

- цаасыг бүртгүүлсэн, тухайн үнэт цааснаас үүсэн үр шимийг хүртэх эрхтэй жинхэнэ өмчлөгч- <https://legalinfo.mn/mn/detail/9243>.
4. <https://korrupciontorjunta.fi/en/anti-corruption-strategy>
  5. <https://www.mayerbrown.com/en/perspectives-events/publications/2021/07/anti-corruption-france-unveils-its-new-international-cooperation-strategy-key-points>
  6. [https://antifraud-knowledge-centre.ec.europa.eu/library-good-practices-and-case-studies/good-practices/national-anti-corruption-strategy\\_en](https://antifraud-knowledge-centre.ec.europa.eu/library-good-practices-and-case-studies/good-practices/national-anti-corruption-strategy_en)
  7. <https://www.int-comp.org/insight/2017/december/united-kingdom-anti-corruption-strategy-2017-2022/>
  8. <https://www.korrupsioon.ee/sites/www.korrupsioon.ee/files/elfinder/dokumendid/anticorruptionactionplan20212025.pdf>
  9. [https://www.korrupsioon.ee/sites/www.korrupsioon.ee/files/elfinder/dokumendid/estonian\\_anti-corruption\\_strategy\\_2013-2020.pdf](https://www.korrupsioon.ee/sites/www.korrupsioon.ee/files/elfinder/dokumendid/estonian_anti-corruption_strategy_2013-2020.pdf)
  10. [https://www.korrupsioon.ee/sites/www.korrupsioon.ee/files/elfinder/dokumendid/summary\\_of\\_the\\_study\\_corruption\\_in\\_estonia\\_study\\_of\\_three\\_target\\_groups\\_in\\_2010.pdf](https://www.korrupsioon.ee/sites/www.korrupsioon.ee/files/elfinder/dokumendid/summary_of_the_study_corruption_in_estonia_study_of_three_target_groups_in_2010.pdf)
  11. UNDP, Institutional Arrangements to Combat Corruption: A Comparative Study

**УЛААНБААТАР ХОТЫН НИЙТИЙН ТЭЭВРИЙН ҮЙЛЧИЛГЭЭНИЙ  
СУДЛАГДСАН БАЙДЛЫН ТОЙМ**

**Б.Алтанцэцэг**

*ШУА-ийн Философийн хүрээлэн, Социологийн салбарын ЭША,  
Социологи, нийгмийн ажлын тэнхмийн магистрант  
Orcid: 0009-0005-3846-2184*

**Д.Батчимэг**

*Социологи, нийгмийн ажлын тэнхмийн магистрант  
Orcid: 0009-0001-9815-4627*

**Х.Батчимэг**

*Социологи, нийгмийн ажлын тэнхмийн магистрант  
Orcid: 0009-0000-7696-8104*

**Чиглүүлэгч О.Мөнхбат**

*МУИС-ийн НСХ-ийн захирал доктор, профессор  
Orcid: 0000-0002-7869-9144*

**Abstract:** Public transport services are not only a means of reducing congestion, but also an important tool for reducing the negative environmental impact in the region and equally meeting the needs of social

target groups for transport services. According to Ulaanbaatar city administration, during the last 2 decades, several researches on public transportation issues. The authors examined and analyzed these researches and their recommendations at 3 theoretical levels as macro, meso and micro.

Also, the authors analyzed the policy decisions of city and national decision makers from the point of view of 3 policy decision options zero option, updated option, and radical option. According to the results of the policy analysis, more short-term methods are used to improve public transport services in Ulaanbaatar. In this, works have been carried out in updating the bus fleet, increasing its number, shortening its lifespan, and improving roads. However, implementing the long-term public transport policy is slow and ineffective. The authors used such policy research methods as policy document review, content analysis, and case study. Ultimately, the authors concluded that most policy decisions were based on updated options.

