



ҮНДЭСНИЙ АУДИТЫН ГАЗАР

ГҮЙЦЭТГЭЛИЙН АУДИТЫН ТАЙЛАН

ТӨРИЙН БОДЛОГО, ТОГТОЛЦООНЫ АЛДААНААС ИРГЭНИЙ НИСЭХИЙН САЛБАР МЭРГЭШСЭН ХҮНИЙ НӨӨЦИЙН ДУТАГДАЛ, ТЕХНИК ТЕХНОЛОГИЙН ХОЦРОГДОЛД ОРЖ, ОЛОН УЛСЫН ӨМНӨ ХҮЛЭЭСЭН АЮУЛГҮЙ БАЙДЛЫГ ХАНГАХ ҮҮРЭГ АЛДАГДАХ ЭРСДЭЛТЭЙ БАЙНА

АУДИТЫН СЭДЭВ: ИРГЭНИЙ НИСЭХИЙН ЕРӨНХИЙ ГАЗРЫН ҮЙЛ
АЖИЛЛАГААНЫ ҮР ДҮН, ҮР НӨЛӨӨ
АУДИТЫН КОД: ГНАГ-2025/30-ШТА-ГА

Энэхүү аудитын тайлантай холбоотой нэмэлт мэдээллийг дараах хаягаар авна уу.



Улаанбаатар хот
2025 он

Гүйцэтгэлийн аудитын газрын захирал, тэргүүлэх
аудитор **Д.Энхболд**

Утас: 263755, Цахим хаяг: enkhboldd@audit.gov.mn

Аудитын менежер **Б.Саруул**

Утас: 261805 Цахим хаяг: saruulb@audit.gov.mn

Аудитын менежер **И.Туяадарь**

Утас: 261675 Цахим хаяг: tuyadarii@audit.gov.mn

Ахлах аудитор **Б.Батдэлгэр**

Утас: 261675 Цахим хаяг: batdelgerb@audit.gov.mn

Аудитор **М.Доржханд**

Утас: 261675 Цахим хаяг: dorjkhandm@audit.gov.mn

Аудитор **Н.Онон**

Утас: 261675 Цахим хаяг: ononn@audit.gov.mn

Аудитор **Г.Очирваань**

Утас: 261675 Цахим хаяг: ochirvaanig@audit.gov.mn

Аудитор **Т.Төмөрбаатар**

Утас: 261675 Цахим хаяг: tumurbaatar@audit.gov.mn

Аудитор **Б.Очмаа**

Утас: 261675 Цахим хаяг: ochmaab@audit.gov.mn



МОНГОЛ УЛСЫН
ЕРӨНХИЙ АУДИТОРЫН
ТУШААЛ

2025 оны 12 сарын 25 өдөр

Дугаар А/163

Улаанбаатар хот

Аудитын тайлан баталгаажуулах тухай

Төрийн аудитын тухай хуулийн 9 дүгээр зүйлийн 9.1, 9.2 дахь хэсэг, 20 дугаар зүйлийн 20.1, 20.2, 20.3 дахь хэсэг, 29 дүгээр зүйлийн 29.1.9 дэх заалт, 29.3 дахь хэсэг, 33 дугаар зүйлийн 33.6 дахь хэсэгт заасныг тус тус үндэслэн ТУШААХ нь:

1.Иргэний нисэхийн ерөнхий газрын үйл ажиллагааны үр дүн, үр нөлөөд хийсэн гүйцэтгэлийн аудитын тайланг нэгдүгээр, аудитаар өгсөн албан шаардлагын жагсаалтыг хоёрдугаар хавсралтаар тус тус баталгаажуулсугай.

2.Аудитын тайланг Улсын Их Хурлын Эдийн засгийн болон Төсвийн байнгын хороо, Зам, тээврийн яам, Иргэний нисэхийн ерөнхий газар, Иргэний нисэхийн үндэсний төв ТӨХХК-д тус тус хүргүүлэхийг Гүйцэтгэлийн аудитын газар (Д.Энхболд)-т үүрэг болгосугай.

3.Аудитаар өгсөн албан шаардлага, зөвлөмжийг бүртгэж, Аудитын шийдвэрийн хэрэгжилтийн газарт хүргүүлэхийг Гүйцэтгэлийн аудитын газар (Д.Энхболд)-т даалгасугай.

4.Аудитаар өгсөн зөвлөмжийн мөрөөр авч хэрэгжүүлэх арга хэмжээний төлөвлөгөөг Төрийн аудитын тухай хуулийн 20 дугаар зүйлийн 20.5-д заасан хугацаанд, зөвлөмжийн биелэлтийг 2026 оны 6 дугаар сарын 30-ны өдрийн дотор Үндэсний аудитын газарт ирүүлэхийг Иргэний нисэхийн ерөнхий газар (Э.Төрбаяр), Иргэний нисэхийн үндэсний төв ТӨХХК (Б.Отгонсүх)-д тус тус даалгаж, Зам, тээврийн сайд (Б.Дэлгэрсайхан)-д зөвлөсүгэй.

5.Аудитын тайланг Улсын Их Хурлын холбогдох байнгын хорооны хуралдаанаар хэлэлцүүлэх бэлтгэл ажлыг хангаж, зохион байгуулалтын арга хэмжээ авч ажиллахыг Гүйцэтгэлийн аудитын газар (Д.Энхболд)-т даалгасугай.

6.Аудитаар өгсөн албан шаардлага, зөвлөмжийн хэрэгжилтэд хяналт тавьж үр дүнг тооцож, тайланг баталгаажуулснаас хойш 14 хоногт багтаан аудитын ажлын болон нотлох баримтаар хадгаламжийн нэгж үүсгэн Үндэсний аудитын газрын архивд хүлээлгэн өгөхийг Гүйцэтгэлийн аудитын газар (Д.Энхболд)-т үүрэг болгосугай.



С.МАГНАЙСҮРЭН

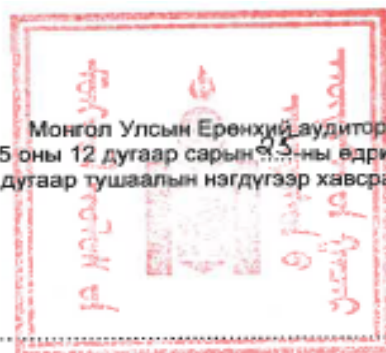
Z:\Tushaali\2025\Tushaali1\25\BAG-2\Doc

1525010066

Монгол Улсын Ерөнхий аудит
2025 оны 12 дугаар сарын 25-ны өдөр
дугаар тушаалын хоёрдугаар хавсгал
ны үр дүн, үр нөлөө сэдэвт
рлагын жагсаалт

Иргэний нисэхийн ерөнхий газрын үйл ажиллагааны үр дүн, үр нөлөө сэдэвт гүйцэтгэлийн аудитаар өгсөн албан шаардлагын жагсаалт

№	Зөрчил хариуцах		Мөнгөн дүн (сая төгрөг)	Албан шаардлагын товч утга
	Байгууллага	Албан тушаалтан		
1	Иргэний нисэхийн ерөнхий газар	Даргын албан үүргийг түр орлон гүйцэтгэгч Э.Төрбаяр	-	ИНЕГ нь Засгийн газрын тохируулагч агентлаг, ТӨААТҮГ гэсэн хуулийн этгээдийн хариуцлагын давхардсан хэлбэрийг арилгах
2	Иргэний нисэхийн ерөнхий газар	Даргын албан үүргийг түр орлон гүйцэтгэгч Э.Төрбаяр	43,838.4	ИНЕГ-т үл хөдлөх эд хөрөнгийн албан татварыг төлөх үүрэг хүлээлгэсэн зөрчлийг холбогдох хууль тогтоомжид заасны дагуу арга хэмжээг авах
3	Зам, тээврийн яам	Сайд Б.Дэлгэрсайхан	675,890.7	Олон улсын гэрээгээр хүлээсэн үүргийн дагуу иргэний нисэхийн аюулгүй үйл ажиллагаа явуулах эрх зүйн орчныг бүрдүүлж, агаарын навигацийн үйлчилгээний хураамжаас төвлөрүүлж буй орлогыг зориулалтын дагуу зарцуулах зохион байгуулалтын арга хэмжээ авах



АГУУЛГА

Товчилсон үгсийн тайлал	6
Хүснэгтийн жагсаалт	7
Графикийн жагсаалт	8
Дүрслэлийн жагсаалт	8
Зургийн жагсаалт	8
Хавсралтын жагсаалт	8
АУДИТ ХИЙСЭН ҮНДЭСЛЭЛ, ЗОРИЛТ, ХАМАРСАН ХҮРЭЭ, АРГА ЗҮЙ, ШАЛГУУР ҮЗҮҮЛЭЛТ, ХУГАЦАА	9
ЕРӨНХИЙ МЭДЭЭЛЭЛ	13
Үндсэн ойлголт	13
Хууль тогтоомжийн талаар	13
Иргэний нисэхийн ерөнхий газрын талаар	13
Иргэний нисэхийн аюулгүй ажиллагааны хяналт, зохицуулалтын талаар	14
Иргэний нисэхийн салбарын оролцогч талууд	15
БҮЛЭГ 1. ИРГЭНИЙ НИСЭХИЙН БАЙГУУЛЛАГЫН БҮТЭЦ ТОГТВОРГҮЙ, МЭРГЭШСЭН ХҮНИЙ НӨӨЦ ДУТАГДАЛТАЙ, БОДЛОГО ОЛОН УЛСЫН ХӨГЖЛИЙН ЧИГ ХАНДЛАГАД НИЙЦЭЭГҮЙ, САЛБАРЫН ХӨГЖИЛД АХИЦ ДЭВШИЛ ГАРААГҮЙ БАЙНА	16
Оршил	16
Иргэний нисэхийн салбарыг хөгжүүлэх урт, дунд, богино хугацааны бодлого боловсруулж, төлөвлөлт хийгддэг ч салбарын өсөлтийг дэмжих хэмжээнд боловсруулаагүй, оролцогч талууд болон бодлого хоорондын уялдааг хангаагүйгээс хэрэгжилтэд ахиц дэвшил гараагүй байна	16
Олон улсын гэрээний дагуу үндэсний эрх зүйн орчныг бүрдүүлээгүй, заавал хэрэгжүүлэх шаардлагатай хөтөлбөр, төлөвлөгөөнүүдийг боловсруулж батлуулаагүй байна	22
Иргэний нисэхийн ерөнхий газар нь хуулийн этгээдийн хариуцлагын 2 хэлбэрээр үйл ажиллагаагаа явуулж ирсэн нь эрх үүрэг, хяналт зохицуулалтыг алдагдуулж байна	23
Салбарын сайд хууль зөрчин компанийн бүтэц, орон тоог баталжээ	23
Иргэний нисэхийн салбарын бодлого, зохицуулалт, хэрэгжилт хариуцсан чиг үүргийн байгууллагуудын удирдлагын тогтворгүй байдал нь салбарын хөгжилд сөргөөр нөлөөлж байна	24
Компани байгуулснаас хагас жилийн дараа Төлөөлөн удирдах зөвлөлийг томилсон нь хууль зөрчсөн үйлдэл гаргах үндэс болсон байна	30
Орон нутгийн нисэх буудлуудын ажилчдын 20.8 хувь нь албан тушаалын тодорхойлолтод заасан мэргэжлийн шаардлагыг хангахгүй байна	31
Орон нутгийн зарим нисэх буудлуудын албан хаагчдын албан тушаалын тодорхойлолтыг тухайн хүнд зориулан баталжээ	32
Иргэний нисэхийн салбарын хүний нөөцийг хөгжүүлэх талаар урт хугацааны бодлогогүй, дунд хугацааны бодлогыг баталсан ч бодитой төлөвлөөгүйгээс хэрэгжилт хангалтгүй байна	33
БҮЛЭГ 2. ЭРХ ЗҮЙН ОРЧИН БОЛОН БАЙЦААГЧИЙН ЭРХ, ҮҮРЭГ, ХАРИУЦЛАГЫН ТОДОРХОЙГҮЙ БАЙДАЛ НЬ НИСЭХИЙН АЮУЛГҮЙ БАЙДЛЫН ЭРСДЭЛИЙГ НЭМЭГДҮҮЛЖ БАЙНА	36
Оршил	36
Иргэний нисэхийн салбарын онцлогт нийцсэн эрх зүйн орчин бүрдээгүй байна	36
Эрүүл мэндийн шалгагчийн гэрчилгээ эзэмшигч байхгүйгээс дүрмийн хэрэгжилт хангалтгүй байна	40

Агаарын тээвэрлэгчийн гэрчилгээ олгох, хяналт шалгалт хийх мэргэшсэн байцаагч, мэргэжилтэн дутагдалтай, агаарын тээврийн гэрчилгээжүүлэлтийн үйл явцад тавих хяналтын тогтолцоо бүрдээгүй байна	41
Монгол Улс агаарын зайн бүтэц, ангилал, зам, илтгэх цэг, нислэгийн удирдлагын зохион байгуулалтыг олон улсын стандартын дагуу үе шаттайгаар шинэчилж байна	45
Олон улсын иргэний нисэхийн байгууллагаас төлөвлөгөөт болон зөвлөмжийн мөрөөр хийсэн давтан аудитаар илэрсэн үл нийцлийг арилгаж, аргацааж өнгөрүүлэхгүй байх шаардлагатай байна	46
БҮЛЭГ 3. НАВИГАЦИЙН ХУРААМЖИЙН ОРЛОГЫГ ЗОРИУЛАЛТ БУСААР ЗАРЦУУЛЖ БАЙГАА НЬ ИРГЭНИЙ НИСЭХИЙН АЮУЛГҮЙ БАЙДЛЫГ ХАНГАХ НӨХЦӨЛИЙГ БУУРУУЛЖ, УЛМААР САЛБАРЫН ХӨГЖИЛД СӨРӨГ НӨЛӨӨ ҮЗҮҮЛЖ БАЙНА	49
Оршил	49
Агаарын хөлөгт үзүүлэх агаарын навигацийн аэродромын үйлчилгээний хураамжийг зөвхөн дамжин өнгөрөх болон ойртолтын нислэгийн хөдөлгөөний үйлчилгээнд л тогтоодог байжээ	49
Агаарын навигацийн үйлчилгээ үзүүлсний хураамжийг улсын төсөвт төвлөрүүлж байгаа нь салбарын аюулгүй байдал, хяналтын тогтолцоог хангах Олон улсын гэрээгээр хүлээсэн үүргээ биелүүлж чадахгүй нөхцөлд хүргэхээр байна	52
Агаарын навигацийн хураамжаар Чингис хаан Олон Улсын нисэх буудлын үл хөдлөх хөрөнгийн албан татварыг төлж байна.....	54
Холбоо, навигаци, ажиглалтын тоног төхөөрөмжийн бэлэн байдалд эрсдэл үүсч байгаа тул агаарын навигацийн үйлчилгээний инженерийн дэд бүтэц, техник, тоног төхөөрөмжийн хангалт, ашиглалтыг сайжруулах шаардлагатай байна	55
Салбарын хөгжлийн бодлогыг бодитой тодорхойлж чадахгүйгээс хөгжил дэвшил гарахгүй байна	58
Иргэний нисэхийн үндэсний төв төлбөртэй үйлчилгээний үнэ тарифаа шинэчилж батлуулаагүй, тарифын нэгдсэн бодлогогүй байна	59
Үйлчилгээний үнэ тарифын бодлого, эдийн засгийн зохицуулалт орон нутгийн нисэх буудлууд сүүлийн жилүүдэд алдагдалтай ажилласан байна	61
Тоног төхөөрөмж шинэчлэх дунд хугацааны бодлогогүй байна	63
Нислэгийн хөдөлгөөний нөөц төвийн төсөл хэрэгжиж эхлээгүй байна	64
Бүсийн нислэгийн хөдөлгөөний удирдлагын төвийн барилгын ажлыг 2011 оноос эхэлсэн ч хэзээ дуусах нь тодорхойгүй байна	65
ХОЛБОГДОХ БАЙГУУЛЛАГЫН САНАЛ	67
САНАЛД ӨГСӨН ТАЙЛБАР	71
ДҮГНЭЛТ	72
ЗӨВЛӨМЖ	74
ХАВСРАЛТУУД.....	76

Товчилсон үгсийн тайлал

ААТҮГ	Аж ахуйн тооцоот үйлдвэрийн газар
АДБОУБ	Аудитын дээд байгууллагуудын Олон улсын байгууллага
АДБОУС	Аудитын дээд байгууллагын Олон улсын стандарт
АХОЗШША	Агаарын хөдөлгөөний осол зөрчлийг шинжлэн шалгах алба
БНМАУ	Бүгд Найрамдах Монгол Ард Улс
БНХАУ	Бүгд Найрамдах Хятад Ард Улс
БХС	Батлан хамгаалахын сайд
ГАГ	Гүйцэтгэлийн аудитын газар
ДБХС	Дэд бүтцийн хөгжлийн сайд
ЗГХЭГ	Засгийн газрын Хэрэг эрхлэх газар
ЗТАЖС	Зам, тээвэр, аялал жуулчлалын сайд
ЗТБХБС	Зам тээвэр, барилга, хот байгуулалтын сайд
ЗТС	Зам, тээврийн сайд
ЗТХС	Зам, тээврийн хөгжлийн сайд
ЗТХЯ	Зам, тээврийн хөгжлийн яам
ЗТЯ	Зам, тээврийн яам
ИНД	Иргэний нисэхийн дүрэм
ИНЕГ	Иргэний нисэхийн ерөнхий газар
ИНУТ	Иргэний нисэхийн үндэсний төв
ИТХ	Иргэдийн Төлөөлөгчдийн Хурал
МИАТ	Монголын иргэний агаарын тээвэр
МУЕА	Монгол Улсын Ерөнхий аудитор
МУЗГ	Монгол Улсын Засгийн газар
НААХЗА	Нислэгийн аюулгүй ажиллагааны хяналт зохицуулалтын алба
НӨАТ	Нэмэгдсэн өртгийн албан татвар
НХУГ	Нислэгийн хөдөлгөөний удирдлагын газар
НХУТ	Нислэгийн хөдөлгөөний удирдлагын төв
ОННБ	Орон нутгийн нисэх буудал
ОУИНБ	Олон Улсын Иргэний нисэхийн байгууллага
ОУНБ	Олон Улсын нисэх буудал
ОХУ	Оросын Холбооны Улс
ТЕЗ	Төсвийн ерөнхийлөн захирагч
ТНбД	Төрийн нарийн бичгийн дарга
ТӨААТҮГ	Төрийн өмчит аж ахуйн тооцоот үйлдвэрийн газар
ТӨБЗГ	Төрийн өмчийн бодлого, зохицуулалтын газар
ТӨХХК	Төрийн өмчит хязгаарлагдмал хариуцлагатай компани
ТУЗ	Төлөөлөн удирдах зөвлөл
ТХЗ	Тогтвортой хөгжлийн зорилго
УБЕГ	Улсын бүртгэлийн ерөнхий газар
УИХ	Улсын Их Хурал
ХАА	Худалдан авах ажиллагаа
ХЗДХС	Хууль зүй, дотоод хэргийн сайд
ХШҮДАГ	Хяналт-шинжилгээ, үнэлгээ, дотоод аудитын газар
ХХК	Хязгаарлагдмал хариуцлагатай компани
ЭМС	Эрүүл мэндийн сайд

Гадаад товчилсон үгсийн тайлал

AIP	Aeronautical Information Publication – Нисэхийн мэдээллийн эмхэтгэл
CE	Critical element – Шалгуур үзүүлэлт
Doc	Document - Баримт бичиг
ICAO	The International Civil Aviation Organization -Олон Улсын иргэний нисэхийн байгууллага
USOAP CMA	Universal Safety Oversight Audit Programme – Continuous Monitoring Approach - Аюулгүй байдлын хяналтын хөтөлбөр
LEG	Хууль эрх зүйн орчин
ORG	Иргэний нисэхийн эрх бүхий байгууллагын бүтэц зохион байгуулалт
PEL	Хувь хүний үнэмлэхжүүлэлт
OPS	Нислэгийн үйл ажиллагаа
AIR	Агаарын хөлгийн нислэгт тэнцэх чадварын хадгалалт
AIG	Агаарын хөлгийн осол зөрчлийг шинжлэн шалгах

ANS	Агаарын навигацийн үйл ажиллагаа
AGA	Аэродромын үйл ажиллагаа

Хүснэгтийн жагсаалт

Дугаар	Агуулга	Хуудасны дугаар
Хүснэгт 1	ОУИНБ-ын аудитын хүрээ	14
Хүснэгт 2	ИНЕГ-ын харьяа үйлдвэрлэлийн нэгж болон ИНЕТ ТӨХХК-ийн орон тооны дээд хязгаарыг баталсан байдал	24
Хүснэгт 3	Иргэний нисэхийн бодлого, зохицуулалтын нэгжийн удирдлагуудын ажилласан хугацаа	25
Хүснэгт 4	Иргэний нисэхийн байгууллагын талаар УИХ болон Засгийн газраас гаргасан шийдвэрүүд	26
Хүснэгт 5	Салбар хариуцсан сайдын тушаалаар ИНЕГ-т бүтцийн өөрчлөлт хийсэн хугацаа, хоног	26
Хүснэгт 6	ИНЕГ-ын удирдах албан тушаалтны эрх хэрэгжүүлсэн хугацаа	27
Хүснэгт 7	ИНЕГ-ын 2020-2025 онд нэмсэн, хассан орон тооны судалгаа	27
Хүснэгт 8	ИНЕГ-ын үйлдвэрлэлийн нэгж, ИНУТ-ийн хүний нөөцийн хөдөлгөөний мэдээлэл	29
Хүснэгт 9	ИНУТ-ийн дарга, гүйцэтгэх захирлын ажилласан хугацаа, хоног	30
Хүснэгт 10	ОННБ-ын мэргэжлийн шаардлага хангаагүй албан хаагчдын судалгаа	31
Хүснэгт 11	ОННБ-ын зарим албан тушаалд тавигдах шаардлагыг харьцуулсан байдал	32
Хүснэгт 12	ИНЕГ-ын хүний нөөцийн стратегийг 2024-2028 он хүртэл хэрэгжүүлэх төлөвлөгөөний эхний 3 зорилтын хүрээнд хэрэгжүүлэх арга хэмжээг, 2025 оны зорилтот түвшинтэй харьцуулсан байдал	33
Хүснэгт 13	ИНЕГ-аас 2010-2021 онд гадаадад суралцуулсан удирдах ажилтнаас хамаарал бүхий суралцагсдын тоо	34
Хүснэгт 14	Гэрчилгээ олгох хугацааг тусгай зөвшөөрөл олгох хугацаатай харьцуулсан байдал	37
Хүснэгт 15	ИНЕГ-аас 2023-2025 онд олгосон үнэмлэх, гэрчилгээний тоо	41
Хүснэгт 16	ИНЕГ-ын нисэхийн үйл ажиллагаа болон нислэгт тэнцэх чадварын гэрчилгээ олгох хяналтын байцаагчийн мэргэшил	42
Хүснэгт 17	Нисдэг тэрэг болон дунд онгоцонд олгосон гэрчилгээжүүлэлтийн мэдээлэл	43
Хүснэгт 18	ИНД-119 Агаарын тээвэрлэгчийн гэрчилгээжүүлэх үе шатыг Зорт эйр ХХК-ийг гэрчилгээжүүлсэн байдалтай харьцуулсан байдал	44
Хүснэгт 19	Аудитын хамарсан хүрээний шалгуур хангаагүй асуултууд	46
Хүснэгт 20	Монгол Улсын агаарын зайд 2018-2024 онд үйлдсэн нислэгийн тоо	49
Хүснэгт 21	Монгол Улсын агаарын зайд 2018-2024 онд нислэг үйлдсэн агаарын хөлөгт навигацийн үйлчилгээ үзүүлсний хураамж	50
Хүснэгт 22	ИНЕГ-ын үйл ажиллагааны орлогын 2018-2024 оны төлөвлөгөө, гүйцэтгэл	51
Хүснэгт 23	ИНЕГ-ын үйл ажиллагааны зардлын гүйцэтгэлд улсын төсөв болон навигацийн хураамжийн эзлэх хэмжээ	51
Хүснэгт 24	ИНЕГ-ын харьяа үйлдвэрлэлийн албадын 2018-2024 оны орлого, зарлагын төлөвлөгөө	53
Хүснэгт 25	Аудитлагдсан нэгтгэсэн санхүүгийн үр дүнгийн тайлангаарх орлого, зардал	54
Хүснэгт 26	Нислэгийн үйл ажиллагааг хянан зохицуулах үндсэн 4 албаны үйл ажиллагаанд ашиглаж байгаа тоног төхөөрөмжийн судалгаа, 2025 оны 11 дүгээр сарын байдлаар	55
Хүснэгт 27	Агаарын навигацийн үйлчилгээний тоног төхөөрөмжүүдэд 2018 оноос 2025 оны 11 дүгээр сарын 14-ний өдрийн хооронд гарсан гэмтлийн тоо, түүнийг сэргээсэн байдлын судалгаа	57
Хүснэгт 28	Агаарын тээврийн 2018-2024 оны үндсэн үзүүлэлтүүд мянган хүн, тонн	59
Хүснэгт 29	Буюнт-Ухаа ОУНОБ-ын 2018-2024 оны санхүүгийн орлого, үр дүн, тэрбум төгрөг	59
Хүснэгт 30	Үйлчилгээний хураамж баталсан шийдвэрүүд	60
Хүснэгт 31	Нисэх буудлын үйлчилгээний хураамжийн суурь тариф, төгрөг	60

Хүснэгт 32	ИНУТ ТӨХХК-д агаарын тээвэрлэгчдээс өгөх зорчигчийн аюулгүй байдлын үйлчилгээний хураамжийн авлага, сая төгрөг	61
Хүснэгт 33	Аэромонголиа ХХК-аас Шүүхийн шийдвэрээр авлагад авсан автомашины судалгаа	61
Хүснэгт 34	Буулт- хөөрөлтийн үйлчилгээний тарифын шинэчлэл	63
Хүснэгт 35	ОННБ-уудын орлого, зардлын 2024 оны гүйцэтгэл, сая төгрөг	63
Хүснэгт 36	ОННБ-уудын 2019-2024 оны орлого, зардлын гүйцэтгэл	63
Хүснэгт 37	ИНЕГ, ИНУТ ТӨХХК-ийн 2021-2025 оны хөрөнгө оруулалтын төлөвлөгөөний санал	64
Хүснэгт 38	ИНЕГ, ИНУТ ТӨХХК-ийн 2021-2025 оны хөрөнгө оруулалтын төлөвлөгөө, гүйцэтгэл, сая төгрөг	64
Хүснэгт 39	Агаарын навигацийн үйлчилгээнд шаардлагатай сэлбэгийн худалдан авалтын мэдээ	63
Хүснэгт 40	Бүсийн нислэгийн хөдөлгөөний удирдлагын төвийн барилгын ажлын гэрээ, гүйцэтгэл, сая төгрөг	64

Графикийн жагсаалт

Дугаар	Агуулга	Хуудасны дугаар
График 1	Монгол Улсын агаарын зай дахь нислэгийн тоон мэдээлэл, 2016-2024 он	19
График 2	Авто замаар 2020-2024 онд зорчсон зорчигчдын тоо, чиглэл	21
График 3	Олон улсын зарим чиглэлийн ирж, буцах билетийн үнийн харьцуулалт	21
График 4	Иргэний нисэхийн чиглэлээр мэргэжил эзэмшсэн боловсон хүчин	34
График 5	Дэлхийн нисэх буудлуудын орлогынэ бүтэц, 2023 он	64

Дүрслэлийн жагсаалт

Дугаар	Агуулга	Хуудасны дугаар
Дүрслэл 1	Иргэний нисэхийн салбарын хууль, эрх зүйн орчин	13
Дүрслэл 2	ИНОУБ-ын аюулгүй ажиллагааны аудитын үндсэн 8 шалгуур үзүүлэлт	15
Дүрслэл 3	Иргэний нисэхийн салбарын бүрэлдэхүүн	15
Дүрслэл 4	Иргэний нисэхийн салбарын төлөвлөлтийн хүрээ	20
Дүрслэл 5	Монгол Улсын агаарын зайн мэдээлэл	46

Зургийн жагсаалт

Дугаар	Агуулга	Хуудасны дугаар
Зураг 1	Монгол Улсын агаарын зайн босоо хязгаар	13
Зураг 2	НХУТ-ийн барилгын зураг, 2025 оны 11 дүгээр сар	
Зураг 3	Монгол Улсын нисэх буудлуудын байршил	68

Хавсралтын жагсаалт

Дугаар	Агуулга	Хуудасны дугаар
Хавсралт 1	Монгол Улсын урт, дунд хугацааны хөгжлийн бодлогоор иргэний нисэх, түүнтэй холбоотой бусад салбарт хэрэгжих арга хэмжээнүүд	76
Хавсралт 2	Монгол Улсын хөгжлийн богино хугацааны бодлогоор иргэний нисэх, түүнтэй холбоотой бусад салбарт хэрэгжих арга хэмжээнүүд	78
Хавсралт 3	Иргэний нисэхийн дүрмийн зохицуулалтаар олгож буй үнэмлэх, гэрчилгээжүүлэлтийн судалгаа, 2025 оны 9 дүгээр сарын 30-ны өдрийн байдлаар	80
Хавсралт 4	Монгол Улсад агаарын зайд нислэг үйлдэх агаарын хөлөгт үзүүлэх агаарын навигацийн өнгөрөлт, ойртолтын үйлчилгээний үнэлгээ	81
Хавсралт 5	ИНЕГ-ын 2018-2024 оны төсвийг Зам, тээвэр, Сангийн сайдын хамтарсан тушаалаар баталсан байдал	82
Хавсралт 6	Ажиглалтын тоног төхөөрөмжийн насжилтын байдлыг харуулсан дэлгэрэнгүй судалгаа	83
Хавсралт 7	Навигацийн тоног төхөөрөмжийн насжилтын байдлыг харуулсан дэлгэрэнгүй судалгаа	84
Хавсралт 8	Холбооны тоног төхөөрөмжийн насжилт, ашиглалт, үйлдвэрлэгчийн дэлгэрэнгүй судалгаа	85

Хавсралт 9	Навигацийн тоног төхөөрөмжүүдэд 2018 оноос 2025 оны 11 дүгээр сарын 14-ний өдрийн хооронд гарсан гэмтэл, сэргээсэн байдлын нэгдсэн судалгаа	88
------------	---	----

АУДИТ ХИЙСЭН ҮНДЭСЛЭЛ, ЗОРИЛТ, ХАМАРСАН ХҮРЭЭ, АРГА ЗҮЙ, ШАЛГУУР ҮЗҮҮЛЭЛТ, ХУГАЦАА

Аудит хийсэн үндэслэл, бүрэн эрх

Төрийн аудитын тухай хуулийн 6 дугаар зүйлийн 6.3.1-д заасан бүрэн эрхийн хүрээнд УИХ-ын Төсвийн байнгын хорооны 2024 оны 05 дугаар тогтоолоор баталсан аудитын сэдвийн дагуу Иргэний нисэхийн ерөнхий газрын үйл ажиллагааны үр дүн, үр нөлөөд гүйцэтгэлийн аудит хийлээ.

Аудитын зорилго, хамарсан хүрээ

Иргэний нисэхийн ерөнхий газрын үйл ажиллагааны үр дүн, үр нөлөөнд аудит хийж, дүгнэлт гарган зөвлөмж боловсруулан УИХ болон ЗГХЭГ, ЗТЯ, ИНЕГ болон холбогдох байгууллага, албан тушаалтанд танилцуулж, олон нийтэд мэдээлэхэд аудитын зорилт чиглэгдлээ.

Дээрх зорилтыг хангахын тулд дараах дэд зорилтын хүрээнд аудитыг гүйцэтгэнэ. Үүнд:

- ✓ Иргэний нисэхийн салбарыг хөгжүүлэх бодлого, эрх зүйн орчин, тогтолцоо бүрдсэн эсэх;
- ✓ Иргэний нисэхийн байгууллагуудын хуульд заасан чиг үүргийн хэрэгжилт үр нөлөөтэй эсэх;
- ✓ Иргэний нисэхийн ерөнхий газрын бүтэц зохион байгуулалт, санхүүгийн удирдлага үр дүнтэй эсэх.

Аудитаар иргэний нисэхийн салбарт баримталж буй төрийн бодлогын хэрэгжилт ИНЕГ-ын үйл ажиллагаанд хэрхэн тусгалаа олон хэрэгжиж байгааг 2018-2025 оныг хамруулан шалгалаа.

ИНЕГ-ын харьяанд 2018-2024 онд байсан ИНҮТ ТӨХХК-ийн үйл ажиллагааг мөн авч үзэх шаардлагатай болсон ба эдгээр байгууллагын үйл ажиллагааг **цогц байдлаар үнэлж, сайжруулах боломжийг бүрдүүлэх үүднээс иргэний нисэхийн салбарын эрх зүйн тогтолцоо, аюулгүй байдал, санхүүжилтийн тогтолцоо, хүний нөөцийн чадамж, эрсдэлийн удирдлагын үр дүнг** (санхүүгийн хариуцлага, нөөцийн оновчтой хуваарилалт, шийдвэр гаргалт, ил тод байдал) олон улсын жишигтэй харьцуулсан дүн шинжилгээг хийж тайлан, бусад нотлох баримт материалд үндэслэн дүгнэлт, зөвлөмж боловсрууллаа.

Аудитын арга зүй

Аудитад АДБОУБ (INTOSAI)-ын Стандартын хорооноос баталсан АДБОУС-100, АДБОУС-300, АДБОУС-3000-д нийцүүлэн гаргасан Монгол Улсын Төрийн аудитын стандарт MNS 6817-1:2020 Төрийн аудит. Тулгуур зарчим, MNS 6817-5:2020 Төрийн аудит. Гүйцэтгэлийн аудитын тулгуур зарчим, MNS 6817-7:2020 Төрийн аудит. Гүйцэтгэлийн аудитын стандартад заасан зарчим, арга зүйд нийцүүлэн МУЕА-ын 2020 оны А/106 дугаар тушаалаар баталсан Төрийн аудитын байгууллагаас аудит хийх журам, МУЕА-ын 2021 оны А/69 дүгээр тушаалаар баталсан Гүйцэтгэлийн аудитын заавар, аргачлалыг ашиглан холбогдох албан тушаалтнуудтай ярилцлага хийх, асуулга лавлагаа, тодруулга авах, судалгаа гаргуулах, харьцуулах, нэгтгэх зэргээр дүн шинжилгээ хийж аудитын хөтөлбөр, горим, асуудлын шинжилгээний дагуу нотлох зүйл цуглуулж, аудитын дүнд үндэслэн дүгнэлт, зөвлөмж боловсрууллаа.

Аудитын шалгуур үзүүлэлт

Асуудлын шинжилгээний дагуу нарийвчлан боловсруулсан арга зүй, гүйцэтгэлийн аудитын арвилан хэмнэлттэй, үр ашигтай, үр нөлөөтэй байх зарчим болон дараах хууль тогтоомжийг аудитын шалгуур үзүүлэлтийг тодорхойлох эх сурвалж болгон ашиглав. Үүнд:

Монгол Улсын Олон Улсын гэрээ;

- Олон Улсын иргэний нисэхийн тухай Чикагогийн конвенц, түүний хавсралтууд;

Монгол Улсын хууль:

- Хөгжлийн бодлого, төлөвлөлт, түүний удирдлагын тухай;
- Засгийн газрын тухай;
- Засгийн газрын агентлагийн эрх зүйн байдлын тухай;
- Иргэний нисэхийн тухай;

- Агаарын зайг нисэхэд ашиглах тухай;
- Зөвшөөрлийн тухай;
- Төрийн болон орон нутгийн өмчийн тухай;
- Төрийн хяналт шалгалтын тухай;
- Төрийн албаны тухай;
- Хөдөлмөрийн тухай;
- Төсвийн тухай;
- Төрийн хэмнэлтийн тухай;
- Зөвшөөрлийн тухай;
- Нэмэгдсэн өртгийн албан татварын тухай;
- Өрсөлдөөний тухай;
- Зөрчил шалган шийдвэрлэх тухай;
- Зөрчлийн тухай;
- Хууль тогтоомжийн тухай;
- Улсын бүртгэлийн тухай;

УИХ-ын тогтоолууд:

- Төрөөс иргэний нисэхийн салбарт 2020 он хүртэл баримтлах бодлого баталсан 2013 оны 18 дугаар;
- Монгол Улсын эдийн засаг, нийгмийг 2016 онд хөгжүүлэх үндсэн чиглэл баталсан 2015 оны 52 дугаар;
- Монгол Улсын тогтвортой хөгжлийн үзэл баримтлал-2030-ыг баталсан 2016 оны 19 дүгээр;
- Монгол Улсын эдийн засаг, нийгмийг 2018 онд хөгжүүлэх үндсэн чиглэл баталсан 2017 оны 42 дугаар;
- Монгол Улсын эдийн засаг, нийгмийг 2019 онд хөгжүүлэх үндсэн чиглэл баталсан 2018 оны 37 дугаар;
- Монгол Улсын эдийн засаг, нийгмийг 2020 онд хөгжүүлэх үндсэн чиглэл баталсан 2019 оны 54 дүгээр;
- Монгол Улсыг 2021-2025 онд хөгжүүлэх таван жилийн үндсэн чиглэл, Монгол Улсыг 2021-2025 оны хөрөнгө оруулалтын хөтөлбөр баталсан 2020 оны 23 дугаар;
- МУЗГ-ын 2020-2024 оны үйл ажиллагааны хөтөлбөр баталсан 2020 оны 24 дүгээр;
- Монгол Улсын урт хугацааны хөгжлийн бодлого “Алсын хараа-2050”-ыг баталсан 2020 оны 52 дугаар;
- Төрийн захиргааны байгууллагын тогтолцоо, бүтцийн ерөнхий бүдүүвчийг шинэчлэн батлах тухай 2024 оны 13 дугаар;
- МУЗГ-ын 2024-2028 оны үйл ажиллагааны хөтөлбөр баталсан 2024 оны 21 дүгээр;
- Монгол Улсын хөгжлийн 2022 оны төлөвлөгөө баталсан 2021 оны 56 дугаар;
- Монгол Улсын хөгжлийн 2024 оны төлөвлөгөө баталсан 2023 оны 39 дүгээр;
- Монгол Улсын хөгжлийн 2025 оны төлөвлөгөө баталсан 2024 оны 35 дугаар;
- Монгол Улсын хөгжлийн 2026 оны төлөвлөгөө баталсан 2024 оны 48 дугаар;

Засгийн газрын тогтоолууд:

- Ерөнхий зориулалтын нисэхийг 2018-2022 онд хөгжүүлэх хөтөлбөр баталсан 2018 оны 120 дугаар;
- Агаарын тээврийн зайлшгүй үйлчилгээний 2019-2023 оны хөтөлбөр баталсан 2019 оны 283 дугаар;
- Төрийн захиргааны албан тушаалын ангилал, зэрэглэл, албан тушаалын жагсаалтыг шинэчлэн батлах тухай 2022 оны 487 дугаар;

Төрийн албаны зөвлөлийн тогтоолууд:

- Албан тушаалын тодорхойлолт боловсруулах нийтлэг журам баталсан 2019 оны 03 дугаар тогтоол;

Сайдын тушаал:

- ЗТХС-ын 2019 оны агаарын зай тогтоох тухай 119 дүгээр тушаал;

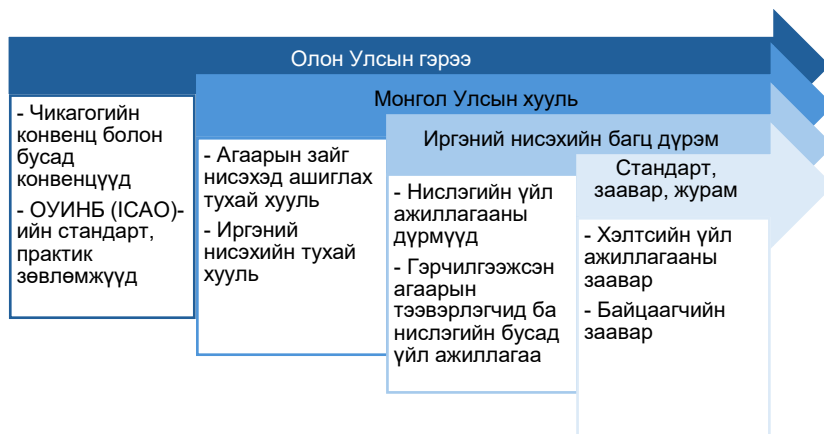
	• ЗТХС-ын Иргэний нисэхийн багц дүрэм батлах тухай 2019 оны 187 дугаар; • ЗТХС-ын Бүтэц, орон тоо шинэчлэн батлах тухай” 2019 оны 387 дугаар; • ЗТХС, Сангийн сайдын хамтарсан 2018 оны 61/А61, 305/313 дугаар; • ЗТХС, Сангийн сайдын хамтарсан 2019 оны 158/114, 294/203, 391/310 дугаар; • ЗТХС, Сангийн сайдын хамтарсан 2020 оны А/167/161 дүгээр; • ЗТХС, Сангийн сайдын хамтарсан 2021 оны А/42/44, А/161/182 дугаар; • ЗТХС, Сангийн сайдын хамтарсан 2022 оны А/17/16, А/286/218, А/286/218 дугаар; • ЗТХС, Сангийн сайдын хамтарсан 2023 оны А/55/47, А/242-179 дүгээр; • ЗТХС, Сангийн сайдын хамтарсан 2024 оны 14/А/14, А/78, А/71, ЗТЯ/282,237 дугаар; Бусад холбогдох хууль тогтоомж: • БНМАУ-ын Сайд нарын зөвлөлийн “Иргэний нисэх онгоцны ангийг байгуулах тухай” 1946 оны 16 дугаар тогтоол. Аудитыг Гүйцэтгэлийн аудитын газрын захирал, тэргүүлэх аудитор Д.Энхболд хянан удирдаж, аудитын менежер Б.Саруул аудитын үе шатны чанарын хяналтыг хэрэгжүүлж, ахлах аудитор Б.Батдэлгэр, И.Туяадарь, аудитор М.Доржханд, Г.Очирваань, Н.Онон, Т.Төмөрбаатар, Б.Очмаа нар төлөвлөгөө, хөтөлбөрийн дагуу гүйцэтгэв. Монгол Улсад Олон Улсын иргэний нисэхийн байгууллага (ICAO)-ын (цаашид ОУИНБ гэх) ээлжит шалгалт 2026 оны 4 дүгээр сарын 22-ны өдөр ирэхээс өмнө тус аудитыг хийж байгаа нь шалгалтад бэлтгэх ажлыг эрчимжүүлэхэд хувь нэмэр оруулахад түлхэц үзүүлнэ гэж үзлээ. Аудитын явцад бидэнтэй хамтран ажилласан холбогдох байгууллага, ажилтан, албан хаагчдад талархал илэрхийлье.
Аудитын баг, бүрэлдэхүүн	
Талархал	

ЕРӨНХИЙ МЭДЭЭЛЭЛ

Үндсэн ойлголт

Иргэний нисэхийн салбарын эрх зүйн тогтолцоо нь олон улсын агаарын эрх зүйд үндэслэсэн, үндэсний хууль тогтоомж болон иргэний нисэхийн дүрэм, журмын уялдаа холбоонд тулгуурладаг онцлогтой байна.

Дүрслэл 1. Иргэний нисэхийн салбарын хууль эрх зүйн орчин



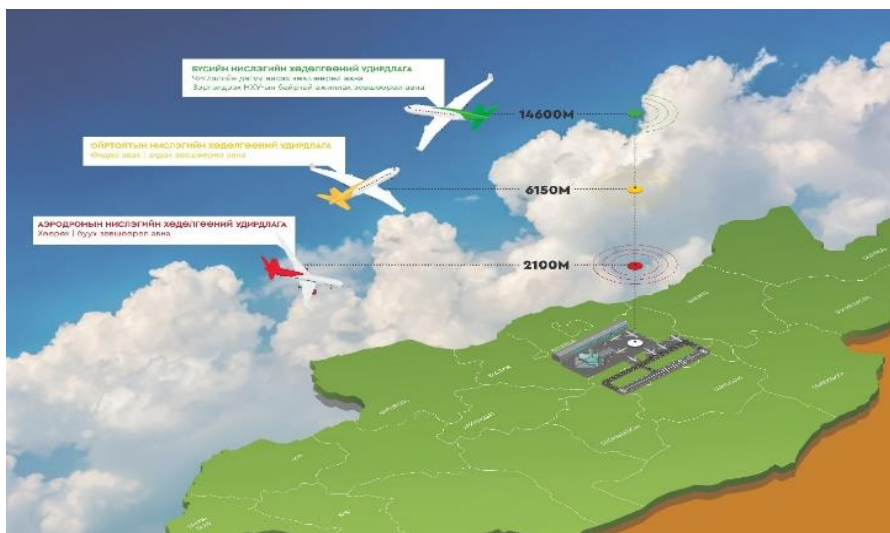
Монгол Улс 1989 онд Олон улсын иргэний нисэхийн тухай конвенцод нэгдэн орсноор ОУИНБ-д гишүүн орноор элсэж, иргэний нисэхийн аюулгүй ажиллагааны стандартыг дагаж мөрдөх үүргийг тус байгууллага болон гишүүн орнуудын өмнө хүлээсэн байна.

Эх сурвалж: ИНЕГ

Иргэний нисэхийн тухай хуулийн 5 дугаар зүйлийн 5.1.11-т *Монгол Улсын агаарын зай гэж Монгол Улсын нутаг дэвсгэрээс дээших агаар мандлын орон зайг* гэж тодорхойлсон байна.

ЗТХС /хуучин нэрээр/-ын 2019 оны Агаарын зайг тогтоох тухай 119 дүгээр тушаалаар агаарын зайн босоо хязгаарыг тогтоосон байна.

Зураг 1. Монгол Улсын агаарын зайн босоо хязгаар



Эх сурвалж: ЗТХС /хуучин нэрээр/-ын 2019 оны Агаарын зайг тогтоох тухай 119 дүгээр тушаал

Хууль тогтоомжийн талаар

Монгол Улсын агаарын зайд иргэний агаарын хөлгөөр нислэг үйлдэх, нисэхийн аюулгүй ажиллагаа болон аюулгүй байдлыг хангахтай холбогдсон харилцааг

зохицуулах зорилгоор Иргэний нисэхийн тухай хуулийг 1999 оны 01 дүгээр сарын 21-ний өдөр баталж, уг хуулийн шинэчилсэн найруулгыг 2023 оны 7 дугаар сарын 07-ны өдөр батлан, 2025 оны 01 дүгээр сарын 01-ний өдрөөс эхлэн мөрдөж байна.

Иргэний нисэхийн ерөнхий газрын талаар

БНМАУ-ын Сайд нарын зөвлөлийн “Иргэний нисэх онгоцны ангийг байгуулах тухай” 1946 оны 3 дугаар сарын 07-ны өдрийн 16 дугаар тогтоолд *Аймгийн төвүүдтэй харилцах харилцааг үндсээр нь сайжруулах, Засгийн газрын ба иргэний шууданг түргэн хүргэх, тэрчлэн тус улсын ард түмэнд хүн эмнэлгийн яаралтай тусламжийг үзүүлэх цэргийн яамны шууд харьяанд Агаарын иргэний нисэх отрядыг байгуулсугай* гэж зааснаар тус байгууллагын суурь тавигдсан байна.

Иргэний нисэхийн тухай хуулийн дагуу 1999 оноос ИНЕГ (цаашид ИНЕГ гэх) нэртэй болж, үйл ажиллагаагаа өргөжүүлсэн байна.

ИНЕГ нь 2025 оны байдлаар Засгийн газрын тохируулагч агентлаг бөгөөд Иргэний нисэхийн тухай хууль, ОУИНБ-ын стандарт, зөвлөмжийг хэрэгжүүлэх, нисэхийн аюулгүй ажиллагаа болон аюулгүй байдлыг хангах үндсэн чиг үүрэгтэй байна. ИНЕГ нь дараах үндсэн зорилтын хүрээнд үйл ажиллагаагаа явуулж байна. Үүнд:

- Иргэний нисэхийн салбарыг хөгжүүлэх;
- Нислэгийн болон нисэхийн аюулгүй байдлыг хангах;
- Техник технологи, материаллаг баазыг бэхжүүлэх, нислэгийн хөдөлгөөний удирдлага, газрын холбоо, навигаци, цахилгааны тоног төхөөрөмжүүдийг шинэчлэн сайжруулах, аэродром, нисэх буудлыг өргөтгөх;
- Мэргэжлийн боловсон хүчнийг сургаж дадлагажуулах, зөв зохистой байрлуулах;
- Санхүүгийн чадавхтай байх;
- Агаарын зайн ашиглалтыг сайжруулах;
- Монгол Улсын нутаг дэвсгэр дээгүүр нисэх өнгөрөх гадаадын нисэх компаниудын нислэгийн тоог нэмэгдүүлэх;
- Гадаад харилцааг өргөжүүлэх, агаарын харилцааны талаар харилцан ашигтай хамтран ажиллах гэрээ, хэлэлцээр байгуулах;
- Гадаадын хөнгөлөлттэй, удаан хугацааны зээл, тусламжийг ашиглан хөрөнгө оруулалтын үр ашигтай бодлого явуулах;
- Өр авлага барагдуулах, өмч хөрөнгөнд бүртгэлээр тавих хяналтыг сайжруулах.

Иргэний нисэхийн аюулгүй ажиллагааны хяналт, зохицуулалтын талаар

ОУИНБ-ын 1992 оны 29 дүгээр чуулганаар “Чикагогийн конвенцын аюулгүй байдлын стандарт, зөвлөмжүүд түүнд хамаарах журам, аргачлалыг үр дүнтэй хэрэгжүүлж байгааг улс орнууд хянах шаардлагатай” гэж үзэн 1998-2010 оны хооронд Аюулгүй ажиллагааны хяналтын тогтолцоог бий болгох шаардлага тавьж, Аюулгүй байдлын хяналтын хөтөлбөрийг (USOAP CMA) 2010 оноос хэрэгжүүлж эхэлсэн байна.

Тус хөтөлбөр нь гишүүн орнуудын иргэний нисэхийн салбарын аюулгүй байдлын хяналт зохицуулалтын үйл ажиллагааны гүйцэтгэлийг шалгах, мөн олон улсын иргэний нисэхийн тулгуур баримт бичиг болох Чикагогийн конвенц, түүний хавсралт болон аюулгүй байдалтай холбоотой стандарт, зөвлөмжийн хэрэгжилтэд аудит хийх, хөндлөнгийн хяналт тавих замаар нисэхийн аюулгүй байдлыг дэлхий нийтээр хангуулах зорилготой байна.

Хүснэгт 1. ОУИНБ-ын аудитын хүрээ

Код	Шалгах хүрээ	Хавсралтууд заалт
LEG	Хууль эрх зүйн орчин	
ORG	Иргэний нисэхийн эрх бүхий байгууллагын бүтэц, зохион байгуулалт	
PEL	Хувь хүний үнэмлэхжүүлэлт	Annex 1, 19
OPS	Нислэгийн үйл ажиллагаа	Annex 6, 9, 18, 19, PANS-OPS
AIR	Агаарын хөлгийн нислэгт тэнцэх чадварын хадгалалт	Annex 6, 7, 8, 16, 19
AIG	Агаарын хөлгийн осол зөрчлийг шинжлэн шалгах	Annex 13, 19
ANS	Агаарын навигацийн үйл ажиллагаа	Annex 2, 3, 4, 5, 10, 11, 12, 15, 19, PANS-ATM
AGA	Аэродромын үйл ажиллагаа	Annex 14, 19

Эх сурвалж: ОУИНБ-ын Аюулгүй байдлын хяналтын хөтөлбөр

Энэхүү шалгалтыг хяналтын 8 хүрээнд чиглэл бүрд зориулсан протокол асуултаар тухайн гишүүн улсын аюулгүй байдалтай холбоотой олон улсын стандарт, зөвлөмж, холбогдох журмын хэрэгжилт, түүнд тавьж байгаа төрийн хяналт, аюулгүй байдлын түвшнийг хянан дүгнэдэг байна.

ОУИНБ-ын аюулгүй ажиллагааны аудитын Doc.9734-д зааснаар хяналтын тогтолцоог үндсэн 8 шалгуур үзүүлэлтээр үнэлдэг байна.

Дүрслэл 2. ОУИНБ-ын аюулгүй ажиллагааны аудитын үндсэн 8 шалгуур үзүүлэлт



Эх сурвалж: ИНЕГ Doc.9734

Шалгуурын эхний 5 үзүүлэлт буюу хууль тогтоомж, мэргэшсэн хүний нөөц бүрдэж, тасралтгүй сургалт, заавар аргачлал бий болсон нөхцөлд сүүлийн 3 шалгуурыг хангасан гэрчилгээжүүлэлт, байнгын хяналтын тогтолцоо бүрддэг байна. Холбоо навигаци, нисэх буудал, аэродром, агаарын хөлгөөр үйл ажиллагаа эрхлэх, нисэхийн сургалт, техник үйлчилгээний зэрэг 18 төрлийн үйл ажиллагаа эрхлэх гэрчилгээ, агаарын хөлгийн бүртгэл, нислэгт тэнцэх чадвар, агаарын хөлгийн радио холбоо, дуу чимээ зэрэг агаарын хөлөгт олгодог 8 төрлийн гэрчилгээ, хувь хүнийг үнэмлэхжүүлэх, гэрчилгээжүүлэх 6, бусад 4, нийт 36 төрлийн эрх, баталгаажуулах баримт бичиг олгож байна.

Иргэний нисэхийн салбарын оролцогч талууд

Иргэний нисэхийн салбарт оролцогч талууд нь дөрвөн гол бүрэлдэхүүн хэсгээс бүрдэж байна. Эдгээр бүрэлдэхүүн нь тус тусын чиг үүрэгтэй боловч харилцан уялдаатайгаар ажилласнаар улсын агаарын тээврийн системийн аюулгүй, найдвартай, үр ашигтай ажиллагаа хангагддаг байна. Төрөөс бодлого, стандарт тогтоож, операторууд түүнийг хэрэгжүүлэн, навигацийн байгууллага аюулгүй байдлыг хангаж, нисэх буудлууд дэд бүтцийн орчныг бүрдүүлдэг байна.

Дүрслэл 3. Иргэний нисэхийн салбарын бүрэлдэхүүн



Эх сурвалж: ОУИНБ

Монгол Улсын хувьд ЗТЯ болон ИНЕГ нь иргэний нисэхийн бодлого, бүтэц зохион байгуулалт, хүний нөөцийг тодорхойлж байгаа бол, МИАТ ТӨХК, Хүннү эйр ХХК, Аэро Монголиа ХХК, Изинис эйрвэйс ХХК зэрэг компаниуд агаарын тээврийн үйлчилгээг, ИНҮТ ТӨХХК нисэх буудлын болон агаарын навигацийн үйлчилгээг үзүүлж байна.

ИНҮТ ТӨХХК-ийн харьяанд 2025 оны байдлаар орон нутагт 21 нисэх буудал үйл ажиллагаа явуулж байна.

БҮЛЭГ 1. ИРГЭНИЙ НИСЭХИЙН БАЙГУУЛЛАГЫН БҮТЭЦ ТОГТВОРГҮЙ, МЭРГЭШСЭН ХҮНИЙ НӨӨЦ ДУТАГДАЛТАЙ, БОДЛОГО ОЛОН УЛСЫН ХӨГЖЛИЙН ЧИГ ХАНДЛАГАД НИЙЦЭЭГҮЙ, САЛБАРЫН ХӨГЖИЛД АХИЦ ДЭВШИЛ ГАРААГҮЙ БАЙНА

Оршил

Энэ бүлэгт Монгол Улсад иргэний нисэхийн салбарын бодлогыг хэрхэн тодорхойлсон, бусад салбарын бодлоготой уялдсан эсэх, нисэхийн салбарын байгууллагын тогтолцоо олон улсын дүрэм, стандартад нийцэж чадсан эсэх, мөн байгууллагын өнөөгийн үйл ажиллагаанд үр дүнтэй, үр нөлөөтэй байх шалгуур хэр хангагдаж байгаа талаарх асуудлыг авч үзлээ.

Өргөн уудам нутаг дэвсгэртэй, хүн амын суурьшил сийрэг, далайд гарцгүй Монгол Улсын хувьд иргэний нисэхийн салбар нь гадаад ертөнцтэй холбогдох үндсэн гарц бөгөөд улс орны хөгжлийн стратегийн чухал тулгуур юм. Монгол Улсын үндэсний аюулгүй байдлын тулгуур хүчин зүйлүүдийн нэг гэж үзэж, агаарын харилцааг эдийн засгийн тэргүүлэх чиглэлд тооцон төрийн бодлогоор дэмжин хөгжүүлэхээр “Төрөөс иргэний нисэхийн салбарт барих бодлого”-д тусгасан байдаг.

Гэвч Монгол Улсын хувьд салбарын бодлого, эрх зүйн зохицуулалт, хууль, хууль хоорондын нийцэл алдагдсан нь салбарын хөгжлийг үр дүнд хүргэх боломжийг хязгаарлаж байгаагаас гадна бид өнөөдөр бодлогоо зөв тодорхойлсон уу гэдгээ эргэн нэг харах шаардлагатай тулгарч байна.

Мөн удирдлагын тогтворгүй байдал нь салбарын хөгжлийн бодлогыг тууштай хэрэгжүүлэхэд томоохон бэрхшээл болж байна. Байгууллагын удирдлага богино хугацаанд олон дахин солигдох нь урт, дунд хугацааны стратеги зорилт, эхлүүлсэн бүтээн байгуулалт, менежментийн шинэчлэлийг тасалдуулах, байгууллагын чадавх сулрах нөхцөл болж байна.

Иргэний нисэхийн салбарыг хөгжүүлэх урт, дунд, богино хугацааны бодлого боловсруулж, төлөвлөлт хийгддэг ч салбарын өсөлтийг дэмжих хэмжээнд боловсруулаагүй, оролцогч талууд болон бодлого хоорондын уялдааг хангаагүйгээс хэрэгжилтэд ахиц дэвшил гараагүй байна

1.1 Аудитаар сүүлийн 10 жилийн хугацаанд Монгол Улсын урт, дунд, богино хугацааны хөгжлийн бодлогын баримт бичгүүдэд иргэний нисэхийн салбарыг хөгжүүлэх чиглэлээр төлөвлөсөн арга хэмжээний нэр төрөл, хэрэгжилтийн байдалд үнэлгээ хийхийн тулд дараах хөгжлийн баримт бичгүүдэд дүн шинжилгээ хийж үзлээ. (Дэлгэрэнгүйг хавсралт 1, 2-оос харна уу) Үүнд:

Урт хугацаанд:

- УИХ-ын 2013.02.07-ны өдрийн 18 дугаар тогтоолоор баталсан “Төрөөс иргэний нисэхийн салбарт 2020 он хүртэл баримтлах бодлого”;
- УИХ-ын 2016.02.05-ны өдрийн 19 дүгээр тогтоолоор баталсан “Монгол Улсын тогтвортой хөгжлийн үзэл, баримтлал-2030”;
- УИХ-ын 2020.05.13-ны өдрийн 52 дугаар тогтоолоор баталсан “Алсын хараа-2050” Монгол Улсын урт хугацааны хөгжлийн бодлого;

Дунд хугацаанд:

- МУЗГ-ын 2018.05.02-ны өдрийн 120 дугаар тогтоолоор баталсан “Ерөнхий зориулалтын нисэхийг хөгжүүлэх хөтөлбөр” 2018-2022 он;
- МУЗГ-ын 2019.07.03-ны өдрийн 283 дугаар тогтоолоор баталсан “Агаарын тээврийн зайлшгүй үйлчилгээний хөтөлбөр” 2019-2023 он;
- УИХ-ын 2020.08.28-ны өдрийн 23 дугаар тогтоолоор баталсан “Монгол Улсыг 2021-2025 онд хөгжүүлэх үндсэн чиглэл”;
- УИХ-ын 2020.08.28-ны өдрийн 24 дүгээр тогтоолоор баталсан “МУЗГ-ын 2020-2024 оны үйл ажиллагааны хөтөлбөр”;
- УИХ-ын 2024.08.27-ны өдрийн 21 дүгээр тогтоолоор баталсан “МУЗГ-ын 2024-2028 оны үйл ажиллагааны хөтөлбөр”;

Богино хугацаанд:

- УИХ-ын 2015.06.11-ний өдрийн 52 дугаар тогтоолоор баталсан “Монгол Улсын эдийн засаг, нийгмийг 2016 онд хөгжүүлэх үндсэн чиглэл”;

- УИХ-ын 2016.11.24-ний өдрийн 70 дугаар тогтоолоор баталсан “Монгол Улсын эдийн засаг, нийгмийг 2017 онд хөгжүүлэх үндсэн чиглэл”;
- УИХ-ын 2017.05.31-ний өдрийн 42 дугаар тогтоолоор баталсан “Монгол Улсын эдийн засаг, нийгмийг 2018 онд хөгжүүлэх үндсэн чиглэл”;
- УИХ-ын 2018.05.24-ний өдрийн 37 дугаар тогтоолоор баталсан “Монгол Улсын эдийн засаг, нийгмийг 2019 онд хөгжүүлэх үндсэн чиглэл”;
- УИХ-ын 2019.05.30-ны өдрийн 54 дүгээр тогтоолоор баталсан “Монгол Улсын эдийн засаг, нийгмийг 2020 онд хөгжүүлэх үндсэн чиглэл”;
- УИХ-ын 2021.07.01-ний өдрийн 56 дугаар тогтоолоор баталсан “Монгол Улсын хөгжлийн 2022 оны төлөвлөгөө”;
- УИХ-ын 2023.05.30-ны өдрийн 39 дүгээр тогтоолоор баталсан “Монгол Улсын хөгжлийн 2024 оны төлөвлөгөө”;
- УИХ-ын 2024.10.18-ны өдрийн 35 дугаар тогтоолоор баталсан “Монгол Улсын хөгжлийн 2025 оны төлөвлөгөө”;
- УИХ-ын 2025.05.29-ний өдрийн 48 дугаар тогтоолоор баталсан “Монгол Улсын хөгжлийн 2026 оны төлөвлөгөө”.

