲	449	▲	390	▲	473	▲
Цагдал тоо	136	▲	130	▲	136	▲	142	▲	150	▲	152	▲	150	▲
3. Автобусар үйлчилсэн зорчигчийн тоо														
Нийт тоо	13,876,579	▲	12,672,888	▲	15,277,919	▲	15,274,414	▲	16,280,600	▲	13,395,110	▲	15,585,743	▲
Өдөр хэмжих	628,764	▲	538,466	▲	557,575	▲	612,707	▲	613,544	▲	567,078	▲	628,764	▲
Өдөр дундаж	456,130	▲	408,787	▲	492,723	▲	514,099	▲	450,488	▲	432,100	▲	511,625	▲
Өдөр хэмжээ	98,883	▲	138,557	▲	98,883	▲	267,453	▲	335,489	▲	262,475	▲	268,354	▲
Далайц (Их-Бага)	529,883	▲	407,931	▲	458,692	▲	315,518	▲	315,604	▲	304,769	▲	360,412	▲
УБ хүний тоо	35%	▲	33%	▲	34%	▲	35%	▲	37%	▲	35%	▲	38%	▲
4. Нэг автобусанд 1 өдөрт үйлчилсэн зорчигчийн тоо														
Өдөр хэмжих	445	▲	352	▲	374	▲	445	▲	398	▲	350	▲	308	▲
Өдөр дундаж	347	▲	307	▲	312	▲	413	▲	378	▲	333	▲	391	▲
Өдөр хэмжээ	108	▲	35	▲	103	▲	270	▲	316	▲	252	▲	253	▲
Далайц (Их-Бага)	340	▲	217	▲	265	▲	154	▲	103	▲	81	▲	187	▲
5. Нийтийн тээврийн үйлчилгээний өрлөг (сарын өрлөг, тэр өдөр өөрийн хөрөнгө, өрлөг)														
Нийт тоо	2,139,555,968	▲	2,400,104,000	▲	2,218,955,408	▲	2,854,477,300	▲	2,609,892,200	▲	1,983,881,900	▲	2,731,440,900	▲
Өдөр хэмжих	85,063,794	▲	193,446,000	▲	71,562,429	▲	114,891,707	▲	114,891,707	▲	89,238,700	▲	108,400,900	▲
Өдөр дундаж	19,948,900	▲	24,161,400	▲	19,948,900	▲	55,345,600	▲	43,348,900	▲	50,257,400	▲	56,474,400	▲
Өдөр хэмжээ	103,323,900	▲	79,484,600	▲	91,994,500	▲	59,546,100	▲	51,032,900	▲	67,214,400	▲	46,579,500	▲
Далайц (Их-Бага)	190	▲	197	▲	187	▲	184	▲	192	▲	204	▲	184	▲
Төлөвт хэвц	48%	▲	48%	▲	47%	▲	46%	▲	47%	▲	48%	▲	46%	▲
Нийт автобусны ажилласан цаг (минут)	23,234,631	▲	23,623,428	▲	21,613,020	▲	24,475,944	▲	23,547,838	▲	22,174,982	▲	23,833,616	▲
Их	1,036,933	▲	966,854	▲	1,036,933	▲	895,140	▲	933,298	▲	909,119	▲	1,034,860	▲
Дундаж	749,504	▲	762,046	▲	697,194	▲	789,547	▲	759,608	▲	715,322	▲	738,323	▲
Бага	515,375	▲	556,131	▲	588,537	▲	592,422	▲	592,096	▲	564,808	▲	556,211	▲
6. Нийт автобусны ажилласан цаг (1 цаг = 60 мин)														
Нийт тоо	387,244	▲	393,724	▲	360,217	▲	407,932	▲	392,464	▲	369,983	▲	381,467	▲
Өдөр хэмжих	17,282	▲	16,114	▲	17,282	▲	14,919	▲	15,555	▲	15,950	▲	13,857	▲
Өдөр дундаж	12,492	▲	12,701	▲	11,620	▲	12,660	▲	13,569	▲	11,922	▲	12,492	▲
Өдөр хэмжээ	8,590	▲	9,269	▲	9,874	▲	9,868	▲	9,396	▲	9,080	▲	9,270	▲
Нэг автобусны ажилласан цаг (цаг)														
