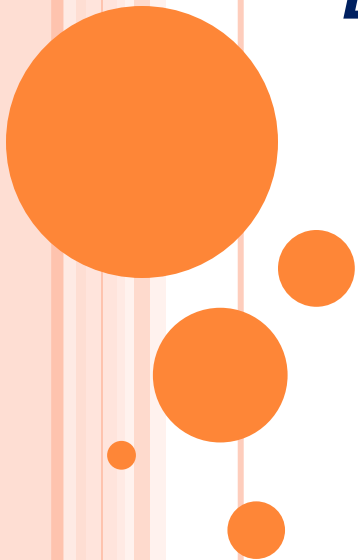


***ТӨРӨӨС АВТО ЗАМЫН ТАЛААР
БАРИМТЛАХ БОДЛОГЫН СУДАЛГАА,
ЦААШДЫН ЧИГ ХАНДЛАГА***



БҮЛЭГ НЭГ: ЕРӨНХИЙ МЭДЭЭЛЭЛ

Манай улс нийт 98.2 мянган км зам харилцааны сүлжээтэйгээс **49.3 мянган км буюу нийт сүлжээний 50.2 хувь нь авто замын**, 46.5 мянган км буюу 47.4 хувь нь агаарын замын, 1.9 мянган км буюу 1.9 хувь нь төмөр замын, 0.5 мянган км буюу 0.5 хувь нь усан замын сүлжээ байдаг.

Олон улс, улсын чанартай авто зам 15231.3 км

Хатуу хучилттай авто зам 6279.3км

Хайрган болон ердийн хөрсөн зам 8952 км

Улсын хэмжээнд **815** мянган авто машин байна.

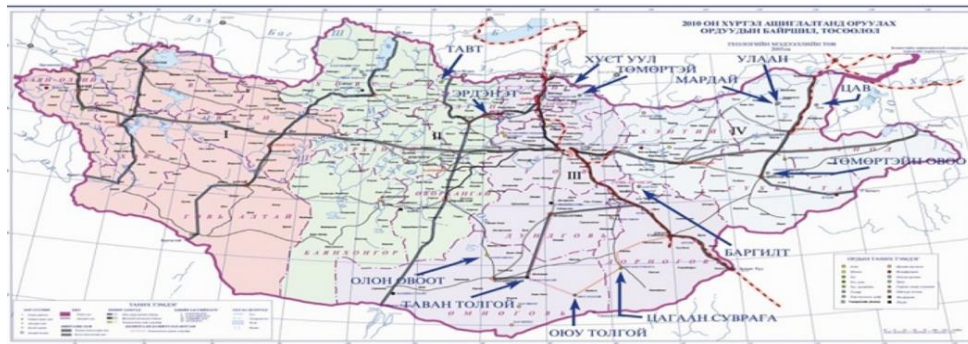
Хатуу хучилттай замын хэмжээ нэмэгдсэнээр замын нөхцөл байдал сайжирч ачаа, зорчигч эргэлт өсөж, тээвэр ашиглалтын зардал бууран, тээвэрлэлтэд зарцуулах хугацаа багасч байна

Бусад улс орны 3-р зэргийн асфальт бетон хучилттай 1км-ын замын дундаж өртөгийг монгол улсынхтай харьцуулсан судалгаа

/2017 оны эхний хагас жилийн байдлаар/

№	Улсын нэр	Замын өртөг /мян.ам.дол/
1.	БНХАУ	621,2
2.	ФИНЛЯНД	720,6
3.	ОХУ	727,7
4.	ИСПАНИ	875,0
5.	АНУ	1278,0
6.	КАНАД	1460,8
7.	ФРАНЦ	1794,5
8.	ГЕРМАН	2176,1
9.	МОНГОЛ	202,5

Ойрын жилүүдэд ашиглалтанд орох төсөөлөлтэй ордуудын байршил



Нийт – 49 боомт

Авто замын - 39

АЗ-н байнгын ажиллагаатай - 13

Хилийн боомтуудын байршил



Авто замын талаар төрөөс хэрэгжүүлж ирсэн үйл ажиллагаанд дараах чиглэлээр судалгаа хийлээ.



Авто замын салбарын эрх зүйн орчин



Салбарын удирдлага зохион байгуулалт, байгууллагуудын тогтолцоо



Салбарын хүний нөөцийн чадавхи, хүчин чадлын байдал



Салбарын хөрөнгө оруулалт, үр ашиг



Салбарын эрдэм шинжилгээ, судалгааны ажлын бодлого



Дэвшилтэт техник, технологи, ажлын чанар, үр нөлөө



БҮЛЭГ ХОЁР: АВТО ЗАМЫН САЛБАРЫН ЭРХ ЗҮЙН ОРЧНЫ СУДАЛГАА

1.1. Авто замын тухай хууль, тогтоомжууд түүний хэрэгжилт



АВТО ЗАМЫН САЛБАРЫН ЭРХ ЗҮЙН ОРЧИН

Одоо мөрдөж байгаа хууль, журмууд

“Авто замын тухай”

“Авто тээврийн тухай”

“Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай”

“Иргэний хууль”

“Түгээмэл тархацтай ашигт малтмалын тухай”

“Аж ахуйн үйл ажиллагааны тусгай зөвшөөрлийн тухай”

“Төрийн болон орон нутгийн өмчийн хөрөнгөөр бараа, ажил, үйлчилгээ худалдан авах тухай”

Бусад нийтээр дагаж мөрдөх хууль тогтоомжууд

ЗГ, ЗТХЯ, АЗХСТ, ЗТХТ-өөс батласан **30 гаруй журам**

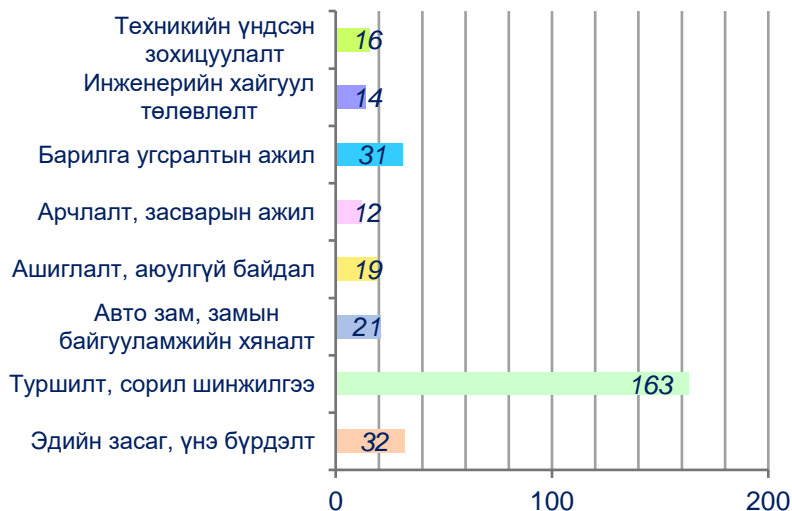
“Авто замын тухай” хууль 2017 оны 05-р сарын 11-нд батлагдаж, 2017 оны 7 дугаар сарын 01-ээс мөрдөж эхэлсэн.

Хуулийг хэрэгжүүлэхтэй холбогдон үйл ажиллагааны нарийвчилсан зохицуулалт хийх **15 журмыг** гаргах ёстой.

“Авто замын тухай” хууль хэрэгжиж эхэлснээс хойш 9 сар өнгөрсөн боловч дээрх журмуудыг батлан хэрэгжүүлж эхлээгүй байгаа нь салбарын гол хуулийг сурталчилж, хэрэгжүүлэх ажил маш удаан байгааг харуулж байна.

1.2. АВТО ЗАМ, ЗАМЫН БАЙГУУЛАМЖИЙН СТАНДАРТ, НОРМ, НОРМАТИВ, ТЕХНИКИЙН БАРИМТ БИЧГИЙН СУДАЛГАА

Авто замын салбарт мөрдөж байгаа стандарт, норм, норматив, баримт бичгүүд /нийт 308/



Нийт стандарт, нормативын баримт бичгийн **52.9** хувь нь туршилт сорил, шинжилгээний стандарт байгаа бөгөөд хамгийн их зохицуулалт шаардлагатай зам, замын байгууламжийн арчлалт, засвар, ашиглалтын ажлын стандарт, норм, норматив дөнгөж **3.9** хувийг эзэлж байгаа нь шаардлагаас хоцорч байна.

Авто замын стандарт, норм, норматив, техникийн баримт бичгийн **57.8** хувь нь 2007 оноос өмнө үлдсэн **42.2** хувь нь сүүлийн 10 жилд батлагдсан байна.

Мөн авто замын салбарт шинээр стандарт, норм, норматив, техникийн баримт бичиг гарган зохицуулах шаардлагатай цөөнгүй асуудал ч байна.



1.3. Монгол улсын авто замын сүлжээг хөгжүүлэх хөтөлбөр, төлөвлөгөө түүний хэрэгжилт

Монгол улсын авто замыг тодорхой хөтөлбөр, төлөвлөгөөний үндсэн дээр хөгжүүлэхийг зорьж олон хөтөлбөр, төлөвлөгөөг батлан хэрэгжүүлж иржээ.

Монгол улсын авто замын сүлжээг хөгжүүлэх хөтөлбөр төлөвлөгөө

1. Авто замын сүлжээг дунд хугацаанд хөгжүүлэх Ерөнхий төлөвлөгөө /1995 он/
2. Монгол улсын 21-р зууны тогтвортой хөгжлийн хөтөлбөр /1999 он/
3. "Мянганы зам" төсөл /2001 он/
4. Монгол улсын бүсчилсэн хөгжлийн бодлого /2001 он/
5. Азийн авто замын сүлжээнд Монгол Улс нэгдэх бодлого /2005 он/
6. Монгол улсын Мянганы хөгжлийн зорилтод суурилсан Үндэсний хөгжлийн цогц бодлого /2007 он/
7. Авто замын сүлжээг 2020 он хүртэл хөгжүүлэх ерөнхий төлөвлөгөө /2008 он/
8. Шинэ бүтээн байгуулалт дунд хугацааны хөтөлбөр /2010 он/
9. Монгол улсын тогтвортой хөгжлийн үзэл баримтлал-2030 /2016 он/
10. "Хөгжлийн зам" үндэсний хөтөлбөр /2017 он/
11. Үе үеийн засгийн газрын үйл ажиллагааны мөрийн хөтөлбөр /2016-2020 он гэх. мэт/

Авто замын сүлжээг хөгжүүлэх хөтөлбөрүүдэд тусгагдсан боловч баригдаагүй улсын чанартай 4515.7 км, Орон нутгийн чанартай 1867.4 км, Хурдны 1054 км, Уул уурхайн зориулалтын 271.6 км авто зам байна.