1.2 Монгол Улсын урт хугацааны хөгжлийн бодлого “Алсын хараа 2050”-д иргэний нисэхийн салбарт 2021-2030 онд:

- Эдийн засгийн тэргүүлэх салбаруудыг хөгжүүлэх бодлогын 4.2.50-д *Агаарын тээврийн либералчлалыг хэрэгжүүлж, нислэгийн чиглэл, тоог нэмэгдүүлэн, авиа компанийн өрсөлдөөнийг дэмжинэ.*
- Бүс, орон нутгийн хөгжүүлэх бодлогын 8.1.5-д *Шинэ нийслэл болон Дорнод, Өмнөговь, Ховд, Увс, Завхан, Хөвсгөл аймгуудыг 4С зэрэглэлийн агаарын хөлөг хүлээн авах хүчин чадалтай аэродром, зорчигч үйлчилгээний цогцолбор бүхий олон улсын нисэх буудалтай болгоно.*
- Дагуул хотыг хөгжүүлэх бодлогын 9.5.3-д *Хөшгийн хөндийд байрлах олон улсын нисэх онгоцны буудлыг даган байгуулагдах “Шинэ Зуунмод” шинэ хотын бүтээн байгуулалтыг эрчимжүүлнэ. 9.5.4-т Улаанбаатар хотын олон улсын шинэ нисэх онгоцны буудлыг ашиглалтад бүрэн оруулж, Зүүн хойд азийн зорчигч, ачаа тээврийн нэгдсэн зангилаа төвийг байгуулна* гэж төлөвлөсөн байна.

1.3 Эдгээр арга хэмжээний хэрэгжилт 2025 оны байдлаар ямар түвшинд байгааг харуулбал,

Урт хугацаанд:

- Алсын хараа 2050 урт хугацааны хөгжлийн бодлогоор төлөвлөсөн арга хэмжээг хэрэгжүүлж 2025 онд хүлээн авах жуулчдын тоог 0.4 сая хүнээр нэмэгдүүлж 1.0 саяд хүргэх, шинээр бүсийн тээвэр логикийн 4 төвийг байгуулж ашиглалтад оруулахаар шалгуур үзүүлэлт, хүрэх үр дүнг баталсан ч 2025 оны байдлаар зорилтот түвшиндээ хүрээгүй байна.

Дунд хугацаанд:

- Монгол Улсын 2021-2025 онд хөгжүүлэх үндсэн чиглэлд урт хугацаанд төлөвлөсөн дээрх арга хэмжээг хуулбарлан төлөвлөж хэрэгжилтээр Олон Улсын зэрэглэлтэй нисэх буудал 2021 онд 1 байгааг 2025 онд 3 болгох;
- Засгийн газрын 2020-2024 оны үйл ажиллагааны хөтөлбөрт Ховд, Дорнод, Хөвсгөл аймгуудын нисэх буудлыг 4С зэрэглэлтэй болгох төслийг хэрэгжүүлж эхлэх;
- Засгийн газрын 2024-2028 оны үйл ажиллагааны хөтөлбөрт өмнөх хугацаанд Дорнод, Ховд, Хөвсгөл аймгуудын нисэх буудлыг 4С зэрэглэлийн олон улсын нисэх буудал болгохоор төлөвлөсөн ч хэрэгжээгүй байхад шинээр Бурхан халдун, Дэлүүн болдог, Буйр нуур, Халх гол, Алтан овоо, түүхэн аялал жуулчлалын газар нутгийг дэд бүтцээр холбох, усан боомт болон олон улсын 4С нисэх буудал байгуулах, Өмнөговь аймгийн Гурвансайхан нисэх буудлыг 4D ангиллын болгон өргөтгөх арга хэмжээг хэрэгжүүлэхээр төлөвлөсөн байна.
- **2025 оны 12 дугаар сарын байдлаар орон нутагт 21 нисэх буудал ажиллаж байгаагаас 18 нь 3С зэрэглэлтэй, 4С болон 4D зэрэглэлтэй нисэх буудал байхгүй байна.**
- Мөн МУЗГ-ын 2018 оны 120 дугаар тогтоолоор баталсан “Ерөнхий нисэхийг хөгжүүлэх хөтөлбөр”-ийн хэрэгжилт 2021 онд 76.3 хувийн гүйцэтгэлтэй “тодорхой үр дүн гарсан” гэж үнэлэгдсэн, 2019 оны 283 дугаар тогтоолоор баталсан “Агаарын тээврийн зайлшгүй үйлчилгээний хөтөлбөр”-ийн хэрэгжилт 2021 онд 39.1 хувийн гүйцэтгэлтэй “тодорхой үр дүн гарсан” гэж үнэлэгдсэн бөгөөд 2020 онд Хөгжлийн бодлого төлөвлөлт, түүний удирдлагын тухай хууль батлагдсантай холбогдуулан хүчингүй болгохдоо хэрэгжилт нь хангагдаагүй арга хэмжээг үргэлжлүүлэн төлөвлөгөөгүй орхисноос гадна хэрэгжээгүй арга хэмжээний заримаас дурдвал нислэг сэргээсэн чиглэлийн тасалбарын үнийг 50.0 хувиар буулгах, зорилтот бүлгийн зорчигчийн тасалбарын үнийг 80.0 хувиар буулгах, зорчигчийн тоог 2023 онд 21,840-д хүргэх зэргээр төлөвлөсөн нь анхнаасаа бодитой, хэрэгжихүйц байдлаар төлөвлөгдөөгүй байна.

Богино хугацаанд:

- Өмнөговь, Хөвсгөл, Дорнод, Ховдын нисэх буудлыг Олон Улсын зэрэглэлтэй нисэх буудал болгон өргөжүүлэхээр 10 жилийн турш төлөвлөж, Мөрөн нисэх буудлын ажлын зураг төслийг 2010 онд боловсруулж, 2019 онд хүчитгэлийн ажлын төсвийг шинэчлэн батлуулсан, 2020 онд Чойбалсан нисэх буудлын байгаль орчны нарийвчилсан үнэлгээ, Ховд нисэх буудлын ажлын зураг хийгдсэн ч барилгын ажил хийгдээгүй тул Төсвийн тухай хуулийн 29¹ дүгээр зүйл хөрөнгө оруулалтын төсөл, арга хэмжээнд тавигдах шаардлагын 29^{1.2.2}-т ...сүүлийн 2 жилийн хугацаанд хийлгэсэн байх гэж заасны дагуу өмнөх хугацаанд хийлгэсэн зураг төсөл, нарийвчилсан үнэлгээний зардал үргүй зардал болсон байхад 2026 онд дахин өмнөх агуулгаараа төлөвлөсөн хэвээр байна.
- ОННБ-уудыг өргөжүүлж, олон улсын ангилалтай болгохоор төлөвлөхдөө орон нутгийн саналыг авч хамтарч ажиллаагүй байна. Тухайлбал, Завхан аймаг дахь Тосонцэнгэл нисэх буудлын хүчин чадлыг нэмэгдүүлэх арга хэмжээг аймгийн дунд хугацааны хөгжлийн баримт бичигт тусгаагүй байна.
- Хэнтий аймгийн Өндөрхаан хотын нисэх буудал 2015 оноос хойш зорчигч тээврийн нислэг үйлдээгүй байхад 2018 оноос өргөтгөх, шинэчлэх ажлыг төлөвлөж, гаднын зээл тусламжаар хэрэгжүүлсэн ч нисэх буудлын зорчигч болон ачаа тээврийн урсгал хангалтгүй, хөөрч буух зурвас нь шороон хучилттай тул ЗС ангиллын онгоцыг хүлээн авах техникийн шаардлагыг хангасан эсэх нь тодорхойгүйгээс даац хэтэрч аюулгүй ажиллагаанд нөлөөлж болзошгүй байна.
- Мөн дээрхтэй адил нөхцөл байдал Монгол Улсын 2025 оны хөгжлийн төлөвлөгөөнд баталсан Дорнод аймгийн Буйр нуур орчимд 4С нисэх буудал байгуулах арга хэмжээний явцад давтагдах магадлалтай байна.
- Урт, дунд, богино хугацааны хөгжлийн бодлогын баримт бичигт яаралтай тусламжийн үндэсний тогтолцоог шинэчилж, агаарын тээврийн үйлчилгээг тусламж үйлчилгээнд нэвтрүүлэхээр, Олон Улсын агаарын карго тээврийн логикийн төв байгуулж, ачааны төвлөрлийг бий болгох, Агаарын цэргийн командлалыг хөгжүүлж, агаарын хил, орон зайг хянах, улсын онц чухал, стратегийн ач холбогдолтой объектыг хамгаалах чадавхыг нэмэгдүүлэх, улсын хилийг агаараас хянах системд шилжүүлэх, хууль сахиулах болон тусгай чиг үүрэг бүхий нисэхийн нэгж байгуулж, нисдэг тэрэгний хяналтыг үе шаттайгаар хийнэ гэж агаарын орон зай, нислэг ашиглах арга хэмжээг ЭМС, ХЗДХС, БХС-ын багцад төлөвлөсөн ч иргэний нисэхийн салбартай хамтран ажиллахаар тусгаагүй байна.

1.4 Зорилт, арга хэмжээний хэрэгжилт хангалтгүй байгаа нь бодлого боловсруулахдаа хэрэгжилтээр бий болох үр дүн, үр нөлөөг урьдчилан тооцсон судалгаанд үндэслээгүй, урт, дунд, богино хугацааны бодлогын баримт бичгүүдийн уялдааг хангаагүй, хэрэгжүүлэх арга хэмжээнд эрэмбэ дараалал тогтоогоогүй, зарим жилд арга хэмжээ төлөвлөөгүй, шалгуур үзүүлэлт, хүрэх түвшний үзүүлэлт бодлогын зорилт, арга хэмжээний гүйцэтгэлтэй уялдаагүй, хэрэгжүүлэхэд шаардлагатай хөрөнгө оруулалтын эх үүсвэр тодорхойгүй, тухайн жилд хэрэгжээгүй арга хэмжээг дараа жилүүдэд он дамжин төлөвлөж ирсэн ч төлөвлөлт, хэрэгжилтийн нөхцөл байдалд дүн шинжилгээ хийгээгүй, хэрэгжихгүй байгаа шалтгаан, нөхцөлийг тодорхойлоогүй, хариуцлага тооцох тогтолцоо байхгүй байна.

1.5 Төрийн аудитын байгууллагаас хөгжлийн төлөвлөгөө, үндсэн чиглэлийн биелэлтэд хийсэн аудитаар “эрчимжүүлэх шаардлагатай”, “үр дүнгүй” гэж дүгнэсэн ч төсөв захирагч нар холбогдох арга хэмжээг аваагүй, салбар дотроо болон бусад салбартай хамтран ажиллах байдал хангалтгүй байна.

1.6 Энэ нь Хөгжлийн бодлого, төлөвлөлт түүний удирдлагын тухай хуулийн 9 дүгээр зүйлийн 9.6.5-д *өөрийн эрхлэх асуудлын хүрээнд хөгжлийн бодлого, төлөвлөлтийн баримт бичигт туссан зорилго, зорилтыг тухайн салбарт хэрэгжүүлэх төлөвлөгөөг батлан хэрэгжүүлэх* гэж заасныг мөрдөж ажиллаагүйтэй холбоотой байна.

1.7 Төлөвлөсөн арга хэмжээнүүдээс зөвхөн Чингис хаан ОУНБ-ыг 2021 онд ашиглалтад оруулсан ч түүнд түшиглэн хэрэгжүүлэх арга хэмжээний үндсэн бүрэлдэхүүн болох Азийн зорчигч, ачаа тээврийн нэгдсэн зангилаа төв байгуулах ажил нь хотын хөгжлийн ерөнхий төлөвлөгөөнд 4 удаа өөрчлөлт орсон, хот төлөвлөлт, дэд бүтэц, тээврийн сүлжээний уялдаа хангагдаагүйгээс үр дүнд хүрээгүй байна.

1.8 Өнгөрсөн хугацаанд баталж, хэрэгжүүлсэн бодлогуудад иргэний нисэхийн салбарын хөгжлийг барилга байгууламж барьснаар хангахаар төлөвлөж ирсэн бөгөөд салбарын үйлчилгээний чанар, хүртээмж, аюулгүй ажиллагаа, хүний нөөцийн чадавх, зах зээлд

өрсөлдөх чадвар, менежментийн шинэчлэл зэрэг гол асуудлуудыг орхигдуулж иржээ. Өөрөөр хэлбэл, дэд бүтэц, барилга байгууламжийн тоо хэмжээг нэмэгдүүлэх нь салбарын хөгжлийг тодорхойлохгүй, харин зорчигч урсгал багатай бүс нутагт илүүдсэн хүчин чадал бий болгосноор хөрөнгө оруулалт үнэгүйдэх, зардал нэмэгдэх үр дагавартай байна.

1.9 Иргэний нисэхийн салбарт мэргэшсэн хүний нөөц дутагдалтай, техник, тоног төхөөрөмжийн 70-аас дээш хувь нь ашиглалтын хугацаа хэтэрсэн байна. Олон улсын гэрээгээр үүрэг хүлээсэн байгууллагын чадамж сул, бодлого, үйл ажиллагааг төлөвлөх, хэрэгжүүлэх, хянах тогтолцоо бүрдээгүй нь салбарын аюулгүй ажиллагааг хангахад сөрөг нөлөө үзүүлэхээр байна.

1.10 Агаарын тээврийн либералчлалыг

хэрэгжүүлж, нислэгийн чиглэл, тоог нэмэгдүүлэн, авиа компанийн өрсөлдөөнийг дэмжих арга хэмжээний хүрээнд 2023-2025 онд 12 улстай агаарын харилцааны хэлэлцээр байгуулсан боловч нислэгийн тоо, чиглэл, өрсөлдөөн болон зорчигч урсгалд мэдэгдэхүйц нөлөө үзүүлээгүй байна.

График 1. Монгол Улсын агаарын зай дахь нислэгийн тоон мэдээлэл, 2016-2024 он



Эх сурвалж: Нислэгийн гүйцэтгэлийн эмхэтгэл, 2024 он

Шигтгээ 1.

Агаарын тээврийн либералчлалын үндсэн шалгуур нь агаарын харилцааны эрх олголт бөгөөд зах зээлийн өрсөлдөөний түвшнийг тодорхойлох гол хүчин зүйл болдог. Эдийн засгийн хамтын ажиллагаа, хөгжлийн байгууллагын судалгаагаар агаарын харилцааны эрхийг өргөжүүлэх нь нислэгийн тоо, өрсөлдөөн нэмэгдэх, тасалбарын үнэ буурах зэргээр бүс нутгийн хөгжилд эерэг нөлөө үзүүлдэг хэдий ч аюулгүй ажиллагаа, үндэсний агаарын тээврийн тогтвортой байдал, хөдөлмөрийн нөхцөлийг хамгаалах зохицуулалтыг давхар хангах шаардлагатай гэж үзжээ.

Агаарын харилцааны эрхийн төрлүүд,

- I эрх: Нэг улсын нисэх онгоц нөгөө улсын агаарын зайд өнгөрөлтийн нислэг үйлдэх эрх;
- II эрх: Ашгийн бус техникийн шалтгаанаар буух эрх;
- III эрх: Өөрийн улсаас нөгөө улс руу зорчигч, ачаа, шуудан буулгах эрх;
- IV эрх: Гадаад улсаас өөрийн улс руу зорчигч, ачаа, шуудан авчрах эрх;
- V эрх: Өөрийн улс болон 2-дагч улс хооронд нисэхдээ 3-дагч улсад зорчигч, ачаа тээвэрлэх эрх;
- VI эрх: Өөрийн улсын нутаг дээгүүр бусад 2 улс хооронд транзит тээвэр хийх эрх;
- VII эрх: Өөрийн улсын нутаг дэвсгэрийг дамжихгүйгээр гадаадын 2 улсын хооронд транзит ачаа тээвэрлэх эрх;
- VIII эрх: Гадаадын компанийн онгоц тухайн улсын дотор 2 хот хооронд зорчигч тээвэрлэх эрх (гадаад нислэгтэй холбосон тохиолдолд);
- IX эрх: Гадаадын компанийн онгоц тухайн улсын дотор бие даасан дотоод нислэг үйлдэх эрх.

Эх сурвалж: Liberalisation of air transport, International transport forum, Research report 2019

Бодлого боловсруулах аргачлал:

1.11 ОУИНБ-ын боловсруулсан иргэний нисэхийн мастер төлөвлөгөө буюу бодлогын баримт бичиг боловсруулах удирдамжид салбарын төлөвлөлтийн хүрээг тодорхойлсон байна.

1.12 Тус удирдамжид зааснаар улсын урт, дунд хугацааны хөгжлийн бодлогыг иргэний нисэхийн салбарын аюулгүй байдал, аюулгүйн хамгаалалт, агаарын навигацийн бодлоготой уялдуулан боловсруулах шаардлагатайг харуулж байна.

Дүрслэл 4. Иргэний нисэхийн салбарын төлөвлөлтийн хүрээ



Эх сурвалж: ОУИНБ

1.13 Иргэний нисэхийн салбар нь зөвхөн дэд бүтэц, тээврийн асуудал биш, харин аялал жуулчлал, бүс нутгийн хөгжил, байгаль орчны менежмент, гадаад бодлого, хөдөлмөрийн зах зээл зэрэг салбаруудтай уялдаж хөгждөг тул урт, дунд хугацааны бодлогыг үр дүнд суурилсан арга хандлагаар төлөвлөх шаардлагатай байна.

Шигтгээ 2. Сайн жишээ

Их Британийн “Flightpath to the future” нь нисэхийн салбарын бодлого, төлөвлөлтийг бусад салбарын үйл ажиллагаатай уялдуулсан баримт бичиг юм. Бодлогын түвшинд Засгийн газартай хамтран ажиллах Нисэхийн зөвлөл байгуулж, тээвэр, байгаль орчин, эрчим хүч, батлан хамгаалах, боловсрол, аялал жуулчлал зэрэг салбарыг бодлогыг уялдуулж, нэгдсэн шийдвэр гаргана. Зөвлөл нь шаардлагатай тохиолдолд дэд ажлын хэсгүүдийг байгуулж тодорхой асуудлын хүрээнд илүү гүнзгийрүүлэн ажиллах боломжтой.

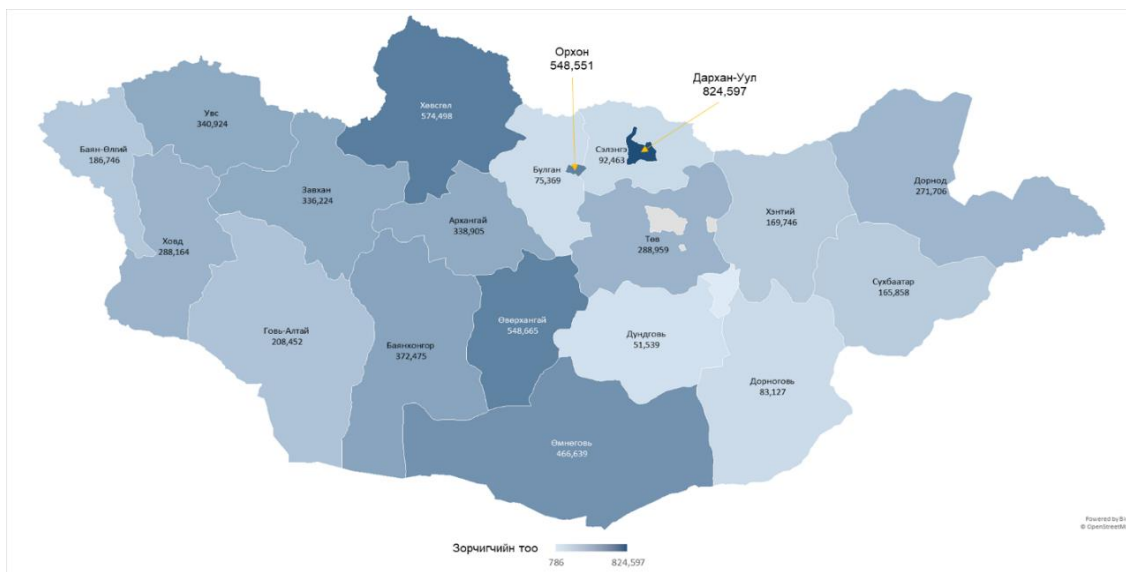
Мөн төр, хувийн хэвшлийн хамтын ажиллагааг хөгжүүлж, түншлэлийн форум, нисэхийн үр чадварын ажлын хэсэг зэрэг дэд зөвлөлүүдийн хүрээнд бодлогын хэрэгжилт, инноваци, хүний нөөцийн асуудлыг уялдуулахаар байна. Энэ нь нисэх буудлын үйл ажиллагаа, агаарын тээврийн компаниуд, инженерийн болон технологийн байгууллагууд, судалгааны хүрээлэн, их сургуулиуд зэрэг олон талт хамтын ажиллагааны хүрээнд бодлого боловсруулах болон хэрэгжүүлэх явцад хувийн хэвшлийн санаачилга, технологийн шинэчлэл, эрдэм шинжилгээний ажлын үр дүнг уялдуулан ашиглах нөхцөлийг бүрдүүлдэг байна.

Эх сурвалж: Их Британийн “Flightpath to the future” нь нисэхийн салбарын бодлогын баримт бичиг

1.14 Монгол Улсын хувьд иргэний нисэхийн салбарын хөгжил нь бусад салбарын өсөлт, тухайлбал аялал жуулчлал, худалдаа, уул уурхай, логистик, бүсийн эдийн засгийн хамтын ажиллагааны түвшнээс ихээхэн хамааралтай. Эдийн засгийн бусад салбарууд идэвхжиж, гадаад, дотоодын зорчигч болон ачаа тээврийн урсгал тэлэхийн хэрээр эрэлт нэмэгдэж, нисэх буудлын ашиглалт сайжирч, орлогын төрөл нэмэгдэх боломж бүрддэг. Эсрэгээрээ эдийн засгийн идэвхжил сул байх үед зорчигчийн тоо буурч, нисэхийн салбарын өсөлт саарах хандлагатай байдаг. Жишээлбэл,

- Авто замын зорчигч урсгалын 2020-2024 оны мэдээлэлд тулгуурлан хэрэгцээ, шаардлагыг тодорхойлж, нислэгийн шинэ чиглэл нээх, нисэх буудал байгуулах /график 2/;
- Нислэгийн статистик мэдээгээр орон нутагт зорчигчдын 2023 онд 85.2, 2024 онд 81.4 хувь нь Өмнөговь аймаг дахь Оюутолгой ХХК-ийн ажилчдын урсгал байгаа нь томоохон бүтээн байгуулалтууд агаарын тээврийг дэмждэг болох нь харагдаж байна.

График 2. Авто замаар 2020-2024 онд зорчсон зорчигчдын тоо, чиглэл

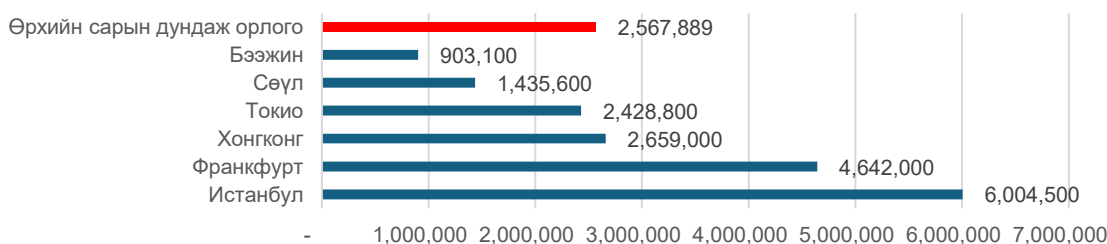


Тайлбар: Нийт зорчигчдын тоо = Улаанбаатараас гарсан + Орон нутгаас ирсэн

Эх сурвалж: ЗТЯ

1.15 Монгол Улсын өрхийн 2025 оны сарын дундаж орлого 2.5 сая орчим төгрөг байгааг олон улсын зарим чиглэлийн 2 талын тасалбарын үнэтэй харьцуулахад 1 хүний 1 удаагийн аяллын нислэгийн үнэ өрхийн сарын орлогын 50-230 хувийг эзэлж, иргэдийн хувьд гадаадад зорчих боломж хязгаарлагдмал байгаа нь иргэний нисэхийн салбарын хөгжилд нөлөөлж байна.

График 3. Олон улсын зарим чиглэлийн 2 талын тасалбарын үнийн харьцуулалт, төгрөг



Эх сурвалж: nisleg.mn, 1212.mn

1.16 Эдийн засгийн бодит өсөлт нь өрхийн орлогыг нэмэгдүүлснээр нислэгийн эрэлт, бизнесийн өрсөлдөөнийг нэмэгдүүлэх, үйлчилгээний үнийг бууруулах зэргээр агаарын тээврийн хөгжилд нөлөөлж салбарын цар хүрээг өргөжүүлэх боломжийг бүрдүүлэхээр байна.

1.17 Эдийн засгийн бодит өсөлт нь дараах үндсэн үзүүлэлтүүдээр дамжин нисэхийн салбарын хөгжлийг хурдасгана гэж үзэж байна. Үүнд:

- **Агаарын тээврийн эрэлт нэмэгдэх:** Иргэдийн хэрэглээ нэмэгдэх тусам аялал, боловсрол, эрүүл мэнд, бизнесийн зорилгоор гадаад зорчих бодит эрэлт өсөж, нислэгийн тоо, чиглэл нэмэгдэх боломжтой.
- **Нислэгийн өртөг буурах:** Эрэлт өссөнөөр суудлын дүүргэлт нэмэгдэж, нэг зорчигчид ногдох тогтмол зардлыг бууруулснаар авиа компаниудын үнэ тариф буурах нөхцөл бүрдэж, эргээд өрхийн орлоготой илүү нийцсэн үнэ тарифын тогтолцоог бий болгоно.
- **Шинэ авиа компанийн оролцоо, өрсөлдөөн нэмэгдэх:** Зах зээл тэлэхийн хэрээр олон улсын болон дотоодын операторууд шинэ чиглэл нээж, бизнесийн боломжоо нэмэгдүүлэх сонирхол төрдөг. Өрсөлдөөн өсөх нь хэрэглэгчдэд хүртээмжтэй үнэ, илүү чанартай үйлчилгээ авчрах гол хүчин зүйл юм.
- **Аялал жуулчлалын салбар өсөх:** Иргэдийн аялах чадвар нэмэгдэхийн хэрээр нислэгийн дэд бүтэц сайжирснаар олон улсын жуулчдын урсгал нэмэгдэж, улс орны эдийн засагт орох ашиг өснө.

- **Нийгэм-эдийн засагт эерэг нөлөө үзүүлнэ:** Иргэдийн зорчих чадвар сайжирснаар боловсрол эзэмших, гадаадын бизнесийн боломжтой холбогдох, эрүүл мэндийн үйлчилгээ авах нийтлэг боломж нэмэгдэж, урт хугацаандаа хөдөлмөрийн бүтээмж, эдийн засгийн өрсөлдөх чадвар сайжирна.

Олон улсын гэрээний дагуу үндэсний эрх зүйн орчныг бүрдүүлээгүй, заавал хэрэгжүүлэх шаардлагатай хөтөлбөр, төлөвлөгөөнүүдийг боловсруулж батлуулаагүй байна

1.18 Олон улсын иргэний нисэхийг аюулгүй, тодорхой зарчим, журмын дагуу хөгжүүлэх, олон улсын агаарын тээврийн үйлчилгээнд тэгш боломжоор оролцох харилцааг бүрдүүлэх, эдийн засгийн хувьд найдвартай, үр ашигтай үйл ажиллагаа явуулах зорилгоор харилцан тохиролцож, Олон Улсын иргэний нисэхийн тухай Чикагогийн конвенцыг баталсан байна.

1.19 Конвенцын дагуу үндэсний эрх зүйн орчныг бий болгох үүргийг харилцан тохиролцсон улс орнууд хүлээсэн байна. Чикагогийн конвенцын 42 заалтаас Монгол Улсын хүчин төгөлдөр мөрдөгдөж буй Иргэний нисэхийн тухай хуульд 33.3 хувь буюу 14 заалтыг бүрэн, 7.2 хувь буюу 3 заалтыг хэсэгчлэн тусгасан бол, 59.5 хувь буюу 25 заалтыг тусгаагүй байна. Тухайлбал,

Зүйл 1. Бүрэн эрхт байдал;
Зүйл 2. Нутаг дэвсгэр;
Зүйл 5. Тогтмол бус нислэг хийх эрх;
Зүйл 7. Каботаж;
Зүйл 9. Хориотой бүс;
Зүйл 10. Гааль бүхий нисэх буудалд буух;
Зүйл 13. Нэвтрүүлэх, хяналт шалгалт хийх журам;
Зүйл 14. Өвчний тархалтаас урьдчилан сэргийлэх;
Зүйл 15. Нисэх буудлын болон түүнтэй адилтгах хураамж;
Зүйл 16. Агаарын хөлөгт үзлэг хийх;
Зүйл 17. Агаарын хөлгийн улсын харьяалал;
Зүйл 19. Бүртгэлийг зохицуулдаг үндэсний хууль тогтоомж;
Зүйл 20. Таних тэмдэгтэй байх;
Зүйл 21. Бүртгэлийн тухай тайлан;
Зүйл 22. Шаардлагыг хялбар болгох;
Зүйл 23. Гаалийн болон шалган нэвтрүүлэх журам;
Зүйл 24. Гаалийн хураамж;
Зүйл 27. Патентын талаарх гомдлын шаардлагын дагуу хураан авахгүй байх;
Зүйл 28. Агаарын навигацийн хэрэгсэл, стандартын систем;
Зүйл 29. Агаарын хөлөгт авч явах баримт бичиг;
Зүйл 30. Агаарын хөлгийн радио холбооны тоног төхөөрөмж;
Зүйл 34. Нислэгийн бүртгэлийн дэвтэр;
Зүйл 35. Ачаанд тавих хязгаарлалт;
Зүйл 36. Гэрэл зургийн аппарат;
Зүйл 42. Ажилтны мэргэшлийн асуудлаар мөрдөгдөж буй стандартыг хүлээн зөвшөөрөх.

1.20 Мөн Конвенцын хавсралтууд болон холбогдох баримт бичгүүдэд гишүүн орон бүр тодорхой хөтөлбөр, төлөвлөгөөг үндэсний онцлогт тохируулан боловсруулж, мөрдөхийг шаарддаг байна. Монгол Улсын иргэний нисэхийн салбарт “Агаарын тээврийн зайлшгүй үйлчилгээний хөтөлбөр”, “Ерөнхий зориулалтын нисэхийг хөгжүүлэх хөтөлбөр”, “Агаарын тээврийг хялбаршуулах үндэсний хөтөлбөр” зэрэг баримт бичгүүдийг батлан хэрэгжүүлсэн ч Олон улсын иргэний нисэхийн тухай Чикагогийн конвенцийн хавсралтуудад заасан бүх шаардлагатай хөтөлбөр, төлөвлөгөөнүүдийг бүрэн боловсруулаагүй байна. Үүнд:

- Үндэсний агаарын навигацийн төлөвлөгөө;
- Нисэх буудлуудын хөгжлийн төлөвлөгөө;
- Эрэн хайх, авран туслах үйл ажиллагааны төлөвлөгөө;
- Нисэхийн салбарын нүүрсхүчлийн хийг бууруулах төлөвлөгөө;
- Иргэний нисэхийн аюулгүй хамгаалалтын хөтөлбөр;
- Иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын хөтөлбөр;
- Аюултай ачаа, барааг тээвэрлэх хөтөлбөр;
- Аэродром, нисэх буудлуудыг хөгжүүлэх хөтөлбөр зэрэг.

Иргэний нисэхийн ерөнхий газар нь хуулийн этгээдийн хариуцлагын 2 хэлбэрээр үйл ажиллагаагаа явуулж ирсэн нь эрх үүрэг, хяналт зохицуулалтыг алдагдуулж байна

1.21 УИХ-ын 1996 оны Төрийн захиргааны байгууллагын тогтолцоо, бүтцийн ерөнхий бүдүүвчийг шинэчлэн батлах тухай 40 дүгээр тогтоолоор Дэд бүтцийн хөгжлийн сайдын эрхлэх асуудлын хүрээнд Засгийн газрын хэрэгжүүлэгч агентлаг Иргэний агаарын тээврийг удирдах газар байгуулснаас хойш УИХ-ын 11 удаагийн тогтоолоор Засгийн газрын бүтцийн хэрэгжүүлэгч агентлагаар баталжээ.

1.22 УБЕГ-ын Хуулийн этгээдийн улсын бүртгэлийн мэдээллийн нэгдсэн сангаас харахад ИНЕГ нь 2005 оны 10 дугаар сарын 21-ний өдөр 2628546 регистрийн дугаартай ТӨААТҮГ-аар бүртгэлтэй байна.



1.23 Тухайн үед УИХ-ын 2004 оны 14 дүгээр тогтоолоор баталсан Төрийн захиргааны байгууллагын тогтолцоо, бүтцийн ерөнхий бүдүүвчийн дагуу ИНЕГ нь Зам, тээвэр, аялал жуулчлалын сайдын эрхлэх асуудлын хүрээний Засгийн газрын хэрэгжүүлэгч агентлаг байна.

1.24 УБЕГ нь дээрх бүртгэлийг ИНЕГ ТӨААТҮГ-ыг байгуулсан 1993 оны 180 дугаар тушаалаар баталсан дүрэмд үндэслэн бүртгэсэн бөгөөд гэрчилгээг 2023 онд дахин олгосон, гүйцэтгэх удирдлагын өөрчлөлт, 2025 онд мөн л гүйцэтгэх удирдлагын өөрчлөлт, хаягийн бүртгэлийг шинээр бүртгэсэн ч бүртгэлийг байгууллагын хариуцлагын хэлбэр, үйл ажиллагааны чиглэлтэй нийцүүлсэн өөрчлөлт оруулаагүй байна.

1.25 Төрийн болон орон нутгийн өмчийн тухай хуулийн 15 дугаар зүйлийн 15.2¹-д зааснаар ТӨААТҮГ нь өөрийн орлогоор өөрийгөө санхүүжүүлж, ашгийн төлөө ажиллах, Засгийн газрын агентлагын эрх зүйн байдлын тухай хуулийн 3 дугаар зүйлийн 3.1², 12 дугаар зүйлийн 12.1³-д зааснаар Засгийн газрын бодлогыг улсын хэмжээнд хэрэгжүүлж улсын төсвөөр санхүүждэг төрийн захиргааны байгууллага байна.

1.26 ИНЕГ нь нэг талаас Засгийн газрын агентлаг буюу төрийн захиргааны байгууллага, нөгөө талаас ТӨААТҮГ гэсэн хэлбэрээр үйл ажиллагаа явуулж, 2 өөр хариуцлагын хэлбэрийг нэг байгууллага хэрэгжүүлснээр эрх олгох, хянах чиг үүрэг, бодлогын хэрэгжилт, салбарын бодлого зохицуулалт, хяналтын чиг үүргийг давхар хэрэгжүүлж, санхүүгийн зохистой удирдлагыг хангахад хүндрэл учруулж, ОУИНБ-д буруу ойлголт төрүүлж байна.

Салбарын сайд хууль зөрчин компанийн бүтэц, орон тоог баталжээ

1.27 Иргэний нисэхийн тухай 2023 оны хуулийн 27 дугаар зүйлийн 27.1⁴-д оруулсан өөрчлөлтөөр Засгийн газрын 2024 оны 193 дугаар тогтоолоор ИНЕГ-ын бүтцээс салган ИНҮТ ТӨХХК-ийг байгуулж, УБЕГ-аас 2025 оны 4 дүгээр сарын 18-ны өдөр 7144857 регистрийн дугаартай хуулийн этгээдийн гэрчилгээ олгож, агаарын навигацийн үйлчилгээ үзүүлэх байгууллага болгожээ.

1.28 ИНҮТ ТӨХХК нь Төрийн болон орон нутгийн өмчийн тухай хууль, Компанийн тухай хуулийн дагуу үйл ажиллагаа явуулж, компанийн ТУЗ бүтэц, зохион байгуулалт, орон тоог батлахаар байна.

1.29 УБЕГ-ын Хуулийн этгээдийн улсын бүртгэлийн мэдээллийн нэгдсэн сангаас харахад ИНҮТ нэрээр 2020 оны 5 дугаар сарын 26-ны өдөр 6577539 регистрийн дугаартай ТӨААТҮГ-аар бүртгэлтэй байсан бөгөөд уг хуулийн этгээдийн эрх Улсын бүртгэлийн тухай хуулийн 21 дүгээр зүйлийн 21.5⁵-т заасан үндэслэлээр дуусгавар болсон байна. Гэвч ИНҮТ ТӨХХК-аас 2025 оны 3 дугаар сард хүргүүлсэн хүсэлтийн дагуу УБЕГ-ын улсын байцаагчийн дүгнэлт

¹ Өөрт олгогдсон эд хөрөнгийн үндсэн дээр өөрийгөө санхүүжүүлэх зарчмаар ажиллаж бие даан иргэний гүйлгээнд ордог хуулийн этгээдийг аж ахуйн тооцоотой үйлдвэрийн газар гэнэ.

² Агентлаг нь Засгийн газрын үйл ажиллагааны зохих салбар, хүрээний бодлогыг улсын хэмжээнд хэрэгжүүлэх чиг үүрэг бүхий төрийн захиргааны байгууллага мөн.

³ Агентлагийн үйл ажиллагааны болон хөрөнгө оруулалтын зардлыг улсын төсвөөс санхүүжүүлнэ.

⁴ Монгол Улсын агаарын зайд агаарын навигацийн үйлчилгээг Иргэний нисэхийн дүрмээр гэрчилгээжсэн төрийн өмчит хуулийн этгээд /цаашид "агаарын навигацийн үйлчилгээний байгууллага" гэх/ үзүүлнэ.

⁵ 21.5.Хуулийн этгээдийн хэлбэр өөрчлөгдөх тохиолдолд тухайн хуулийн этгээдийн үйл ажиллагааг дуусгавар болсонд тооцож, шинээр байгуулагдах хуулийн этгээдийн мэдээллийг улсын бүртгэлийн мэдээллийн санд бүртгэнэ.

2025 оны 4 дүгээр сард гарсан ч 2025 оны 12 дугаар сарын байдлаар улсын бүртгэлд өөрчлөлт ороогүй байна.

1.30 Түүнчлэн улсын бүртгэлд 2015 онд 5984084 регистрийн дугаараар Иргэний нисэхийн үндэсний корпораци ТӨААТҮГ нэртэй хуулийн этгээд ИНҮТ ТӨХХК-тай ижил үйл ажиллагааны чиглэлээр давхар бүртгэлтэй байна.

1.31 Засгийн газар нь Төрийн захиргааны төв байгууллага болон агентлагийн орон тооны дээд хязгаарыг батлахаар Монгол Улсын Засгийн газрын тухай хууль⁶, Засгийн газрын агентлагийн эрх зүйн байдлын тухай хууль⁷-д тус тус заасан байна. Хуулийн тодорхой нарийвчилсан зохицуулалтгүйн улмаас агентлагийн орон тооны дээд хязгаарыг батлахдаа зөвхөн ерөнхий газрын орон тооны дээд хязгаарыг баталж, орон нутаг дахь салбар, харьяа газруудын орон тоог хязгаарт оруулалгүй орхигдуулж байна.

1.32 Засгийн газрын 2014 оны 387 дугаар тогтоолоор Зам, тээврийн сайдын эрхлэх асуудлын хүрээнд Засгийн газрын хэрэгжүүлэгч агентлаг ИНЕГ-ыг харьяалуулж, орон тооны хязгаарыг 106 байхаар баталсан боловч ЗТХС /хуучин нэрээр/-ын 2018 оны 151 дүгээр тушаалаар агентлагын зохион байгуулалтын бүтцийг шинэчилж, үйлдвэрлэлийн албадын бүтцэд “Нисэх буудлуудын удирдах газар”-ыг шинээр байгуулж, нийт орон тооны дээд хязгаарыг 2431 байхаар тогтоосон байна.

1.33 Дээрх орон тооны өөрчлөлтөөс хойших болон ИНҮТ ТӨХХК-ийн орон тоог баталсан шийдвэрүүдийг хүснэгтээр харуулбал,

Хүснэгт 2. ИНЕГ-ын харьяа үйлдвэрлэлийн нэгж болон ИНЕТ ТӨХХК-ийн орон тооны дээд хязгаарыг баталсан байдал

№	Тушаал гаргасан эрх бүхий албан тушаалтан	Тушаалын агуулга	Огноо	Дугаар	Орон тооны дээд хязгаар
1	ЗТХС /хуучин нэрээр/	Бүтэц, орон тоо шинэчлэн батлах тухай	2019.12.26	387	2431
2	ИНЕГ-ын дарга	Зохион байгуулалтын бүтэц шинэчлэн батлах тухай	2021.07.27	A/86	1918
3	ИНЕГ-ын дарга	Тушаалд өөрчлөлт оруулах, орон тооны хязгаар шинэчлэн батлах тухай	2021.11.17	A/136	2090
4	ЗТС	Төрийн өмчит хязгаарлагдмал хариуцлагатай компани байгуулагдсантай холбогдуулан авах зарим арга хэмжээний тухай	2024.12.27	A/290	2078
5	ИНҮТ ТӨХХК-ийн ТУЗ	Компанийн зохион байгуулалтын бүтэц, орон тооны дээд хязгаарыг шинэчлэн батлах тухай	2025.08.15	08/25	1898

Эх сурвалж: Эрх зүйн мэдээллийн нэгдсэн сан

1.34 Агентлагийн орон тооны дээд хязгаарыг Засгийн газар, үйл ажиллагааны стратеги, зохион байгуулалтын бүтцийн өөрчлөлтийн хөтөлбөр болон зохион байгуулалтын бүтцийг Засгийн газраас тогтоосон ерөнхий загварыг баримтлан салбарын сайд батлахаар байхад ЗТС-ын 2024 оны A/290 дүгээр тушаалаар компанийн засаглалын зарчим, хуулийн холбогдох заалтыг⁸ зөрчин Засгийн газраас баталсан орон тооны дээд хязгаарыг нэмсэн шийдвэр гаргасан байна.

Иргэний нисэхийн салбарын бодлого, зохицуулалт, хэрэгжилт хариуцсан чиг үүргийн байгууллагуудын удирдлагын тогтворгүй байдал нь салбарын хөгжилд сөргөөр нөлөөлж байна

1.35 ОУИНБ-аас иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын удирдлагыг хэрэгжүүлэхэд хангалттай санхүүгийн болон мэргэшсэн хүний нөөц бүхий байгууллага, төрийн агентлагыг байгуулахыг шаарддаг байна⁹.

⁶ Хуулийн 12 дугаар зүйлийн 12.4-т хуульд өөрөөр заагаагүй бол төрийн захиргааны төв байгууллагын зохион байгуулалтын бүтцийг тогтоон, тэдгээрийн орон тооны болон зардлын төсвийн хязгаарыг баталж, зохих шатны удирдах ажилтныг томилж, чөлөөлнө.

⁷ Хуулийн 9 дүгээр зүйлийн 9.1-д Агентлагийн орон тооны дээд хязгаарыг Засгийн газар, агентлагийн үйл ажиллагааны стратеги, зохион байгуулалтын бүтцийн өөрчлөлтийн хөтөлбөр болон зохион байгуулалтын бүтцийг Засгийн газраас тогтоосон ерөнхий загварыг баримтлан Монгол Улсын сайд батална.

⁸ Засгийн газрын тухай хуулийн 24 дүгээр зүйлийн 24.1.4, Засгийн газрын агентлагийн эрх зүйн байдлын тухай хуулийн 9 дүгээр зүйлийн 9.1, Төсвийн тухай хуулийн 14 дүгээр зүйлийн 14.2.12 дахь заалт.

⁹ СЕ-3–Иргэний нисэхийн тогтолцоо ба аюулгүй ажиллагааг удирдах эрх бүхий байгууллага: Аюулгүй байдлын удирдлагыг хэрэгжүүлэхэд хангалттай санхүүгийн болон мэргэшсэн хүний нөөцтэй холбогдох байгууллага, төрийн агентлагуудыг байгуулах. Улсын байгууллага буюу агентлагууд нь аюулгүй байдлын удирдлагын хариуцлагаа биелүүлэх зорилготой, тодорхойлсон аюулгүй ажиллагааны чиг үүрэг болон зорилтуудтай байх ёстой.

1.36 Манай улс нь иргэний нисэхийн аюулгүй байдал, нислэгийн үйл ажиллагаанд хяналт, зохицуулалт хэрэгжүүлэх үүрэг бүхий ИНЕГ нь Засгийн газрын агентлаг хэлбэрээр байгуулагдаж иржээ. Харин иргэний нисэхийн салбарын хууль тогтоомж, бодлого, төлөвлөгөө, төсөл, хөтөлбөр боловсруулах, бодлогын удирдамжаар хангах, хэрэгжилтийг зохион байгуулах, зохицуулах, мэргэжил, арга зүйн зөвлөгөө, дэмжлэг үзүүлэх, салбарын хөрөнгө оруулалтыг нэмэгдүүлэх чиг үүргийг ЗТЯ хариуцан хэрэгжүүлсэн байна.

Төрийн захиргааны төв байгууллагын хувьд:

1.37 Засгийн газрын 2012 оны 14 дүгээр тогтоолоор ЗТЯ-ны бүтцэд Агаарын тээврийн бодлогын хэрэгжилтийг зохицуулах хэлтэс, харин Засгийн газрын 2025 оны 07 дугаар тогтоолоор *Зам, тээврийн яамны үйл ажиллагааны стратеги, зохион байгуулалтын бүтцийн өөрчлөлтийн хөтөлбөр*-ийг батлахдаа Иргэний нисэхийн бодлого, зохицуулалтын хэлтэс болгон өөрчилжээ.

1.38 Иргэний нисэхийн бодлого, зохицуулалт хариуцсан нэгжийн удирдлагыг 2014-2025 онд 11 удаа өөрчилж, нэг удирдлагын ажилласан хугацаа дунджаар 437.3 хоног байна.

Хүснэгт 3. Иргэний нисэхийн бодлого, зохицуулалтын нэгжийн удирдлагуудын ажилласан хугацаа

№	Дарга нарын нэрс	Томилогдсон огноо	Чөлөөлөгдсөн огноо	Эрх, үүрэг хэрэгжүүлсэн хуанлийн хоног	Албан тушаал
1	З.Туяа	2014.05.13	2015.01.07	240	Хэлтсийн дарга
2	С.Мөнхнасан	2015.01.07	2015.09.01	238	Хэлтсийн дарга
3	Б.Жаргал	2015.09.11	2015.10.01	21	Хэлтсийн дарга
4	С.Мөнхнасан	2015.12.16	2018.08.03	962	Хэлтсийн дарга
5	Д.Мягмарсүрэн	2018.08.27	2020.02.06	529	Хэлтсийн дарга
6	Ч.Мөнхтуяа	2020.02.12	2023.01.20	1074	Газрын дарга
7	Ц.Одхүү	2023.01.31	2024.09.17	596	Газрын дарга
8	Г.Батбаяр	2024.09.23	2025.01.16	116	Газрын дарга
9	Ч.Мөнхтуяа	2025.01.16	2025.06.24	160	Газрын дарга
10	З.Туяа	2025.06.26	...		Хэлтсийн дарга
Нэг удирдлагын ажилласан дундаж хоног				437.3	

Эх сурвалж: ЗТЯ-ны Иргэний нисэхийн бодлого, зохицуулалтын нэгжийн дарга, удирдлагыг томилж, чөлөөлсөн шийдвэрүүд

1.39 Дээрх хүснэгтээс харахад Иргэний нисэхийн бодлого, зохицуулалтын нэгжийн удирдлагыг ойр ойрхон өөрчилсөн нь Төрийн албаны тухай хуульд заасан мэргэшсэн, тогтвортой байх төрийн албаны зарчим алдагдаж, салбарын бодлого, үйл ажиллагаанд сөргөөр нөлөөлж иржээ.

1.40 Гэтэл ЗТЯ-ны ТНБД иргэний нисэхийн салбар хариуцсан бодлогын нэгжид албан тушаалын зорилгод нийцээгүй мэргэжлийн шаардлага тавьж, томилж байгаа нь албан тушаалтанд зориулсан ажлын байрны тодорхойлолт боловсруулсныг харуулж байна. Тухайлбал,

- Иргэний нисэхийн бодлогын хэрэгжилтийн зохицуулалт хариуцсан мэргэжилтний албан тушаалд Олон улсын харилцаа, Агаарын тээврийн удирдлага зохион байгуулалт, нисэхийн менежмент, эдийн засаг, эрх зүй, Менежмент ба удирдахуйн мэргэжлийн тусгай шаардлагыг тавьсан боловч **олон улсын эдийн засагч мэргэжилтэй** хүнийг ТНБД-ын 2016 оны 164 дүгээр тушаалаар, үргэлжлүүлэн 2017 оны 284 дүгээр тушаалаар Төмөр зам, далайн тээврийн бодлогын хэрэгжилтийг зохицуулах газрын Төмөр замын олон улсын тээвэр хариуцсан мэргэжилтнээр туршилтын журмаар болон мэргэжилтнээр шилжүүлэн, 2023 оны Б/20 дугаар тушаалаар Иргэний нисэхийн бодлогын хэрэгжилтийг зохицуулах газрын Иргэний нисэхийн бодлогын хэрэгжилт хариуцсан мэргэжилтнээр түр, 2023 оны Б/124 дүгээр тушаалаар 2023 оны 7 дугаар сарын 17-ны өдрөөс эхлэн Иргэний нисэхийн бодлогын хэрэгжилтийг зохицуулах газрын Иргэний нисэхийн салбарын эрх зүй, дүрэм журмын бодлого зохицуулалт, нисэхийн аюулгүй байдал хариуцсан мэргэжилтнээр тус тус томилсон байна.
- Иргэний нисэхийн салбарын бодлого, төлөвлөлт хариуцсан** шинжээчийн албан тушаалд ... салбарыг хөгжүүлэх, эрх зүйн орчныг сайжруулахад чиглэсэн бодлого, хууль тогтоомж, баримт бичиг, төсөл, хөтөлбөрийн төсөл боловсруулах, төлөвлөх, хэрэгжүүлэх, мэргэжил арга зүйн зөвлөгөө, туслалцаа, дэмжлэг үзүүлэх чиг үүргийг хэрэгжүүлэхээр байна. Уг албан тушаалд санхүүгийн мэргэжилтэн хүн байхаар тусгаж, ТНБД-ын 2023 оны Б/150 дугаар тушаалаар зорилготойгоо нийцээгүй санхүүгийн менежментийн мэргэжилтэй хүнийг томилсон байна.

- Нисэх буудлын бодлого, төлөвлөлт, дотоод үйл ажиллагаа хариуцсан ахлах зохион байгуулагчийн албан тушаалд нисэхийн техникийн механик мэргэжилтэй хүн байхаар;
- Иргэний нисэхийн салбарын эрх зүй, дүрэм журмын бодлого зохицуулалт, нисэхийн аюулгүй байдал хариуцсан мэргэжилтний албан тушаалд ... салбарын хууль тогтоомж, бодлого, төлөвлөлт, төсөл, хөтөлбөр боловсруулах, бодлогын удирдамжаар хангах, хэрэгжилтийг хангуулах, мэргэжил арга зүйн зөвлөгөө, дэмжлэг үзүүлэх, салбарын хөрөнгө оруулалтыг нэмэгдүүлэх, нисэхийн аюулгүй байдал, аюулгүй ажиллагааг хариуцан хэрэгжүүлэхээр байна. Уг албан тушаалд зорилготойгоо нийцээгүй олон улсын эдийн засгийн харилцааны мэргэжилтэй хүн байхаар тус тус тусгажээ.

1.38 Боловсон хүчнийг томилохдоо албан тушаалд тавигдах шалгуур, шаардлагыг зорилго, зорилт болон чиг үүрэгтэй нь уялдуулахгүй байнга өөрчилж байгаа нь төрийн албанд баримтлах адил тэгш боломжоор хангагдах, чадахуйн зарчмыг мөрдөхгүй байгааг харуулж байна.

Төрийн захиргааны байгууллагын хувьд:

1.39 УИХ, Засгийн газраас иргэний нисэхийн байгууллагын тогтолцоо, бүтэц, орон тоо, харьяалал, нэршлийг өөрчилсөн шийдвэрүүдийг харуулбал,

Хүснэгт 4. Иргэний нисэхийн байгууллагын талаар УИХ болон Засгийн газраас гаргасан шийдвэрүүд

УИХ-ын тогтоолын		Харьяалах ТЕЗ	Иргэний нисэхийн байгууллагын		Хүчинтэй эсэх	Засгийн газрын тогтоолын		Агуулга	Орон тоо	Хүчинтэй эсэх
Огноо	Дугаар		Нэр	Агентлагын хэлбэр		Огноо	Дугаар			
2012	14	ЗТБХБС	ИНЕГ	Хэрэгжүүлэгч	хүчингүй	2012	43	орон тооны хязгаар	125	хүчингүй
						2014	387	орон тооны хязгаар	106	хүчингүй
						2016	258	дүрэм баталсан		хүчингүй
2016	12	ЗТХС	ИНЕГ	Хэрэгжүүлэгч	хүчингүй	2016	4	орон тооны хязгаар	106	хүчингүй
2020	7	ЗТХС	ИНЕГ	Хэрэгжүүлэгч	хүчингүй					
2023	71	ЗТХС	ИНЕГ	Тохируулагч	хүчингүй					
2024	13	ЗТС	ИНЕГ	Тохируулагч	хүчинтэй	2024	189	бүтцийн өөрчлөлт		хүчинтэй
						2025	52	бүтэц, орон тоо	96	хүчинтэй

Эх сурвалж: Эрх зүйн мэдээллийн нэгдсэн сан legalinfo.mn

1.40 Иргэний нисэхийн асуудал хариуцсан төрийн захиргааны байгууллагын нэг бүтцээр ажилласан дундаж хугацаа 496.7 хоног буюу 1.3 жил байна.

Хүснэгт 5. Салбар хариуцсан сайдын тушаалаар ИНЕГ-т бүтцийн өөрчлөлт хийсэн хугацаа, хоног

№	Огноо	Дугаар	Тушаалын агуулга	Тухайн бүтцээр ажилласан хоног
1	2017.02.21	38	Үйл ажиллагааны стратеги, зохион байгуулалтын бүтцийн өөрчлөлтийн хөтөлбөр батлах тухай	578
2	2018.09.24	215	Үйл ажиллагааны стратеги, бүтцийн өөрчлөлтийн хөтөлбөр батлах тухай	372
3	2020.01.31	A/27	Хөтөлбөр батлах тухай	1290
4	2023.08.18	A/224	Зохион байгуулалтын бүтэц шинэчлэн батлах тухай	96
5	2023.11.24	A/299	Зохион байгуулалтын бүтэц, үйл ажиллагааны стратеги, бүтцийн өөрчлөлтийн хөтөлбөрийг шинэчлэн батлах тухай	368
6	2024.12.27	A/289	Зохион байгуулалтын бүтэц, үйл ажиллагааны стратеги, бүтцийн өөрчлөлтийн хөтөлбөрийг шинэчлэн батлах тухай	276
7	2025.10.03	A/256	Иргэний нисэхийн ерөнхий газрын зохион байгуулалтын бүтэц, үйл ажиллагааны стратеги, бүтцийн өөрчлөлтийн хөтөлбөр шинэчлэн батлах тухай	-
Нэг бүтцээр ажилласан дундаж хугацаа				496.7

Эх сурвалж: Салбарын сайдын тушаалууд

1.41 Зохион байгуулалтын бүтцийг 8 жилийн хугацаанд 7 удаа өөрчилж, 1.1 жилд бүтэц, зохион байгуулалтын өөрчлөлт хийсэн нь төрийн байгууллага үндсэн чиг үүргээ хэрэгжүүлэх боломжгүй болгож, төрийн бодлогыг оновчтой тодорхойлж, үр дүнтэй удирдах салбарын сайдын буруутай үйл ажиллагаанаас төрийн үйлчилгээний үр ашиг, үр нөлөө

дээшлээгүй, төрийн албыг мэргэшсэн, тогтвортой байлгах, үйл ажиллагааг оновчтой зохион байгуулах байдал алдагдсан байна.

1.42 Энэ нь Засгийн газрын агентлагийн эрх зүйн байдлын тухай хуулийн 9 дүгээр зүйлийн 9.3-т *Тухайн агентлагийн чиг үүрэгт хууль тогтоомжоор өөрчлөлт орсноос бусад тохиолдолд үйл ажиллагааны стратеги, зохион байгуулалтын бүтцийн өөрчлөлтийн хөтөлбөр болон зохион байгуулалтын бүтцэд өөрчлөлт оруулахыг хориглоно* гэж заасныг зөрчсөн байна.

1.43 ИНЕГ-ын удирдлагыг сүүлийн 9 жилийн хугацаанд 6 удаа өөрчлөхдөө Засгийн газрын тогтоолоор 3, ЗТХС (хуучин нэрээр)-ын тушаалаар 3 удаа тус тус томилсон байна.