Өдөр хэмжих	11.6	▲	10.9	▲	11.6	▲	9.6	▲	9.8	▲	11.0	▲	10.9	▲
Өдөр дундаж	9.5	▲	9.5	▲	9.0	▲	9.7	▲	9.3	▲	9.4	▲	9.6	▲
Өдөр хэмжээ	8.7	▲	9.3	▲	10.4	▲	10.8	▲	9.2	▲	8.9	▲	9.3	▲
Нэг автобусны 1 өдрийн өрлөг (төгрөгөөр)	66,019.4	▲	58,900	▲	61,271	▲	77,260	▲	66,003	▲	51,185	▲	67,540	▲
Нэг автобусны 1 цагийн өрлөг (төгрөгөөр)	6,931.1	▲	6,174	▲	6,818	▲	7,003	▲	7,563	▲	7,270	▲	7,358	▲



Хавсралт 15. Нийтийн тээврийн үйлчилгээний компаниудын 2023 онд зорчигчдод үйлчилсэн тоо

Компани	Бүгд (12 сар)	1 сарын дундаж	1 сар	2 сар	3 сар	12 сар	Карт уншуулсан
1 ЗТН (1-р бааз)	24,152,728	2,012,727	1,840,028	1,647,392	2,258,348	2,028,484	1,653,552
2 ЗТН (2-р бааз)	22,621,488	1,885,124	1,671,275	1,440,571	1,948,802	2,001,471	1,694,044
3 Эрдэм транс	25,954,213	2,162,851	1,982,349	1,784,558	2,405,344	1,932,500	1,624,249
4 Зорчигч тээвэр	15,237,515	1,269,793	874,857	897,601	1,320,041	1,464,481	1,213,996
5 Трансбус	13,150,461	1,095,872	1,029,462	916,745	1,265,842	941,680	807,795
6 Тэнүүн огоо	12,796,409	1,066,367	1,120,894	946,269	1,227,701	816,950	700,358
7 Сулайн буянт	10,448,328	870,694	766,346	697,050	948,045	798,738	666,601
8 Блюбус	7,167,696	597,308	546,437	482,041	669,320	572,285	489,652
9 Эмсид	6,129,318	510,777	501,102	422,559	557,962	474,547	389,985
10 Автотерминал Трейд	6,212,185	517,682	508,828	457,647	594,698	461,540	386,368
11 Тэнүүн огоо 3-р бааз	6,259,289	521,607	498,482	436,381	577,868	438,772	371,037
12 Мьяралзаа	4,485,947	373,829	363,109	339,527	435,817	338,606	287,213
13 Автобус нэгдэл	3,431,924	285,994	292,020	227,655	306,499	218,378	193,619
14 Сайхан ирээдүй	2,418,640	201,553	171,544	167,246	214,753	189,505	156,163
15 ДНОЦ	2,464,232	205,353	204,951	172,163	229,168	162,801	131,009
16 ЭС энд ЭИ Транс	1,394,726	116,227	111,868	96,887	124,042	115,220	97,198
17 Үнэгтийн уул	1,023,566	85,297	74,683	66,650	97,578	71,252	60,632
18 ГБУС	1,103,311	91,943	109,860	74,306	86,420	57,134	48,786
19 Буурал мянган	66,892	5,574	4,245	4,662	6,161	1,533	1,462
20 USCC (Test)	83	7	45	5	7	9	1
<b>Нийт</b>	<b>166,518,951</b>		<b>12,672,385</b>	<b>11,277,915</b>	<b>15,274,416</b>	<b>13,085,886</b>	<b>10,973,720</b>
<b>Дундаж</b>	8,325,948		633,619	563,896	763,721	654,294	



**Хавсралт 16. НТҮ-ний чиглэл дэх зорчигчийн тоо (2023 оны 12 сар)**

№	Код	Чиглэл	Зорчигчийн тоо	Өдрийн дундаж	Цагийн дундаж