**Keywords:** public transport services, traffic jam, Ulaanbaatar city, policy analysis

Монгол Улсын нутаг дэвсгэрийн 0.3 хувийг эзэлдэг нийслэл Улаанбаатар хотод нийт хүн амын 46 хувь буюу 1.5 сая хүн амьдарч, аж төрж байна<sup>43</sup>. Энэ нь хотын эдийн засгийн боломжийг дагасан хүн амын механик өсөлт, хотжилт, түүнээс улбаатай авто машины хэрэглээний өсөлтөөс үүдэн Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний нийтийн тээврийн хүртээмж үйлчилгээ, тав тухгүй гэх мэт шалтгаанаар хүмүүст түгжрэл сүүлийн жилүүдэд үлэмж нэмэгдэж тулгамдсан асуудал болсон (НЗДТГ, 2022). Хотын хүн амын тоо жилээс жилд нэмэгдэх энэ үйл явцыг дэд бүтцэд тусгагдаагүй байдлаас үүдэн нийгэмд сөрөг үр дагаврыг үүсгэж байна. Тухайлбал, нийслэл хотын иргэд өдөрт 2.5 цаг, жилд 35 өдрийг түгжрэлд зарцуулдаг. Энэ нь хотод амьдарч буй иргэд ажлаас гадуурх харилцаа, гэр бүл, найз нөхөд, карьерт нь нөлөөлөхүйц ур чадвар эзэмших зэрэг олон зүйлд үр ашигтайгаар зарцуулах боломжтой хугацааг замын түгжрэлд өнгөрөөж байна. Хүмүүс нэг газраас нөгөө газарт хүрэхдээ ашиглаж буй тээврийн хэрэгслийн дийлэнх (80%) нь суудлын машин сонгодог. ММСГ-ээс 2021 онд хийсэн “Авто замын түгжрэлийг бууруулах шийдэл” судалгаанд оролцогчдын 75 хувь нь нийтийн тээврийн үйлчилгээ сайжирвал машины хэрэглээгээ бууруулна гэдэгт санал нийлсэн. Улаанбаатар хотын замын түгжрэлийг бууруулахад чиглэсэн бодлогуудын нэг нь хотын нийтийн тээврийн үйлчилгээг сайжруулахаар хийгдэж буй ажил юм<sup>44</sup>. Нийтийн тээврийн үйлчилгээ нь түгжрэлийг бууруулах нэг арга хэрэгсэл болохоос гадна тухай бүс нутагт байгаль орчны сөрөг нөлөөг бууруулах, нийгмийн зорилгод бүлгүүдэд тээврийн үйлчилгээ авах хэрэгцээ шаардлагыг тэгш хангахад чухал хэрэгсэл болдог. Нийтийн тээврийн үйлчилгээг сайжруулах зорилгоор хийж буй судалгаа, хэрэгжиж буй бодлого, хууль эрх зүй орчин нь иргэдийн хэрэгцээ шаардлагыг хангах, нөгөө талаараа нийтийн тээврийг хөгжүүлэх, тогтолцоог оновчтой болгоход чиглэнэ. Энэхүү өгүүлэлд нийтийн тээврийн үйлчилгээг одоогийн байгаа түвшнээс ахиулахад чиг болж буй судалгааны зөвлөмжүүдийг онолын гурван түвшинд ангилан шинжилснээр бид юуг олж харах боломжтой болохыг гаргаж ирэхийг зорилгоо.

#### **Улаанбаатар хотын нийтийн тээврийн үйлчилгээний өнөөгийн бодлого**

Аливаа асуудлыг шинжлэх ухаанчаар, судалгаанд суурилан шийдвэрлэнэ гэдэг нь 1. асуудлаа зөв тодорхойлох, 2. тухайн асуудлын талаар судалгаа хийх замаар өгөгдөл, мэдээлэл, тоо баримт цуглуулан шинжилгээ хийх, 3. судалгааны өгөгдөлд тулгуурлан холбогдох дүгнэлт, бодлогын

<sup>43</sup> НЗДТГ. МУ-ын нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөн түгжрэл, түүний сөрөг нөлөөлөлд дүн шинжилгээ хийсэн байдал судалгааны ажилд

<sup>44</sup> МУ-ын ИХ. 2023 оны хувьд нийслэлийн төсвөөс Улаанбаатар хотын авто замын түгжрэлийг бууруулах арга хэмжээний хүрээнд сургууль, цэцэрлэгийн хүртээмж нэмэгдүүлэх, нийтийн тээврийн парк шинэчлэл, явган болон дугуйн замын зарим хэсгийг санхүүжүүлэхээр 15.1 тэрбум төгрөг, гол гудамж замын бүтээн байгуулалтад 29.5 тэрбум төгрөгийг зарцуулахаар шийдвэрлэсэн.

шийдлийн хувилбарууд, зөвлөмж боловсруулах, 4. боловсруулсан бодлогын хувилбар зөвлөмжүүдийг хэрэгжүүлэх нөлөөллийн арга хэмжээ төлөвлөх, шийдвэр гаргагчид, оролцогч талуудтай идэвхтэй хамтран ажиллах зэргийг хэлдэг. Энэ утгаараа бодлого судлалын ухаанууд (Policy sciences) нь зөвхөн тухайн асуудлыг судлахын тулд бус, төвөгтэй асуудлыг хөндсөн, тэдгээрийг шийдвэрлэх талаар зөвлөмж өгөхөд чиглэсэн байдаг. Чандлер, Плано нар “Төрийн бодлого гэдэг бол үндэсний хэмжээний асуудлууд болон засгийн газрын зорилгыг хэрэгжүүлэхийн тулд нөөцийн ашиглах стратеги мөн” хэмээн үзсэн (Цанжид, 2023).