Хүснэгт 6. ИНЕГ-ын удирдах албан тушаалтны эрх хэрэгжүүлсэн хугацаа

№	Тушаал гаргасан эрх бүхий албан тушаалтан	Дарга нарын нэрс	Томилогдсон Огноо	Чөлөөлөгдсөн огноо	Эрх, үүрэг хэрэгжүүлсэн хуанлийн хоног	Албан тушаал
1	МУЗГ	Л.Бямбасүрэн	2016.08.31	2016.11.02	60	Даргын үүргийг түр орлон гүйцэтгэгч
2	МУЗГ	Л.Бямбасүрэн	2016.11.02	2021.08.11	1739	Дарга
3	ЗТХС	Б.Алтанцом	2021.08.13	2021.11.24	101	Албан үүргийг түр орлон гүйцэтгэгч
3	МУЗГ	С.Мөнхнасан	2021.11.24	2023.01.20	421	Даргын албан үүргийг түр орлон гүйцэтгэгч
4	ЗТХС	Ч.Мөнхтуяа	2023.01.20	2025.01.08	718	Даргын албан үүргийг түр орлон гүйцэтгэгч
5	ЗТС	Э.Төрбаяр	2025.01.16	-		Даргын албан үүргийг түр орлон гүйцэтгэгч
Эрх хэрэгжүүлсэн дундаж хугацаа					607.8	

Эх сурвалж: МУЗГ-ын тогтоол, ЗТХС, ЗТС-ын тушаал

1.44 ИНЕГ-ын нэг удирдлагын эрх хэрэгжүүлсэн хугацаа 1.7 жил байгаа нь удирдлага үйл ажиллагааг тогтвортой явуулах, урт, дунд хугацааны хөгжлийн бодлогыг олон улсын гэрээгээр хүлээсэн үүргийн хүрээнд боловсруулах, хэрэгжүүлэх нөхцөлийг хязгаарлаж, үр нөлөөтэй бодлого хэрэгжүүлж ажиллах боломжгүй болгожээ.

1.45 Ихэнх тохиолдолд албан үүргийг түр орлон гүйцэтгэгчийг томилж байгаа нь Төрийн албаны тухай хуулийн 27 дугаар зүйлийн 27.2-т *Төрийн жинхэнэ албан тушаалын сул орон тоо гарсан тохиолдолд томилох эрх бүхий байгууллага, албан тушаалтан олон нийтэд мэдээлэх үүрэгтэй...* гэж заасныг мөрдөөгүй, нээлттэй сонгон шалгаруулалт явуулаагүй эс үйлдэхүй нь хуулийн өмнө хүн бүр тэгш боломжоор хангагдах зарчмыг алдагдуулж бусдад давуу байдал бий болгосон байх эрсдэлтэй байна.

1.46 ЗТС-ын 2024 оны А/289, 2025 оны А/256 дугаар тушаалаар ИНЕГ-ын газрын зохион байгуулалтын бүтэц, үйл ажиллагааны стратеги, бүтцийн өөрчлөлтийн хөтөлбөрийг тус тус батлахдаа тухай бүр дэд даргатай байхаар баталсан нь Төрийн хэмнэлтийн тухай хуулийн 5 дугаар зүйлийн 5.1-д *Хуульд тусгайлан заагаагүй бол төрийн тусгай чиг үүрэг хэрэгжүүлдэг Засгийн газрын агентлаг, Засгийн газрын ажлын алба, Улсын Их Хуралд ажлаа шууд хариуцан тайлагнадаг байгууллага, эмнэлэг, төрийн болон орон нутгийн өмчийн их сургууль, төрийн өмчийн оролцоотой нээлттэй хувьцаат компаниас бусад этгээд тэргүүн дэд, дэд, орлогч даргатай байхыг хориглоно* гэж, мөн Засгийн газрын 2025 оны 52 дугаар тогтоолын 4.1-д *Хуульд өөрөөр заагаагүй бол Засгийн газрын агентлаг нь дэд дарга, орлогч даргагүй байх* гэж заасныг удаа дараа зөрчсөн үйлдэл болсон байна.

1.47 Мөн салбарын сайд агентлагийн удирдлагыг томилохдоо Монгол Улсын Засгийн газрын тухай хуулийн 18⁴ дугаар зүйлийн 2 дахь хэсэгт¹⁰ заасныг зөрчсөн байна.

Салбарын удирдлагууд бүтэц, орон тоо, хүний нөөцтэй холбоотой шийдвэр гаргахдаа холбогдох хуулийг зөрчжээ

1.48 Иргэний нисэхийн салбарын удирдлага 2020 оноос 2025 оны 4 сарын байдлаар ИНЕГ, ИНУТ ТӨХХК болон харьяа байгууллагуудын зохион байгуулалтын бүтэц, орон тоотой холбоотой 24 удаагийн тушаалаар 44 орон тоог хасаж, 54 орон тоог нэмсэн байна.

¹⁰ Хуульд өөрөөр заагаагүй бол агентлагийн даргыг Төрийн албаны тухай хуулийн 25, 26, 27 дугаар зүйлд заасан журмын дагуу сонгон шалгаруулж, эрхлэх асуудлынх нь хүрээнд тухайн агентлаг хамаарч байгаа Засгийн газрын гишүүний саналыг үндэслэн Монгол Улсын Засгийн газар 6 жилийн хугацаагаар томилж, чөлөөлнө. Агентлагийг татан буулгасан нь агентлагийн даргыг үүрэгт ажлаас чөлөөлөх үндэслэл болно. Агентлагийн даргыг улируулан томилж болно.

Хүснэгт 7. ИНЕГ-ын 2020-2025 онд нэмсэн, хассан орон тооны судалгаа

Албан тушаалын төрөл	2020 он		2021 он		2022 он		2023 он		2024 он		2025 он		Нийт	
	Хас-сан	Нэмсэн	Хас-сан	Нэмсэн	Хас-сан	Нэмсэн	Хас-сан	Нэмсэн	Хас-сан	Нэмсэн	Хас-сан	Нэмсэн	Хас-сан	Нэмсэн
Удирдах	1	5	3	2	1	2	2	1			1	4	8	14
Гүйцэтгэх	2	8	3	4	19	18	3	4	3	3	6	3	36	40
НИЙТ	3	13	6	6	20	20	5	5	3	3	7	7	44	54

Эх сурвалж: ИНЕГ-ын даргын тушаал

1.49 Дээрх шийдвэрүүдээр 2020-2025 онд ИНЕГ-т 10 орон тоо нэмсний 6 нь удирдах, 4 нь гүйцэтгэх албан тушаал байна. Бүтэц, орон тоо өөрчилсөн тушаалуудаас харахад ажлын байрны чиг үүргийн шинжилгээ хийгээгүй, бодит хэрэгцээ, шаардлагад үндэслээгүй, харьяа байгууллагаас ирсэн албан бичгийг үндэслэж шийдвэр гаргасан байна.

1.50 Зарим гүйцэтгэх албан тушаалын орон тоог хасаж, удирдах албан тушаалын орон тоог бий болгосон нь Засгийн газрын 2022 оны 487 дугаар тогтоолоор баталсан *Төрийн захиргааны албан тушаалын ангилал, зэрэглэл, түүнд хамаарах албан тушаалын жагсаалт*-д байхгүй байна. Тухайлбал, ИНЕГ-ын даргын 2025 оны А/47 дугаар тушаалаар:

- Нислэгийн стандартын газрын Мэргэжлийн үнэмлэхжүүлэлтийн хэлтсийн “иргэний нисэхийн хяналтын байцаагч (нисдэг тэрэг болон хөнгөн онгоцны нисгэгч хариуцсан)”-ийн орон тоог хасаж, Иргэний нисэхийн бодлогын хэрэгжилтийн газарт “менежер”;
- Дүрэм, аюулгүй байдлын удирдлагын газрын “иргэний нисэхийн хяналтын ахлах байцаагч”-ийн орон тоог хасаж, “ерөнхий менежер”;

ИНЕГ-ын даргын 2025 оны А/111 дүгээр тушаалаар:

- Санхүү, хөрөнгө оруулалтын газрын “тооцооны нягтлан бодогч”-ийн орон тоог хасаж, Захиргаа удирдлага, хууль эрх зүйн газарт “менежер”-ийн орон тоог тус тус бий болгож, өөрчлөлт оруулсан байна.

1.51 Зарим албан тушаалын тодорхойлолтыг албан хаагчид зориулан боловсруулж, баталсан байна. Тухайлбал,

ИНЕГ-ын даргын 2023 оны А/390 дүгээр тушаалаар баталсан албан тушаалын тодорхойлолтоор Хяналт-шинжилгээ, үнэлгээ, дотоод аудитын албаны:

- Аудиторуудын албан тушаалын зорилго, зорилт, чиг үүрэг нь ижил байхад мэргэжилд тавигдах тусгай шаардлага нь харилцан адилгүй;
- Аудиторын албан тушаалын зорилго нь байгууллагын хөрөнгө, өр төлбөр, орлого, зарлага, хөтөлбөр, арга хэмжээ, хөрөнгө оруулалтад санхүүгийн хяналт шалгалт, аудит хийх, эрсдэлийн удирдлагаар хангахаар байхад аудиторын албан тушаалд эрх зүйч мэргэжлийн тусгай шаардлага тавьж, эрх зүйч мэргэжилтэй хүн ажиллуулж байгаа албан тушаалын зорилготойгоо нийцээгүй.

ИНЕГ-ын даргын 2024 оны А/133 дугаар тушаалаар баталсан албан тушаалын тодорхойлолтоор:

- Хялбаршуулалт хариуцсан нисэхийн аюулгүй байдлын хяналтын байцаагчийн албан тушаалд гадаад хэлний орчуулагч мэргэжлийн шаардлага тавьж, англи хэлний багш орчуулагч;
- Нисэхийн аюулгүй ажиллагааны хяналт, зохицуулалт хариуцсан мэргэжилтний албан тушаалд гадаад хэлний орчуулагч мэргэжлийн шаардлага тавьж, герман хэлний орчуулагч, багш;
- Ачаа шуудангийн аюулгүй байдлын хяналтын байцаагчийн албан тушаалд эрх зүйч мэргэжлийн шаардлага тавьж, англи хэлний багш орчуулагч мэргэжилтэй хүнийг тус тус томилон ажиллуулж байна.

1.52 ИНЕГ-ын даргын 2023 оны А/390, 2024 оны А/06, 2024 оны А/133, 2025 оны А/06 дугаар тушаалаар албан тушаалын тодорхойлолтыг 4 удаа өөрчлөн баталсан нь Төрийн албаны тухай хуулийн 23 дугаар зүйлийн 23.6-д *Төрийн захиргааны албаны албан тушаалын тодорхойлолтыг энэ хуулийн 23.5-д заасан журамд нийцүүлэн боловсруулж, төрийн албаны төв байгууллагын зөвшөөрлийг үндэслэн тухайн албан хаагчийг томилох эрх бүхий этгээд албан тушаал тус бүрээр батална*, 23.7-д *Тухайн байгууллагын чиг үүрэгт хууль тогтоомжоор өөрчлөлт орсноос бусад тохиолдолд энэ хуулийн 23.5-д заасан тусгай шаардлага болон албан тушаалын тодорхойлолтод өөрчлөлт оруулахыг хориглоно* гэж заасныг зөрчсөн байна.

1.53 ИНЕГ-т ажиллаж буй 97 албан хаагчийн хувийн хэргийг албан тушаалын тодорхойлолтод заасан тусгай шаардлагатай тулган баталгаажуулахад зарим шаардлага хангаагүй албан хаагчдыг томилсон байна. Тухайлбал,

Мэргэжлийн шаардлага хангахгүй:

- Аюулгүйн хамгаалалтын ажилтны үнэмлэхжүүлэлт хариуцсан байцаагчид иргэний нисэхийн болон эрх зүйч /042101/ мэргэжил шаардсан байхад орчуулагч;
- Эрсдлийн үнэлгээ, аюулгүй байдлын мэдээлэл хариуцсан байцаагчид иргэний нисэхийн мэргэжил шаардсан байхад [сэтгэл судлаач, сэтгэл судлалын багш](#);
- Сургалт хариуцсан мэргэжилтэнд менежмент ба удирдахуй /0413/, эрх зүйч /0421/, иргэний нисэхийн мэргэжил шаардсан байхад [мал эмнэлгийн магадлан шинжээч](#);
- Мэдээлэл технологи хариуцсан мэргэжилтэнд мэдээлэл, харилцаа холбооны технологи /061/ мэргэжил шаардсан байхад [механик, инженер](#);
- Өргөдөл, гомдол хариуцсан мэргэжилтэнд менежмент ба удирдахуй /0413-01, 04.06.07/, эрх зүйч /0421/, инженер мэргэжил шаардсан байхад [худалдааны чиглэлээр тусгай дунд боловсролтой](#);
- Нисэхийн аюулгүй ажиллагааны хяналт, зохицуулалт хариуцсан мэргэжилтэнд иргэний нисэхийн болон эрх зүйч /0421/ шаардсан байхад [хэл шинжээч](#);
- Гадаад хамтын ажиллагаа хариуцсан мэргэжилтэнд олон улсын харилцаа /022204/, олон улсын эрх зүйч /0421/, бизнесийн удирдлага /0413/, гадаад хэлний орчуулагч /023101 мэргэжил шаардсан байхад [цахилгаан холбооны инженер](#);
- Нисэхийн аюулгүй ажиллагааны хяналт, зохицуулалт хариуцсан мэргэжилтэнд иргэний нисэхийн болон эрх зүйч /0421/ мэргэжил шаардсан байхад [нефтийн инженерийг](#) тус тус томилон ажиллуулж байна.

Мэргэжил, мэргэшлийн шаардлагыг аль алийг нь хангахгүй:

- ИНЕГ-ын даргын 2025 оны А/51 дүгээр тушаалаар баталсан албан тушаалын тодорхойлолтоор бизнес, удирдлага, эрх зүй, инженерчлэл, үйлдвэрлэл, барилга байгууламжийн мэргэжлийн, няравын сургалтад суралцаж, гэрчилгээжсэн байх мэргэшлийн тусгай шаардлага тогтоосон байхад Санхүү, хөрөнгө оруулалтын газрын хангамжийн мэргэжилтэн нь [хүнс үйлдвэрлэлийн технологич, эрүүл ахуйч мэргэжилтэй, мэргэшлийн сургалтын гэрчилгээгүй](#) хүн ажиллаж байна.
- ИНЕГ-ын даргын 2023 оны А/390 дүгээр тушаалаар баталсан албан тушаалын тодорхойлолтоор Хяналт шинжилгээ үнэлгээ, дотоод албаны даргад эдийн засаг, санхүү, нягтлан бодох, эрх зүйн мэргэжилтэй, аудитын чиглэлээр мэргэшсэн байх шаардлага тавьсан байхад [иргэний нисэхийн мэргэжилтэй, иргэний нисэхийн чиглэлээр мэргэшсэн](#) албан хаагчийг ИНЕГ-ын 2025 оны Б/96 дугаар тушаалаар Хяналт, шинжилгээ, үнэлгээ дотоод аудитын газрын даргаар томилсон байна.

Мэргэжил, туршлагын шаардлагыг аль алийг нь хангахгүй:

- ИНЕГ-ын даргын 2023 оны А/390 дүгээр тушаалаар баталсан албан тушаалын тодорхойлолтоор Захиргаа удирдлага, хууль, эрх зүйн хэлтсийн даргын албан тушаалд иргэний нисэхийн мэргэжлийн, төрийн удирдлага, төрийн захиргаа, хүний нөөцийн менежмент, эрх зүйч мэргэжлийн шаардлага, иргэний нисэхийн салбарт 12-оос доошгүй жил, үүнээс захиргаа, хүний нөөц, хууль, эрх зүйн чиглэлээр 4-өөс доошгүй жил удирдах албан тушаалд ажиллаж байсан туршлагын шаардлага тавьсан байхад [гадаад албаны мэргэжилтэй, дээрх шаардлагуудыг хангаагүй](#) хүнийг ИНЕГ-ын даргын 2025 оны Б/90 дүгээр тушаалаар Захиргаа, удирдлага, хууль эрх зүйн газрын даргаар;
- ИНЕГ-ын даргын 2023 оны А/390 дүгээр тушаалаар баталсан албан тушаалын тодорхойлолтоор Хяналт-шинжилгээ, үнэлгээ, дотоод аудитын газрын хяналт-шинжилгээ, үнэлгээ, хариуцсан мэргэжилтэнд эрх зүйч /0421/, төрийн захиргааны менежмент /041302/, иргэний нисэхийн мэргэжилтэй байх мэргэжлийн шаардлага, иргэний нисэхийн салбарт 12-оос доошгүй жил, үүнээс захиргаа, хүний нөөц, хууль, эрх зүйн чиглэлээр 4-өөс доошгүй жил удирдах албан тушаалд ажиллаж байсан туршлагын шаардлага хангасан байхаар байгаа ч [нягтлан бодогч мэргэжилтэй, туршлагын тусгай шаардлагыг хангаагүй](#) хүнийг ИНЕГ-ын даргын 2024 оны Б/88 дугаар тушаалаар томилсон байна.

Мэргэшлийн шаардлагыг хангахгүй:

- ИНЕГ-ын даргын 2023 оны А/390 дүгээр тушаалаар баталсан албан тушаалын тодорхойлолтоор Дүрмийн боловсруулалтын хэлтсийн дүрмийн боловсруулалтын мэргэжилтэнд эрх зүйн чиглэлээр мэргэшүүлэх сургалтад хамрагдсан байх мэргэшлийн тусгай шаардлага тавьсан байхад [томилогдсон албан хаагч](#) тус шаардлагыг хангахгүй байна.

1.54 ИНЕГ болон ИНҮТ ТӨХХК-ийн удирдлага 2020-2025 онд харьяа нэгжүүдийн зохион байгуулалтын бүтэц, орон тоотой холбоотой 43 удаагийн тушаалаар 149 орон тоог хасаж, 184 орон тоог нэмсэн байна.

Хүснэгт 8. ИНЕГ-ын үйлдвэрлэлийн нэгж, ИНУТ-ийн хүний нөөцийн хөдөлгөөний мэдээлэл

Албан тушаалын төрөл	2020 он		2021 он		2022 он		2023 он		2024 он		2025 он		Нийт	
	Хас-сан	Нэмсэн	Хас-сан	Нэмсэн	Хас-сан	Нэмсэн	Хас-сан	Нэмсэн	Хас-сан	Нэмсэн	Хас-сан	Нэмсэн	Хас-сан	Нэмсэн
Удирдах	2	-	-	1	9	3	2	-	4	4	-	7	17	15
Гүйцэтгэх	-	1	3	26	69	68	30	35	17	18	11	21	130	169
НИЙТ	2	1	3	27	78	71	32	35	21	22	13	28	149	184

Эх сурвалж: ИНЕГ, ИНУТ ТӨХХК-ийн даргын тушаал

1.55 Дээрх хүснэгтэд харуулснаар гүйцэтгэх албан тушаалын орон тоог 39-өөр нэмэхдээ ажлын байрны чиг үүргийн шинжилгээ хийгээгүй, бодит хэрэгцээ, шаардлагад үндэслээгүй, харьяа байгууллагаас ирсэн албан бичгийг үндэслэж, шийдвэр гаргажээ.

1.56 ИНУТ ТӨХХК-ийн гүйцэтгэх захирлын 2025 оны тушаалаар гүйцэтгэх албан тушаалын орон тоог хасаж, удирдах албан тушаалын орон тоог шинээр бий болгосон байна. Тухайлбал,

- А/99 дүгээр тушаалаар Бодлого төлөвлөлтийн газрын гадаад харилцаа, хамтын ажиллагааны хэлтсийн гадаад хамтын ажиллагааны ажиллагаа хариуцсан мэргэжилтний орон тоог хасаж, менежерийн;
- А/150 дугаар тушаалаар Хөвсгөл аймаг дахь Мөрөн нисэх буудлын үйлчилгээний зохион байгуулагчийн орон тоог хасаж, Завхан аймаг дахь Отгонтэнгэр нисэх буудалд захиргаа, санхүү хариуцсан менежерийн;
- А/369 дүгээр тушаалаар Газрын тусгай үйлчилгээ шатахуун хангалтын албаны шатахуун хангалтын хэсэгт менежерийн, мөн Дорнод аймаг дахь Чойбалсан нисэх буудалд захиргаа хариуцсан менежерийн орон тоог тус тус бий болгосон байна.

1.57 Иргэний нисэхийн салбарын төрийн байгууллагуудын бүтэц, орон тооны өөрчлөлтүүдийг холбогдох хууль тогтоомжийг зөрчиж, богино хугацаанд олон удаа хийж, гүйцэтгэх төрлийн орон тоог цөөлж, удирдах орон тоог нэмсэн албан хаагч тогтвортой ажиллах нөхцөлийг бууруулж, үйл ажиллагаагаа үр нөлөөтэй гүйцэтгэх, бодлогын хэрэгжилтийг хангах, хяналт алдагдах эрсдэлтэй байна.

Компани байгуулснаас хагас жилийн дараа Төлөөлөн удирдах зөвлөлийг томилсон нь хууль зөрчих үндэслэл болсон байна

1.58 ИНЕГ-ын даргын болон ИНУТ ТӨХХК-ийн ТУЗ-ийн шийдвэрээр 2020-2025 оны хооронд гүйцэтгэх удирдлагыг 6 удаа томилон ажиллуулж, нэг гүйцэтгэх удирдлагын ажилласан дундаж хугацаа хуанлийн 310.2 хоног байна.

Хүснэгт 9. ИНУТ-ийн дарга, гүйцэтгэх захирлын ажилласан хугацаа, хоног

№	Нэрс	Томилогдсон огноо	Чөлөөлөгдсөн огноо	Эрх, үүрэг хэрэгжүүлсэн хуанлийн хоног	Албан тушаал
1	П.Мөнхжаргал	2020.10.02	2022.04.08	551	Төвийн дарга
2	Н.Батсайхан	2022.04.08	2023.05.24	412	Түр орлон гүйцэтгэгч
3	Н.Батсайхан	2023.05.24	2023.11.23	179	Төвийн дарга
4	Э.Төрбаяр	2023.11.23	2024.12.27	399	Төвийн дарга
5	Э.Төрбаяр	2024.12.27	2025.01.06	10	Түр орлон гүйцэтгэгч
6	Б.Отгонсүх	2025.01.06			Түр орлон гүйцэтгэгч
Нэг гүйцэтгэх удирдлагын ажилласан дундаж хоног				310.2	

Эх сурвалж: ИНУТ-ийн дарга, гүйцэтгэх захирлыг томилж, чөлөөлсөн шийдвэрүүд

1.59 ЗТС-ын 2025 оны 5 дугаар сарын 09-ний өдрийн А/136 тушаалаар ИНУТ ТӨХХК-ийн ТУЗ-ийг төрийн төлөөллийг хэрэгжүүлэх 6, хараат бус төлөөллийг хэрэгжүүлэх 3, нийт 9 хүний бүрэлдэхүүнтэй томилсон байна.

1.60 Компанийг байгуулж, бүтцийн өөрчлөлт хийх шийдвэр гарснаас хойш 6 сарын дараа ТУЗ-ийг томилсон нь ЗТС-ын 2024 оны А/290 дүгээр тушаалаар баталсан ИНУТ ТӨХХК-ийн дүрэм, зохион байгуулалтын бүтцийн дагуу өөрчлөлт хийж, шинээр хөдөлмөрийн гэрээ байгуулсан зарим ажилтныг ТУЗ-ийн 2025 оны 8 дугаар сарын 15-ны өдрийн 08/25 дугаар тогтоолыг үндэслэн ажлаас нь чөлөөлөх нөхцөл болж, тэдгээрт нийт 252.0 сая төгрөгийн нэг удаагийн тэтгэмж олгосон байна.

1.61 Энэ нь ИНУТ ТӨХХК-ийн гүйцэтгэх захирлын 2025 оны А/40 дугаар тушаалаар баталсан Хөдөлмөрийн дотоод журмын 8.3¹¹, компанид 2025-2027 онд хэрэгжүүлэх хамтын гэрээний 3.1¹²-д заасан тэтгэмжийн хэмжээг хэтрүүлэн Хөдөлмөрийн тухай хуулийн 82 дугаар зүйлийн 82.2¹³-т заасныг үндэслэн 7 сар ажилласан хүнд 10 жил ажилласан хугацааны тэтгэмж олгох нөхцөл болжээ.

1.62 Салбарын сайдын баталсан бүтэц орон тооны өөрчлөлтийн дагуу томилгоо хийхдээ албан тушаалын зорилго, тавигдах шаардлагад нийцээгүй дараах томилгоог хийжээ. Тухайлбал,

- Бодлого төлөвлөлтийн газрын гадаад харилцаа, хамтын ажиллагааны хэлтсийн гадаад хамтын ажиллагааны ажиллагаа хариуцсан менежерийн албан тушаалын зорилго нь компанийн гадаад харилцаа, хамтын ажиллагааг өргөжүүлэн хөгжүүлэх, тасралтгүй үйл ажиллагааг хангах, гадаад улс орнууд, олон улсын байгууллагуудтай хамтран ажиллах чиглэлийг тодорхойлох, гадаад улс, олон улсын байгууллагаас санхүүжих төсөл, хөтөлбөрийг боловсруулж, хэрэгжүүлэхээр байхад **төрийн удирдлага мэргэжилтэй** хүнийг 2025 оны Б/164 дүгээр тушаалаар;
- Комплаенс эрсдэлийн удирдлагын газарт орон нутаг хариуцсан менежерийн албан тушаалд хууль, эрх зүй /042101/, бизнесийн удирдлага /041201/, санхүү менежмент /041302/, нягтлан бодох бүртгэл /041101/, эдийн засаг /031101/ мэргэжилтэй байх шаардлага тавьсан байхад **биотехнологич мэргэжилтэй** хүнийг 2025 оны Б/154 дүгээр тушаалаар;
- Завхан аймаг дахь Отгонтэнгэр нисэх буудлын захиргаа, санхүү хариуцсан менежерийн албан тушаалд бизнесийн удирдлага /041301/, эрх зүй /042101/, санхүү банк /041201/, нягтлан бодох бүртгэл /041101/, эдийн засаг /031101/ мэргэжилтэй байх шаардлага тавьсан байхад **математик-программ хангамж мэргэжилтэй** хүнийг 2025 оны Б/229 дүгээр тушаалаар тус тус томилсон.

Орон нутгийн нисэх буудлуудын ажилчдын 20.8 хувь нь албан тушаалын тодорхойлолтод заасан мэргэжлийн шаардлагыг хангахгүй байна

1.63 ИНУТ ТӨХХК-ийн гүйцэтгэх захирлын 2025 оны А/106 дугаар тушаалаар ОННБ-ын орон тоог 407 байхаар баталсан байна.

Хүснэгт 10. ОННБ-ын мэргэжлийн шаардлага хангаагүй албан хаагчдын судалгаа

№	Аймгийн нэр	Нисэх буудлын нэр	Батлагдсан орон тоо	Ажиллаж буй	Мэргэжлийн шаардлага хангаагүй албан хаагч	
					Тоо	Хувь
1	Баян-Өлгий	Өлгий	28	27	8	29.6
2	Баянхонгор	Баянхонгор	23	23	4	17.4
3	Булган	Булган	10	10	6	60.0
4	Говь-Алтай	Алтай	32	31	10	32.3
5	Дорнод	Чойбалсан	34	33	8	24.2
6	Дундговь	Мандалговь	12	12	3	25.0
7	Завхан	Отгонтэнгэр	35	35	1	2.9
		Тосонцэнгэл	17	17	6	35.3
8	Өвөрхангай	Арвайхээр	22	18	3	16.7
		Хархорин	4	4	0	-
9	Өмнөговь	Гурвансайхан	35	39	11	28.2
10	Сүхбаатар	Баруун-Урт	13	11	3	27.3
11	Ховд	Ховд	44	44	7	15.9
		Булган	4	4	2	50.0
12	Хөвсгөл	Мөрөн	39	38	6	15.8
		Хатгал	2	2	0	-
13	Хэнтий	Өндөрхаан	15	15	2	13.3
		Дэлүүнболдог	2	2	1	50.0
14	Увс	Дэглийцагаан	36	35	2	5.7
Нийт			407	400	83	20.8

Эх сурвалж: ОННБ-ын албан хаагчдын албан тушаалын тодорхойлолт, хувийн хэргийн баримт материал

¹¹ Хөдөлмөрийн тухай хуулийн 80 дугаар зүйлийн 80.1.1 дэх хэсэгт заасан үндэслэлээр хөдөлмөр эрхлэлтийн харилцааг цуцалсан ажилтанд компанийн салбар, нэгжид ажилласан жилээс хамааруулж: 8.3.1-д 6 сараас 2 жил хүртэл ажилласан бол 1 сарын;

8.3.2-т 2 жилээс 5 жил хүртэл ажилласан бол 3 сарын;

8.3.3-т 5 жилээс 10 жил хүртэл ажилласан бол 6 сарын;

8.3.4-т 10 жилээс 15 жил хүртэл ажилласан бол 9 сарын ...дундаж цалинтай тэнцэх хэмжээний тэтгэмж 1 удаа олгоно

¹² Хөдөлмөрийн дотоод журамд заасны дагуу Хөдөлмөрийн тухай хуулийн 80 дугаар зүйлийн 80.1.1-д заасны дагуу олгохоор заасан

¹³ Ажилтныг бөөнөөр халах үед ажил олгогч нь хөдөлмөр эрхлэлтийн харилцааг цуцалсны тэтгэмжийн хэмжээг ажилтны төлөөлөгчидтэй хийх хэлэлцээгээр энэ хуулийн 82.1-д зааснаас доошгүй байхаар тогтооно.

1.64 ОННБ-дад 2025 оны 10 дугаар сарын байдлаар 400 хүн ажиллаж байгаагаас 20.8 хувь буюу 83 албан хаагч нь тухайн албан тушаалд тавигдах мэргэжлийн шаардлагыг хангахгүй байна.

1.65 Орон нутгийн ижил түвшний ангилалтай нисэх буудлуудын орон тоог бодит хэрэгцээ, шаардлага болон ажлын байрны зураг авалт, гүйцэтгэх чиг үүргийн шинжилгээ хийлгүйгээр харилцан адилгүй тогтоосонтой холбоотой байна.

Орон нутгийн зарим нисэх буудлуудын албан хаагчдын албан тушаалын тодорхойлолтыг тухайн хүнд зориулан баталжээ

1.66 Төрийн албаны зөвлөлийн 2019 оны 03 дугаар тогтоолоор баталсан Албан тушаалын тодорхойлолт боловсруулах нийтлэг журмын 3.2 дахь хэсэгт *Албан тушаалын тодорхойлолтын төслийг томилох эрх бүхий этгээдийн шийдвэрээр тухайн байгууллагын хүний нөөцийн асуудал хариуцсан албан хаагч, эсхүл ажлын хэсэг хариуцан бэлтгэнэ* гэж заасан.

1.67 Харин ИНЕГ-ын даргын 2024 оны А/445 дугаар тушаалаар ОННБ-уудын албан тушаалын тодорхойлолтыг “Нисэх буудлын даргын тушаалаар томилогдсон ажлын хэсэг” боловсруулах, “Нисэх буудлын дарга” хянах, батлах албан тушаалтан байхаар заажээ.

1.68 Өөрөөр хэлбэл, ОННБ-ын дарга нарт ажилтнуудын албан тушаалын тодорхойлолтыг хянаж, батлах эрх олгосноор хүний нөөцийг шударга, ил тод зарчмаар бүрдүүлэхэд сөрөг нөлөө үзүүлж, ИНД-ээр зохицуулагдах тусгай мэргэжил шаардсан ажлын байранд нийцэхгүй мэргэжлийн бус хүнийг томилох нөхцөлийг бүрдүүлжээ.

1.69 Тухайлбал, Ховд аймгийн Ховд нисэх буудлын дарга ИНУТ ТӨХХК-ийн гүйцэтгэх захирлын 2025 оны А/349 дүгээр тушаалаар баталсан албан тушаалын нийтлэг шаардлагыг хангаагүй дараах мэргэжлийн хүмүүсийг томилон ажиллуулж байна.

Хүснэгт 11. ОННБ-ын зарим албан тушаалд тавигдах шаардлагыг харьцуулсан байдал

№	Албан тушаалын нэр	Албан тушаалд тавигдсан мэргэжлийн шаардлага		Ховд нисэх буудалд ажиллаж байгаа албан хаагчийн мэргэжил
		ОННБ-уудын ажилтанд	Ховд нисэх буудлын ажилтанд	
1	Нислэгийн мэдээллийн ажилтан	Нислэгийн мэдээллийн ажилтан эсхүл нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч	-Агаарын тээвэр нисэх буудлын үйлчилгээ, -Багш, мэргэжлийн сургалтын дадлагажуулагч, -Хэл эзэмшихүй	Англи хэлний багш
2	Аэродромын нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч	Нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч	-Нислэгийн хөдөлгөөний удирдагч, -Агаарын тээвэр нисэх буудлын үйлчилгээ -Багш, мэргэжлийн сургалтын дадлагажуулагч	Биологийн багш
3	Холбоо навигацийн инженер	Электроник, автоматжуулалт программ хангамж, түүний хэрэглээ хөгжүүлэлт ба шинжилгээ	-Электроник, автоматжуулалт (0714), -Программ хангамж, түүний хэрэглээ хөгжүүлэлт ба шинжилгээ (0613) -Радио холбооны инженер, цахилгаан холбооны инженер, радионавигацийн инженер, радиолокацийн инженер, электроникийн инженер, компьютерын программ хангамжийн инженер, компьютерын техник хангамжийн инженер	Цахилгаан холбооны инженер
4	Цахилгаан дизелийн техникч	Цахилгаан эрчим хүч Сэргээгдэх эрчим хүчний тоног төхөөрөмж угсралт, засвар үйлчилгээ Электроникийн инженерчлэл Үйлдвэрлэлийн автоматжуулалт	-Цахилгаан эрчим хүч -Сэргээгдэх эрчим хүчний тоног төхөөрөмж угсралт, засвар үйлчилгээ -Электроникийн инженерчлэл -Үйлдвэрлэлийн автоматжуулалт, -Жолооч В, С, D ангилалтай -Тээврийн хэрэгслийн жолооч	Биеийн тамирын багш
5	Галын бүлгийн ахлагч, Гал сөнөөгч	Аюулгүй байдлыг хангах Тээвэр	-Аюулгүй байдлыг хангах -Тээвэр -Эрх зүй -Аврах гал унтраах, гал сөнөөгчөөр мэргэшсэн байх	Эрх зүйч

Эх сурвалж: ИНУТ ТӨХХК

Иргэний нисэхийн салбарын хүний нөөцийг хөгжүүлэх талаар урт хугацааны бодлогогүй, дунд хугацааны бодлогыг баталсан ч бодитой төлөвлөөгүйгээс хэрэгжилт хангалтгүй байна

1.70 ИНЕГ-ын даргын 2019 оны А/1058 дугаар тушаалаар хүний нөөцийн хэрэгцээг тодорхойлох, боловсон хүчнийг бэлтгэх, давтан сургах, дахин мэргэшүүлэх зорилгоор “Иргэний нисэхийн ерөнхий газрын хүний нөөцийг хөгжүүлэх хөтөлбөр” болон “Иргэний нисэхийн ерөнхий газрын хүний нөөцийг 2020-2024 он хүртэл хөгжүүлэх чиглэл болон төлөвлөгөө”-г баталжээ.

1.71 Өмнөх хөтөлбөрийн хэрэгжилтийг тайлагнаж, үр дүнг тооцолгүйгээр дахин 2022 оны А/340 дүгээр тушаалаар “Иргэний нисэхийн ерөнхий газрын 2022-2030 он хүртэл хүний нөөцийн стратегийн хөтөлбөр”-ийг баталж, 1.5 жилийн дараа буюу 2024 оны 7 дугаар сарын 31-ний өдрийн А/395 дугаар тушаалаар “Хүний нөөцийн стратегийг 2024-2028 он хүртэл хэрэгжүүлэх арга хэмжээний төлөвлөгөө”-г баталж дараах зорилтыг дэвшүүлжээ. Үүнд:

- Нэгдмэл зорилготой, үнэт зүйлсээ дээдэлсэн байгууллагын соёлыг хөгжүүлнэ.
- Байгууллагын ухаалаг засаглалын тогтолцоог хөгжүүлнэ.
- Чадавхад суурилсан хүний нөөцийн тогтолцоог бий болгоно.
- Ажлын ээлтэй таатай орчныг бий болгож, уян хатан ажиллах нөхцөлийг бүрдүүлнэ.
- Ажилтны амьдралын мөчлөгт тохирсон “Ажил-амьдралын баталгаа” болох нийгмийн баталгааг хангах хөтөлбөрийг хэрэгжүүлнэ.

1.72 Хүний нөөцийг хөгжүүлэх чиглэлээр 2024 онд 52 арга хэмжээ хэрэгжүүлэхээр төлөвлөснөөс тухайн жилийн хэрэгжилт 34.6 хувьтай буюу хангалтгүй байна.

1.73 Төлөвлөгөөг 2024 оноос эхлэн хэрэгжүүлж эхэлсэн ч 2025 онд хийх ажлын нэр төрөл, хүрэх зорилтот түвшингээс харахад тухайн төлөвлөгөөг хэрэгжүүлснээр салбарын мэргэшсэн хүний нөөцийн дутагдал нөхөгдөхөөргүй байна.

Хүснэгт 12: ИНЕГ-ын хүний нөөцийн стратегийг 2024-2028 он хүртэл хэрэгжүүлэх төлөвлөгөөний эхний 3 зорилтын хүрээнд хэрэгжүүлэх арга хэмжээг, 2025 оны зорилтот түвшинтэй харьцуулан харуулбал,

Зорилт	Хэрэгжүүлэх арга хэмжээ	2025 онд хүрэх зорилтот түвшин
1. Байгууллагын соёлыг хөгжүүлнэ	Байгууллагын соёлыг сайжруулах хөтөлбөр боловсруулж хэрэгжүүлнэ	Байгууллагын соёлын түвшин 10-аас дээш хувиар нэмэгдэнэ
	Соёлын талаар ажилтнуудад мэдлэг олгох сургалт зохион байгуулна	Соёл, дэг журмыг мөрдүүлэх ажлыг зохион байгуулж, байгууллагын эрхэм зорилго, алсын харааг оновчтой тодорхойлж, дотоод журамд тусган баталгаажуулж, ажилтнуудад танилцуулна.
	Соёлын төлөвшүүлэх, сурталчлах арга хэмжээг зохион байгуулж, логог зөв зохистой ашиглах санал боловсруулна.	Олон нийтийн хэвлэл мэдээллийн хэрэгслээр байгууллагыг сурталчилна.
	Бусад байгууллагын сайн туршлагыг судална	Судлах арга хэмжээг 2-оос доошгүй удаа зохион байгуулна
	Монгол бичгийн үндэсний хөтөлбөрийг хэрэгжүүлнэ	Хөтөлбөрийг хэрэгжүүлэх төлөвлөгөөг баталж, хэрэгжилтийг хангана.
2. Ухаалаг засаглалын тогтолцоог хөгжүүлнэ	2025 оноос төрийн албан хэргийг хос бичгээр хөтөлнө	Сургалтад хамруулна.
	Нэгжийн зохион байгуулалтын бүтцийг шинэчилнэ	Бүтцийг холбогдох судалгаанд үндэслэн шинэчлэн боловсруулж батлуулна.
	Орон нутгийн нисэх буудлуудын бүтэц орон тоог шинэчилнэ	Нэгжийн зохион байгуулалтыг оновчтой зохион байгуулна.
	Хүний нөөцийн төлөвлөлтийг хийнэ	Төлөвлөгөөний хэрэгжилтийг ханган ажиллана
	Ажилтнуудын мэдээллийг тухай бүр шинэчлэн хүний нөөцийн судалгааг нэгтгэн гаргах боломжийг бүрдүүлнэ	Судалгааны модулийг боловсронгуй болгох, ажлаас чөлөөлөгдсөн ажилтнуудын мэдээллийг архивлах модуль нэмэх
3. Чадавхид суурилсан хүний нөөцийн тогтолцоог бий болгоно	Цахим мэдээллийн санг хөгжүүлнэ.	Мэдээллийн аюулгүй байдлыг хангах шаардлагатай санхүүжилтийг шийдвэрлүүлнэ.
	Цахим шилжилтэд шаардлагатай ур чадварыг хөгжүүлэх	ИТА-ыг сургалтад хамруулна
	Сургалтын хэрэгцээг тодорхойлж, хөтөлбөр боловсруулж, хэрэгжүүлнэ	Төлөвлөгөөг баталж, хэрэгжүүлнэ. Шаардлагатай төсвийг 2026 оны төсөвт тусгуулж, батлуулна.
	Нисэхийн сургалтын төвийг алтан гишүүнчлэлтэй сургалтын байгууллага, дадлагын цогцолбор болгоно.	ОУИНБ-ын мөнгөн гишүүнчлэлийн болзлыг хангана.
	Сургагч багш болон заах эрхтэй багшаар бэлтгэж, сургалт зохион байгуулна.	Сургалтын төвийн үйл ажиллагааг эхлүүлнэ. Сургагч багш 10, заах эрхтэй багш 3-ыг бэлтгэнэ.
	Ажилтнуудад зориулсан англи хэлний хөтөлбөр хэрэгжүүлнэ.	Хөтөлбөр боловсруулж, батлуулна.
	Иргэний нисэхийн аюулгүй ажиллагаа, хяналт зохицуулалтын ажилтныг мэргэшүүлнэ.	Иргэний нисэхийн аюулгүй ажиллагаа, хяналт зохицуулалтын ажилтны тоог 10 хувиар нэмэгдүүлнэ.

Мэргэшсэн хүний нөөцийг давтан болон мэргэшүүлэх сургалтад хамруулна.	Мэргэшсэн хүний нөөцийг 10 хувиар нэмэгдүүлнэ.
Сургалтад хамрагдсан ажилтны бүртгэлийг сайжруулж, мэдээллийн нэгдсэн сан үүсгэнэ.	Мэдээллийн нэгдсэн санд бүртгэл, судалгааг оруулах ажлыг хийнэ.
Ажилтан солилцооны хөтөлбөр боловсруулж хэрэгжүүлнэ.	Хөтөлбөрийн хэрэгжилтийг хангаж ажиллана.

Эх сурвалж: ИНЕГ-ын даргын 2024 оны А/395 дугаар тушаалын хавсралт

Иргэний нисэхийн салбарын боловсон хүчнийг бэлдэх боломжгүй болжээ

1.74 АТГ-аас 2023 онд Нисэхийн салбарт мэргэжлийн боловсон хүчин бэлтгэх бодлого, үйл ажиллагааны хэрэгжилт, хэрэгцээ шаардлага, үр дүн, сонгон шалгаруулалт, төсвийн хөрөнгийн зарцуулалтад гэмт хэрэг, ашиг сонирхлын зөрчил гаргасан эсэхэд хяналт хэрэгжүүлжээ.

1.75 Шалгалтаар ИНЕГ-ын даргын 2019 оны А/289 дүгээр тушаалаар баталсан “Иргэний нисэхийн чиглэлээр суралцуулах журам” нь нарийвчилсан зохицуулалтгүйн улмаас нисэхийн салбарын эрх бүхий албан тушаалтнууд эрх мэдэл, албан тушаалын байдлаа ашиглан, өөртөө болон бусдад давуу байдал бий болгосон гэж дүгнэсэн байна.

1.76 ИНЕГ-ын зардлаар 2010-2020 онд 377 иргэн гадаадад суралцсанаас ИНЕГ-ын удирдлагууд болон бусад албан хаагчидтай хамаарал бүхий 102 суралцагчийн сургалтын төлбөрт 6.1 сая ам.долларыг зарцуулснаас ИНЕГ-ын дарга С.Батмөнх дангаар 54.9 хувийг олгожээ.

Хүснэгт 13. ИНЕГ-аас 2010-2021 онд гадаадад суралцуулсан удирдах ажилтнаас хамаарал бүхий суралцагсдын тоо

№	ИНЕГ-ын удирдлагын нэрс	Огноо	Суралцагчийн тоо	Сургалтын төлбөр /сая ам.доллар/	Эзлэх хувь
1	С.Батмөнх	2010 – 2012	50	3.4	54.9
2	С.Буяндалай	2013.01.01 - 2014.02.21	2	0.1	1.5
3	Т.Лхагвасүрэн	2014.02.21 - 2015.04.14	9	0.4	6.1
4	Ц.Эрдэнэбилэг	2015.04.14 - 2015.09.14	8	0.5	8.1
5	Г.Нямдаваа	2015.09.14 - 2016.08.31	5	0.4	6.8
6	Л.Бямбасүрэн	2016.08.31 - 2021.08.11	28	1.4	22.6
НИЙТ			102	6.1	

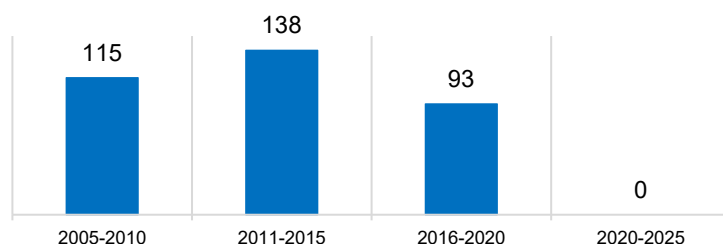
Эх сурвалж: АТГ

1.77 Мөн 2010-2020 онд Сангийн сайд, ЗТХС (хуучин нэрээр)-ын хамтарсан тушаалаар баталсан гадаад улсад бэлтгэх шаардлагатай нэн чухал мэргэжлийн жагсаалтад байхгүй дараах мэргэжлээр 35 иргэнийг сургахад 2.2 сая ам.долларыг зарцуулсан гэж дурджээ. Үүнд:

- Хүний нөөцийн менежмент;
- Улс төр гадаад харилцаа;
- Олон улсын бизнесийн удирдлагын магистр, доктор;
- Төрийн удирдлагын мэргэшүүлэх;
- Олон улсын санхүү, нягтлан бодох бүртгэл, эдийн засагч;
- Компьютерын шинжлэх ухаан ба мэдээллийн инженеринг.

1.78 АТГ-аас хийсэн шалгалтын дүнгээр иргэний нисэхийн чиглэлээр гадаадад суралцуулах журмыг хүчингүй болгож, салбарын хэрэгцээ шаардлагад үндэслэн гадаадад бэлтгэх шаардлагатай ажил, мэргэжлийн судалгааг гаргах, зөрчил давтан гарахаас урьдчилан сэргийлэх зөвлөмжийг хүргүүлсэн байна.

График 4. Иргэний нисэхийн чиглэлээр мэргэжил эзэмшсэн боловсон хүчин



Эх сурвалж: ИНЕГ

1.79 Монгол Улсын иргэний нисэхийн салбарт шаардлагатай мэргэжилтэй боловсон хүчнийг бэлтгэх, салбарын техник, технологийн хөгжилд нийцсэн хүний нөөцийг хангах зорилгоор 2005-2020 он хүртэл хугацаанд 346 боловсон хүчнийг бэлтгэжээ.

1.80 ИНЕГ-ын даргын 2025 оны А/308 дугаар тушаалаар шинэчлэн баталсан Иргэний нисэхийн хяналтын байцаагчийн ажлын ачааллыг тооцоолох аргачлалаар нэмж 19 хяналтын байцаагч шаардлагатай гэж тооцсон, харин бусад чиглэлийн мэргэжлийн боловсон хүчний хэрэгцээг тодорхойлоогүй байна.

1.81 Хяналтын байцаагч нар нислэгийн удирдагч, нисгэгч, нисэхийн чиглэлийн инженерийн мэргэжилтэй бөгөөд энэ чиглэлээр мэргэжил олгож буй гадаадын их, дээд сургуулиудад хийсэн судалгаагаар, жишээлбэл БНСУ-ын Korea aerospace university-д IELTS-ын 7-оос дээш оноотой бол онгоцны нисгэгч, бүх төрлийн инженер мэргэжлээр, Kyungwoon university-д TOPIС-ын 5-ээс дээш түвшинг хангасан бол нисгэгч, нисэхийн удирдлагын логистик мэргэжлээр тухайн улсын Засгийн газрын 100.0 хувийн тэтгэлгээр суралцах боломжтой байна.

1.82 Төрийн байгууллагуудад ажиглагддаг ажилд хандах хандлагын асуудал хөндөгдөж байгаа бөгөөд асуудал шийдвэрлэх гарц боломжийг эрэлхийлэхгүй байна. Дээрх их сургуулиудаас санал болгож буй аргыг ашиглан шаардлага хангасан суралцахыг хүсэгчидтэй амжилттай төгсөгчдийг ажлын байраар хангах гэрээ хийх, байгууллагын нэр дээр сургах гэх мэт менежментийн арга хэрэгсэл олон байгаа ч ашиглах сонирхол ажиглагдахгүй байна.

1.83 Иргэний нисэхийн салбарт 2020 оноос хойш навигацийн орлогоор нарийн мэргэжлийн боловсон хүчин бэлтгээгүй, олон улсын дүрэмд заасан шаардлага хангасан ажилтныг сонгон шалгаруулах, ажиллуулах, эрхээ хэрэгжүүлэх чиглэлээр албан тушаалтнуудыг сургалтад хамруулах чиглэлээр санаачилгатай ажиллахгүй байгаагаас иргэний нисэхийн салбар мэргэжлийн боловсон хүчний хомсдолд оржээ.

БҮЛЭГ 2. ЭРХ ЗҮЙН ОРЧИН БОЛОН БАЙЦААГЧИЙН ЭРХ, ҮҮРЭГ, ХАРИУЦЛАГЫН ТОДОРХОЙГУЙ БАЙДАЛ НЬ НИСЭХИЙН АЮУЛГҮЙ БАЙДЛЫН ЭРСДЭЛИЙГ НЭМЭГДҮҮЛЖ БАЙНА

Оршил

Иргэний нисэхийн салбар нь олон улсын стандартад тулгуурлан аюулгүй, найдвартай нислэгийн үйл ажиллагааг хангах өндөр хариуцлага, нарийн мэргэжлийн зохицуулалт шаарддаг онцгой салбар юм.

Монгол Улс ОУИНБ-д гишүүнээр элссэнээр нислэгийн аюулгүй ажиллагааны хяналт, гэрчилгээжүүлэлт, хяналтын тогтолцоог тасралтгүй сайжруулах үүрэг хүлээж, агаарын тээвэрлэгч болон иргэний нисэхийн үйлчилгээ эрхлэгч байгууллагуудад гэрчилгээ олгох, байнгын хяналт шалгалт явуулах нь үндэсний агаарын тээврийн аюулгүй байдлын суурь нөхцөлийг хангадаг.

Гэвч бодит байдлаас харахад ИНЕГ-т дээрх үйл ажиллагааг гүйцэтгэх мэргэшсэн байцаагч, мэргэжилтний нөөц дутагдалтай нь салбарын хяналтын үр нөлөө, аюулгүй ажиллагааны үнэлгээний чанарт сөргөөр нөлөөлөх нөхцөл үүсгээд байна.

Иймд энэ бүлэгт ОУИНБ-аас тодорхойлсон гэрчилгээжүүлэх, үнэмлэхжүүлэх үйл явц Монгол Улсын хууль тогтоомжид хэрхэн тусгалаа олсон, эрх зүйн орчин бүрдсэн эсэх асуудлыг авч үзлээ.

Иргэний нисэхийн салбарын онцлогт нийцсэн эрх зүйн орчин бүрдээгүй байна

2.1 Олон улсын гэрээгээр хүлээн зөвшөөрч, нэгдэн орсон эрх зүйн зохицуулалтыг 30 жилийн турш үндэсний хууль тогтоомжид нийцүүлэн боловсруулж, өөрчлөлт, шинэчлэлтийг зэрэгцэн хийж, хөгжүүлэх тогтолцоог бүрдүүлж чадаагүйгээс хууль хоорондын зөрчил үүссэн байна.

2.2 Үүнээс шалтгаалан бодлого боловсруулах, хэрэгжүүлэх, байгууллагын бүтэц, удирдлага, санхүүжилтийн тогтолцоо харилцан уялдаагүй нь салбарын тогтвортой хөгжилд сөргөөр нөлөөлөх нөхцөл бүрдсэн байна. Үүнийг дараах хуулийн хүрээнд авч үзвэл,

1. Төрийн албаны тухай хууль

2.3 Иргэний нисэхийн тухай хуулийн 9 дүгээр зүйлийн 9.1¹⁴-д зааснаар ИНЕГ нь төрийн захиргааны байгууллагад хамаарч, Төрийн албаны тухай хуулийн 3 дугаар зүйлийн 3.1.2¹⁵-т зааснаар ажилтан, албан хаагчид нь Төрийн албаны тухай хуулийн үйлчлэх хүрээнд хамаарах төрийн жинхэнэ албан хаагч байна.

2.4 Төрийн албаны тухай хуулийн 33 дугаар зүйлийн 33.1-д төрийн жинхэнэ албаны нөөц бүрдүүлэх, төрийн жинхэнэ албан хаагчийг сонгон шалгаруулах зорилгоор төрийн албаны мэргэшлийн шалгалтыг авна гэж заасан байна.

2.5 Чикагогийн конвенцын хавсралт 19 дэх “Аюулгүй байдлын удирдлага” хэсэг болон Doc.10070 “Иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын байцаагчийн чадамжийн гарын авлага”-д иргэний нисэхийн байцаагчийн мэдлэг, ур чадвар, чадамж, байцаагчийг ажиллуулах орчин нөхцөл, сургалтын үе шат, чадавхжуулах тогтолцоо, гүйцэтгэлийн үнэлгээ зэргийг нарийвчлан заасан. Иймд өндөр ур чадвартай, мэргэшсэн хүний нөөцийг бүрдүүлэх нь аюулгүй байдлын удирдлагын тогтолцооны гол тулгуур болдог.

2.6 Иргэний нисэхийн тухай хуулийн 36 дугаар зүйлээр иргэний нисэхийн үйлчилгээ, аюулгүй байдлын хяналтыг хэрэгжүүлэх харилцааг зохицуулж, нислэгийн аюулгүй байдал болон иргэний нисэхийн үйлчилгээний чанар, стандартын хэрэгжилтийг хангах үүргийг хяналтын байцаагч нар гүйцэтгэж байна.

¹⁴ иргэний нисэхийн асуудал хариуцсан төрийн захиргааны байгууллага нь иргэний нисэхийн аюулгүй байдал, аюулгүйн хамгаалалтын хяналт, зохицуулалтыг хэрэгжүүлэх үүрэг бүхий Засгийн газрын тохируулагч агентлаг байна

¹⁵ төрийн албан хаагч гэж төрийн албан тушаалыг эрхэлж, эрх, үүргээ хэрэгжүүлсний төлөө төрөөс цалин хөлс авч, ажиллах нөхцөл, баталгаагаар хангагдан ажиллаж байгаа этгээдийг

2.7 ИНЕГ-т 2025 оны 3 дугаар улирлын байдлаар хяналтын 17 ахлах байцаагч, 35 байцаагч ажиллаж байгаагаас 40 нь төрийн жинхэнэ албаны мэргэшлийн шалгалтад хамрагдаагүй байна.

2.8 Иргэний нисэхийн байцаагчийн олон улсын гэрээ, баримт бичгүүдэд заасан эрх үүрэг, ажиллах нөхцөл, нийгмийн баталгааг хангах, сургах, мэргэшүүлэх, гүйцэтгэлийг үнэлэх тогтолцоог үндэсний хууль тогтоомжид нийцүүлэн баталгаажуулж өгөөгүйгээс байцаагчийн хараат бус байдал хангагдаагүй, хүлээх хариуцлага тодорхойгүй байна.

2.9 Төрийн албаны тухай хуулийн 4 дүгээр зүйлийн 4.7-д *Төрийн албан хаагчийн цалин хөлс, албан тушаалын цалингийн хэмжээ, сүлжээг энэ хуулийн 9.2-т нийцүүлэн энэ хуульд заасан журмаар...*, Иргэний нисэхийн тухай хуулийн 39 дүгээр зүйлийн 39.1-д *Хяналтын байцаагчийн цалингийн хэмжээг иргэний нисэхийн салбарын адилтгах бусад албан тушаалын цалингаас багагүйгээр тогтооно* гэж заасан ч байцаагч нь төрийн албан хаагчид хамаарах эсэхийг аль ч хуулиар тодорхойлж өгөөгүй байна.

2.10 Тухайлбал, 2025 оны 9 дүгээр сарын 30-ны өдрийн байдлаар агентлагийн албан хаагчдын цалингийн сүлжээгээр дундаж цалин 1.8 сая, ИНЕГ-ын байцаагчийн дундаж цалин 3.6 сая, харин МИАТ ТӨХК-ийн дундаж цалин 5.0 сая¹⁶ төгрөг байгаа нь аль ч эрх зүйн баримт бичгээр зохицуулагдахгүй байна.

2. Зөвшөөрлийн тухай хууль

2.11 Зөвшөөрлийн тухай хуулийн 8.1 дүгээр зүйлийн 5 дахь хэсгийн 5.9-д *иргэний агаарын хөлгийн засвар, үйлчилгээ*, 5.10-т *иргэний агаарын хөлгөөр нислэгийн үйл ажиллагаа эрхлэх*, 5.11-д *иргэний нисэхэд ашиглах аэродром, нисэх буудлын үйлчилгээ эрхлэх зэрэг үйл ажиллагаа эрхлэх* тусгай зөвшөөрлийг ИНЕГ олгохоор заажээ.

2.12 Хуулийн 8.2 дугаар зүйлийн 4 дэх хэсэгт зааснаар олон улсын нислэг үйлдэх энгийн зөвшөөрлийг ЗТЯ, ...иргэний нисэхийн зориулалтаар ашиглаж буй агаарын зай болон агаарын замд ...аюул учруулж болзошгүй үйл ажиллагаа явуулах энгийн зөвшөөрлийг ИНЕГ олгохоор байна.

2.13 ИНЕГ нь олон улсын иргэний нисэхийн аюулгүй ажиллагааны стандарт, шаардлагын дагуу ИНД-ээр агаарын тээвэрлэгч болон техникийн үйлчилгээ эрхлэгч байгууллагыг 5 үе шаттайгаар гэрчилгээжүүлдэг байна.

Хүснэгт 14. Гэрчилгээ олгох хугацааг тусгай зөвшөөрөл олгох хугацаатай харьцуулсан байдал

Зөвшөөрлийн тухай хуулиар олгох тусгай зөвшөөрлийн		Хамаарах ИНД	ИНД-ээр гэрчилгээжүүлэхэд шаардагдах хоног					Нийт
			Өмнөх үе шат	Эхний үе шат	Баримт бичгийн үнэлгээ хийх үе шат	Үзлэг шалгалтын үе шат	Гэрчилгээ олгох үе шат	
Төрөл	Хугацаа							
Иргэний агаарын хөлгийн засвар, үйлчилгээ	10	ИНД-145 Агаарын хөлгийн техник үйлчилгээний байгууллагын гэрчилгээжүүлэлт	∞	7	10	7	7	+31
Иргэний агаарын хөлгөөр нислэгийн үйл ажиллагаа эрхлэх	10	ИНД-129 Гадаадын агаарын тээвэрлэгчийн гэрчилгээжүүлэлт			40	40	10	90
		ИНД-119 Агаарын тээвэрлэгчийн гэрчилгээжүүлэлт	∞	15	35	30	10	+90
Иргэний нисэхэд ашиглах аэродром, нисэх буудлын үйлчилгээ	10	ИНД-139 Аэродром гэрчилгээжүүлэх үйл явц	∞	15	30	30	15	+90

Эх сурвалж: ИНЕГ, Зөвшөөрлийн тухай хууль

2.14 Гэрчилгээжүүлэлтийн үйл явц нь нарийн мэргэжлийн шалгалт, үзүүлэх нислэг, аюулгүй байдлын үнэлгээнээс хамаарч 90-ээс дээш хоног зарцуулдаг бол Зөвшөөрлийн тухай хуулийн 5.2 дугаар зүйлийн 5 дахь хэсэгт зааснаар тусгай зөвшөөрлийг ажлын 10, энгийн зөвшөөрлийг 5 хоногт шийдвэрлэхээр тус тус заасан байна.

¹⁶ ТӨБЗГ-ын 2024 оны 732 дугаар МИАТ ТӨХК-ийн 2025 оны эдийн засгийн үндсэн үзүүлэлт, зорилтот түвшин, хөрөнгө оруулалтын төлөвлөгөөг батлах тухай тогтоолын хавсралт

2.15 Иргэний нисэхийн салбарт үйл ажиллагаа эрхлэх тусгай зөвшөөрөл, гэрчилгээ олгох үйл явц нь эрсдэл өндөртэй, хүний амь нас, эд хөрөнгө, олон улсын гэрээгээр хүлээсэн үүргийн хэрэгжилттэй холбоотой тул Зөвшөөрлийн тухай хуулийн 3.2 дугаар зүйлийн 2.3¹⁷-т зааснаар цахимжуулах, хялбаршуулах, зөвшөөрөл олгох хугацааг мөрдөх боломжгүй байна.

