

Mongolian Economy

2025.05 cap

www.mongolianeconomy.mn



ТЭНГЭРТ ДҮҮЛСЭН 100 ЖИЛ ШИНЭ ЗУУНЫ ЭХЛЭЛ



Монгол Улсад Нисэх хүчин үүсэн байгуулагдсаны
түүхт 100 жилийн ойн баярын мэнд хүргэе!





**Монгол Улсад Нисэх хүчин
үүсэн байгуулагдсаны түүхт
100 жилийн ойн баярын мэнд хүргэе!**



Агуулга

**Онцлох нийтлэл 06**

Хөх тэнгэрт дүүлэн ниссэн
100 жил

Түүхэн товчоон 08**Инфо 10****Онцлох ярилцлага 14**

Э.Төрбаяр: Манай салбар
дэлхийтэй хөл нийлүүлэн
алхаж яваа

Технологи 21

Цахим эриний нисэх
технологийн шинэчлэл

Аэродром 24

Аэродром, нисэх буудал ба
хөгжлийн ирээдүй

Технологи 27

Цус зөөгч Дрон

**Навигаци 28**

Агаарын навигацийн
хураамжийн орлогыг
нэмэгдүүлсэн он жилүүд

**Иргэний нисэхийн
үндэсний төв 32**

Б.Отгонсүх: Нислэг
хөдөлгөөнийг удирдах хоёр
дахь төвийг Сайншандад
барина

**Удирдлагууд бичиж
байна 34**

М.Дагва: Манай салбар
цаашид улам хөгжих
боломж, ирээдүй их бий

**Удирдлагууд бичиж
байна 36**

Нисэхийн салбар өргөжин
тэлж, залгамж хойч үе
маань амжилттай сайн
ажиллаж байгаад сэтгэл



хангалуун байна

**Удирдлагууд бичиж
байна 38**

Ч.Мөнхтуяа: Монгол Улс
дэлхийн 48 улстай шууд
нислэг хийх агаарын
харилцааны
зохицуулалттай байна

Дэлхий 40

Дэлхийн иргэний нисэхийн
хөгжлийн чиг хандлага

Үндэсний тээвэрлэгч 42

Б.Мөнхтамир: Бидний
алсын хараа дэлхийн
хэмжээний том компани
болохыг зорьж байна

**Нисгэгчдийн
дурсамж 44****Бидний бахархал-Иргэний
нисэх 48****Шууд нислэг 51**

Шинэ зуун АНУ руу хийх
нислэгээр эхэлнэ

Хувийн хэвшил 52

П.Мөнхжаргал: Иргэний
нисэхийн салбарт үүсгээгүй
зах зээлийг бий болгохоор
зорьж байна

Хувийн хэвшил 54

Хортон шавьжтай тэмцэгч

Шинэ нисэх буудал 56

100 жилийн том бүтээн
байгуулалт -“Чингис хаан”
Олон улсын нисэх буудал

Онцлох үйл явдал 58

Иргэний нисэхийн салбарын
онцлох 30 үйл явдал



ҮҮСГЭН БАЙГУУЛАГЧ, ЭРХЛЭГЧ: Д.БЭХБАЯР (9999 4248) | РЕДАКТОР: Н.ЭНХБАЯР (9916 1303) | АНГЛИ РЕДАКТОР: РОБЕРТ ЙОХАН ШРАЙВЕРС |
СЭТГҮҮЛЧИД: У.САРАНГЭРЭЛ | Б.ШҮРЭНЧИМЭГ | ОРЧУУЛАГЧ: М.АРИУНЗАЯА | ДИЗАЙНЕР: Ш.ОЮУНДАРЬ | МАРКЕТИНГИЙН АЛБА: 9409 2904

ISSN 2664-195X

E-mail: info@mongolianeconomy.mn | FACEBOOK: Mongolian Economy | TWITTER: EconomyMongolia

СЭТГҮҮЛ ЗАХИАЛГА: МОНГОЛ ШУУДАН (УТАС: 7007 8916) | ТҮГЭЭМЭЛ ШУУДАН (УТАС: 7011 5015)

Мэндчилгээ



Б.ДЭЛГЭРСАЙХАН
МОНГОЛ УЛСЫН ИХ
ХУРЛЫН ГИШҮҮН,
ЗАСГИЙН ГАЗРЫН
ГИШҮҮН, ЗАМ,
ТЭЭВРИЙН САЙД

Монгол Улсад Нисэх хүчин үүсэж хөгжсөний түүхт 100 жилийн ойн баярын мэндийг агаарын тээвэр, нисэхийн салбарын үе үеийн ажилтан, албан хаагчид, ахмадууд та бүхэндээ Зам, тээврийн яамны нэрийн өмнөөс болон хувиасаа бахархал хүндэтгэлтэйгээр өргөн дэвшүүлье.

Улаанбаатар хотод анх “Ю-13” нисэх онгоц газардсан тэртээх 1925 оны 5 дугаар сарын 25-ны түүхэн өдрөөс эхлэлтэй нисэх хүчин өнөөдөр улсын болон иргэний нисэхийн салбар болон өргөжин хөгжиж түүхт 100 жилийн ойтойгоо золгож байна.

Өнөөдөр Монгол Улс олон улсад хүлээн зөвшөөрөгдсөн нисэхийн аюулгүй байдлын хяналтын тогтолцоог бүрдүүлж, орчин үеийн “Боинг 787” агаарын хөлөг ашиглаж, техник технологийн дэвшлийг нэвтрүүлсэн агаарын навигацийн үйлчилгээ, дэд бүтэц, мэргэжлийн боловсон хүчинтэй дэлхийн жишигт нийцсэн салбар болон хөгжсөн нь өнгөрсөн 100 жилийн ололт, амжилтын нэгэн тод илэрхийлэл байлаа.

Монгол Улсын Засгийн газраас баримталж буй агаарын тээврийг либералчлах бодлогын хүрээнд манай улс дэлхийн 48 улстай байгуулсан агаарын харилцааны хэлэлцээрийн дагуу шинээр 11 нислэгийн чиглэл нээж, дэлхийн 22 улсын 60 гаруй хот руу хуваарьт болон захиалгат нислэгийг үйлдэж байна.

Иргэний нисэхийн хамт олон “Чингис хаан” Олон улсын нисэх онгоцны буудлаа шинэчлэн байгуулж, олон улсын “4 Од” зэрэглэлд хүргэж, агаарын тээврийн салбарт түүхэндээ анх удаа 2.2 сая зорчигч тээвэрлэлээ. Мөн агаарын харилцааны либералчлалыг эрчимжүүлж, дэлхийн 48 улстай агаарын харилцааны хэлэлцээр байгуулж, “МИАТ” ТӨХК нь 1.1 сая гаруй зорчигч тээвэрлэж, түүхт ойгоо амжилт бүтээл дүүрэн угтаж байна.

Монгол Улсын Засгийн газрын 2024-2028 оны үйл ажиллагааны хөтөлбөрт тусгасан боомтын сэргэлт, нисэх буудлуудын хүчин чадлыг сайжруулах ажлын хүрээнд агаарын

замын боомт бүхий “Гурвансайхан”, “Дэглий цагаан”, Мөрөн, Ховд, Чойбалсангийн нисэх буудлыг 4С ангилалтай болгох, олон улсын болон дотоодын зорчигч тээврийн урсгалыг нэмэгдүүлэх ажлуудыг шат дараатай хийж байна.

Иргэний нисэхийн тухай хуулиа шинэчлэн эрх зүйн зохицуулалтыг сайжруулж, төрийн хяналт, зохицуулалтын чиг үүргийг аж ахуйн чиг үүргээс тусгаарлан олон улсын жишигт нийцсэн салбарын бүтцийн өөрчлөлтийг хэрэгжүүлж байна.

Иргэний нисэхийн салбарын ирээдүй нь байгаль орчинд ээлтэй, тогтвортой хөгжилд чиглэсэн, эдийн засаг болон нийгмийн хэрэгцээнд тулгуурласан урт хугацааны хөгжлийн бодлогыг хэрэгжүүлэх замаар Ази, Европыг холбосон агаарын тээврийн чухал зангилаа болж, олон улсын тавцанд Монгол Улсын нэр хүндийг улам өндөрт өргөж, эдийн засгийн өсөлтийн нэг гол хөдөлгөгч хүч байх болно гэдэгт итгэл төгс байна.

Түүхт 100 жилийн ойгоо ололт амжилтаар угтаж, бахархам түүхээ дурсахын зэрэгцээ нэн хурдацтай технологийн хөгжлийн шинэ зуунд биднийг олон боломж, ололт амжилт, сорилт, хариуцлага хүлээж байна.

Улс орны ирээдүй, цаашдын хөгжилд иргэний нисэхийн салбарын үүрэг оролцоо чухал болохыг онцлон тэмдэглэхийн сацуу Монгол Улсын Засгийн газраас салбарын мэргэжлийн боловсон хүчнийг бэлтгэх, нисэх буудлуудын хүчин чадлыг сайжруулж, олон улсын 5 нисэх буудал барьж байгуулах, “Чингис хаан” Олон улсын нисэх буудлыг өргөтгөх, бүсийн нислэгийн хөдөлгөөний удирдлагын нөөц төв байгуулах зэрэг нисэхийн цаашдын хөгжлийн шинэ зууныг эхлүүлэх томоохон төслүүдийг хэрэгжүүлж, салбарын хөрөнгө оруулалтыг нэмэгдүүлэхэд онцгой анхаарал хандуулан ажиллах болно.

Нисэхийн салбарын хамт олон та бүхэнд улам их амжилтыг хүсэж, ирээдүйн хөгжлийн жигүүр нь цуцашгүй бат бэх байж, аялах тэнгэр нь цэлмэг, буулт нь зөөлөн байх болтугай гэж ерөөе!

Онцлох нийтлэл

Хөх тэнгэрт дүүлэн ниссэн 100 жил

Тэртээ 1925 онд Монгол Улсад анхны агаарын хөлөг газардсанаар нисэх хүчин үүсэж хөгжсөн гэж түүхэнд тэмдэглэгдсэн байдаг. Өдгөө түүхэн замналынхаа 100 жилийн ойтой золгож буй иргэний нисэхийн салбар нь Монгол Улсын гадаад ертөнцөд гарах гол гарц төдийгүй хөрөнгө оруулагчдыг татах, жуулчдад үйлчлэхэд ихээхэн хувь нэмэр оруулагч, эдийн засгийн онцгой салбарын нэг болж чадсан байна.