“Монгол улсын Засгийн газрын 2021 оны 5-р сарын 19-ний өдрийн хуралдаанаар Улаанбаатар хотын авто замын түгжрэлийг бууруулахад авч хэрэгжүүлэх төсөл, арга хэмжээний тухай хэлэлцэн, авто замын сүлжээг өргөтгөх, нийтийн тээврийн хүртээмжийг нэмэгдүүлэх, хотын төвлөрлийг сааруулах цогц арга хэмжээнүүдийг ойрын хугацаанд үе шаттай авч хэрэгжүүлэхээр шийдвэрлэсэн байна” (НЗДТГ, 2022). Бодлогын зөвлөмжийг онолын гурван түвшнээр ангилан шинжлэх нь арга зүйн хувьд (Мөнхбат, 2024)

- Макро түвшинд нийгмийн тогтолцоог бүхэлд нь хамрах, төр засгийн шийдвэр гаргах түвшний институцүүдийг,
- Мезо түвшинд институц гэж өрх гэр, нийгмийн бүлгүүд зэрэг дунд түвшний байгууллага, нэгжийг,
- Микро түвшинд ихэвчлэн нийгмийн анхдагч нэгжүүд, хувь хүнийг хамааруулан үзэж болно.

## **1. Нийтийн тээврийн үйлчилгээний талаар макро түвшний санал, зөвлөмж**

1.1 “Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөн түгжрэлийн нөлөөллийг бууруулах тухай” хуулийн төслийн үр нөлөөг зорилгодоо хүрэх байдал, практик хэрэгжих боломж, ойлгомжтой байдал, хүлээн зөвшөөрөгдсөн байдал, харилцан уялдаа гэсэн 5 шалгуур үзүүлэлтээр үнэлсэн. Судалгааны дүнгээс нийтийн тээврийг хөгжүүлэх тогтолцооны тухайд дараах зүйлсийг сайжруулахыг зөвлөсөн байна (ХХН, 2023).

- *Багтаамж ихтэй, үр ашигтай нийтийн тээврийн үйлчилгээг нэвтрүүлэхэд төрөөс дэмжлэг үзүүлнэ гэсэн заалтад багтаамж ихтэй үр ашигтай нийтийн тээвэр гэдэгт ямар төрлийн тээврийн хэрэгсэл болох, төрөөс ямар дэмжлэг үзүүлэхийг тодорхой оруулах.*
- *“Нийтийн тээврийн үйлчилгээг суурьшлын бүс, оршин суугчдын тоог үндэслэн нийтэд хүртээмжтэй төлөвлөн хэрэгжүүлэх” асуудлыг хариуцан хэрэгжүүлэх субъект, түүний чиг үүргийг тодорхой заах.*
- *“Нийтийн тээврийн үйлчилгээний чанар, хүртээмжийн талаарх иргэдийн сэтгэл ханамжийн үнэлгээг мэргэжлийн холбоогоор тогтмол хийлгэнэ” гэсэн заалтыг ямар байгууллага хийхийг тодорхой оруулах хэрэгтэй байна. Үүнд, судалгааны чиглэлээр үйл ажиллагаа явуулдаг төрийн бус байгууллагаар хийлгэх гэж өөрчлөх.*
- *Замын хөдөлгөөний түгжрэлийн төлбөртэй бүсийн төлбөрийн орлогыг нийтийн тээврийг хөгжүүлэхэд зарцуулна” гэж заажээ. “Төлбөр” гэх нэр томъёо нь Татварын ерөнхий хуулийн нэр томъёотой зөрчилдөж байгаа зэргийг дурдсан. Эдгээр дурдсан чиг үүргийг ямар байгууллага, албан тушаалтан хэрэгжүүлэх талаар тодорхой тусгах (ХХН, 2023).*

Дээрх 5 шалгуурт нийтийн тээврийг хөгжүүлэх тогтолцоонд голчлон нэр томъёоны ойлголтыг тодорхой оруулах, хариуцан хэрэгжүүлэх субъектийг тодорхой болгох, нийтийн тээврийг

хэрэгжүүлэх төр хувийн хэвшил дэх түншлэлийн харилцааг зохицуулах, сан байгуулах зэрэг ажлуудыг тогтолцоондоо тодорхой тусгахыг зөвлөсөн байна.

1.2 ЖАЙКА<sup>45</sup> “Монгол улс Улаанбаатар хотын зам тээврийн дэд бүтцийг бэхжүүлэх” суурь судалгаанд автобусны үйлчилгээ, төлөвлөлт хариуцсан байгууллагын чадавхыг бэхжүүлэх агуулгад хамтран ажиллагч байгууллагууд болон шийдэх асуудал, авах арга хэмжээг дараах байдлаар тусгасан.

- *Нийслэлийн Нийтийн тээврийн үйлчилгээний газар смарт картын мэдээллийг хянах сервис байхгүй буюу Смарт карт ХК-аас мэдээлэл авч чаддаггүйгээс иугам тус бүрийн ашиглалтын бодит байдлыг тодорхойлж чаддаггүй. Иймд автобусны үйлчилгээ иргэдэд хүрч чадаж байгаа эсэхийг тодорхойлж, тохиромжтой мэдээлэлд суурилсан үйлчилгээг хүргэх шаардлагатай.*
- *Замын цагдаагийн газар нь автобусны эгнээгээр автомашин явуулахгүйгээр хяналт тавих, автобусны буудал дээр түр зогсолт хийлгэхгүй байх арга хэмжээ авах, автобус үйлчилгээний цагаа тогтмол барихын тулд эдгээр арга хэмжээг чангатгах хэрэгтэй.*
- *Автобус үйлчилгээ эрхлэгч нь аюулгүй тав тухтай, тогтмол цаг баримталдаг үйлчилгээнд шаардлагатай замын хөдөлгөөний орчин болон замын хөдөлгөөний бодит мэдээлэл УБ хотоос боловсруулдаг үйлчилгээний төлөвлөгөөнд бүрэн тусгагдаагүй байна. Автобус эрхлэгчдээс марирут дагуух байдлыг тодруулан, шинээр үйлчилгээний төлөвлөгөө боловсруулахдаа тусгах хэрэгтэй.*