1	Ч:1	5 шар - Офицеруудын Ордон	600,793	19,380	2,040
2	Ч:59	Ч:59 ХМК - Офицеруудын ордон	387,650	12,505	1,316
3	Ч:40	Ч:40 Алтан тариа - Алтан тариа	311,217	10,039	1,057
4	Ч:3А	Халдвартын эмнэлэг - Зүүн салааны шинэ эцэс	277,487	8,951	942
5	Т-2	Т-2 Ботаник - Ботаник	238,597	7,697	810
6	Ч:50	Ч:50 Улаанхуран ТЭЦ - 3	226,094	7,293	768
7	Ч:34	Ч:34 Шар хадны эцэс - Шар хадны эцэс	219,424	7,078	745
8	Ч:2	Шархад - МУИС -3, 4 Хороолол	212,920	6,868	723
9	Ч:5	Шархад - Гэмтлийн эмнэлэг - Их тойруу	211,577	6,825	718
10	Ч:31	Ч:31 Улиастайн шинэ эцэс	209,252	6,750	711
11	Ч:7	Нисэх - МУБИС - Ард кино театр	206,634	6,666	702
12	Ч:73	Ч:73 ТЭЦ4 - Зунжин	192,799	6,219	655
13	Ч:25	Тоосгоны үйлдвэр - Их тойруу - 3, 4-р хороолол	175,559	5,663	596
14	Ч:38	Ч:38 ХМК - Хайлааст	174,342	5,624	592
15	Ч:58	Ч:58 Дулааны цахилгаан станц 3	172,223	5,556	585
16	Ч:9	Нисэх - Нарны гүүр - Тэнгис кино театр - 4-р дэлгүүр	163,822	5,285	556
17	Ч:55	Ч:55 Автобус бааз - Зайсан	153,188	4,942	520
18	Ч:27	Вокзал - Бөмбөгөр - Өвөр согоот	152,584	4,922	518
19	Ч:57	Ч:57 Улаанчулуут - МУИС	144,269	4,654	490
20	Ч:15	Нисэх - Сонсголон - 5 шар - 3-р эмнэлэг	136,835	4,414	465
21	Ч:33	Ч:33 Хайрхан хөгжлийн төв - Сансар ШТС	136,253	4,395	463
22	Ч:54	Ч:54 Яармаг - Баянхошуу	135,351	4,366	460
23	Ч:49	Ч:49 34-р байр	134,858	4,350	458
24	Т-5	Т-5 Офицеруудын ордон - III, IV хороолол	131,085	4,229	445
25	Ч:61	Ч:61 Дулааны цахилгаан станц 3 - Офицеруудын ордон	125,014	4,033	424
26	Ч:45	Ч:45 Ган хийц компани - Зайсан	123,592	3,987	420
27	Ч:6	Толгойт - Нарны зам - Ботаник	122,232	3,943	415
28	Ч:41	Ч:41 Баруун салааны эцэс	121,635	3,924	413
29	Ч:13	Тахилт - Саппоро -3-р эмнэлэг	121,201	3,910	412
30	Ч:22Өв	Шадивлан - Бөмбөгөр - Чингис Соосэ - Далангийн зам/өвөл/	120,540	3,888	409
31	Ч:14	Нарангийн гол - 10-р хороолол	120,182	3,877	408
32	Ч:44	Ч:44 Нарангийн гол - Дунжингарав	119,269	3,847	405
33	Ч:47	Ч:47 Орбит шинэ эцэс - Ард кино театр	116,491	3,758	396
34	ХО:52	ХО:52 Эцсийн зогсоол - Эцсийн зогсоол	115,521	3,726	392
35	Ч:8	Хайлааст - МУБИС - Цэцэг төв	111,086	3,583	377
36	ХО:2	ХО:2 Шарга морьт - зуслан	107,752	3,476	366
37	Ч:65	Ч:65 Зайсан - Офицеруудын ордон	106,956	3,450	363
38	Ч:10	Ганц худаг - Сансар - Баянмонгол - ТЭЦ 3	106,852	3,447	363
39	Ч:56	Ч:56 Архивын ерөнхий газар	104,200	3,361	354