Монгол Улс 1989 онд Олон улсын иргэний нисэхийн тухай конвенцод нэгдэн орсон. Тиймээс энэ хүрээнд Олон улсын иргэний нисэхийн байгууллага төдийгүй БНХАУ, ОХУ, БНСУ, БНТУ, Тайланд, Япон болон бусад улсын иргэний нисэх, агаарын тээврийн үйлчилгээ үзүүлэгч байгууллагуудтай нягт хамтран ажиллаж, цаашид ч олон улсын агаарын харилцааны хамтын ажиллагаагаа өргөжүүлэх, үр өгөөжийг дээшлүүлэх талаар шаргуу ажиллаж байна. Монгол Улсын анхны олон улсын нислэг ОХУ-ын Улаан-Үүд хотоос эхэлж байсан бол өнөөдөр 48 улстай агаарын харилцааны хэлэлцээр байгуулж, нислэгийн сүлжээгээ өргөтгөсөн байна.

Монгол Улсад нисэх хүчин үүссэн он жилүүдийн цаг хугацааг тоймлон үзвэл, 1925-1947 оны хугацаанд цэргийн нисэхийн үйл ажиллагаа давамгайлж байв. Харин 1947-1989 он хүртэлх хугацаанд иргэний нисэхийн зорчигч, ачаа, шуудан тээврийн үйл ажиллагааг эхлүүлэхэд шаардагдах нисэх буудал, агаарын навигацийн тоног төхөөрөмж, агаарын хөлөг зэргийг авч ашиглах, тэдгээрийг ажиллуулах боловсон хүчнийг бэлдэх ажлуудыг улсаас эрчимтэй явуулжээ. Энэхүү бүтээн байгуулалтуудыг хоёр хөрш ОХУ, БНХАУ-ын тусламжтайгаар хэрэгжүүлж ирсэн байна.

Монгол Улс олон улсын нислэг, агаарын зайгаар дамжин өнгөрөх олон улсын нислэгт

**Иргэний
нисэхийн
салбар
цаашид
хурдтай
хөгжих шинэ
зууны эхлэл
дээр байна**



үйлчлэх хэрэгцээ шаардлагын хүрээнд 1989 онд Олон улсын иргэний нисэхийн байгууллагад элсэн орсон юм. Өнөөгийн олон улсын стандартад нийцсэн үйлчилгээг үзүүлэх чадамж бүхий агаарын тээврийн салбарыг бүтээх үндэс суурь тавигдсанаар Монгол Улс хоёр хөрш орон төдийгүй дэлхийн бусад улс оронтой шууд холбогдох гүүрийг тавьсан түүхтэй.

Олон улсын иргэний нисэхийн байгууллагын гишүүн орнуудын Засгийн газар хооронд Агаарын харилцааны хэлэлцээрийг байгуулан эрх зүйн зохицуулалтыг сайжруулснаар хоёр улсын хооронд шууд нислэг үйлдэх нь тариф буурах, тээвэрлэлтийн хугацаа багасах болон гуравдагч улсын зорчигчдыг нэмэгдүүлэх, гадаад худалдаа, ачаа тээвэр, аялал жуулчлалын салбарт дэмжлэг үзүүлэх замаар эдийн засгийн өсөлтийг хангахад чухал дэмжлэг болж байна. ▶



► Иргэний нисэхийн салбар цаашид хурдтай хөгжих шинэ зууны эхлэл дээр байна. Иргэний нисэхийн тухай шинэчлэн найруулсан хуулиа 2023 онд УИХ-аар батлуулчихлаа. Хуулийн хүрээнд бүтцийн өөрчлөлт хийж, 2000 гаруй хүний бүрэлдэхүүнтэй “Иргэний нисэхийн үндэсний төв” төрийн өмчит ХХК-ийг байгууллаа. ИНЕГ өөрөө 100 гаруй хүнтэйгээр агаарын тээвэрлэгчдийг гэрчилгээжүүлж, иргэний агаарын тээврийн бодлогыг хэрэгжүүлж ажиллаж эхэллээ. МИАТ болон бусад хувийн авиакомпаниуд онгоцны парк шинэчлэлийг системтэйгээр хийж, орчин үеийн шинэ шинэ онгоцууд авч байна.

Нөгөөтэйгүүр шинэ зуунд нэлээд хүчээ авах "агаарын тээвэр нисдэг тэрэг болох нь" тодорхой болж байна. Аялал жуулчлалыг эрчимтэй хөгжүүлж, гадаадын жуулчдын урсгал Монгол

Хуулийн хүрээнд бүтцийн өөрчлөлт хийж, 2000 гаруй хүний бүрэлдэхүүнтэй “Иргэний нисэхийн үндэсний төв” төрийн өмчит ХХК-ийг байгууллаа

руу чиглээд ирэхээр нисдэг тэрэгний үйлчилгээ нэмэгдэх хандлагатай болно. Мөн түүнчлэн шинэ зууны технологийн үйлчилгээнүүд эхнээсээ нэвтэрлээ. Энэ бол Дрон. Зарим хувийн компанийн зүгээс дроныг Цусны үндэсний төвтэй хамтран цус зөөх үйлчилгээг эхлүүлсэн нь сайшаалтай. Энэ технологи салбар бүрийн үйлчилгээнд хүч түрэн цаашид ч орж ирэх нь ойлгомжтой. Тиймээс Дроны үйлчилгээг бүртгэлжүүлэн гэрчилгээжүүлэх, эрх зүйн орчныг бүрдүүлэх шаардлагатай болж ирж байна. Мөн хиймэл оюун ухааныг хөгжүүлэх ажил руу орно.

Иргэний нисэхийн салбар хөх тэнгэрт дүүлэн ниссэн зуун жилийн ойгоо тэмдэглэж, шинэ технологийн эринд хөл нийлүүлэн алхахад чиглэсэн бодлого эрх зүйн орчноо бүрдүүлээд шинэ зууны түүхийг бичиж эхлэхэд ийн бэлэн болжээ. ■

ТҮҮХЭН ТОВЧООН

2024 ОН

Монгол Улсын Их Хурлаас 2023 оны долдугаар сарын 07-ны өдөр баталсан Иргэний нисэхийн тухай шинэчилсэн найруулга бүхий хууль нь 2025 оны нэгдүгээр сарын 01-ний өдрөөс хүчин төгөлдөр мөрдөгдөж эхэлж байна. Үүнтэй холбоотойгоор УИХ-ын 2024 оны 13 дугаар тогтоол, Засгийн газрын 2024 оны арваннэгдүгээр сарын 27-ны өдрийн 189 дүгээр тогтоолыг тус тус үндэслэн Зам,

тээврийн сайдын 2024 оны А/289 дугаар тушаалаар Иргэний нисэхийн ерөнхий газар нь 106 орон тоотой Засгийн газрын тохируулагч агентлаг болж өөрчлөн байгуулагдсан. Засгийн газрын 2024 оны арваннэгдүгээр сарын 27-ны өдрийн "Засгийн газрын агентлагийг өөрчлөн байгуулах тухай" 189 дүгээр тогтоолоор Иргэний нисэхийн ерөнхий газрыг тохируулагч агентлаг

болгон өөрчлөн байгуулж, хяналт шалгалтын чиг үүргийг үйлдвэрлэл үйлчилгээний чиг үүргээс салган шийдвэрлэсэн. Засгийн газрын 2024 оны арваннэгдүгээр сарын 27-ны өдрийн "Төрийн өмчит хуулийн этгээд байгуулах тухай" 193 дугаар тогтоолоор "Иргэний нисэхийн үндэсний төв" төрийн өмчит хязгаарлагдмал хариуцлагатай компанийг байгуулсан.

1925.05.25

Ю-13 онгоц Консулын дэнжид газардсанаар манай улсын нисэх хүчний түүх эхэлжээ.

1928 он

Нисэх онгоцны анхны монгол техникчтэй болов.

1929 он

Анхны монгол нисэх хянагчидтай (штурман) боллоо.

1931 он

Монголын анхны нисгэгчид төрөн гарлаа.

1932 он

Нисгэгч бэлтгэх анхны нисэх сургууль байгуулав.

1936.03.29

Монгол Улсын Дорнод

хил Ард шаварт, Адаг дулаан орчмоор довтолсон Японы түрэмгийлэгчдийг бут цохиход Монголын нисэх хүчин анхны агаарын тулалдаан хийжээ.

1946.03

Цэргийн яамны харьяанд Иргэний агаарын тээврийн нисэх анги байгуулж, уг ангийн дүрэм болон агаарын зам харилцааны дүрмийг баталснаар иргэний нисэхийн салбарын эрх зүйн зохицуулалтын эхлэлийг тавьжээ.

1955 он

Иргэний агаарын тээврийн салбарт шинэ онгоцууд хүлээн авах бэлтгэл ажлыг хангаж эхэлсэн байна.

1956 он

1956 оны долдугаар сараас АН-2 онгоцоор зарим аймагт тогтмол нислэг үйлдэж эхэлжээ.

1957 он

БНХАУ-ын иргэний агаарын тээврийн байгууллага, мөн ЗХУ-ын иргэний тээврийн ерөнхий газартай гэрээ хэлэлцээр байгуулж, ЗХУ-аас АН-2 онгоц 10-ыг худалдан авав. Мөн оны арваннэгдүгээр сарын 28-ны өдөр ЗХУ-аас бэлгийн шугамаар Ил-14 онгоц тавыг хүлээн авсан байна. Дараа нь БНСЧСУ-аас Ил-14 онгоц хоёрыг худалдан авчээ. 1957 онд Бөхөг Цагаан толгойн аэродромоос Ж.Очирсуурь даргатай тээврийн эскадриль

Буянт-Ухаад шилжин байрлав. Мөн тус онд Монгол Улсын агаарын зайд нислэг үйлдэж буй агаарын хөлгүүдэд нислэгийн хөдөлгөөний үйлчилгээ үзүүлэх Нислэгийн хөдөлгөөний үйлчилгээний алба анх байгуулагдсан.

1958 он

Агаарын харилцааны дүрэм, тээврийн нэг цагийн хөлсийг батлав. 1958 онд хуралдсан МАХН-ын 12-р хуралд "Монголын ард түмний олсон ололт амжилтуудын нэг бол иргэний агаарын тээвэртэй болсон явдал юм." гэж тэмдэглэжээ.

1969 он

Монгол Улсын агаарын зайг дамжин өнгөрөх



олон улсын нислэгийн үндэс суурь тавигдсан.

1987 он

Монголын иргэний агаарын тээврийн түүхэнд анх удаа олон улсын агаарын тээвэрт үйлчилдэг хүнд даацын Ту-154 онгоцыг экипажийх нь хамт түрээсээр авсан том үйл явдал болжээ.