Энэхүү судалгаанд, нийтийн тээврийн бие даасан байдлыг дэмжих санхүүжилтийн эх үүсвэр шийдэх, нийтийн тээврийн урамшууллын бодлогын талаар авч хэлэлцэх, нийтийн тээврийг тогтмол цагтай болгохын тулд автобусны нэгдүгээр эгнээг чанд мөрдүүлэх, дамжин суухад хялбар автобус буудлыг бий болгох, хүйтэн сэрүүн бүсэд тохирох автобусны буудал байгуулах талаар авч хэлэлцэх, зөвшөөрөлгүй газар зогсохгүй байх зэрэг тээврийн хөдөлгөөний дүрмийг чандлан биелүүлэх, арга хэмжээ боловсруулах зэрэг хэрэгцээ байгааг харуулсан байна. Мөн нийслэлийн замын ачааллыг түгжрэлтэй бүсийг тодорхойлох, төлбөрийг тогтоох, хураамж авах нөхцөлөөр хувийн машины хэрэглээг бууруулан нийтийн тээврийн үйлчилгээг хүртээмжтэй, тав тухтай, аюулгүй зорчих нөхцөл орчныг сайжруулахад чиглэж, нийтийн тээврийн сан, тогтолцоог хөгжүүлэх, эх үүсвэр, зарцуулалтын талаар төсөлд тусгасан байна.

## **2. Нийтийн тээврийн үйлчилгээний талаар мезо түвшний санал, зөвлөмж**

2.1 Хотын тээврийг хөгжүүлэх хөрөнгө оруулалтын хөтөлбөрт 2020 оны хэрэгжүүлж сайжруулсан байх саналд дараах зүйлийг дурдсан байна.

- *Хот төлөвлөлт болон нийтийн тээврийн асуудал эрхэлсэн зохицуулагч байгууллагуудын хооронд уялдаа холбоо хангалтгүй байна. Үүний улмаас тэвэрээр зорчих хугацаа удааширах, түлшний зарцуулалт өндөр, агаарын чанарт муу, эрүүл мэндэд хортой ба оршин суугчдын амьдралын чанар доройтож, хотын эдийн засгийн хөгжилд сөргөөр нөлөөлж байна.*
- *НТ-ийн салбарын үйлчилгээний чанарын түвшин муу байгаа нь техник, санхүү, тогтолцооны хүндрэл бэрхшээл нөлөөлдөг.*
- *Нийтийн тээврийн төрөл хоорондын уялдаа холбоос төдийлөн оновчтой бус бөгөөд нийтийн тээврийн чиглэлүүдийг төлөвлөхдөө “үндсэн ба туслах иугам” зарчмаар*

<sup>45</sup> ЯПОН ОЛОН УЛСЫН ХАМТЫН АЖИЛЛАГАНЫ БАЙГУУЛЛАГА

хийгдэхгүй байгаа тул чиглэлийн хуваарилалт, удирдлагын тогтолцоог бүхэлд нь сайжруулах шаардлагатай гэж үзжээ (Хотын тээврийг хөгжүүлэх хөрөнгө оруулалтын хөтөлбөр, 2018).

2.3 2022 онд хийгдсэн “Нийтийн тээврийн чиглэл сайжруулалтын тооцоолол” судалгааны тайланд дурдсанаар нийтийн тээврийн үйлчилгээний тав тух хангалтгүй, автобусны чиглэлүүд нь оновчтой бус төлөвлөгдсөн, нийтийн тээврийн хүлээлт их байдгаас иргэд хувийн тээврийн хэрэгслээр зорчих байдал ихсэж байна. Мөн Улаанбаатар хотод сүүлийн 30 жилд хүн ам ихээр төвлөрөх болсон нь тус хотын төлөвлөлт, дэд бүтцийн салбарт тодорхой хүндрэлүүдийг бий болгосон гэжээ (Ж.Ганчимэг, 2022). Энэхүү судалгаагаар нийслэлийн нийтийн тээврийн үйлчилгээний өнөөгийн байдал, тулгамдаж буй асуудлыг тоон ба чанарын судалгаа, шинжилгээ болон их өгөгдлийн сангийн боловсруулалт хийж OD матриц гаргаж аван симмуляци хийж тооцоолон гаргасны үр дүнд дараах зөвлөмжүүдийг санал болгосон байна. Үүнд:

- Зорчигч урсгал багатай, алдагдал хүлээж байгаа шугамууд нийт шугамын 47% байна. Эдгээр маршрутын төлөвлөлтийг ахиж хийх шаардлагатай.
- Богино рейсийн төлөвлөлт хийх нь тээврийн хэрэгслийн ачаалал дүүргэлтийг нэмэгдүүлж, зардлыг бууруулах боломжтой ч хүлээлтийн хугацааг нэмэгдүүлэх хандлагатай байгаа тул богино рейс хийх чиглэлийг оновчтой сонгох
- Хөдөлгөөний ачааллын тархалтын чиглэлийг аль дүүргээс аль дүүрэг рүү гэдгээр нь тооцож гаргах, замын хөдөлгөөний ачааллын судалгаа хийж нийтийн тээврийн сүлжээний төлөвлөлттэй уялдуулах
- Зорчигч урсгалын иж бүрэн судалгаа хийж тээврийн судалгааны бүс (TAZ)-ээр гаргах
- Цагийн хуваарийг зорчигчийн болон автозамын ачааллаас хамааруулж динамик байдлаар төлөвлөж хэрэгжүүлэх

Эдгээр санал зөвлөмжид тулгуурлан нийтийн тээврийн үйлчилгээг сайжруулах богино болон дунд хугацааны оновчтой стратеги, төлөвлөгөө гаргах боломжтой. Мөн хотын стратеги төлөвлөгөө хэрэгжихэд зарим нэг зүйлсийг тооцсон судалгааны ажлууд, төсөв санхүүгийн тогтвортой байдал, байгууллага хоорондох уялдаа холбоог сайжруулах зэрэг асуудлыг авч үзэх хэрэгтэй байна.

### **3. Нийтийн тээврийн үйлчилгээний талаар микро түвшний санал, зөвлөмж**

Микро түвшний судалгааны зөвлөмжүүдэд нийтийн тээврийн үйлчилгээг сайжруулах зорилгоор иргэдэд аюулгүй, тав тухтай, түргэн шуурхай үйлчилгээг нэвтрүүлэх, сэтгэл ханамжийг нэмэгдүүлэхүйц үйлчилгээг бий болгох талаас авч үзсэн.

3.1 Иргэд автобусны үйлчилгээний талаарх санал гомдлыг иргэд олон нийттэй харилцах төвийн (1111.mn) сайтад санал, гомдол гаргаж илэрхийлж байна. Жишээлбэл, Иргэд автобусны жолоочийн харилцаа хандлага (жолоо барих үедээ утсаар ярих, чанга дуу тавих, тамхи татах), автобусан доторх эд зүйлсийн эвдрэл (зорчиход сандал эвдэрсэн, барил тасарсан, суудал нь хиртэй г.м) гэмтэл, иргэдийн үйлчлүүлж буй соёл, хоорондын харилцаа хандлага (том цүнх, ачаатай суух гэж зүтгэх, суудал булаацалдах, буух ёсгүй газар автобуснаас буух гэж оролдох г.м), үйлчилгээний хүртээмж (хүүхэд, өндөр настан, хөгжлийн бэрхшээлтэй иргэдэд үйлчилгээ авахад хүндрэлтэй байдал) зэрэг олон асуудлын талаар санал гомдлоо илэрхийлсэн. Энэ нь зорчигчдын нийтийн тээврийн үйлчилгээний талаарх сэтгэл ханамжид сөргөөр нөлөөлдөг. Иймд автобусны жолооч үйлчилгээ үзүүлэхэд даган мөрдөх дүрэм журам, иргэд нийтийн тээврээр зорчиход биеэ хэрхэн авч явах талаар зөвлөгөө мэдээлэл хүргэх зэрэг нийтийн тээврийн үйлчилгээний соёл, соён гэгээрүүлэх хэрэгцээ байгааг харуулж байна. Мөн шинээр байгуулах терминал буудал гэх мэт зөрлөг буудал дээр

шугамын автобуснаас микро автобус, такси, мотоцикл, унадаг дугуй, скүтэр зэрэг олон төрлийн тээврийн хэрэгслийг иргэд хослуулан хэрэглэх боломжтой байдлаар зохицуулах хэрэгцээ байна (1111.mn, 2024).

3.2 2023 онд хийгдсэн “Улаанбаатар хотын нийтийн тээврийн маршрутын мэдээллийг энгийн, ойлгомжтой болгосноор хэрэглэгчийн сэтгэл ханамжийг дээшлүүлэх” нь судалгаанд автобусны маршрутын талаарх үнэн зөв мэдээллийг үйлчлүүлэгчдэд хүртээмжтэй байдлаар хүргэх арга замыг чанарын судалгааны аргууд ашиглан судалж дараах зөвлөмжийг гаргасан. Үүнд:

- *Мэдээлэл өгөхөд буудал бүхэн тогтсон өөрийн нэртэй байна. Нэрийг шөнийн цагт ч таних боломжийг бүрдүүлэхийн тулд гэрэлтүүлэгтэй байлгах*
- *Автобусны маршрутын хялбаршуулсан мэдээллийг зорчигчдод түгээх үүднээс буудал бүрт байрлуулах (англи үсгээр оруулах), буудал дээр ирдэг автобусны дугаарыг жигдлэх*
- *Буудал дээр ямар чиглэлийн хэдэн автобус ирдэг мэдээллийг тавих ( Ж.Цолмон, Ж.Сарантуяа., 2023).*

Маршрутын мэдээлэл ямар ч үед (шөнө, өдөр г.м), ямар нөхцөлд (цаг агаарын өөрчлөлт) харахад (харааны бэрхшээл, монгол хэл мэдэхгүй хэн ч харсан) ойлгомжтой, хэдэн цагт ирэх, хаана явж байгаа мэдээллийг шууд авах боломжтой байдлаар хүргэснээр иргэдийн хэрэглээнд илүү дөхөм болох юм. Мөн зорчигч иргэдийн нийтийн тээврээр үйлчлүүлэх соёлын мэдлэгийг дээшлүүлэх, цаашлаад хувийн машин сонгон хэрэглэж буй иргэдэд хүрч, нийтийн тээврийн үйлчилгээний давуу талыг ойлгон дадал зуршилдаа оруулахад нь эерэг нөлөөтэй юм.

#### **Бодлогын шийдлийн хувилбар, сонгосон байдал:**

Нийтийн Тээврийн Газраас "Нийтийн тээврийн автобусны шинэ чиглэлийн төлөвлөлтүүд, нийтийн тээврийн парк шинэчлэлтийн хүрээнд 2024 онд 600 автобусны татан авалт хийсэн. Нэгдүгээрт, нийтийн тээврийн чиглэлийн давхцалыг арилгах, үйлчилгээний чанар хүртээмжийг сайжруулах зорилгоор 2024 оны нэгдүгээр сараас автобусны шинэ маршрутаар явж эхэлсэн. Гэвч зорчигчид өмнө нь нэг суугаад зорьсон газартаа хүрдэг байсан чиглэлүүд богино эргэлттэй болж 2-3 дамжин суухад хүргэсэн. Ингэснээр буудал бүр дээрх хүлээлт ихсэж иргэд цаг зав, мөнгөөр ихээхэн хохирч, өвлийн хүйтэн энэ үед гэнэтийн шийдвэр гаргасан нь ялангуяа хүүхэд, настай хүмүүст маш хүндрэлтэй байдал үүссэн. Богино эргэлтийн бодлого нь хэдий түгжрэлийг бууруулахад бодлогын аядуу шийдэж буй хувилбар ч нийтийн тээврээр үйлчлүүлэгч иргэдэд богино эргэлтийн бодлогын өөрчлөлт нь нөхцөл байдал дээр хэрхэн нөлөөлөхийг бүрэн тооцож гаргаж ирээгүй асуудал байв. Ингэснээр зарим бүсийн чиглэлд хуучин маршрутыг иргэдийн шаардлагын дагуу буцаах шийдвэр гарснаар энэ нь бодлогын радикал буюу эрс хувилбарын шийдэл болж байна. Хоёрдугаарт, дараагийн эрс бодлогын шийдэл болох “Парк шинэчлэхээр татан авсан 600 их багтаамжийн автобус бүгд орж ирсэн хэдий ч жолооч дутагдалтай байгаагийн улмаас 100 гаруй нь гаражид байрлуулсан. Мөн 2024 оны 2 дугаар сарын байдлаар, нийслэлд өдөртөө шинэ хуучин нийлсэн 1000 автобус үйлчилгээнд гарч байгаа ба шаардлагатай 2000 жолоочоос 1600 орчим нь үйлчилгээнд гардаг. Үүний 50 орчим хувь нь ээлжийн жолоочгүйгээр өдөрт 16 цаг ажилладаг байна (МонголTV, 2024). Энэхүү нийтийн тээврийн үйлчилгээний эрс бодлогын хувилбар нь автобусны жолооч, засварын үйлчилгээ, хүний нөөцийн асуудлыг шийдээгүй зэрэг сул талтай байна. Үүний үр дүнд гарсан асуудлыг шийдэхээр нийтийн тээврийн салбарын хүний нөөцийн бодлогын хүрээнд В, С ангиллын жолооны эрхтэй хүмүүсийг автобусны мэргэшсэн жолоочийн сургалтад үнэгүй хамруулах, нийслэлийн өмчит автобусны компанид ажиллаад тэтгэвэрт гарах тохиолдолд жолоочид 24 сарын цалинтай тэнцэх тэтгэмж олгох, жолооч

нарын цалинг 3.5 сая төгрөг болгож, хоёр ээлжээр ажиллах нөхцөлийг бүрдүүлэх, үүнтэй холбогдоотой гарах зардлыг нийслэлийн нийтийн тээврийн баталсан төсвөөс гаргахыг үүрэг болгосон зэрэг шийдэл гаргасан байна.