3. Нэмэгдсэн өртгийн албан татварын тухай хууль

2.16 Буянт-Ухаа ОУНБ зорчигч үйлчилгээ болон аюулгүй байдлын үйлчилгээ хураамжгүй байсан бол Чингис хаан ОУНБ дээрх үйлчилгээг 2021 оны 7 дугаар сараас эхлэн үзүүлэхдээ хураамж авч эхэлсэн байна.

2.17 Нэмэгдсэн өртгийн албан татварын тухай хуулийн 12 дугаар зүйлийн 12.1.2¹⁸-т зааснаар Чингис хаан ОУНБ-ын гадаадын агаарын тээвэрлэгч этгээдэд үзүүлсэн зорчигч үйлчилгээний болон аюулгүй байдлын хураамжид "0" хувиар, харин дотоодын агаарын тээвэрлэгчид үзүүлж буй дээрх үйлчилгээний хураамжид хуулийн 7 дугаар зүйлийн 7.1.1¹⁹, 11 дүгээр зүйлийн 11.1²⁰ дэх заалтыг үндэслэн 10 хувиар ногдуулж байна.

2.18 Өрсөлдөөний тухай хуулийн 13 дугаар зүйлийн 13.2.7-д Төрийн захиргааны байгууллага, нутгийн өөрөө удирдах болон нутгийн захиргааны байгууллага нь Аль нэг аж ахуй эрхлэгчид давуу байдал олгоход чиглэсэн үйл ажиллагаа явуулахыг хориглоно гэсэн заасан байхад дотоодын агаарын тээвэрлэгчдэд гадаадын агаарын тээвэрлэгчдээс ялгаатай байдлаар татвар ногдуулж байгаа нь үндэсний агаарын тээвэрлэгчийн хөгжих боломжийг хязгаарлаж, өрийн дарамт үүсгэсэн байна.

2.19 Тухайлбал, МИАТ ТӨХК болон Нью Улаанбаатар Интернэйшнл Эйрпорт ХХК-ийн хооронд 2021 оны 7 дугаар сарын 01-ний өдрөөс 2025 оны 10 дугаар сарын 31-ний өдрийг дуусталх хугацаанд зорчигчийн үйлчилгээний болон зорчигчийн аюулгүй байдлын хураамжид 12.0 тэрбум төгрөгийн НӨАТ ногдуулж, талууд хүлээн зөвшөөрч баталгаажуулсан байна.

2.20 ЗТС-ын 2025 оны А/278 дугаар тушаалаар Агаарын навигацийн үйлчилгээний хураамжийн талаар баримтлах бодлого Дос.9082, Дос.9161-ийг үндэслэн Чингис Хаан, Буянт-Ухаа ОУНБ-аас нислэг үйлдэх агаарын хөлөгт үзүүлэх агаарын навигацийн аэродромын үйлчилгээний хураамжийн үнэлгээг агаарын хөлгийн нислэгийн 1 тонн тутамд 1.5 ам.доллороор тогтоож, 2026 оны 01 дүгээр сарын 01-ний өдрөөс мөрдөхөөр баталсан байна.

2.21 ИНЕГ-ын нэгдсэн хураамжийн мэдээллийн системд Чингис хаан ОУНБ-аас олон улсын нислэг үйлдэх үндэсний агаарын тээвэрлэгчдэд үзүүлэх аэродромын үйлчилгээний хураамжид НӨАТ нэмж тооцно, харин гадаадын агаарын тээвэрлэгчдэд НӨАТ тооцохгүй гэж зарласан байна.

2.22 Гадаад болон дотоодын агаарын тээвэрлэгчдэд үзүүлсэн зорчигч үйлчилгээний болон аюулгүй байдлын хураамж, аэродромын үйлчилгээний хураамжид НӨАТ-ыг ялгаатай ногдуулж байгаа нь Татварын ерөнхий хуульд заасан татварын үйл ажиллагаанд баримтлах шударга байх зарчимтай нийцэхгүй байна.

Чикагогийн конвенцын 15 дугаар зүйлд:

- Олон улсын тогтмол нислэг хийдэг агаарын хөлгийн хувьд олон улсын ижил төстэй нислэг хийдэг тухайн улсын дотоодын агаарын хөлөгт ногдуулдаг хураамж, ... хэлэлцэн тохиролцогч аль ч улс хэлэлцэн тохиролцогч өөр улсын агаарын хөлөг, хөлгийн бүхээг дэх хүн, эсхүл хөрөнгөд зөвхөн нутаг дэвсгэрээр нь дамжин өнгөрөх, эсхүл нутаг дэвсгэр рүү нь нисэн орох, нутаг дэвсгэрээс нь нисэн гарах эрхийн төлөө ямарваа нэгэн хөлс, татвар бусад хураамж ногдуулахгүй;

Олон улсын агаарын тээврийг либералчлах тухай олон талт хэлэлцээрийн:

¹⁷ зөвшөөрөл хүссэн болон сунгуулах өргөдлийг хүлээн авах, өргөдөл, түүнд хавсаргасан баримт бичгийг магадлан шалгах, шийдвэр гаргах үйл ажиллагааны явцыг зөвшөөрөл хүсэгч, зөвшөөрөл эзэмшигчид цахим хэлбэрээр, нээлттэй, ил тод байлгах;

¹⁸ Монгол Улсын олон улсын гэрээнд заасны дагуу Монгол Улсаас гадаад улсад, гадаад улсаас Монгол Улс хүртэл, түүнчлэн гадаад улсаас Монгол Улсын хилээр дамжуулан бусад улсад гаргасан олон улсын зорчигч болон ачаа тээврийн үйлчилгээ нь НӨАТ-аас "0" хувиар чөлөөлнө

¹⁹ Монгол Улсын нутаг дэвсгэрт борлуулсан бүх төрлийн бараа, ажил, үйлчилгээ;

²⁰ Энэ хуулийн 7.1.1, 7.1.2-т заасан бараа, ажил, үйлчилгээний борлуулалтын үнэлгээнд 10 хувиар ногдуулна.

- 11 дүгээр зүйл Шударга өрсөлдөөн хэсгийн 1-д Талуудаас томилогдсон агаарын тээврийн компаниуд энэхүү хэлэлцээрээр зохицуулах олон улсын агаарын тээвэр эрхлэх шударга, тэгш боломжоор хангагдана гэж тус тус заасан байна.

Олон улсын агаарын тээврийн салбарын татварын бодлого Дос.8632-ын “Монгол” хэсэгт НӨАТ-ыг “0” хувиар ногдуулах:

- Монгол Улсын нутаг дэвсгэрээс гадаад улс орон руу, гадаад улс орноос Монгол Улсын нутаг дэвсгэрт, мөн Монгол Улсын нутаг дэвсгэрээр дамжин гадаад улс орноос гуравдагч улс руу зорчигч болон ачаа тээвэрлэх үйлчилгээ;
- Агаарын навигацийн удирдлага, техникийн, түлшний болон цэвэрлэгээний үйлчилгээ зэргийг олон улсын нислэг үйлдэж буй гадаад, дотоодын бүх агаарын хөлөгт үзүүлэх, мөн нислэгийн үеэр агаарын хөлгийн багийн гишүүд болон зорчигчдод зориулан худалдаалах хоол, ундааны үйлчилгээ.

Улсын Ерөнхий байцаагч

2.23 Чикагогийн конвенцын хавсралтууд болон баримт бичгүүдэд улсын ерөнхий байцаагч гэсэн ойлголт байхгүй, Дос.8335²¹-ын 5 дугаар бүлэгт зааснаар Аюулгүй байдлын шалгалтын байгууллагыг тухайн улсын иргэний нисэхийн агентлагын дотор бие даасан нэгж болгон байгуулж, дарга нь шууд хариуцлага хүлээх байдлаар зохион байгуулах өөрөөр хэлбэл, нисэхийн аюулгүй ажиллагаанд хамаарах гэрчилгээжүүлэлт, үнэмлэхжүүлэлтэд хариуцлага хүлээхээр заасан байна.

2.24 Иргэний нисэхийн агентлагын дарга нь хангалттай мэргэшсэн, чадварлаг боловсон хүчнийг бүрдүүлж, нисэхийн аюулгүй байдлыг хянах нэгжийг удирдлагаар хангах үүрэгтэй өндөр мэргэшсэн, ёс зүйтэй хүн байна гэж олон улсын конвенцид заасан.

2.25 Иргэний нисэхийн тухай хуулийн (хүчингүй болсон) 8 дугаар зүйлийн 8.7²²-д, 6 дугаар зүйлийн 6.1.2²³-т заасны дагуу иргэний нисэхийн үйл ажиллагаанд тавих хяналтыг ИНЕГ-ын НААХЗА бие даан гүйцэтгэх бөгөөд дарга нь Засгийн газраас томилсон улсын ерөнхий байцаагч байхаар байна.

2.26 Дээрх зохицуулалтын дагуу Засгийн газрын 2002 оны 158, 2022 оны 214, 2024 оны 247 дугаар тогтоолоор НААХЗА-ны дарга буюу Улсын ерөнхий байцаагчийг тус тус томилж байжээ.

2.27 Иргэний нисэхийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгын 10 дугаар зүйлийн 10.1²⁴-д зааснаар ИНЕГ-ын дарга нь улсын ерөнхий байцаагч байж нисэхийн аюулгүй байдлыг хангах үүрэг хүлээж байгаа ч хуулийн 7 дугаар зүйлийн 7.1.5²⁵-д ИНЕГ-ын дарга бөгөөд Улсын ерөнхий байцаагчийг Засгийн газар томилж, 8 дугаар зүйлийн 8.1²⁶, 8.1.13²⁷-д зааснаар Улсын ерөнхий байцаагчийн эрхийг ЗТС бүрэн эрхийн дагуу олгож байна.

2.28 ИНЕГ-ын даргын 2025 оны 01/474 дүгээр албан бичгээр Иргэний нисэхийн хяналтын байцаагчийн эрх олгуулах хүсэлтийг ЗТЯ-ны ТНБД-д хүргүүлсэн боловч ЗТЯ-ны 2025 оны 11/1931 дүгээр албан бичгээр “хяналтын улсын /ахлах/ байцаагч нь төрийн албан хаагч байх шаардлагатай тул эрх олгуулах хүсэлт ирүүлсэн зарим албан хаагчдыг 2025 оны 2 дугаар улирлын байдлаар төрийн албаны ерөнхий шалгалтад бэлдүүлэх нөхцөл боломжоор хангаж, шалгалтад тэнцсэн хүнийг ирүүлэх шаардлагатай” гэсэн хариу ирүүлж шаардлага хангасан 1 албан тушаалтанд улсын байцаагчийн эрх олгож, бусад албан тушаалтанд эрх олгохоос татгалзсан байна.

2.29 Мөн хуулийн 10 дугаар зүйлийн 10.2.2-т зааснаар ИНЕГ-ын дарга бөгөөд улсын ерөнхий байцаагч нь иргэний нисэхийн хяналтын байцаагчийг томилж, чөлөөлөх эрх эдэлж

²¹ Үйл ажиллагааны шалгалт, гэрчилгээжилт болон тасралтгүй хяналт-шинжилгээний журам

²² Иргэний нисэхийн үйл ажиллагаанд тавих хяналтыг иргэний нисэхийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны байгууллагын Нисэхийн аюулгүй ажиллагааны хяналт, зохицуулалтын алба бие даан хэрэгжүүлэх бөгөөд албаны дарга нь Улсын ерөнхий байцаагч байна

²³ Иргэний нисэхийн асуудал эрхэлсэн Засгийн газрын гишүүний санал болгосноор иргэний нисэхийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны байгууллагын дарга болон Нисэхийн аюулгүй ажиллагааны хяналтын Улсын ерөнхий байцаагчийг томилох, иргэний нисэхийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны байгууллагын дүрмийг батлах

²⁴ Иргэний нисэхийн асуудал хариуцсан төрийн захиргааны байгууллагын дарга бөгөөд иргэний нисэхийн хяналтын улсын ерөнхий байцаагч /цаашид "Дарга" гэх/ иргэний нисэхийн мэргэжлийн дээд боловсролтой, иргэний нисэхийн хяналтын байцаагчид тавигдах шаардлагыг хангасан байна.

²⁵ иргэний нисэхийн асуудал хариуцсан төрийн захиргааны байгууллагын даргыг томилох, чөлөөлөх;

²⁶ Иргэний нисэхийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны төв байгууллага дараах бүрэн эрхийг хэрэгжүүлнэ.

²⁷ иргэний нисэхийн хяналтын улсын ерөнхий байцаагч, хяналтын байцаагчийн эрх олгох;

байгаа ч хуулийн 38 дугаар зүйлийн 38.1-д зааснаар хяналтын байцаагч нь Төрийн хяналт шалгалтын тухай хууль, Зөрчил шалган шийдвэрлэх тухай хуульд заасан нийтлэг бүрэн эрхийг эдэлхээр, 51 дүгээр зүйлийн 51.2-т заасан ... Зөрчлийн тухай хуульд заасан хариуцлага хүлээхээр байна.

2.30 Хуулийн дээрх зохицуулалтаас харахад иргэний нисэхийн асуудал хариуцсан төрийн захиргааны байгууллагын удирдлагыг Засгийн газраас улсын ерөнхий байцаагчаар томилж, байцаагчийн эрхийг ЗТС олгож, Зөрчил шалган шийдвэрлэх тухай хуулийн нийтлэг эрхийг эдлээгүй мөртлөө Зөрчлийн тухай хуулиар хариуцлага хүлээхээр байгаа нь Хууль, тогтоомжийн тухай хуулийн 29 дүгээр зүйлийн²⁸ хуулийн төсөлд тавигдах 29.1.1, 29.1.3, 29.1.5, 29.1.7, 29.1.8-д заасан шаардлагыг хангаагүй байхад УИХ-аас хууль болгон баталж, хэрэгжүүлж байгаатай холбоотой байна.

2.31 Мөн Иргэний нисэхийн тухай хуулийн 8 дугаар зүйлийн 8.1.13-д *иргэний нисэхийн хяналтын улсын ерөнхий байцаагч, хяналтын байцаагчийн эрх олгох* гэж ЗТЯ-ны бүрэн эрхийг зааж өгсөн байхад Иргэний нисэхийн тухай хуулиар улсын ерөнхий байцаагч буюу ИНЕГ-ын даргыг Засгийн газраас томилохоор зааж хуулийн заалт хооронд зөрчил үүссэн байна.

2.32 Энэ нь Төрийн хяналт шалгалтын тухай хуульд заасан “Улсын ерөнхий байцаагч” гэсэн нэр томъёоны нарийн утгыг ойлгохгүйгээр шууд иргэний нисэхийн хууль тогтоомжид оруулж хэрэглэж байгаатай холбоотой байх бөгөөд ИНЕГ-ын даргын нарийн мэргэшсэн байх шалгуурыг бүдгэрүүлж, зориуд хоёрдмол агуулга гаргасан байх эрсдэлтэй байна.

2.33 Энэ нь Монгол Улсын нисэхийн хууль тогтоомжуудын ойлголт Иргэний нисэхийн Олон Улсын гэрээний заалтуудтай нийцэлгүй байх бас нэгэн нөхцөл болж байна. Иргэний нисэхийн асуудал хариуцсан байгууллагууд олон жил хуулийн нийцлийг хангалгүй, асуудлыг шийдэлгүй орхигдуулж ирсэн нь удирдлагууд ойр ойрхон солигддог, салбарын хууль тогтоомжийг боловсронгуй болгох хүний нөөц хангалтгүй, нэг бодлого тууштай хэрэгждэггүй, мэргэжил мэдлэгийн хомсдол нүүрлэсэнтэй холбоотой байна.

2.34 Иргэний нисэхийн тухай хуулийг батлахдаа дагалдах хуулийг салбарын онцлогийг харгалзан өөрчлөөгүй олон жил болсон, зарим зохицуулалт нь бусад хууль тогтоомжтой зөрчилдөх байдлыг засаж өөрчлөөгүй, өнөөгийн хөгжил, олон улсын шаардлагатай нийцэхгүй хоцрогдсон хэвээр байгаа нь асуудал хариуцаж байгаа үе үеийн удирдлага салбар хариуцсан яамны эс үйлдэхүйг харуулж байна.

Эрүүл мэндийн шалгагчийн гэрчилгээ эзэмшигч байхгүйгээс дүрмийн хэрэгжилт хангалтгүй байна

2.35 Эрүүл мэндийн гэрчилгээ болон стандарт ИНД-67-д мэргэжлийн үнэмлэх, зэрэглэл эзэмшигч нисэхийн ажилтанд эрүүл мэндийн үзлэг, шинжилгээ хийх, түүнтэй холбоотой дүгнэлт гаргах үйл ажиллагааг ИНЕГ-ын даргаас эрүүл мэндийн гэрчилгээ олгох эрх олгогдсон шалгагч эмч гүйцэтгэнэ гэж тодорхойлсон байна.

2.36 ИНЕГ-ын даргын 2024 оны А/133 дугаар тушаалын долдугаар хавсралтаар баталсан Иргэний нисэхийн эрүүл мэндийн хяналтын байцаагчийн албан тушаалын тодорхойлолтын зорилт 1-д *ИНЕГ-ын даргаас шилжсэн эрхийн дагуу ИНД-ийн хүрээнд хувь хүнд эрүүл мэндийн гэрчилгээ олгох, шинэчлэх, түдгэлзүүлэх, гэрчилгээ эзэмшигчийн үйл ажиллагаанд байнгын хяналт тавина* гэж заасны дагуу уг байцаагчид эрхийг хэрэгжүүлэхээр байна.

2.37 ИНЕГ нь ИНД-67-д заасан нисэхийн мэргэжилтнүүдийн эрүүл мэндийн гэрчилгээг 6 сараас 3 жилийн хугацаагаар 3 ангиллаар олгож байгаа ч дүрмийн 67.157-д заасан эрүүл

²⁸ 29.1.1. ... Монгол Улсын олон улсын гэрээнд нийцсэн...

29.1.3. тухайн хуулиар зохицуулах нийгмийн харилцааны хүрээнээс хальсан асуудлыг тусгахгүй байх;

29.1.5. зүйл, хэсэг, заалт нь хоорондоо зөрчилгүй байх;

29.1.7. бусад хуулийн заалтыг давхардуулан заахгүйгээр шаардлагатай бол түүнийг эш татах, энэ тохиолдолд эшлэлийг тодорхой хийж, хуулийн нэр болон хэвлэн нийтэлсэн албан ёсны эх сурвалжийг бүрэн гүйцэд заасан байх;

29.1.8. тухайн хуулиар зохицуулах нийгмийн харилцаа, хуулийн үйлчлэх хүрээ, эрх зүйн харилцаанд оролцогч хүн, хуулийн этгээдийн эрх, үүрэг, зохицуулалтад удирдлага болгох;

мэндийн шалгагчийн гэрчилгээ олгох нөхцөл, шаардлагыг хангасан эрүүл мэндийн шалгагч байхгүй байна.

2.38 Эмнэлгийн дүгнэлт²⁹, эрүүл мэндийн үнэлгээний тайлан³⁰, итгэмжлэгдсэн эрүүл мэндийн дүгнэлт гаргах³¹ эрүүл мэндийн шалгагчгүйгээр эрүүл мэндийн хяналтын байцаагч дүгнэлт гаргаж, Мэргэжлийн үнэмлэхжүүлэлтийн хэлтсийн дарга 2023 онд 315, 2024 онд 333 гэрчилгээ, 2025 оны 9 дүгээр сарын 30-ны өдрийн байдлаар 143 гэрчилгээг олгосон байна.

Хүснэгт 15. ИНЕГ-аас 2023-2025 онд олгосон үнэмлэх, гэрчилгээний тоо

№	Иргэний нисэхийн дүрмүүд	2023 он	2024 он	2025 оны 9 сар*
1	ИНД-61 Нисгэгчийн үнэмлэх, зэрэглэл	289	160	106
2	ИНД-65 Нислэгийн хөдөлгөөний үйлчилгээний ажилтны үнэмлэх, зэрэглэл	219	170	103
3	ИНД-66 Агаарын хөлгийн техник үйлчилгээний ажилтны үнэмлэх	153	143	87
4	ИНД-67 Эрүүл мэндийн стандарт болон гэрчилгээ	315	333	146

Эх сурвалж: ИНЕГ-ын статистик* урьдчилсан гүйцэтгэл

2.39 Иймд шаардлага хангасан эрүүл мэндийн шалгагчийг томилж, ИНД-ийн дагуу үнэмлэхжүүлж гэрчилгээжүүлэх нь зүйтэй байна.

Агаарын тээвэрлэгчийн гэрчилгээ олгох, хяналт шалгалт хийх мэргэшсэн байцаагч, мэргэжилтэн дутагдалтай, агаарын тээврийн гэрчилгээжүүлэлтийн үйл явцад тавих хяналтын тогтолцоо бүрдээгүй байна

2.40 Шугамын агаарын тээвэрлэгчийг /том, дунд болон жижиг агаарын хөлгөөр арилжааны нислэгийн үйл ажиллагаа эрхлэх/ болон ерөнхий зориулалтын агаарын тээвэрлэгчийг /нисдэг тэрэг болон 9, эсхүл түүнээс цөөн зорчигчийн суудалтай нисэх онгоцоор арилжааны нислэгийн үйл ажиллагаа эрхлэх/ ЗТХС /хуучин нэрээр/-ын 2021 оны А/16 дугаар тушаалаар баталсан ИНД-119-ээр гэрчилгээжүүлж байна.

2.41 Монгол Улсад 2025 оны 9 дүгээр сарын 30-ны өдрийн байдлаар нийт 39 агаарын тээвэрлэгчийн, 36 агаарын хөлөгт нислэгт тэнцэх чадварын гэрчилгээ тус тус хүчинтэй байна. /Дэлгэрэнгүйг хавсралт 3-аас харна уу/ Үүнд:

Агаарын тээвэрлэгчийн гэрчилгээ:

- Том агаарын хөлгөөр арилжааны нислэгийн үйл ажиллагаа эрхлэх-6;
- Дунд агаарын хөлгөөр арилжааны нислэгийн үйл ажиллагаа эрхлэх-1;
- Нисдэг тэрэг, жижиг агаарын хөлгөөр арилжааны нислэгийн үйл ажиллагаа эрхлэх-5;
- Гадаадын агаарын тээвэрлэгчийн гэрчилгээ-22;
- Хөдөө аж ахуйн нислэгийн үйл ажиллагаа эрхлэгч байгууллагын гэрчилгээ-1;
- Хүнгүй агаарын хөлгөөр үйл ажиллагаа эрхлэгчийн гэрчилгээ-1;
- Хөдөө аж ахуйн нислэгийн үйл ажиллагаа эрхлэгч байгууллагын гэрчилгээ-1;
- Нисэх клубийн гэрчилгээ-2;

Нислэгт тэнцэх чадварын гэрчилгээ:

- Том нисэх онгоцны арилжааны нислэгийн үйл ажиллагаа /ИНД-121/-20;
- Дунд нисэх онгоцны арилжааны нислэгийн үйл ажиллагаа /ИНД-125/-3;
- Нисдэг тэрэг, жижиг нисэх онгоцны арилжааны нислэгийн үйл ажиллагаа /ИНД-135/-11;
- Нисэхийн сургалтын байгууллагын /ИНД-141/-1;
- Хөдөө аж ахуйн -1.

2.42 Иргэний нисэхийн тухай 1999 оны хуулийн /хүчингүй/ 8 дугаар зүйлийн 8.5³²-д заасны дагуу ИНЕГ-ын даргын 2023 оны А/13 дугаар тушаалаар баталсан “Эрх шилжүүлэх журам”-ын 1.5-д дарга нь дор дурдсан ИНД-д заасан гэрчилгээ олгох, хүчинтэй хугацааг сунгах, түдгэлзүүлэх, хүчингүй болгох эрхүүдийг шилжүүлэхгүй гэж заажээ. Үүнд:

- ИНД-119 Агаарын тээвэрлэгчийн гэрчилгээжүүлэлт;
- ИНД-121 Том нисэх онгоцны арилжааны нислэгийн үйл ажиллагаа;
- ИНД-125 Дунд нисэх онгоцны арилжааны нислэгийн үйл ажиллагаа;
- ИНД-135 Нисдэг тэрэг болон жижиг нисэх онгоцны арилжааны нислэгийн үйл ажиллагаа;

²⁹ ИНД 67.57

³⁰ ИНД 67.59

³¹ ИНД 67.63

³² Иргэний нисэхийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны байгууллага нь нисэхийн аюулгүй ажиллагаанд хамаарах бүрэн эрхийнхээ тодорхой хэсгийг Иргэний нисэхийн ерөнхий газрын ажилтан, томилогдсон байцаагч нарт гэрээний үндсэн дээр албан ёсоор шилжүүлэн гүйцэтгүүлж болно. Энэхүү гэрээнд ажилтны үүрэг, хариуцлагыг тодорхой тусгана.

- ИНД-129 Гадаадын агаарын тээвэрлэгчийн гэрчилгээжүүлэлт;
- ИНД-102 Хүнгүй агаарын хөлгөөр үйл ажиллагаа гэрчилгээжүүлэлт;
- ИНД-115 Чөлөөт нисэхийн үйл ажиллагаа эрхлэгчийн гэрчилгээжүүлэлт;
- ИНД-137 Хөдөө аж ахуйн агаарын хөлгийн үйл ажиллагаа;
- ИНД-149 Нисэх клубийн гэрчилгээжүүлэлт;
- ИНД-139 Аэродромын үйл ажиллагаа, гэрчилгээжүүлэлт;
- ИНД-145 Агаарын хөлгийн техник үйлчилгээний байгууллагын гэрчилгээжүүлэлт.

2.43 Иргэний нисэхийн тухай хуулийн шинэчилсэн найруулгын 11 дүгээр зүйлийн 11.3-т Энэ хуулийн 11.1³³-д заасан эрхийг шилжүүлэх журмыг Монгол Улсын олон улсын гэрээ, холбогдох хууль тогтоомжид нийцүүлэн иргэний нисэхийн асуудал эрхэлсэн Засгийн газрын гишүүн батална гэж заасны дагуу ЗТС-ын 2025 оны А/251 дүгээр тушаалаар баталсан байна.

2.44 Харин эрх шилжүүлж авсан НААХЗА-ны Нислэгийн стандарт, үйл ажиллагааны хяналтын хэлтсийн дарга бөгөөд нисэхийн аюулгүй ажиллагааны хяналтын байцаагч ИНД-ээр³⁴ байгууллагад гэрчилгээ олгох, шинэчлэх, өөрчлөх, сунгах, түдгэлзүүлэх, хүчингүй болгох асуудлаар мэргэжлийн санал, дүгнэлт гаргах, гэрчилгээний хавсралтаар үйл ажиллагааны тодорхойлолтыг батлах, байгууллагын заавар, журмыг баталгаажуулах, хүлээн зөвшөөрөх, дүрмийн хэрэгжилтэд хяналт тавих үүрэг хүлээсэн байна.

2.45 Өөрөөр хэлбэл, нисэхийн аюулгүй ажиллагааны хяналтын байцаагч гэрчилгээ олгох, шинэчлэх, өөрчлөлт оруулах, сунгах, түдгэлзүүлэх, хүчингүй болгох асуудлаар мэргэжлийн санал, дүгнэлт гаргаад Улсын ерөнхий байцаагч буюу ИНЕГ-ын дарга гэрчилгээ олгох, хугацааг сунгах, түдгэлзүүлэх, хүчингүй болгох чиг үүргийг хэрэгжүүлж байна.

2.46 Гэвч Airbus A319/A320, Boeing 737, ERJ-190-100LR, ERJ-190-400, Cessna 172S, AT-602, Mi-8/Mi-171, Mi-26T, R66, G-2 Cabri, AS350B3/EC130 T2, MBB-BK117 D-3, BELL 505 маягийн /загвар/ агаарын хөлөгт хяналт, шалгалт хийх, үйл ажиллагааны тодорхойлолт, дүгнэлт гаргах, заавар хянах чиг үүргийг хэрэгжүүлэх нислэгийн үйл ажиллагаа хариуцсан мэргэшсэн байцаагч /мэргэжилтэн/ байхгүй байхад ахлах болон өөр чиглэлээр мэргэшсэн байцаагч нар сэлгэн ажиллаж дүгнэлт гаргаж байна. Энэ нь ИНД 61-д заасан нөхцөл, шаардлагыг нэг хүн дангаар хангах, олон маягийн агаарын хөлөгт шалгалт хийх боломжгүйтэй холбоотой байна.

2.47 Дээрх маягийн агаарын хөлөгт гаргасан мэргэжлийн санал, дүгнэлтээр “хязгаарлалттай” гэж үнэлсэн байхад үйл ажиллагааны тодорхойлолтод мэргэшсэн байцаагчийн санал, дүгнэлтийг тусгалгүйгээр нислэгт тэнцэх чадварын болон агаарын тээвэрлэгчийн гэрчилгээ олгосон байна.

Хүснэгт 16. ИНЕГ-ын нисэхийн үйл ажиллагаа болон нислэгт тэнцэх чадварын гэрчилгээ олгох хяналтын байцаагчийн мэргэшил

№	Онгоцны төрөл	Нислэг үйлдэж буй агаарын хөлгийн маяг	Хамаарах ИНД	Нислэгийн үйл ажиллагаа хариуцсан мэргэшсэн байцаагч	Нислэгт тэнцэх чадварын хяналтын мэргэшсэн байцаагч	Агаарын хөлгийн оператор
1	Том нисэх онгоц	Airbus A319/A320	ИНД-121	Гэрээт	4	Аэромонголиа ХХК, Монголиан Эйрвейс Карго ХХК
2	Том нисэх онгоц	Boeing 737	ИНД-121	Байхгүй	3	МИАТ ТӨХК
3	Том нисэх онгоц	Boeing 757	ИНД-121	1	1	МИАТ ТӨХК
4	Том нисэх онгоц	Boeing 767	ИНД-121	1	2	МИАТ ТӨХК

³³ Дарга иргэний нисэхийн аюулгүй байдал болон аюулгүйн хамгаалалтын хяналт шалгалт хийх эрхээ иргэний нисэхийн хяналтын байцаагч болон нисэхийн гэрчилгээжсэн ажилтанд гэрээгээр бүхэлд нь, эсхүл хэсэгчлэн шилжүүлж болно.

³⁴ 2.1.1. ИНД-119 Агаарын тээвэрлэгчийн гэрчилгээжүүлэлт;

2.1.1.1. ИНД-121 Том нисэх онгоцны арилжааны нислэгийн үйл ажиллагаа;

2.1.1.2. ИНД-125 Дунд нисэх онгоцны арилжааны нислэгийн үйл ажиллагаа;

2.1.1.3. ИНД-135 Нисдэг тэрэг болон жижиг Нисэх онгоцны арилжааны нислэгийн үйл ажиллагаа;

2.1.2. ИНД-102 Хүнгүй агаарын хөлгөөр үйл ажиллагаа эрхлэгчийн гэрчилгээжүүлэлт;

2.1.3. ИНД-115 Чөлөөт нисэхийн үйл ажиллагаа эрхлэгчийн гэрчилгээжүүлэлт;

2.1.4. ИНД-129 Гадаадын агаарын тээвэрлэгчийн гэрчилгээжүүлэлт;

2.1.5. ИНД-137 Хөдөө аж ахуйн агаарын хөлгийн үйл ажиллагаа;

2.1.6. ИНД-149 Нисэх клубийн гэрчилгээжүүлэлт".

5	Том нисэх онгоц	Boeing 787	ИНД-121	1	байхгүй	МИАТ ТӨХК
6	Том нисэх онгоц	CL-600-2C10	ИНД-121	1	2	МИАТ ТӨХК
7	Том нисэх онгоц	ERJ-190-100LR	ИНД-121	Байхгүй	2	Хүннү эйр ХХК
8	Том нисэх онгоц	ERJ-190-400	ИНД-121	Байхгүй	Байхгүй	Хүннү эйр ХХК
9	Жижиг онгоц	Cessna 208B	ИНД-125/135	1	байхгүй	Геосан ХХК, Хүннү эйр ХХК, Тэнгэрийн улаач шинэ ХХК
10	Сургалтын онгоц	Cessna 172S	ИНД-141	Байхгүй	Байхгүй	Монголиан эйрвэйс ХХК
11	Жижиг онгоц	AT-602	Хөдөө аж ахуй	Байхгүй	Байхгүй	Томас Эйр ХХК
12	Нисдэг тэрэг	Mi-8/Mi-171	ИНД-135	Байхгүй	2	Зорт Эйр ХХК
13	Нисдэг тэрэг	Mi-26T	ИНД-135	Байхгүй	2	Зорт Эйр ХХК
14	Нисдэг тэрэг	R66	ИНД-135	Байхгүй	Байхгүй	Монголиан эйрвэйс ХХК
15	Нисдэг тэрэг	G-2 Cabri	ИНД-135	Байхгүй	Байхгүй	Монголиан эйрвэйс ХХК
16	Нисдэг тэрэг	AS350B3/EC130 T2	ИНД-135	Байхгүй	3	Монголиан эйрвэйс ХХК
17	Нисдэг тэрэг	MBB-BK117 D-3	ИНД-135	Байхгүй	3	Геосан ХХК
18	Нисдэг тэрэг	BELL 505	ИНД-135	Байхгүй	Байхгүй	Номин Трейдинг ХХК

Эх сурвалж: ИНЕГ

2.48 Энэ нь иргэний нисэхийн аюулгүй байдлыг хариуцах чиг үүрэгтэй үе үеийн удирдлага ИНД-ийн шаардлагыг хангуулж, аюулгүй байдлын хяналтын чиг үүргийг хэрэгжүүлэх хяналтын байцаагч нарыг дүрмийн дагуу мэргэшүүлэх, чадварлаг хүний нөөц татах, хангалттай орон тоогоор ажиллуулах, тогтвор суурьшилтай ажиллуулах бодлогогүй ажиллаж ирсэнтэй холбоотой байна.

2.49 Мөн нисдэг тэрэгний шалгах нислэг хийх, нислэгт тэнцэх чадварын гэрчилгээ олгох мэргэшсэн байцаагч байхгүй байхад G-2 Cabri, MI-8, R66 маягийн нисдэг тэргээр нислэгийн үйл ажиллагаа эрхлэх гэрчилгээг Тэнгэрийн улаач шинэ ХХК, Монголиан эйрвейс ХХК, Альфа аврора авэйшн ХХК, Оранж эйр ХХК, А-жет авиэйшн ХХК-уудад зорчигч, ачаа тээвэрлэлтийн нислэг, захиалгат нислэгийн үйл ажиллагаа эрхлэх эрх олгосон байна.

Хүснэгт 17. Нисдэг тэрэг болон дунд онгоцонд олгосон гэрчилгээжүүлэлтийн мэдээлэл

№	ИНД	Агаарын хөлгийн мэдээлэл			Анх олгосон огноо	Сунгалт хийсэн огноо		Эрхлэх үйл ажиллагааны чиглэл	Оператор
		Маяг	Бүртгэлийн дугаар	Үйлдвэрлэгчийн дугаар		Олгосон	Дуусах		
1	125	CESSNA 208B	JU-9993	208B2103	2009.06.23	2025.11.07	2026.11.06	Агаарын тээвэр	Геосан ХХК
2	125	CESSNA 208B	JU-9991	208B1246	2007.07.05	2025.09.30	2026.09.29	Агаарын тээвэр	Геосан ХХК
3	125	CESSNA 208B	JU-3999	208B5663	2022.04.18	2025.04.23	2026.04.23	Агаарын тээвэр	Геосан ХХК
4	135	CESSNA 208B	JU-9999	208B5541	2019.07.16	2025.01.14	2026.01.13	Ерөнхий зориулалт	Тэнгэрийн улаач шинэ ХХК
5	121	CESSNA 208B	JU-3366	208B5703	2024.11.07	2025.10.31	2026.10.30	Агаарын тээвэр	Хүннү эйр ХХК
6	121	Mi-8AMT	JU-5888	59489605670	2022.10.11	2025.06.13	2026.06.15	Ачаа тээвэр	Зорт эйр ХХК
7	121	Mi-8MTV-1	JU-5008	95739	2023.01.18	2025.06.13	2026.06.15	Ачаа тээвэр	Зорт эйр ХХК
8	121	Mi-26T	JU-5999	34001212461	2024.11.01	2025.06.13	2026.06.15	Ачаа тээвэр	Зорт эйр ХХК

Эх сурвалж: ИНЕГ

2.50 ИНЕГ-аас Зорт эйр ХХК-ийн Ми-8MTV-1, Ми-8AMT, Ми-26Т, Хүннү эйр ХХК-ийн CESSNA 208B маягийн нисдэг тэргийг 2022-2024 онд тухайн агаарын хөлгийг дүрмийн ангилал зөрүүлж, ИНД-121 /Том нисэх онгоцны арилжааны нислэг/-ийн дагуу бүртгэж, харгалзан JU-5008, JU-5888, JU5999, JU-3366 дугаар бүртгэлийн гэрчилгээ олгосон байна.

2.51 Тухайлбал, ИНЕГ-ын дарга 2022 оны 6 дугаар сарын 08-ны өдөр Зорт эйр ХХК-д Агаарын тээвэрлэгчийг гэрчилгээжүүлэх үзлэг шалгалт хийх ажлын хэсгийн удирдамжийг баталсан байна. Удирдамжид ИНД-12, ИНД-43, ИНД-47, ИНД-61, ИНД-66, ИНД-91, ИНД-92, ИНД-108, ИНД-100, ИНД-119, ИНД-121, ИНД-145 дүрмүүдийг ашиглахаар заасан байна. Өөрөөр хэлбэл, нисдэг тэрэг болон жижиг нисэх онгоцны арилжааны нислэгийн үйл ажиллагаанд ИНД-135-ыг баримтлахыг заагаагүй байна.

2.52 Нисэхийн аюулгүй ажиллагааны хяналт, зохицуулалтын газрын байцаагч 2022 оны 6 дугаар сарын 08-ны өдрөөс 2022 оны 8 дугаар сарын 10-ны өдрүүдэд хяналт хийж, ИНЕГ-ын дарга 2022 оны 8 дугаар сарын 10-ны өдөр Зорт эйр ХХК-д Ил-76ТД маягийн агаарын хөлгөөр шугамын агаарын тээвэрлэгчийн үйл ажиллагаа эрхлэх АТ-031 дугаар бүхий агаарын тээвэрлэгчийн гэрчилгээг 2023 оны 8 дугаар сарын 31-ний өдрийг хүртэл хүчинтэй хугацаагаар олгосон нь ИНД-119 Агаарын тээвэрлэгчийн гэрчилгээжүүлэлт дүрмийн 119.57³⁵, 119.107³⁶-д заасан үзүүлэх нислэг хийх үе шатыг алгассан үйлдэл болжээ.

Хүснэгт 18. ИНД-119 Агаарын тээвэрлэгчийн гэрчилгээжүүлэх үе шатыг Зорт эйр ХХК-ийг гэрчилгээжүүлсэн байдалтай харьцуулсан байдал

Агуулга	ИНД-ээр гэрчилгээжүүлэх үе шат					
	Өмнөх	Эхний	Баримт бичгийн үнэлгээ хийх	Үзлэг шалгалт хийх	Гэрчилгээ олгох	Нийт
ИНД-119 Агаарын тээвэрлэгчийн гэрчилгээжүүлэх хоног	∞	15	35	30	10	+90
Зорт эйр ХХК	2022 оны 6 дугаар сарын 08-ны өдрөөс 2022 оны 8 дугаар сарын 10-ны хооронд					63
Хяналтын байцаагчийн дүгнэлт гарсан огноо	2022.08.10-ны өдрийн 959/22 дугаартай Байцаагчийн дүгнэлт		2022.08.10-ны өдрийн 961/22 дугаар Байцаагчийн дүгнэлт	хийгээгүй	2022.08.10-ны өдрийн 962/22 дугаар Байцаагчийн дүгнэлт	
Хяналтын байцаагчийн дүгнэлтийн агуулга	Үзүүлэх нислэг хийх шаардлагатай тул хязгаарлагдмал эрхтэйгээр Агаарын тээвэрлэгчийн гэрчилгээ олгох боломжтой гэж дүгнэсэн байна		ИНД-119 Агаарын тээвэрлэгчийн гэрчилгээжүүлэлт дүрмийн шаардлагыг хангаж байна		4 дүгээр шатны үзлэг буюу үзүүлэх нислэг хийсний дараа Агаарын тээвэрлэгчийн гэрчилгээ болон үйл ажиллагааны тодорхойлолтыг олгох боломжтой гэсэн байна.	

Эх сурвалж: ИНЕГ

2.53 Зорт эйр ХХК-д Ил-76ТД маягийн агаарын хөлгөөр шугамын агаарын тээвэрлэгчийн үйл ажиллагаа эрхлэх АТ-031 дугаар агаарын тээвэрлэгчийн гэрчилгээг ИНЕГ-ын дарга 2023 оны 8 дугаар сарын 25-ны өдөр 3 жилийн хүчинтэй хугацаагаар сунгаж олгосон байхад үйл ажиллагааны тодорхойлолт хэсэгт 2024 оны 12 дугаар сарын 24-ний өдөр өөрчлөлт оруулахдаа Ил-76ТД агаарын хөлгийг хасаж, Ми-8МТВ, Ми-8АМТ, Ми-26Т маягийн нисдэг тэргээр нислэгийн үйл ажиллагаа эрхлэхээр нэмэлт өөрчлөлт оруулсан байна.

2.54 Чикагогийн конвенцын гэрчилгээ, зөвшөөрлийг хүлээн зөвшөөрөх тухай 33 дугаар зүйлд Агаарын хөлгийг бүртгэсэн хэлэлцэн тохиролцогч улсаас олгосон, эсхүл хүчин төгөлдөр болгосон нислэгт тэнцэх чадварын гэрчилгээ, зөвшөөрлийг хэлэлцэн тохиролцогч бусад улс хүчин төгөлдөр гэж хүлээн зөвшөөрөх бөгөөд харин уг гэрчилгээ, зөвшөөрлийг олгох, эсхүл хүчин төгөлдөр болгоход тавигдах шаардлага нь энэхүү конвенцын дагуу тухай бүр зөвлөмж болгох, эсхүл баталж болох, стандартын наад захын, эсхүл түүнээс дээш хэм хэмжээг хангасан байна гэж зааснаар гадаадын онгоцыг

³⁵ Бататгах нислэг, эсхүл тест
(a) Шугамын АТ-ийн гэрчилгээ эзэмших, эсхүл гэрчилгээнд нэмэлт өөрчлөлт оруулах хүсэлт гаргагч нь, хэрэв Дарга шаардсан бол холбогдох шаардлагыг хангаж чадахаа батлах зорилгоор бататгах нислэг, эсхүл тест хийнэ.
(b) Тухайн нислэг, эсхүл тестийг Даргын хүлээн зөвшөөрөхүйц хэлбэрээр гүйцэтгэсэн байна.

³⁶ Бататгах нислэг, эсхүл тест
(a) Ерөнхий зориулалтын АТ-ийн гэрчилгээ эзэмших, эсхүл гэрчилгээнд нэмэлт өөрчлөлт оруулах хүсэлт гаргагч нь, хэрэв Дарга шаардсан бол холбогдох шаардлагыг хангаж чадахаа батлах зорилгоор бататгах нислэг, эсхүл тест хийнэ.
(b) Тухайн нислэг, эсхүл тестийг Даргын хүлээн зөвшөөрөхүйц хэлбэрээр гүйцэтгэсэн байна.

гэрчилгээжүүлж болох ч дүрмийн дагуу олгох ёстой. Гэвч Зорт эйр ХХК-д олгосон энэхүү гэрчилгээ, зөвшөөрөл конвенцын дээрх заалтыг зөрчсөн байна.

2.55 ИНЕГ-ын захиалгаар 2025 оны 9 дүгээр сард ОУИНБ-аас ирэх аудит, шалгалтын бэлтгэл ажилд дэмжлэг үзүүлэх зорилгоор ирж ажилласан Хамтарсан ажиллагааны баг дээрх зөрчлийг аюулгүй байдлын ноцтой асуудал хэлбэрээр бүртгэгдэж, Монгол Улсын агаарын тээврийн хяналтын тогтолцоонд хийх үнэлгээнд сөрөг нөлөө үзүүлж болзошгүй гэж дүгнэжээ.

2.56 АТ-031 гэрчилгээний үйл ажиллагааны хавсралтад Зорт эйр ХХК-ийн нисдэг тэрэгнүүд нь ОХУ-ын нисгэгчийн бүрэлдэхүүнтэйгээр, Өмнөд ази, Ойрх Дорнодын бүс, Европ, Африкийн бүс /Өмнөд Судан, Буркина Фасо, Этиоп, Уганда, Бүгд найрамдах Судан улс/, Өмнөд Америкийн бүсүүдэд ажиллахаар зааснаас харахад манай улсын агаарын зайд үйл ажиллагаа явуулахгүй учраас хөөрөлт, буулт, өнгөрөлтийн нислэгээс орлого оруулахааргүй байна.

2.57 Дээрх хууль зөрчиж олгосон гэрчилгээний хүрээнд ашиг сонирхлын зөрчил үүссэн байж болзошгүй тул хууль хяналтын байгууллагад шилжүүлэн шалгуулахаар шийдвэрлэлээ.

2.58 ИНЕГ-ын даргын үйл ажиллагаанд хяналт тавих бие даасан, тогтмол ажиллагаатай хяналтын тогтолцоо бүрдээгүй, өндөр түвшний шийдвэр гаргалт болон бодлогын хэрэгжилт нь байгууллагын аюулгүй ажиллагааны хариуцлагатай шууд холбоотой тул тухайн албан тушаалыг хашиж байгаа этгээд Чикагогийн конвенцын заалтыг биелүүлж, дотоод хяналтын үр нөлөөтэй тогтолцоог бүрдүүлж, ёс зүйн өндөр хэм хэмжээнд ажиллах шаардлагатай байна.

2.59 ИНЕГ-т Агаарын тээвэрлэгчийг гэрчилгээжүүлэх 5 үе шатаар бүрдүүлэх ёстой баримт бичгүүд, мөн төлөвлөгөөт болон төлөвлөгөөт бус хяналт шалгалт хийсэн байцаагчийн дүгнэлт, үнэлгээний баримтууд он цагийн дарааллын дагуу ангилагдаж, эмхэтгэгдээгүй, иж бүрдэл хангагдаагүй байх эрсдэлтэй байгаа нь Архив, албан хэрэг хөтлөлтийн хууль, журмыг хэрэгжүүлж ажиллах шаардлагатайг харууллаа.

Монгол Улс агаарын зайн бүтэц, ангилал, зам, илтгэх цэг, нислэгийн удирдлагын зохион байгуулалтыг олон улсын стандартын дагуу үе шаттайгаар шинэчилж байна

2.60 ИНЕГ-ын даргын 2024 оны А/492 дугаар тушаалаар Монгол Улсын агаарын зайн зохион байгуулалтад дүн шинжилгээ хийж, шинээр тогтоох шаардлагатай агаарын замын санал боловсруулах ажлын хэсгийг байгуулсан байна.

2.61 Ажлын хэсгийн дараах үзүүлэлтээр дүгнэлт гаргасан байна. Үүнд:

- Нийт 238 агаарын замын сегментээс 32-ыг;
- Агаарын 16 хаалганаас 2-ыг /RIPEK, BAMUK/;
- Агаарын 121 цэгээс 16-г ашиглаагүй болох нь тогтоогдсон байна.

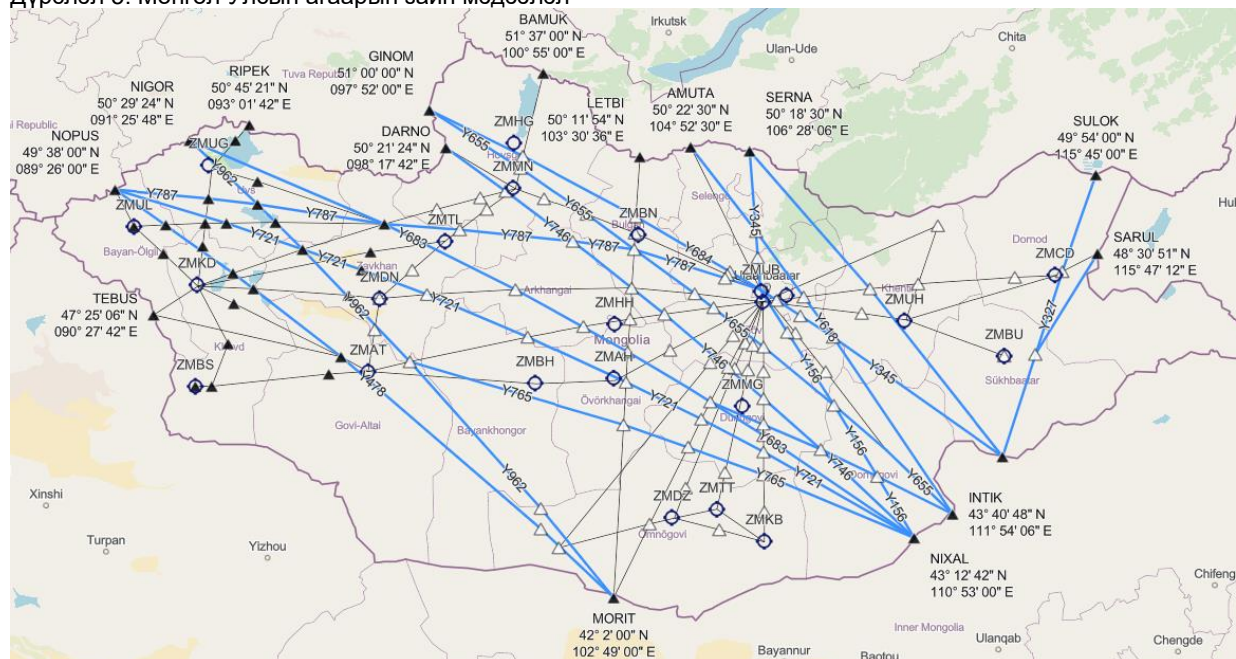
Харин ашиглалтаар тэргүүлж буй чиглэлүүд нь:

- DARNО–Y746–NIXAL /5805 нислэг/;
- GINOM–Y655–INTIK /5322 нислэг/;
- NIXAL–Y746–DARNО /5220 нислэг/.

2.62 Монгол Улсын агаарын зайд нислэгийн урсгалын нягтрал харилцан адилгүй, зарим чиглэл, хаалга, цэгүүд ашиглагдахгүй байгаа нь агаарын замын зохион байгуулалтыг дахин нягтлах, оновчтой төлөвлөх шаардлагатайг харуулсан байна.

2.63 ЗТС-ын 2025 оны А/36 дугаар тушаалаар байгуулсан ажлын хэсэг 49 агаарын замыг шинэчлэн тогтоож, улмаар ИНЕГ-ын даргын 2025 оны А/65 дугаар тушаалаар Монгол Улсын агаарын зайд иргэний нисэхийн зориулалтаар ашиглах илтгэх цэгүүд болон хөдөлгөөний удирдлагын сектор зохион байгуулалтыг шинэчлэн заавал илтгэх 42, хүсэлтээр илтгэх 91, нийт 133 цэгийг, нислэгийн хөдөлгөөний удирдлагын 6 секторыг шинэчлэн баталгаажуулсан байна.

Дүрслэл 5. Монгол Улсын агаарын зайн мэдээлэл



Тайлбар:

-  Аэродром
-  Заавал илтгэх цэг
-  Хүсэлтээр илтгэх цэг
- Уламжлалт агаарын зам
- Үзүүлэлтэд тулгуурласан агаарын зам

Эх сурвалж: <https://experience.arcgis.com>

2.64 Мөн Чикагогийн конвенцын хавсралт 15-ын 1.2.2 дахь заалтын дагуу “EGM-08” дэлхийн таталцлын загвараар нислэгийн аюулгүй нам өндрийн тооцооллыг шинэчилсэн байна. Ингэснээр нислэгийн өндрийн нэгдсэн тогтолцоог Монгол Улсын нислэгийн үйл ажиллагаанд бүрэн нэвтрүүлэх нөхцөл бүрджээ.

2.65 ОУИНБ-ын PANS-AIM Doc.10066-д орсон өөрчлөлтүүдийг бүрэн хэрэгжүүлэх арга хэмжээ авч, агаарын зам, нэршлийн код, илтгэх цэгийн мэдээллийг олон улсын бүртгэлийн системтэй үялдүүлсан байна.

Олон улсын иргэний нисэхийн байгууллагаас төлөвлөгөөт болон зөвлөмжийн мөрөөр хийсэн давтан аудитаар илэрсэн үл нийцлийг арилгаж, аргацааж өнгөрүүлэхгүй байх шаардлагатай байна

2.66 ОУИНБ-ын 2010 оны аудитын дүгнэлтээр манай улс 87.36 хувьтай гэж үнэлэгдсэн байна. Тус аудитаас хойш 2017 онд хууль эрх зүйн орчин, хувь хүний үнэмлэхжүүлэлт, нислэгийн үйл ажиллагаа, агаарын навигацийн үйл ажиллагаа гэсэн 4 хүрээнд давтан аудит хийж 89.55 хувьтай үнэлсэн байна.

Хүснэгт 19. Аудитын хамарсан хүрээний шалгуур хангаагүй асуултууд

	CE-1	CE-2	CE-3	CE-4	CE-5	CE-6	CE-7	CE-8
Хууль эрх зүйн орчин	2	3						
Иргэний нисэхийн эрх бүхий байгууллага								
Хувь хүний үнэмлэхжүүлэлт		2					2	
Нислэгийн үйл ажиллагаа	1	7			2	6	7	2
Агаарын хөлгийн нислэгт тэнцэх чадварын хадгалалт		4			2	1	1	1
Агаарын хөлгийн осол зөрчлийг шинжлэн шалгах		1		1	3			
Агаарын навигацийн үйл ажиллагаа		1				1	2	
Аэродромын үйл ажиллагаа		1	1	3	3	3	2	

Тайлбар:

50 0 Үл нийцэлтэй асуултын тоо

Эх сурвалж: ОУИНБ, State Profile Mongolia

2.67 ИНЕГ-ын захиалгаар 2025 онд ирж ажилласан Ази, Номхон далайн бүсийн Хамтарсан ажиллагааны багийн зөвлөх үйлчилгээний тайланд дараах үл нийцлүүд тусгагджээ. Тухайлбал,

LEG - Хууль эрх зүйн орчин

- Иргэний нисэхийн тухай хуульд ИНЕГ-ын дарга иргэний нисэхийн дүрмүүдийг боловсруулж, батлах эрх мэдлийг олгох зохицуулалтыг тодорхой тусгаагүй;
- Конвенцын хавсралтуудын сүүлийн үеийн нэмэлт, өөрчлөлтүүдийн ихэнх нь Монгол Улсын эрх зүйн зохицуулалт болон ИНД-д цаг хугацаандаа тусгагдаагүй;
- Иргэний нисэхийн тухай хууль болон түүнд үндэслэн боловсруулсан ИНД-ийн хүрээнд 12 үл нийцэл илэрсэн;

ORG - Иргэний нисэхийн эрх бүхий байгууллага

- ИНЕГ, АХОЗШША, Цаг уур, Онцгой байдлын алба, нисэх буудлын захиргаа зэрэг улсын хэмжээнд иргэний нисэхийн аюулгүй байдалд оролцогч байгууллагуудын чиг үүрэг уялдаагүй;
- ИНЕГ нь ИНД батлах, санхүү, захиргааны асуудлаа өөрөө шийдвэрлэх бие даасан эрхгүй;
- Байгууллагын одоогийн зохион байгуулалт, бүтцээр ИНЕГ нь аюулгүй байдлын хяналтын үүрэг гүйцэтгэх бие даасан эрх бүхий байгууллага хэлбэрээр байгуулагдаагүй;
- Ажилтныг сонгон шалгаруулах үйл явцад ИНЕГ-ын гүйцэтгэх үүрэг нь ажилд авах хэрэгцээний санал болон мэргэшил, чадварын шаардлагаар хязгаарлагддаг. Холбогдох аюулгүй байдлын хяналтын газар эсвэл хэлтэс нь сонгон шалгаруулах үйл явцад огт оролцдоггүй;
- Иргэний нисэхийн хяналтын ахлах байцаагч нар шинээр ажилд авсан байцаагч нарт зохион байгуулалттай ажлын байран дээрх дадлага, сургалтыг явуулж байгаа талаар нотлох баримт байхгүй;
- ИНЕГ нь аюулгүй байдлын хяналтын үйл ажиллагаагаа удирдах автоматжуулсан программ хангамж ашигладаггүй;

PEL - Хувь хүний үнэмлэхжүүлэлт

- Иргэний нисэхийн тухай хуульд дүрмийн шаардлагаас чөлөөлөх, стандарт, журмын зөрүүтэй байдлыг ОУИНБ-д мэдээлэх, “Тушаал, чиглэл, заавар” гэх нэр томъёог хэрхэн хэрэглэх болон мэргэжлийн үнэмлэхжүүлэлтийн дүрмийн хүрээнд албадлагын арга хэмжээг хэрэгжүүлэх зохицуулалт хангалтгүй;

ANS - Агаарын навигацийн үйл ажиллагаа

- Бүрэн эрх, нутаг дэвсгэрт хамаарах Конвенцын зүйл 1, 2 ба 12-ын заалт болон дүрмүүд нь Иргэний нисэхийн тухай хуульд ойлгомжтой хэлбэрээр илэрхийлэгдээгүй;
- Конвенцын 25 дугаар зүйлд аюул тулгарсан агаарын хөлөгт тусламж үзүүлэх тухай заалтууд нисэхийн хууль тогтоомжид тодорхой тусгагдаагүй;
- Иргэний нисэхийн тухай хуульд нислэгийн зураг болон SAR-ын зохицуулалт мөн гэрчилгээжүүлэлтийн талаар ороогүй;
- Энэхүү ANS тодорхойлолт болон ANS гэрчилгээжүүлэлтийн шаардлага хоёулаа хуульд тодорхой заагдаагүй нь ANS-ыг хамгийн дээд түвшнээс эхлэн бүхэлд нь бүрхэг болгосон;
- Иргэний нисэхийн тухай хуульд нисэхийн агаарын навигацийн техникийн үйлчилгээ болон холбоо, навигаци, ажиглалт гээд өөр өөр заалтуудад орсон нь хоорондоо зөрчилдсөн;

AIG - Агаарын хөлгийн осол зөрчлийг шинжлэн шалгах

- Иргэний нисэхийн тухай хуулийн 40 дүгээр зүйл, Конвенцын хавсралт 13-т заасан Монгол Улсын үүргийг биелүүлэх АХОЗШША-ыг байгуулах тухай заалт байхгүй;
- Иргэний нисэхийн тухай хуульд АХОЗШША нь шүүх, ИНЕГ-аас тусгаарлагдсан болон шинжлэн шалгах ажиллагаа явуулахдаа зааварчилгааг авахгүй, хүлээн авахгүй байх талаар тусгагдаагүй;
- Иргэний нисэхийн тухай хуулийн 43 дугаар зүйлд агаарын хөлгийн осол, зөрчлийг шинжлэн шалгах ажиллагаа явуулах шинжлэн шалгахчийг томилох, албаны даргын шинжлэн шалгах ажиллагаа явуулах бүрэн эрхийг тодорхой заагаагүй;
- АХОЗШША нь агаарын хөлгийн осол, зөрчлийг шинжлэн шалгах ажиллагааны үед шүүхийн байгууллагатай хамтран ажиллах санамж бичигтэй боловч уг санамж бичигт шүүх байгууллага өөрийн гэмт хэргийн болон хууль бус хөндлөнгийн оролцоог тогтоох зорилгоор ажиллагаа явуулж байгаа үедээ албаны шинжлэн шалгах ажиллагааны холбогдох материал, нотлох баримтын шалгалтыг хийхэд саатуулахгүй байх тухай тохиролцоог тусгаагүй;
- Иргэний нисэхийн тухай хуульд алба хариуцсан шинжлэн шалгагч нь гэрч болон шинжлэн шалгах ажиллагаанд ач холбогдол өгөх бусад хүмүүстэй ярилцлага хийх боломж олгох заалт байхгүй;
- Иргэний нисэхийн тухай хуульд бүхээгийн ярианы бичлэг болон агаарын хөлгийн нислэгийн үеийн өгөгдөл дүрс бичлэгийг нууцлах, задруулахгүй байхыг баталгаажуулах заалт байхгүй;
- Иргэний нисэхийн тухай хуульд осол, зөрчлийн шинжлэн шалгалтын тэмдэглэлийн хамгаалалтыг хангах заалт байхгүй;

OPS - Нислэгийн үйл ажиллагаа

- Иргэний нисэхийн тухай хуульд агаарын хөлөгт авч явах баримт бичиг, нислэгийн бүртгэлийн дэвтэрт тавигдах шаардлагыг тодорхой заагаагүй;

- Иргэний нисэхийн тухай хуульд аюултай барааг агаараар тээвэрлэхтэй холбоотой албадлагын арга хэмжээний зохицуулалт байхгүй, аюулгүй байдлын хяналтын эрх үүргийг шилжүүлэх тухай хуульд тодорхой заагаагүй.