1988 он

Энэ онд иргэний агаарын тээвэр түрээсээр авсан Ту-154 онгоц 1, АН-24 онгоц 14, АН-26 онгоц 4, АН-30 онгоц 1, АН-2 онгоц 57, гурван Ми-8 нисдэг тэрэгтэйгээр тээврийн үүрэг гүйцэтгэж байжээ. МАХН-ын Төв Хорооны Улс төрийн товчооны 1988 оны гуравдугаар сарын 03-ны өдрийн 44 тоот тогтоолоор жил бүрийн тавдугаар сарын сүүлчийн долоо хоногийн бүтэн сайн өдрийг “Агаарын тээвэрчдийн баяр” болгон тэмдэглэж байхаар шийдвэрлэв.

1989 он

Монгол Улс 1989 онд Олон улсын иргэний агаарын тээврийн тухай Чикагогийн конвенцид нэгдэн орж, дэлхийн 186 орныг нэгтгэсэн НҮБ-ын төрөлжсөн байгууллага болох

Олон улсын иргэний нисэхийн байгууллага / International Civil Aviation Organisation/-д 1989 оны аравдугаар сарын 7-ны өдөр Монгол Улс гишүүнээр элсэв.

1990 он

Олон Улсын нислэгийн суудал захиалгын систем СИТА-д бүрэн гишүүнээр, Агаарын тээврийн олон улсын үнэ тарифын байгууллага ИАТА-д хагас гишүүнээр элссэнээр манай Иргэний агаарын тээврийн байгууллага дэлхийн бүс нутгийн ажил хэрэгч асуудалд бүрэн эрхтэй оролцох өргөн боломж нээгдсэн байна.

1991 он

ОХУ-тай хиллэх DARNО агаарын хаалга шинээр нээгдсэн.

1997 он

Иргэний агаарын тээврийн улсын газар нь Засгийн газрын хэрэгжүүлэгч агентлаг болов.

2004 он

Олон улсын иргэний нисэхийн байгууллага / ICAO/-ын USAP аудитад Монгол Улс шалгуулав.

2007 он

Олон улсын иргэний нисэхийн байгууллага / ICAO/-ын USAP

хөтөлбөрийн 1 дүгээр мөчлөгийн аудитад Монгол Улс шалгуулав.

2008 он

ОХУ-тай хиллэх GINOM болон БНХАУ-тай хиллэх NIXAL агаарын хаалгуудыг тус тус шинээр нээв.

2010 он

2010 оны дөрөвдүгээр сард ОХУ-ын Горно-Алтайск хотын ойролцоо хоёр орны Эрэн хайх, авран туслах хамтарсан сургуулилт хийсэн.

2011 он

Монгол Улсын агаарын зайд “RVSM – Багасгасан босоо зайчлал”-ыг амжилттай хэрэгжүүлсэн.

2012 он

Бодит ажиглалтын удирдлагын систем нэвтрүүлсэн.

2013 он

2013 онд нийт нислэгийн тоо анх удаа 100 мянга давж, “Чингис хаан” олон улсын нисэх онгоцны буудлаар үйлчлүүлэгчдийн тоо 1.1 саяд хүрэв.

2014 он

Агаарын замуудын өөрчлөлтийн төслийн хүрээнд EMAND - DONOI чиглэлд шинээр агаарын зам тогтоосон.

2015 он

Монгол Улсын дээд агаарын зайд нислэг үйлдэж буй агаарын хөлөг хоорондын тууш зайчлалыг 90км-ээс 30км-т шилжүүлсэн.

2016 он

Олон улсын Иргэний нисэхийн байгууллага 2016 оны 12 дугаар 16-ны өдөр /ICAO/-ын Trainair Plus хөтөлбөрийн жинхэнэ (Full Member) гишүүн болсон.

2017 он

Үзүүлэлтэд тулгуурласан навигаци бүхий 7 агаарын зам нээсэн.

2019 он

Шинэ нисэх буудал ашиглалтад орохтой холбогдуулан агаарын зайн зохион байгуулалтыг боловсронгуй болгосон.

2020 он

Завхан аймгийн Доной нисэх буудлын хөөрч буух хучилттай зурвасыг ашиглалтад оруулсан.

2021 он

БНХАУ-ын Засаг Захиргааны онцгой бүс Хонгконгийн Засгийн газар хооронд 2013 онд байгуулсан Харилцан ойлголцлын санамж бичигт өөрчлөлт оруулснаар долоо хоногт 7 удаагийн нислэгийн давтамжийг 15 болгон нэмэгдүүлсэн.

2022 он

Агаарын замыг шинэчлэн тогтоож, нислэгийн давтамжийг нэмсэн.

2023 он

Засгийн газрын 2023 оны 09 дүгээр сарын 13-ны өдрийн 341 дүгээр тогтоолоор Монгол Улс, АНУ-ын хооронд байгуулсан Агаарын харилцааны тухай хэлэлцээрийг баталсан.

2025 он

“Агаарын харилцааны тухай” Засгийн газар хоорондын хэлэлцээр Кувейт Улс, Итали Улстай агаарын харилцааны хэлэлцээр байгуулж нийт 48 улстай хэлэлцээртэй болсноор 255 хотуудад /цэгт/ хуваарьт шууд нислэг гүйцэтгэх эрх зүйн зохицуулалт бүрдүүлээд байна.



Инфо

ИРГЭНИЙ НИСЭХИЙН САЛБАРЫН СТАТИСТИК ҮЗҮҮЛЭЛТ

Нийт зорчигч тээвэрлэлтийн
жигнэгдсэн дундаж өсөлт

1993-2003 он 4%
2003-2013 он 12%

2012 онд 1 сая

Монгол Улсын иргэний агаарын
тээврийн салбарын хэмжээнд
анх удаа нийт 1 сая зорчигч
тээвэрлэсэн

2024 онд } **1,746,875** олон улсын чиглэлд
тээвэрлэсэн } **420,395** орон нутгийн чиглэлд
зорчигчийн тоо } **нийт зорчигч 2,167,270**

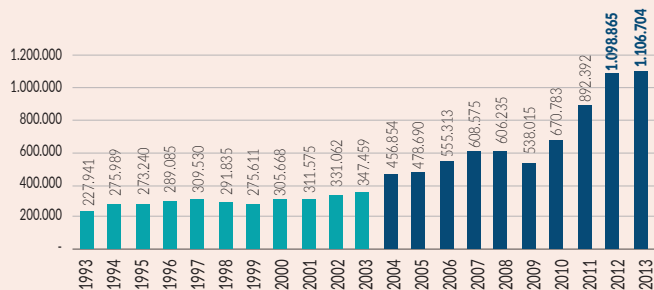
” 2023 онтой харьцуулахад **25%**,
цар тахлын өмнөх үе 2019 онтой
харьцуулахад **34%-аар** тус тус
өссөн үзүүлэлттэй байна

” 2014 - 2024 оны
хооронд жилийн
жигнэгдсэн дундаж
өсөлт **8%** байна

” 2024 онд “МИАТ” ТӨХК
дангаараа **1 сая** зорчигч
/Түүхэн дэх хамгийн өндөр
тээвэрлэлт/

” 1 агаарын
тээвэрлэгч **1 жилд**
1 сая зорчигч
/Анхны тохиолдол/

Нийт зорчигч тээвэрлэлт 1993-2013 он



Нийт тээвэрлэсэн зорчигчийн тоо 2014-2024 он



АЧАА ШУУДАН ТЭЭВЭРЛЭЛТ

2011 он

Агаарын тээврийн ачаа, шуудан
тээвэрлэлт эрчимтэй өссөн

2011-2013 он

6.5 тонн ачаа тээвэрлэсэн
/жилд дунджаар/

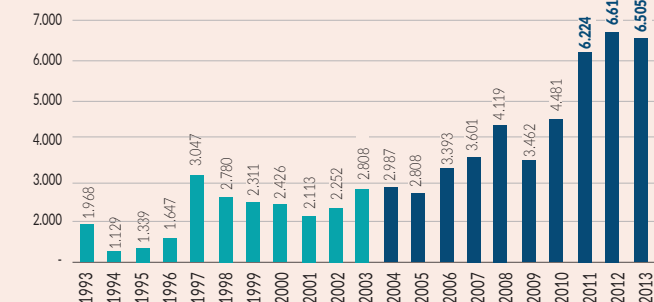
2022 онд

12,892 тонн /Анх удаа хамгийн
их тээвэрлэлт болсон/

2024 онд

10,394 тонн /Цар тахлын өмнөх
үе 2019 онтой харьцуулахад
80%-аар тус тус өссөн/

Нийт ачаа тээвэрлэлт 1993-2013 он



Нийт ачаа, шуудан тээвэрлэлт 2014-2024 он



ОЛОН УЛСЫН АГААРЫН ТЭЭВРИЙН ЗАХ ЗЭЭЛ

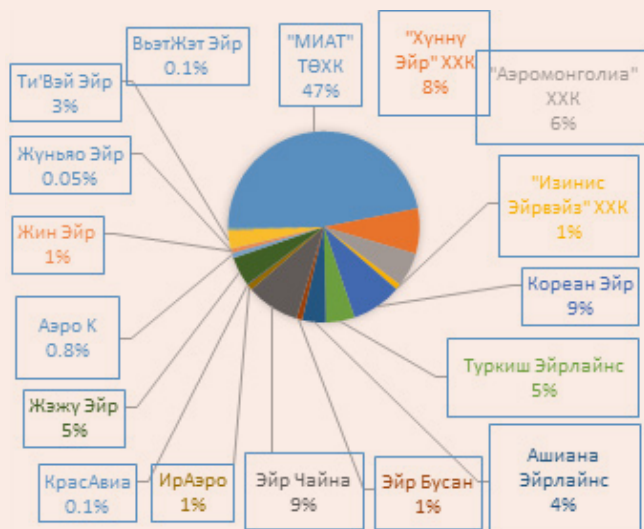
2024 онд

62% дотоодын агаарын тээвэрлэгчид
38% гадаадын агаарын тээвэрлэгчид

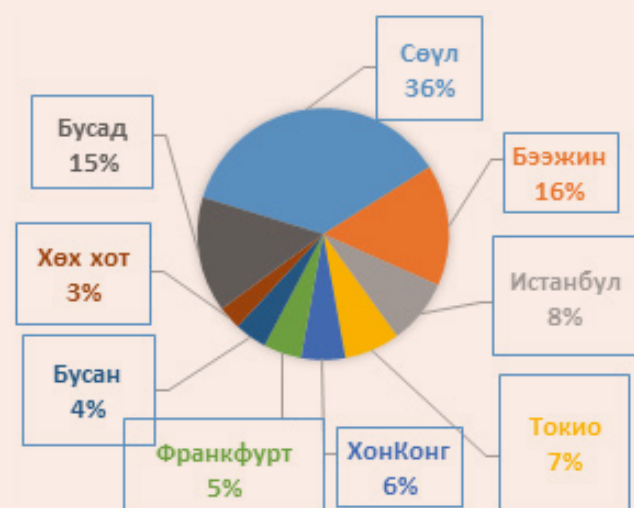
Олон улсын хамгийн их эрэлттэй 8 чиглэл:

Сөүл, Истанбул, Бээжин, Токио, Франкфурт, ХонКонг, Бусан, Хөх хот

Олон улсын агаарын тээврийн зах зээлийн харьцаа агаарын тээвэрлэгчээр /2024 он/



Олон улсын зорчигч тээвэрлэлтийн чиглэлийн зах зээлийн харьцаа /2024 он/



ОРОН НУТГИЙН АГААРЫН ТЭЭВРИЙН ЗАХ ЗЭЭЛ

1993-2010 он

Орон нутгийн чиглэлд жилд дунджаар 142 мянган зорчигч тээвэрлэж байсан.