40	Ч:46	Ч:46 Улаанчулуут	102,133	3,295	347
41	Ч:30	Ч:30 Жанжин Клуб - Жанжин Клуб	100,125	3,230	340
42	Ч:51	Ч:51 Дүүхээ дэлгүүр - Дүүхээ дэлгүүр	99,657	3,215	338
43	Ч:23	Чингэлтэй - Зүрх уул - МУБИС - Цэцэг	94,716	3,055	322
44	Ч:26	Тоосгоны үйлдвэр - Ботаник - Жанжин клуб	94,347	3,043	320
45	Ч:53	Ч:53 Яармагийн эцэс	93,186	3,006	316
46	Ч:4	5 Шар - 3,4 хороолол - Сансарын тойрог	91,153	2,940	310
47	Ч:32Б	Ч:32Б Офицеруудын ордон - Офицеруудын ордон	88,837	2,866	302
48	Ч:77	Ч:77 Нисэхийн эцэс - 120 мянгат	87,241	2,814	296
49	Ч:20Б	Баянхошуу - Геологи төв лаборатори - Өнөр хороолол - 3, 4-р хороолол	86,827	2,801	295
50	Ч:6А	Толгойтын эцэс	86,456	2,789	294
51	Ч:66	Ч:66 Зайсан - 11-р хороолол	86,402	2,787	293
52	Ч:29А	Сэлбэ амралт - МУБИС - Вокзал	85,487	2,758	290
53	Ч:28	Сэлх - 7 буудал - Ард кино театр	85,406	2,755	290
54	Ч:63	Ч:63 Хан Хиллс - МУБИС	83,992	2,709	285
55	Ч:70	Ч:70 ТЭЦ3 - Ард кино театр	83,941	2,708	285



№	Код	Чиглэл	Зорчигчийн тоо	Өдрийн дундаж	Цагийн дундаж
56	Ч:42	Ч:42 Зайсан - Та Чи	83,915	2,707	285
57	Ч:11	Хужирбулан - Офицеруудын ордон -Монгол кино үйлдвэр	81,711	2,636	277
58	Ч:32А	Ч:32А Улиайстайн шинэ эцэс	79,855	2,576	271
59	Ч:20А	Баянхошуу - 3, 4-р хороолол - Өнөр хороолол - Геологи төв лаборатори	77,846	2,511	264
60	Ч:69Б	Ч:69Б Гэмтлийн эмнэлэг - Гэмтлийн эмнэлэг	75,604	2,439	257
61	Ч:76	Ч:76 Архивын ерөнхий газар - 3,4-р хороолол	75,115	2,423	255
62	Ч:17А	Баруун 4 Зам - Их тойруу - Зүүн 4 зам - Нарны зам	74,877	2,415	254
63	Ч:43	Ч:43 Баянхошуу - Ард кино театр	74,752	2,411	254
64	Ч:16	Баруун салаа - Далангийн зам - 10-р хороолол	73,697	2,377	250
65	Ч:52	Ч:52 Дүүхээ дэлгүүр - Дүүхээ дэлгүүр	69,215	2,233	235
66	Ч:35	Ч:35 Цагаан давааны задгай - 4-р дэлгүүр	69,177	2,232	235
67	Ч:19Б	Цагаан даваа - 17-р сургууль - Сансар ШТС - Офицер ордон /зүүн/	67,521	2,178	229
68	Ч:36	Ч:36 Гачууртын эцэс	66,021	2,130	224
69	Ч:69А	Ч:69А Зунжин худалдааны төв - Зунжин худалдааны төв	65,912	2,126	224
70	Ч:62	Ч:62 Алтан овоо 48-р гудамж	64,441	2,079	219
71	Т-4	Т-4 Ботаник - Ботаник	62,408	2,013	212
72	Ч:74	Ч:74 Цагаан давааны задгай	59,334	1,914	201
73	Ч:17Б	Баруун 4 зам - Нарны зам - Зүүн 4 зам - Их тойруу	59,185	1,909	201
74	Ч:19А	Цагаан даваа - Офцер ордон - Сансар ШТС - 32-н тойрог /бар/	58,075	1,873	197
75	Ч:29Б	Сансар /Тунель/	57,881	1,867	197