Хөтөлбөр төлөвлөгөөг гаргахдаа:

- ❖ тухайн чиглэлийн замын хөдөлгөөний эрчмийг судлаагүй
- ❖ баригдах хэрэгцээ шаардлагыг нарийвчлан тооцоогүй

Нийт хөтөлбөр төлөвлөгөөний биелэлт - 38.8 %

АЗС хөгжүүлэх хөтөлбөр, төлөвлөгөөнд тусгагдаагүй **135.7 тэрбум төгрөгийн өртөг бүхий 342.5 км замыг гадаадын зээл тусламж, концесс улсын төсвийн хөрөнгөөр 2008 оноос хойш барьсан байна.**

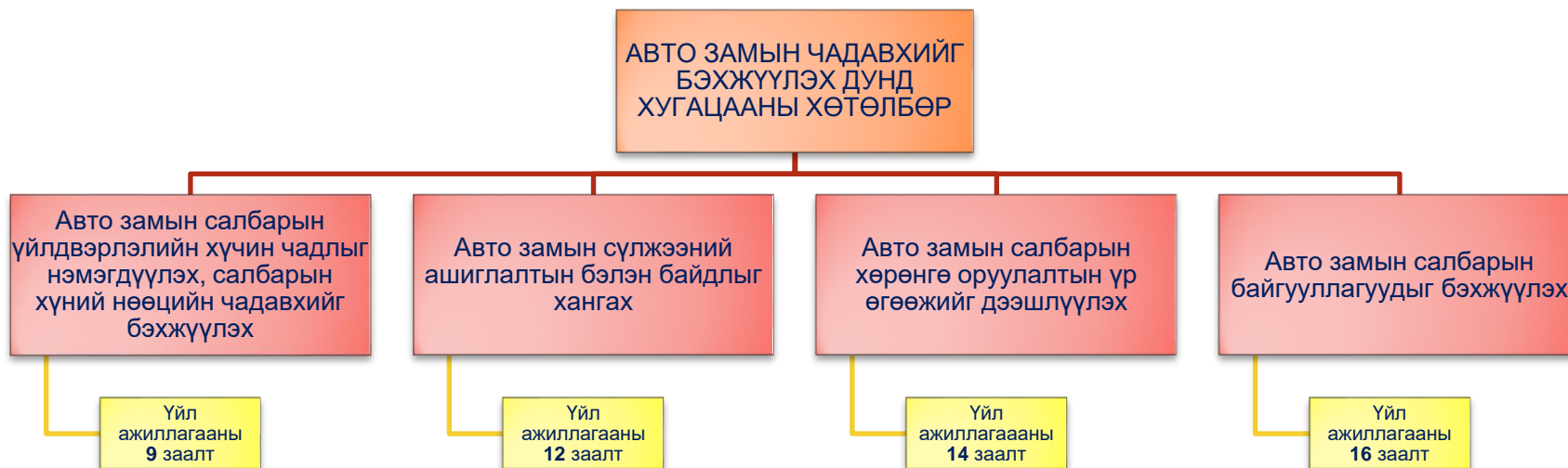
ТОДОРХОЙ СУДАЛГАА, ҮНДЭСЛЭЛГҮЙГЭЭР ОРОН НУТГИЙН БАЙГУУЛЛАГЫН ХҮСЭЛТ, УИХ-ЫН ГИШҮҮДИЙН ТОЙРОГТОО АМАЛСАН АМЛАЛТЫГ БИЕЛҮҮЛЭХЭД ЧИГЛЭГДСЭН ЗАМ ЗАМЫН БАЙГУУЛАМЖЫГ БАРИХАД УЛСЫН ТӨСӨВ, ГАДААДЫН ГАДААДЫН ЗЭЭЛ ТУСЛАМЖЫН ХӨРӨНГИЙГ ЗАРЦУУЛЖ БАЙГАА НЬ ХӨТӨЛБӨРИЙН ХЭРЭГЖИЛТЭД МУУГААР НӨЛӨӨЛЖ БАЙНА.

1.3. Монгол улсын авто замын сүлжээг хөгжүүлэх хөтөлбөр, төлөвлөгөө түүний хэрэгжилт

Үргэлжлэл

Авто замын салбарын үйл ажиллагааг сайжруулан, чадавхийг нэмэгдүүлэхэд чиглэгдсэн 3 хөтөлбөр батлагдан гарсан байдаг.

1. Авто замын салбарын чадавхийг бэхжүүлэх дунд хугацааны хөтөлбөр
2. Зам, тээврийн стандарт, техникийн баримт бичгийг боловсронгуй болгох хөтөлбөр /2017-2020/
3. Зам, Тээврийн салбарт инновацийн тогтолцоог хөгжүүлэх хөтөлбөр /2015-2020/



Хөтөлбөрийг хэрэгжүүлэх ажлыг үр нөлөөтэй зохион байгуулж чадаагүй, хариуцлагагүй хандсанаас хөтөлбөрт дэвшүүлсэн зорилго, зорилт, заалтуудыг хугацаанд нь бүрэн хэрэгжүүлж чадаагүй учир гарсан үр дүн нь харагдахгүй байгаагаас үзэхэд буцалтгүй тусламжийн их хэмжээний хөрөнгө үр ашиггүй зарцуулагдсан байна.

БҮЛЭГ ХОЁР: - ДҮГНЭЛТ:

1. Авто замын салбарт шаардлагатай хууль тогтоомжууд сүүлийн жилд харьцангуй сайн бүрдэж байгаа боловч түүнийг мөрдөж хэрэгжүүлэх асуудал хангалтгүй байна.
2. Авто замын сүлжээг хөгжүүлэх олон хөтөөлбөр, төлөвлөгөө байгаа боловч, замын чиглэлүүдийг тогтоож сонгохдоо улс орны эдийн засаг, нийгмийн хөгжлийн чиг хандлага, үйлдвэрлэл, үйлчилгээний байршил, хөдөлгөөний эрчим зэрэг нарийвчилсан судалгаа, тооцоонд үндэслээгүй бодитой бус төлөвлөсөн.
3. Авто замын сүлжээг хөгжүүлэхээр нэгэнт батлагдсан хөтөлбөр төлөвлөгөөгөө хэрэгжүүлэх бодлогыг тууштай баримталдаггүй, хөтөлбөр төлөвлөгөөнд тусгагдаагүй хүсэлт, амлалтын чанартай зам, замын байгууламж барихад улсын төсвийн хөрөнгийг зарцуулдаг байна.
4. “Авто замын тухай” хуулийг хэрэгжүүлэхэд шаардлагатай нарийвчилсан журмуудыг яаралтай батлан гаргаж, хууль журмыг сурталчилах, мөрдөж хэрэгжүүлэх, хяналт тавьж, хариуцлага, сахилгыг дээшлүүлэх талаар байнга үр нөлөөтэй ажиллах шаардлага гарч байна.
5. Одоо мөрдөж байгаа норм, норматив, стандарт техникийн баримт бичгүүдэд үзлэг шүүлт хийж засаж сайжруулах шаардлагатай болсон байна.
6. Авто замын сүлжээг хөгжүүлэх хөтөлбөр төлөвлөгөөнүүдийн баригдаагүй байгаа замын чиглэл бүрийг нарийвчлан авч үзэж судлан, хэрэгжих үндэслэлийг тооцож хасах, нэмэх зэргээр нэгтгэн, нэг ерөнхий төлөвлөгөө гаргах
7. Шинжлэх ухаан техникийн дэвшил, монгол орны байгаль цаг уурын онцлогт тохирсон авто замын норм, норматив, техникийн баримт бичгийн тогтолцоог бүрдүүлэх шаардлагатай.
8. Сүлжээг хөгжүүлэх хөтөлбөр төлөвлөгөө гаргахдаа шинжлэх ухааны үндэстэй тооцоо судалгаанд үндэслэх, барих эрэмбэ дарааллыг нарийвчлан тогтоож чанд баримталан хэрэгжүүлж байх.



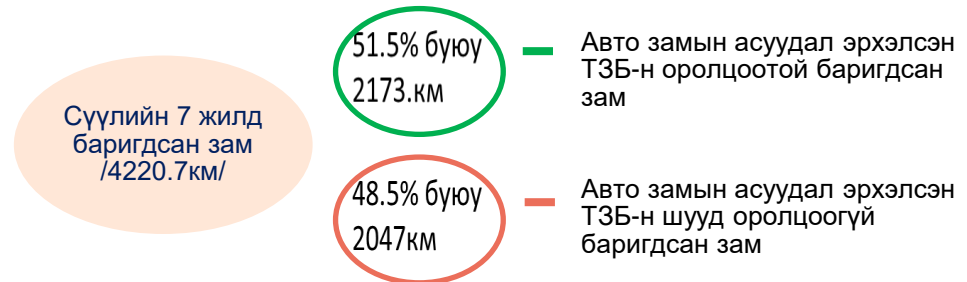
БҮЛЭГ ГУРАВ: САЛБАРЫН УДИРДЛАГА ЗОХИОН БАЙГУУЛАЛТ, БАЙГУУЛЛАГУУДЫН ТОГТОЛЦОО:

Авто замын салбарын удирдлага, зохион байгуулалтын тогтолцоо нь 1929-1990 он хүртлэх 61 жилийн хугацаанд 12 удаа буюу 5 жил тутамд өөрчлөгдөж байсан бол 1990-2017 онд 15 удаа буюу 1.8 жил тутамд өөрчлөгдөж байсан нь салбарт тогтвортой, хэтийг харсан бодлого, үйл ажиллагаа явуулахад муугаар нөлөөлж байжээ.

Авто зам барих үйл ажиллагаанд салбарын бус төрийн байгууллагууд оролцож эрх, үүргийн давхардал гардаг.



Концессын гэрээгээр хэрэгжүүлж буй зам, гүүрийн барилгын ажлыг Үндэсний Хөгжлийн газар, Хөгжлийн банкны санхүүжилтээр хэрэгжиж байгаа ажлыг Сангийн яам, Хөгжлийн банк, ЗТХЯ зэрэг газрууд хариуцаж байна.



Ингэж авто зам, гүүрийн барилгын ажлын санхүүжүүлэгч нь гэрээг хэрэгжүүлэхэд шууд буюу зэрэгцэн оролцож байгаа нь техник, технологийн асуудлыг мэргэжлийн үүднээс шуурхай шийдвэрлэхэд хүндрэл учруулж, цаг алддаг.

Авто замын асуудлыг хариуцаж чиг, удирдлагаар хангадаг төрийн захиргааны байгууллагын дотоод бүтэц зохион байгуулалтад ажил үүргийн давхардал, шат дамжлага их байна.