2011 онд

"Аэромонголиа" ХХК 10 чиглэлд, "Изинис Эйрвэйз" ХХК нь 13 чиглэлд нислэг үйлдсэн. /Оюутолгой, Овоот / 2 шинэ чиглэл нэмэгдсэнээр зорчигч урсгал өссөн.

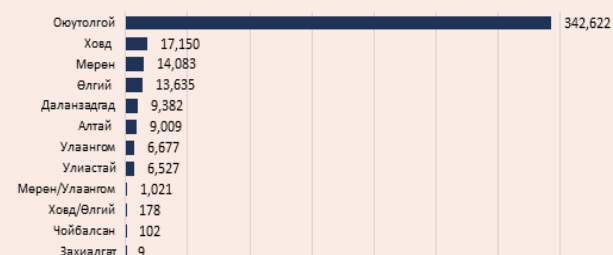
2024 онд

Орон нутгийн чиглэлд: "МИАТ" "Хүннү Эйр" "Аэромонголиа" хуваарьт нислэг уул уурхайн захиалгат нислэгээр 420,395 зорчигч тээвэрлэсэн.

2023 онтой харьцуулахад 0,3% буюу 1,271 зорчигчоор өссөн бол цар тахлын өмнөх үе 2019 онтой харьцуулахад 3% буюу 12 мянган зорчигчоор буурсан үзүүлэлттэй байна.

Орон нутагт зорчсон нийт зорчигчийн 82% буюу 342,622 нь уул уурхай нислэгийн зорчигч, 18% буюу 77,773 нь хуваарьт нислэгийн зорчигч.

Орон нутгийн агаарын тээврийн зах харьцаа /2024 он/



Орон нутгийн зорчигч тээвэрлэлт - чиглэл тус бүрээр

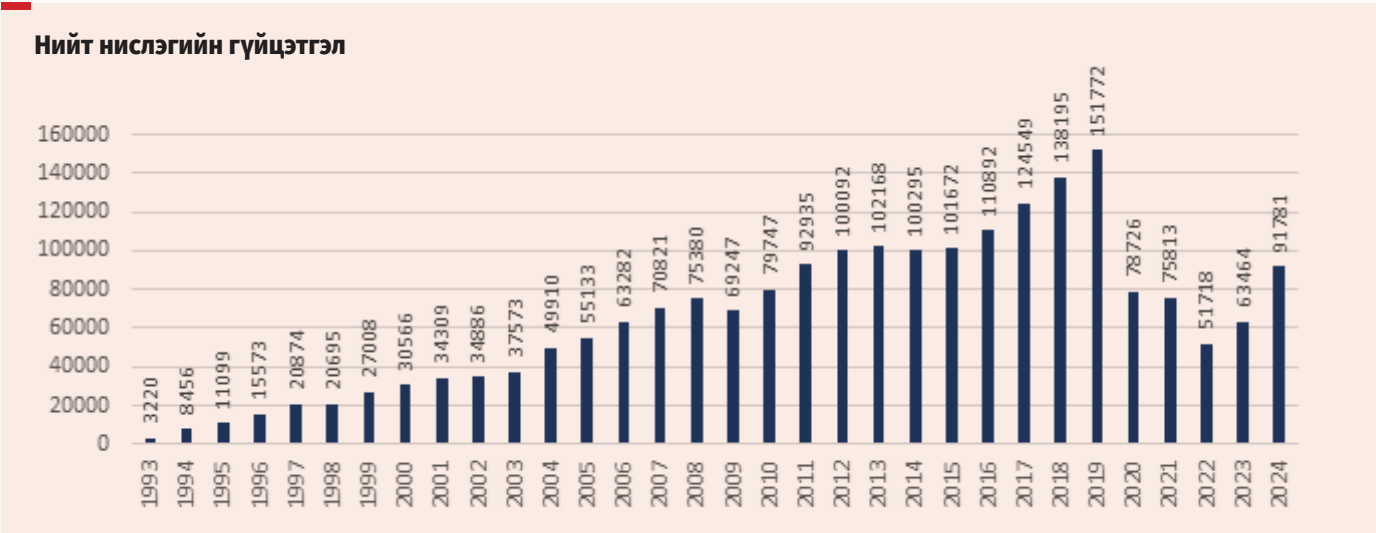


АГААРЫН ХӨЛГИЙН ПАРК

1957-2002 он 1957-2002 оны хооронд "МИАТ" ТӨХК орон нутгийн чиглэлд нислэг үйлддэг байсан.	2025 онд 2025 оны 5 сарын 01-ны байдлаар:	Нийт агаарын хөлөг 63	Гадаад улсад бүртгэлтэй нислэг үйлдэж байгаа агаарын хөлөг 7	Монгол Улсад бүртгэлтэй агаарын хөлөг 56	Үйл ажиллагааны зориулалт 36 Агаарын тээвэр 4 Ачаа тээвэр 2 Сургалт 17 Ерөнхий зориулалт 3 Хөдөө аж ахуйн 1 Агаарын бөмбөлөг
--	---	---------------------------------	--	--	---

НИСЛЭГИЙН МЭДЭЭЛЭЛ

Монгол Улсын агаарын зайгаар дамжин өнгөрөх нислэгийн үйл ажиллагаа:			1990 оноос өмнө МИАТ нэгтгэлд харьяалагдаж байсан		1991 оноос хойш ИНЕГ-ын Агаарын хөдөлгөөнийг удирдах албанд харьяалагдаж байна		Өнөөдрийн байдлаар 65 улсын 200 гаруй агаарын тээвэрлэгч Монгол Улсын агаарын зайгаар дамжин өнгөрөх нислэг үйлдсэн	
1993 оноос хойших нийт нислэг:			Нийт нислэгийн тоо 151.772	Олон Улсын өнгөрөлтийн нислэг 133.663	Олон улсын хөөрөлт, буултын нислэг 10.142	Орон нутгийн хөөрөлт, буултын нислэг 7967	2019 он Нислэгийн хамгийн оргил үе	



Монгол Улсын агаарын зайд үйлдэгдэж буй нислэгийн ХАМГИЙН ХАМГИЙН үзүүлэлтүүдийг дурдвал:					
Хамгийн их өнгөрөлтийн нислэг үйлдсэн сектор - Дорнод сектор /76894/	Хамгийн их өнгөрөлтийн нислэг үйлдсэн маршрут- DARNO-NIXAL-DAR-NO /30513/	Хамгийн их өнгөрөлтийн нислэг үйлдсэн 7 cap /12161/	Хамгийн их өнгөрөлтийн нислэг үйлдсэн агаарын тээвэрлэгч - Air China /17409/	Хамгийн их нислэг үйлдсэн агаарын хөлгийн маяг B77W /22537/	Хамгийн их өнгөрөлтийн нислэг үйлдсэн улс БНХАУ /51964/
2019 онд Монгол Улсын агаарын зайд олон улсын өнгөрөлт болон хөөрөлт, буултын 180599 цагийн нислэг үйлдсэн байна. Энэхүү цагийг хоногоор хувиргавал 7524 хоног, 20 жил байхаар байна.			Зорчигч тээврийн В747 онгоцны хурдаар дэлхийг нэг удаа тойроход ойролцоогоор 44.07 цаг байдаг бол энэ нь 4098 удаа тойрно гэсэн үг юм.		

Эх суравлж: ИНЕГ



Онцлох ярилцлага

Э.Төрбаяр: Манай салбар дэлхийтэй хөл нийлүүлэн алхаж яваа



Иргэний нисэхийн салбараа хөгжүүлэх чин эрмэлзэл, хайрлах хүсэл надад хүүхэд байхаас суусан

Засгийн газрын тохируулагч агентлаг Иргэний нисэхийн ерөнхий газрын дарга Э.Төрбаяртай ярилцлаа.

-Иргэний нисэхийн салбар зуун жилийн босгон дээрээ шинэ залуу даргатай болжээ. Та өөрийгөө эхлээд танилцуулна уу?

-Намайг Эрдэнэ-Очирын Төрбаяр гэдэг. Иргэний нисэхийн салбарт 20 дахь жилдээ ажиллаж байна. 2007 онд ИНЕГ-ын агаарын навигацийн үйлчилгээний техникийн газарт кабелийн

техникчээр ажилд орж, ажлын гараагаа эхэлсэн. 2009 оноос радио холбооны навигацийн инженер, төгссөн мэргэжлээрээ ажилласан. 2013 онд ахлах инженер, 2016 онд холбооны хэсгийн дарга, 2019 онд техникийн албаныхаа дарга болсон. 2020 онд Иргэний нисэхийн үндэсний төвийг байгуулахад Агаарын навигацийн үйлчилгээний газрын дарга, улмаар ИНЕГ-ын харьяа “Иргэний нисэхийн үндэсний төв”-ийн даргаар томилогдож, 1.5 жил ажилласан. 2025 оны нэгдүгээр сараас ИНЕГ-ын даргаар ажиллаж байна. Мөн ажлынхаа хажуугаар ►

► Хонгконгийн нисэхийн академиас тэтгэлэг аваад агаарын тээврийн ахисан шатны магистрт сурч байна.

Салбарынхаа түүхт 100 жилийн ойн жил дээр ерөнхий газрын даргаар томилогдож, зуунаар ярих түүхтэй салбарынхаа ойг тэмдэглэх болсондоо баяртай байна. Энэ бол том хариуцлага, бас их хувь заяа юм.

Би өөрөө нисэхийн хүүхэд. Ухаан орох цагаас нисэхийн салбартай холбогдсон. Аав маань ИНЕГ-ын Хүний нөөцийн удирдлагын газрын даргаар тасралтгүй 20 гаран жил ажилласан юм. Аав маань нисэхийн салбарын хүний нөөцийн бодлогыг ийм хугацаанд авч ирсэн учраас салбарын ажилтнууд, хэн юу хийдэг, хүмүүсийн ар гэрт юу болдог гээд олон зүйлийг дэргэдээс нь харж, мэдэрч өссөн дөө. Тиймээс салбараа хөгжүүлэх чин эрмэлзэл, хайрлах хүсэл надад хүүхэд байхаас суусан.