## ДУГНЭЛТ

Нийтийн тээврийн үйлчилгээг хөгжүүлэх, хүртээмжийг нэмэгдүүлэх, хүн амын зорчилт хийх хэрэгцээг хангахад чиглэсэн судалгааны зөвлөмжүүдийг онолын 3 түвшинд авч үзэв. Үүнд, макро түвшинд нийтийн тээврийн үйлчилгээний талаарх хууль, хуулийн практик хэрэгжилтийг сайжруулах тусгасан зөвлөмжид, мезо түвшинд нийтийн тээврийн үйлчилгээний албан үүргийг голлон хариуцаж буй авто тээврийн үндэсний төв, нийтийн тээврийн үйлчилгээг хариуцсан байгууллагуудын гүйцэтгэхэд зохистой байдал, микро түвшинд иргэд болон зорилгод бүлгийн санаа бодол, үйлчилгээний соёл зэргийг хамааруулж 3 түвшинд зөвлөмжийг ангилсан.

Макро түвшинд үйлчилгээг сайжруулах олон төлөвлөгөөт ажлууд тусгасан боловч хэн хариуцан хэрэгжүүлэх, хэтийн төлөвлөгөөг хэрэгжүүлэх хүний нөөцийн чадавх, төсөв, санхүүгийн үүсгэвэр санг хэрхэн бий болгох зэрэг нь тодорхойгүй байна. Үүний улмаас макро түвшинд төлөвлөсөн ажлуудын хэрэгжилт удаан, үйл явц нь ойлгомжгүй байдал үүсэж байна. Үүнтэй холбоотойгоор автобусны тоог нэмэх, насжилтыг богиносгох, богино эргэлт, замын засвар зэрэг ойрын хугацааны түргэн шийдэх боломжтой бодлогуудыг хэрэгжүүлэх нь зонхилж байна. Гэвч хотын шилжин ирэгсэдийн тооны өсөлт, хотын өөр хүчин зүйлсийг тооцон хэтийн төлөвлөгөөг хэрэгжүүлэхгүй бол ойрын радикал бодлогын эрс шийдвэр нь алсдаа үр ашиг багатай, хүнд байдалд хүргэх юм. Иймд нийтийн тээврийн үйлчилгээг сайжруулахын тулд бодлогын зөвлөмжүүдэд дурдсанаар дараах байдлыг харгалзан бодлогын хувилбарт тусгах хэрэгцээ байна.

Нийтийн тээврийн хөгжлийг зохистой түвшинд авч явахад санг хэрхэн бий болгох, түүний бие даасан байдлыг хангах талаар тодорхой тусгах, нийтийн тээврээр үйлчлүүлэх иргэдийн тоог нэмэгдүүлэх, автобусны буудал дээр түр зогсолт хийлгэхгүй байх арга хэмжээ авах, нийтийн тээврийг тогтмол цагтай болгохын тулд автобусны нэгдүгээр эгнээг чанд мөрдүүлэх, автобусны буудал байгуулах, зөвшөөрөлгүй газар зогсохгүй байх зэрэг тээврийн хөдөлгөөний дүрмийг чандлан биелүүлэх, арга хэмжээ хэрэгжүүлэх хэрэгцээтэй байна. Мөн нийтийн тээврийн салбарын хүний нөөцийг чадавхжуулах, үйлчилгээний соёлд сургах, хот зохицуулагч болон нийтийн тээврийн үйлчилгээ хоорондын уялдааг сайжруулах, тээврээр зорчигчдын үйлчилгээний соёл, зорчигчдын эрүүл мэнд, аюулгүй байдлын баталгааг хангах, иргэдийн санал хүсэлтийг анхаарч асуудлуудыг шийдвэрлэх, мэдээлэл технологийг нэвтрүүлэх хэрэгцээ байна. Иргэд автобус хооронд дамжин суух цаг, зардал, хүлээлгийн хугацаа, олон төрлийн тээврийн хэрэгслийг төвөггүй ашиглах боломжтой байдлаар шийдэх нь нийтийн тээврийн үйлчилгээний чанар сайжрах боломжтой.

## НОМ ЗҮЙ

Ж.Цолмон, Ж.Сарантуяа. (2023). *Улаанбаатар хотын нийтийн тээврийн маршрутын мэдээллийг энгийн, ойлгомжтой болгосноор хэрэглэгчийн сэтгэл ханамжийг дээшлүүлэх*. Улаанбаатар. *1111.mn*. (2024, 1-12). Retrieved from Иргэдийн санал гомдол хүлээж авах төв: <https://www.11-11.mn/>  
Bull. (2003). *Tomtom traffic index*. Retrieved from [www.tomtom.com](http://www.tomtom.com): <https://www.tomtom.com/traffic-index/about/>  
Bull, A. (2003). *Traffic congestion, the problem and how to deal with it*. Santiago, Chile: Cuadernos De La Cepal.  
Burtguljin, E. (2022, 09 01). *UNREAD*. Retrieved from Unread.today: <https://unread.today/c/2030-trafficcongestion>  
Montsame. (2024, 2 5). Retrieved from [www.montsame.mn](http://www.montsame.mn): <https://montsame.mn/mn/read/336982>

Ramanath, J. (2023, 09 26). *The impact of public transport on traffic congestion in cities*. America: Observer Research Foundation. Retrieved from orfonline.org: <https://www.orfonline.org/expert-speak/the-impact-of-public-transport-on-traffic-congestion-in-cities>

Гэр бүл, хүүхэд, залуучуудын хөгжлийн газар, Онол арга ТББ. (2022). *Хүүхдэд ээлтэй орчин*. Улаанбаатар.