- ЗТХЯ - 33 хүн
- ЗТХТ – 49 хүн
- Нийт – 82 хүн



БҮЛЭГ ГУРАВ: САЛБАРЫН УДИРДЛАГА ЗОХИОН БАЙГУУЛАЛТ, БАЙГУУЛЛАГУУДЫН ТОГТОЛЦОО:

Үргэлжлэл

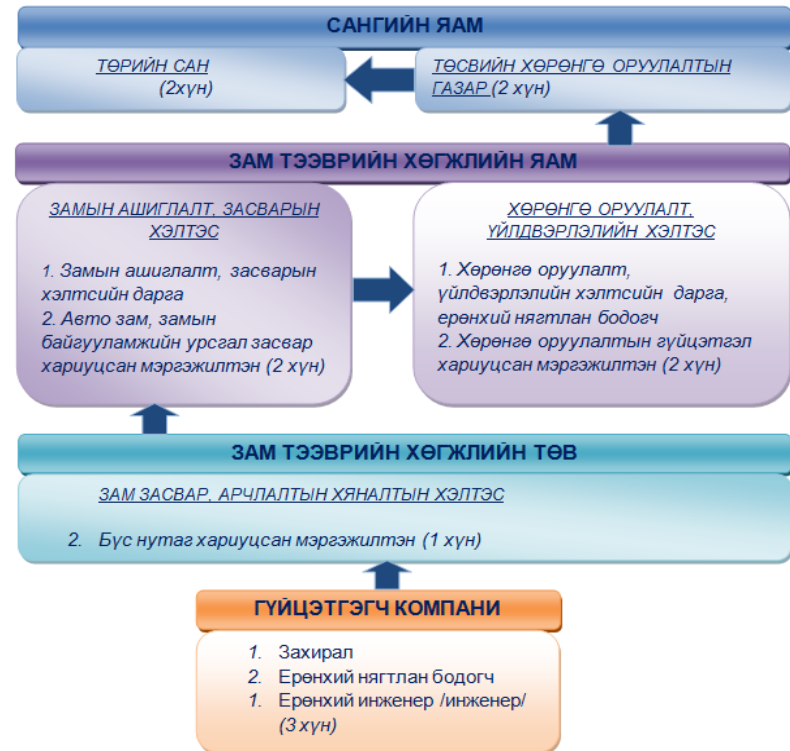
Замын арчлалт засварын компаниуд нь гурван байгууллагын удирдлага, зохицуулалт, хяналтанд үйл ажиллагаагаа явуулж байгаа нь үйл ажиллагааны давхардал, шат дамжлагыг бий болгож, бүтэц зохион байгуулалтын оновчгүй байдлыг харуулж байна.

Зам засвар арчлалтын компаниудыг удирдлага, зохион байгуулалтаар хангаж, хяналт тавьж байгаа бүтэц



Зам хариуцагч компани хийсэн ажлынхаа гүйцэтгэлийг хянуулж санхүүжүүлэхэд давхардсан олон хүнээр гарын үсэг зуруулахад хүрдэг нь байна.

Авто замын арчлалт, засварын ажлыг санхүүжүүлэхэд хянаж гарын үсэг зурж баталгаажуулдаг шат



БҮЛЭГ ГУРАВ: - ДҮГНЭЛТ:

1. Авто замын салбарыг төрөөс удирдаж зохицуулах бүтэц зохион байгуулалт олон жилийн турш оновчтой бус байнга өөрчлөгдөж ирсэн нь салбарын техник технологи, эдийн засгийн нэгдсэн бодлого алдагдаж, тогтвортой хөгжихөд сөрөг нөлөө үзүүлж байна. .
2. Салбарт хэрэгжиж байгаа төсөл, хөтөлбөрүүдийн хэрэгжилтийг Авто замын асуудал хариуцсан төрийн захиргааны төв байгууллага шууд хариуцахгүй байх тохиолдол их гарч байгаа нь мэргэжлийн удирдлага зохицуулалт алдагдаж ажлын чанар хөрөнгө оруулалтын үр өгөөжид муугаар нөлөөлж байна.
3. Замын арчлалт засварын ажлыг зохион байгуулж, хяналт тавьж байгаа одоогийн бүтэц, зохицуулалт нь олон байгууллагад хуваагдаж, эрх үүргийн давхардал, оновчгүй байдал их байгаа нь шат дамжлагыг нэмэгдүүлэн, үүрэг хариуцлагыг бүрхэгдүүлж зам, замын байгууллагын ашиглалт, хөрөнгө оруулалтын үр ашигт муугаар нөлөөлж байна.
4. Салбарын төрийн захиргааны төв байгууллага болон ЗТХТөвөөс авто замын салбарын үйл ажиллагааг зохион байгуулах, зохицуулах, хяналт тавих, талаар үүрэг, үйл ажиллагааны давхардал, шат дамжлага их байгаа учир ажлын эцсийн үр дүн, хүлээх хариуцлагад муугаар нөлөөлдөг.
5. Салбарын төрийн захиргааны байгууллагуудын удирдлага зохион байгуулалт нэгдмэл биш, тогтворгүй оновчтой бус, мэргэжлийн чиг баримжаа, шинжлэх ухааны үндэс муутайгаас замын сүлжээний төлөвлөлт, зам, замын байгууламжийн инженерийн шийдэл, үнэ өртөг тэр бүр бодитой гардаггүй, хөрөнгө оруулалтын үр ашиг үндэсний компаниудад хүртээмж багатай байна.

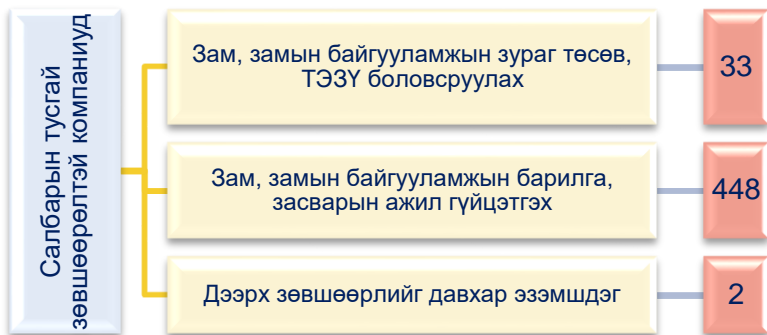


БҮЛЭГ ДӨРӨВ: САЛБАРЫН ХҮНИЙ НӨӨЦИЙН ЧАДАВХИ, ХҮЧИН ЧАДЛЫН СУДАЛГАА

А. Хүний нөөцийн чадавхийн судалгаа

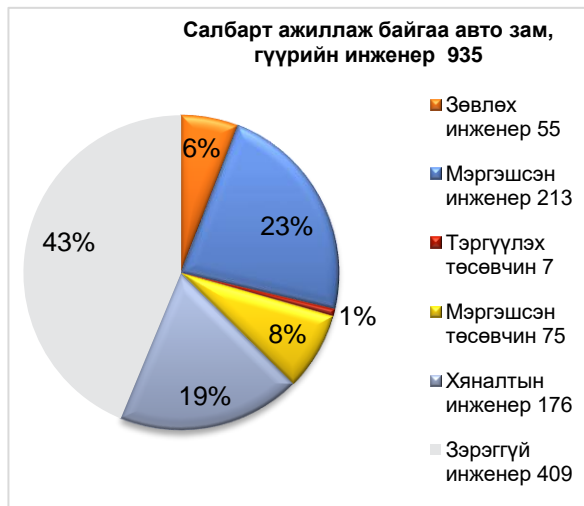
Авто замын салбарт нийт **8000** /нарийвчилсан бүртгэлгүй/ орчим хүн ажиллаж байгаагаас **935** мэргэжлийн инженер техникийн ажилтан байна.

“Авто зам, замын байгууламжийн ажилчдын ажил мэргэжлийн стандарт”-д тус салбарт **18 төрлийн ажил мэргэжил** байхаар заажээ.



Идэвхитэй үйл ажиллгаа явуулж байгаа 100 гаруй компани байна.

Тусгай зөвшөөрөлтэй компани 483
 Инженергүй - 209
 Инженертэй - 274
 Инженерүүдийн НДШ төлдөг - 112



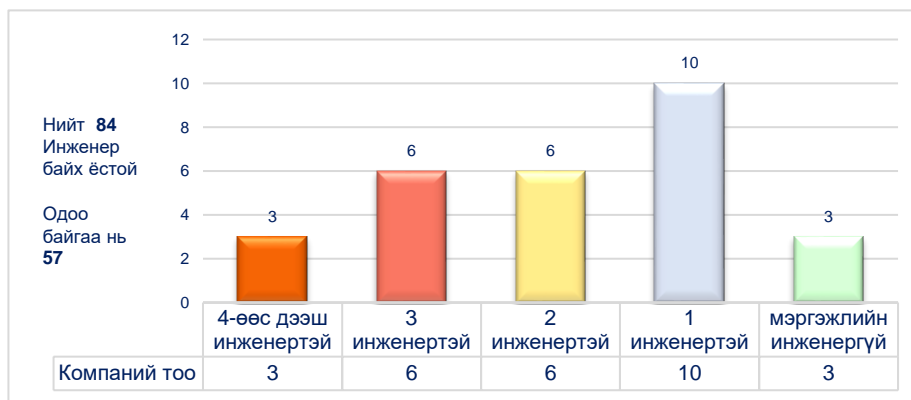
Авто зам, гүүрийн инженерийн элсэлт авсан сургуулийн тоо

2017 он	2
2014 он	8
2010 он	2

2017 оны байдлаар 216 оюутан суралцаж байна.

МАЗХ мэргэжил дээшлүүлэх сургалтанд 1931 хүн, мэргэжилтэй ажилтан бэлтгэх сургалтанд 596 хүн хамруулжээ.

Замын засвар арчлалт хариуцсан компаниудын мэргэжлийн инженерээр хангагдсан байдал



БҮЛЭГ ДӨРӨВ: САЛБАРЫН ХҮНИЙ НӨӨЦИЙН ЧАДАВХИ, ХҮЧИН ЧАДЛЫН СУДАЛГАА

Б. Хүчин чадлын судалгаа

Засвар арчлалтын төрийн өмчит компаний захирлаар ажиллаж байгаа 20 хүнээс 3 хүн л авто замын инженер мэргэжилтэй байгаагийн дээр сүүлийн 5 жилийн дотор 18 компаний захиралыг нь 2-4 удаа өөрчилсөн байна.

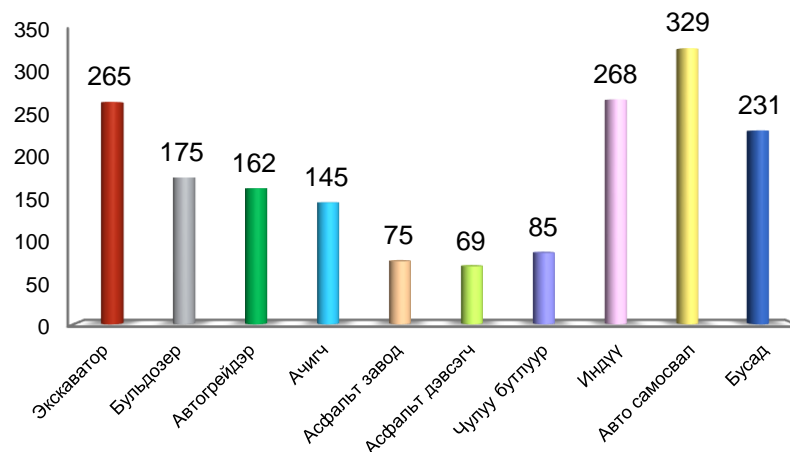
АЗЗА-н ТӨХК-иуд нь хэрэгцээтэй машин механизмын дөнгөж **55.2** хувь, тоног төхөөрөмжийн **44.1** хувиар хангагдсан байна. АЗЗА-н компаниудыг чадварлаг мэргэжилтэнээр хангах, машин механизм, материаллаг баазыг нь нэмэгдүүлж, сайжруулах асуудал ихээхэн хоцорч байна.