-100 жил бол урт хугацаа. Нисэх хүчин байгуулагдсан энэ он цагт ямар түүхэн үйл явдал тохиосон байдаг вэ?

-Тэртээ 100 жилийн өмнө буюу 1925 оны тавдугаар сарын 25-ны өдөр Ю-13 онгоц Батлан хамгаалах яамны цаана буй Консулын дэнжид буусан цагаас Монгол Улсад нисэх хүчин үүсэн хөгжих эхлэлийг тавьсан гэж үздэг. Үүнээс хойш цэргийн, иргэний нисэхийн зориулалттай онгоцууд бууж эхэлсэн байдаг. Түүхийн бүх хугацаанд манай төр засаг нисэхийн салбарт анхаарал хандуулж, бодлогоор хөгжүүлж ирсэн. Бид АН-2 онгоцыг мэднэ. АН-2 онгоцууд маань бүх аймаг, сумын хооронд нисдэг байсан. Царцаа ногоон ч гэж хэлдэг. Мөн АН-24, ТУ-134, АН-26 онгоцууд маань Монгол Улсад агаарын тээврийг хөгжүүлэхэд хувь нэмрээ оруулсан төмөр хүлгүүд. 1990-ээд оноос Боинг 727 онгоц олон улсын нислэг хийж эхэлсэн.

Манай салбар бүтэн зууны хөгжлийн үе шатуудыг алдаа оноотойгоор туулж ирсэн. Олон мянган ажилтан нисэхийн салбарт аж амьдралаа зориулсан. Улс орны эдийн засгийн хөгжилд тодорхой үүрэг гүйцэтгэсэн салбарынхаа 100 жилийн ойг бид 2025 оны тавдугаар сарын 25-нд тэмдэглэнэ.

-Нисэхийн салбарынхан 100 жилийн ойгоо хуульдаа өөрчлөлт оруулж, шинэчлэн батлуулснаар угтаж байна. Хуулийн өөрчлөлтөөр танай салбар хэрхэн өөрчлөгдөн хөгжих вэ?

-2023 оны долдугаар сарын 23-нд Иргэний нисэхийн тухай хуульд өөрчлөлт орсон. Хуулиа

Салбарынхаа түүхт 100 жилийн ойн жил дээр Иргэний нисэхийн Ерөнхий газрын даргаар томилогдож, зуунаар ярих түүхтэй салбарынхаа ойг тэмдэглэх болсондоо баяртай байна. Энэ бол том хариуцлага, бас их хувь заяа юм

батлуулж чадсан нь манай салбарынхны хувьд том амжилт юм. Иргэний нисэхийн бүх л үйлдвэрлэл үйлчилгээ ИНЕГ гэсэн нэг байгууллагын дор харьяалагдаад нэг бүтэцтэй явж байсан нь олон улсын иргэний нисэхийн стандарт шаардлагыг хангахгүй байна гэж үзсэн. Хуульд өөрчлөлт оруулах гол хэрэгцээ шаардлага энэ байсан. Шинэчлэн батлуулсан хуулийг 2025 оны нэгдүгээр сарын 01-нээс мөрдөж байгаа.

Шинэчлэн батлуулсан хуулийн хүрээнд 2023 оны долдугаар сард “Иргэний нисэхийн үндэсний төв” ТӨХХК-ийн бүтцийг зурсан. Миний бие тус компанийн захирлаар 1.5 жил ажилласан. Энэ хугацаанд хуулийн хүрээнд гаргах дүрэм журам, үйл ажиллагааны заавар, гарын авлага, агаарын нисэх, нисэх буудал, навигацийн үйлчилгээний аюулгүйн хамгаалалтын үйлчилгээний гэрчилгээнүүдийг хуульдаа тохируулан авах гэх мэт бичиг цаас, дүрэм журам, бүтцийн ажлуудыг хийж гүйцэтгэсэн. Ингээд 2025 оны нэгдүгээр сарын 1 гэхэд “Иргэний нисэхийн үндэсний төв” ТӨХХК-ийг 50 гаруй салбар нэгж, 2078 хүнтэйгээр тусад нь гаргалаа.

Үндэсний төв гол гурван үйлчилгээг үзүүлнэ. Эдгээр нь агаарын навигаци, нисэх буудал, аюулгүй байдлын хамгаалалтын үйлчилгээ юм. Нисэхийн салбар төр засагтай бодлогоо уялдуулан бизнесийн зарчмаар үр ашигтай ажиллах нөхцөл ийн бүрдлээ. Тухайлбал, Засгийн газрын Алсын хараа-2050, Шинэ сэргэлтийн бодлого болон Бүсчилсэн хөгжлийн бодлоготой уялдан төр, хувийн хэвшлийн түншлэлээр олон улсын дөрвөн нисэх буудлыг тулгуур дөрвөн бүсэд байгуулахаар шийдвэрлэсэн. Одоо бид засгийн бодлогыг хэрэгжүүлэхээр ЗТЯ, Иргэний нисэхийн үндэсний төвтэйгээ хамтран ажиллаж байна.

-Ямар нисэх буудлуудыг олон улсын зэрэглэлтэй болгох гэж байна вэ? Энэ шийдвэр улсын, орон нутгийн, бүсүүдийн хөгжилд ямар үүрэг гүйцэтгэнэ гэж үзэж байна вэ?

-Ховд аймгийн Ховд, Өмнөговь аймгийн Даланзадгад хотын Гурвансайхан, Хөвсгөл аймгийн Мөрөн, Дорнод аймгийн Чойбалсан нисэх буудлуудыг олон улсын нисэх буудал болгохоор ТЭЗҮ-г боловсруулаад байна. Эдгээрээс хамгийн түрүүнд Өмнөговийн Гурвансайхан нисэх буудлын төслөөс ажлаа эхлүүлнэ. Бид саяхан аймаг, орон нутгийн удирдлага, тус бүсээс сонгогдсон УИХ-ын гишүүдтэй уулзаад байрлалын асуудлыг шийдчихлээ. ТЭЗҮ-г боловсруулах ажил ид явж ►

► байна. Чех улсын Засгийн газраас хөрөнгө оруулж хамтран ажиллах санал тавьсан. ТЭЗҮ-г энэ ондоо боловсруулж, гэрээ хэлцэл, санхүүжилтын асуудлыг шийднэ. Ирэх оноос нисэх буудлын барилгын ажлыг эхлүүлэхээр төлөвлөж байна.

Өмнөговь аймагт олон улсын нисэх буудал барьснаар энэ бүс нутаг аялал жуулчлалын бүс болно. Аялал жуулчлалын үйлчилгээ стандартаар хөгжинө. Уул уурхайн бүсийн хөгжилд ч том үүрэгтэй. Олон улсын нисэх буудал тухайн бүс нутагт үр өгөөжөө маш богино хугацаанд өгч, хөрөнгө оруулалт, бизнесийн асар том боломжууд нээгдэнэ. Гадаадын жуулчид, хөрөнгө оруулагчдын цагийг хэмнэнэ. Монголын говийг үзэх жуулчид Улаанбаатарт буугаад говь руу машинаар явахгүйгээр шууд Гурвансайхан нисэх буудалд бууна. Бусад гурван бүсэд мөн адил хөгжлийг авчрах том боломж юм. Мөрөнгийн нисэх буудлын ТЭЗҮ-ийн тендерийг зарласан. Аялал жуулчлал дагасан бизнесүүд энэ бүс нутагт хөгжинө. Төсөөлснөөс ч илүү боломжууд харагдаж байна. Иргэний нисэхийн тухай хуулийг шинэчлэн батлуулснаар нисэх буудлуудыг хөгжүүлэх бодлого ийн тодорхой болсон.

Хоёр дахь нь агаарын навигацийн үйлчилгээ. Монгол Улсын агаарын замыг ашиглаж буй бүх онгоцонд агаарын навигацийн үйлчилгээг үзүүлж байна. Монгол Улсын агаарын хаалгаар орж ирж байгаа болон буугаад нисч буй бүх онгоцыг нислэгийн удирдлагаар хангаж, аюулгүй ажиллагааны үйлчилгээг үзүүлдэг. Олон улсын стандартыг хангахуйц навигацийн тоног төхөөрөмж бүхий 1000 гаруй хүнтэй баг ажиллаж байна.

Агаарын навигацийн технологийн шинэчлэл бол иргэний нисэхийн хувьд маш том ажил байсан. Одоо бол шинэ үеийн системээр бүрэн шинэчлэгдсэн гэж ойлгож болох уу?

1996 онд АХБ-ны санхүүжилтээр агаарын навигацийн үйлчилгээг үзүүлэх анхны төсөл хэрэгжсэн. АНУ-ын мэргэжилтнүүд ирж ажилласан. Хөвсгөл, Сайншанд, Улаанбаатар хотын удирдлагын төвөөс дээгүүр нисэн өнгөрч буй онгоцуудыг удирддаг байсныг Улаанбаатарт нэгтгэж, нэгдсэн удирдлагын төвтэй болсноор агаарын навигацийн хөгжил нэг шат ахисан. Шинэ систем, нэгдсэн удирдлагад шилжсэнээр дээгүүр дамжин өнгөрч буй нислэгүүдийн тоо эрс нэмэгдсэн. Энэ үеэс агаарын нислэгийн хураамж улс орны төсөвт томоохон хувь нэмэр оруулж эхэлсэн.

Монгол инженерүүд 30 орчим тэрбум төгрөгөөр технологийн шинэчлэлийн ажлуудыг хийсэн

Агаарын навигацийн технологийн шинэчлэлийн төслийг үе шаттайгаар хэрэгжүүлсэн. Тухайлбал, 2009 онд бодит ажиглалтын төслийг эхлүүлж 2011 онд дуусгасан. Ажиглалтын гурван лакатрын системийг суурилуулж, дээгүүр өнгөрч буй онгоцуудыг харж удирддаг системд шилжсэнээр онгоцуудын аюулгүй ажиллагааг сайтар хангаж байгаа юм. Өмнө нь манай нислэгийн удирдагчид радио холбоогоор л удирддаг байсан. Харж удирддаг системд шилжингүүт 150 км-ийн радиусаа 30 км-ээр тооцоод ирэхээр агаарын багтаамж ихэсч, олон онгоц нисэх боломжтой болж ирж байгаа юм.

2016 онд 7 радиолокаторын станцыг оруулж ирснээр бодит ажиглалтын систем рүү 80 хувь шилжсэн. Ингэснээр агаарын навигациас орж ирэх орлого эрс нэмэгдсэн. 2016 онд олон улсын нислэгийн стандартын дагуу тоон технологиос IP рүү шилжих хэрэгцээ шаардлага үүссэн. Бидэнд туршлага бий. 1996 онд хэрэгжүүлчихсэн төслийн үр шим нь бидэнд тодорхой туршлага мэдлэг суулгасан байлаа.