76	Ч:72	Ч:72 Хөгжим бүжгийн коллеж - Богдхан амралт	50,689	1,635	172
77	Ч:18А	3, 4-р хороолол - ТЭЦ 3	49,969	1,612	170
78	Ч:24А	Зүрх уул Чингилтэй - 3, 4-р хороолол	49,350	1,592	168
79	Ч:57Б	Ч:57Б Алтан овоо 48-р гудамж - МУИС	48,117	1,552	163
80	Ч:48	Ч:48 Зүүн салааны шинэ эцэс - МУБИС	47,080	1,519	160
81	Ч:75	Ч:75 Архивын ерөнхий газар - 3, 4 хороолол	45,587	1,471	155
82	Ч:39	Ч:39 Сансар - 3, 4-р хороолол	44,250	1,427	150
83	Ч:48А	Ч:48А Зүүн салааны шинэ эцэс - МУБИС	44,039	1,421	150
84	Ч:71	Ч:71 МУБИС - 120 мянгат	43,219	1,394	147
85	Ч:24Б	ТЭЦ4 - 3,4-р хороолол - Гандан	43,161	1,392	147
86	Ч:64	Ч:64 Цагаан даваа - Халдвартын эмнэлэг	43,060	1,389	146
87	Ч:37	Ч:37 Улаанхуараны эцэс - 4-р хороолол	41,530	1,340	141
88	Ч:21А	Булгийн 19-р гудамж - Вокзал - 3, 4-р хороолол	40,665	1,312	138
89	Ч:21Б	Булгийн 19-р гудамж - 3, 4-р хороолол - Вокзал	38,466	1,241	131
90	Ч:18Б	3, 4-р хороолол ТЭЦ3 - Цэцэг төв	35,205	1,136	120
91	ХО:9	ХО:9 190-р цэцэрлэг - 190-р цэцэрлэг	30,809	994	105
92	ХО:7	ХО:7 Туул тосгон шинэ эцэс - Туул тосгон шинэ эцэс	30,000	968	102
93	Ч:16А	Баруун салааны эцэс	24,024	775	82
94	Ч:12Z	Урган наран хороолол - Офицеруудын ордон	23,104	745	78
95	ХО:1	ХО:1 Санзай - Тэнгис кино театр	21,381	690	73
96	ХО:8	ХО:8 Найрамдал зуслан - Найрамдал зуслан	21,307	687	72
97	Ч:1А	5 шар - Офицеруудын Ордон	20,693	668	70
98	Ч:1Б	5 шар - Сүхбаатарын талбай	20,655	666	70
99	Ч:68	Ч:68 Архивын ерөнхий газар	19,626	633	67
100	ХО:6	ХО:6 Түргэний гол эцэс - Яармагийн 3-р буудал	18,617	601	63
101	ХО:13	ХО:13 Баруун түрүү эцэс - 5 шар	11,783	380	40
102	Ч:67	Ч:67 Морин 3 - Нисэх	11,289	364	38
103	ХО:10	ХО:10 Шанд хурган - 5 шар	8,761	283	30
104	Ч:60	Ч:60 Саппоро - Авто Худалдаа ЦТ	8,730	282	30
105	ХО:12	ХО:12 Мал бордох - 5 шар	8,439	272	29
106	ХО:11Z	ХО:11Z Хонхор Эцэс - Хонхор эцэс	7,031	227	24
107	ХО:14	ХО:14 Жаргалант Партизан - Хархорин	5,347	172	18
108	ХО:3Z1	ХО:3Z1 Городок	4,133	133	14
109	ХО:10А	ХО:10А Давааны зөрлөг - 5 шар	1,871	60	6
110	ХО:4Z	ХО:4Z Офицеруудын ордон - Офицеруудын ордон	1,285	41	4

**Хавсралт 17. Ажиглалтын судалгааны дүн**

Хувьсагч, үзүүлэлт	Шалгах асуулт	Өндөр ачаалалтай чиглэл			Ердийн ачаалалтай чиглэл		
		М1	Ч16	Ч65	У30	Ч71	Ч76
Хүчин чадлын хүрэлцээт байдал	1	Замналын зогсоол нь зорчигч урсгал ихээр үүсэх цэгүүдэд ойр байрлалтай байна.					