Энэ нь дараах шалтгаануудтай холбоотой байна.

- Зам, замын байгууламжийн арчлалт, засвар, ашиглалтад төрөөс тавих анхаарал, бодлого чиглэлтэй үйл ажиллагаа муу
- Замын арчлалт, засварт шаардлагатай хөрөнгийг хүрэлцэхүйц (шаардлагатай) хэмжээгээр төлөвлөж санхүүжүүлдэггүй
- Зам арчлалт, засвар, ашиглалтын ажлын удирдлага зохион байгуулалт оновчгүй, менежмент сул
- Авто замын арчлалт, засварын ажил хариуцсан төрийн өмчит компаниудын захирал удирдлагыг улс төрийн үзэмжээр байнга халж сольж байдаг.

Авто замын салбарт сүүлийн жилүүдэд өндөр бүтээмжтэй сайн чанарын машин, механизм, техник тоног төхөөрөмж ашиглах болсон байна.

Замын барилгын идэвхтэй үйл ажиллагаа явуулж байгаа компаниудын машин, механизм



Авто замын салбарт бодитойгоор байгаа машин механизм, тоног төхөөрөмж нь зам гүүрийн барилгын ажил эрхлэх тусгай зөвшөөрөлтэй компаниудын тоо, түүнд тавьдаг шаардлагатай харьцуулахад бага байгаа боловч салбарын хэмжээнд зам, замын байгууламжийн ажлыг тавигдаж байгаа шаардлага, төлөвлөгөөний хэмжээнд бүрэн гүйцэтгэх боломжтой байна.

БҮЛЭГ ДӨРӨВ: - ДҮГНЭЛТ:

1. Авто Замын инженер, мэргэжилтэн бэлтгэж байгаа нь тооны хувьд хангалттай ч сургалтын чанар хангалтгүйтэй холбоотойгоор төгссөн инженер, мэргэжилтний мэдлэг чадвар сул байна.
2. Авто Замын салбарт ажиллаж байгаа нийт мэргэжилтэн ажилчдын нэгдсэн бүртгэлгүй учир хэдэн хүн ямар мэргэжил, чиглэлээр ажиллаж байгаа нь тодорхойгүй, хүний нөөцийн нэгдсэн бодлого чиглэлгүй.
3. ИТА-уудын мэргэжил дээшлүүлэх, мэргэжилтэй ажилчин бэлтгэж байгаа арга хэлбэр, сургалтын чанарыг сайжруулж суралцагсад тавигддаг шаардлагыг дээшлүүлэх.
4. Авто Замын засвар, арчлалт хариуцдаг компаниуд шаардлагатай тооны инженер, техникийн болон мэргэжилтэй ажилчид, машин механизм, тоног төхөөрөмж, ажиллах боломж нөхцөлөөр хангагдаж чадаагүй.
5. Мэргэжлийн инженергүй, хүний нөөцийн шаардлага хангаагүй олон компанид тусгай зөвшөөрөл хавтгайруулан олгодог
6. Авто замын инженер, голлох мэргэжилтэнүүдийн нэгдсэн бүртгэлгүй учир ойрын хугацаанд тодорхой цахим программ бүхий бүртгэлтэй болох шаардлага гарч байна.
7. АЗЗА-н ТӨХК-ыг авто замын ИТА, мэргэжилтэй ажилчдаар хангахад тэргүүн ээлжинд анхаарч тэднийг тогтвор сууршилтай ажиллах нөхцлийг бүрдүүлэх, машин механизмыг шинэчлэн шаардлагатай хэмжээгээр хангах.
8. Үндэсний компаниудын чадавхийг нэмэгдүүлэх талаар дэмжлэг үзүүлж, гадаадын зээл тусламж, хувийн хөрөнгө оруулалтаар баригдах зам, гүүр, төмөр замын далан, суурь, байгууламжийн ажилд тэднийг түлхүү оролцуулах.



БҮЛЭГ ТАВ: САЛБАРЫН ХӨРӨНГӨ ОРУУЛАЛТ, ҮР АШИГ

Авто замын хөрөнгө оруулалт нь улсын төсөв, гадаадын зээл, тусламж, төр хувийн хэвшлийн түншлэлийн хөрөнгө оруулалтаар хийгдэж ирсэн байна. 2000 оноос хойш 3 их наяд гаруй төгрөгийн бүтээн байгуулалт хийж **6781.66** км авто зам, **8476.79** у.м гүүр ашиглалтанд оруулжээ.

Салбарын нийт хөрөнгө оруулалт, үр дүн

№	Хөрөнгө оруулалт, үр дүн	Он					Нийт
		1990-2000	2000-2003	2004-2007	2008-2011	2012-2017	
1	Хөрөнгө оруулалт /сая.төг/	27,490	51,655	147,183	480,290	2,371,376	3,077,994
2	Ашиглалтад орсон зам /км-р/	369	654	1,222	1,099	3,807	7,150
3	Ашиглалтад орсон гүүр /урт.метр/	3,990	2,099	1,162	1,504	3,713	12,466

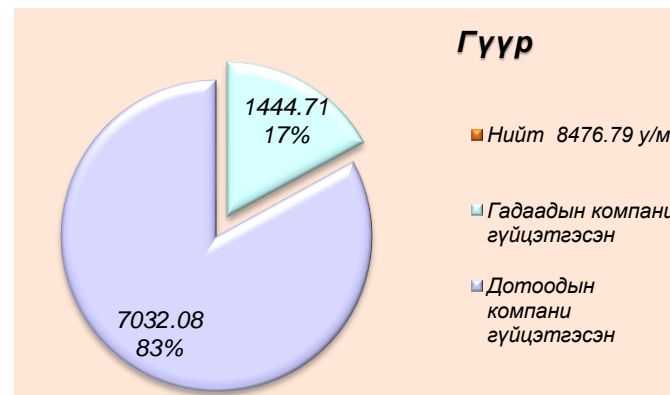
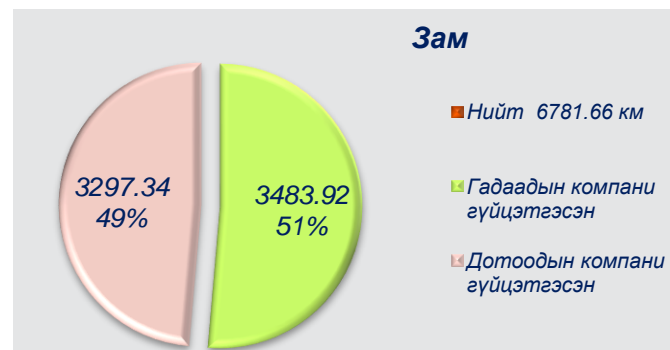
Зам, гүүрийн барилгын ажилд оруулсан хөрөнгийн эх үүсвэр

№	Хөрөнгийн эх үүсвэр	Хөрөнгө оруулалт	
		сая/төг	Эзлэх хувь %
1	Гадаад зээл тусламж	720,002.62	25.1%
2	Концесс болон хувийн хэвшил	689,775.55	24.3%
3	Улсын төсөв	678,265.46	23.6%
4	Хөгжлийн банк	775,887.39	27.0%
	НИЙТ	2,872,931.02	100.0%

Гадаадын хөрөнгө оруулалтын **68.6** хувь нь зээл, **31.4** хувь нь буцалтгүй тусламж байна.

2000 оноос хойш баригдсан замын **3483.92** км буюу **51.4 %**, гүүрийн **1444.71** у.м буюу **17%-г** гадаадын компани барьж гүйцэтгэжээ.

2000 оноос хойш баригдсан зам, гүүрийн ажилд үндэсний компаниудын оролцоо



БҮЛЭГ ТАВ: САЛБАРЫН ХӨРӨНГӨ ОРУУЛАЛТ, ҮР АШИГ

Үргэлжлэл

Гадаадын хөрөнгө оруулалтаар хийгдсэн авто зам, гүүрийн ажлыг гүйцэтгэсэн улс орнуудын судалгаа

№	Ажил гүйцэтгэсэн улс орон	Ажил гүйцэтгэсэн компаний тоо	Гүйцэтгэсэн ажил			Нийт өртөгт эзлэх хувь
			Өртөг /сая.төг/	Зам /км/	Гүүр у/м	
1	Монгол улс	25	95939.49	686.41	30	13.3 %
2	Солонгос улс	2	20 560.00	369.60	-	2.9 %
3	Турк улс	1	5 640.00	46.00		0.8 %
4	Хятад улс	12	508 502.87	1583.56	266	70.6 %
5	Япон улс	2	89 360.26	117.55	618.5	12.3 %
	НИЙТ	42	720 002.62	2803.13	914.5	100 %

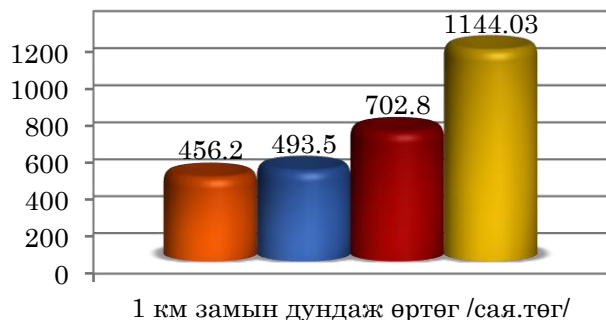
Сүүлийн жилүүдэд концессын гэрээгээр авто зам, замын байгууламж барих ажил нэмэгдэж байгаа нь салбарын хөрөнгө оруулалтыг шийдвэрлэж буй сайн талтай боловч:

- замын өртөг хэтэрхий өндөр
- концесс эзэмшигч болон замын барилгын ажил гүйцэтгэгч компани нь гадаад

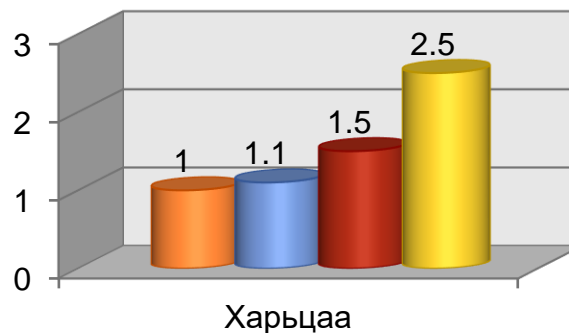
Энэ нь авто замын барилгын ажил гүйцэтгэдэг үндэсний компаниуд сул зогсоход нөлөөлж байна.