2.68 ОУИНБ-аас хийсэн аудит, шалгалтуудаар илэрсэн үл нийцлийг арилгах шат дараатай арга хэмжээ аваагүй эс үйлдэхүй гаргаж, олон улсын өмнө хүлээсэн үүргээ бүрэн хэрэгжүүлээгүйгээс 2026 онд ирэх аудитаар хангалтгүй үнэлгээ авах, эсвэл ноцтой эрсдэл хэсэгт бүртгэгдэж, эргээд эрхээ сэргээхэд, Тайландын Хаант Улсын жишээгээр харахад 10 жилийн хугацаа зарцуулах, нисэхийн салбарын хөгжлийг хойш татсан үйлдэл болохоор байна.

БҮЛЭГ 3. НАВИГАЦИЙН ХУРААМЖИЙН ОРЛОГЫГ ЗОРИУЛАЛТ БУСААР ЗАРЦУУЛЖ БАЙГАА НЬ ИРГЭНИЙ НИСЭХИЙН АЮУЛГҮЙ БАЙДЛЫГ ХАНГАХ НӨХЦӨЛИЙГ БУУРУУЛЖ, УЛМААР САЛБАРЫН ХӨГЖИЛД СӨРӨГ НӨЛӨӨ ҮЗҮҮЛЖ БАЙНА

Оршил

Энэ бүлэгт ОУИНБ-ын бодлогын баримт бичигт заасны дагуу навигацийн хураамжийг бүрдүүлж, ИНЕГ, ИНУТ ТӨХХК түүний харьяа байгууллагууд санхүүгийн зохистой удирдлага хэрэгжүүлж байгаа эсэх асуудлыг авч үзлээ.

Иргэний нисэхийн тухай хуулийн /хүчингүй/ 3 дугаар зүйлийн 3.1.2-т агаарын навигаци гэж агаарын хөлгийн байршил, хөдөлгөөнийг тодорхойлох, удирдан чиглүүлэхтэй холбогдсон үйл ажиллагааны цогцолбор гэж, хуулийн шинэчилсэн найруулгын 5 дугаар зүйлийн 5.1.2-д агаарын навигацийн үйлчилгээ гэж агаарын зайд үйлдэж байгаа нислэгийн бүх үе шатанд үзүүлэх нислэгийн хөдөлгөөний менежмент, холбоо, навигаци, ажиглалт, нисэхийн мэдээлэл, нисэхийн цаг уурын үйлчилгээ болон эрэн хайх, авран туслах үйл ажиллагаатай холбоотой мэдээлэл дамжуулах цогц үйл ажиллагаа гэж тус тус тодорхойлсон байна.

Навигацийн үйлчилгээний үнэлгээг тогтоохдоо ОУИНБ-ын Doc.9082, Doc.9161 баримт бичгүүдэд дурдсан дараах зарчмуудыг баримтлахаар заасан байна. Үүнд:

- Хураамж нь үйлчилгээ үзүүлэх зардалд үндэслэсэн байх;
- Зардлын хуваарилалт нь шударга, ялгаварлалгүй байх;
- Төлбөрийг хэрэгжүүлэх эсвэл өөрчлөхийн өмнө хэрэглэгчидтэй зөвлөлдөх;
- Хөрөнгө оруулалтыг нөхөх нь аажим буюу хэрэглэгчдэд хэт их ачаалал өгөхгүй байх.

Монгол Улсын агаарын зайд өнгөрөлтийн нислэг үйлдэж буй агаарын хөлгийн тоо 2019 онд 133.6 мянга байсан бол 2024 онд 67.8 мянга болж 2 дахин буурсан нь дэлхий нийтийг хамарсан Ковид-19 цар тахал болон 2022 онд эхэлсэн ОХУ, Украин улсын дайны байдлаас шалтгаалжээ.

Хүснэгт 20. Монгол Улсын агаарын зайд 2018-2024 онд үйлдсэн нислэгийн тоо

Нислэгийн үзүүлэлт	2018 он	2019 он	2020 он	2021 он	2022 он	2023 он	2024 он
Олон улсын өнгөрөлт	123,296	133,663	71,442	68,715	37,565	43,499	67,823
Олон улсын хөөрөлт, буулт	8,505	10,142	1,721	2,435	5,334	9,654	12,990
Орон нутгийн хөөрөлт, буулт	6,394	7,967	5,563	4,663	8,819	10,310	10,967
НИЙТ	138,195	151,772	78,726	75,813	51,718	63,463	91,780

Эх сурвалж: ИНЕГ, 2018-2024 оны статистик мэдээ

ИНЕГ-ын даргын³⁷ 2012 оны А/135 тушаалаар агаарын навигацийн үйлчилгээний хураамжийг гадаадын агаарын тээвэрлэгчээс агаарын хөлгийн жингийн 6 шатлалаар, 2017 оны А/266 тушаалаар 6 шатлалаар тогтоосон үнэлгээг 25 тонны интервал буюу нийт 16 шатлалын нарийвчлалтай болгож, 2024 оны А/289 дүгээр тушаалаар Монгол Улсын агаарын зайд нислэг үйлдэх агаарын хөлөгт агаарын навигацийн өнгөрөлт, ойртолтын үйлчилгээний үнэлгээг тус тус өөрчлөн баталж, мөрдүүлсэн байна. /Дэлгэрэнгүйг хавсралт 4-өөс үзнэ үү/

Агаарын хөлөгт үзүүлэх агаарын навигацийн аэродромын үйлчилгээний хураамжийг зөвхөн дамжин өнгөрөх болон ойртолтын нислэгийн хөдөлгөөний үйлчилгээнд л тогтоодог байжээ

3.1 Нислэгийн хөдөлгөөний удирдлагын үйлчилгээ дараах 3 төрөлтэй байна. Үүнд:

- Дээд агаарын зайн буюу дамжин өнгөрөх нислэгт үзүүлэх үйлчилгээ;
- Ойртолтын нислэгийн хөдөлгөөний удирдлагын үйлчилгээ;
- Агаарын хөлөгт үзүүлэх агаарын навигацийн аэродромын үйлчилгээ.

37

Агаарын навигацийн төлбөртэй үйлчилгээтэй холбогдох асуудлыг эрхлэн шийдэх бүрэн эрхийг иргэний нисэхийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны байгууллагад олгосон

3.2 Дээрх үйлчилгээг үзүүлэхэд гарсан зардлыг агаарын навигацийн хураамжаар³⁸ нөхөж нислэгийн аюулгүй байдлыг хангахыг Конвенц, түүний хавсралтаар харилцан тохиролцогч улс орнууд хүлээн зөвшөөрдөг байна.

Хүснэгт 21. Монгол Улсын агаарын зайд 2018-2024 онд нислэг үйлдсэн агаарын хөлөгт навигацийн үйлчилгээ үзүүлсний хураамж, тэрбум төгрөг

Орлогын үзүүлэлт	2018 он	2019 он	2020 он	2021 он	2022 он	2023 он	2024 он
Өнгөрөлтийн нислэг	274.3	320.5	191.9	189.2	111.1	136.4	219.0
Гадаадын агаарын тээвэрлэгчийн буулт хөөрөлтийн нислэг	3.2	4.2	0.7	0.8	3.1	5.0	6.6
Дотоодын агаарын тээвэрлэгчийн олон улсын нислэгийн буулт хөөрөлтийн нислэг	1.2	1.5	0.4	0.8	1.3	2.0	2.5
Дотоодын агаарын тээвэрлэгчийн орон нутгийн нислэгийн буулт хөөрөлтийн нислэгээс	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.3	0.1
НИЙТ	278.9	326.2	193.1	190.8	115.6	143.6	228.3

Эх сурвалж: ИНЕГ, 2018-2024 оны статистик мэдээ

3.3 Дамжин өнгөрөх нислэгт үзүүлэх ойртолтын нислэгийн хөдөлгөөний удирдлагын үйлчилгээгээр 2018-2024 онд нийт 1,476.5 тэрбум төгрөгийн хураамжийн орлогыг төвлөрүүлж ажиллажээ.

3.4 Агаарын хөлөгт үзүүлэх агаарын навигацийн аэродромын үйлчилгээнд хураамж ногдуулдаггүй байсныг ЗТС-ын 2025 оны А/278 дугаар тушаалаар Агаарын навигацийн үйлчилгээний хураамжийн талаар баримтлах бодлого Дос.9082, Дос.9161-ийг үндэслэн Чингис Хаан, Буянт-Ухаа ОУНБ-аас нислэг үйлдэх агаарын хөлөгт үзүүлэх агаарын навигацийн аэродромын үйлчилгээний хураамжийн үнэлгээг агаарын хөлгийн нислэгийн 1 тонн тутамд 1.5 ам.доллороор тогтоож, 2026 оны 01 дүгээр сарын 01-ний өдрөөс мөрдөхөөр баталсан байна.

Иргэний нисэхийн байгууллагын үйл ажиллагааны төсвийг төсвийн ерөнхийлөн захирагчид хуулиар зөвшөөрсөн зохицуулалтгүйгээр баталж байна

3.5 Засгийн газрын тухай хуулийн 24 дүгээр зүйлийн 2⁴⁰ дахь хэсэгт заасан сайдын эрх хэмжээнийхээ хүрээнд тушаал гаргах болон Төсвийн тухай хуулийн 14 дүгээр зүйлийн 14.2.3-т өөрийн эрхлэх асуудлын хүрээнд төсвийг үр ашигтай удирдах, гүйцэтгэлийг хангах, 14.2.5-д өөрийн эрхлэх асуудлын хүрээний агентлаг, төсвийн байгууллагын хэвийн үйл ажиллагааг хангах гэж заасныг тус тус үндэслэн ЗТХС /хуучин нэрээр/, Сангийн сайдын хамтарсан тушаалуудаар ИНЕГ-ын төсвийг баталсаар иржээ.

3.6 ИНЕГ болон түүний харьяа албадын 2018-2024 оны төсвийг ЗТС, Сангийн сайд хамтран батлахдаа төсвийн цаглабарыг баримтлаагүй баталсан нь Төсвийн тухай хуулийн 7 дугаар зүйлийн 7.1-д төсвийн жил нь тухайн оны 01 дүгээр сарын 01-ний өдөр эхэлж, тухайн оны 12 дугаар сарын 31-ний өдөр дуусгавар болно, 7.6-д төсвийн жил эхлэхэд төсвийн захирагчийн тухайн төсвийн жилийн батлагдсан төсвийг зарцуулах эрх нь нээгдэнэ гэж заасантай нийцэхгүй, иргэний нисэхийн үйл ажиллагаагаа тогтвортой явуулах боломжоор хангаагүй байна. Үүнд:

- 2018 оны төсвийг 2018 оны 3 дугаар сарын 30-ны өдөр;
- 2019 оны төсвийг 2018 оны 12 дугаар сарын 31-ний өдөр;

³⁸ Төрийн зохих байгууллагаас хувь хүн, хуулийн этгээдэд хууль тогтоомжийн дагуу үйлчилгээ үзүүлсний төлөө авах төлбөрийг хураамж гэх бөгөөд хуульд зааснаар УИХ, түүний эрх олгосноор Засгийн газар болон аймаг, нийслэл, сум, дүүргийн ИТХ-аас тус тус тогтоож, улсын төсөвт төвлөрүүлэх зохицуулалттай байна.

³⁹ Татварын ерөнхий хуулийн 6 дугаар зүйлийн 6.1.40-д "хураамж" гэж төрийн байгууллагаас аливаа этгээдэд хууль тогтоомжийн дагуу үйлчилгээ үзүүлсний төлөө тэднээс тухай бүр авч төсөвт төвлөрүүлж байгаа мөнгөн хөрөнгийг, 7 дугаар зүйлийн 7.1-д Монгол Улсын татвар нь албан татвар, төлбөр, хураамжаас бүрдэнэ. 8 дугаар зүйлийн 8.1-д Татварын хувь, хэмжээг УИХ, түүний эрх олгосноор Засгийн газар болон аймаг, нийслэл, сум, дүүргийн ИТХ хууль тогтоомжийн дагуу тус тус тогтооно гэж заасан байна. Мөн Улсын тэмдэгтийн хураамжийн тухай хуулийн 3 дугаар зүйлд "Төрийн эрх бүхий байгууллагаас энэ хуульд заасан үйлчилгээ үзүүлсний төлөө иргэн, хуулийн этгээдийн төлж байгаа мөнгөн хөрөнгийг улсын хураамж гэнэ", 6 дугаар зүйлийн 6.1-д Тэмдэгтийн хураамжийн хэмжээг Засгийн газар тогтооно, 5 дугаар зүйлд Тэмдэгтийн хураамж хураах үйлчилгээний төрлийг заасан байна.

⁴⁰ Монгол Улсын сайд эрх хэмжээнийхээ асуудлаар хууль, УИХ-ын тогтоол, Ерөнхийлөгчийн зарлиг, Засгийн газрын тогтоол, тэдгээрээс батлан гаргасан бусад шийдвэрт нийцүүлэн тушаал гаргаж, биелэлтийг хангана. Хэрэв эрхэлсэн асуудлынхаа хүрээнд шийдвэрлэх гэж байгаа асуудал нь бусад хүрээнийхтэй шууд холбоотой бол Засгийн газрын холбогдох гишүүдтэй урьдчилан тохиролцож зохицуулсан байвал зохино. Засгийн газрын гишүүд удирдлагын түвшинд тохиролцсон асуудлаар хамтарсан тушаал гаргаж болно. Энэ талаар гарсан саналын зөрөөг өөрсдөө зохицуулж чадаагүй тохиолдолд хуульд өөрөр заагаагүй бол Засгийн газрын хуралдаанаар хэлэлцсэний үндсэн дээр шийдвэрлэнэ.

- 2020 оны төсвийг 2019 оны 12 дугаар сарын 31-ний өдөр;
- 2021 оны төсвийг 2021 оны 3 дугаар сарын 26-ны өдөр;
- 2022 оны төсвийг 2022 оны 01 дүгээр сарын 21-ний өдөр;
- 2023 оны төсвийг 2023 оны 3 дугаар сарын 02-ны өдөр;
- 2024 оны төсвийг 2024 оны 01 дүгээр сарын 24-ний өдөр тус тус баталсан байна.

3.7 Төсвийн тухай хуулийн 6 дугаар зүйлийн 6.2.3-т урьдчилан тооцоолох боломжгүй нөхцөл байдлын улмаас төсвийн орлого буурах, эсхүл зарлага нэмэгдсэнээр төсвийн алдагдал нэмэгдэхээр бол төсвийн зарлагыг бууруулах, эсхүл орлогын эх үүсвэрийг нэмэгдүүлэх замаар тухайн жилийн төсөвт тодотгол хийж, төсвийг тэнцвэржүүлэх гэж заасан байхад дэлхий нийтийг хамарсан цар тахал, хойд хөршийн дайны байдлаас шалтгаалан нислэгийн тоо эрс цөөрч орлого буурсан байхад төлөвлөгөөг удаа дараа нэмэгдүүлэн тодотгосон байна.

Хүснэгт 22. ИНЕГ-ын үйл ажиллагааны орлогын 2018-2024 оны төлөвлөгөө, гүйцэтгэл, тэрбум төгрөг

№	Төлөвлөгөө, гүйцэтгэлийн үзүүлэлт	2018 он	2019 он	2020 он	2021 он	2022 он	2023 он	2024 он	Өссөн дүнгээр
1	Орлогын төлөвлөгөө	284.4	360.9	284.8	237.5	304.9	313.5	266.7	2,052.8
2	Орлогын гүйцэтгэл	316.7	371.2	206.8	199.6	130.8	162.9	251.4	1,639.5
3	Төлөвлөгөө гүйцэтгэлийн зөрүү	(32.3)	(10.3)	78.0	37.8	174.1	150.6	15.3	413.3
	Төлөвлөгөө гүйцэтгэлийн зөрүү, хувиар	111.3	102.9	72.6	84.1	42.9	52.0	94.3	79.9

Эх сурвалж: ИНЕГ

3.8 ИНЕГ, түүний харьяа албадын төсвийг батлахдаа хуулиар зөвшөөрсөн эрх зүйн үндэслэлгүй, төсвийн хуулийн цагалбарыг мөрдөөгүй, төсвийг тодотгохдоо урьдчилан тооцоолох боломжгүй нөхцөл байдлыг харгалзан үзээгүй, олон улсын гэрээ конвенцоор хүлээн зөвшөөрөгдөөгүй орлого төвлөрүүлэх байдлаар баталж байна.

3.9 Иргэний нисэхийн тухай 1999 оны хуулийн /хүчингүй/ 8 дугаар зүйлийн 8.1-д Иргэний нисэхийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны байгууллага нь Монгол Улсын иргэний нисэхийн үйл ажиллагаанд мэргэжлийн хяналт, зохицуулалтыг хэрэгжүүлэх үүрэг бүхий Засгийн газрын хэрэгжүүлэгч агентлаг мөн, Иргэний нисэхийн тухай 2023 оны хуулийн шинэчилсэн найруулгын 9 дүгээр зүйлийн 9.1-д Иргэний нисэхийн асуудал хариуцсан төрийн захиргааны байгууллага нь иргэний нисэхийн аюулгүй байдал, аюулгүйн хамгаалалтын хяналт, зохицуулалтыг хэрэгжүүлэх үүрэг бүхий Засгийн газрын тохируулагч агентлаг байна гэж тус тус заасан байна.

Хүснэгт 23. ИНЕГ-ын үйл ажиллагааны зардлын гүйцэтгэлд улсын төсөв болон навигацгийн хураамжийн эзлэх хэмжээ, тэрбум төгрөг, хувь

Шалгуур үзүүлэлт	2018 он	2019 он	2020 он	2021 он	2022 он	2023 он	2024 он	Өссөн дүнгээр
Улсын төсвийн санхүүжилт	3.1	3.1	3.0	3.0	2.9	2.9	3.9	22.1
Навигацгийн хураамж	20.2	20.9	10.6	4.7	5.7	8.7	21.1	92.0
Нийт зарцуулсан дүн	23.3	24.0	13.6	7.7	8.6	11.6	25.0	114.1
Нийт зардалд улсын төсвөөс олгосон санхүүжилтийн эзлэх хувь	13.5	13.0	22.2	38.8	34.1	25.5	15.6	19.4
Нийт зардалд навигацгийн хураамжаас зарцуулсан санхүүжилтийн эзлэх хувь	86.5	87.0	77.8	61.2	65.9	74.5	84.4	80.6

Эх сурвалж: ИНЕГ-ын санхүүгийн тайлан

3.10 Засгийн газрын агентлагийн эрх зүйн байдлын тухай хуулийн 12 дугаар зүйлийн 12.1-д Агентлагийн үйл ажиллагааны болон хөрөнгө оруулалтын зардлыг улсын төсвөөс санхүүжүүлнэ, 12.2-т Агентлагийн төсвийн төслийг боловсруулах, батлах, захиран зарцуулах, тайлагнах журмыг хуулиар тогтооно гэж заасан байхад 2018-2024 онд ИНЕГ-ын үйл ажиллагааны зардлын багахан хэсгийг буюу дунджаар 19.4 хувийг улсын төсвөөс, дийлэнх хэсгийг буюу дунджаар 80.6 хувийг агаарын навигацгийн хураамжаас санхүүжүүлж иржээ.

3.11 Төрийн захиргааны байгууллагын үйл ажиллагааг улсын төсвөөс санхүүжүүлэх хуультай боловч Сангийн сайд, ЗТС нар 2 эх үүсвэрээс санхүүжүүлэх төсөв баталж ирсэн нь төсвийн гадуурх төсөв бий болгосон байна.

Агаарын навигацийн үйлчилгээ үзүүлсний хураамжийг улсын төсөвт төвлөрүүлж байгаа нь салбарын аюулгүй байдал, хяналтын тогтолцоог хангах Олон улсын гэрээгээр хүлээсэн үүргээ биелүүлж чадахгүй нөхцөлд хүргэхээр байна

3.12 Олон улсын иргэний нисэхийн тухай 1944 оны Чикагогийн конвенцод тусгаснаар *Агаарын навигацийн үйлчилгээ нь агаарын хөлгүүдийн хөдөлгөөнийг удирдан зохицуулах, аюулгүй зөрж өнгөрүүлэх, нислэгийн аюулгүй байдлыг хангах ашгийн бус үйлчилгээ, хэлэлцэн тохиролцогч улс бүр агаарын навигацийн үйлчилгээний хураамжийг үйл ажиллагааны зардлыг нөхөх хэмжээнд зохистой тогтоож, нисэхийн аюулгүй байдлыг хангах үйл ажиллагаанд эргүүлэн зарцуулах үүрэгтэй* гэжээ.

3.13 Олон улсын иргэний нисэхийн конвенцод нэгдэн орсноор ОУИНБ-ын гишүүн, хэлэлцэн тохиролцогч улс болж, тус байгууллагын стандарт, зөвлөмж, шаардлагыг дагаж мөрдөх үүрэг хүлээсэн байна.

3.14 Конвенцын 15 дугаар зүйлд зааснаар *хэлэлцэн тохиролцогч улс нь бүх улсын агаарын хөлөгт нисэх буудал болон агаарын навигацийн хэрэгслийг ашиглахад адил нөхцөл буюу зохистой түвшинд тогтоосон ижил хураамж мөрдөж, олон улсад нээлттэй мэдээлэх үүрэг хүлээжээ.*

3.15 Олон улсын иргэний нисэхийн конвенцын:

- Дос.7300-д *Харилцан тохиролцогч улс орнууд нь өөрийн улсын агаарын орон зайг харилцан үнэ төлбөргүй ашиглуулах үүрэгтэй. Гэхдээ нислэгийн аюулгүй байдлыг хангах зорилгоор агаарын навигацийн үйлчилгээ үзүүлсэн хураамжийг авч болно;*
- Хавсралт 19. Аюулгүй байдлын удирдлагын 3.3-т *хэлэлцэн тохиролцогч улс нь аюулгүй байдлын хяналтын мэргэшсэн, үр чадвартай ажилтныг тогтвортой ажиллуулах, цалин хөлс, нийгмийн баталгааг хангах шаардлагатай бүхий л арга хэмжээг авах;*
- Нисэх буудал, агаарын навигацийн үйлчилгээний төлбөрийн бодлого Дос.9082-ын 2, 3 дугаар хэсэгт: *нисэх буудал, агаарын навигацийн үйлчилгээний хураамжийг үйл ажиллагааны зардлыг нөхөх хэмжээнд зохистой тогтоох бөгөөд нисэхийн аюулгүй байдлыг хангах үйл ажиллагаанд буюу нисэх буудал, агаарын навигацийн дэд бүтэц, тоног төхөөрөмж, нисэхийн ажилтны цалин хангамж, захиргааны зардалд эргүүлэн зарцуулах* гэж тус тус заасан байна.

3.16 Гэтэл Монгол Улс 1993 оноос агаарын навигацийн үйлчилгээ үзүүлэн нислэгүүдээс хураамж тооцож эхлэн, зөвхөн 2018-2024 онд агаарын навигацийн үйлчилгээ үзүүлсний хураамжаас улсын төсөвт 936.5 тэрбум төгрөгийн орлого төвлөрүүлэх төлөвлөгөө баталж, гүйцэтгэлээр 622.6 тэрбум төгрөгийг төвлөрүүлсэн байна.

3.17 Мөн ИНЕГ-т хуулиар олгогдоогүй эрхээр зөвшөөрөгдөөгүй бүтэц баталж 17,791.3 сая, нөхөн олговортой нислэг гүйцэтгэхэд 901.0 сая төгрөгийг агаарын навигацийн хураамжаас зориулалт бусаар зарцуулсан байна. Тухайлбал,

- ИНЕГ-ын даргын 2017 оны А/03 дугаар тушаалаар Улаанбаатар хотын Олон улсын шинэ нисэх онгоцны буудлын ашиглалтын өмнөх захиргааны албаны зохион байгуулалтын бүтцийг дарга, 2 дэд дарга, 6 хэсэг, 13 тасагтай, нийт 120 хүний орон тоотой байхаар баталж, үйл ажиллагаа явуулж 2017 онд 5,084.5 сая, 2018 онд 5,430.8 сая, 2019 онд 7,276.0 сая, нийт 17,791.3 сая төгрөгийг зарцуулсан байна. Гэсэн хэдий ч тус нисэх онгоцны буудлын үйл ажиллагааг концессын гэрээгээр өөр этгээдэд эзэмшүүлсэн тул 17.8 тэрбум төгрөгийн үргүй зардал гаргасан гэж үзэхээр байна.
- ИНЕГ-ын даргын 2020 оны А/52 дугаар тушаалаар дахин Улаанбаатар хотын Олон улсын шинэ нисэх онгоцны буудлын дэд бүтэц, техник ашиглалтыг шилжүүлэн хүлээлгэн өгөх ажлын хэсгийн зохион байгуулалтын бүтцийг дарга, 2 дэд дарга, 2 ерөнхий менежер, 3 менежер, 6 хэсэг, 13 тасагтай, нийт 120 орон тоотой ажиллахаар баталж, ажиллуулсан боловч тухайн бүтцээр зарцуулсан зардлыг тусад салгаж тооцоолох боломжгүй байна.
- Улаанбаатар хотоос Алтай, Баянхонгор, Мөрөн чиглэлийн 2 талын нөхөн олговортой нислэг гүйцэтгэх ИНЕГ/УЗ/ХТШ/У-02/17/ дугаартай 431.5 сая төгрөгийн гэрээг Аэромонголиа ХХК-тай 2017 оны 12 дугаар сарын 12-ны өдөр гэрээ байгуулж, гүйцэтгэлд 330.1 сая төгрөгийг олгосон;
- Улаанбаатар-Баянхонгор чиглэлд 2 талын нөхөн олговортой нислэг гүйцэтгэх ИНЕГ/УЗ/ТТБ/У-38/19/ дугаартай тендерт **“Аэромонголиа ХХК-аас 329.3 тэрбум төгрөгөөр гүйцэтгэхэд шаардлагатай мэргэжлийн үр чадвар, боловсон хүчин болон техникийн нөөц байгаа**

гэж” илэрхийлсний дагуу 2019 оны 7 дугаар сарын 03-ны өдөр гэрээ байгуулж, гүйцэтгэлд 349.3 сая төгрөг;

- Агаарын тээврийн зайлшгүй үйлчилгээ үзүүлэх, нөхөн олговортой нислэг гүйцэтгэх багц 2-ын Улаанбаатараас Говь-Алтай чиглэлийн 2 талын нислэгт 1, Говь-Алтайгаас Бугат чиглэлийн 2 талын нислэгт 4, багц 3-аар Улаанбаатараас Чингис чиглэлийн 2 талын нислэгт 1, Чингис хотоос Дадал сум чиглэлийн 2 талын нислэгт 4, багц 4-ын Улаанбаатар-Булган чиглэлийн 2 талын нислэгт 4 аяллын нислэг гүйцэтгэх ИНЕГ/УЗ/ТББ/У-03/20 56/20 дугаартай 93.6 сая төгрөгийн үнийн дүнтэй гэрээг Геосан ХХК-тай 2020 оны 6 дугаар сарын 16-ны өдөр байгуулж, гүйцэтгэлд 77.6 сая төгрөг;
- Агаарын тээврийн зайлшгүй үйлчилгээ үзүүлэх, нөхөн олговортой нислэг гүйцэтгэх багц 1-ийн Улаанбаатар-Баянхонгор чиглэлийн 2 талын нислэгийг 18 удаагийн давтамжтай үйлдэх ИНЕГ/УЗ/ТББ/Б-39/20 126/20 дугаартай 158.4 сая төгрөгийн үнийн дүнтэй гэрээг Хүннү эйр ХХК-тай 2020 оны 10 дугаар сарын 12-ны өдөр байгуулж, гүйцэтгэлд 16.0 сая төгрөг;
- Агаарын тээврийн зайлшгүй үйлчилгээ үзүүлэх, нөхөн олговортой нислэг гүйцэтгэх багц 1-ийн Улаанбаатар-Баянхонгор чиглэлийн 2 талын нислэг үйлдэх ИНЕГ/УЗ/ТББ/Б-39/20 125/20 дугаартай 158.4 сая төгрөгийн үнийн дүнтэй гэрээг Аэромонголиа ХХК-тай 2020 оны 10 дугаар сарын 02-ны өдөр байгуулж, гүйцэтгэлд 128.0 сая төгрөгийг тус тус олгожээ.

3.18 Харин Иргэний нисэхийн тухай хуулийн 29 дүгээр зүйлийн 29.1-д *Агаарын навигаацийн үйл ажиллагааг агаарын навигаацийн үйлчилгээний хураамжийн орлогоор санхүүжүүлнэ, 29.2-т Агаарын навигаацийн үйлчилгээний хураамжийн орлого нь агаарын навигаацийн үйлчилгээг аюулгүй, тасралтгүй үзүүлэх, Конвенцын хавсралтад стандартын суурь түвшнийг хангахад хүрэлцэхгүй тохиолдолд үйл ажиллагааг хэвийн явуулахад шаардагдах хэмжээгээр улсын төсвөөс санхүүжүүлнэ* гэж заасан байна.

3.19 Монгол Улсын агаарын орон зайд нислэг үйлдэж буй агаарын хөлгүүдэд агаарын навигаацийн үйлчилгээ үзүүлсний хураамжийн тодорхой хувийг жил бүр төсөвт төвлөрүүлэх орлогын төлөвлөгөө баталж, зориулалт бусаар их хэмжээгээр зарцуулж байгаа нь Монгол Улс нэгдэн орсон олон улсын гэрээгээр хүлээсэн үүргээ биелүүлэхгүй байгааг харуулж байна.

Хүснэгт 24. ИНЕГ-ын харьяа үйлдвэрлэлийн албадын 2018-2024 оны орлого, зарлагын төлөвлөгөө, тэрбум төгрөг

Шалгуур үзүүлэлт	2018 он	2019 он	2020 он	2021 он	2022 он	2023 он	2024 он
Нийт орлого	284.4	361.0	284.8	237.5	305.0	313.6	266.7
Агаарын навигаацийн үйлчилгээний орлого	249.4	317.6	252.0	229.3	296.3	299.7	251.6
Буулт, хөөрөлтийн орлого	11.5	13.3	6.3	1.2	0.2	0.1	0.4
Зорчигч үйлчилгээний орлого	11.1	12.4	5.6	0.3	0.0	0.0	0.1
Бусад орлого	12.4	17.7	20.9	6.6	8.5	13.8	14.5
Нийт зардал	93.3	248.4	209.8	162.5	155.0	163.6	175.1
Урсгал зардал	93.3	139.6	159.1	140.4	144.0	157.2	163.5
Эргэж төлөгдөх зээл	-	1.4	-	-	-	-	-
Хөрөнгийн зардал	-	107.4	50.7	22.1	10.9	6.3	11.6
Нийт орлого, зардлын зөрүү	191.1	112.6	75.0	74.9	150.0	150.0	91.6
Улсын төсөвт төвлөрүүлэх орлогын төлөвлөгөө	191.1	156.0	75.0	122.9	150.0	150.0	91.6
Урьд оны үлдэгдлээс санхүүжүүлэх	-	43.4	-	48.0	-	-	-

Эх сурвалж: Төлөвлөгөө баталсан ЗТХС, Сангийн сайдын 2018-2024 оны хамтарсан тушаалууд

3.20 Төсвийн тухай хуулийн 4 дүгээр зүйлийн 4.1.5-д *төсөв гэж төрийн болон орон нутгийн чиг үүргийг хэрэгжүүлэхэд шаардагдах санхүүгийн эх үүсвэрийг бий болгох зорилгоор төрийн мэдэлд хуримтлуулан хуваарилж, зарцуулах хөрөнгө, орлого, зарлага, өр, төлбөр, санхүүгийн амлалт болон үүрэг, тэдгээртэй холбогдсон санхүүгийн үйл ажиллагаа, хэрэгжүүлэх арга хэмжээ, түүнд шаардагдах орц, хүрэх үр дүнгийн нийлбэр цогцыг, 4.1.9-д төсвийн орлого гэж хууль тогтоомжийн дагуу улсын болон орон нутгийн төсөв бүрдүүлэх орлого, төсвийн байгууллагын өөрийн үйл ажиллагааны орлогыг* гэж заажээ.

3.21 Мөн хуулийн 23 дугаар зүйлийн 23.1-д *Төсвийн орлого нь татварын орлого, татварын бус орлогоос бүрдэнэ, 23.2.-т Татварын орлого нь Татварын ерөнхий хуулиар тогтоосон албан татвар, төлбөр, хураамжаас бүрдэнэ, 23.3-т Татварын бус орлого нь төрийн болон орон нутгийн өмчит, төрийн болон орон нутгийн өмчийн оролцоотой хуулийн этгээдийн төрийн болон орон нутгийн өмчид ногдох хувьцааны ногдол ашиг, төрийн болон орон нутгийн өмчийн эд хөрөнгийг ашигласны төлбөр, төрийн болон орон нутгийн өмчийг түрээсэлсний орлого, торгуулийн орлого, төсвийн байгууллагын*

туслах үйл ажиллагааны орлого, Засгийн газрын зээллэг, тусламж болон хууль тогтоомжийн дагуу төсөвт төвлөрүүлэх бусад орлогоос бүрдэнэ гэж заажээ.

Хүснэгт 25. Аудитлагдсан нэгтгэсэн санхүүгийн үр дүнгийн тайлангаарх орлого, зардал, тэрбум төгрөг

Санхүүгийн тайлангийн үзүүлэлтүүд	2018 он	2019 он	2020 он	2021 он	2022 он	2023 он	2024 он
Үйл ажиллагааны орлогын дүн	316.7	371.3	206.8	199.6	130.8	163.0	251.4
Нийтлэг татварын бус орлого	316.7	368.1	203.7	196.7	127.9	160.0	247.5
Санхүүжилтийн орлого	3.1	3.1	3.1	3.0	3.0	3.0	3.9
Үйл ажиллагааны зардлын дүн	276.4	301.5	214.8	279.3	205.7	225.2	318.6
Бараа, ажил үйлчилгээний зардал	108.8	145.5	139.8	156.4	189.7	211.6	238.6
Татаас	-	-	-	-	-	8.6	-
Урсгал шилжүүлэг	167.7	156.0	75.0	122.9	16.0	5.0	80.0
Үйл ажиллагааны үр дүн	40.2	69.7	(8.0)	(79.6)	(74.9)	(62.2)	(67.2)
Үйл ажиллагааны бус орлогын дүн	14.0	13.3	11.8	4.7	22.3	3.0	6.8
Үйл ажиллагааны бус зардлын дүн	53.3	33.5	11.7	9.6	18.8	9.9	15.2
Орлогын албан татварын дүн	-	-	-	-	-	0.7	-
Үйл ажиллагааны нийт үр дүн	0.9	49.5	(7.8)	(84.5)	(71.4)	(69.8)	(75.6)

Эх сурвалж: УАГ

3.22 Засгийн газрын 2023 оны 201 дүгээр тогтоолд 2023-2025 оныг Монголд зочлох жил болгон зарласантай холбогдуулан орон нутгийн нислэгийг сэргээн тогтворжуулах, зорчигч тээврийн урсгалыг нэмэгдүүлэх, зорчигчийн тийзийн үнийг хямдруулах зайлшгүй шаардлагыг харгалзан 2023 оны 7 дугаар сарын 01-ний өдрөөс эхлэн Улаанбаатараас орон нутгийн зарим чиглэлд хуваарьт нислэг үйлдэх МИАТ ТӨХК-д нислэгт дунд оврын агаарын хөлөг шинээр ашиглахад шаардагдах 8.6 тэрбум төгрөгийг ИНЕГ-ын харьяа ИНУТ-ийн 2023 оны төсөвт зохицуулалт хийх замаар шийдвэрлэхийг ЗТХС /хуучин нэрээр/, Сангийн сайд, ИНЕГ-ын даргад даалгасан байна.

3.23 Навигацийн хураамжаас 2018-2024 онд үйл ажиллагааны бус зардалд 152.0 тэрбум, МИАТ ТӨХК-ийн дунд оврын агаарын хөлөг ашиглахад 8.6 тэрбум төгрөгийг олгож, зориулалт бусаар нийт 160.6 тэрбум төгрөгийг зарцуулсан байна.

Агаарын навигацийн хураамжаар Чингис хаан Олон Улсын нисэх буудлын үл хөдлөх хөрөнгийн албан татварыг төлж байна

3.24 Үл хөдлөх эд хөрөнгийн албан татварын тухай хуулийн 5 дугаар зүйлийн 5.1-д Газраас бусад үл хөдлөх эд хөрөнгийн албан татвар ногдуулах үнэлгээг уул хөрөнгийн үл хөдлөх эд хөрөнгийн бүртгэлд бүртгэгдсэн үнийн дүнгээр, үл хөдлөх эд хөрөнгийн бүртгэлд бүртгэгдээгүй бол хөрөнгийн даатгалд даатгуулсан үнийн дүнгээр, хөрөнгийн даатгалд даатгуулаагүй бол данс бүртгэлд бүртгэгдсэн үнийн дүнгээр тус тус тодорхойлно, 7 дугаар зүйлийн 7.1.1-д улсын болон орон нутгийн төсвөөс санхүүждэг хуулийн этгээдийн үл хөдлөх эд хөрөнгийг албан татвараас чөлөөлөх-өөр заасан байна.

3.25 ТӨБЗГ-ын 2019 оны 382 дугаар тогтоолоор Япон Улсын Засгийн хөнгөлөлттэй зээлийн хөрөнгө болон МУЗГ-ын санхүүжилтээр хэрэгжүүлсэн Улаанбаатар хотын Олон улсын нисэх онгоцны шинэ буудлын нийт 1,264.6 тэрбум төгрөгийн хөрөнгийг ИНЕГ-ын балансад төрийн өмчөөр бүртгэхийг⁴¹, хөнгөлөлттэй зээлийн эргэн төлөлт нь МУЗГ болон Япон Улсын хамтын ажиллагааны банк хоорондын Улаанбаатар хотын олон улсын шинэ нисэх онгоцны буудал барих төслийн гэрээний дагуу хийгдэхээр заажээ.

3.26 МУЗГ-ыг төлөөлж Үндэсний хөгжлийн газар болон Нью Улаанбаатар интернэйшнл эйрпорт ХХК-ийн хооронд 2019 оны 7 дугаар сарын 05-ны өдөр байгуулсан "Улаанбаатар хотын олон улсын нисэх онгоцны шинэ буудлын менежмент"-ийг хэрэгжүүлэх хөрөнгө оруулах-ашиглах-шилжүүлэх төрлийн концессын гэрээнд "Татвар" гэж Монгол Улсын Татварын ерөнхий хуулийн 7 дугаар зүйлд заасан төрлийн татвар /бүх татвар, хураамж, ногдол-ыг; 11.6.7-д Концесс эзэмшигч нь Хууль тогтоомжийн дагуу татвар төлөх үүрэгтэй гэж тус тус заасан байна.

3.27 Мөн 2023 оны 12 дугаар сарын 31-ний өдрөөс эхлэн хүчингүй болсонд тооцсон Концессын тухай хуулийн 4 дүгээр зүйлийн 4.1.1-д Барих-ашиглах-шилжүүлэх-концесс эзэмшигч концессын зүйлийг өөрийн болон өөрийн боломжоор олсон хөрөнгөөр барьж

⁴¹ ТӨБЗГ-ын 2024 оны 86 дугаар тогтоолоор Япон Улсын Засгийн газрын хөнгөлөлттэй зээлийн хөрөнгө болон МУЗГ-ын санхүүжилтээр хэрэгжүүлсэн Улаанбаатар хотын Олон улсын шинэ нисэх буудлын нийт 1,274.3 тэрбум төгрөгийн балансын үнэ, 156.6 тэрбум төгрөгийн хуримтлагдсан элэгдэл бүхий хөрөнгийг ИНЕГ-ын хөрөнгөд шинэчлэн бүртгэхийг зөвшөөрсөн байна.

ашиглалтад оруулан, гэрээнд заасан хугацаанд ашиглан, гэрээний хугацаа дуусгавар болоход гэрээнд заасан нөхцөлөөр төрийн болон орон нутгийн өмчлөлд шилжүүлэх; 19 дүгээр зүйлийн 19.2-т Концессын гэрээнд концесс эзэмшигчид татварын хөнгөлөлт, чөлөөлөлт эдлүүлэхээр заасан бол Засгийн газар уг асуудлыг УИХ-аар батлуулна гэж заасан байхад Чингис хаан ОУНБ-ын үл хөдлөх хөрөнгийн албан татварт ИНЕГ 2019 оноос 2025 оны 9 дүгээр сарын 30-ны өдрийг хүртэлх хугацаанд Төв аймгийн татварын хэлтэст 43.8 тэрбум төгрөгийг төлсөн байна.

3.28 Концессын гэрээний 6 дугаар зүйлд Энэхүү гэрээ нь үйл ажиллагаа эхлэх өдрөөс хойш арван таван жилийн хугацаанд эсхүл 45.6 дахь хэсэгт заасны дагуу давагдашгүй хүчин зүйлийн улмаас хугацаа сунгагдсан бол гэрээний хугацаа 10 хүртэлх жилээр нэмэгдүүлж болохоор заасан нь гэрээний үргэлжлэх хугацааны турш үл хөдлөх хөрөнгийн татварт төрийн байгууллага үл хөдлөх хөрөнгийн татварыг үргэлжлүүлэн төлөх нөхцөл бүрдсэн байна.

3.29 Дээрх гэрээнд концесс эзэмшигч татвар төлөхөөр тусгасан хэдий ч ТӨБЗГ уг хөрөнгийг төрийн захиргааны байгууллагад шилжүүлснээр татварын хариуцлага, ачаалал нэмэгдэж байгааг Засгийн газар болон төрийн өмчийн асуудал хариуцсан байгууллага хууль тогтоомжид нийцүүлэн тодорхой болгох шаардлагатай байна.

Холбоо, навигаци, ажиглалтын тоног төхөөрөмжийн бэлэн байдалд эрсдэл үүсэж байгаа тул агаарын навигацийн үйлчилгээний инженерийн дэд бүтэц, техник, тоног төхөөрөмжийн хангалт, ашиглалтыг сайжруулах шаардлагатай байна

3.30 Иргэний нисэхийн байгууллагууд, агаарын тээвэрлэгчид, нислэг үйлдэж буй агаарын хөлгүүдэд Иргэний нисэхийн тухай хууль, ИНД-ийн хүрээнд Улаанбаатар, 11 алслагдсан байгууламж, 22 нисэх буудлуудад байрлах агаарын навигацийн холбоо, навигаци, ажиглалтын үйлчилгээний 22 систем, 465 үндсэн тоног төхөөрөмжийг ашиглан үйлчилгээг үзүүлдэг байна. Үүнд:

- Ажиглалтын 4 систем, 30 үндсэн тоног төхөөрөмж;
- Навигацийн 5 систем, 52 үндсэн тоног төхөөрөмж;
- Холбооны 13 систем, 394 үндсэн тоног төхөөрөмж;
- Цахилгаан хангалтын системийн тоног төхөөрөмж.

3.31 Холбоо, навигаци, ажиглалтын үйлчилгээний тоног төхөөрөмжүүдийг ашиглан дараах чиг үүргийг хэрэгжүүлдэг байна. Үүнд:

Хүснэгт 26. Нислэгийн үйл ажиллагааг хянан зохицуулах үндсэн 4 албаны үйл ажиллагаанд ашиглаж байгаа тоног төхөөрөмжийн судалгаа, 2025 оны 11 дүгээр сарын байдлаар

Нэр	Эцсийн үлдэгдэл			Үлдэгдэл өртөг	Ажилла-сан хоног	Ажилла-вал зохих хоног	Хугацаа хэтрүүлэн ашигласан	
	Тоо	Өртөг	Элэгдэл				Хоног	Жил
Нислэгийн хөдөлгөөний үйлчилгээний алба	67	1,578.7	1,541.3	37.4	5,889	1,525	(4,363)	(12)
Нислэгийн журам зохиолт, шалгалтын нислэгийн алба	51	3,858.2	2,549.1	1,309.1	3,617	1,932	(1,685)	(5)
Нисэхийн холбоо, навигаци, ажиглалтын алба	1,689	70,637.0	56,377.0	14,259.7	4,384	2,239	(2,145)	(6)
Нисэхийн мэдээллийн үйлчилгээний алба	25	320.8	209.6	111.2	3,913	1,767	(2,146)	(6)

Эх сурвалж: ИНУТ ТӨХХК

3.32 Агаарын навигацийн үйлчилгээний үйл ажиллагааны үндсэн албад болох нислэгийн хөдөлгөөний үйлчилгээ, нислэгийн журам зохиолт, шалгалтын нислэг, нисэхийн холбоо, навигаци ажиглалт, нисэхийн мэдээллийн үйлчилгээний албаны тоног төхөөрөмжүүдийн элэгдлийг тооцоход ажиллавал зохих хоногоос 5-12 жилээр илүү ажилласан байна.

3.33 Нислэгийн хөдөлгөөний удирдлагын Aircon2100 нь Монгол Улсын агаарын зам дагуу суурилуулсан радиолокаторын болон автомат хамааралтай ажиглалтын систем /ADS-B/-ийн газрын станцуудаар илрүүлсэн агаарын хөлгийн мэдээллүүд, нислэг төлөвлөлтийн мэдээллүүдийг хүлээн авч нэгтгэн боловсруулалт, тооцоолол хийж нислэгийн удирдагчдад агаарын хөлгийг харж удирдах боломжийг олгодог программ хангамжид суурилсан автоматжуулалтын систем бөгөөд нийт 141.7 мянган цаг ажиллаж, ашиглалтын хугацаа нь дууссан байна. /Дэлгэрэнгүйг хавсралт 5-аас харна уу./

3.34 Мөн автомат хамааралтай ажиглалтын систем /ADS-B/-ийг Ховд, Даланзадгад, Алтай нисэх буудал, Цээл сум, 2К цэгийн байрлалд 2020–2022 онд нэмж суурилуулж Монгол Улсын нутаг дэвсгэрийн 98.0 хувийн бүрхэлттэйгээр үйлчилгээг үзүүлдэг болсон байна.

3.35 Гэтэл Монгол Улсын нутаг дэвсгэрт нислэг үйлдэж буй агаарын хөлгүүдэд нислэгийн хөдөлгөөний удирдлагын ажиглалтын үйлчилгээг 7 иж бүрдэл радиолокатор, 16 иж бүрдэл автомат хамааралтай ажиглалтын систем /ADS-B/-ийн газрын станцууд дээр тулгуурлан үзүүлж байгаа радиолокаторууд нь 96.0-146.8 мянган цаг буюу 11-17 жил ашигласнаас гадна 2009 онд Испани Улсын Indra Sistema, 2012 онд Франц Улсын Thales компанид үйлдвэрлэсэн ч эдгээр радиолокаторын станцууд үйлдвэрлэлээс хасагдсан, шинэчлэх шаардлагатайг мэдэгдсэн албан бичгийг үйлдвэрлэгчээс ирүүлж байсан байна. Мөн газрын станцуудын 8 нь 96.2 мянгаас дээш, 3 нь 80.0 мянган цагт хүрэхэд ойртсон байна. /Дэлгэрэнгүйг хавсралт 6-аас харна уу/

Агаарын навигацийн үйлчилгээг:

- Агаарын зайн радио станцын бүрхэлтийг /RCAG/: Агаар-газрын радио холбооны үйлчилгээг Баян 122.5MHz, Алтай 124.0MHz, Төв 126.0MHz, Дорнод 126.5MHz, Говь 127.0MHz, Мөрөн 128.0MHz радио давтамжаар 6 секторт хуваарилж;
- Нөөц радио холбооны үйлчилгээг Баян/Алтай 126.3MHz, Төв/Мөрөн 135.3MHz, Дорнод/Говь 128.4MHz радио давтамжаар 3 секторт хуваарилж;
- Intelsat сансрын дамжуулах байгууламжийн нэгдсэн сүлжээ нь сансрын холбооны 2 төв станц-radyne/mcaa vsat, 28 алсын хиймэл дагуулын газрын станцаар;
- Богино долгионы “газар газрын”, “агаар газрын” холбоонд Codan NGT, Rohde&SCHWARZ-2100, Rohde&SCHWARZ-2900, I-com718, BARRET4020 маркийн 44 станц төв болон орон нутгийн 21 нисэх буудалд;
- Олон улстай холбогдсон сансрын “газар-газар” зориулалтын нисэхийн суурин холбооны үйлчилгээг /AFTN/AMHS, VSAT, PBX, Fiber Optic/ ОХУ-ын Эрхүү, Красноярскийн бүсийн НХУТ, БНХАУ-ын Бээжин, Урумчи, Лянжчао бүсийн НХУТ, Тайландын АЭРОТАЙ ARINC төвийн алсын Мөрөн, Богд уул, Сайншанд, Баянтээг, Чингис хаан ОУНБ байрласан 5 станцаар тус тус үзүүлж байна.

3.36 Навигацийн 19 байршилд ажиллаж байгаа техник, тоног төхөөрөмжүүд 8-18 жилийн насжилттай, 87.6-157.7 мянган цаг ажилласан байна. Хамгийн бага насжилттай Чингис хаан ОУНБ-ын холбооны тоног төхөөрөмжийг ашиглаж эхлээд 8 дахь жилдээ буюу 70.0 мянгаас дээш цаг байна. /Дэлгэрэнгүйг хавсралт 7-аас харна уу/

3.37 Нисэхийн холбоо нь Монгол Улсын нутаг дэвсгэрт нислэг үйлдэж буй агаарын хөлгүүд, Чингис хаан, Буянт-Ухаа ОУНБ-д болон ОННБ-уудад нислэг үйлдэж буй агаарын хөлгүүдэд нисэхийн радио холбооны, нисэхийн сансрын холбооны, цаг уурын ажиглалтын автомат системийн, нисэх буудлын мэдээллийн системийн цогц 4 үйлчилгээг үзүүлж байна. Тоног төхөөрөмжийн дэлгэрэнгүй судалгаанаас харахад нийт 411 тоног төхөөрөмжийн 201 нь буюу 48.9 хувь нь 8-аас дээш жилийн насжилттай байна. Мөн холбоонд ашиглаж байгаа тоног төхөөрөмжийг 10 улсын 27 үйлдвэрлэгчид үйлдвэрлэжээ. /Дэлгэрэнгүйг хавсралт 8-аас харна уу/

3.38 Агаарын навигацийн үйлчилгээнд ашиглаж байгаа тоног төхөөрөмжийн ашиглалтын хугацаа дуусаж, нислэгийн аюулгүй байдлыг хангахад сөргөөр нөлөөлөх хэмжээнд хүрсэн байна.

3.39 Сүүлийн жилүүдийн буюу 2018 оноос 2025 оны 11 дүгээр сарын 14-ний өдрийг хүртэлх хугацааны навигацийн тоног төхөөрөмжид гарсан гэмтлүүдийн мэдээллийг ИНҮТ ТӨХХК-ийн eCNS цахим бүртгэлийн системээс авсан байдлыг авч үзвэл дараах байдалтай байна.

Хүснэгт 27. Агаарын навигацийн үйлчилгээний тоног төхөөрөмжүүдэд 2018 оноос 2025 оны 11 дүгээр сарын 14-ний өдрийн хооронд гарсан гэмтэл, түүнийг сэргээсэн байдлын судалгаа

Агаарын навигацийн үйлчилгээний хэсэг	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025.11.14
Гарсан гэмтлийн тоо:								
Ажиглалт автоматжуулалтын хэсэг /26 иж бүрдэл тоног төхөөрөмж/	225	168	80	102	62	64	55	152
Навигацийн хэсэг /50 иж бүрдэл тоног төхөөрөмж/	29	20	50	127	32	31	34	47

Холбооны хэсэг /411 иж бүрдэл тоног төхөөрөмж/	318	273	203	212	228	249	193	181
Цахилгаан хангалтын хэсэг	668	586	525	612	408	549	688	611
Гэмтлийн нийт тоо	1240	1047	858	1053	730	893	970	991
Гэмтлийг засварлах хүртэлх буюу гэмтлийн үргэлжилсэн хугацаа, мянган цаг:								
Ажиглалт автоматжуулалтын хэсэг	9.8	5.5	18.9	21.1	13.3	1.3	1.5	1.9
Навигацийн хэсэг	22.5	8.6	18.6	22.2	13.1	11.5	10.7	13.2
Холбооны хэсэг	41.7	50.8	36.4	66.6	26.4	14.8	38.6	19
Цахилгаан хангалтын хэсэг	31.7	44.7	37.1	69.3	23.5	44.4	33.3	24.9
Зарцуулсан нийт хугацаа	105.7	109.6	111.0	179.2	76.3	72.0	84.1	59.0

Эх сурвалж: ИНУТ ТӨХХК

3.40 Нисэхийн ажиглалтын үйлчилгээний тоног төхөөрөмжийн үйлдвэрлэгчтэй борлуулалтын дараах үйлчилгээний гэрээ гэрээг байгуулж программ хангамжийн алдаа дутагдлыг /bug/ байнга засуулж ажилласнаар программ хангамжийг дахин ачаалах үйлдэл багассан боловч гарч байгаа гэмтлийн тоо өссөн хэвээр байна.

3.41 Нисэхийн радио навигацийн үйлчилгээний тоног төхөөрөмжүүдийн насжилт өндөр байгаагаас навигацийн тоног төхөөрөмжийн нийт гэмтлийн тоо өссөн үзүүлэлттэй байна. Нисэхийн холбооны үйлчилгээний зарим тоног төхөөрөмжийн шинэчлэлийг 2020-2022 онд хийж, IP технологийн тоног төхөөрөмжийг ашиглалтад оруулснаар холбооны тоног төхөөрөмж, дамжуулах байгууламжийн гэмтлийн тоо тодорхой хэмжээнд буурсан байна.

3.42 Агаарын навигацийн үйлчилгээний тоног төхөөрөмжүүдэд гарсан гэмтэл, түүнийг сэргээн засварлаж хэвийн байдалд оруулсан нэгтгэлээс харахад ОННБ, алслагдсан нисэхийн байгууламжуудын төвийн эрчим хүчний тасалдал нь 2018 онд 80.8 хувийг эзэлж байсан бол 2024 онд 94.6 хувь болж нэмэгдсэн байна. /Навигацийн тоног төхөөрөмжүүдэд 2018 оноос 2025 онд гарсан гэмтэл, сэргээсэн байдлын нэгдсэн судалгааг хавсралтаас 8-аас харна уу/

3.43 Агаарын навигацийн үйлчилгээний байгууламж, тоног төхөөрөмжүүдийн хэвийн, тасралтгүй ажиллагааг хангах асуудлыг холимог тэжээлийн систем буюу нарны тэжээлийн эх үүсвэр, бие даасан бэлтгэл тэжээл /дизель генератор/, тасралтгүй тэжээлийн төхөөрөмжүүд /UPS/, цэнэг хураагуурын /батареи/ тусламжтайгаар шийдвэрлэж байна.

3.44 Агаарын навигацийн ихэнх тоног төхөөрөмжүүдийн насжилт өндөр, шаардлагатай сэлбэг хэрэгслийг үйлдвэрлэхгүй болсон зэргээс гэмтэл хоорондын хугацаа /Mean Time Between Failure/ багасаж, гэмтлийг засварлах хугацаа /Mean Time to Repair/ өссөнөөр техникийн бэлэн байдлын үзүүлэлт /Availability/ буурах эрсдэл өндөр байна. Тухайлбал, нэгж гэмтлийн үргэлжилсэн дундаж хугацаа 2018 онд 85.3 цаг байсан бол 2024 онд 86.7 цаг болж өссөн байна.

3.45 Өнгөрсөн 27 жилийн турш агаарын навигацийн үйлчилгээнээс Монгол Улс нийт 3,020.0 тэрбум төгрөгийн хураамжийн орлого олж, улсын төсөвт 1,472.8 тэрбум төгрөг буюу 48.8 хувийг төвлөрүүлсэн байна. Дээрх байдлаас дүгнэхэд агаарын навигацийн үйлчилгээний бэлэн байдлыг хангахын тулд үйлдвэрлэгчээс зөвшөөрсөн хугацаанаас илүү ажилласан, цаашид ашиглахад технологийн болон сэлбэгийн хангалтын хувьд нөхөгдөх боломжгүй тоног төхөөрөмжүүд ашиглаж байгаа нь агаарын навигацийн үйлчилгээний бэлэн байдал, аюулгүй ажиллагаанд эрсдэл үүсэх нөхцөл бүрдсэн байна.

3.46 Агаарын навигацийн үйлчилгээ үзүүлсний хураамжийг улсын төсөвт төвлөрүүлэх, шинээр бүтцийн нэгж үүсгэн санхүүжүүлэх, нөхөн олговортой нислэг гүйцэтгүүлэх, бизнесийн байгууллагад татаас олгох зэргээр зарцуулж ирснийг зогсоож, цаашид агаарын навигацийн үйлчилгээний орлогоос улсын төсөвт төвлөрүүлэх хувь хэмжээг дахин хянаж, салбарын хэвийн, тасралтгүй ажиллагаа болон дунд, урт хугацааны хөрөнгө оруулалтыг санхүүжүүлэх тогтвортой орчныг бүрдүүлэх, үйлдвэрлэгчийн тогтоосон ашиглалтын хугацаа дууссан, цаашид технологийн болон сэлбэгийн хангалтаар нөхөгдөх боломжгүй тоног төхөөрөмжүүдийг үе шаттайгаар шинэчлэх, бүсийн нислэгийн хөдөлгөөний удирдлагын 2 дахь төв байгуулах төслийг хэрэгжүүлэх нь зүйтэй байна.

Салбарын хөгжлийн бодлогыг бодитой тодорхойлж чадахгүйгээс хөгжил дэвшил гарахгүй байна

3.47 Салбарын хөгжлийг тодорхойлох гол үзүүлэлтүүдээс⁴² нислэгийн болон зорчигчдын урсгал, нийт зорчигчийн тоог авч үзэхэд 2018 онд 1.4 сая зорчигч тээвэрлэж байсан бол 2024 онд 2.2 сая зорчигч тээвэрлэж, 52.3 хувиар өсжээ. Харин 2018 онд 5.8 мянган тонн ачаа, шуудан тээвэрлэж байсан бол 2024 онд 20.6 мянган тонн ачаа, шуудан тээж 3.7 дахин нэмэгдсэн байна.

3.48 Дотоодын нислэгээр 2018 онд 401.6 мянган зорчигч тээвэрлэж байсан бол 2024 онд 420.4 мянган зорчигч тээж, 4.7 хувиар нэмэгджээ. Дотоодод зорчигчийн 342.6 мянга буюу 81.5 хувь нь Оюутолгой /Ханбумбат/ чиглэлд, 77.8 мянга буюу 18.5 хувь орон нутгийн бусад чиглэлд зорчжээ.