	2	Зорчигч хот орчмын болон хот хоорондын автобусанд, мөн нийтийн тээврийн бусад төрлүүдэд шилжин суухад дөхөм, тохиромжтой байрлалтай байна.					
Цаг хугацааны хүрэлцээт байдал	3	Чиглэлийн зөвшөөрөгдсөн замаас хазайж өөр зам, замналаар сэлгүүцэх, зорчигч тээвэрлэх, хөдөлгөөний цагийн хуваарь зөрчихийг хориглоно.					
Мэдээллийн хүрэлцээт байдал	4	Чиглэлийн хаягийг урд, хоёр хажуу талд цахим болон бусад хэлбэрээр байрлуулна.					
	5	Нийтийн тээврийн хэрэгсэл дотор чиглэл, замналын зураглал, үйлчилгээтэй холбоотой санал гомдол, мэдээлэл өгөх утасны дугаар, цахим хаяг, үйлчилгээ, үйл ажиллагаатай холбоотой санамжууд, тамхи татах, ил гал гаргахыг хориглосон тэмдэг, заалт, бусад санамжийг зохих стандартын дагуу байрлуулна.					
<b>Дундаж үнэлгээ</b>		<b>2.6</b>	<b>4.0</b>	<b>3.2</b>	<b>4.0</b>	<b>2.8</b>	<b>4.6</b>
<b>Хоёр. Үйлчилгээ авах боломж</b>							
Үйлчилгээний орчин	6	Нийтийн тээврийн ажилтан, жолооч болон зорчигч соёлтой, найрсаг харилцааг эрхэмлэнэ.					
	7	Нийтийн тээврийн автобусны зогсоол нь цаг агаарын таагүй нөхцлөөс хамгаалах болон тээврийн хэрэгслийн дуу чимээнээс тусгаарлах саравчтай байна.					
	8	Замналын дундын зогсоол нь замын хөдөлгөөний аюулгүй байдал, зорчигчийн тав тухтай зорчих нөхцөл шаардлагыг хангасан байна. Замналын дундын зогсоолуудад зорчигч зогсох талбай, саравч, сандал, орчны гэрэлтүүлэг, мэдээллийн самбар, хогийн сав зэрэг байна.					
	9	Нийтийн тээврийн жолооч нь хөдөлгөөний үед жолоочийн бүхээгт хүн суулгах, тамхи татах, гар утсаар ярих, зорчигчдын танхимд дуу хөгжим чанга тавихыг хориглоно.					
	10	Жолооч нь хурд хэтрүүлэх, хэт удаан явах, зогсоолын бус газарт хүн буулгах ба суулгахыг хориглоно.					
	11	Жолооч хүндэтгэх шалтгаангүйгээр нийтийн тээврийн хэрэгслийг огцом тооромсолж гэнэт зогсоох, хөдлөх зэргээр зорчигчдын тав тухыг алдагдуулахыг хориглоно.					
	12	Үндсэн чиглэлд үйлчлэх тээврийн хэрэгслийн зорчигчдын суудал цөөн, зогсоогоор явах зорчигчдын тоо илүүтэй, орох, гарах хаалганы орчимд болон эгнээ хоорондын зай өргөн байхаар суудлыг байрлуулсан байна.					
	13	Зогсоол хоорондын зай нь явганаар очих боломжтой байна.					
	14	Нийтийн тээврийн автобусны зогсоолын хүчин чадлаас үл хамааран бүх саравч нь хүлээлгийн сандалтай байна. Сандал нь хурц ирмэг булангүй, бат бэх, хайрч жиндүүлэхгүй материалаар хийгдсэн байна.					