Концессын гэрээгээр **432 457.1** сая төгрөгийн **328.2** км замын барилгын ажил хийсний **93.3 хувийг гадаадын** буюу БНХАУ-ын компаниуд гүйцэтгэсэн байна.

Авто замын 1км-н өртгийг харьцуулсан судалгаа



- Улсын төсөв
- Хөгжлийн банк
- Гадаадын зээл
- Концессийн гэрээгээр

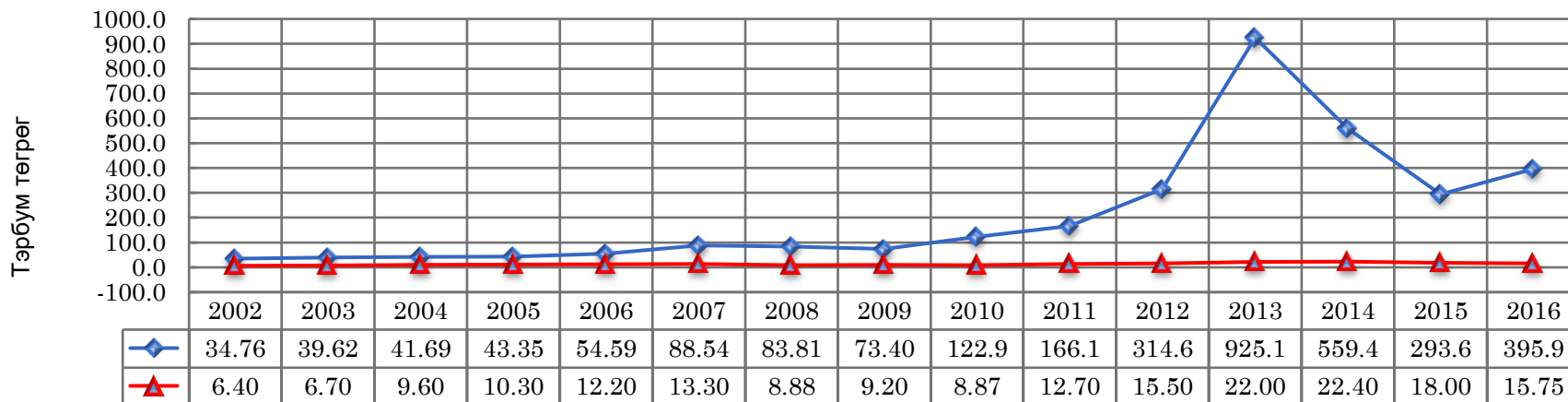


БҮЛЭГ ТАВ: САЛБАРЫН ХӨРӨНГӨ ОРУУЛАЛТ, ҮР АШИГ

Үргэлжлэл

Олон улс, улсын чанартай авто замын сүлжээ **15 231.3** км ба үүнээс **6279.3** км буюу **41.2** хувь нь хатуу хучилттай болсон байна.

Зам, гүүрийн барилга болон арчлалт засварын ажилд зарцуулсан хөрөнгийн судалгаа



Олон улс, улсын чанартай авто замын насжилтын судалгаа

№	Хатуу хучилттай авто замын насжилт	Засварын төрөл	Урт /км	Эзлэх хувь
1	0-6 жилийн насжилттай	Арчлалт, урсгал засвар	3929.8	63%
2	7-13 жилийн насжилттай	Ээлжит засвар	1232.4	20%
3	13-аас дээш жилийн насжилттай	Их засвар	1078.5	17%
НИЙТ			6279.3	100%

Замын арчлалт, засварт жилд шаардлагатай хөрөнгийн **40** хүрэхгүй хувийг олгож, арчлалт, урсгал засварын ажил тэр хэмжээгээр дутуу хийгдэж байгаа тул замын эвдрэл гэмтэл их гарч хөрөнгө оруулалтын үр ашигт муугаар нөлөөлж байна.

БҮЛЭГ ТАВ: - ДҮГНЭЛТ:

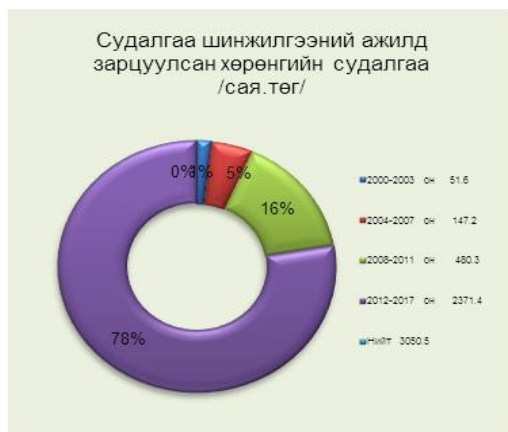
1. Сүүлийн жилүүдэд авто замын салбарт хөрөнгө оруулалт эрчимтэй нэмэгдэж хатуу хучилттай зам, төмөрбетон гүүр их хэмжээгээр баригдан замын сүлжээний чанар дээшилж, тээвэрлэлтийн хугацаа, зардал буурч, зам хэрэглэгчдийн аятай, тухтай зорчих нөхцөл боломж сайжирч байна.
2. Салбарын хөрөнгө оруулалтыг улс орны эдийн засаг, нийгмийн болон үйлдвэржилт, тээвэрлэлтийн ирээдүйн чиг хандлагад тулгуурласан замын сүлжээг хөгжүүлэх хэтийн төлөвлөгөө хөтөлбөрт үндэслэн тодорхой бодлого, ач холбогдлын эрэмбэ, дараалалтай хийх асуудал хангалттай биш байна.
3. Гадаадын болон төр хувийн хэвшлийн түншлэлийн хөрөнгө оруулалтаар гүйцэтгэх замын барилгын ажилд үндэсний компаниудыг түлхүү оролцуулан хөрөнгө оруулалтын үр өгөөжийг улс орондоо хүртээмжтэй ашиглах асуудал хангалтгүй байна.
4. Авто замын хөрөнгө оруулалтын төлөвлөж зарцуулахдаа ач холбогдлын хувьд төдийлөн өндөр биш орон нутгийн байгууллагын хүсэлт, эрх баригчдын амлалтыг биелүүлэх чиглэлээр олон жижиг зам, гүүр барихад хандуулан үндсэн том төсөл, хөтөлбөрт туссан ач холбогдол бүхий зам, гүүрийг барих хөрөнгө оруулалтаа багасгадаг.
5. Авто замын арчлалт, урсгал засварт зарцуулах хөрөнгийг шаардлагын хэмжээнд нь төлөвлөж, санхүүжүүлэхгүй байгаа нь замын насжилтыг богиносгож хөрөнгө оруулалтын үр ашигт муугаар нөлөөлж байна.
6. Зам, гүүрийн ээлжит болон их засварыг тогтоосон хугацаанд нь хийхгүй байгаагаас зам, замын байгууламжын эвдрэл ихээр гарч хөрөнгө оруулалтын үр ашигийг бууруулж улмаар илүү их зардал, хөрөнгө гаргахад хүргэж байна.
7. Олон улс, улсын чанартай авто замын сүлжээний өртөг 4.5 их наяд төгрөгт хүрээд байхад татвар төлөгчдийн мөнгөөр бүрдсэн ийм өндөр үнэтэй хөрөнгийг арчилж хамгаалах, ашиглалтыг нь сайжруулах үр нөлөөтэй бүтэц зохион байгуулалт, менежмент үндсэндээ байхгүй байна.



БҮЛЭГ ЗУРГАА: САЛБАРЫН ЭРДЭМ ШИНЖИЛГЭЭ, СУДАЛГААНЫ АЖЛЫН БОДЛОГО

Өндөр чанартай зам, гүүр барьж түүний арчлалт, засварын ажлыг тогтмол хийж хөдөлгөөний аюулгүй болон ашиглалтын бэлэн байдлыг хангахад эрдэм шинжилгээ, судалгааны ажил нэн чухал ач холбогдолтой. Тэрчлэн стандарт, нормативыг боловсронгуй болгох, чанартай, хямд өртөг бүхий материал, хийц, технологийг шинжлэх ухааны үндэслэлтэйгээр бий болгож нэвтрүүлэхэд ч эрдэм шинжилгээ, судалгааны ажил нэн чухал.

Ато замын салбарт 2000 оноос хойш эрдэм шинжилгээ, судалгааны ажилд нийт 3 тэрбум гаруй төгрөгийн хөрөнгө зарцуулжээ.



Сүүлийн жилүүдэд авто замын норм, нормативын сангаас эрдэм шинжилгээ, судалгааны ажилд зарцуулах хөрөнгө байнга нэмэгдэж байгаа боловч гүйцэтгэл, зарцуулалт нь бүрэн хийгдэж чадахгүй үр ашиг нь хангалтгүй байна.

Тухайлбал 2010-2016 онд эрдэм шинжилгээ, судалгааны ажилд 4125,3 сая төгрөг зарцуулахаар төлөвлөсөн боловч 2158,3 сая төгрөгийн буюу 52.3 хувийн гүйцэтгэлтэй байна.

Эрдэм шинжилгээ судалгааны ажилд төлөвлөсөн хөрөнгийг бүрэн зарцуулж чадахгүй байгаа нь:

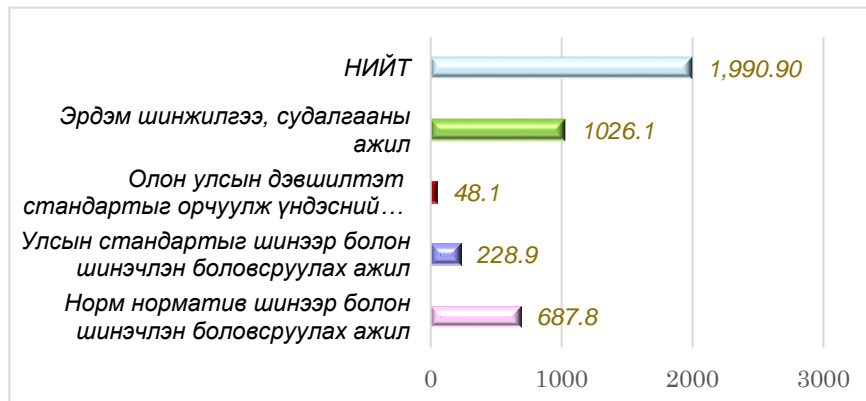
- судалгаа, шинжилгээний ажлыг тодорхой бодлогын үндсэн дээр оновчтой төлөвлөөгүй
- судалгааны ажлын хугацааг бодитой тооцож чаддаггүй
- ажил гүйцэтгэх байгууллага хүмүүсийн чадвар, хариуцлага сулаас хамаарч байна.