Ж.Ганчимэг. (2022). *Нийтийн тээврийн чиглэл сайжруулалтын тооцоолол*. Улаанбаатар.

ЖАЙКА. (2022). *Монгол улс Улаанбаатар хотын зам тээврийн дэд бүтцийг бэхжүүлэх суурь судалгаа*. Улаанбаатар.

Мөнхбат. (2024). *Бодлогын зөвлөмжийг онолын түвшинээр ангилах нь*. Улаанбаатар: МУИС, Бодлогын шинжилгээ хичээлийн лекц SOC601.

МУ Эдийн засгийн хөгжлийн яам. (2023). *Монгол улсын хөгжлийн 2024 оны төлөвлөгөөний төсөл*. Улаанбаатар.

МУ-ын Зам тээврийн хөгжлийн яам, А. ү. (2022). *ТӨҮГ-ын үйл ажиллагаанд 2022 оны жилийн эцсийн байдлаар хяналт-шинжилгээ, үнэлгээ хийсэн ажлын товч тайлан*. Улаанбаатар.

НЗДТГ. (2022). *Монгол улсын нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийг бууруулах, гэр хорооллыг орон сууцжуулах тухай хуулийн төслийн хэрэгцээ, шаардлагын урьдчилан тандан судалсан судалгааны тайлан*. Улаанбаатар.

НЗДТГ. (2022). *Монгол улсын нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийг бууруулах, гэр хорооллыг орон сууцжуулах тухай хуулийн төслийн хэрэгцээ, шаардлагын урьдчилан тандан судалсан судалгааны тайлан*. Улаанбаатар.

НЗДТГ. (2022). *МУ-ын нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөний түгжрэлийг бууруулах, гэр хорооллыг орон сууцжуулах тухай хуулийн төслийн хэрэгцээ, шаардлагын урьдчилан тандан судалсан судалгааны тайлан*. УБ.

(2016). *Нийслэлийн иргэдийн нийтийн тээвэр, хувийн автомашинд хандах хандлагыг судалгаа*. Улаанбаатар.

ННТГ. (2023). *Нийтийн тээврийн газрын 2023-2024 оны стратеги төлөвлөгөө*. Улаанбаатар.

(2018). *Хотын тээврийг хөгжүүлэх хөрөнгө оруулалтын хөтөлбөр*. Улаанбаатар.

ХХН, Ө. Х. (2023). *Шалгуур үзүүлэлтэд тохирсон шалгах хэрэгслийг ашиглан хуулийн төслийг үнэлсэн байдал*. Улаанбаатар хот: Нийслэл Улаанбаатар хотын замын хөдөлгөөн түгжрэлийн нөлөөллийг бууруулах тухай хуулийн төслийн үр нөлөөг үнэлсэн нь.

Цанжид, А. (2023). *Бодлогын тухай ойлголт*. Бодлого судлал: Монгол Улсын Шинжлэх Ухааны Академи Философийн хүрээлэн.

ШУТИС, Бизнесийн ахисан түвшний сургууль, Монгол Улсын Их Сургууль. (2022). *"Нийтийн тээврийн чиглэл сайжруулалтын тооцоолол" зөвлөх үйлчилгээний тайлан*. Улаанбаатар.

#### **НИЙГМИЙН ЗОРИЛТОТ БҮЛГИЙН ИРГЭДИЙН ХӨДӨЛМӨР ЭРХЛЭЛТИЙН ҮЙЛЧИЛГЭЭНД ХИЙСЭН СОЦИОЛОГИЙН ШИНЖИЛГЭЭ**

***Н.Болдмаа,***

*МУИС-ийн Социологи, нийгмийн ажлын тэнхим доктор, дэд профессор  
Orcid:0000-0003-3985-9923*

***М.Батбаатар***

*МУИС-ийн Социологи, нийгмийн ажлын тэнхим доктор, дэд профессор  
Orcid:0000-0001-5308-324X*

***М.Намуун,***

*МУИС-ийн ШУС, Ажил мэргэжил судлалын магистрант*

**Abstract:** Supporting the employment of the target group influences overcoming multifaceted social problems (poverty, crime, etc.) and overcoming vulnerability. In today's situation, some progress has been made in the implementation of profiling methodology. As part of the research work, the goal was to clarify employment services for target groups based on qualitative research methodology. According to the results of the study, the target group of citizens is covered by unified services for employment, labor training and support of temporary jobs, however, these groups cannot be provided with specialists dealing with labor issues in a unified and accessible form.