Ингээд агаарын навигацийн үйлчилгээг тоон технологиос IP рүү шилжүүлэх нүсэр том ажил эхэлсэн дээ. Агаарын навигац өөрөө радио долгионы тусламжтайгаар ажилладаг. Сансрын болон газрын суурь станцуудыг IP технологид бүрэн шилжүүлсэн. Монгол Улс даяар тархсан радио холбооны бүх станц болон иргэний нисэхийн суурь сүлжээг дараа үеийн тоон технологид бүрэн шилжүүлсэн. Нислэгийн удирдагч, мөн цаг уурын системүүдийг шинэчилсэн.

Энэ бүх ажлыг монгол инженерүүд гардан хийж гүйцэтгэсэн. Монгол инженерүүд маань бүх дизайнаа гаргаж, суурилуулалт, зохион байгуулалтаа хийсэн. Дэлхийн стандартын шаардлага хангасан томоохон брэндүүдээс сонголт хийгээд бодит ажиглалтын дараа үеийн системийг бүх лакатртай станц дээрээ давхарлаж өгсөн. Ингэснээр радиолокатор болон ADS-B (Automatic Dependent Surveillance–Broadcast) гэдэг 2 бодит ажиглалтын системтэй болсон. Агаарын навигацийн үйлчилгээний технологи 2023 онд IP технологи рүү 100 хувь шилжсэн нь томоохон амжилт юм. Хэрвээ бид 1996 он шиг гадны банкнаас зээл аваад гадны экспертүүдийг авчраад хийсэн бол 100 гаруй сая ам.долларын төсөл болох байсан. Харин монгол инженерүүд 30 орчим тэрбум төгрөгөөр технологийн шинэчлэлийн ажлуудыг хийсэн. Салбартаа, улсдаа олон тэрбум төгрөгийг хэмнэсэн дээ. Монгол инженерүүдээрээ бахархдаг. ►

► Навигацийн хувьд шинэ технологи руу ийн бүрэн шилжсэн. Одоо бид автоматжуулалтын системээ Иргэний нисэхийн үндэсний төвийн барилга дээр авчраад тавьчих юм бол навигацийн төв маань 100 хувь автомат систем, IP технологи руу шилжсэн төв болж цааш ажиллах юм.

-Агаарын навигацийн үйлчилгээнээс улсын төсөвт томоохон мөнгө төвлөрүүлдэг. Харин сүүлийн үед Ковид, цар тахал, Орос, Украйны дайнаас үүдэн мөнгөний хэмжээ эрс буурсан байсан. Дэлхийд болж буй зарим томоохон үйл явдал манай нисэхийн салбарт ч эрсдэл авчирсаар байна уу?

-Бид одоо нэг том төсөл хэрэгжүүлэх гэж байна. Дорноговь аймгийн Сайншандад нислэгийн хөдөлгөөний удирдлагын хоёр дахь төвийг барихаар төлөвлөж байна. Яагаад хоёр дахь төвийг барих шаардлагатай байна гэхээр үндсэн төв дээр ямар нэг асуудал үүсвэл, газар хөдлөлт, байгалийн гамшиг, гал түймэр, эсвэл барьцаанд орох ч юм уу ийм эрсдэл үүсвэл хоёр дахь төвөөрөө ажиллах зорилго агуулсан. Ер нь олон улсын шаардлагаар нислэг удирдлагын хоёр төвтэй байх ёстой. Олон улсын иргэний нисэхийн байгууллагаас 2015 онд манайд хоёр дахь төвийг байгуулах талаар зөвлөмж өгч байсан. Манай зүгээс ч хоёр дахь төвийг барихаар 2019 онд төлөвлөөд Засгийн газрын үйл ажиллагааны төлөвлөгөөнд оруулчихсан явж байтал ковид тахал дэгдсэн. Ковидын дараа Орос, Украйны дайн эхэлснээр эдийн засгийн хүндрэл үүсч энэ ажил зогсонги байдалд орсон. Өнөөдөр ч дайн дуусаагүй байна.

Техник технологийн шинэчлэл хийж, агаарын зайгаа томсгоход өдөртөө 450-500 онгоц дамжин өнгөрүүлж байсан. 2019 онд жилдээ 400 тэрбум төгрөгийн орлоготой ажилласан. Зөвхөн навигацийн үйлчилгээнээс олсон орлого шүү дээ. Улсын төсөвт 200 тэрбум төгрөгийн орлого бүрдүүлсэн. Үлдсэн 200 тэрбум төгрөгийг ИНЕГ хөрөнгө оруулалт, цалин хангамжиндаа зориулсан. Гэтэл Орос, Украйны дайн гарснаар манай агаарын замаар өдөртөө 200 нислэг л дамжин өнгөрч байна. Нислэгийн тоо, мөн орлогын үзүүлэлт ч тавинас илүү хувиар буурсан.

Бид өнөөдөр Хятад, Казакстан, олон улсын иргэний нисэхийн байгууллагуудтай шинэ хаалга, шинэ агаарын замын асуудлууд ярьж байна. Сая би Тайландад Олон улсын иргэний нисэхийн байгууллагын Ази, Номхон далай хариуцсан бүсийн Ерөнхийлөгчтэй уулзаад шинэ хаалганы асуудлаар

ярилцаад ирлээ. Хятадын иргэний нисэхийн байгууллагын удирдлагатай уулзахаар төлөвлөж байна. Хэрэв дайн дуусч, энэ хэлэлцээрүүд амжилттай болоод БНХАУ-ын талтай шинээр орох гарах цэгийн тоог нэмэгдүүлсэн тохиолдолд Казахстангаар дамжсан шинэ хаалгууд нээгдчихвэл манайх өдөртөө 1000 нислэг дамжуулах боломжтой болох юм. Ингэснээр бид цаашид жилдээ нэг их наядын орлого олох боломжтой болно. Энэ нь зөвхөн навигацийн үйлчилгээгээр шүү. Энд агаарын тээвэр, нисэх буудлуудаас орох орлогын тухай яриагүй.

-Тэгвэл нисэхийн салбар зөвхөн навигацийн үйлчилгээний орлогоороо уул уурхай, аялал жуулчлалын дараа ороод ирэх нь байна шүү дээ. Та маш сайхан гэгээлэг мэдээ хүргэж байна. Монгол Улсад маань орлого л нэмэгдэх хэрэгтэй, орлогын үүд хаалгууд олон болох ёстой.

-Баярлалаа. Бид орон нутгийн дөрвөн нисэх буудлаа олон улсын зэрэглэлтэй болгон хөгжүүлнэ. Энэ нь эдийн засгийн хувьд томоохон ач холбогдолтой. Эдгээр буудал аялал жуулчлалын урсгалыг татахад томоохон үүрэг гүйцэтгэх юм. Ингэснээр аялал жуулчлалаас улсын төсөвт орох орлогыг нэмэгдүүлэхэд манай олон улсын буудлууд мөн тодорхой хувь нэмэр оруулна. Орон нутгийн бусад буудлаа ХААБ маягаар жижиг онгоцуудаа нааш цааш явуулдаг өртөөлчилсөн байдлаар хөгжүүлбэл, Хятад, Тайланд, бусад улсаас аялал жуулчлалын урсгалыг татах маш том боломж харагдаж байгаа.

Олон улсын томоохон нисэх буудлуудыг дагаад хотууд үүссэн байдаг. Үүн лугаа адил дөрвөн нисэх буудлыг дагаад шинэ цагийн хотууд бий болох боломжтой. Харин тэнд агаарын тээврийн логикийн бодлоготой уялдаад аялал жуулчлалын хувьд стандартын үйлчилгээнүүд бий болох ёстой.

Миний хардаг өнцөг бол 10, 20 жилийн дараа манай агаарын тээвэр улсын эдийн засагт маш том үүрэг гүйцэтгэдэг, төсөвт том орлого төвлөрүүлдэг салбар болно гэж боддог.

-ИНЕГ хуулиараа Засгийн газрын тохируулагч агентлаг болсон. Одоо ямар чиг үүрэгтэй ажиллах вэ?

-Манай газрын гол хийх ажил агаарын тээвэрлэгчдийг гэрчилгээжүүлэхэд чиглэнэ. Том, жижиг бүх агаарын тээвэрлэгчийг стандарт шаардлагын дагуу үйл ажиллагаа явуулж буй эсэхийг хянаж, гэрчилгээ олгоно. Техник технологи нь ямар байна, стандарт шаардлагыг хангаж байна ►

Манайх өдөртөө 1000 нислэг дамжуулах боломжтой болох юм. Ингэснээр бид цаашид жилдээ нэг их наядын орлого олох боломжтой болно

► уу, хүний нөөц, аюулгүй байдлыг хэр хангаж ажиллаж байна гэх мэт шаардлагыг үндэслэн үйл ажиллагаа явуулах сертификат өгнө. Дараа нь манай байцаагчид тухайн тээвэрлэгчийн онгоцонд дахин шалгалт хийнэ. Техник технологийн бүрэн бүтэн эсэх, аюулгүй ажиллагааг хангаж байна уу, нисгэгч сургалтдаа суусан эсэх, англи хэлний түвшин нь хүрч байна уу, нисгэгчийн эрүүл мэнд, сэтгэл зүйн байдал хэр байна гэхмэтчилэн аюулгүй ажиллагааг бүрэн шалгаж хянаад мөн гэрчилгээ олгоно.

Манайгазархуулийнхүрээндмашхариуцлагатай ажиллах шаардлагатай болж байгаа. Тухайн тээвэрлэгчид асуудал үүсвэл манайх хариуцлага үүрнэ. ИНЕГ яагаад гэрчилгээ олгов гэдэг асуудал гарч ирнэ. Тухайлбал, онгоцны дугуйнд ямар нэг асуудал үүсвэл тухайн онгоцонд гэрчилгээ өгсөн байцаагчид, хянасан ерөнхий байцаагч хариуцлага үүрнэ.

ИНЕГ 106 байцаагчтай. Олон улсын иргэний нисэхийн байгууллагаас баталсан дүрмүүд бий. Навигаци, агаарын хөлөг, нисэх буудал, аюулгүй байдлын хамгаалалт гээд багц бүрд тохирсон дүрмүүдийн дагуу чиглэл чиглэлээр хариуцсан байцаагчид ажилладаг. Нэг жишээ дурдъя. Нисэх буудлын шалганаар хар тамхи ч юм уу аваад орсон зорчигчийг бид илрүүлж чадахгүй хилээр оруулчихвал хариуцлагыг манайх үүрнэ гэсэн үг. Тиймээс бид маш нягт нямбай байж, дүрэм журмынхаа хүрээнд хариуцлагатай ажиллах ёстой.