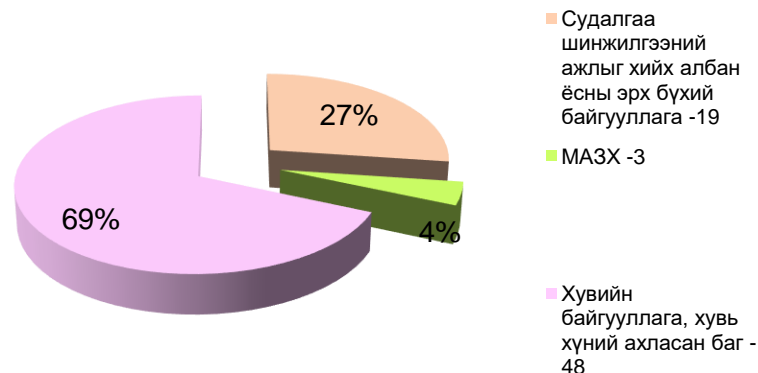
БҮЛЭГ ЗУРГАА: САЛБАРЫН ЭРДЭМ ШИНЖИЛГЭЭ, СУДАЛГААНЫ АЖЛЫН БОДЛОГО

Үргэлжлэл

2014-2016 онд эрдэм шинжилгээ, судалгааны ажилд зарцуулсан хөрөнгийн судалгаа /сая.төг/



2014-2016 онд эрдэм шинжилгээ, судалгааны ажлыг гүйцэтгэсэн байгууллагын судалгаа



Эрдэм шинжилгээ судалгааны ажилд төлөвлөгдөн зарцуулсан хөрөнгийн **48.5** хувь нь норм, норматив, стандартыг шинээр болон шинэчлэн боловсруулахад **51.5** хувь нь судалгаа шинжилгээний ажилд зарцуулагдсан байна.

Авто замын салбарт хийгдэж байгаа эрдэм шинжилгээ, судалгааны ажлыг

- тодорхой бодлого чиглэлтэйгээр зохион байгуулах
- үр ашгийг нь тооцон дүгнэлт гаргах
- үйлдвэрлэлд нэвтрүүлэх арга хэмжээ авч байх

нэгдсэн тогтолцоо одоогоор бий болж чадаагүйгээс судалгааны ажлын болон норм, норматив, стандарт боловсруулах сэдвийн сонголт, гүйцэтгэх байгууллага хүмүүс нь төдийлөн оновчтой бус, урсгал байдлаар явж байна.

Авто замын салбарт эрдэм шинжилгээ судалгааны ажлыг гүйцэтгэж байсан Зам гүүрийн зураг төсөл, үйлдвэрлэл шинжилгээний төв 1995 онд хувьчлагдан татан буугдсанаар энэ ажил урсгал байдалд орсон гэж салбарын мэргэжилтэнүүд үзэж байна.

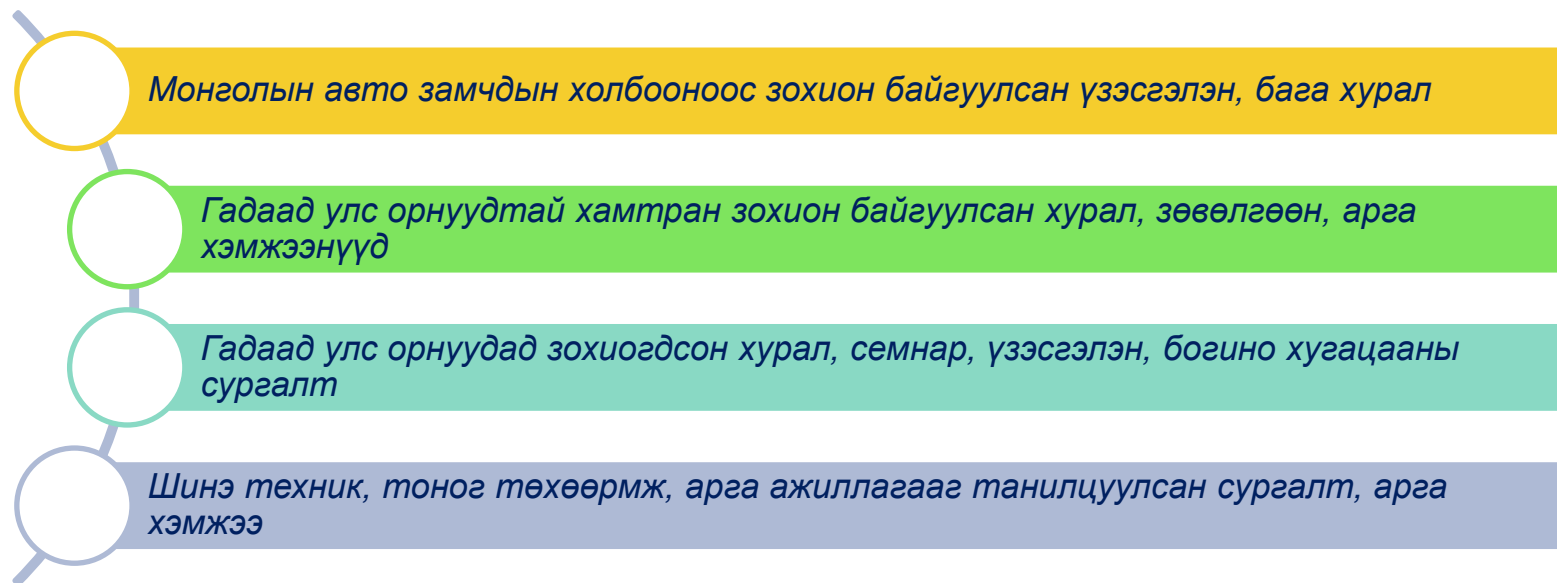
БҮЛЭГ ЗУРГАА: - ДҮГНЭЛТ:

1. Эрдэм шинжилгээ, судалгааны ажил нэгдсэн бодлого, чиглэл, зорилготой хийгдэж чадахгүй урсгал байдлаар явагдаж байгаагаас салбарын эдийн засаг, техник, технологийн асуудлыг шийдвэрлэхэд бодитой хувь нэмэр, нөлөө болж чадахгүй байна.
2. Авто замын төлөвлөлт, зураг төсөл, барилга засварын ажил тэр бүр шинжлэх ухааны үндэстэй судалгаа шинжилгээнд тулгуурлан хийгдэж чадахгүй байгаагаас зам, замын байгууламжийн чанар сайжирч, хөрөнгө оруулалтын үр өгөөж дээшлэхэд бодитой сайн нөлөө үзүүлж чадахгүй байна
3. Салбарын эрдэм шинжилгээ, судалгааны ажлын санхүүжилтын гол эх үүсвэр болдог “Авто замын норм, нормативын сан” -н үйл ажиллагаа хангалтгүй, сангийн зарцуулалт нь оновчтой бус, хууль, журмын дагуу хийгддэггүй, үр өгөөж муутай байна.
4. Авто замын салбарын эрдэм шинжилгээ, судалгааны ажлыг зохион байгуулж, гүйцэтгэх нэгдсэн бүтэц, мэргэшсэн байгууллага байхгүй, төр, олон нийт, хувийн хэвшлийн олон байгууллага, хувь хүмүүс хуваан хийж байгаа нь судалгааны ажлын чанар, уялдаа холбоо, үр өгөөжид муугаар нөлөөлж байна.
5. Салбарын эрдэм шинжилгээ, судалгааны ажлыг биеэ даан зохион байгуулж, гүйцэтгэх үүрэг бүхий авто замын судалгаа шинжилгээний байгууллагыг ойрын үед байгуулан “Авто замын тухай” хуулинд заасан чиг үүргийн дагуу ажиллуулах зайлшгүй шаардлага гарч байна.



БҮЛЭГ ДОЛОО: ДЭВШИЛТЭТ ТЕХНИК ТЕХНОЛОГИ, АЖЛЫН ЧАНАР, ҮР НӨЛӨӨ

Авто зам, гүүрийн барилгын ажилд олон улсад хэрэглэгддэг бүтээл өндөртэй дэвшилтэт техник, үр ашигтай технологийг нэвтрүүлэх талаар салбарын байгууллагууд дараах 4 чиглэлүүдээр ажил, арга хэмжээг зохион байгуулж иржээ.



Эдгээр ажлыг зохион байгуулахад салбарын төрийн захиргааны байгууллага дэмжиж туслан хамтран зохион байгуулж ирсэн боловч нэгдсэн бодлого төлөвлөгөөтэй, байнга зохион байгуулах, үр дүнг нь нэгтгэж дүгнэх талаар төдийлөн сайн анхаарч системтэй ажиллаж чадаагүй байна.



БҮЛЭГ ДОЛОО: ДЭВШИЛТЭТ ТЕХНИК ТЕХНОЛОГИ, АЖЛЫН ЧАНАР, ҮР НӨЛӨӨ

Үргэлжлэл

Тэргүүний дэвшилтэт техник, машин механизм, арга, технологийг нэвтрүүлсэнээр зам, замын байгууламжийг барих бүтээмж дээшилж цаг хугацааны хэмнэлт гарч байгаа сайн тал байгаа боловч зам, гүүрийн чанарт төдийлөн ахиц гарахгүй байгаа талаар зам хэрэглэгчдээс ихээхэн шүүмжлэл гарсаар байна.

Зам, гүүрийн чанар хангалтгүй байгаа нь

- зураг төсөл чанартай хийгдээгүй
- технологийн гормыг нарийн чанд баримталдаггүйтэй холбоотой байна.

Сүүлийн жилүүдэд ашиглалтад орсон **70** шахам зам, гүүрээс:

30% - зураг төсөлд алдаа зөрчил

70% - гүйцэтгэгч компаний хариуцлагагүйгээс технологийн алдаа гаргасан, техникийн шаардлагыг биелүүлээгүй

Гэрээний үүргээ биелүүлээгүй гүйцэтгэгч болон зөвлөх компаниудтай хариуцлага тооцох асуудал ч сул байна.

- Замын барилгын ажилд доголдол зөрчил гарч тухайн үед ашиглалтад авахгүй гэсэн шийдвэрийг Улсын комиссоос **10** гаруй зам дээр гаргаж байсан боловч эдгээр ажлыг гүйцэтгэсэн болон хяналт тавьсан зөвлөх компаниудын нэгд нь ч хариуцлага тооцоогүй тэд дараагийн тендерт шалгаран ажил гүйцэтгэсээр байна.

Зам, замын байгууламжийн ашиглалтын үеийн арчлалт, урсгал засварыг цаг тухайд нь бүрэн сайн хийхгүй байгаа нь зам, гүүр амархан эвдэрч зам, замын байгууламж чанаргүй баригддаг гэсэн шүүмжлэл гарах нэг үндэс болж байгаа юм.

Авто зам, гүүрийн арчлалт, урсгал засварын ажлын:

зохион байгуулалт

хяналтын тогтолцоо

санхүүжилтийн эх үүсвэр

инженер техникийн ажилтан, мэргэжилтэн

тоног төхөөрөмж, машин механизмын хангалт зэрэг асуудлуудыг иж бүрнээр нь бүрэн шийдвэрлэх зайлшгүй шаардлага тулгарч байна.