Хүснэгт 28. Агаарын тээврийн 2018-2024 оны үндсэн үзүүлэлтүүд мянган хүн,тонн

Үзүүлэлтүүд	2018 он	2019 он	2020 он	2021 он	2022 он	2023 он	2024 он
Нийт зорчигчид	1,422.5	1,621.6	447.5	198.5	952.8	1,731.3	2,167.3
1. Олон улсад зорчсон	1,020.9	1,188.2	161.8	100.3	619.0	1,312.2	1,746.9
1.1 Үндэсний тээвэрлэгч	583.3	706.6	96.8	55.4	356.3	782.6	1,075.2
1.2 Гадаадын тээвэрлэгч	427.3	472.8	62.2	41.8	259.7	527.0	669.5
1.3 Чартер	0.01	8.9	2.8	3.0	3.0	2.7	2.2
2. Дотоодод зорчсон	401.6	433.4	285.7	98.3	333.8	419.1	420.4
2.1 Хуваарьт нислэг	106.1	116.0	66.7	18.7	35.2	62.2	77.8
2.2 Уул уурхайн захиалгат нислэг	295.5	317.4	219.0	79.6	298.6	356.9	342.6
Нийт тээсэн ачаа, шуудан	5.8	11.2	5.2	12.6	24.5	16.5	20.6
3.1 Олон улсад	5.6	11.0	5.1	12.6	24.5	16.5	20.5
3.2 Орон нутагт	0.11	0.12	0.13	0.03	0.04	0.03	0.06

Эх сурвалж: ИНЕГ, 2018-2024 оны статистик мэдээ

3.49 Засгийн газрын 2019 оны 455 дугаар тогтоолоор Буянт-Ухаа ОУНБ-ыг олон улс, орон нутгийн нислэгийн нөөц нисэх буудал, ерөнхий зориулалт, нисэхийн сургалт, захиалгат, онцгой, тусгай үүргийн нислэг, агаарын хөлгийн засвар, үйлчилгээ болон онцгой байдал, иргэний нисэхийн бусад үйл ажиллагаанд ашиглахаар ИНЕГ-ын харьяанд ажиллуулахаар шийдвэрлэжээ.

3.50 Буянт-Ухаа ОУНБ-ыг нөөц нисэх буудлаар ашиглах болсноор үндсэн үйл ажиллагаа нь Чингис хаан ОУНБ-д шилжсэнээр орлогын хэмжээ тогтмол буурч жилийн алдагдал 8.4-11.9 тэрбум төгрөгт хүрсэн байна.

Хүснэгт 29. Буянт-Ухаа ОУНБ-ын 2018-2024 оны санхүүгийн орлого, үр дүн, тэрбум төгрөг

Үзүүлэлт	2018 он	2019 он	2020 он	2021 он	2022 он	2023 он	2024 он	Өссөн дүнгээр
Борлуулалтын орлого	29.4	35.5	7.2	2.2	0.3	0.5	0.3	75.5
Борлуулалтын өртөг	22.4	20.0	19.1	10.6	8.8	10.0	11.6	102.5
Ашиг (алдагдал)	6.9	15.4	(11.9)	(8.5)	(8.5)	(9.4)	(11.2)	(27.1)

Эх сурвалж: Буянт-Ухаа ОУНБ-ын 2018-2024 оны санхүүгийн тайлан

3.51 Өмнө дурдсан "Улаанбаатар хотын олон улсын нисэх онгоцны шинэ буудлын менежмент"-ийг хэрэгжүүлэх концессын гэрээний 9.6.4-д *Концессын хугацаанд Улаанбаатар хотын олон улсын нисэх онгоцны шинэ буудлаас 150 километрийн дотор байрлах аливаа нисэх буудлаас эсхүл нисэх буудал руу хуваарьт болон хуваарьт бус Арилжааны нислэг үйлдэх зөвшөөрлийг эрх бүхий этгээд эсхүл Төрийн эрх бүхий байгууллагаас аливаа бусад этгээдэд олгохгүй байх явдлыг эрх бүхий этгээд хариуцна.* 16.4.5-д *Арилжааны нислэг болон үйлчилгээг шилжүүлэх (1) Арилжааны бүх нислэгийг Чингис хаан ОУНБ-аас Улаанбаатар хотын олон улсын нисэх онгоцны шинэ буудалд шилжүүлсэн байх гэж зааснаас шалтгаалан Буянт-Ухаа ОУНБ-аас арилжааны нислэг үйлдэх боломжгүйд хүрсэн байна.*

3.52 Орон нутгийн зарим нислэгийг тодорхой хугацаанд Буянт-Ухаа ОУНБ руу шилжүүлэх асуудлыг шийдвэрлэхээр ЗТХС /хуучин нэрээр/ Япон Улсаас Монгол Улсад суугаа элчин

⁴² 1. Агаарын тээврийн ерөнхий үзүүлэлтүүд /Агаарын тээврийн компаниудын тоо, агаарын хөлгийн тоо, нислэгийн маршрут, нисэх буудлын тоо/

2. Нислэгийн болон зорчигчдын урсгал /Нийт зорчигчийн тоо, нийт нислэгийн тоо, нислэгийн суудлын дүүргэлт/

3. Ачаа, тээвэрлэлтийн үзүүлэлтүүд /Агаарын тээвэрээр тээвэрлэсэн нийт ачааны хэмжээ, карго нислэгийн тоо/

4. Агаарын навигацийн үзүүлэлтүүд /Нислэгийн хөдөлгөөний удирдлага (АТС) зохицуулсан нислэгийн тоо, агаарын орон зайн ашиглалт/

5. Аюулгүй байдал, техникийн үзүүлэлтүүд /Осол, зөрчлийн тоо, Нисэхийн аюулгүй байдлын үзүүлэлтүүд/

сайдад болон Мицүбиши корпораци ХХК-д Хамтран ажиллах тухай албан бичиг, Засгийн газрын хуралдаан танилцуулж шийдвэр гаргуулах хүсэлт хүргүүлсэн боловч тодорхой хариу ирээгүй, шийдвэр гараагүй байна.

3.53 Буянт-Ухаа ОУНБ-ын барилга нисэх буудлын зориулалттай тул оффисын зориулалтаар эсхүл түрээслэх хэлбэрээр ашиглахад тохиромжгүй, ашиглалтын зардал өндөр тул зориулалтын дагуу ашиглах талаар арга хэмжээ авах шаардлагатай байна.

Иргэний нисэхийн үндэсний төв төлбөртэй үйлчилгээний үнэ тарифаа шинэчилж батлуулаагүй, тарифын нэгдсэн бодлогогүй байна

3.54 ИНУТ ТӨХХК нь нисэх буудлын үйлчилгээний хураамжийг ИНУТ ААТҮГ-ын баталсан дараах үнэ тарифын дагуу нэхэмжилж байна. Үүнд:

Хүснэгт 30. Үйлчилгээний хураамж баталсан шийдвэрүүд

ИНУТ ААТҮГ-ын даргын тушаалын		Үйлчилгээний хураамжийн нэр, төрөл
Он	Дугаар	
2021	A/492	Агаарын хөлгийн шатахуун хадгалах, сумлах, газрын тосны бүтээгдэхүүнд сорилт шинжилгээ хийх үйлчилгээний үнэлгээ
2023	A/01	Нисэх буудлын хориотой хамгаалалттай бүсэд нэвтрэх үнэмлэхийн хураамж батлах тухай
2023	A/12	Нисэхийн мэдээллийн эмхэтгэл болон түүний үйлчилгээний хураамж, орон зайн мэдээлэл боловсруулалт, зураг зүйн боловсруулалтын ажил, НМУ мэргэжилтэн олон улсын нисэх буудалд ажиллаж, үйлчилгээ үзүүлэх үнэлгээ
2023	A/45	Тоон өгөгдлийн багцын үйлчилгээний үнэлгээ
2023	A/75	Агаарын хөлгийн шатахуун тээврийн үйлчилгээний тарифыг шинэчлэн батлах тухай
2023	A/80	Орон нутгийн нисэх буудлуудын үйлчилгээний үнэ тариф шинэчлэн батлах тухай
2023	A/82	Үйлчилгээний төлбөрөөс хөнгөлөх тухай
2023	A/92	ОУИНБ-ын хэлний ур чадварын ТЕАС шалгалтын үнэлгээ
2023	A/130	Агаарын хөлгийн газрын үйлчилгээний тоног төхөөрөмж, автомашин, механизмын тариф батлах тухай
2024	A/29	Хөнгөлөлт үзүүлэх тухай
2024	A/33	Усан спорт цогцолборын усан спорт, сургалтын үйлчилгээ, заалны түрээс, хүүхдүүдийн сургалт, дугуйлангийн үнэлгээ
2024	A/41	Үйлчилгээний төлбөрөөс хөнгөлөх тухай
2024	A/92	Гэр буудлын үйлчилгээ, бэлэн бүтгэгдэхүүний үнэ, борлуулах бэлэн бараа бүтээгдэхүүний тариф тогтоох аргачлал
2024	A/114	Шатах, тослох материал хийгдэх сорилт, шинжилгээ, хэмжилт, шалгалт тохируулга, шалгалт баталгаажуулалт, спектро анализын шинжилгээний ажлын түлш, шатахууны савны ашиглалтын нөөц тодорхойлох үйлчилгээ
2024	A/227	Нисэхийн сургалтын төвд зохион байгуулагдах төлбөртэй сургалтын үнэлгээ
2024	A/33	Усан спорт цогцолборын усан спорт, сургалтын үйлчилгээ, заалны түрээс, хүүхдүүдийн сургалт, дугуйлангийн үнэлгээ
2024	A/41	Үйлчилгээний төлбөрөөс хөнгөлөх тухай
2024	A/92	Гэр буудлын үйлчилгээ, бэлэн бүтгэгдэхүүний үнэ, борлуулах бэлэн бараа бүтээгдэхүүний тариф тогтоох аргачлал
2024	A/114	Шатах, тослох материал хийгдэх сорилт, шинжилгээ, хэмжилт, шалгалт тохируулга, шалгалт баталгаажуулалт, спектро анализын шинжилгээний ажлын түлш, шатахууны савны ашиглалтын нөөц тодорхойлох үйлчилгээ
2024	A/227	Нисэхийн сургалтын төвд зохион байгуулагдах төлбөртэй сургалтын үнэлгээ

Эх сурвалж: ИНУТ ТӨХХК

3.55 Гэвч дээрх 2023 оны A/82 дугаар тушаалаар баталсан үнийн хөнгөлөлт нь 2023 оны 12 дугаар сарын 31-ний өдрөөр, 2024 оны A/29, A/41 дүгээр тушаалаар баталсан нь 2025 оны 01 дүгээр сарын 01-ний өдрөөр тус тус дуусгавар болсон байна.

3.56 Өнөөдрийн байдлаар нисэх буудлуудын хүчин чадал, өмчийн хэлбэрээс хамааран ялгаатай үнийн тариф мөрдөж байна. ОННБ-уудад мөрдөж байгаа тариф нь Чингис хаан ОУНБ, Буянт-Ухаа ОУНБ болон Хамбумбат ОННБ-аас 4–5 дахин бага байна.

Хүснэгт 31. Нисэх буудлын үйлчилгээний хураамжийн суурь тариф, төгрөг

Үйлчилгээ	Үйлчилгээний суурь	ОННБ-ууд		Чингис хаан, Буянт-Ухаа ОУНБ		Ханбумбат НБ	
		Өдөр	Шөнө	Өдөр	Шөнө	Өдөр	Шөнө
Буулт, хөөрөлтийн үйлчилгээ	Хөөрөлтийн хүндийн тонн тутамд	1,300-1,800	2,200-2,600	5,500	6,050	5,500	6,500
Зорчигчийн үйлчилгээний хураамж	Зорчигч тутамд	1,000		5,500		7,500	

Эх сурвалж: <https://ais.mn/files/aip/eAIP/valid/html/index-mn-MN.html>, 2025.11.13-ны байдлаар

3.57 ИНУТ ТӨХХК нь үйлчилгээний үнэ тарифыг шинэчилж батлаагүйгээс алдагдалтай тарифаар нисэх буудлын үйлчилгээ үзүүлж байна. Иймд бүх үйлчилгээнийхээ хяналттай

үнийн тарифыг баталж, олон нийт болон ОУИНБ-д мэдээлэх, үнэ тарифын нэгдсэн, тогтвортой байдлыг хангах нь зүйтэй байна.

Олон улсын явах чиглэлийн зорчигчдод үзүүлж буй аюулгүй байдлын үйлчилгээний хураамж авах эрх зүйн зохицуулалтыг бүрдүүлээгүйгээс он дамжсан авлага үүсжээ

3.58 "Улаанбаатар хотын олон улсын нисэх онгоцны шинэ буудлын менежмент"-ийг хэрэгжүүлэх концессын гэрээний 26.1.3 дахь хэсгийн хавсралт 2-т олон улсын явах чиглэлийн зорчигчийн аюулгүй байдлын үйлчилгээний 5 ам.долларын хураамжийг зорчигчийн нислэгийн тасалбарын үнэнд нэгтгэж авахаар заасан.

3.59 ИНУТ ААТҮГ/хуучин нэрээр/ нь агаарын хөлгийн аюулгүй байдлын үзлэгийн хяналт, шалгалт болон зорчигчийн аюулгүй байдлын үйлчилгээний Чингис хаан ОУНБ-д гэрээгээр гүйцэтгэж, зорчигч хамгаалалтын үйлчилгээний хураамжийг зорчигчийн статистикт үндэслэн НУБИЭ ХХК-аас нэхэмжилж авдаг байсныг 2022 оны 12 дугаар сарын 02-ны өдрөөс эхлэн тус үйлчилгээний хураамж болох 2.7 ам.долларыг НУБИЭ ХХК, 2.3 ам.долларыг ИНУТ-ийн Нислэгийн аюулгүй байдлын хяналт зохицуулалтын газар тус тусдаа агаарын тээвэрлэгчдээс нэхэмжилж эхэлсэн⁴³ байна.

3.60 Гэтэл ИНУТ-ийн Нислэгийн аюулгүй байдал хамгаалалтын алба нь зорчигчийн аюулгүй байдлын үйлчилгээний хураамжийг нэхэмжлэх нөхцөл, шаардлагыг агаарын тээвэрлэгчидтэй зөвшилцөж, тохиролцоогүйгээс НӨАТ-ын маргаан үүсэж, 2025 оны 9 дүгээр сарын байдлаар нийт 4.3 тэрбум төгрөгийн авлага үүссэн байна.

Хүснэгт 32. ИНУТ ТӨХХК-д агаарын тээвэрлэгчдээс өгөх зорчигчийн аюулгүй байдлын үйлчилгээний хураамжийн авлага, сая төгрөг

№	Агаарын тээвэрлэгчийн нэр	Өрийн хэмжээ		
		2023 он	2024 он	2025.09.30
1	Аэро Монголиа ХХК	1,082.6	1,237.8	327.9
2	МИАТ ТӨХК	290.1	1,561.3	2,450.1
3	Хүннү Эйр ХХК	3,769.6	3,506.7	1,412.0
4	Бусад	484.4	480.1	125.5
Нийт		5,626.6	6,785.9	4,315.5

Эх сурвалж: ИНУТ ТӨХХК

3.61 ИНУТ ТӨХХК нь нисэх буудлын зорчигчийн аюулгүй байдлын үйлчилгээний хураамжийн нэхэмжлэлтэй холбоотой үйлчилгээний хураамжийг бүрэн төвлөрүүлээгүй, Төсвийн тухай хуулийн 41 дүгээр зүйлийн 41.2.1⁴⁴-д заасан үүргээ биелүүлээгүй байна.

3.62 Харин Аэро монголиа ХХК-аас авах авлагыг Хан-Уул дүүргийн иргэний хэргийн анхан шатны шүүхийн 2021 оны 10 дугаар сарын 15-ны өдрийн 183/ШШ2021/02222 дугаар "Зохигчдын эвлэрлийг баталж, хэргийг хэрэгсэхгүй болгох" захирамжаар 1,942.8 сая төгрөгийн авлагыг барагдуулах шийдвэр гаргасан байна.

3.63 Аэро монголиа ХХК авлагын 759.1 сая төгрөгөөр Өмнөговь аймгийн "Гурвансайхан нисэх буудал"-ын хөөрч, буух зурвасын засварын ажлыг гүйцэтгэж, дээрх дүнгээр авлагыг бууруулах ИНЕГ-ын даргын 2022 оны А/04 дүгээр тушаал гарсан байна. Үлдэх 1,183.2 сая төгрөгийн авлагыг Моннис Интернэшнл ХХК-тай 2025 оны ИНЕГ-62/25 дугаар төлбөр барагдуулах гэрээ байгуулж, нийт 8 автомашиныг 2025 оны 12 сараас өмнө нийлүүлэхээр тохирсон байна.

Хүснэгт 33. Аэромонголиа ХХК-аас Шүүхийн шийдвэрээр авлагад авсан автомашины судалгаа

№	Зориулалт	Автомашины марк	Улсын бүртгэлийн н дугаар	Ашиглалта д орсон огноо	Үйлчлэх алба, чиглэл
1	Суудлын	Nissan patrol Y63			Нийлүүлэлт хүлээгдэж байна
2	Суудлын	Nissan X-trail	8436 УКН	2025.11	Нислэгийн стандартын газрын дарга
3	Микробус	Nissan Urvan E-26	8437 УКН	2025.11	ХШУДАГ-ын дарга
4	Микробус	Nissan Urvan E-26	8438 УКН	2025.11	Агаарын навигаци, аэродромын стандартын газрын дарга
5	Суудлын	Nissan X-trail		2025.11	ИНУТ ТӨХХК-ийн Өмнөговь нисэх онгоцны буудлын технологийн үйл ажиллагаанд ашиглаж байна
6	Суудлын	Nissan Sylphy	9112 УКН	2025.11	ЗТЯ ашиглаж байна

⁴³ ИНУТ ААТҮГ, НУБИЭ ХХК-ийн байгуулсан 2022 оны 12 дугаар сарын 02-ны өдрийн 385/22 дугаар гэрээний 3 дугаар зүйл

⁴⁴ хуулийн дагуу улс, орон нутгийн төсөвт оруулах болон тухайн төсвийн байгууллагын өөрийн үйл ажиллагааны орлогыг бүрэн төвлөрүүлэх;

7	Суудлын	Nissan Sylphy	9113 УКН	2025.11
8	Суудлын	Nissan Sylphy	9114 УКН	2025.11

Эх сурвалж: ИНЕГ

3.64 Авлагыг барагдуулах чиглэлээр тодорхой арга хэмжээ авч ажиллаж байгаа боловч авлага үүсэхэд нөлөөлсөн нөхцөл, шалтгаан, мөрдөгдөж буй тариф зохистой эсэхийг нарийвчлан судалж, агаарын тээвэрлэгчдийн санхүүгийн чадамжид татвар, хураамжийн түвшин нөлөөлж байгаа эсэхийг үнэлэх шаардлагатай байна. Мөн төрөөс түр аргацаасан байдлаар татаас олгож зах зээлийн зарчмаар үйл ажиллагаа явуулах сэдлийг хаахаас илүүтэйгээр авиа компаниудын тогтвортой, хэвийн үйл ажиллагааг хангахуйц бизнесийн орчин нөхцөл, боломжийг бүрдүүлэх бодлогын шийдэл гаргах нь зүйтэй байна.

Үйлчилгээний үнэ тарифын бодлого, эдийн засгийн зохицуулалт орон нутгийн нисэх буудлууд сүүлийн жилүүдэд алдагдалтай ажилласан байна

3.65 Нисэх буудлын үйлчилгээний хураамж нь ОУИНБ-ын суурь зарчим болон Doc.9082⁴⁵, Doc.9626⁴⁶, Doc.9562⁴⁷ баримт бичиг болон бусад холбогдох үндэсний хууль тогтоомж, ЗТХС /хуучин нэрээр/-ын 2019 оны 187 дугаар тушаалын 14 дүгээр хавсралт “Иргэний нисэхийн төлбөртэй үйлчилгээний төрөл, төлбөрийн хэмжээ, үйлчилгээний орлогыг зарцуулах журам”-д нийцсэн байх эрх зүйн зохицуулалттай байна.

3.66 Нисэх буудлын төлбөртэй үйлчилгээний хураамжийг дараах зарчмуудад үндэслэн тогтоож байх шаардлагатай. Үүнд:

- ОУИНБ-ын баримт бичигт заасан зарчмуудад нийцсэн байх;
- Үйлчилгээний өртөг, зардалд суурилсан байх;
- Тогтвортой, ойлгомжтой, ил тод байх;
- Аюулгүй ажиллагааны зардлыг нөхөхөд үндэслэсэн байх.

3.67 ИНУТ ТӨХХК-ийн одоогийн мөрдөж байгаа, нисэх буудлын үйлчилгээний тарифын хэмжээг⁴⁸ тогтоохдоо дараах аргаар тооцоолол хийсэн байна. Үүнд:

- **Өдөр бүр нислэгтэй байх үед төсөөлсөн өртөг:** Нисэх буудлын багтаамжийг харгалзаж өдөрт нэг буулт, хөөрөлтийн нислэгтэй байх үед гарах өртөг зардлыг;
- **Гүйцэтгэлд үндэслэсэн өртөг:** Нисэх буудлын 2019 оны буулт, хөөрөлтийн нислэгийн тооны гүйцэтгэл, зорчигчийн тооны гүйцэтгэлээр гарах өртөг зардлыг;
- **Тухайн үйлчилгээг авах хугацаанд тооцсон өртөг:** Гүйцэтгэлд үндэслэсэн өртөг нисэх буудалд нэг агаарын хөлөг буугаад, хөөрөхөд гарах цагт гарах өртөг зардлыг.

3.68 Гэвч дээрх тарифын тооцооллыг хийхдээ нисэх буудал бүрээр, 2022 оны санхүүгийн тооцоололд үндэслэсэн өртөг, зардал болон 15 ОННБ-ын 2019 оны буулт-хөөрөлт, зорчигч урсгалын гүйцэтгэлээрх зардлаар тооцсон байна. Уг тооцооллыг хийхэд ашигласан өгөгдлийн жил зөрүүтэй, мөн Баруун-Урт, Өндөрхаан, Булган зэрэг тогтмол нислэггүй нисэх буудлыг хамруулсан, ИНУТ ТӨХХК-ийн харьяа өдөр бүр нислэгтэй ОННБ байхгүй байхад “өдөр бүр нислэгтэй байх үед” гэж тооцоолол хийсэн⁴⁹ нь бодит нөхцөл байдалтай нийцэхгүй байна⁵⁰. Энэ тооцооллоор буулт, хөөрөлтийн тарифын дундаж үнэ 5,176.9 төгрөг, үүнээс агаарын хөлгийн 1 тонн тутамд өдөр 5,500.0, шөнө 6,050.0 /НӨАТ-тэй/ төгрөгөөр үйлчлэх тариф баталсан байна⁵¹.

⁴⁵ Doc.9587 “ICAO’s Policies on Charges for Airports and Air Navigation Services”

⁴⁶ Doc.9626 “Manual on the Regulation of International Air Transport”

⁴⁷ Doc.9562 “Airport Economic Manual”

⁴⁸ ИНУТ ААТҮГ-ын даргын 2023 оны А/80 тоот “Орон нутгийн нисэх буудлуудын үйлчилгээний үнэ тариф шинэчлэн батлах тухай” тушаал.

⁴⁹ Тухайлбал, 2019-2022 онд 20 ОННБ-аас 8-10 нисэх буудал нь долоо хоногт 1–2 удаа хуваарьт нислэг хүлээн авч, бусад нисэх буудлууд нь нөөц нисэх буудлын горимоор ажиллаж байна.

⁵⁰ Doc.9082, II хэсэг, 2-р зүйл (f) заалт

⁵¹ ИНУТ ААТҮГ-ын даргын 2023 оны А/80 дугаар “Орон нутгийн нисэх буудлуудын үйлчилгээний үнэ тариф шинэчлэн батлах тухай” тушаал

Хүснэгт 34. Буулт- хөөрөлтийн үйлчилгээний тарифын шинэчлэл

№	Нисэх буудлын нэр	Одоогийн мөрдөж байгаа тариф	Шинэчлэх тариф	Өсөлт, бууралт /хувиар/
1	Баянхонгор	1 800.0	5,093.64	183.0
2	Өлгий	1 800.0	9,541.51	430.1
3	Булган	1 300.0	909.06	(30.1)
4	Алтай	1 800.0	6,766.74	275.9
5	Чойбалсан	1 800.0	5,925.49	229.2
6	Мандалговь	1 300.0	1,227.53	(5.6)
7	Отгонтэнгэр	1 800.0	7,229.06	301.6
8	Арвайхээр	1 300.0	3,532.29	171.7
9	Гурвансайхан	1 800.0	6,985.62	288.1
10	Мөрөн	1 800.0	7,135.54	296.4
11	Ховд	1 800.0	5,956.74	230.9
12	Өндөрхаан	1 300.0	2,575.88	98.1
13	Баруун-Урт	1 300.0	3,622.84	178.7
14	Тосонцэнгэл	1 300.0	3,029.18	133.0
15	Дэглийцагаан	1 800.0	8,123.25	351.3
Дундаж			5,176.9	208.8%

Эх сурвалж: ИНЕГ

3.69 Хөвсгөл, Ховд, Өмнөговь, Говь-Алтай, Баян-Өлгий аймгийн ОННБ-ын хүлээн авсан нислэгийн болон зорчигчийн тоо бусад буудлуудаас өндөр байгаа хэдий ч хамгийн их алдагдалтай ажиллаж байна. Энэ нь зорчигчийн урсгал болон агаарын хөлгийн хөдөлгөөн өсөхөд ч алдагдал буурахгүй байгааг харуулж байна.

Хүснэгт 35. ОННБ-уудын орлого, зардлын 2024 оны гүйцэтгэл, сая төгрөг

№	Орон нутгийн нисэх буудлууд	Буулт хөөрөлтийн орлого	Зорчигч үйлчилгээний орлого	Газрын үйлчилгээний орлого	Үйл ажиллагааны бусад орлого	Нийт орлого	Нийт зардал	Элэгдлийн зардал	Ашиг / Алдагдал
1	Баян-Өлгий	7.6	6.6	32.1	1.1	47.4	1,565.7	890.1	(1,518.3)
2	Баянхонгор	4.7	-	7.1	0.1	11.9	1,168.3	366.3	(1,156.4)
3	Булган	0.3	-	5.7	0.1	6.2	484.0	232.1	(477.8)
4	Говь-Алтай	19.6	3.2	14.0	2.0	38.8	1,556.6	873.3	(1,517.8)
5	Дорнод	0.6	2.7	2.1	0.7	6.1	1,456.6	651.5	(1,450.5)
6	Дундговь	0.3	-	6.1	1.5	7.8	527.9	167.1	(520.0)
7	Завхан	6.0	4.2	10.2	33.3	53.7	1,682.6	782.3	(1,628.9)
8	Өвөрхангай	1.3	-	3.4	4.3	9.0	1,131.4	549.0	(1,122.4)
9	Өмнөговь	39.7	47.5	215.3	21.4	323.9	2,279.9	708.6	(1,956.0)
10	Хөвсгөл	13.0	8.6	44.2	7.6	73.4	2,336.9	1,155.1	(2,263.5)
11	Ховд	47.5	11.9	-	8.2	67.7	2,339.7	850.0	(2,272.0)
12	Хэнтий	1.0	-	1.7	1.1	3.7	712.9	245.7	(709.2)
13	Сүхбаатар	0.0	0.1	1.2	2.2	3.5	579.6	209.9	(576.1)
14	Тосонцэнгэл	0.1	-	1.4	0.4	1.9	700.7	257.6	(698.7)
15	Увс	5.1	13.5	9.6	18.9	47.0	1,790.0	1,066.1	(1,743.0)
Дүн		146.6	98.3	354.0	103.1	702.0	20,312.6	9,004.5	(19,610.6)

Эх сурвалж: ИНУТ ТӨХХК-ийн 2024 оны санхүүгийн тайлан

3.70 Сүүлийн 6 жилийн дунджаас харахад ОННБ-уудын орлогын 50.4 хувийг газрын, 20.9 хувийг буулт-хөөрөлтийн, 14.0 хувийг зорчигчийн үйлчилгээний орлого тус тус эзэлж, энэ нь нийт орлогын 85.3 хувийг эзэлж байна.

Хүснэгт 36. ОННБ-уудын 2019-2024 оны орлого, зардлын гүйцэтгэл, сая төгрөг

Он	Буулт хөөрөлтийн орлого	Зорчигч үйлчилгээний орлого	Газрын үйлчилгээний орлого	Үйл ажиллагааны бусад орлого	Нийт орлого	Нийт зардал	Ашиг / Алдагдал
2019	94.9	60.3	175.0	159.1	489.4	17,615.5	(17,126.1)
2020	63.5	34.2	113.2	110.6	321.5	19,524.5	(19,203.0)
2021	19.4	12.3	34.4	62.0	128.1	18,149.9	(18,021.7)
2022	52.8	44.0	89.2	112.7	298.7	18,392.4	(18,093.7)
2023	101.3	83.0	244.5	213.1	641.9	24,694.8	(24,053.0)
2024	146.6	98.3	354.0	103.1	702.0	20,312.6	(19,610.6)
Дундаж	79.76	55.4	168.4	126.8	430.3	19,781.6	(19,351.4)

Эх сурвалж: ОННБ-ын 2019-2024 оны орлого, зардлын гүйцэтгэлийн тайлан

3.71 ОННБ-уудын 2019-2024 онд нисэхийн болон нисэхийн бус үйлчилгээний орлого нь үндсэн үйл ажиллагааны зардлын 2.5 хувийг нөхөхөд хүрэхээр, жил бүр 17.1–24.0 тэрбум төгрөгийн алдагдалтай ажиллаж, алдагдлыг агаарын навигацийн хураамжаас нөхөж байна.

3.72 ИНУТ ТӨХХК-ийн ОННБ-уудын бүтэц орон тоо 2022 онд 391, 2023 онд 407, 2024 онд 415 болж нэмэгдсэн нь урсгал зардлыг бууруулах боломжийг хязгаарлаж, нэгж зорчигчид ногдох зардлыг нэмэгдүүлэх хүчин зүйл болж байна. 2024 оны байдлаар ИНУТ ТӨХХК-ийн харъяа ОННБ-уудын нэгж зорчигчид ногдох зардал 265,652.7 төгрөг байхад нэг ажилтанд ногдох зардал 49.0 сая төгрөг байна.

3.73 Олон улсад жилд 1 саяас доош зорчигч хүлээн авдаг, жижиг нисэх буудлууд нисэхийн үйлчилгээний орлогоор үйл ажиллагааны зардлыг нөхөх боломж бага байдаг тул нисэхийн бус үйлчилгээний орлогыг нэмэгдүүлэх замаар үйл ажиллагааны зардлыг нөхөх бодлого хэрэгжүүлэхийг зөвлөдөг. Тухайлбал, ACI world олон улсын байгууллагын судалгаанд дурдсанаар 2023 онд нисэхийн бус орлого нь нийт орлогын 36.7 хувийг эзэлж байна.

График 5. Дэлхийн нисэх буудлуудын орлогын бүтэц, 2023 он



Эх сурвалж: ACI World Airport Economics Report

3.74 ИНУТ ТӨХХК-ийн ОННБ-уудын 2024 оны байдлаар нийт орлогын 90.0 хувийг нисэхийн үйл ажиллагаанаас, 10.0 хувийг нисэхийн бус үйл ажиллагаанаас олж байгаа нь бүсийн дунджаас 13.0 хувиар бага⁵² байгаа нь үйл ажиллагааны зардлын бүтэц оновчгүй, нисэхийн бус үйл ажиллагааны орлогыг нэмэгдүүлэх бодлогын арга хэмжээ аваагүйг харуулж байна.

3.75 Иймд ОННБ-ууд нисэхийн үйлчилгээний орлогоос гадна нисэхийн бус үйлчилгээний орлогыг нэмэгдүүлэх, үнэ тарифын уян хатан, үр ашигтай загвар нэвтрүүлэх бодлогыг хэрэгжүүлэх шаардлагатай байна.

Тоног төхөөрөмж шинэчлэх дунд хугацааны бодлогогүй байна

3.76 ИНЕГ, ИНУТ ТӨХХК нь хөрөнгө оруулалтын төсөлд 2021 онд 73.8 тэрбум, 2025 онд 209.6 тэрбум төгрөгийн хөрөнгө оруулалт хийх төлөвлөгөө батлуулахаар санал боловсруулж, эрх бүхий байгууллагад хүргүүлсэн байна.

Хүснэгт 37. ИНЕГ, ИНУТ ТӨХХК-ийн 2021-2025 оны хөрөнгө оруулалтын төлөвлөгөөний санал, тэрбум төгрөг

Төсөл, арга хэмжээний нэр	2021 он	2022 он	2023 он	2024 он	2025 он
Барилга байгууламж	2.3	13.0	0.0	0.4	6.2
Их засвар	2.2	3.3	0.0	1.4	18.1
Тоног төхөөрөмж	69.1	57.6	36.5	56.8	182.9
ТЭЗҮ	0.1	0.3	0.0	0.7	2.5
Нийт дүн	73.8	74.3	36.5	59.3	209.6

Эх сурвалж: ИНУТ ТӨХХК

3.77 Худалдан авах ажиллагааны тайлангаас харахад 2021 онд шаардлагатай хөрөнгө оруулалтын 30.0 хувь буюу 22.1 тэрбум, 2025 онд 19.5 хувь буюу 40.9 тэрбум төгрөгийг баталж, харин гүйцэтгэлээр 2021 онд 59.4 хувийн гүйцэтгэлтэй буюу 13.2 тэрбум, 2025 онд 60.2 хувийн гүйцэтгэлтэй буюу 24.7 тэрбум төгрөгийн хөрөнгө худалдан авснаас харахад хөрөнгө оруулалтын төлөвлөлт, гүйцэтгэл нь хэрэгцээ шаардлагатай уялдаагүй, хэрэгжилт хангалтгүй байна.

Хүснэгт 38. ИНЕГ, ИНУТ ТӨХХК-ийн 2021-2025 оны хөрөнгө оруулалтын төлөвлөгөө, гүйцэтгэл, сая төгрөг

Төсөл, арга хэмжээний нэр	2021 он		2022 он		2023 он		2024 он		2025 оны	
	Төлөвлөгөө	Гүйцэтгэл	Төлөвлөгөө	Гүйцэтгэл	Төлөвлөгөө	Гүйцэтгэл	Төлөвлөгөө	Гүйцэтгэл	Төлөвлөгөө	Гүйцэтгэл
Барилга байгууламж	6.0	3.2	1.8	0.8	0.2	-	0.1	-	7.7	0.2
Их засвар	1.8	0.7	2.1	0.6	4.3	1.9	2.8	2.4	18.2	17.5
Тоног төхөөрөмж	14.4	9.2	6.9	4.7	1.5	1.4	8.2	3.3	10.7	6.6
ТЭЗҮ	0.0	0.0	0.2	-	0.3	0.1	0.5	-	4.4	0.4
Нийт	22.1	13.2	10.9	6.2	6.3	3.4	11.6	5.7	41.0	24.7

Эх сурвалж: ИНЕГ, ИНУТ ТӨХХК

⁵² Smaller airports (<1 million passengers) 23%. ACI World Airport Economics Report. 2023

3.78 Агаарын навигацийн үйлчилгээнд ОУИНБ-аас гаргасан стандарт зөвлөмжүүдэд нийцсэн холбоо, навигаци, ажиглалтын байгууламжуудыг ашиглах, тэдгээрийн тасралтгүй хэвийн үйл ажиллагааг хангах зорилгоор мөрддөг Байгууламжийн ажиллагааны журам /ЖУ-06R02/-ын 3.10-т *Байгууллагын тасралтгүй хэвийн үйл ажиллагаа болон аюулгүй байдлыг хангахуйц сэлбэгийн нөөцтэй байна* гэж заажээ.

3.79 Байгууламжийн сэлбэгийн хангалт, түүний нөөцийг бүрдүүлэх журам /ЖУ-16R02/-аар сэлбэгийн тоо хэмжээ, захиалга, сонголтод тавигдах шаардлага, хангалт, хадгалалт, бүртгэл, олголт, зарцуулалт зэргийг зохицуулдаг байна. Жишээ болгон, 2021 оноос 2025 оны 9 дүгээр сарын 30-ны өдрийн байдлаарх навигацийн үйлчилгээнд шаардлагатай сэлбэг худалдан авсан байдлыг үзүүлбэл,

Хүснэгт 39. Агаарын навигацийн үйлчилгээнд шаардлагатай сэлбэгийн худалдан авалтын мэдээ

Үзүүлэлт	2021 он	2022 он	2023 он	2024 он	2025 он
Батлагдсан төсөл, арга хэмжээний тоо	16	3	7	9	14
Гэрээ байгуулсан төсөл, арга хэмжээний тоо	12	2	6	6	6
Хэрэгжилтийн хувь	75.0	66.7	85.7	66.7	42.9
Батлагдсан төсөв, сая төгрөг	1,200.1	250.7	396.8	685.3	1,263.4
Гэрээ байгуулсан үнийн дүн, сая төгрөг	879.3	208.0	344.0	570.5	402.9
Хэрэгжилтийн хувь	73.3	83.0	86.7	83.2	31.9

Эх сурвалж: ИНУТ ТӨХХК-ийн ХАА-ны тайлангууд

3.80 Гэтэл 2021 онд Агаарын навигацийн үйлчилгээнд шаардлагатай сэлбэг худалдан авахаар төлөвлөсөн арга хэмжээний гүйцэтгэл 75.0 хувь байсан бол 2025 онд 42.9 хувь болж буурсныг тоног төхөөрөмжийн насжилтаас шалтгаалан сэлбэг хэрэгслийг үйлдвэрлэхгүй болсноос зах зээлээс олдоцгүй гэж тайлбарлаж байгаа нь сэлбэгийн нөөц бүрдүүлж чадаагүйг харуулж байна.

3.81 Агаарын навигацийн үйлчилгээний тоног төхөөрөмжийг шинэчлэх талаар дунд хугацаанд баримтлах бодлого, нэгдсэн төлөвлөгөө боловсруулагдаагүйгээс үйлдвэрлэгчийн зөвшөөрсөн ашиглалтын хугацаа дууссан, технологийн болон сэлбэгийн хангалтаар нөхөгдөх боломжгүй болсон тоног төхөөрөмжүүдийг төлөвлөгөөт байдлаар солих, шинэчлэх ажил хийгдээгүй байна.

3.82 Үүний улмаас тоног төхөөрөмжийн шинэчлэлийг яаралтай, хэсэгчилсэн байдлаар хэрэгжүүлэх нөхцөл үүсэж, санхүүжилтийн эх үүсвэр тогтворгүй, худалдан авалт оновчгүй хийгдэх, цаашлаад агаарын навигацийн үйлчилгээний бэлэн байдал, найдвартай ажиллагаа, аюулгүй байдалд эрсдэл нэмэгдэх нөхцөл бүрдсэн байна.

Нислэгийн хөдөлгөөний нөөц төвийн төсөл хэрэгжиж эхлээгүй байна

3.83 УИХ-ын 2020 оны 23 дугаар тогтоолын⁵³ 5 дугаар хавсралтын 2.4-д *Техник, эдийн засгийн үндэслэл, зураг төсөл боловсруулах шаардлагатай төсөл, арга хэмжээний жагсаалтын 34-д нислэгийн хөдөлгөөний нөөц төв байгуулах*, 6 дугаар хавсралтын 2.3-д *Санхүүжилтийн эх үүсвэрийг шийдвэрлэх шаардлагатай төсөл, арга хэмжээний жагсаалтын 42-д 98.0 тэрбум төгрөг байхаар баталжээ*.

3.84 Гэтэл ИНУТ ТӨХХК-ийн ТУЗ-ийн 2025 оны 11/25 дугаар тогтоол, гүйцэтгэх захирлын 2025 оны А/525 дугаар тушаалаар баталсан ХАА-ны шинэчилсэн төлөвлөгөөнд Бүсийн НХУТ-ийн цогцолборын иж бүрэн зураг төсөл /Сайншанд, Дорноговь/ боловсруулах зөвлөх үйлчилгээг 3,650.0 сая төгрөгөөр өөрийн орлогоос санхүүжүүлэхээр баталсан байна. Уг зөвлөх үйлчилгээний тендер сонгон шалгаруулалтыг Төрийн ХАА-ны цахим системд 2025 оны 11 дүгээр сарын 12-ны өдөр зарлаж, 12 дугаар сарын 10-ны өдөр нээхээр байна.

3.85 УИХ-аас төвийн зураг төслийг боловсруулж, санхүүжилтийн эх үүсвэрийг шийдвэрлэхийг даалгасан байхад 2025 оны эцэст төвийг барих санхүүжилтийн эх үүсвэр шийдэгдээгүй, зураг төсөл боловсруулах ажил эхлээгүй байна. Тийм байхад ИНЕГ-ын 2024 оны жилийн эцсийн гүйцэтгэлийн төлөвлөгөөний биелэлтэд уг төвийн зураг төсөл боловсруулах арга хэмжээг 70.0 хувийн биелэлттэй гэж тайлагнасан нь бодлогын хэрэгжилтийг бодитой үнэлдэггүй, хянаж баталгаажуулдаггүйг харуулж байна.

3.86 ИНЕГ-ын даргын 2015 оны А/834 дүгээр тушаалаар Нислэгийн хөдөлгөөний менежментийн нөөц төлөвлөгөөг баталж, төлөвлөгөөний хэрэгжилтийг хангаж ажиллахыг

⁵³ Монгол Улсыг 2021-2025 онд хөгжүүлэх таван жилийн үндсэн чиглэл батлах тухай

НХУГ-ын даргад даалгасан, мөн УИХ-аас 2020 онд тогтоол гаргасан хэдий ч Нислэгийн хөдөлгөөний нөөц төв байгуулах ажил хэрэгжээгүй 10 жил болсон байгаа нь иргэний нисэхийн байгууллагуудын үе үеийн удирдлагын эс үйлдэхүйг харуулж байна.

Бүсийн нислэгийн хөдөлгөөний удирдлагын төвийн барилгын ажлыг 2011 оноос эхэлсэн ч хэзээ дуусах нь тодорхойгүй байна

3.87 Улсын төсвийн 2011 оны хөрөнгө оруулалтаар ЗТБХБС-ын багцад /хуучин нэрээр/ Бүсийн нислэгийн хөдөлгөөний удирдлагын төв барих 6.8 тэрбум төгрөгийн төсөвт өртөгтэй төсөл, арга хэмжээг баталж, барилгын ажил гүйцэтгэх ИНЕГ/ТББ/БУ-47/10/93 дугаар гэрээг 2011 оны 6 дугаар сарын 30-ны өдөр Үүрэг трейд ХХК-тай байгуулсан байна.

3.88 Гүйцэтгэгч Үүрэг трейд ХХК-аас 2013 онд гэрээнд тусгагдаагүй нэмэлт ажил, үнийн өсөлтийн зөрүүг захиалагчаас гаргуулахаар шүүхэд нэхэмжлэл гаргасанд Шүүхийн 1463 дугаар шийдвэрээр⁵⁴ 3.8 тэрбум төгрөг олгохоор тогтоожээ.

3.89 Бүсийн НХУТ-ийн барилгын гүйцэтгэлд улсын төсвөөс 6.6 тэрбум төгрөг, ИНЕГ-аас буюу навигацийн хураамжаас 10.5 тэрбум төгрөг, нийт 17.1 тэрбум төгрөгийг гүйцэтгэгчид олгосон байна.

3.90 Барилгын төсөвчдийн холбооны 2023 онд гаргасан шинжээчийн 03-05/2023 дугаар дүгнэлтээр гүйцэтгэсэн ажил 11.9 тэрбум төгрөг, илүү олгосон санхүүжилт 5.2 тэрбум төгрөг, харин бүрэн ашиглалтад оруулахад 5.5 тэрбум төгрөг шаардлагатай гэж тооцсон байна.

3.91 Уг барилгыг улсын төсвийн хөрөнгөөр 2011 онд хэрэгжих хөрөнгө оруулалтын төсөл, арга хэмжээ, барилга байгууламжийн жагсаалтад оруулахдаа зураг төсөл, хайгуул, судалгааны ажлыг хийлгээгүй, хуулийн шаардлага хангаагүй байхад оруулж баталсан байна. Улсын экспертизийн 2010 оны 12 дугаар сарын 12-ны өдрийн 978/2010 дугаартай дүгнэлтээр төсөвт өртгийг 8.4 тэрбум төгрөгөөр магадалсан байна.

3.92 Ажил хариуцаж байсан үе үеийн албан тушаалтнуудын хариуцлагагүй байдлаас шалтгаалж төсөвт өртөг нэмэгдэх, хугацаа алдах, илүү санхүүжилт олгох, олон эх үүсвэрээс удаа дараа гэрээ байгуулж зардал өсгөх, цаг хугацаа алдах зэргээр уг барилга эхэлснээс хойш 14 жил өнгөрөхөд ашиглалтад ороогүй, агаарын навигацийн үйлчилгээг нэг дороос хүргэх, техникийн шинэчлэл хийх боломжгүйд хүргэж байна.

Зураг 2. НХУТ-ийн барилгын зураг, 2025 оны 11 дүгээр сар



Эх сурвалж: УАГ

3.93 Одоо ашиглаж байгаа НХУТ-ийн барилгыг 1998 онд ашиглалтад оруулж, Азийн хөгжлийн банкны зээлээр агаарын навигацийг хөгжүүлэх төслийн тоног төхөөрөмжийг 2001 онд нислэгт ашиглаж эхэлснээс хойш тус төвийн тоног төхөөрөмжийн өрөөнд шинэ тоног төхөөрөмж тавих зай талбайгүй болсон нь шинэ төвийг яаралттай ашиглалтад оруулах шаардлагатайг харуулж байна.

⁵⁴ ЗТБХБЯ барилгын ажил гүйцэтгэх ИНЕГ/ТББ/БУ-47/10/93 дугаар гэрээг 2011 оны 6 дугаар сарын 30-ны өдөр Үүрэг трейд ХХК-тай улсын төсөвт батлагдсан дүнгээр буюу 6,759.5 сая төгрөгийн байгуулахдаа экспертизийн дүгнэлтээс 1,622.1 сая төгрөгийг талууд хассан байна. Харин уг ажилтай холбоотой гэрээг ИНЕГ-ын дарга үргэлжлүүлэн байгуулсан байна. Үүнд: ажлыг үргэлжлүүлэн гүйцэтгэх ИНЕГ/ТББ/БУ-47/10/93-34/18 дугаартай 4,399.9 сая төгрөгийн дүнтэй гэрээг 2018 оны 4 дүгээр сарын 06-ны өдөр, нэмэлт, өөрчлөлт ИНЕГ/ТББ/БУ-47/10/93-34/18-63/19 дугаартай 1,700.0 сая төгрөгийн дүнтэй гэрээг 2019 оны 7 дугаар сарын 08-ны өдөр тус тус байгуулж, нийт 12,859.4 сая төгрөгийн үнийн дүнтэй гэрээ, мөн гүйцэтгэгч гэрээнд тусгагдаагүй нэмэлт ажил, үнийн өсөлтийн зөрүүг захиалагчаас гаргуулахаар шүүхэд нэхэмжлэл гаргасныг 2013 оны 1463 дугаар шийдвэрээр 3,829.1 сая төгрөг олгохоор тогтоосон байна.

Иргэний нисэхийн ерөнхий газрын үйл ажиллагааны үр дүн, үр нөлөөд хийсэн гүйцэтгэлийн аудитын тайлан

Хүснэгт 40. Бүсийн нислэгийн хөдөлгөөний удирдлагын төвийн барилгын ажлын гэрээ, гүйцэтгэл, сая төгрөг

№	Гэрээ байгуулсан огноо	Гэрээний нэр, дугаар	Гэрээний дүн	Гэрээний хугацаа	Санхүүжилт олгосон огноо	Олгосон дүн	Санхүүжилтийн эх үүсвэр
1	2011.06.30	Бүсийн нислэгийн хөдөлгөөний төвийн барилгын ажил гүйцэтгэх гэрээ ИНЕГ/ТББ/БУ-47/10/93	6,759.5	2011.06.30 - 2012.12.30	2011 онд	2,000.0	Улсын төсвийн хөрөнгөөр
					2012 онд	3,534.8	Улсын төсвийн хөрөнгөөр
					2013.01.25	500.0	Улсын төсвийн хөрөнгөөр
					2014.06.13	23.2	Улсын төсвийн хөрөнгөөр
2	2013.04.01	ИНЕГ/ТББ/БУ-47/10/93 тоот гэрээний нэмэлт	-	2013.04.01 - 2013.11.30	-	-	-
3	2018.04.06	Гэрээт ажлыг үргэлжлүүлэн гүйцэтгэх ИНЕГ/ТББ/БУ-47/10/93-34/18 дугаар гэрээ	4,399.9	2018.04.01 - 2018.12.20	2018 онд	3,694.0	ИНЕГ-ын хөрөнгөөр
					2019 онд	479.8	ИНЕГ-ын хөрөнгөөр
4	2019.07.08	Гэрээт ажлыг үргэлжлүүлэн гүйцэтгэх ИНЕГ/ТББ/БУ-47/10/93-34/18 дугаар гэрээний нэмэлт, өөрчлөлт оруулсан ИНЕГ/ТББ/БУ-47/10/93-34/18-63/19 дугаар гэрээ	1,700.0	2019.07.08 - 2019.10.30	2019 онд	1,337.0	ИНЕГ-ын хөрөнгөөр
					2020.01.13	32.4	ИНЕГ-ын хөрөнгөөр
Гэрээний гүйцэтгэлд олгосон санхүүжилтийн дүн			12,859.4			11,601.2	
5	2013.07.15	Шүүхийн шийдвэр 1463 дугаар	-	-	2013.11.27	1,914.5	Шүүхийн шийдвэрийн дагуу ИНЕГ-ын хөрөнгөөр
					2014.01.24	1,914.5	
Гэрээний гүйцэтгэл болон шүүхийн шийдвэрээр олгосон санхүүжилтийн дүн						15,430.2	
7	2011.09.06	Гадна инженерийн шугам сүлжээний ажил гүйцэтгэх ИНЕГ/ШТ/А-02/11/132 дугаар гэрээ	799.3	2011.09.06 - 2012.12.30	2011 онд	759.3	ИНЕГ-ын хөрөнгөөр
8	2012.05.10	Дэд өртөө, гадна цахилгаан, гадна холбооны ажил гүйцэтгэх ИНЕГ/ШТ/Б-01/12/56 дугаар гэрээ	1,004.9	2012.05.10 - 2013.11.30	2012 онд	363.6	Улсын төсвийн хөрөнгөөр
					2013.09.18	178.6	Улсын төсвийн хөрөнгөөр
					2019 онд	381.2	ИНЕГ-ын хөрөнгөөр
9	2019.09.05	ИНЕГ/ШТ/Б-01/12/56 дугаар гэрээнд нэмэлт өөрчлөлт оруулсан ИНЕГ/ШТ/Б-01/12/56-01 108/19 дугаар гэрээ	-	2019.09.05 - 2019.10.30	-	-	-
Нийт дүн			14,663.6			17,112.9	

Эх сурвалж: ИНУТ ТӨХХК

ХОЛБОГДОХ БАЙГУУЛЛАГЫН САНАЛ

Зам, тээврийн яам



МОНГОЛ УЛСЫН ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ

Засгийн газрын XIII байр, Чингисийн өргөн чөлөө 11,
Сүхбаатар дүүрэг, Улаанбаатар хот, 14251
Утас: (976-51) 26 31 79, Факс: (976-11) 31 23 15,
Цахим шуудан: info@mrt.gov.mn,
Цахим хуудас: www.mrt.gov.mn
2025.12.24 № 03/5966

танай 2025.12.12 -ны № 07/3515 -т

ҮНДЭСНИЙ АУДИТЫН ГАЗРЫН ГҮЙЦЭТГЭЛИЙН
АУДИТЫН ГАЗРЫН ЗАХИРАЛ, ТЭРГҮҮЛЭХ
АУДИТОР Д.ЭНХБОЛД ТАНАА

Танай 2025 оны 07/3515 тоот албан бичгээр ирүүлсэн "Иргэний нисэхийн ерөнхий газрын үйл ажиллагааны үр дүн, үр нөлөө" сэдэвт гүйцэтгэлийн аудитын тайланд тусгах саналыг хавсралтаар хүргүүлж байна.

Хавсралт: 6 хуудастай.

Зам, тээврийн яамны 2025 оны
03/5966 тоот албан бичгийн хавсралт

"Иргэний нисэхийн ерөнхий газрын үйл ажиллагааны үр дүн, үр нөлөө"
сэдэвт гүйцэтгэлийн аудитын тайлангийн төсөлд тусгах санал

Аудитын тайлангийн 1.23-т Агаарын тээврийг хялбаршуулах хөтөлбөр, Иргэний нисэхийн аюулгүй хамгаалалтын хөтөлбөр, Аюултай ачаа, барааг тээвэрлэх хөтөлбөр, Аэродром, нисэх буудлуудыг хөгжүүлэх хөтөлбөр, Нүүрсхүчлийн хийг бууруулах төлөвлөгөө зэрэг шаардлагатай хөтөлбөр, төлөвлөгөөг бүрэн боловсруулаагүй талаар дурдсан байна.

Монгол Улсын Их хурлын 2020 оны "Хөгжлийн бодлого, төлөвлөлт, түүний удирдлагын тухай хуулийг хэрэгжүүлэх бэлтгэл хангах зарим арга хэмжээний тухай" 45 дугаар тогтоол, Хөгжлийн бодлого төлөвлөлийн тухай хуулийг хэрэгжүүлэх зорилгоор Монгол Улсад хүчин төгөлдөр мөрдөгдөж буй бодлого, төлөвлөлтийн баримт бичгийг Засгийн газрын 2021 оны "Тогтоол хүчингүй болсонд тооцох тухай" 314 дүгээр тогтоолоор иргэний нисэхийн салбарын хөгжлийн хөтөлбөрүүдийг хүчингүй болгосон.

Иргэний нисэхийн тухай Чикагогийн конвенцын Хавсралт 9-д заасан жишиг загвар, зайлшгүй тусгах шаардлагатай агуулга бүрийг тусган Агаарын тээврийг хялбаршуулах журам, Иргэний нисэхийн аюулгүй хамгаалалтын журмыг Засгийн газрын тогтоолоор батлуулан хэрэгжилтийг ханган ажиллаж байна.

Тухайлбал, Монгол Улс нь Чикаго хотноо 1944 онд батлагдсан Олон улсын иргэний нисэхийн тухай конвенцод 1989 онд нэгдэн орсноор тус Конвенцын Хавсралт-9 "Хялбаршуулалт"-д тусгасан агаарын тээврийг хялбаршуулахтай холбоотой олон улсын стандарт, зөвлөмжид нийцүүлэн агаарын хөлөг, багийн гишүүд, зорчигч, ачаа, шуудан, бараа болон бусад эд зүйлсийг улсын хилээр хүндэрл, чирэгдэл саадгүй нэвтрүүлж, хилийн хяналт, шалгалтын үйл ажиллагааг давхардалгүй шуурхай зохион байгуулах, боловсронгуй болгох зорилго бүхий "Агаарын тээврийг хялбаршуулах үндэсний хөтөлбөр"-ийг Засгийн газрын 2010 оны 11 дүгээр сарын 10-ны өдрийн 289 дүгээр тогтоолын хавсралтаар батлан хэрэгжүүлж эхэлсэн. 2020 онд Хөгжлийн бодлого төлөвлөлт, түүний удирдлагын тухай хууль батлагдсантай холбогдуулан Агаарын тээврийг хялбаршуулах журмыг Засгийн газрын 2021 оны 137 дугаар тогтоолоор батлуулж, Конвенцод орсон өөрчлөлтийг тухай бүр журамд тусган ажиллаж байна.

Мөн тус конвенцоор гишүүн улс орнуудад нүүрсхүчлийн хийг бууруулах төлөвлөгөөг заавал боловсруулж, хэрэгжүүлэх үүрэг хүлээлгэдэггүй. Харин Монгол Улс Олон улсын иргэний нисэхийн байгууллагын CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation) хөтөлбөрт нэгдэн орсон бөгөөд CORSIA-гаас тогтоосон босго хэмжээнд хүрсэн тохиолдолд улирал тутам нүүрсхүчлийн хийн ялгарлын мэдээллийг тайлагнах үүрэгтэй.

Түүнчлэн Зам, тээврийн сайдын 2025 оны 10 дугаар сарын 01-ний өдрийн А/253 дугаар тушаалаар ИНД-92 "Аюултай бараа тээвэрлэх"-ийг баталсан бөгөөд энэ дүрмээр аюултай барааг агаараар тээвэрлэх зохицуулалтын шаардлагыг тогтооно. Олон улсын иргэний нисэхийн тухай Чикагогийн конвенцын Хавсралт 18 "Аюултай барааг агаараар аюулгүй тээвэрлэх"-д аюултай барааны сургалтын хөтөлбөрт хамрагдах тухай заасан бөгөөд энэ зохицуулалтыг ИНД-92 дүрмийн 92.103-т тусган хэрэгжүүлж байна.

Монгол Улсын хувьд "МИАТ" ТӨХХК нь олон улсын нислэг үйлдэж буй агаарын хөлгүүдийн нүүрсхүчлийн хийн ялгарлыг тооцоолж, Олон улсын иргэний нисэхийн байгууллагад холбогдох тайлан мэдээллийг хүргүүлж байна.

(Агаарын хөлгийн хамгийн их хөөрөх жин 5,700 кг-аас бага, эсхүл жилд ялгаруулсан хүлэмжийн хийн хэмжээ 10,000 метрик тонноос бага тохиолдолд тайлагнах шаардлагагүй.)

Одоогийн байдлаар Монгол Улсаас олон улсын нислэг үйлдэж буй агаарын хөлгүүдийн нүүрсхүчлийн хийн ялгарлын хэмжээ нь нөхөн төлбөр (offset) төлөх босго түвшинд хүрээгүй тул уг ялгарлыг зөвхөн тооцон бүртгэж, мэдээлж байгаа болно.

Олон улсын иргэний нисэхийн тухай Чикагогийн конвенцод нэгдэн орсон улс орон бүр уг конвенцын суурь зарчим, үндсэн заалтыг дагаж мөрдөх, түүнийг зөрчихгүй байх үүрэгтэй. Гэсэн хэдий ч конвенцын бүх зүйл заалт нь ижил хэмжээнд заавал дагаж мөрдөх шинж чанартай биш бөгөөд хэрэгжилтийг тухайн улсын хууль тогтоомж, байгууллагын болон техникийн чадавхад нийцүүлэн хэрэгжүүлэх боломжтой. Зарим зүйл заалт нь заавал мөрдөх үүрэг хүлээлгэдэг бол зарим нь зөвлөмжийн шинжтэй, хамтын ажиллагаа, дэмжлэг болох уян хатан зохицуулалттай байдаг тул заавал баталж мөрдөх заавар журмыг батлаагүй, олон улсын өмнө хүлээсэн үүргээ биелүүлэхэд тооцох үндэслэл болохгүй гэж үзэж байна.

Тайлбар 1-ээс үзнэ үү

Аудитын тайлангийн 1.33-т. "Хүснэгт 1.-т дараах шийдвэрийг тусгах саналтай байна. Үүнд: "Төлөөлөн удирдах зөвлөлийн 2025 оны 05 дугаар сарын 29-ны өдрийн "Компанийн зохион байгуулалтын бүтэц шинэчлэн батлах тухай" 04/25 дугаар тогтоол"-оор шинэчлэн баталсан.

Аудитын тайлангийн 1.37-д. "ИНУТ" ТӨХХК-ийн бүтэц, зохион байгуулалтыг Зам, тээврийн сайд баталж компанийн засаглалын зарчим, холбогдох хууль зөрчсөн талаар дурдсан байна.

Засгийн газрын 2024 оны 11 дүгээр сарын 27-ны өдрийн "Төрийн өмчит хуулийн этгээд байгуулах тухай" 193 дугаар тогтоолын 3 дугаар заалтад "Иргэний нисэхийн үндэсний төв" ТӨХХК-ийн дүрэм, зохион байгуулалтын бүтэц, орон тооны дээд хязгаарыг батлахыг Зам, тээврийн сайдад даалгасан.