ИНЕГ нисэхийн аюулгүй ажиллагаа, стандарт, зохицуулалтыг хийх үндсэн чиг үүрэгтэй. Харин “Иргэний нисэхийн үндэсний төв” төрийн өмчит ХХК ИНЕГ-ын гэрчилгээжүүлсэн компаниудад нисэхийн үйлчилгээгээ л үзүүлээд явна.

Манай газар өмнө нь 2178 ажилтантай байсан. Одоо Иргэний нисэхийн үндэсний төвд 2078 ажилтан очсон. Манайх 106 ажилтантайгаар үйл ажиллагаа явуулж байна.

Би Монгол Улсын Иргэний нисэхийн хяналтын улсын ерөнхий байцаагч. Нисэхийн ерөнхий зохицуулагч Монгол Улсад нэг л хүн бий. Тэр нь би. Тэгэхээр маш том хариуцлага үүрч яваа хүн. Гарын үсэг зурах, бүх л зүйл дээр хариуцлагатай ажил хийж байгаа.

-Одоо хоёулаа агаарын тээврийн сэдэв рүү оръё.

-Өнөөдрийн байдлаар 19 агаарын тээвэрлэгч, 20 гаруй чиглэл рүү нисч байна. Агаарын тээвэр нь том оврын, бага оврын гэж хоёр хуваагдаад явдаг. МИАТ олон улсын хэмжээнд нислэг үйлдэж

ИНЕГ нисэхийн аюулгүй ажиллагаа, стандарт, зохицуулалтыг хийх үндсэн чиг үүрэгтэй

буй төрийн өмчит компани. Ковидын үед хэрхэн ажилласныг манай ард иргэд харсан. Олон улсын түвшинд бизнес хийсэн туршлагатай залуус МИАТ-ийг удирдаж байгаа. Нийтдээ 10 агаарын хөлөгтэй. Боинг 787 буюу өргөн биетэй, тив алгасан нисдэг хоёр онгоцтой. 767 онгоц, өргөн биетэй 100 хувь өөрийн эзэмшлийн онгоцтой. Боинг 737, Боинг 737 МАХ гээд агаарын таван хөлөгтэй. Хятад, Солонгос, Япон, Турк, Тайланд, Герман руу нисч байна. Энэ долдугаар сараас Шанхай, есдүгээр сараас Сингапурын чиглэлд ниснэ. Мөн АНУ руу нисэх бэлтгэл ажлаа хангаад явж байна.

-АНУ-ын үндэсний агаарын тээвэрлэгч Японоор дамжин Монгол Улс руу хийх нислэгээ эхлүүлчихлээ. Манай МИАТ-ийн хувьд АНУ-ын чиглэлд нисэх нислэгийн ажлын явц хэр байна вэ?

-United Airlines буюу АНУ-ын агаарын тээвэрлэгч Нарита-Улаанбаатар гэсэн нислэгээ сая нээлээ. Эндээс манай иргэд, АНУ-аас Монгол руу ирж буй иргэд үйлчлүүлэгчид маань Японд буугаад тухайн онгоцоороо Монгол руу нисэх боломжтой болж байгаа юм. Нэг авиакомпаниар үйлчлүүлэх нөхцөл бүрдэж байна гэсэн үг. Нэг авиакомпаниар үйлчлүүлснээр илүү хямд төсөр тасалбар авах боломжтой болох ач холбогдолтой.

United Airlines Монгол руу нислэг хийж эхэлж байна гэдэг нь МИАТ АНУ руу шууд нислэг хийх суурь тавигдаж байгаа юм. Энэ бол том боломж. Монгол Улсын Ерөнхий сайд Л.Оюун-Эрдэнэ АНУ-д айлчлах үеэрээ Open sky Агаарын тээврийн хэлэлцээр байгуулсан. Энэхүү хэлэлцээрийг байгуулснаар манайх АНУ-ын нисэхийн товчооны шалгалтад орох ёстой. Уг шалгалтыг тийм амар давчихдаггүй. Казахстан улс өнөөг хүртэл даваагүй, Америк руу нисч чадахгүй 12 жил болж байна. Узбекистан мөн л давж чадаагүй байна. Тайланд дөнгөж л өнгөрсөн сард шалгалтад тэнцэж нисэх эрхээ авлаа.

Бид Америкийн нисэхийн товчооны зөвлөсний дагуу бэлтгэл ажлыг хангах зорилгоор Вискс групп консалтинг компаниас зөвлөх үйлчилгээ аваад ажиллаж байна. Тус компаниас манайд анхаарах ёстой 174 зөвлөмж өгсөн. Эдгээрийг өргөс авсан юм шиг арилгах боломжгүй. Хүний нөөцийг ч богино хугацаанд сургах, бүрдүүлэх боломж хомс байх жишээний. Төлөвлөгөө гаргаад засч залруулахаар ажиллаж байна. Багц дүрэм гэхэд маш зузаан ном шиг материал байдаг. Бид нийтдээ 20 гаруй дүрэм журмыг өөрчлөх ёстой. Энэ 20 гаруй дүрмийг ►

► өөрчлөөд ЗТЯ-нд өгч, Хууль зүйн яамаар хянуулаад Зам, тээврийн сайдаар баглуулах ёстой. Наад зах нь шаардлагатай мэргэжилтэн, байцаагч нарыг сургах, сургалтад хамруулах шаардлагатай. Ажилтнуудын цалин хангамжийн асуудал ороод ирэх жишээтэй. Ийм мэргэжлийн хүнд ийм хэмжээний цалин хангамж өгөх ёстой гэдэг ч юм уу. Энэ бүгдийг хийж хэрэгжүүлээд шалгалтад ороход доод тал нь хоёр жил шаардагдана. Гэхдээ бид хамгийн хурднаараа шахаж ажиллаж байна. ЗТЯ, Засгийн газар маш их дэмжиж тусалж байгааг хэлэх хэрэгтэй. Ялангуяа ЗТЯ асуудлыг ойлгож хандаж байгаад талархаж байна. Бид энэ жилдээ нэлээд дөхүүлэхээр хичээж байна. Бид АНУ-ын Нисэхийн товчоо руу шалгуулах хүсэлтээ саяхан өгсөн.

-Хүмүүс ч хүлээгээд их л яараад байх шиг байна. Өнгөрсөн онд ниснэ гэсэн шүү дээ гээд л.

-Процессыг мэдэхгүй шүү дээ, хүмүүс. Хүсч, хүлээж, ярьж байгаа нь сайн хэрэг. Мэргэжлийн нарийн зүйлс байдаг болохоор хугацаа их орно. Тухайлбал, мэргэжлийн нэг үгийг орчуулах, утга санааг нь зөв гаргахын тулд олон талаас нь ажиллаж байна. Бид энэ жилдээ багтаад шалгалтаа өгөхөөр төлөвлөж байгаа. Гэхдээ Америкийн Нисэхийн товчооноос ирээд шалгаад 174 зөвлөмжөөс энэ асуудлууд дээр анхаар гээд хэлчихвэл хугацаа сунгагдаад явна. Тэгэхээр хугацааг яг таг хэлэхэд хэцүү. Манай ажилтнууд үндсэн гол үүрэг нислэгийн аюулгүй байдлын ажлаасаа гадна энэ бүх дүрэм журам, зөвлөмж дээр өдөр шөнөгүй сууж байна. Эдгээрийг дагаад бүх дүрэм журам, аюулгүйн ажиллагааны зааварт өөрчлөлт орно, тэгээд орчуулна. Маш их ажил орж байна.

Боловсон хүчний асуудал хаа ч хүнд байна. Нисэхийн салбарт боловсон хүчний бодлого ямар байна, ажилтнуудыг чадавхжуулах, бэхжүүлэхэд хэр анхаарч байна вэ?

Энэ жил хүний нөөцийг чадавхжуулахад анхаарч ажиллана. Хүн рүү чиглэсэн хөрөнгө оруулалтыг ирэх оноос эрчимжүүлнэ. Нисгэгч нараа бодлогоор бэлдэнэ. Бүгдээрээ англи хэлтэй больё гэж зорино.

Сургалтыг урьд өмнө байгаагүйгээр хийж байна. Сая би Тайландад очоод Иргэний нисэхийн академитай нь хамтраад нисэхийн удирдлагын ажилтнууд бэлтгэхээр ярилцлаа. Сайншандын нисэхийн удирдлагын төвд доод тал нь 100-гаад нислэгийн удирдагч ажиллах ёстой. Бакалавр, магистр, 12 сарын курсын зэрэгтэй гээд үе шаттайгаар 50-60 ажилтныг үндсэн үнээс нь 20-30 хувийн хөнгөлөлттэйгээр бэлдэх Санамж



бичиг зураад ирлээ. Нисгэгчдийг мөн бэлдэх боломжуудыг судаллаа. Нисэхийн чиглэлийн англи хэлний сургалтуудыг явуулахаар олон улсын иргэний нисэхийн байгууллагатай Санамж бичигт гарын үсэг зурсан. Олон улсын иргэний нисэхийн байгууллагын Ази, Номхон далайн орнуудын бүсийн Ерөнхийлөгчтэй уулзаж, ирэх онд олон улсын иргэний нисэхийн байгууллагаас хийх аудитад хамтран бэлдэхээр боллоо. Монголыг хариуцсан тусдаа нэг хүн гаргаж төлөвлөгөө боловсруулаад явахаар боллоо. Зуун хувийн дэмжлэг үзүүлэе гэсэн. Ийм том боломж бараг байдаггүй. Энэ бол үнэхээр том дэмжлэг. Тус байгууллагаас манай 10-аад байцаагчийг сургахаар боллоо.

Францын Засгийн газартай энэ тавдугаар сарын 15-нд Сайншандад барих хоёр дахь төвийн төсөл дээр хамтарч ажиллах, хөрөнгө оруулалт хийх асуудлаар ярилцахаар төлөвлөж байна. Францын нисэхийн академийн багш нар манайд ирж, нислэгийн удирдагчид сургалт явуулна. Түүнчлэн Айробусын засварын төвийг Монголд нээнэ. Энэ мэтчилэн бид маш олон ажил өрнүүлсэн амжилттайгаар 100 жилийн ойгоо тэмдэглэх гэж байна.

-Дотоодын тээвэрлэлтийн хүчин чадал хэр байна вэ?