БҮЛЭГ ДОЛОО: ДЭВШИЛТЭТ ТЕХНИК ТЕХНОЛОГИ, АЖЛЫН ЧАНАР, ҮР НӨЛӨӨ

Үргэлжлэл

Манайд авто замын чанар төдийлөн сайжрахгүй байгаа нь дараах 3 чиглэлээр гарч байгаа алдаа дутагдалтай холбоотой байна. Үүнд:

НЭГ

Зам, замын байгууламж барих үеийн

- Зураг төслийн ажлыг чанартай сайн хийдэггүй
- Замын барилгын ажлын үед стандарт, техникийн шаардлагыг зөрчдөг, технологийн алдаа гаргадаг
- Зам, замын байгууламжийн барилгын ажлын техник технологийн хяналтын чанар, үр нөлөө хангалттай биш

ХОЁР

Зам, замын байгууламжийн ашиглалтын үеийн

- Зам, замын байгууламжийн арчлалт, урсгал засварын ажлыг бүрэн, чанартай хийдэггүй
- Замын ашиглалтын байдалд тавих хяналт, шаардлага сул

ГУРАВ

Замчидас үл хамаарах нөхцөл байдал

- Зам, замын байгууламжийг барихдаа тухайн зэрэглэлийн замын хийц, бүтээцийн хамгийн хямд доод хэмжээг сонгож байгаа
- Дээрх асуудалтай холбоотойгоор зам, замын байгууламжийн үнэ, үнэлгээ маш бага байна.

БҮЛЭГ ДОЛОО: - ДҮГНЭЛТ:

1. Авто замын салбарт дэвшилтэт техник, технологи нэвтрүүлэх ажил, арга хэмжээ олон зохиогдож ирсэний үр дүнд замын барилгын ажилд тодорхой ахиц дэвшил гарч байна. Ялангуяа энэ талаар МАЗХ идэвхи чармайлт гарган олон ажил, арга хэмжээг зохион байгуулжээ.
2. Салбарт дэвшилтэт техник, технологи нэвтрүүлэх ажлыг нэгдсэн бодлого, төлөвлөөгөөтэйгөөр хийж үр дүнг нь нэгтгэн дүгнэж тооцох, цаашид баримтлах бодлогоо тодорхойлж байх шаардлагатай.
3. Авто замын салбарт, дэвшилтэт техник, технологи нэвтрүүлэх талаар зохиосон ажлыг тодорхой хуцаанд нэгтгэн дүгнэж зам, замын байгууламжийн чанарыг дээшлүүлж сайжруулахад ямар нөлөө үзүүлсэнийг тооцож цаашид баримтлах бодлогоо тодорхойлж байх шаардлагатай.
4. Авто зам, гүүрийн техник эдийн засгийн үндэслэл гаргах зураг төсөл зохиох, барих, засварлах ажилд шинжлэх ухааны үндэстэй судалгаа, шинжилгээ, тооцоо дутмаг байгаагаас ажлын чанар, үр нөлөө төдийлөн сайжрахгүй байна.
5. Замын зураг төсөв, барилга, засвар, техник технологийн гүйцэтгэгч сонгох арга ажиллагааг сайжруулж оновчтой зөв сонголт хийх, тэдэнтэй ажил гүйцэтгэх гэрээг талуудын эрх ашгийг тэнцвэртэй тодорхой тусгаж, хэрэгжүүлэх, алдаа дутагдал гаргасан компанитай хариуцлага тооцох зэрэг ажлыг чанартай сайн хийхгүй байгаа нь ажлын чанар, үр ашиг дээшилж сайжрахгүй байгаа нэг шалтгаан болж байна.
6. Төрийн захиргааны болон авто замын салбарын мэргэжилтэн, салбарын инженер техникийн ажилтнуудын мэдлэг, чадвар дутмаг, ёс суртахууны сахилга, хариуцлага сул байгаа нь нийт ажлын чанар, үр нөлөөнд муугаар нөлөөлж байна.



“ТӨРӨӨС АВТО ЗАМЫН ТАЛААР БАРИМТЛАХ БОДЛОГО”

Бодлогын зорилго:

Улс орны эдийн засаг, нийгмийн хөгжилд дэмжлэг үзүүлэхүйц үндэсний авто замын сүлжээг хөгжүүлэн, олон улсын жишигт хүрсэн зам, замын байгууламж барьж, ашиглалтын бэлэн байдлыг ханган, тээвэрлэлтийн хугацаа болон зардлыг бууруулж, авто замын үйлчилгээний төвшинг дээшлүүлэхэд оршино.

Бодлогын зорилт:

1. Авто замын салбарын хууль эрх зүйн орчинг боловсронгуй болгох
2. Салбарын удирдлага, зохион байгуулалтын бүтцийг оновчтой болгож сайжруулах
3. Үндэсний авто замын сүлжээг сайжруулж, хөгжүүлэх
4. Салбарын хүний нөөц, байгууллагуудын чадавхийг нэмэгдүүлж сайжруулах
5. Авто замын ашиглалт, хөрөнгө оруулалтын үр өгөөжийг дээшлүүлэх
6. Салбарын эрдэм шинжилгээ, судалгааны ажлын үр өгөөжийг дээшлүүлж, дэвшилтэт техник, технологи нэвтрүүлэх

Бодлогыг хэрэгжүүлэх хугацаа, үе шат

Бодлогыг 2018-2030 онд дараах 2 үе шаттайгаар хэрэгжүүлнэ.

1 дүгээр үе шат: (богино хугацааны зорилтыг шийдвэрлэх буюу эрх зүйн акт бичиг баримтуудыг цэгцэлж гарган зохион байгуулалтын арга хэмжээг авч хэрэгжүүлэх үе)
2018 – 2020 он

2 дугаар үе шат: (зорилго, зорилтыг бүрэн хэрэгжүүлэх үе)
2020-2030 он



Бодлогыг хэрэгжүүлэх үйл ажиллагаа

1. АВТО ЗАМЫН САЛБАРЫН ХУУЛЬ ЭРХ ЗҮЙН ОРЧИНГ БОЛОВСРОНГУЙ БОЛГОХ

- 1.1. Авто замын салбарын зарим хууль тогтоомжид нэмэлт өөрчлөлт оруулах замаар хууль, эрх зүйн орчинг боловсронгуй болгоно.
- 1.2. “Авто замын тухай” хуулийг мөрдөж хэрэгжүүлэх үйл ажиллагааг эрчимжүүлж сайжруулна.
- 1.3. “Авто замын тухай” хуулийг хэрэгжүүлэхтэй холбогдон гарах 15 журмыг боловсруулан батлаж хэрэгжүүлнэ.
- 1.4. Ажил гүйцэтгэх гэрээний үүрэг, хариуцлагыг тодорхой болгон сайжруулна. /Фидикийн гэрээний загварыг судалж нэвтрүүлнэ/
- 1.5. Норм, норматив, стандарт техникийн баримт бичиг /ННТББ/-ийн нэгдсэн тогтолцоог бүрдүүлж сайжруулна.
- 1.6. Одоо мөрдөгдөж байгаа авто замын ННТББ-үүдэд үзлэг, шүүлт хийж шинэчлэн сайжруулна.
- 1.7. Авто замын ННТББ-г шинэчлэхэд шинжлэх ухаан, техникийн дэвшил, инноваци, монгол орны онцлогт үндэслэнэ.
- 1.8. Авто замын сүлжээ /АЗС/-г хөгжүүлэх 11 хөтөлбөр төлөвлөгөөнд судалгаа хийж өнөөгийн нөхцөл байдалд уялдуулан тодотгож шинэчилэн нэг ерөнхий төлөвлөгөөтэй болно.
- 1.9. АЗС-г хөгжүүлэх хөтөлбөр, төлөвлөгөөнд тусгагдсан зам, гүүрийг тогтоосон эрэмбэ, дарааллын дагуу санхүүжүүлж барина.
- 1.10. Тээврийн урсгалын чиг хандлага, улс орны үйлдвэржилт, эдийн засаг, нийгмийн хөгжлийн ирээдүй, аялал жуулчлалын бүс нутгийн байршилтай уялдуулж, авто замын сүлжээг эрэмбэлж төлөвлөнө.

2. САЛБАРЫН УДИРДЛАГА, БҮТЭЦ, ЗОХИОН БАЙГУУЛАЛТЫГ ОНОВЧТОЙ БОЛГОЖ САЙЖРУУЛАХ

- 2.1. Авто замын салбарын бүтэц зохион байгуулалтыг оновчтой болгож, менежментийг сайжруулан үр нөлөөг дээшлүүлнэ.
- 2.2. Авто замын салбарыг төрөөс удирдаж зохицуулах бүтэц зохион байгуулалтыг олон шат дамжлагагүй, цомхон үр нөлөөтэй болгож тогтвортой ажиллуулна.
- 2.3. Авто замын асуудал эрхэлсэн ТЗТБ-н авто замын асуудал эрхлэх дотоод нэгжийг оновчтой, асуудлыг бие даан бүрэн хариуцах чадвартайгаар зохион байгуулж, ажилтануудын мэдлэг, чадварыг дээшлүүлнэ.
- 2.4. Салбарын удирдах болон мэдлэг, чадвартай, мэргэжлийн ажилтануудыг тогтвор суурьшилтай ажилуулна.
- 2.5. Авто замын арчлалт засварын ажлыг нэгдсэн зохион байгуулалт, мэргэжлийн удирдлагаар хангах үүргийг Авто замын судалгаа, шинжилгээ, хөгжлийн асуудал эрхэлсэн байгууллагад хариуцуулж хуулиар тогтоосон чиг үүргийн дагуу ажиллуулна.
- 2.6. Авто замын төсөл, хөтөлбөр хэрэгжүүлэх үйл ажиллагааг санхүүгийн эх үүсвэрээс үл хамааран Авто замын асуудал хариуцсан төрийн захиргааны төв байгууллагад хариуцуулан, зохион байгуулна.
- 2.7. Тусгай зөвшөөрөлтэй компаниудад үзлэг, шүүлт хийж шаардлага хангасан цөөн тооны чадварлаг компаниудад тусгай зөвшөөрөл олгох чиглэл баримталж, бүртгэлийн цахим хэлбэрийг нэвтрүүлнэ.
- 2.8. Салбарын төрийн болон ТББ, ААН, байгууллагуудын үйл ажиллагаа нээлттэй, ил тод, хариуцлага, ёс зүйтэй байх зарчмыг баримтлана.
- 2.9. Авто замын үндэсний компаниудыг гадаадын болон хувийн хөрөнгө оруулалтаар баригдах зам, гүүр, төмөр замын далан, суурь, байгууламжийн ажилд түлхүү оролцуулна.