Иргэний нисэхийн тухай хууль /шинэчилсэн найруулга/ болон Засгийн газрын 193 дугаар тогтоол 2025 оны 01 дүгээр сарын 01-ний өдрөөс эхлэн хүчин төгөлдөр мөрдөж эхлэхтэй холбогдуулан нисэхийн аюулгүй байдлыг хангах, шилжилтийн хугацаанд нислэг үйлдвэрлэлийн тасралтгүй, хэвийн үйл ажиллагааг хангах зорилгоор бүтэц, зохион байгуулалтыг баталж, мөрдөх шаардлагатай тул зохих шийдвэрийг гаргасан. Компанийн тухай хууль болон Төрийн болон орон нутгийн өмчийн тухай хуульд компани байгуулагдсаны дараа ТУЗ-ийг байгуулах хоног хугацааг тодорхой тусгаж, зохицуулаагүй байдаг.

Тайлбар 2-оос үзнэ үү

Аудитын тайлангийн 1.44-т "Зам, тээврийн яамны Төрийн нарийн бичгийн даргын томилсон иргэний нисэхийн салбарын бодлого, төлөвлөлт хариуцсан зарим албан тушаалд албан тушаалын зорилготой нийцээгүй мэргэжлийн шаардлага тавьж, томилон ажиллуулж байгаа нь албан тушаалтанд зориулж албан тушаалын тодорхойлолт боловсруулсан байна" гэжээ.

Тус яамны зүгээс Иргэний нисэхийн бодлого зохицуулалтын нэгжийн албан тушаалтнуудыг Төрийн албаны тухай хуульд заасны дагуу сонгон шалгаруулж, томилж ирсэн. Иргэний нисэхийн салбарын нарийн мэргэжлийн боловсон хүчин нь хөдөлмөрийн зах зээл дээр эрэлттэй бөгөөд төрийн албаны цалин, урамшууллын байдлаас шалтгаалан сонгон шалгаруулалтад оролцох нь харьцангуй хязгаарлагдмал байдаг. Үүнтэй холбогдуулан бодлого, зохицуулалтын чиглэлийн зарим албан тушаалд ерөнхий мэргэжлийн шаардлага хангасан хүнийг сонгон шалгаруулж, ажлын байранд сургах, дадгаажуулах, мэргэшүүлэх замаар чадавхжуулан ажиллуулж байгаа болно. Түүнчлэн, томилогдсон албан хаагчдыг төрийн албаны мэргэшүүлэх болон иргэний нисэхийн салбарын нарийн мэргэжлийн сургалтад хамруулж, албан тушаалын чиг үүргийг бүрэн гүйцэтгэх чадварыг бүрдүүлэн ажиллаж байна.

Тайлбар 3-аас үзнэ үү

Аудитын тайлангийн Бүлэг 2.-ын 2.8-т "2. Төрийн хяналт, шалгалтын тухай хууль" хэсэгт дараах тайлбарыг хүргүүлж байна. Үүнд: Иргэний нисэхийн тухай хуулиар Засгийн газраас ИНЕГ-ын даргыг томилох бөгөөд иргэний нисэхийн хяналтын улсын ерөнхий байцаагч нь ИНЕГ-ын дарга байхаар заасан. Өөрөөр хэлбэл, Иргэний нисэхийн тухай хуулийн 7 дугаар зүйлийн 7.1.5-д заасны дагуу Засгийн газраас ИНЕГ-ын даргыг томилсны дараа мөн хуулийн 8 дугаар зүйлийн 8.1.13-т "иргэний нисэхийн хяналтын улсын ерөнхий байцаагч, хяналтын байцаагчийн эрх олгох" гэж заасны дагуу Зам, тээврийн сайдын тушаалаар ИНЕГ-ын даргад улсын ерөнхий байцаагчийн эрхийг олгоно.

Иймд иргэний нисэхийн тухай хууль дотоод зөрчилгүй бөгөөд Төрийн хяналт шалгалтын тухай хуультай зөрчилдөхгүй.

Тайлбар 4-өөс үзнэ үү

Аудитын тайлангийн 2.11-т "ИНЕГ-ын даргын 2025 оны 03 дугаар сарын 26-ны 01/474 дүгээр албан бичгээр Иргэний нисэхийн хяналтын байцаагчийн олгуулах хүсэлтийг ЗТЯ-ны ТНБД-д хүргүүлсэн боловч ЗТЯ-ны 2025 оны 4 дүгээр сарын 28-ны өдрийн 11/1931 дүгээр албан бичгээр "хяналтын улсын (ахлах) байцаагч нь төрийн албан хаагч байх шаардлагатай тул эрх олгуулахаар ирүүлсэн зарим албан хаагчдыг 2025 оны 2 дугаар улирлын байдлаар төрийн албаны ерөнхий шалгалтад бэлдүүлэх нөхцөл боломжоор хангаж, шалгалтад тэнцсэн хүнийг ирүүлэх шаардлагатай" талаар хариу ирүүлж..." гэжээ, одоогийн байдлаар шаардлага хангасан 10 албан тушаалтанд улсын байцаагчийн эрх олгосон бөгөөд шаардлага хангагдсан 20 байцаагчид дахин эрх олгохоор шийдвэрийн төсөлд санал авч байна.

Тайлбар 5-аас үзнэ үү

Аудитын тайлангийн 2.27-д "Зорчигчийн үйлчилгээний хураамж болон зорчигчийн аюулгүй байдлын хураамж, аэродромын үйлчилгээний хураамжид татвар ногдуулах эсэхийг Олон улсын гэрээ конвенцэд нийцүүлэх шаардлагатай" гэжээ.

Нэмэгдсэн өртгийн албан татварын тухай хуулийн 12 дугаар зүйлийн 12.1.2-т "Монгол Улсын Олон улсын гэрээнд заасны дагуу Монгол Улсаас гадаад улсад, гадаад улсаас Монгол Улс хүртэл, түүнчлэн гадаад улсаас Монгол Улсын хилээр дамжуулан бусад улсад гаргасан олон улсын зорчигч болон ачаа тээврийн үйлчилгээ"-нд 0 /тэг/ хувиар албан татвар ногдуулахаар заасан.

Гэвч "Чингис хаан" олон улсын нисэх буудлыг ашиглалтад оруулж, үйл ажиллагааг "Нью Улаанбаатар интернэйшнл эйрпорт" ХХК хариуцан хэрэгжүүлэх болсноос хойш Татварын ерөнхий газраас олон улсын зорчигч тээврийн үйлчилгээний салшгүй хэсэг болох нисэх буудлын үйлчилгээ болон аюулгүй байдлын үйлчилгээний орлогыг Нэмэгдсэн өртгийн албан татварын тухай хуулийн 7 дугаар зүйлийн 7.1.1."Монгол Улсын нутаг дэвсгэрт борлуулсан бүх төрлийн бараа, ажил, үйлчилгээ"-нд хамаарна гэж үзэж дотоодын агаарын тээвэрлэгчдэд 10 хувиар албан татвар ногдуулж эхэлсэн. Үүнтэй холбогдуулан Татварын ерөнхий газрын даргын 2024 оны "Татварын хууль тогтоомжийг хэрэгжүүлэх" 01 дүгээр зөвлөмж гарсан.

Уг зөвлөмжид "Олон улсын нисэх буудлын авиа компаниудад үзүүлж буй үйлчилгээ /зорчигчдод үзүүлж буй зорчигч үйлчилгээ болон аюулгүй байдлын үйлчилгээ/ нь Нэмэгдсэн өртгийн албан татварын тухай хуулийн 7 дугаар зүйлийн 7.1.1-т заасан "Монгол Улсын нутаг дэвсгэрт борлуулсан бүх төрлийн бараа, ажил, үйлчилгээ"-нд хамаарч байгаа тул 10 хувиар албан татвар ногдуулна" гэж заасан байна.

Нисэх буудлын зүгээс үзүүлж буй зорчигч үйлчилгээ болон аюулгүй байдлын үйлчилгээ нь олон улсын зорчигч болон ачаа тээврийн үйлчилгээний нэг хэсэг бөгөөд салгах боломжгүй үйлчилгээ юм.

Дотоодын агаарын тээвэрлэгчид нь нисэх буудлын үйлчилгээ болон аюулгүй байдлын үйлчилгээний орлогыг зорчигчоос хурааж, зөвхөн дамжуулан шилжүүлэх үүрэг хүлээж буй тул уг орлогыг өөрийн орлогоор бүртгэдэггүй, НӨАТ ногдуулахыг хүлээн зөвшөөрдөггүй. Харин "Нью Улаанбаатар интернэйшнл эйрпорт" ХХК нь 10 хувиар татвар ногдуулж Татварын ерөнхий газарт тайлагнаж, төлсөөр байгаа.

Уг зөрчилтэй байдлаас үүдэн 2025 оны 11 дүгээр сарын 30-ны өдрийн байдлаар "Нью Улаанбаатар интернэйшнл эйрпорт" ХХК болон агаарын тээвэрлэгчдийн хооронд 15,264,418,973 төгрөгийн өр, авлага үүссэн байна.

Нисэх буудлаас үзүүлж буй ижил төрлийн үйлчилгээнд гадаадын агаарын тээвэрлэгчид Нэмэгдсэн өртгийн албан татварын тухай хуулийн 12 дугаар зүйлийн 12.1.4-т заасны дагуу 0 /тэг/ хувиар, дотоодын тээвэрлэгчид 10 хувиар ялгаатай байдлаар албан татвар ногдуулж буй нь Татварын ерөнхий хуулийн "шударга байх", "тодорхой байх" зарчим, "Олон улсын иргэний нисэхийн байгууллагаас олон улсын агаарын тээврийн салбарт баримтлах татварын бодлого" DOC 8632-ийн "гишүүн орнууд олон улсын агаарын тээвэртэй холбоотой үйл ажиллагаанаас олсон орлого, зардал болон олон улсын агаарын тээвэрт ашиглаж буй агаарын хөлөгтэй холбоотой аливаа татварыг бууруулах, эсхүл татвар ногдуулахгүй байх" бодлогод нийцэхгүй байх бөгөөд дотоодын агаарын тээвэрлэгчдэд татварын дарамт, мөнгөн урсгалын хомсдолд орох эрсдэл үүсгэхээр байна гэж үзэж байна. Энэ нь ижил чиглэлд агаарын тээврийн үйлчилгээ үзүүлж буй гадаад, дотоодын агаарын тээвэрлэгчдийн хооронд ялгавартай тариф хэрэглэх нөхцөл үүсэж, зорчигчийн тийзийн үнэд нөлөөлж байгаа болно.

Нөгөө талаас "Улаанбаатар хотын Олон улсын нисэх онгоцны шинэ буудлын менежмент төсөл"-ийн Концесс эзэмшигч "Нью Улаанбаатар интернэйшнл эйрпорт" ХХК нь дотоодын агаарын тээвэрлэгчидтэй холбоотой нэмэгдсэн өртгийн албан татварыг өөрийн үйл ажиллагааны орлогоос төлж ирсэн нь компанийг санхүүгийн хүндрэлд оруулж, нисэх буудлын тогтвортой үйл ажиллагааг алдагдуулах, цаашид концессын төлбөрийг төлөх боломжгүйд хүргэхээр байна.

Мөн Иргэний нисэхийн ерөнхий газрын гомдлыг Татварын маргаан таслах зөвлөлийн хуралдаанаар 2024 оны 11 дүгээр сарын 15-ны өдөр хэлэлцээд 21 дүгээр тогтоол гаргаж "Нэмэгдсэн өртгийн албан татварын тухай хуулийн 7 дугаар зүйлийн 7.1.3, 12 дугаар зүйлийн 12.1, 12.1.2-т зааснаар нисэх буудлын үзүүлж буй зорчигч

үйлчилгээний хураамж нь олон улсын зорчигч тээврийн үйлчилгээнд хамаарах тул нэмэгдсэн өртгийн албан татварыг 0/тэг/ хувиар ногдуулна" гэж шийдвэрлэсэн байна.

Иймд дээрх нөхцөл байдал, хуулийн шаардлагыг хараглан аудитын тайлангийн 2.27 дугаар заалтыг "Нисэх буудлын зүгээс үзүүлж буй зорчигчийн үйлчилгээ болон зорчигчийн аюулгүй байдлын үйлчилгээ нь олон улсын зорчигч үйлчилгээний салшгүй нэг хэсэг тул гадаад, дотоодын агаарын тээвэрлэгчид Нэмэгдсэн өртгийн албан татварын тухай хуулийн 12 дугаар зүйлийн 12.1.2-т заасны дагуу 0 хувиар албан татвар ногдуулах, үүнтэй холбогдуулан Татварын ерөнхий газрын даргын 2024 оны 10 дугаар сарын 09-ний өдрийн 01 дүгээр зөвлөмжийг хүчингүй болгох арга хэмжээ авах" гэж өөрчлөх саналтай байна.

Мөн аудитын тайлангийн зөвлөмж хэсэгт уг асуудлаар Сангийн сайд, Татварын ерөнхий газарт зөвлөмж өгөхийг хүсье.

Тайлбар 6-аас үзнэ үү

"Зөвлөмж" хэсгийн Монгол Улсын Ерөнхий сайд Г.Занданшатар: хүргүүлэх зөвлөмжид дараах саналыг тусгах хүсэлтэй байна. Үүнд:

1.Олон улсын иргэний нисэхийн байгууллагын аудитын бэлтгэл хангах, иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын хяналтын тогтолцоог олон улсын стандартад нийцүүлэх зорилгоор салбарын эрх зүйн орчныг сайжруулах, холбогдох хууль тогтоомжийг шинэчлэх, нэмэлт өөрчлөлт оруулах;

2.Иргэний нисэхийн аюулгүй байдал, аюулгүйн хамгаалалтын хяналт, зохицуулалтыг хэрэгжүүлэхэд шаардлагатай хүний нөөц, санхүүгийн чадавхыг бүрдүүлэх чиглэлээр шаардлагатай арга хэмжээ авч хэрэгжүүлэх. зэрэг болно.

---o0o---

Тайлбар 7-оос үзнэ үү

Иргэний нисэхийн ерөнхий газар



МОНГОЛ УЛСЫН ЗАСГИЙН ГАЗРЫН ТОХИРУУЛАГЧ АГЕНЦЛАГ

**ИРГЭНИЙ НИСЭХИЙН
ЕРӨНХИЙ ГАЗАР**

450/1, Наадамчдын зам, Буянт-Ухаа хороолол,
21 дүгээр хороо, Хан-Уул дүүрэг, Улаанбаатар хот, 17121
Утас: (976) 7128 2064, 7128 2051, Факс: (976) 7004 9825,
Цахим илүүдэн: info@mcaa.gov.mn
Цахим хуудас: www.mcaa.gov.mn

2025. 12. 23 № 01/2026
танай _____-ны № _____-т

ҮНДЭСНИЙ АУДИТЫН ГАЗРЫН
ГҮЙЦЭТГЭЛИЙН АУДИТЫН ГАЗРЫН
ЗАХИРАЛ, ТЭРГҮҮЛЭХ АУДИТОР
Д.ЭНХБОЛД ТАНАА

Тайлбар хүргүүлэх тухай

Тайлангийн төсөлд саналд авах тухай 2025 оны 07/3516 дугаартай албан бичгээр ирүүлсэн "Иргэний нисэхийн ерөнхий газрын үйл ажиллагааны үр дүн, үр нөлөө" сэдэвт гүйцэтгэлийн аудитын тайлангийн төсөлтэй танилцлаа.

Дээрх тайлангийн төсөл болон "Аудитаар илэрсэн алдаа, зөрчлийн бүртгэл"-д холбогдох тайлбар, саналыг хавсралтаар хүргүүлж байна.
Хавсралт 6 хуудастай.

ДАРГА



Э.ТӨРБАЯР

1712504-4787

Тайлбар 8-аас үзнэ үү

Иргэний нисэхийн үндэсний төв ТӨХХК



Гүйцэтгэлийн аудитын тайлангийн төсөлтэй танилцан, холбогдох тайлбарыг хавсралтаар хүргүүлж байна.

Хавсралт хуудастай.

ГҮЙЦЭТГЭХ
ЗАХИРАЛ Б.ОТГОНСҮХ



1725 07 1520

Олон улсын явах чиглэлийн зорчигчдод үзүүлж буй аюулгүй байдлын үйлчилгээний хураамж авах эрх зүйн зохицуулалтыг бүрдүүлэгчгүйгээс он дамж авлага 4.3 тэрбум төгрөгт хүрсэн асуудлын тайлбар нотлох баримт

Нэмэгдсэн өртгийн албан татварын өр, авлагын үүсэл, нөхцөл байдал:

Иргэний нисэхийн үндэсний төв "Нью Улаанбаатар Интернэшнл Эйрпорт" ХХК-хооронд 2021 оны 07 сарын 02-ны өдөр байгуулсан "Аюулгүй байдлын үйлчилгээ үзүү гэрээ"-ний дагуу Нисэхийн аюулгүй байдал, хамгаалалтын алба нь 2022 оны 12 сарын ны өдрөөс "Чингис хаан" олон улсын нисэх буудалд үзүүлж буй олон улсын зорчигч аюулгүй байдлын үйлчилгээний хураамжийг агаарын тээвэрлэгчийн баталгаажсан т мэдээг үндэслэн агаарын тээвэрлэгчдээс 2.3 ам.долларыг нэхэмжилж "ИНУТ" ТӨХХК-дансанд төвлөрүүлдэг.

Олон улсын нислэг үйлдэж буй дотоодын агаарын тээвэрлэгч этгээдэд үзү байгаа нисэх буудлын үйлчилгээний гэрээний орлогод Нэмэгдсэн өртгийн албан татва тухай хуулийн 7 дугаар зүйлийн 7.1.1 болон 11.1-д заасны дагуу 10 хувиар албан татва ногдуулж нэхэмжилдэг.

Харин авиакомпанийн хувьд ОУ-н нисэх буудлаас (НӨАТ) ногдсон үйлчили худалдаж авч байгаа тул худалдан авалт төлсөн албан татвараа төсөвт татвараас ха тооцох боломжтой.

Монгол улсын авиакомпаниуд МУ-н нэгдсэн орсон ОУ-ын иргэний нисэх байгууллага ИСАО-ийн Чикагогийн конвенцийн 15 дугаар зүйлд "ОУ-ын нислэгт али татвар ногдуулахгүй байх"-аар заасан тул ОУ-ын нислэгт аливаа татвар ногдуулах нислэгийн тийзийн үнэд багтсан зорчигч үйлчилгээ болон зорчигчийн аюулгүй байдг үйлчилгээний төлбөрт ОУ-ын нисэх буудлаас (НӨАТ) ногдуулж байгаа нь үндэслэлт гадаадын агаарын тээвэрлэгч нарт тухайн үйлчилгээг 0 хувиар албан татвар ногдуу байгаа нь ялгаварлан гадуурхаж байна гэж үзэн маргаан үүсгэсэн.

Хуримтлагдсан авлагын нөхцөл байдал:

"Нью Улаанбаатар интернэйшнл эйрпорт" ХХК болон дотоодын авиакомпани хоорондын олон улсын нисэх буудлын үйлчилгээний орлогод ногдуулсан нэмэгд өртгийн албан татварын маргаантай асуудал шийдэгдээгүйгээс 2022-2025 онууд (НӨАТ)-ын авлага үүссэн байна.

- 2022 оны авлага: 115,7 сая төгрөг
- 2025 оны авлага: 1,2 тэрбум төгрөг

Авлагыг бууруулах, НӨАТ-ын маргаантай асуудлыг шийдвэрлэх чиглэлээр хийсэн ажил

- Авлагыг бууруулах ажлын хүрээнд 2022-2025 оны хугацаанд төлбөр барагдуул тухай Татварын ерөнхий газар, Монгол улсын сангийн яам, дотоодын агаар тээвэрлэгчдэд албан бичгээр хандаж байсан.
- Татварын ерөнхий газар, Иргэний нисэхийн ерөнхий газар, Иргэний нисэх үндэсний төв, дотоодын авиакомпаниудтай хамтарсан 2 удаагийн уулзалт зохи байгуулж, санал солилцсон.

- Уулзалтын үр дүнгээр 1 хурлын тэмдэглэл боловсруулсан
- Татварын ерөнхий газрын даргын 2024 оны 10 дугаар сарын 09-ний өдр "Татварын хууль тогтоомжийг хэрэгжүүлэх" 01 дүгээр зөвлөмж батлагдсан.
- Татварын ерөнхий газрын даргэд 2024 оны 11 дүгээр сарын 15-ний өдр татварын маргаан таслах зөвлөлийн тогтоол 21 дугаартай зөвлөл хуралдсан.
- Татварын ерөнхий хуулийн шинэчилсэн найруулгын өөрчлөлтийн төсөлд олон улс зорчигчийн аюулгүй байдлын үйлчилгээний хураамжийг дотоодын агаар тээвэрлэгч нарт тухайн үйлчилгээг 0 хувиар албан татвар ногдохоор орсон.

Дотоодын агаарын тээвэрлэгчдийн зорчигчийн аюулгүй байдлын хураамжийн авлагын байдал:

Иргэний нисэхийн үндэсний төв нь олон улсын чиглэлийн болон дотоодын агаар тээвэрлэгчдэд үзүүлж буй зорчигчийн аюулгүй байдлын үйлчилгээний төлбөр, хураамж төвлөрүүлэх чиг үүрэгтэй.

Дотоодын авиакомпаниудын хураамжийн төлөлт удааширсан нь авла хуримтлагдахад хүргэж, санхүүгийн төвлөрөлд сөрөг нөлөө үзүүлж байна.

Үүссэн өр, авлагын байдал (2022–2025)

"МИАТ" ТӨХК

- 2025 оны 9 дүгээр сарын байдлаарх зорчигчийн аюулгүй байдлын хураамжийн ни өр: 2,7 тэрбум төгрөг, үүнээс (НӨАТ нь 1,015 тэрбум) төгрөг байна.
- Төлөлт удааширнаас үлдэгдэл өр: 2,7 тэрбум төгрөгийн өрнөөс 1,1 тэрб төгрөгийн дүн НӨАТ-ын үлдэгдэл тул 1,6 тэрбум төгрөг гэж үзэж байна.
- Авлага барагдуулах хэмжээ: 1,6 тэрбум төгрөг байна.

"Хүннү Эйр" ХХК

- 2025 оны 9 дүгээр сарын байдлаарх зорчигчийн аюулгүй байдлын хураамжийн ни өр: 1,4 тэрбум төгрөг, үүнээс (НӨАТ нь 140 сая) төгрөг байна.
- Төлөлт удааширнаас үлдэгдэл өр: 1,4 тэрбум төгрөгийн өрнөөс 140 сая төгрөги дүн НӨАТ-ын үлдэгдэл тул 1,3 тэрбум төгрөг гэж үзэж байна.
- Авлага барагдуулах хэмжээ: 1,3 тэрбум төгрөг байна.

"Аэромонгол" ХХК

- 2025 оны 9 дүгээр сарын байдлаарх зорчигчийн аюулгүй байдлын хураамжийн ни өр 872 сая төгрөг үүссэн.
- Үүнээс 544 сая төгрөг төлөгдсөн, үлдэгдэл өр 328 сая төгрөг байна.
- Авлага барагдуулах дүн: Үлдсэн 328 сая төгрөгийн өрийг үе шаттайгаар төвлөрүүл: шаардлагатай байна.

"Изиннис Эйрвэйз" ХХК

- 2024-2025 онд зорчигчийн аюулгүй байдлын хураамжийн нийт өр: 17 сая төгрөг байна.
- Төлөлт удааширнаас үлдэгдэл өр: 17 сая төгрөг байна.

Дотоод авиакомпанийн авлага бууруулах зохицуулалт:

1. Агаарын тээвэрлэгч тус бүртэй "зорчигчийн аюулгүй байдлын үйлчилгээ үзүүлэх" гэрээ байгуулж, эрх зүйн баталгааг хангах, авлага үүсээс урьдчилан сэргийлэх.

Гэрээнд заавал оруулах зүйлс:

- Үйлчилгээний төрөл, хэмжээ, төлбөрийн хэмжээ
- Төлбөрийн хугацаа, баталгаажилт
- Үлдэгдэл өрийг үе шаттайгаар барагдуулах
- Маргаантай асуудлыг шийдвэрлэх
- Хураамж, НӨАТ-ын зохицуулалт хийх (Шаардлагаатай бол гэрээний заалтад торзуул, хөндлөнгийн баталгаа оруулах)

- Төлбөрийн баталгаажилт, график гаргах
- Авлага бууруулах ажлын хэсэг байгуулж, төлөвлөгөө гаргах
- Хяналт тайлагналын тогтолцоог хийж авлага буурах боломжтой.

Тайлбар 9-өөс үзнэ үү

САНАЛД ӨГСӨН ТАЙЛБАР

Тайлбар	Саналд өгөх тайлбар
Зам, тээврийн яам	
Тайлбар 1	Тайлангийн төсөлд өгсөн саналтай танилцаад тайланд найруулгын өөрчлөлт хийлээ.
Тайлбар 2	Хуулийг дагаж мөрдөх шаардлагатай тул тус саналыг хүлээн авах боломжгүй байна.
Тайлбар 3	Хүлээн авах боломжгүй байна.
Тайлбар 4	Тайлангийн утгыг ойлгоогүй санал ирүүлсэн тул тайланд өөрчлөлт оруулах шаардлагагүй.
Тайлбар 5	Тайлангийн утгыг ойлгоогүй санал ирүүлсэн тул тайланд өөрчлөлт оруулах шаардлагагүй.
Тайлбар 6	Тайлангийн агуулгатай адил тул тайланд өөрчлөлт оруулах шаардлагагүй байна.
Тайлбар 7	Саналыг хүлээн авах боломжтой.
Иргэний нисэхийн ерөнхий газар	
Тайлбар 8	Шалгадагч байгууллагаас ирүүлсэн санал нь аудитын тайлангийн дүгнэлтийг дэмжсэн агуулгатай, тухайн чиглэлээр хийж буй ажлаа тайлагнасан хэлбэртэй байна. Иймд тайланд өөрчлөлт оруулах шаардлагагүй байна.
Иргэний нисэхийн үндэсний төв ТӨХХК	
Тайлбар 9	Шалгадагч байгууллагаас ирүүлсэн санал нь аудитын тайлангийн дүгнэлтийг дэмжсэн агуулгатай, тухайн чиглэлээр хийж буй ажлаа тайлагнасан хэлбэртэй байх тул тайланд өөрчлөлт оруулах шаардлагагүй байна.

ДҮГНЭЛТ

Аудитын явцад цуглуулсан нотлох зүйл, хийсэн дүн шинжилгээ аудитын дүнд үндэслэн дараах дүгнэлтийг хийж байна.

1. Удирдлагын тогтворгүй байдал, бүтэц, орон тооны байнгын өөрчлөлт нь байгууллагын ой санамж алдагдах, эхлүүлсэн хөтөлбөрүүд тасалдах, бодлогоор хэрэгжүүлэх төсөл, арга хэмжээг төлөвлөхдөө дэд бүтэц, барилга байгууламж барих, өргөтгөх төдийхнөөр төсөөлж, хэрэгжилт хангалтгүй гэж үнэлэгдсэн зорилт, арга хэмжээг дараагийн жилд үргэлжлүүлэн төлөвлөж, хэрэгжээгүй шалтгаан нөхцөл байдалд дүн шинжилгээ хийгээгүй, хэрэгжүүлэх эрэмбэ дараалал тогтоогоогүй, шаардлагатай хөрөнгийн эх үүсвэрийг шийдвэрлээгүйгээс салбарын өсөлтийг дэмжээгүй, үүссэн нөхцөлд хариуцлага тооцох тогтолцоо бүрдээгүй байна.
2. Энэ нь салбарын өрсөлдөх чадвар, үйлчилгээний чанар, хүртээмжийг нэмэгдүүлэх, аюулгүй ажиллагааг хангах, хүний нөөцийн чадавх, менежментийн шинэчлэл хийх зэрэг асуудлууд орхигдоход хүргэж, урт, дунд, богино хугацааны бодлогоор иргэний нисэх, агаарын орон зайг ашиглахтай холбоотой төсөл, арга хэмжээг төлөвлөхдөө салбар хоорондын, тухайлбал, аялал жуулчлал, батлан хамгаалах, бүс нутгийн хөгжил, байгаль орчин, хөдөлмөрийн зах зээлийн бодлоготой уялдуулаагүйгээс бодлогын хэрэгжилтэд ахиц дэвшил гаргаагүй байна.
3. Иргэний нисэхийн салбарын өнөөгийн байдал нь тусгаар салангид асуудлын нийлбэр бус, харин төрийн бодлого, эрх зүй, удирдлага, санхүүжилтийн тогтолцооны цогц доголдлын илрэл бөгөөд уг доголдлыг шийдвэрлээгүй тохиолдолд салбарын аюулгүй байдал, олон улсын нэр хүнд, эдийн засаг, нийгмийн хөгжилд үзүүлэх эерэг нөлөө цаашид улам буурахаар байна.
4. Монгол Улсын иргэний нисэхийн салбарт Олон Улсын гэрээгээр хүлээсэн үүргээ ханган ажиллахад шаардлагатай эрх зүйн орчин бүрдээгүй, дагалдах хуулийг олон улсын конвенц, дүрэм, стандартад нийцүүлэн өөрчлөөгүй, иргэний нисэхийн аюулгүй ажиллагааны суурь болсон ажиглалт, навигаци, холбооны тоног төхөөрөмжүүдийн ихэнх нь ажиглалтын хугацаа дууссан, дуусах дөхсөн нь найдвартай, тасралтгүй, хэвийн ажиллагаа алдагдах нөхцөл болохоор байна.
5. Иргэний нисэхийн ерөнхий газар нэг талаас Засгийн газрын тохируулагч агентлаг буюу төрийн захиргааны байгууллага, нөгөө талаас төрийн өмчит аж ахуйн тооцоот үйлдвэрийн газрын давхардсан хуулийн этгээдийн хэлбэрийг өөртөө бүрэлдүүлж түүгээр үйл ажиллагааны тулгамдсан асуудлыг Олон улсын иргэний нисэхийн байгууллагын өмнө түр аргацааж иржээ.
6. Иргэний нисэхийн байгууллагыг бодлогоор хангах Зам, тээврийн яамны иргэний нисэхийн бодлого, зохицуулалтын газрын гүйцэтгэх удирдлагыг 2014-2025 онд нийт 11 удаа өөрчилж, иргэний нисэхийн ерөнхий газрын бүтцийг сүүлийн 8 жилийн хугацаанд 7 удаа, гүйцэтгэх удирдлагыг 6 удаа өөрчлөхдөө ихэнх тохиолдолд үүрэг гүйцэтгэгчийг томилж, түүний ажилласан дундаж хугацаа 1 жил 4 сар байна.
7. Байгууллагын төсвийг төсвийн жилийн дундуур батлахдаа улсын төсвөөс олгох санхүүжилтийг дутуу баталж, төрийн захиргааны төв байгууллагын удирдлагууд өөрт олгогдоогүй эрхийг хэрэгжүүлж байгаа нь байгууллагын үйл ажиллагаа тогтворжих, хүний нөөц мэргэшэх боломжгүй болгожээ.
8. Олон улсын гэрээ, үндэсний хууль тогтоомжтой болон хууль хоорондын нийцэлгүй байдлаас шалтгаалж, нисэхийн аюулгүй байдлын байцаагчийн эрх зүйн статус тодорхойгүй, бүрэн эрхээ хэрэгжүүлэх боломж хязгаарлагдмал, олон улсын шаардлагад нийцсэн чадамж, хариуцлагын хүрээ нь бүрэн баталгаажгаагүй байна. Үүний улмаас байцаагч нь хоёрдмол байдалд орж, улмаар мэргэшсэн байцаагчийн ажиллах орчин нөхцөл, цалин хангамж, сургалтын үе шат, чадавх хөгжүүлэх тогтолцоо, гүйцэтгэлийн үнэлгээг бүрэн хэрэгжүүлэх боломж хязгаарлагджээ.
9. Агаарын тээвэрлэгчийн гэрчилгээ олгох, хяналт шалгалт хийх мэргэшсэн байцаагч, мэргэжилтэн дутагдалтай, агаарын тээврийн гэрчилгээжүүлэлтийн үйл явцад тавих

хяналтын тогтолцоо бүрдээгүй тухайлбал, зарим маягийн нисдэг тэрэгний нислэгт тэнцэх чадварын болон агаарын тээвэрлэгчийн гэрчилгээ олгох мэргэшсэн байцаагч, нисэхийн ажилтанд эрүүл мэндийн гэрчилгээ олгох эрүүл мэндийн шалгагч байхгүй байна.

10. Иргэний нисэхийн ерөнхий газраас 2022-2024 онд Зорт эйр ХХК-ийн агаарын хөлгийг гэрчилгээжүүлэхдээ иргэний нисэхийн дүрэмд заасан ангилал зөрүүлж, хяналтын үе шатыг алгасаж гэрчилгээ олгожээ.
11. Монгол Улс агаарын навигацийн үйлчилгээний хураамжаас 2018-2024 онд 1,476.5 тэрбум төгрөгийн орлого олж, түүнийг олон улсын гэрээгээр хүлээсэн үүргийн дагуу иргэний нисэхийн аюулгүй байдлыг хангах тоног төхөөрөмжийн шинэчлэх, хүний нөөцийг мэргэшүүлэх байтал дорвитой хөрөнгө оруулалт хийгээгүй, зориулалт бусаар зарцуулсан байна. Тухайлбал, навигацийн орлогоос 622.6 тэрбум төгрөгийг төсөвт төвлөрүүлж, зөвшөөрөгдөөгүй нэмэлт бүтцийн нэгжийг санхүүжүүлэх, өөр байгууллагын эзэмшин ашиглаж буй үл хөдлөх хөрөнгийн албан татварыг төлөх, орон нутгийн нислэгийг сэргээн тогтворжуулах, зорчигч тээврийн урсгалыг нэмэгдүүлэх, зорчигчийн тасалбарын үнийг хямдруулах, нөхөн олговортой нислэг үйлдэх, дэмжлэг үзүүлэх зэргээр үр дүн нь тодорхойгүй арга хэмжээг санхүүжүүлэхэд 179.3 тэрбум төгрөгийг тус тус зарцуулжээ.
12. Иргэний нисэхийн үндэсний төв ТӨХХК нь үйлчилгээний үнэ тарифаа шинэчилж батлуулаагүй, тарифын нэгдсэн бодлогогүй, олон улсын явах чиглэлийн зорчигчдод үзүүлж буй аюулгүй байдлын үйлчилгээний хураамж авах эрх зүйн зохицуулалтыг бүрдүүлээгүйгээс он дамжсан авлага 4.3 тэрбум төгрөгт хүрсэн байна.
13. Орон нутгийн нисэх буудлуудын менежмент, үйлчилгээний үнэ тарифын бодлого алдагдсан, эдийн засгийн зохицуулалт оновчгүй, бодит өртөгт суурилаагүйгээс 2019–2024 оны хооронд орон нутгийн нисэх буудлууд 17.1-21.0 тэрбум, Буянт-Ухаа олон улсын нисэх буудлын хувьд 2018–2024 оны хооронд 27.1 тэрбум төгрөгийн алдагдалтай ажилласан нь бүтэц, удирдлагын тогтворгүй байдал, бодлого, төлөвлөлт хийх, хэрэгжүүлэх чадамжгүй байдал, санхүүжилтийн тогтолцооны гажуудал зэрэгтэй холбоотой байна.
14. Иргэний нисэхийн салбарт чухал ач холбогдол бүхий Нислэгийн хөдөлгөөний нөөц төв, Бүсийн нислэгийн хөдөлгөөний удирдлагын төвийн барилгууд улсын дунд, богино хугацааны хөгжлийн бодлогын баримт бичгүүдэд тусгагдаж ирсэн ч үеийн удирдлагуудын хариуцлагагүй байдал, эс үйлдэхүйтэй холбоотойгоор өнөөг хүртэл хэрэгжээгүй, баригдаж дуусаагүй 10-14 жил болсон байна.
15. Олон улсын иргэний нисэхийн байгууллагын 2010 оны аудитын дүгнэлтээр 87.36 хувьтай үнэлүүлж, 2017 оны давтан аудитаар 89.55 хувьтай, үнэлгээ дэлхийн дунджаас үнэлгээнээс өндөр байгаа ч Олон улсын аудитаар илэрсэн зөрчилтэй асуудлуудыг 2010 оноос хойш арилаагаагүй, иргэний нисэхийн аюулгүй байдлыг хангах үүргээ биелүүлээгүй, 2025 онд хийсэн урьдчилсан шалгалтаар ноцтой эрсдэлтэй байгууллагаар бүртгэгдэх эрсдэлтэй гэж тодорхойлсон нь 2026 онд хийгдэх Олон улсын иргэний нисэхийн байгууллагын үнэлгээгээр хүлээн зөвшөөрөгдөхгүй байх эрсдэлийг дагуулж, ингэсэн тохиолдолд Тайланд улсын жишээгээр харахад Олон улсын өмнө эрхээ сэргээхэд дор хаяад 10 жилийн хугацаа зарцуулж, нисэхийн салбарын хөгжлийг хойш татсан үйлдэл болохоор байна.

ЗӨВЛӨМЖ

Аудитаар илэрсэн зөрчил, аудитын дүгнэлтэд үндэслэн дараах арга хэмжээг авч хэрэгжүүлэхийг холбогдох байгууллага, албан тушаалтанд зөвлөж байна. Үүнд:

Улсын Их Хуралд толилуулах нь:

- Монгол Улсын иргэний нисэхийн салбар Олон Улсын иргэний нисэхийн конвенцоор хүлээсэн үүргээ биелүүлж, олон улсын стандартад нийцсэн үйлчилгээ үзүүлж, үйл ажиллагаа эрхлэх үндэсний хүчин төгөлдөр хууль тогтоомжид нийцсэн, салбарын онцлогт тохирсон эрх зүйн орчныг бүрдүүлэхэд;
- Байгууллагын тогтвортой, үр нөлөөтэй бүтэц, зохион байгуулалтыг бүрдүүлэх, мэргэшсэн удирдлагаар хангах, иргэний нисэхийн салбарын аюулгүй байдал, аюулгүй хамгаалалт, агаарын навигацийн бодлоготой уялдуулсан, салбарын өсөлтийг хангасан хөрөнгө оруулалт хийх урт, дунд хугацааны хөгжлийн бодлогын төлөвлөлт хийхэд дэмжлэг үзүүлэхэд анхаарлаа хандуулна уу.

Монгол Улсын Ерөнхий сайд Г.Занданшатар:

1. Иргэний нисэхийн салбарт Олон Улсын гэрээгээр хүлээсэн үүргээ биелүүлж хууль тогтоомжид нийцсэн үйл ажиллагаа явуулах эрх зүйн орчныг бүрдүүлж, удирдлагаар хангах;
2. Салбарын нэгжийн удирдлагаар олон улсын иргэний нисэхийн байгууллагын дүрэм шаардлагад нийцсэн, мэргэшсэн этгээдийг томилж, тогтвортой ажиллуулахад анхаарч хяналт, хариуцлагын тогтолцоог бүрдүүлэх;
3. Иргэний нисэхийн ерөнхий газрын бүтэц, зохион байгуулалт тогтворгүйгээс хуулийн этгээдийн олон хэлбэрээр бүртгэгдсэн, түүнийгээ тодорхой тохиолдолд асуудлаас зайлсхийх байдлаар ашиглаж ирснийг таслан зогсоож, бүртгэлийг цэгцэлж, хуулиар тогтоосон хэлбэр, бүтцээр ажиллуулах;
4. Агаарын навигацийн үйлчилгээний хураамжийг зориулалтын дагуу зарцуулах, иргэний нисэхийн төрийн захиргааны байгууллагын төсвийг батлах, хөрөнгө оруулалт хийх эрх зүйн орчныг бүрдүүлэх;
5. Орон нутгийн нисэх буудлуудыг алдагдалгүй ажиллуулах, аж ахуйн бусад үйл ажиллагааг давхар эрхлэх хэлбэрээр орлого олох боломжийг судалж, иргэний нисэхийн байгууллагатай хамтран ажиллах чиглэлийг Нийслэлийн болон аймгийн Засаг дарга нарт өгөх;

Зам, тээврийн сайд Б.Дэлгэрсайханд:

6. Олон Улсын иргэний нисэхийн байгууллагын стандарт, дүрэм, зөвлөмж, үндэсний хууль тогтоомжид нийцсэн эрх зүйн орчныг бүрдүүлэх талаар арга хэмжээ авч, богино хугацаанд хэрэгжүүлэх;
7. Салбарыг хөгжүүлэх урт, дунд, богино хугацааны бодлогыг хариуцлагын тогтолцоог тодорхойлсон, хэмжигдэхүйц шалгуур үзүүлэлттэй, иргэний нисэхийн аюулгүй байдал, аюулгүй хамгаалалт, агаарын навигацийн бодлого, бүсчилсэн хөгжлийн үзэл баримтлал, санхүүжилтийн эх үүсвэртэй уялдуулсан бодлогын баримт бичиг боловсруулах ажлыг удирдлагаар хангах;
8. Улс төрийн болон богино хугацааны нөлөөллөөс ангид мэргэшсэн менежментийн тогтолцоог бүрдүүлж, иргэний нисэхийн байгууллага, яамны тухайн салбарын бодлого, зохицуулалт хариуцсан нэгжийн бүтэц, чиг үүрэг, орон тооны өөрчлөлтийг салбарын урт хугацааны зорилт, ачаалал, чадавхтай уялдуулан хууль тогтоомжид нийцүүлэн тодорхойлж, удирдлагын тогтворгүй байдлыг арилгах;
9. Агаарын навигацийн хураамжийн орлогыг олон улсын гэрээний дагуу зориулалтын дагуу ашиглах, нислэгийн аюулгүй ажиллагаа, техник технологийн шинэчлэл хийхэд

чиглэсэн тогтвортой санхүүжилтийн эх үүсвэр болгох эрх зүйн зохицуулалтыг бүрдүүлэх;

10. Иргэний нисэхийн ерөнхий газрыг хуулийн этгээдийн баталсан хэлбэр, бүтцээр ажиллуулах;
11. Салбарын хүний нөөцийг сургах, мэргэшүүлэх чиглэлээр гадаад, дотоодын их дээд сургуулиуд, сургалт зуучлал, боловсролын байгууллагуудтай хамтран мэргэшсэн хүний нөөц татах, давтан сургах, залгамж халааг төлөвлөх, тогтвортой ажиллуулах, хөгжүүлэх урт хугацааны бодлогыг тодорхойлж, хэрэгжүүлж ажиллах;
12. Хүний нөөцийг ил тод, шударгаар сонгон шалгаруулж ажлын байраар хангах нөхцөлийг бүрдүүлж, тэдгээрт тавигдах албан тушаалын тодорхойлолт, мэргэжлийн шаардлагыг стандартчилах,

Иргэний нисэхийн ерөнхий газрын даргын албан үүргийг түр орлон гүйцэтгэгч Э.Төрбаярт:

13. Олон Улсын иргэний нисэхийн байгууллагын стандарт, зөвлөмжид нийцсэн эрх зүйн орчныг бүрдүүлж, Олон Улсын иргэний нисэхийн байгууллагын шалгалтаар илэрсэн үл нийцлийг арилгах, давтан гаргахгүй байх эрсдэлд суурилсан хяналтын тогтолцоог нэвтрүүлэх;
14. Иргэний нисэхийн байгууллагын бодлого, төлөвлөлтийг салбарын онцлогт тулгуурлан урт, дунд, богино хугацаанд олон улсын туршлага, хөгжлийн чиг хандлагад нийцүүлэн бодитой төлөвлөж, хэрэгжүүлэх;
15. Салбарын хүний нөөцийг сургах, мэргэшүүлэх чиглэлээр гадаад, дотоодын их дээд сургуулиуд, сургалт зуучлал, боловсролын байгууллагуудтай хамтран мэргэшсэн хүний нөөц татах, давтан сургах, хөгжүүлэх бодлогыг тодорхойлж, хэрэгжүүлж ажиллах;
16. Зорт эйр ХХК, Хүннү эйр ХХК зэрэг компаниудын агаарын хөлгийн бүртгэхдээ холбогдох дүрэм, журмыг мөрдөөгүй зөрчлийг арилгах, буруутай албан тушаалтанд хариуцлага тооцох, давтан гаргуулахгүй байх;
17. Санхүү бүртгэлийн мэдээллийн чанар, бодитой байдлыг сайжруулж, байгууллагын хэмжээнд албан хэрэг хөтлөлтийг стандартын дагуу эмх цэгцтэй зохион байгуулах;

ИНУТ ТӨХХК-ийн гүйцэтгэх захирлын албан үүргийг түр орлон гүйцэтгэгч Б.Отгонсүхэд:

18. Иргэний нисэхийн ажиглалт, навигаци, холбооны тоног төхөөрөмжийг шинэчлэх, аюулгүй ажиллагааг хангах, хөрөнгийг үр ашигтай зарцуулах дунд хугацааны техникийн шинэчлэлийн нэгдсэн бодлого боловсруулж, шат дарааллын дагуу хөрөнгийн нөөц бололцоонд нийцүүлэн төлөвлөж, хэрэгжилтийг хангах;
19. Үйлчилгээний үнэ тарифыг зардлаа нөхөх байдлаар тооцоолж, шинэчлэн баталж, мөрдөж ажиллах;
20. Орон нутгийн нисэх буудлуудын менежментийг сайжруулж, үйлчилгээний үнэ тарифыг ашиглалтын өртөгтэй уялдуулан шинэчилж, алдагдлыг бууруулах арга хэмжээг үе шаттай авах, тэдний үйл ажиллагааны бус орлогыг нэмэгдүүлэх, алдагдлыг бууруулах чиглэлээр нутгийн өөрөө удирдах болон шат шатны Засаг дарга нартай хамтран төсөл, хөтөлбөр хэрэгжүүлэх;
21. Нислэгийн хөдөлгөөний нөөц төвийг хугацаа алдалгүй байгуулах, Бүсийн нислэгийн хөдөлгөөний удирдлагын төвийн барилгыг богино ашиглалтад оруулах, бодит гүйцэтгэлээс илүү олгосон санхүүжилттэй холбоотой асуудлыг шийдвэрлэх.

ХАВСРАЛТУУД

Хавсралт 1. Монгол Улсын урт, дунд хугацааны хөгжлийн бодлогоор иргэний нисэх, түүнтэй холбоотой бусад салбарт хэрэгжих арга хэмжээнүүд

УИХ-ын тогтоолын		Бодлогын баримт бичгийн нэр	Зорилт, арга хэмжээ	Шалгуур	Тухайн онд хүрэх түвшин	Санхүүжилтийн эх үүсвэр, тэрбум төгрөг	Хариуцах
Он	№						
2015	52	Монгол Улсын эдийн засаг, нийгмийг 2016 онд хөгжүүлэх үндсэн чиглэл	Даланзадгад, Ховдын нисэх буудлыг Олон Улсын нөөц нисэх буудал болгон өргөжүүлэх	Барилгын ажлын явц, хувиар	10.0	6.0 ТХХТ	ЗТЯ, АУЯ
2016	70	Монгол Улсын эдийн засаг, нийгмийг 2017 онд хөгжүүлэх үндсэн чиглэл	Монгол Улсын агаарын хилийн хяналт, орон нутгийн хамгаалалтын тогтолцоог сайжруулах, кибер аюулгүй байдлыг хангах, тогтолцоог сайжруулах, чадавхыг нэмэгдүүлэх	Агаарын хил, орон зайн техник, хэрэгслийн шинэчлэлт, хувиар	20.0	10.0 ЗХХС, 3.1 гадаад эх үүсвэр	БХЯ
			Иргэний нисэхийн салбарын өрсөлдөх чадварыг нэмэгдүүлэх	Даланзадгад, Ховдын нисэх буудлын барилгын ажлын явц, хувиар	20.0	2.2 ТХХТ	ЗТХЯ, УХГ
				Шинээр ашиглалтад оруулах Олон Улсын нисэх буудлын тоо	1.0	17.4 Хөгжлийн банк	ЗТХЯ
				Дамжин өнгөрөх нислэгийн тооны өсөлт, хувиар	3.0	-	ЗТХЯ
2017	42	Монгол Улсын эдийн засаг, нийгмийг 2018 онд хөгжүүлэх үндсэн чиглэл	Иргэний нисэхийн салбарын өрсөлдөх чадварыг нэмэгдүүлэх	Ховд, Дорнод, Өмнөговь аймгийн нисэх буудлыг өргөтгөх ТЭЗҮ, зураг төслийг боловсруулах ажлын явц, хувиар	100.0	40.3 гадаад эх үүсвэр	ЗТХЯ
				Хэнтий аймгийн нисэх буудлыг өргөтгөн шинэчлэх барилгын ажлын явц хувиар	30.0		
			Монгол Улсын агаарын хил, орон зайн хяналтын системийг сайжруулж, онц чухал объект, цэргийн бүлэглэлийг агаараас халхлах боломжийг нэмэгдүүлэх	Агаарын хил, орон зайн хяналт тавих чадавхын өсөлт, хувиар	10.0	0.6 ЗХХС	БХЯ
2018	37	Монгол Улсын эдийн засаг, нийгмийг 2019 онд хөгжүүлэх үндсэн чиглэл	Орон нутгийн нисэх буудлуудын чадавхыг дээшлүүлэх	Ховд, Өмнөговь аймгийн нисэх буудлуудыг өргөтгөн шинэчлэх барилгын ажлын явц, хувиар	40.0	78.5 гадаад эх үүсвэр	ЗТХЯ, ИНЕГ
2019	54	Монгол Улсын эдийн засаг, нийгмийг 2020 онд хөгжүүлэх үндсэн чиглэл	Орон нутгийн нисэх буудлын хүчин чадлыг нэмэгдүүлж, Олон Улсын 4С зэрэглэлд хүргэх	Ховд, Хөвсгөл, Дорнод аймгийн нисэх буудлыг өргөжүүлэх ажлын явц, хувиар	70.0	147.0 Гадаад эх үүсвэр	ЗТХЯ
2021	56	Монгол Улсын хөгжлийн 2022 оны төлөвлөгөө	4 улстай агаарын харилцааны хэлэлцээр байгуулж, 1 улстай нислэгийн цэг, давтамжийг нэмэгдүүлсэн байх	Суурь түвшин: 39 оронтой агаарын харилцааны хэлэлцээр байгуулсан.	Хүрэх түвшин: 43 оронтой агаарын харилцааны хэлэлцээр байгуулсан байна.	-	ЗТХС
			Агаарын навигацийн үйлчилгээний техник, технологийг шинэчлэх	Суурь түвшин: Агаарын навигацийн үйлчилгээний тоног төхөөрөмжийн шинэчлэлийг шат дараатайгаар хийж гүйцэтгэж байна.	Хүрэх түвшин: Бүсийн хөдөлгөөний удирдлага /АТМ/-ын тогтолцоог шинэчилж, шинэчлэлийг үргэлжлүүлнэ.	7.3 улсын төсөв	ЗТХС
			Орон нутаг дахь ашиглагдахгүй болсон нисэх буудал, агаарын хөлөг хөөрч буух зурвас, талбайг сэргээн сайжруулж, ерөнхий зориулалтын нисэхэд ашиглах	Суурь түвшин: 25 зурвас ашиглагдаж байна.	Хүрэх түвшин: 116 зурвасыг сэргээн сайжруулсан байна.	1,911 улсын төсөв	ЗТХС, Аймгийн Засаг дарга
			Дорнод аймгийн "Чойбалсан" нисэх буудлыг олон улсын 4С ангиллын болгох төслийг хэрэгжүүлэх	Суурь түвшин: 2019-2020 онд "Чойбалсан" олон улсын нисэх буудлын байгаль орчны нарийвчилсан үнэлгээг хийсэн.	Хүрэх түвшин: Аэродромтой болгон нислэгийн дэд бүтэц өргөжиж, орлого өснө. Зүүн бүсийн ачаа тээврийн логистик төв болгон экспортыг нэмэгдүүлнэ.	22.1 концесс, ТХХТ	ЗТХС
			Ховд аймгийн "Ховд" нисэх буудлыг олон улсын 4С ангиллын болгох төслийг хэрэгжүүлэх	Суурь түвшин: "Ховд" нисэх буудлын зорчигч үйлчилгээний цогцолборыг цагт 300 зорчигчид үйлчлэх хүчин чадалтай болгох ажлын зураг төслийг 2020 оны 7 дугаар сарын 24-ний өдөр гүйцэтгэгч компаниар хийлгэж дууссан.	Хүрэх түвшин: орчигч үйлчилгээний шинэ цогцолбор, нислэг хөдөлгөөний цамхаг бүхий нийт 9000 м2 барилга угсралтын ажлыг хийж гүйцэтгэнэ. Хөөрч буух хучилттай зурвасыг 2850х45 метр хэмжээтэй болгон өргөтгөж хүчитгэл хийнэ.	25.0 концесс, ТХХТ	ЗТХС
			Хөвсгөл аймгийн "Мөрөн" нисэх буудлын хөөрч буух зурвасыг өргөтгөн хүчитгэж, олон улсын 4С ангиллын болгох төслийг хэрэгжүүлэх	Суурь түвшин: Мөрөн нисэх буудлын аэродромын ажлын зураг төслийг 2010 онд боловсруулсан. 2019 онд хүчитгэлийн ажлын төсвийг шинэчилсэн.	Хүрэх түвшин: Хөөрч буух хучилттай зурвасыг 2850х45 метр хэмжээтэй болгон өргөтгөж хүчитгэл хийнэ.	18.9 концесс, ТХХТ	ЗТХС
2022	23	Монгол Улсын хөгжлийн 2023 оны төлөвлөгөө	Иргэний нисэхийн чиглэлээр арга хэмжээ төлөвлөөгүй				

Иргэний нисэхийн ерөнхий газрын үйл ажиллагааны үр дүн, үр нөлөөд хийсэн гүйцэтгэлийн аудитын тайлан

2023	39	Монгол Улсын хөгжлийн 2024 оны төлөвлөгөө	4.2.1.1.Агаарын тээврийн либералчлалыг бүрэн хэрэгжүүлэх	Арга хэмжээний хэрэгжилт, 100.0 хувь	Хүрэх түвшин: 4С ангилалд шилжүүлэх нисэх буудлын тоо суурь түвшин 1 байсан бол 5 болгох	-	ЗТХЯ
			4.2.1.2.Дорнод аймгийн "Чойбалсан" нисэх буудлыг 4С ангиллын агаарын хөлөг хүлээн авах хүчин чадлыг нэмэгдүүлж аэродром, зорчигч үйлчилгээний цогцолборыг байгуулах	Барилгын ажлын гүйцэтгэл, 30.0 хувь		19.8 ТХХТ	ЗТХЯ
			4.2.1.3.Ховд аймгийн "Ховд" нисэх буудлыг 4С ангиллын агаарын хөлөг хүлээн авах хүчин чадалтай аэродром, зорчигч үйлчилгээний цогцолборыг байгуулах	Барилгын ажлын гүйцэтгэл, 30.0 хувь		23.6 ТХХТ	ЗТХЯ
			4.2.1.4.Өмнөговь аймгийн "Гурвансайхан" нисэх буудлыг 4D ангиллын агаарын хөлөг хүлээн авах хүчин чадалтай аэродром, зорчигч үйлчилгээний цогцолборыг байгуулах	Барилгын ажлын гүйцэтгэл, 30.0 хувь		5.7 ТХХТ	ЗТХЯ
			4.2.1.5.Хөвсгөл аймгийн "Мөрөн" нисэх буудлыг 4С ангилалд нийцүүлэх	Барилгын ажлын гүйцэтгэл, 30.0 хувь		5.7 ТХХТ	ЗТХЯ
2024	35	Монгол Улсын хөгжлийн 2025 оны төлөвлөгөө	1.8.2.1."Ховд" нисэх буудлыг 4С ангиллын болгон хүчин чадлыг нэмэгдүүлж, ашиглалтыг сайжруулах төсөл хэрэгжүүлэх	Барилгын ажлын гүйцэтгэлийн хувь суурь түвшин 0 хувь, хүрэх түвшин: 30.0 хувь	Агаарын тээврээр зорчих жуулчдын тоог нэмэгдүүлнэ: нислэгийн тоо суурь түвшин: 2023 онд 20.0 мянга, хүрэх түвшин 30.0 мянга, 4D ангилалд шилжүүлэх нисэх буудлын тоо "0" байсныг 1 болгох,4С ангилалд шилжүүлэх нисэх буудлын тоо "0" байсныг 3 болгох, ачаа эргэлт 29,512.7 сая тонн/км байсныг 32,464.0 сая тонн/км-т хүргэх	23.6 ТХХТ	ЗТЯ
			1.8.2.2."Мөрөн нисэх буудлыг 4С ангиллын болгон хүчин чадлыг нэмэгдүүлж, ашиглалтыг сайжруулах төсөл хэрэгжүүлэх	Барилгын ажлын гүйцэтгэлийн хувь суурь түвшин 0 хувь, хүрэх түвшин: 30.0 хувь		5.7 ТХХТ	ЗТЯ
			1.8.2.3."Чойбалсан" нисэх буудлыг 4С ангиллын болгон хүчин чадлыг нэмэгдүүлж, ашиглалтыг сайжруулах төсөл хэрэгжүүлэх	Барилгын ажлын гүйцэтгэлийн хувь суурь түвшин 0 хувь, хүрэх түвшин: 30.0 хувь		19.8 ТХХТ	ЗТЯ
			1.8.2.4.Дорнод аймгийн Буйр нуур орчимд 4С нисэх буудал байгуулах	Барилгын ажлын гүйцэтгэлийн хувь суурь түвшин 0 хувь, хүрэх түвшин: 10.0 хувь		24.5 улсын төсөв	ЗТЯ
			1.8.2.5."Гурвансайхан"нисэх буудлыг 4D ангиллын болгон хүчин чадлыг нэмэгдүүлж, ашиглалтыг сайжруулах төсөл хэрэгжүүлэх	Барилгын ажлын гүйцэтгэлийн хувь суурь түвшин 0 хувь, хүрэх түвшин: 30.0 хувь		5.7 ТХХТ	ЗТЯ
			1.8.2.6.Өндөрхаан нисэх онгоцны буудлыг шинэчлэх төслийг хэрэгжүүлэх	Төслийн хэрэгжилт суурь түвшин 86.0 хувь, хүрэх түвшин 100.0 хувь		1.0 гадаад тусламж	ЗТЯ
			4.4.1.1.Зэвсэгт хүчнийг "Нисгэгчгүй нисэх хэрэгсэл", "Дрон", "Хиймэл оюун ухаан"-д суурилсан дэвшилтэт техник, хэрэгслээр хангах	Техник хэрэгслийн хангалтын хувь суурь түвшин 8.5 хувь, хүрэх түвшин 20.0 хувь		38.1 улсын төсөв	БХЯ
					Монгол Улсын агаарын хил, орон зайн хяналтын түвшин 2023 онд 50.0 хувьтай байсныг 55.0 хувьд хүргэх		
2025	48	Монгол Улсын хөгжлийн 2026 оны төлөвлөгөө	1.9.2.1.Гурвансайхан нисэх буудлыг 4D ангиллын болгон хүчин чадлыг нэмэгдүүлж, ашиглалтыг сайжруулах	Барилгын ажлын гүйцэтгэлийн хувь суурь түвшин 0 хувь, хүрэх түвшин: 5.0 хувь	Нисэх буудлуудын хүчин чадлыг сайжруулж, агаарын тээвэрлэлтийн хэмжээг нэмэгдүүлсэн байна. Бүх төрлийн тээврээр тээсэн ачаа 2024 онд 131.1 сая тн байсныг 140.0 сая тн-д хүргэх, бүх төрлийн тээврээр тээсэн зорчигчийн тоо 2024 онд 149.4 сая хүн байсныг 153.0 сая хүн болгох.	28.2 ТХХТ	ЗТЯ
			1.9.2.2.Мөрөн нисэх буудлыг 4С ангиллын болгон хүчин чадлыг нэмэгдүүлж, ашиглалтыг сайжруулах	Барилгын ажлын гүйцэтгэлийн хувь суурь түвшин 0 хувь, хүрэх түвшин: 5.0 хувь			ЗТЯ
			1.9.2.3.Ховд нисэх буудлыг 4С ангиллын болгон хүчин чадлыг нэмэгдүүлж, ашиглалтыг сайжруулах	Барилгын ажлын гүйцэтгэлийн хувь суурь түвшин 0 хувь, хүрэх түвшин: 5.0 хувь			ЗТЯ
			1.9.2.4.Чойбалсан нисэх буудлын хөөрөх буух зурвасыг шинэчлэх	Барилгын ажлын гүйцэтгэлийн хувь суурь түвшин 0 хувь, хүрэх түвшин: 33.3 хувь		26.4 улсын төсөв	ЗТЯ
			1.9.2.5.Баян-Өлгий аймгийн нисэх буудлыг 4 С ангиллын болгон хүчин чадлыг нэмэгдүүлж ашиглалтыг сайжруулах	Барилгын ажлын гүйцэтгэлийн хувь суурь түвшин 0 хувь, хүрэх түвшин: 5.0 хувь		28.5 ТХХТ	ЗТЯ
			4.2.1.4.Нисгэгчгүй нисэх төхөөрөмж дрон, хиймэл оюун ухаанд суурилсан дэвшилтэт техник, хэрэгслийг худалдан авах, дотооддоо зохион бүтээж, турших	Тухайн жилд худалдан авсан нисгэгчгүй нисэх төхөөрөмж дронны тоо 3 байсныг 10 болгох, хиймэл оюун ухаанд суурилсан дэвшилтэт техник, хэрэгслийн тоо "0" байсныг 5 болгох		24.4 улсын төсөв	БХЯ
			4.2.1.7.Зэвсэгт хүчний агаарын цэргийн зэвсэглэл, техникийг шинэчилж, засварлах	Тухайн жилд засварласан нисдэг тэрэг суурь түвшин "0" байсныг 1 болгох		50.0 улсын төсөв	БХЯ
			4.7.2.4.Хилийн цэргийн ангиудыг нисгэгчгүй нисэх хэрэгсэл /дрон/-ийн хамгаалалтад шилжүүлэх	Шилжсэн анги ангийн тоо "1" байсныг "2" болгох		1.9 улсын төсөв	ХЗДХЯ
			4.7.2.2.Дрон үйлдвэрлэл, угсралт, хөгжүүлэлт судалгааны төв байгуулах	Байгуулсан төв суурь түвшин "0", хүрэх түвшин "1", Нисгэгчгүй нисэх хэрэгсэл худалдан авалт суурь түвшин "121" байсныг "500" болгох		1.3 улсын төсөв, 2.8 улсын төсөв	ХЗДХЯ