Аюулгүй байдал	15	НТҮ-нд хурд хэтрүүлэх, хэт удаан явах, багтаамжаас илүү хүн шахаж суулгах, зорчигчийн зааланд гар тээшнээс бусад ачаа тээш тээвэрлэхийг хориглоно.	2	2	2	3	3	4
	16	Нийтийн тээврийн хэрэгсэл нь зориулалтын бүрэн бүтэн суудал, бариул, зорчигчдын заал нь бүрэн ажиллагаа бүхий гэрэлтүүлэх ба дулаацуулах систем, зарлах мэдээллийн хэрэгсэл болон хяналтын камертай байна.	2	5	4	4	2	3
	17	Замналын дагуух зогсоолд зогсохдоо "зогсоолын талбайн" эхэнд зорчигч замын хашлагаас автобусанд суух боломжтой зайд зогсож, зорчигчдыг бүрэн бууж, суусны дараа хаалгаа нээж, хааж, хөдөлгөөний аюулгүй байдал хангагдсаны дараа хөдөлгөөний эхлэх, шаардлагатай гэж үзвэл жолооч зорчигчдод хөдөлгөөн эхлэхийг анхааруулна. Автомат зогсоол зарлах төхөөрөмжгүй болон ажиллахгүй байгаа үед жолооч дараагийн зогсоолын нэрийг зарлана.	2	3	4	3	2	4
<b>Дундаж үнэлгээ</b>			<b>2.1</b>	<b>3.1</b>	<b>3.5</b>	<b>2.8</b>	<b>2.8</b>	<b>4.0</b>
<b>Гурав. Үйлчлүүлэгчид нийцтэй байдал</b>								
Хөдөлгөөний хязгаарлалттай иргэдэд нийцтэй байдал	19	Хөгжлийн бэрхшээлтэй тэргэнцэртэй иргэнийг орох, гарах боломжтой тавцан, төхөөрөмжтэй байна. Сонсголын бэрхшээлтэй иргэнд зориулан чиглэлийн болон зогсоолуудын нэр бүхий цахим самбар, дэлгэцтэй байна. Харааны бэрхшээлтэй иргэнд зориулан автомат зогсоол зарлагч болон чанга яригчтай байна.	3	1	1	1	2	4
	19	Нийтийн тээврийг хэрэгсэлд дарааллыг баримтлан бие биедээ саад болохгүйгээр сууж, буух ба ахмад настан, хөгжлийн бэрхшээлтэй иргэд болон хүүхэдтэй хүмүүсийг хүндлэн дугаарын эхэнд сууж, буухад тусална.	2	1	1	1	4	3
	20	Өндөр настан, хөгжлийн бэрхшээлтэй иргэн, жирэмсэн, нялх хүүхэдтэй эхчүүдэд зориулсан суудалтай байх бөгөөд суудал нь хаалгатай ойр, тусгай таних тэмдэг, шар, ягаан өнгөөр ялгаж, зохих мэдээлэх тэмдгийг байрлуулсан байна.	3	1	1	1	2	4
	21	Зогсоол нь хөгжлийн бэрхшээлтэй иргэдийн бие даан зорчих нөхцлийг бүрдүүлсэн байна.	3	1	1	2	4	3
Үйлчлүүлэх соёл	22	Нийтийн тээврийн хэрэгслийн доторх тоноглол, бусад төхөөрөмж, зорчигчийн суудал, түшлэг, бүрээс, бариул зэрэгт өөриймсөг, хайр гамтай хандана.	3	1	1	2	2	3
	23	Тээврийн хэрэгслийн урд хаалгаар орж, дунд болон хойд хаалгаар бууна.	5	5	5	5	5	4
	24	Зорчигчид хөлс төлөхгүйгээр зорчихыг хориглоно.	1	1	1	1	2	3
	25	Нийтийн тээврийн хэрэгсэлд чанга ярьж хашхирах, бусадтай маргалдах, инээлдэх зэргээр бусдын тайван байдалд нөлөөлөхийг хориглоно.	2	1	1	1	1	4
<b>Дундаж үнэлгээ</b>			<b>2.8</b>	<b>1.5</b>	<b>1.5</b>	<b>1.8</b>	<b>2.8</b>	<b>3.5</b>
<b>Нийт дундаж үнэлгээ</b>			<b>2.5</b>	<b>2.9</b>	<b>2.7</b>	<b>2.9</b>	<b>2.8</b>	<b>4.0</b>