3. ҮНДЭСНИЙ АВТО ЗАМЫН СҮЛЖЭЭГ САЙЖРУУЛЖ ХӨГЖҮҮЛЭХ

- 3.1. Монгол улсын үндэсний авто замын сүлжээг бүрдүүлж бүртгэл, мэдээллийн нэгдсэн сантай болно.
- 3.2. Улсын чанартай авто замын сүлжээ /АЗС/-ний нийт зам, замын байгууламжийн чанар байдалд судалгаа хийж үндсэн хөрөнгийн бүртгэлд оруулан цахимжуулж, хөрөнгийн бүртгэлд суурилсан менежментийг нэвтрүүлж хэрэгжүүлнэ.
- 3.3. Нийслэл, аймаг бүр өөрийн авто замын сүлжээг тогтоон зураглал гаргаж үндэсний авто замын сүлжээний бүртгэл мэдээллийн нэгдсэн санд оруулна. Энэ ажилд Авто замын асуудал эрхэлсэн төрийн байгууллагаас мэргэжил, арга зүйн туслалцаа үзүүлнэ.
- 3.4. Олон улс, улсын чанартай АЗС-г хөгжүүлэх ерөнхий төлөвлөгөөнд зам, замын байгууламжуудыг хөдөлгөөний эрчим, эдийн засаг нийгмийн ач холбогдолоор нь эрэмбэлж, баригдах дарааллаар нь тусгана.
- 3.5. Нийслэл, аймаг бүр авто замын сүлжээгээ хөгжүүлэх ерөнхий төлөвлөгөөг боловсруулж, батлуулан хэрэгжүүлнэ.
- 3.6. АЗС-нд баригдах шинэ зам, замын байгууламжийн трасс сонголт, геологи хайгуул, материалын судалгаа, инженерийн тооцооны арга хэлбэрийг сайжруулан, хийц бүтээцийг хүчитгэх чиглэлийг баримтлана
- 3.7. Авто зам, замын байгууламжийн арчлалт, засварын ажлын бүтэц зохион байгуулалтыг боловсронгуй болгож, санхүүжилтийг шаардлагатай хэмжээгээр олгож, хөрөнгө оруулалтыг нэмэгдүүлнэ.
- 3.8. АЗС-г хөгжүүлэх ерөнхий төлөвлөгөө, хөтөлбөрт тусгагдаагүй зам, замын байгууламжийг улсын төсвийн хөрөнгөөр барихгүй байх чиглэлийг баримтлана.

4. САЛБАРЫН ХҮНИЙ НӨӨЦ, БАЙГУУЛЛАГУУДЫН ЧАДАВХИЙГ НЭМЭГДҮҮЛЖ, САЙРУУЛАХ

- 4.1. Салбарын хүний нөөцийг тогтвортой хөгжүүлж чадавхийг байнга нэмэгдүүлэх хөтөлбөр гаргаж хэрэгжүүлнэ.
- 4.2. Авто замын инженер /АЗИ/ бэлтгэж байгаа ШУТИС, ТТДС зэрэг тогтмол үйл ажиллагаатай сургуулийг мэргэжлийн ном сурах бичгээр хангах, багшлах боловсон хүчин бэлтгэх, сургалтын дадлагыг үйлдвэр дээр хийх зэрэг чиглэлээр дэмжиж хамтран ажиллана.
- 4.3. МАЗХ-оос АЗИ, мэргэжилтэнүүдийг давтан сургаж мэргэжлийн зэрэг цол олгож байгаа хэвшсэн тогтолцоог хэвээр хадгалж сургалтанд тавих шаардлага, чанарыг сайжруулна.
- 4.4. Авто замын ажил гүйцэтгэх тусгай зөвшөөрлийн шаардлагад байх ёстой ИТА-ы тоо, ур чадварт тавих шаардлагыг өндөржүүлэн ил тод болгож, хяналтыг сайжруулна.
- 4.5. АЗИ, мэргэжилтэнүүдийн цахим бүртгэлийг бий болгож ажлын байраар хангахад анхаарна.
- 4.6. Авто замын салбарын мэргэжилтэн, мэргэжилтэй ажилтан, бэлтгэх, давтан сургах мэргэжил сургалтын төвийг салбарын төрийн бус байгууллагатай хамтран байгуулж ажилуулна.
- 4.7. Замын арчлалт засварын ажлыг мэдлэг чадвартай инженер, техникч, мэргэжилтэй ажилчдаар хангахад тэргүүн ээлжинд онцлон анхаарч тогтвор сууршилтай ажиллах нөхцлийг бүрдүүлнэ.
- 4.8. Зам хариуцагч ТӨХК-ын захиралыг нам, улс төрийн харъяалалаар сольж өөрчилдөг байдлыг зогсоож, мэргэжлийн мэдлэг туршлагатай хүнийг тогтвор суурьшилтай ажиллуулна.
- 4.9. АЗЗА-н ТӨХК-ын машин механизмыг шинэчлэн, шаардлагатай хэмжээгээр хангах арга хэмжээг шат дараалаатайгаар авч хэрэгжүүлнэ.
- 4.10. Салбарын ажиллагсадын хөдөлмөрийн аюулгүй байдал, эрүүл ахуйн шаардлага, стандартыг сайжруулж, мөрдүүлнэ.

5. АВТО ЗАМЫН АШИГЛАЛТ, ХӨРӨНГӨ ОРУУЛАЛТЫН ҮР ӨГӨӨЖИЙГ ДЭЭШЛҮҮЛЭХ

- 5.1. Авто замын салбарын хөрөнгө оруулалт /ХО/-ыг нэмэгдүүлж үр ашгийг нь дээшлүүлнэ.
- 5.2. ХО-ын төлөвлөлтийг сайжруулж санхүүжилтыг гэрээнд заасан хугацаанд нь хийж, төсвийн сахилга хариуцлагыг дээшлүүлнэ.
- 5.3. Шинээр баригдах зам, замын байгууламжид зарцуулах хөрөнгийг хүрэлцэхүйц оновчтой төлөвлөн аль болох богино хугацаанд хэрэгжүүлж, санхүүжүүлэх чиглэлийг баримтлана.
- 5.4. Төсвийн ХО-ыг төлөвлөж, хэрэгжүүлэхдээ эхний ээлжинд одоо ашиглагдаж байгаа замын арчлалт засварын ажлыг санхүүжүүлэх зарчмыг баримтлана.
- 5.5. “Авто замын сан”-г шаардлагатай эх үүсвэрээр хангаж, хуулинд заасан чиг үүргийн дагуу бие даасан хэлбэрээр үр нөлөөтэй ажилуулна.
- 5.6. АЗС-ний арчлалт, урсгал засварын ажилд жил тутам зарцуулах хөрөнгийг шаардлагатай, хүрэлцэхүйц хэмжээгээр улсын төсөвт тусган хэрэгжүүлж замын ашиглалтын үр өгөөжийг сайжруулна.
- 5.7. Уул уурхай, ашигт малтмалын ордын бүтээгдэхүүн тээвэрлэх болон аялал жуулчлалын бүс нутгийг холбосон замыг нэгдсэн бодлоготойгоор төлөвлөн концессын гэрээ төр хувийн хэвшлийн түншлэлээр барьж санхүүжүүлэхийг дэмжинэ.
- 5.8. Авто замын арчлалт, урсгал засварын ажлыг тухайн авто зам, замын байгууламжийн бэлэн байдлын төвшингөөр санхүүжүүлж, хөдөлгөөний аюулгүй болон ашиглалтын бэлэн байдлыг хангана.
- 5.9. Авто замын зурвас газрын хамгаалалт, тохижилтыг сайжруулан, зам дагуух үйлчилгээний стандарт, журмыг гаргаж хэрэгжүүлнэ.
- 5.10. Зам, замын байгууламжийн зураг төсөл болон барилга, засварын ажил гүйцэтгэгч компаниудын чадавхи, хариуцлагыг дээшлүүлж, техник технологийн хяналтыг сайжруулна.
- 5.11. Авто зам, замын байгууламжийг төлөвлөлөх, ажил гүйцэтгэгчийг сонгон шалгаруулах, гэрээ байгуулах, хэрэгжүүлэх үйл ажиллагаа, санхүүжилтыг ил тод болгон олон нийтийн зүгээс тавих хяналтыг сайжруулна.

6. САЛБАРЫН ЭРДЭМ ШИНЖИЛГЭЭ, СУДАЛГААНЫ АЖЛЫН ЧАНАР ҮР НӨЛӨӨГ ДЭЭШЛҮҮЛЖ, ДЭВШИЛТЭТ ТЕХНИК, ТЕХНОЛОГИЙН НЭВТРҮҮЛЭХ

- 6.1. Шинжлэх ухааны судалгаа шинжилгээ, иноваци, технологийн дэвшилд тулгуурласан авто зам, замын байгууламж барьж байгуулна.
- 6.2. Зам, Тээврийн Хөгжлийн төвийг өөрчлөн шинэчлэх замаар Авто замын салбарын эрдэм шинжилгээ, судалгаа, хөгжлийн асуудал эрхэлсэн байгууллага болгон хуулинд заасан чиг үүргийн дагуу ажилуулна.
- 6.3. Эрдэм шинжилгээ судалгаа /ЭШС/-ны ажлыг бие даан гүйцэтгэх авто замын судалгаа, шинжилгээ хөгжлийн асуудал эрхэлсэн байгууллагыг мэргэжлийн зэрэг, цолтой, ЭШС-ны ажлын сонирхол, дадлага, туршлагатай мэргэжилтэн, материаллаг бааз, шаардлагатай санхүүжилтээр хангахад бүх талаар нь дэмжлэг үзүүлнэ.
- 6.4. “Авто замын норм, нормативын сан”-г авто замын судалгаа шинжилгээ хөгжлийн асуудал эрхэлсэн байгууллагын мэдэлд ажилуулан хөрөнгийн зарцуулалт, үр ашигт тавих хяналтыг сайжруулна.
- 6.5. Салбартаа ЭШС-ны ажил хийх хүсэл, сонирхолтой инженер, мэргэжилтэнүүдийг дэмжиж бодлого, зорилготойгоор бэлтгэн тэдний тогтвор сууршилтай ажиллах нөхцөл, боломжыг бүрдүүлнэ.
- 6.6. Салбарын ЭШС-ны ажилтануудын болон судалгаа боловсруулалтын ёс зүйн хэм, хэмжээ, хариуцлагыг сайжруулж, хяналт шаардлагыг дээшлүүлнэ.
- 6.7. Салбарын ЭШС-ны гадаад хамтын ажиллагааг өргөжүүлж, ижил төстэй эрдэм шинжилгээ, судалгааны байгууллагуудын хамтын ажиллагааг бүх талаар дэмжинэ.

АНХААРАЛ ХАНДУУЛСАНД БАЯРЛАЛАА

Авто замын зөвлөх Эдийн засагч,
“Хязгааргүй хөдөлгөөн” ХХК-н захирал
Б.ЭНХТӨР

2018 оны 04-р сарын 03