Иргэний нисэхийн ерөнхий газрын үйл ажиллагааны үр дүн, үр нөлөөд хийсэн гүйцэтгэлийн аудитын тайлан

Хавсралт 2. Монгол Улсын хөгжлийн богино хугацааны бодлогоор иргэний нисэх, түүнтэй холбоотой бусад салбарт хэрэгжих арга хэмжээнүүд

УИХ-ын тогтоолын Он		Бодлогын баримт бичгийн нэр	Зорилт, арга хэмжээ	Шалгуур	Тухайн онд хүрэх түвшин	Санхүүжилтийн эх үүсвэр, тэрбум төгрөг	Хариуцах
Он	№						
2015	52	Монгол Улсын эдийн засаг, нийгмийг 2016 онд хөгжүүлэх үндсэн чиглэл	Даланзадгад, Ховдын нисэх буудлыг Олон Улсын нөөц нисэх буудал болгон өргөжүүлэх	Барилгын ажлын явц, хувиар	10.0	6.0 ТХХТ	ЗТЯ, АУЯ
2016	70	Монгол Улсын эдийн засаг, нийгмийг 2017 онд хөгжүүлэх үндсэн чиглэл	Монгол Улсын агаарын хилийн хяналт, орон нутгийн хамгаалалтын тогтолцоог сайжруулах, кибер аюулгүй байдлыг хангах, тогтолцоог сайжруулах, чадавхыг нэмэгдүүлэх Иргэний нисэхийн салбарын өрсөлдөх чадварыг нэмэгдүүлэх	Агаарын хил, орон зайн техник, хэрэгслийн шинэчлэлт, хувиар	20.0	10.0 ЗХХС, 3.1 гадаад эх үүсвэр	БХЯ
				Даланзадгад, Ховдын нисэх буудлын барилгын ажлын явц, хувиар	20.0	2.2 ТХХТ	ЗТХЯ, УХГ
				Шинээр ашиглалтад оруулах Олон Улсын нисэх буудлын тоо	1.0	17.4 Хөгжлийн банк	ЗТХЯ
				Дамжин өнгөрөх нислэгийн тооны өсөлт, хувиар	3.0	-	ЗТХЯ
2017	42	Монгол Улсын эдийн засаг, нийгмийг 2018 онд хөгжүүлэх үндсэн чиглэл	Иргэний нисэхийн салбарын өрсөлдөх чадварыг нэмэгдүүлэх Монгол Улсын агаарын хил, орон зайн хяналтын системийг сайжруулж, онц чухал объект, цэргийн бүлэглэлийг агаараас халхлах боломжийг нэмэгдүүлэх	Ховд, Дорнод, Өмнөговь аймгийн нисэх буудлыг өргөтгөх ТЭЗҮ, зураг төслийг боловсруулах ажлын явц, хувиар	100.0	40.3 гадаад эх үүсвэр	ЗТХЯ
				Хэнтий аймгийн нисэх буудлыг өргөтгөн шинэчлэх барилгын ажлын явц хувиар	30.0		
				Агаарын хил, орон зайн хяналт тавих чадавхын өсөлт, хувиар	10.0	0.6 ЗХХС	БХЯ
2018	37	Монгол Улсын эдийн засаг, нийгмийг 2019 онд хөгжүүлэх үндсэн чиглэл	Орон нутгийн нисэх буудлуудын чадавхыг дээшлүүлэх	Ховд, Өмнөговь аймгийн нисэх буудлуудыг өргөтгөн шинэчлэх барилгын ажлын явц, хувиар	40.0	78.5 гадаад эх үүсвэр	ЗТХЯ, ИНЕГ
2019	54	Монгол Улсын эдийн засаг, нийгмийг 2020 онд хөгжүүлэх үндсэн чиглэл	Орон нутгийн нисэх буудлын хүчин чадлыг нэмэгдүүлж, Олон Улсын 4С зэрэглэлд хүргэх	Ховд, Хөвсгөл, Дорнод аймгийн нисэх буудлыг өргөжүүлэх ажлын явц, хувиар	70.0	147.0 Гадаад эх үүсвэр	ЗТХЯ
2021	56	Монгол Улсын хөгжлийн 2022 оны төлөвлөгөө	4 улстай агаарын харилцааны хэлэлцээр байгуулж, 1 улстай нислэгийн цэг, давтамжийг нэмэгдүүлсэн байх	Суурь түвшин: 39 оронтой агаарын харилцааны хэлэлцээр байгуулсан.	Хүрэх түвшин: 43 оронтой агаарын харилцааны хэлэлцээр байгуулсан байна.	-	ЗТХС
			Агаарын навигацийн үйлчилгээний техник, технологийг шинэчлэх	Суурь түвшин: Агаарын навигацийн үйлчилгээний тоног төхөөрөмжийн шинэчлэлийг шат дараатайгаар хийж гүйцэтгэж байна.	Хүрэх түвшин: Бүсийн хөдөлгөөний удирдлага /АТМ/-ын тогтолцоог шинэчилж, шинэчлэлийг үргэлжлүүлнэ.	7.3 улсын төсөв	ЗТХС
			Орон нутаг дахь ашиглагдахгүй болсон нисэх буудал, агаарын хөлөг хөөрч буух зурвас, талбайг сэргээн сайжруулж, ерөнхий зориулалтын нисэхэд ашиглах	Суурь түвшин: 25 зурвас ашиглагдаж байна.	Хүрэх түвшин: 116 зурвасыг сэргээн сайжруулсан байна.	1.911 улсын төсөв	ЗТХС, Аймгийн Засаг дарга
			Дорнод аймгийн "Чойбалсан" нисэх буудлыг олон улсын 4С ангиллын болгох төслийг хэрэгжүүлэх	Суурь түвшин: 2019-2020 онд "Чойбалсан" олон улсын нисэх буудлын байгаль орчны нарийвчилсан үнэлгээг хийсэн.	Хүрэх түвшин: Аэродромтой болгон нислэгийн дэд бүтэц өргөжиж, орлого өснө. Зүүн бүсийн ачаа тээврийн логистик төв болгон экспортыг нэмэгдүүлнэ.	22.1 концесс, ТХХТ	ЗТХС
			Ховд аймгийн "Ховд" нисэх буудлыг олон улсын 4С ангиллын болгох төслийг хэрэгжүүлэх	Суурь түвшин: "Ховд" нисэх буудлын зорчигч үйлчилгээний цогцолборыг цагт 300 зорчигчид үйлчлэх хүчин чадалтай болгох ажлын зураг төслийг 2020 оны 7 дугаар сарын 24-ний өдөр гүйцэтгэгч компаниар хийлгэж дууссан.	Хүрэх түвшин: орчигч үйлчилгээний шинэ цогцолбор, нислэг хөдөлгөөний цамхаг бүхий нийт 9000 м2 барилга угсралтын ажлыг хийж гүйцэтгэнэ. Хөөрч буух хучилттай зурвасыг 2850x45 метр хэмжээтэй болгон өргөтгөж хучитгэл хийнэ.	25.0 концесс, ТХХТ	ЗТХС
			Хөвсгөл аймгийн "Мөрөн" нисэх буудлын хөөрч буух зурвасыг өргөтгөн хучитгэж, олон улсын 4С ангиллын болгох төслийг хэрэгжүүлэх	Суурь түвшин: Мөрөн нисэх буудлын аэродромын ажлын зураг төслийг 2010 онд боловсруулсан. 2019 онд хучитгэлийн ажлын төслийг шинэчилсэн.	Хүрэх түвшин: Хөөрч буух хучилттай зурвасыг 2850x45 метр хэмжээтэй болгон өргөтгөж хучитгэл хийнэ.	18.9 концесс, ТХХТ	ЗТХС
2022	23	Монгол Улсын хөгжлийн 2023 оны төлөвлөгөө	Иргэний нисэхийн чиглэлээр арга хэмжээ төлөвлөөгүй				
2023	39	Монгол Улсын хөгжлийн 2024 оны төлөвлөгөө	4.2.1.1.Агаарын тээврийн либералчлалыг бүрэн хэрэгжүүлэх	Арга хэмжээний хэрэгжилт, 100.0 хувь	Хүрэх түвшин: 4С ангилалд шилжүүлэх нисэх буудлын тоо суурь түвшин 1 байсан бол 5 болгох	-	ЗТХЯ
			4.2.1.2.Дорнод аймгийн "Чойбалсан" нисэх буудлыг 4С ангиллын агаарын хөлөг хүлээн авах хүчин чадлыг нэмэгдүүлж аэродром, зорчигч үйлчилгээний цогцолборыг байгуулах	Барилгын ажлын гүйцэтгэл, 30.0 хувь		19.8 ТХХТ	ЗТХЯ

Иргэний нисэхийн ерөнхий газрын үйл ажиллагааны үр дүн, үр нөлөөд хийсэн гүйцэтгэлийн аудитын тайлан

			4.2.1.3.Ховд аймгийн "Ховд" нисэх буудлыг 4С ангиллын агаарын хөлөг хүлээн авах хүчин чадалтай аэродром, зорчигч үйлчилгээний цогцолборыг байгуулах	Барилгын ажлын гүйцэтгэл, 30.0 хувь	23.6 ТХХТ	ЗТХЯ	
			4.2.1.4.Өмнөговь аймгийн "Гурвансайхан" нисэх буудлыг 4D ангиллын агаарын хөлөг хүлээн авах хүчин чадалтай аэродром, зорчигч үйлчилгээний цогцолборыг байгуулах	Барилгын ажлын гүйцэтгэл, 30.0 хувь	5.7 ТХХТ	ЗТХЯ	
			4.2.1.5.Хөвсгөл аймгийн "Мөрөн" нисэх буудлыг 4С ангилалд нийцүүлэх	Барилгын ажлын гүйцэтгэл, 30.0 хувь	5.7 ТХХТ	ЗТХЯ	
			1.8.2.1."Ховд" нисэх буудлыг 4С ангиллын болгон хүчин чадлыг нэмэгдүүлж, ашиглалтыг сайжруулах төсөл хэрэгжүүлэх	Барилгын ажлын гүйцэтгэлийн хувь суурь түвшин 0 хувь, хүрэх түвшин: 30.0 хувь	23.6 ТХХТ	ЗТЯ	
			1.8.2.2."Мөрөн" нисэх буудлыг 4С ангиллын болгон хүчин чадлыг нэмэгдүүлж, ашиглалтыг сайжруулах төсөл хэрэгжүүлэх	Барилгын ажлын гүйцэтгэлийн хувь суурь түвшин 0 хувь, хүрэх түвшин: 30.0 хувь	5.7 ТХХТ	ЗТЯ	
			1.8.2.3."Чойбалсан" нисэх буудлыг 4С ангиллын болгон хүчин чадлыг нэмэгдүүлж, ашиглалтыг сайжруулах төсөл хэрэгжүүлэх	Барилгын ажлын гүйцэтгэлийн хувь суурь түвшин 0 хувь, хүрэх түвшин: 30.0 хувь	19.8 ТХХТ	ЗТЯ	
2024	35	Монгол Улсын хөгжлийн 2025 оны төлөвлөгөө	1.8.2.4.Дорнод аймгийн Буйр нуур орчимд 4С нисэх буудал байгуулах	Барилгын ажлын гүйцэтгэлийн хувь суурь түвшин 0 хувь, хүрэх түвшин: 10.0 хувь	24.5 улсын төсөв	ЗТЯ	
			1.8.2.5."Гурвансайхан" нисэх буудлыг 4D ангиллын болгон хүчин чадлыг нэмэгдүүлж, ашиглалтыг сайжруулах төсөл хэрэгжүүлэх	Барилгын ажлын гүйцэтгэлийн хувь суурь түвшин 0 хувь, хүрэх түвшин: 30.0 хувь	5.7 ТХХТ	ЗТЯ	
			1.8.2.6.Өндөрхаан нисэх онгоцны буудлыг шинэчлэх төслийг хэрэгжүүлэх	Төслийн хэрэгжилт суурь түвшин 86.0 хувь, хүрэх түвшин 100.0 хувь	1.0 гадаад тусламж	ЗТЯ	
			4.4.1.1.Зэвсэгт хүчнийг "Нисгэгчгүй нисэх хэрэгсэл", "Дрон", "Хиймэл оюун ухаан"-д суурилсан дэвшилтэт техник, хэрэгслээр хангах	Техник хэрэгслийн хангалтын хувь суурь түвшин 8.5 хувь, хүрэх түвшин 20.0 хувь	Монгол Улсын агаарын хил, орон зайн хяналтын түвшин 2023 онд 50.0 хувьтай байсныг 55.0 хувьд хүргэх	38.1 улсын төсөв	БХЯ
			1.9.2.1.Гурвансайхан нисэх буудлыг 4D ангиллын болгон хүчин чадлыг нэмэгдүүлж, ашиглалтыг сайжруулах	Барилгын ажлын гүйцэтгэлийн хувь суурь түвшин 0 хувь, хүрэх түвшин: 5.0 хувь	Нисэх буудлуудын хүчин чадлыг сайжруулж, агаарын тээвэрлэлтийн хэмжээг нэмэгдүүлсэн байна. Бүх төрлийн тээвэрээр тээсэн ачаа 2024 онд 131.1 сая тн байсныг 140.0 сая тн-д хүргэх, бүх төрлийн тээвэрээр тээсэн зорчигчийн тоо 2024 онд 149.4 сая хүн байсныг 153.0 сая хүн болгох.	28.2 ТХХТ	ЗТЯ
			1.9.2.2.Мөрөн нисэх буудлыг 4С ангиллын болгон хүчин чадлыг нэмэгдүүлж, ашиглалтыг сайжруулах	Барилгын ажлын гүйцэтгэлийн хувь суурь түвшин 0 хувь, хүрэх түвшин: 5.0 хувь			ЗТЯ
			1.9.2.3.Ховд нисэх буудлыг 4С ангиллын болгон хүчин чадлыг нэмэгдүүлж, ашиглалтыг сайжруулах	Барилгын ажлын гүйцэтгэлийн хувь суурь түвшин 0 хувь, хүрэх түвшин: 5.0 хувь	26.4 улсын төсөв	ЗТЯ	
			1.9.2.4.Чойбалсан нисэх буудлын хөөрөх буух зурвасыг шинэчлэх	Барилгын ажлын гүйцэтгэлийн хувь суурь түвшин 0 хувь, хүрэх түвшин: 33.3 хувь	28.5 ТХХТ	ЗТЯ	
			1.9.2.5.Баян-Өлгий аймгийн нисэх буудлыг 4 С ангиллын болгон хүчин чадлыг нэмэгдүүлж ашиглалтыг сайжруулах	Барилгын ажлын гүйцэтгэлийн хувь суурь түвшин 0 хувь, хүрэх түвшин: 5.0 хувь	24.4 улсын төсөв	БХЯ	
			4.2.1.4.Нисгэгчгүй нисэх төхөөрөмж дрон, хиймэл оюун ухаанд суурилсан дэвшилтэт техник, хэрэгслийг худалдан авах, дотооддоо зохион бүтээж, турших	Тухайн жилд худалдан авсан нисгэгчгүй нисэх төхөөрөмж дронны тоо 3 байсныг 10 болгох, хиймэл оюун ухаанд суурилсан дэвшилтэт техник, хэрэгслийн тоо "0" байсныг 5 болгох	50.0 улсын төсөв	БХЯ	
			4.2.1.7.Зэвсэгт хүчний агаарын цэргийн зэвсэглэл, техникийг шинэчилж, засварлах	Тухайн жилд засварласан нисдэг тэрэг суурь түвшин "0" байсныг 1 болгох	1.9 улсын төсөв	ХЗДХЯ	
			4.7.2.4.Хилийн цэргийн ангиудыг нисгэгчгүй нисэх хэрэгсэл /дрон/-ийн хамгаалалтад шилжүүлэх	Шилжсэн анги ангийн тоо "1" байсныг "2" болгох	1.3 улсын төсөв, 2.8 улсын төсөв	ХЗДХЯ	
			4.7.2.2.Дрон үйлдвэрлэл, угсралт, хөгжүүлэлт судалгааны төв байгуулах	Байгуулсан төв суурь түвшин "0", хүрэх түвшин "1", Нисгэгчгүй нисэх хэрэгсэл худалдан авалт суурь түвшин "121" байсныг "500" болгох			

Иргэний нисэхийн ерөнхий газрын үйл ажиллагааны үр дүн, үр нөлөөд хийсэн гүйцэтгэлийн аудитын тайлан

Хавсралт 3. Иргэний нисэхийн дүрмийн зохицуулалтаар олгож буй үнэмлэх, гэрчилгээжүүлэлтийн судалгаа, 2025 оны 9 дүгээр сарын 30-ны өдрийн байдлаар

№	Нэр, төрөл	Зохицуулалт	Үнэмлэх, гэрчилгээ эзэмшигчийн тоо	Хугацаа
1	Хүнгүй агаарын хөлгөөр үйл ажиллагаа эрхлэгчийн гэрчилгээ	ИНД-102	1	ИНД-102.19.(b) 5 жил хүртэл
2	Чөлөөт нисэхийн үйл ажиллагаа эрхлэгчийн гэрчилгээ	ИНД-115	-	ИНД-115.15 5 жил хүртэл
3	Агаарын тээвэрлэгчийн гэрчилгээ	ИНД-119	12	ИНД-119.17 5 жил хүртэл
4	Гадаадын агаарын тээвэрлэгчийн гэрчилгээ	ИНД-129	22	ИНД-129.15.(a) 5 жил хүртэл
5	Хөдөө аж ахуйн нислэгийн үйл ажиллагаа эрхлэгч байгууллагын гэрчилгээ	ИНД-137	1	ИНД-137.15.(a) 5 жил хүртэл
6	Нисэх клубийн гэрчилгээ	ИНД-149	2	ИНД-149.11(a) 5 жил хүртэл
7	Агаарын хөлгийн техник үйлчилгээний байгууллагын гэрчилгээ	ИНД-145	21	ИНД-145.13.(a) 5 жил хүртэл
8	Агаарын хөлгийн маягийг хүлээн зөвшөөрсөн гэрчилгээ	ИНД-21	54	ИНД-21.25.(a) Хугацаагүй
9	Агаарын хөлгийн бүртгэлийн гэрчилгээ	ИНД-47	57	ИНД-47.65.(a) Хугацаагүй
10	Агаарын хөлгийг улсын бүртгэлээс хассан гэрчилгээ	ИНД-47	25 /2021-2025/	Хугацаагүй
11	Тусгай нислэгийн зөвшөөрөл	ИНД-21	22 /2021-2025/	ИНД-21.259.(a) зөвшөөрөлд заасан хугацаанд
12	Нислэгт тэнцэх чадварын экспортын гэрчилгээ	ИНД-21	15 /2021-2025/	ИНД-21.335.(a) импортлогч улсад хүлээлгэн өгөх хүртэл
13	Агаарын хөлгийн дуу чимээний гэрчилгээ	ИНД-91	30	Хугацаагүй
14	Агаарын хөлгийн радио холбооны зөвшөөрөл	ИНД-91	36	Хугацаагүй
15	Нислэгт тэнцэх чадварын гэрчилгээ	ИНД-21	32	ИНД-21.179.(a)
16	Агаарын хөлгийн шатах тослох материалаар хангах үйлчилгээний байгууллагын гэрчилгээ	ИНД-144	4	ИНД-144.11.(a) 3 хүртэл жил
17	Агаарын навигацийн техник үйлчилгээний байгууллагын гэрчилгээ	ИНД-171	1	ИНД-171.13.(a) 5 жил хүртэл
18	Нислэгийн хөдөлгөөний үйлчилгээний байгууллагын гэрчилгээ	ИНД-172	1	ИНД-172.13.(a) 5 жил хүртэл
19	Хэрэглэлийн нислэгийн журмын үйлчилгээний байгууллагын гэрчилгээ	ИНД-173	1	ИНД-173.13.(a) 5 жил хүртэл
20	Нисэхийн цаг уурын үйлчилгээний байгууллагын гэрчилгээ	ИНД-174	1	ИНД-174.13.(a) 5 жил хүртэл
21	Нисэхийн мэдээллийн үйлчилгээний байгууллагын гэрчилгээ	ИНД-175	1	ИНД-175.11.(a) 5 жил хүртэл
22	Нисэхийн аюулгүй байдлын үйлчилгээний байгууллагын гэрчилгээ	ИНД-140	11	ИНД-140.13.(a) 5 жил хүртэл
23	Аэродромын гэрчилгээ	ИНД-139	Full 12 Limited -3	ИНД-139.11.(a) 5 жил хүртэл
24	Зохицуулалттай агаарын ачааны байгууллагын гэрчилгээ	ИНД-109	-	ИНД-109.13.(a) дагуу 5 жил хүртэл
25	Нисгэгчийн үнэмлэх, зэрэглэл	ИНД-61	195	ИНД-61.15.(a) Хугацаагүй
26	Нисэх инженерийн үнэмлэх, зэрэглэл	ИНД-63	-	ИНД-63.13.(a) Хугацаагүй
27	Нислэгийн хөдөлгөөний үйлчилгээний ажилтны үнэмлэх, зэрэглэл	ИНД-65	198	ИНД-63.13.(a) Хугацаагүй
28 29	Агаарын хөлгийн техник үйлчилгээний ажилтны үнэмлэх	ИНД-66	232	ИНД-66.11.(a) Хугацаагүй
	Агаарын хөлгийн техник үйлчилгээний ажилтны үнэмлэх (AMEL)		94	ИНД-66.11.(b) -24 сар хүртэл; -тухайн агаарын хөлгийн үндсэн зохион бүтээгчид 5 жил хүртэл.
	Техник үйлчилгээг баталгаажуулах гэрчилгээ (MAC)		3	ИНД-66.11.(c) 60 сар хүртэл.
Эрүүл мэндийн гэрчилгээ		ИНД-67	2023 онд 315 2024 онд 333 2025 онд 146	I ангилал: 6-12 сар, II ангилал: 24-60 сар III ангилал: 24-48 сар
30	Эрүүл мэндийн шалгагчийн гэрчилгээ	ИНД-67	байхгүй	3 жил
31	Нисэхийн сургалтын байгууллагын гэрчилгээ	ИНД-141	21	ИНД-141.9.(a) дагуу 5 жил хүртэл
32	Нисэхийн техник үйлчилгээний сургалтын байгууллагын гэрчилгээ	ИНД-147	3	ИНД-147.33.(b) 5 жил хүртэл

Хавсралт 4. Монгол Улсад агаарын зайд нислэг үйлдэх агаарын хөлөгт үзүүлэх агаарын навигацийн өнгөрөлт, ойртолтын үйлчилгээний үнэлгээ

Мөрдөж эхэлсэн огноо 2012.12.01			Мөрдөж эхэлсэн огноо 2017.07.01			Мөрдөж эхэлсэн огноо 2024.07.01			Нэмсэн хувь
№	Агаарын хөлгийн хөөрөлтийн дээд хүндийн хэмжээ	Бүх нислэгт 100 километр тутмын үнэлгээ (ам.доллар)	№	Агаарын хөлгийн хөөрөлтийн дээд хүндийн хэмжээ	Бүх нислэгт 100 километр тутмын үнэлгээ (ам.доллар)	№	Агаарын хөлгийн хөөрөлтийн дээд хүндийн хэмжээ	Бүх нислэгт 100 километр тутмын үнэлгээ (ам.доллар)	
1	50 тонн хүртэл	34	1	50 тонн хүртэл	34	1	5700 кг – 25 тонн хүртэл	25	11.8
						2	26-50 тонн хүртэл	38	
2	51-100 тонн хүртэл	48	2	51-75 тонн хүртэл	48	3	51-75 тонн хүртэл	53	10.4
			3	76-100 тонн хүртэл	52	4	76-100 тонн хүртэл	58	11.5
3	101-200 тонн хүртэл	68	4	101-125 тонн хүртэл	68	5	101-125 тонн хүртэл	75	10.3
			5	126-150 тонн хүртэл	70	6	126-150 тонн хүртэл	78	11.4
			6	151-175 тонн хүртэл	72	7	151-175 тонн хүртэл	80	11.1
			7	176-200 тонн хүртэл	73	8	176-200 тонн хүртэл	81	11.0
			8	201-225 тонн хүртэл	74	9	201-225 тонн хүртэл	82	10.8
4	201-300 тонн хүртэл	74	9	226-250 тонн хүртэл	76	10	226-250 тонн хүртэл	84	10.5
			10	251-275 тонн хүртэл	79	11	251-275 тонн хүртэл	88	11.4
			11	276-300 тонн хүртэл	80	12	276-300 тонн хүртэл	89	11.3
5	301-400 тонн хүртэл	83	12	301-325 тонн хүртэл	83	13	301-325 тонн хүртэл	92	10.8
			13	326-350 тонн хүртэл	85	14	326-350 тонн хүртэл	94	10.6
			14	351-375 тонн хүртэл	87	15	351-375 тонн хүртэл	97	11.5
			15	376-400 тонн хүртэл	90	16	376-400 тонн хүртэл	100	11.1
6	401-ээс дээш тонн	96	16	401-ээс дээш тонн	96	17	401-ээс дээш тонн	107	11.5

Хавсралт 5. ИНЕГ-ын 2018-2024 оны төсвийг Зам тээвэр, Сангийн сайдын хамтарсан тушаалаар баталсан байдал

Төсвийн жил	2018 он		2019 он		2020 он		2021 он	
	төсөв	төсөв	тодотгол	тодотгол	төсөв	тодотгол	төсөв	тодотгол
Баталсан огноо	2018.03.30	2018.12.31	2019.05.23	2019.09.17	2019.12.31	2020.08.31	2021.03.26	2021.10.15
Шийдвэрийн дугаар	61/A61	305/313	158/114	294/203	391/310	A/167/161	A/42/44	A/161/182
Нийт орлого	284.4	305.1	326.1	361.0	374.8	284.8	236.0	237.5
Агаарын навигац ийн үйлчилгээний орлого	249.4	282.7	282.7	317.6	342.0	252.0	229.3	229.3
Буулт, хөөрөлтийн орлого	11.5	5.2	13.3	13.3	6.3	6.3	0.6	1.2
Зорчигч үйлчилгээний орлого	11.1	4.0	12.4	12.4	5.6	5.6	0.3	0.3
Бусад орлого	12.4	13.2	17.7	17.7	20.9	20.9	5.7	6.6
Нийт зардал	93.3	168.0	213.5	248.4	209.8	209.8	158.8	162.5
Урсгал зардал	93.3	113.4	138.5	139.6	151.8	159.1	136.7	140.4
Эргэж төлөгдөх зээл	-	-	1.4	1.4	-	-	-	-
Хөрөнгийн зардал	-	54.6	73.6	107.4	58.0	50.7	22.1	22.1
Нийт орлого, зардлын зөрүү	191.1	137.1	112.6	112.6	165.0	75.0	77.2	74.9
Улсын төсөвт төвлөрүүлэх орлогын төлөвлөгөө	191.1	156.0	156.0	156.0	165.0	75.0	122.9	122.9
Урьд оны үлдэгдлээс санхүүжүүлэх	-	18.9	43.4	43.4	-	-	45.7	48.0

Хавсралт 5-ын үргэлжлэл

Төсвийн жил	2022 он		2023 он		2024 он		
	төсөв	тодотгол	төсөв	тодотгол	төсөв	тодотгол	тодотгол
Баталсан огноо	2022.01.21	2022.10.31	2023.03.02	2023.09.13	2024.01.24	2024.04.15	2024.12.24
Шийдвэрийн дугаар	A/17/16	A/286/218	A/55/47	A/242-179	14/A/14	A/78, A/71	ЗТЯ/282,237
Нийт орлого	309.0	305.0	313.6	313.6	314.9	336.9	266.7
Агаарын навигац ийн үйлчилгээний орлого	300.3	296.3	299.7	299.7	301.0	323.0	251.6
Буулт, хөөрөлтийн орлого	0.2	0.2	0.1	0.1	0.2	0.2	0.4
Зорчигч үйлчилгээний орлого	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1	0.1
Бусад орлого	8.5	8.5	13.8	13.8	13.5	13.5	14.5
Нийт зардал	159.0	155.0	163.6	163.6	164.9	186.9	175.1
Урсгал зардал	142.5	144.0	150.3	157.2	152.3	174.3	163.5
Эргэж төлөгдөх зээл	-	-	-	-	-	-	-
Хөрөнгийн зардал	16.5	10.9	13.2	6.3	12.6	12.6	11.6
Нийт орлого, зардлын зөрүү	150.0	150.0	150.0	150.0	150.0	150.0	91.6
Улсын төсөвт төвлөрүүлэх орлогын төлөвлөгөө	150.0	150.0	150.0	150.0	150.0	150.0	91.6
Урьд оны үлдэгдлээс санхүүжүүлэх	-	-	-	-	-	-	-

Хавсралт 6. Ажиллалтын тоног төхөөрөмжийн насжилтын байдлыг харуулсан дэлгэрэнгүй судалгаа

№	Ажиллалтын тоног төхөөрөмжийн байршил	Зориулалт	Станцын марк	Үйлдвэрлэгч	Ашиглалтанд оруулсан он сар	Ажилла сан цаг	Ажилласан жил
1	Улаанбаатар УХТ	Нислэгийн хөдөлгөөний удирдлагын автоматжуулалтын систем	Aircon2100	Indra, Spain	10/1/2009	141,696	16
2	Мөнх-Өлзийт, Төв аймаг	Радиолокатор	IRS-20MP/S	Indra, Spain	3/2/2009	146,808	17
3	Бор-Өндөр, Хэнтийн аймаг	Радиолокатор	IRS-20MP/S	Indra, Spain	3/20/2009	146,376	17
4	Хэнгэрэгтэй, Хөвсгөл аймаг	Радиолокатор	IRS-20MP/S	Indra, Spain	5/12/2009	145,104	17
5	Их-Өлгий Сүхбаатар аймаг	Радиолокатор	RSM-970S	Thales	5/5/2012	118,968	14
6	Мандал-Овоо, Өмнөговь аймаг	Радиолокатор	RSM-970S	Thales	5/5/2012	118,968	14
7	Бөмбөгөр, Баянхонгор аймаг	Радиолокатор	IRS-20MP/S-2na	Indra, Spain	12/25/2014	95,832	11
8	Сайхандулаан, Дорноговь аймаг	Радиолокатор	IRS-20MP/S-2na	Indra, Spain	12/20/2014	95,952	11
9	Төв аймаг Сэргэлэн сум	ADS-B	GS	Indra, Spain	7/29/2013	108,168	12
10	Булган НБ Булган аймаг	ADS-B	GS	Indra, Spain	7/30/2013	108,144	12
11	Чойбалсан НБ Дорнод аймаг	ADS-B	GS	Indra, Spain	7/30/2013	108,144	12
12	Их-Өлгий Сүхбаатар аймаг	ADS-B	GS	Indra, Spain	12/2/2014	96,384	11
13	Мандал-Овоо, Өмнөговь аймаг	ADS-B	GS	Indra, Spain	12/4/2014	96,336	11
14	Хэнтий НБ Хэнтий аймаг	ADS-B	GS	Indra, Spain	12/6/2014	96,288	11
15	Бөмбөгөр, Баянхонгор аймаг	ADS-B	GS	Indra, Spain	12/9/2014	96,216	11
16	Ургамал ӨЦ Завхан аймаг	ADS-B	GS	Indra, Spain	12/11/2014	96,168	11
17	Хэнгэрэгтэй, Хөвсгөл аймаг	ADS-B	GS	Indra, Spain	12/20/2016	78,408	9
18	Сайншанд ӨЦ, Дорноговь аймаг	ADS-B	GS	Indra, Spain	12/20/2016	78,408	9
19	Богд уул Улаанбаатар хот	ADS-B	GS	Indra, Spain	12/27/2016	78,240	9
20	Ховд НБ Ховд аймаг	ADS-B	Хаero	Becker	11/19/2019	52,872	6
21	Далан ӨЦ Өвөрхангай аймаг	ADS-B	Хаero	Becker	11/19/2019	52,872	6
22	Говь-Алтай НБ	ADS-B	AX680	Thales	5/6/2022	31,296	4
23	Говь-Алтай аймаг Цээл сум	ADS-B	AX680	Thales	5/6/2022	31,296	4
24	Баян-Өлгий	ADS-B	GS	Ansart	1/1/2025	7,992	1
25	Улаанбаатар ЧХОУНБ	NUBIA tower ATM	SiATM	SiATM AB, Sweden	5/1/2017	75,240	9
		Nubia surface movement	MLAT	ERA, Czech Republic	5/1/2017	75,240	9
26	Улаанбаатар Симулятор	Сургалт дадлагажуур	Simulator	Aerothai, Thailand	1/1/2012	121,968	14
		Сургалт дадлагажуур	Simulator	ST Engineering, Singapore	6/1/2025	4,368	1

Тайлбар:

- Ашиглалтын хугацаа хэтэрсэн
- Ашиглалтын хугацаа дуусах дөхсөн
- Ашиглалтын хугацаа хэвийн

Хавсралт 7 . Навигацийн тоног төхөөрөмжийн насжилтын байдлыг харуулсан дэлгэрэнгүй судалгаа

№	Төхөөрөмжийн байршил	Зориулалт	Зориулалт	Станцын марк	Үйлдвэрлэгч	Ашиглаж эхэлсэн огноо	Ажилласан цаг	Ашигласан жил
1	Баянхонгор	ОЧС	ойртолт, нислэгийн замын дагуух	APM-150MA	АОЗТ Техномарин, Россия	2007	157,680	18
2		Marker	ойртолт	MPM-97	АОЗТ Техномарин, Россия	2007	157,680	18
3		ОЧС (Онон)	ойртолт	APM-150MA	АОЗТ Техномарин, Россия	2007	157,680	18
4	Чойбалсан	Marker	ойртолт	MPM-97	АОЗТ Техномарин, Россия	2007	157,680	18
5		ОЧС (Хэрлэн)	ойртолт, нислэгийн замын дагуух	APM-150MA	АОЗТ Техномарин, Россия	2007	157,680	18
6		Marker	ойртолт	MPM-97	АОЗТ Техномарин, Россия	2007	157,680	18
7	Арвайхээр	ХЧС	ойртолт, нислэгийн замын дагуух	APM-150MA	АОЗТ Техномарин, Россия	2007	157,680	18
8		Marker	ойртолт	MPM-97	АОЗТ Техномарин, Россия	2007	157,680	18
9		DME	нислэгийн замын дагуух	DME-435	Thales Spa, Italy	2015	87,600	10
10	Ховд	ОЧС	ойртолт, нислэгийн замын дагуух	APM-150MA	АОЗТ Техномарин, Россия	2007	157,680	18
11		Marker	ойртолт	MPM-97	АОЗТ Техномарин, Россия	2007	157,680	18
12		DME	ойртолт, нислэгийн замын дагуух	DME-435	Thales Spa, Italy	2015	87,600	10
13	Мөрөн	ХЧС	ойртолт, нислэгийн замын дагуух	APM-150MA	АОЗТ Техномарин, Россия	2007	157,680	18
14		Marker	ойртолт	MPM-97	АОЗТ Техномарин, Россия	2007	157,680	18
15		DME	нислэгийн замын дагуух	LDB-102	Interscan	2009	140,160	16
16	Өндөрхаан	ХЧС	ойртолт, нислэгийн замын дагуух	APM-150MA	АОЗТ Техномарин, Россия	2008	148,920	17
17		Marker	ойртолт	MPM-97	АОЗТ Техномарин, Россия	2008	148,920	17
18		DME	нислэгийн замын дагуух	DME-435	Thales Spa, Italy	2015	87,600	10
19	Улаангом	ХЧС	ойртолт, нислэгийн замын дагуух	APM-150MA	АОЗТ Техномарин, Россия	2007	157,680	18
20		Marker	ойртолт	MPM-97	АОЗТ Техномарин, Россия	2007	157,680	18
21		ОЧС	ойртолт, нислэгийн замын дагуух	APM-150MA	АОЗТ Техномарин, Россия	2007	157,680	18
22	Даланзадгад	DME	нислэгийн замын дагуух	DME-435	Thales Spa, Italy	2015	87,600	10
23		ХЧС	ойртолт, нислэгийн замын дагуух	APM-150MA	АОЗТ Техномарин, Россия	2008	148,920	17
24		Marker	ойртолт	MPM-97	АОЗТ Техномарин, Россия	2008	148,920	17
25	Сайншанд	DME	нислэгийн замын дагуух	DME-435	Thales Spa, Italy	2015	87,600	10
26		DVOR	нислэгийн замын дагуух	VRB-52D	Interscan	2009	140,160	16
27		DME	нислэгийн замын дагуух	LDB-102	Interscan	2009	140,160	16
28		Курсын радиомаяк	ойртолт	ILS/420-421	Thales Spa, Italy	2013	105,120	12
29		Глисадын радиомаяк	ойртолт	ILS/420-422	Thales Spa, Italy	2013	105,120	12
30		ILS/DME	ойртолт	ILS/420-DME415	Thales Spa, Italy	2013	105,120	12
31	Буянт-Ухаа ОУНБ	ОЧС	ойртолт, нислэгийн замын дагуух	APM-150MA	АОЗТ Техномарин, Россия	2010	131,400	15
32		Marker	ойртолт	MPM-97	АОЗТ Техномарин, Россия	2010	131,400	15
33		DVOR	ойртолт, нислэгийн замын дагуух	VRB-52D	Interscan	2009	140,160	16
34		DME	ойртолт, нислэгийн замын дагуух	LDB-102	Interscan	2009	140,160	16
35		ХЧС	ойртолт, нислэгийн замын дагуух	APM-150MA	"Иртыш", Россия	2009	140,160	16
36		Marker	ойртолт	MPM-97	АОЗТ Техномарин, Россия	2009	140,160	16
37	Ханбумбат	ЧС	ойртолт, нислэгийн замын дагуух	APM-150MA	АОЗТ Техномарин, Россия	2011	122,640	14
38	Тавантолгой	ЧС	ойртолт, нислэгийн замын дагуух	APM-150MA	АОЗТ Техномарин, Россия	2012	113,880	13
39	Алтай	DVOR	ойртолт, нислэгийн замын дагуух	VRB-52D	Interscan	2012	113,880	13
40		DME	ойртолт, нислэгийн замын дагуух	LDB-102	Interscan	2012	113,880	13
41	Баруун-Урт	DME	нислэгийн замын дагуух	DME-435	Thales Spa, Italy	2015	87,600	10
42	Хархорин	DME	нислэгийн замын дагуух	DME-435	Thales Spa, Italy	2015	87,600	10
43	Булган	DME	нислэгийн замын дагуух	DME-435	Thales Spa, Italy	2015	87,600	10
44	Дархан	DME	нислэгийн замын дагуух	DME-435	Thales Spa, Italy	2015	87,600	10
45	Мандагловь	DME	нислэгийн замын дагуух	DME-435	Thales Spa, Italy	2015	87,600	10
46	Чингис хаан ОУНБ	LLZ	ойртолт	NORMARC 7013B	INDRA	2017	70,080	8
47		GP	ойртолт	NORMARC 7033B	INDRA	2017	70,080	8
48		DME	ойртолт	LDB-103	INDRA	2017	70,080	8
49		DVOR	ойртолт, нислэгийн замын дагуух	VRB-53D	INDRA	2017	70,080	8
50		DME	ойртолт, нислэгийн замын дагуух	LDB-103	INDRA	2017	70,080	8

Хавсралт 8. Холбооны тоног төхөөрөмжийн насжилт, ашиглалт, үйлдвэрлэгчийн дэлгэрэнгүй судалгаа

№	Зориулалт	Үзүүлэлт	Тоо хэмжээ	Ажиллах цагийн хуваарь	Үйлдвэрлэгчийн нэр	Ашиглалтад оруулсан огноо	Ашигласан жил	Үйлдвэрлэгч улс
1	Сансарын холбоо	6-7GHZ	1	H24	Comtech	2025	0	АНУ
2	Тоон радио релей	12-13GHZ	1	H24	HUAWEI	2024	1	БНХАУ
3	Өгөгдлийн холбоо	131.45MHz	1	H24	PARK AIR	2024	1	Их Британи
4	Агаар-газрын холбоо	123.7MHz	1	H24	PARK AIR	2024	1	Их Британи
5	Сансарын холбоо	6-7GHZ	1	H24	Comtech	2024	1	АНУ
6	Сансарын холбоо	6-7GHZ	24	H24	Comtech	2022	3	АНУ
7	Нисэхийн мэдээлэл зохицуулах систем	50 хэрэглэгч	1	H24	FREQUENTIS AG	2022	3	ХБНГУ
8	Агаар-газрын холбоо	135.3MHz	2	H24	JOTRON	2022	3	Норвеги
9	Агаар-газрын холбоо	126.0MHz	3	H24	JOTRON	2022	3	Норвеги
10	Агаар-газрын холбоо	126.5MHz	1	H24	JOTRON	2022	3	Норвеги
11	Агаар-газрын холбоо	127.0MHz	3	H24	JOTRON	2022	3	Норвеги
12	Агаар-газрын холбоо	122.5MHz	4	H24	JOTRON	2022	3	Норвеги
13	Агаар-газрын холбоо	124.0MHz	3	H24	JOTRON	2022	3	Норвеги
14	Агаар-газрын холбоо	128.4MHz	1	H24	JOTRON	2022	3	Норвеги
15	Агаар-газрын холбоо	128.0MHz	1	H24	JOTRON	2022	3	Норвеги
16	Агаар-газрын холбоо	126.3MHz	4	H24	JOTRON	2022	3	Норвеги
17	Тоон радио релей	12-13GHZ	1	H24	HUAWEI	2022	3	БНХАУ
18	Холын холбоо	5715KHZ	1	H24	CODAN ENVOY	2022	3	Австрали
19	Дуун холболтын төхөөрөмж	50 хэрэглэгч	1	H24	FREQUENTIS	2022	3	Австри
20	Агаарын навигацийн VPN Сүлжээ	-	74	H24	juniper	2022	3	АНУ
21	Агаарын навигацийн VPN Сүлжээ	-	20	H24	Ubiquiti	2022	3	АНУ
22	Агаарын навигацийн VPN Сүлжээ	-	2	H24	Ubiquiti	2022	3	АНУ
23	ATP2410 сервер	-	6	H24	sunway	2022	3	БНХАУ
24	ATP2410 switch	-	2	H24	planet	2022	3	АНУ
25	AONE-A	-	1	H24	sunway	2022	3	БНХАУ
26	AONE-B	-	1	H24	sunway	2022	3	БНХАУ
27	KVM Switch	-	1	H24	planet	2022	3	АНУ
28	ATP2410 терминалын дэлгэц	-	1	H24	dell	2022	3	АНУ
29	VPN_RTR1_ATC	-	1	H24	juniper	2022	3	АНУ
30	BGP_RTR_ATC	-	1	H24	juniper	2022	3	АНУ
31	VPN_RTR1_ATC	-	1	H24	juniper	2022	3	АНУ
32	VPN_RTR2_ATC	-	1	H24	juniper	2022	3	АНУ
33	VPN_RTR3_ATC	-	1	H24	juniper	2022	3	АНУ
34	Juniper EX3400 switch-1	-	1	H24	juniper	2022	3	АНУ
35	Juniper EX3400 switch-2	-	1	H24	juniper	2022	3	АНУ
36	Тоон радио релей	12-13GHZ	2	H24	HUAWEI	2021	4	БНХАУ
37	Нислэгийн ярианы бичлэгийн систем	-	10	H24	Eletech	2020	5	Тайвань
38	Агаар-газрын холбоо	129.0MHz	1	H24	JOTRON	2020	5	Норвеги
39	Агаар-газрын холбоо	132.7.0MHz	1	H24	PARK AIR	2020	5	Их Британи
40	Агаар-газрын холбоо	120.0MHz	1	H24	PARK AIR	2020	5	Их Британи
41	Дуун холболтын төхөөрөмж	-	1	H24	FREQUENTIS	2020	5	Австри
42	Нислэгийн ярианы бичлэгийн систем	-	6	H24	sunway	2020	5	БНХАУ
43	Нислэгийн ярианы бичлэгийн систем	-	6	H24	dell	2020	5	АНУ
44	Нислэгийн ярианы бичлэгийн систем	-	3	H24	planet	2020	5	АНУ
45	Total Recall VR сервер	-	1	H24	dell	2020	5	АНУ
46	Total Recall VR терминал	-	1	H24	dell	2020	5	АНУ
47	Тоон радио релей	12-13GHZ	1	H24	AVIAT	2019	6	АНУ
48	Цаг уурын автомат станц	-	1	H24	VAISALA	2019	6	Их Британи
49	Өгөгдлийн холбоо	131.45MHz	1	H24	PARK AIR	2018	7	Их Британи
50	Агаар-газрын холбоо	124.0MHz	1	H24	PARK AIR	2018	7	Их Британи
51	Агаар-газрын холбоо	121.5MHz	1	H24	PARK AIR	2018	7	Их Британи
52	Агаар-газрын холбоо	128.0MHz	1	H24	PARK AIR	2018	7	Их Британи
53	Агаар-газрын холбоо	135.3MHz	1	H24	PARK AIR	2018	7	Их Британи
54	Агаар-газрын холбоо	126.0MHz	1	H24	PARK AIR	2016	9	Их Британи
55	Агаар-газрын холбоо	120.0MHz	1	H24	PARK AIR	2016	9	Их Британи
56	Дуун холболтын төхөөрөмж	-	1	H24	INDRA	2016	9	Австри
57	Агаар-газрын холбоо	129.0MHz	1	H24	PARK AIR	2016	9	Их Британи
58	Агаар-газрын холбоо	121.7MHz	1	H24	PARK AIR	2016	9	Их Британи

Иргэний нисэхийн ерөнхий газрын үйл ажиллагааны үр дүн, үр нөлөөд хийсэн гүйцэтгэлийн аудитын тайлан

59	Агаар-газрын холбоо	129.0MHZ	1	H24	PARK AIR	2016	9	Их Британи
60	Агаар-газрын холбоо	121.5MHZ	1	H24	PARK AIR	2016	9	Их Британи
61	Terma ATIS систем	-	1	H24	Terma	2016	9	АНУ
62	Terma ATIS терминал	-	1	H24	Terma	2016	9	АНУ
63	Video recorder	-	1	H24	hikvision	2016	9	БНХАУ
64	ATIS-A server	-	1	H24	HP	2016	9	АНУ
65	ATIS-B server	-	1	H24	HP	2016	9	АНУ
66	SAFE-A server	-	1	H24	HP	2016	9	АНУ
67	SAFE-B server	-	1	H24	HP	2016	9	АНУ
68	ChangeOver Controller	-	1	H24	IEI Integration Corp	2016	9	Их Британи
69	ATIS Preparation terminal	-	1	H24	HP	2016	9	АНУ
70	WG switch	-	1	H24	HP	2016	9	АНУ
71	Control switch	-	1	H24	HP	2016	9	АНУ
72	CDU-A сервер	-	1	H24	dell	2016	9	АНУ
73	CDU-B сервер	-	1	H24	dell	2016	9	АНУ
74	Цаг уурын станц	-	6	H24	VAISALA	2016	9	Финлянд
75	Ricochet-A	-	1	H24	dell	2016	9	АНУ
76	Ricochet-B	-	1	H24	dell	2016	9	АНУ
77	Video Grabber	-	2	H24	dell	2016	9	АНУ
78	LOOP-IP6820	-	1	H24	Loop Telecom	2016	9	Тайвань
79	"C" сүлжээний свич	-	23	H24	CISCO	2016	9	АНУ
80	"D" сүлжээний свич	-	16	H24	CISCO	2016	9	АНУ
81	Агаар-газрын холбоо	121.5MHZ	2	H24	PARK AIR	2015	10	Их Британи
82	Агаар-газрын холбоо	127.0MHZ	1	H24	PARK AIR	2015	10	Их Британи
83	Агаар-газрын холбоо	128.4MHZ	1	H24	PARK AIR	2015	10	Их Британи
84	Агаар-газрын холбоо	126.5MHZ	1	H24	PARK AIR	2015	10	Их Британи
85	Агаар-газрын холбоо	126.0MHZ	1	H24	PARK AIR	2015	10	Их Британи
86	Агаар-газрын холбоо	120.0MHZ	1	H24	PARK AIR	2015	10	Их Британи
87	Агаар-газрын холбоо	135.3MHZ	1	H24	PARK AIR	2015	10	Их Британи
88	Агаар-газрын холбоо	120.0MHZ	1	H24	JOTRON	2015	10	Норвеги
89	Өгөгдлийн холбоо	131.45MHZ	1	H24	PARK AIR	2015	10	Их Британи
90	Олон сувгийн хадалт зангилаа төхөөрөмж		1	H24	PARK AIR	2015	10	Их Британи
91	LOOP-IP6820	-	1	H24	Loop Telecom	2015	10	Тайвань
92	LOOP-IP6820	-	1	H24	Loop Telecom	2015	10	Тайвань
93	LOOP-IP6820	-	1	H24	Loop Telecom	2015	10	Тайвань
94	LOOP-IP6820	-	1	H24	Loop Telecom	2015	10	Тайвань
95	LOOP-IP6820	-	1	H24	Loop Telecom	2015	10	Тайвань
96	Агаар-газрын холбоо	130MHZ	17	H24	JOTRON	2014	11	Норвеги
97	Агаар-газрын холбоо	126.3MHZ	1	H24	PARK AIR	2014	11	Их Британи
98	Агаар-газрын холбоо	122.5MHZ	1	H24	PARK AIR	2014	11	Их Британи
99	Тоон радио релей	12-13GHZ	3	H24	AVIAT	2014	11	АНУ
100	Агаар-газрын холбоо	121.5MHZ	2	H24	PARK AIR	2014	11	Их Британи
101	Тоон радио релей	12-13GHZ	1	H24	HUAWEI	2014	11	БНХАУ
102	Агаар-газрын холбоо	124.0MHZ	1	H24	PARK AIR	2014	11	Их Британи
103	Агаар-газрын холбоо	132.7MHZ	1	H24	JOTRON	2014	11	Норвеги
104	Цаг уурын автомат станц	-	13	H24	VAISALA	2014	11	Финлянд
105	Даралтын мэдрүүр	-	1	H24	VAISALA	2014	11	Финлянд
106	Агаар-газрын холбоо	122.5MHZ	1	H24	PARK AIR	2013	12	Их Британи
107	Агаар-газрын холбоо	121.5MHZ	1	H24	PARK AIR	2013	12	Их Британи
108	Агаар-газрын холбоо	127.0MHZ	1	H24	PARK AIR	2013	12	Их Британи
109	Агаар-газрын холбоо	127.0MHZ	1	H24	PARK AIR	2012	13	Их Британи
110	Агаар-газрын холбоо	128.4MHZ	1	H24	PARK AIR	2012	13	Их Британи
111	Агаар-газрын холбоо	121.5MHZ	1	H24	PARK AIR	2011	14	Их Британи
112	Агаар-газрын холбоо	121.9MHZ	1	H24	PARK AIR	2011	14	Их Британи
113	JUMBO switch	-	10	H24	TC Communications	2011	14	АНУ
114	Avimet server	-	1	H24	VAISALA	2009	16	Финлянд
115	Voice logger recorder 1	-	1	H24	Eletech	2009	16	Тайвань
116	Сансарын холбоо	6-7GHZ	3	H24	Comtech	2008	17	АНУ
117	Агаар-газрын холбоо	126.5MHZ	1	H24	PARK AIR	2008	17	Их Британи
118	Агаар-газрын холбоо	128.4MHZ	1	H24	PARK AIR	2008	17	Их Британи

Иргэний нисэхийн ерөнхий газрын үйл ажиллагааны үр дүн, үр нөлөөд хийсэн гүйцэтгэлийн аудитын тайлан

119	Тоон радио релей	7-8GHZ	1	H24	ERICSSON	2008	17	Швед
120	Холын холбоо	5680KHZ	1	H24	CODAN NGT	2008	17	Австрали
121	Холын холбоо	5715KHZ	1	H24	CODAN NGT	2008	17	Австрали
122	Тоон радио релей	12-13GHZ	1	H24	HUAWEI	2008	17	БНХАУ
123	Дуун холболтын төхөөрөмж		1	H24	INDRA	2008	17	Австри
124	Олон сувгийн хадалт зангилаа төхөөрөмж		1	H24	PARK AIR	2008	17	Их Британи
125	Агаар-газрын холбоо	128.4MHZ	1	H24	PARK AIR	2007	18	Их Британи
126	Агаар-газрын холбоо	125.0MHZ	1	H24	JOTRON	2007	18	Норвеги
127	Voice logger recorder 2	-	1	H24	Eletech	2007	18	Тайвань
128	Voice logger recorder 3	-	1	H24	Eletech	2007	18	Тайвань
129	Газар газрын холбоо	5715KHZ	1	H24	Rohde&Schwarz	2006	19	ХБНГУ
130	Холын холбоо	5715KHZ	16	H24	Rohde&Schwarz	2006	19	ХБНГУ
131	Агаар-газрын холбоо	128.4MHZ	1	H24	PARK AIR	2006	19	Их Британи
132	Агаар-газрын холбоо	128.0MHZ	1	H24	PARK AIR	2006	19	Их Британи
133	Агаар-газрын холбоо	121.5MHZ	1	H24	PARK AIR	2006	19	Их Британи
134	Агаар-газрын холбоо	132.7MHZ	1	H24	PARK AIR	2006	19	Их Британи
135	Холын холбоо	5680KHZ	1	H24	Rohde&Schwarz	2006	19	ХБНГУ
136	Цаг уурын автомат станц	-	1	H24	VAISALA	2003	22	Финлянд
137	Өгөгдлийн холбоо	131.45MHZ	2	H24	PARK AIR	2002	23	Их Британи
138	Сансарын холбоо	6-7GHZ	1	H24	Comtech	2002	23	АНУ
139	Агаар-газрын холбоо	121.5MHZ	1	H24	PARK AIR	2001	24	Их Британи
140	Агаар-газрын холбоо	121.9MHZ	1	H24	PARK AIR	1999	26	Их Британи
141	Агаар-газрын холбоо	126.0MHZ	1	H24	PARK AIR	1999	26	Их Британи
142	Агаар-газрын холбоо	121.5MHZ	1	H24	PARK AIR	1999	26	Их Британи
143	Агаар-газрын холбоо	120.0MHZ	1	H24	PARK AIR	1999	26	Их Британи
144	Цаг уурын автомат станц	-	8	H24	VAISALA	1997	28	Финлянд
145	Агаар-газрын холбоо	126.0MHZ	1	H24	PARK AIR	1996	29	Их Британи
НИЙТ			411					

Хавсралт 9. Навигацийн тоног төхөөрөмжүүдэд 2018 оноос 2025 оны 11 дүгээр сарын 14-ний өдрийн хооронд гарсан гэмтэл, сэргээсэн байдлын нэгдсэн судалгаа

Навигацийн тоног төхөөрөмжүүдэд	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025.11.14
Ажиглалт автоматжуулалтын систем	225	168	80	102	62	64	55	152
Гаднын байгууллагын үйлчилгээг сэргээж	31	35	12	16	2	12	2	7
Гаднын нөлөөллийг хэвийн болгож				1	2	8	7	52
Дахин ачаалж	59	27	12	22	13	13	10	12
Засварлаж	25	13	6	2	5	1	1	4
Сэлбэг сольж	29	30	18	20	13	10	10	15
Сэргээж	55	46	14	18	10	14	10	24
Тохиргоо хийж	18	15	9	15	9	3	9	31
Шилжүүлж	8	2	5	5	1	1	1	1
Шинээр сольж			4	3	7	2	5	6
Навигацийн систем	29	20	50	127	32	31	34	47
Гаднын байгууллагын үйлчилгээг сэргээж	1	1	1	7		2	1	
Гаднын нөлөөллийг хэвийн болгож				1		3	2	
Дахин ачаалж	3	6	8	21	10	5	5	4
Засварлаж	9	6	20	16	5	8	9	9
Сэлбэг сольж	15	6	9	37	7	11	6	13
Сэргээж	1		1	8		2		5
Тохиргоо хийж		1	3	7	5		3	
Шилжүүлж			1	2				
Шинээр сольж			7	28	5		8	16
Холбооны систем	318	273	203	212	228	249	193	181
Гаднын байгууллагын үйлчилгээг сэргээж	69	62	39	26	20	54	33	15
Гаднын нөлөөллийг хэвийн болгож				3	23	48	12	30
Дахин ачаалж	66	55	39	49	72	22	28	24
Засварлаж	75	33	37	25	25	33	31	45
Сэлбэг сольж	37	45	27	19	18	16	26	19
Сэргээж	35	12	18	35	11	19	6	7
Тохиргоо хийж	26	57	24	35	23	33	29	19
Шилжүүлж	10	9	7	7	10	12	11	4
Шинээр сольж			12	13	26	12	17	18
Цахилгаан хангалтын систем	668	586	525	612	408	549	688	611
Гаднын байгууллагын үйлчилгээг сэргээж	513	431	391	531	357	447	595	531
Гаднын нөлөөллийг хэвийн болгож					13	16	22	18
Дахин ачаалж	10	21	17	13	8	15	7	3
Засварлаж	66	54	46	39	13	25	42	37
Сэлбэг сольж	62	70	50	7	3	8	1	7
Сэргээж	2							
Тохиргоо хийж	10	4	5	5		14	5	2
Шилжүүлж	5	5	7	5	3	2	4	6
Шинээр сольж		1	9	12	11	22	12	7
Нийт дүн	1240	1047	858	1053	730	893	970	991

Эх сурвалж: ИНУТ ТӨХХК

[illegible]