-МИАТ CRJ 200 маркийн, 250 хүний суудалтай онгоцоор дотоодын долоон чиглэлд нисч дотоодын агаарын нислэгийг хөгжүүлэхэд хувь нэмрээ оруулаад явж байна. Талархалтай байгаа. Ирэх долдугаар сард CRJ 700 нэг онгоц нэмж оруулж ирнэ. Хүннү эйр компани саяхан Эмбраер 195 маркийн шинэ онгоц оруулж ирж, олон улс руу нисэх томилгоонуудаа авсан. Айро Монголиа, Изинис эйрвэйс, Монголиа эйрвэйз карго компаниуд мөн ►

Бид энэ жилдээ нэлээд дөхүүлэхээр хичээж байна. Бид АНУ-ын Нисэхийн товчоо руу шалгуулах хүсэлтээ саяхан өгсөн

► шинэ онгоцууд ярьж байна. Манай салбар аялал жуулчлалын оргил ачааллын үед нэлээд ачаалал даах боломжтой болж байна.

Мөн бид ерөнхий зориулалтын агаарын тээврийг хөгжүүлэхэд хувийн хэвшлийн компаниудтай хамтран ажиллаж байна. Сүүлийн үед нисдэг тэргүүд их орж ирж байна. VIP жуулчид хөгжих боломж нээгдэж байна. Дэлхий нийтээрээ цаг хугацааг чухалчлах болсон. Хугацаа хэмнэх үүднээс нисдэг тэрэг хөлслөх хандлага нэмэгдсэнээр бага оврын агаарын хөлгөөр доод агаарын зайд нисэх үйлчилгээнүүд хөгжиж байна.

Салбар хоорондын уялдаа холбоог сайжруулаад явбал манай салбар илүү хурдан хөгжих боломжууд байна гэж бодож байна. Засгийн газар, яам, агентлагуудтай мэдээллээ маш сайн солилцоод явах хэрэгцээ шаардлага үүсч байна. Бид Соёл, спорт, аялал жуулчлал, залуучуудын яамтай нэлээд нягт хамтран ажиллаж, сардаа нэг удаа уулзаж мэдээллээ солилцож байна.

-Нисэхийн салбарт технологийн шинэчлэл маш хурдацтай хөгжиж буй талаар ярилаа. Нисэхийн салбар дэлхийтэй хөл нийлүүлэн алхаж байгаа эсэхэд та ямар хариу өгөх үү. Мөн хиймэл оюун ухаан руу хэр анхаарч байгаа вэ?

-Шинэ зуун жилийн эхлэл тавигдаж байна. Бид нийгмийн шилжилтийн он цагуудад системтэйгээр үйл ажиллагаагаа явуулж, өөрчлөгдөн шинэчлэгдэж, шинэ технологи руу шилжиж, түүх бүтээсээр ирсэн. Одоо бид дэлхий рүү илүүтэй харж тоглолт хийх хэрэгтэй. Монгол Улс газар зүйн байрлалын хувьд стратегийн ач холбогдол бүхий байршилтай бүс нутаг. Транзит нислэгийн бизнесийг хөгжүүлэх бүрэн боломжтой. Манай улс өнөөдөр өдөртөө 100 гаруй транзит зорчигч авч байна. Үүнийг нэмэгдүүлэх ёстой. Транзит буудал бариад, нислэгийн томилгоо, цагийн хуваариа хамтдаа суугаад ярилцаад эрх зүйн орчныг цогцоор нь бүрдүүлээд явбал транзит урсгалаас томоохон орлого олох боломжтой.

Дараа үеийн технологи шинэ зах зээл дрон болж гарч ирлээ. Тиймээс дроны дүрэм, зааврыг маш сайн бичих шаардлага үүссэн. Бид дроны дүрэм журмыг өөрчлөх, зах зээлийг хөгжүүлэхээр бичиг цаас дээр сууж эхэлж байна. Бүх л салбарт дроны үйлчилгээ нэвтэрлээ шүү дээ. Хот дотор дроны хүргэлтийн үйлчилгээ хийх хүсэлтүүд ихэсч байна. Манайх Цусны үндэсний төвтэй хамтраад дронаар эмнэлгүүд рүү цус зөөх ажлыг мэргэжилт арга зүйн

Цахим хөгжил, инновац, харилцаа холбооны яамтай хамтраад Дроны хөгжлийн төвийг нээхээр ажиллаж байна. БХЯ-тай мөн хамтраад ажиллаж байна

зөвлөгөөгөөр хангаж, агаарын орон зайн зохион байгуулалтыг хийж өгсөн. Уул уурхайн салбар энэ технологийн үйлчилгээг их нэвтрүүлж байна. Тэгэхээр дрон нисгэх үйлчилгээний зохицуулалтыг хийж, бүртгэлжүүлж, хяналтдаа авах ёстой. Чиглэл бүрээр эрх олгох асуудалд анхаарлаа хандуулаад богино, дунд, урт хугацааны бодлогын баримт бичгүүдийг хийгээд явж байна. Цахим хөгжил, инновац, харилцаа холбооны яамтай хамтраад Дроны хөгжлийн төвийг нээхээр ажиллаж байна. БХЯ-тай мөн хамтраад ажиллаж байна.

Хиймэл оюун ухаан нь хүний хийж буй ажлыг илүү хялбаршуулах үүднээс нисэх буудлуудад түлхүү орж ирэх нь ойлгомжтой. Хиймэл оюун ухаан руу үе шаттай шилжих судалгааг хийж байгаа. Гэхдээ нислэг нь өөрөө аюулгүй ажиллагаа, хүний амь нас, эд хөрөнгөтэй холбоотой учир хүний оролцоо илүү шаарддаг салбар гэдгийг ойлгох хэрэгтэй.

Манай салбар дэлхийтэй хөл нийлүүлэн алхаж яваа. Навигацийн үйлчилгээ, агаарын хөлгийн парк шинэчлэл гэх мэт үзүүлэлтийн хувьд дэлхийгээс хоцорчихсон зүйлгүй. Харин аюулгүй хамгаалалт, нэвтрэн өнгөрөх бүс, камерын хяналтын бүс, хил гаалийн технологийг шинэчилж, сайжруулах шаардлагатай.

-Бидний ярилцлага дуусах дөхөж байна.Та нисэхийн салбарт 20 жил ажилласан гэж байна. Сэтгэлээс гардаггүй дурсамжаасаа хуваалцана уу?

-Анх ажилд ороод орон нутгаар их явсан. 365 хоногийн 200 гаруй хоногийг орон нутаг, хөдөөгүүр явж өнгөрөөсөн. Фургонтой сэгсчүүлээд л явдаг дурсамж сэтгэлээс гардаггүй. Маш их эрсдэлтэй үйл явдалтай тулгарч байсан. Амь насаа ч алдах зүйлстэй тулж байлаа. Ямар ч холбоо харилцаагүйгээр бүтэн 72 цаг цасанд сууж үзсэн. Монгол Улсынхаа бүх аймаг сумаар явсан даа. Энэ нь өөрөө нисэхийн салбарын суурь бодлого, дүрэм журам бодит амьдралд хэр байгааг их сайн ойлгуулахад том нөлөө үзүүлсэн. Нисэх буудлын хүн бүхэнтэй уулзаж, ярилцана. Нисэх буудлын хаана юу болохгүй байгааг маш сайн мэддэг болсон. Энэ бүхэн надад маш их туршлага суулгаж, маш их мэдлэг өгсөн байдаг юм байна.

Ингээд нисэхийн салбархандаа, ахмадууддаа, иргэний нисэхийн хамт олондоо Монгол Улсад Нисэх хүчин үүсэн байгуулагдсаны 100 жилийн ойн баярын мэндийг хүргэе. ■

Технологи

Цахим эриний нисэх технологийн шинэчлэл

Монгол Улсын “Алсын хараа–2050” бодлогын хүрээнд нисэхийн салбарыг эдийн засгийн өрсөлдөх чадвартай, дэвшилтэт технологид суурилсан, үйлдвэрлэл, үйлчилгээний цогц систем болгон хөгжүүлэх зорилтыг дэвшүүлэн ажиллаж байна. Энэ зорилтыг хэрэгжүүлэх хүрээнд дараах үндсэн чиглэлээр бодлогын арга хэмжээг шат дараатайгаар хэрэгжүүлж байна. Үүнд:

- Нисэхийн дэд бүтцийн шинэчлэл, өргөтгөл, орчин үеийн навигаци, холбооны технологийн нэвтрүүлэлт;
- Ухаалаг болон дижитал технологид суурилсан үйлдвэрлэл, үйлчилгээний хөгжил;
- Хүний нөөцийн чадавхыг бэхжүүлэх, олон улсын сургалт, мэргэшлийн тогтолцоо бүрдүүлэх;
- Нислэгийн аюулгүй байдал, тээврийн үр ашиг, зохицуулалтын орчны сайжруулалт;
- Олон улсын хамтын ажиллагаа, түншлэлийн үйл ажиллагааг өргөжүүлэх.

Энэхүү арга хэмжээнүүд нь Монгол Улсыг бүс нутгийн логиستيкийн зангилаа болгон хөгжүүлэх, агаарын тээврийн аюулгүй, үр ашигтай, байгаль орчинд ээлтэй, дэвшилтэт технологид тулгуурласан тогтвортой систем бүрдүүлэхэд чиглэж байна

Техник, технологийн дэвшлийн хурдац нь дэлхийн улс орнуудын хөгжилд шинэ шалгуур тавьж байна. Хиймэл оюун ухаан, автоматжуулалт, дижитал шийдлүүд зэрэг тэргүүлэх технологи нь агаарын тээврийн салбарын хөгжлийг үндсээр нь өөрчилж буй. Энэхүү шинэчлэлийн давалгаанд Монгол Улсын нисэх хүчин ч бодлогын түвшинд хариу өгч, инновацад суурилсан хөгжлийн чиглэлд амжилттай алхаж байна.

Хүн төрөлхтний түүхэнд технологийн

хөгжлийн хурд, далайц ийм өндөр төвшинд хүрч байсан нь XXI зуун өмнөх эрин үеүдтэй харьцуулшгүй шинэ дэвшил, суурь өөрчлөлтийн эрин бөгөөд энэ нь дижитал хувьсгал, хиймэл оюун ухаан (AI), автоматжуулалт, мэдээллийн технологи, их өгөгдөл (Big Data) зэрэг шинэлэг инновацаар тодорхойлогдож байна.

Эдгээр дэвшил нь агаарын тээврийн салбарын бүтцийг үндсээр нь шинэчилж, аюулгүй байдал, үр ашиг, хяналт удирдлагын цоо шинэ загварыг бий болгож байна. Энэ хувьсгалд дэлхийн олон улс орны агаарын тээврийн байгууллагууд амжилттай нэгдэж байгаа бол Монгол Улс ч мөн адил нисэх хүчин болон иргэний агаарын тээврийн салбарын шинэчлэл, инновацийн бодлогыг тууштай хэрэгжүүлэн, хөгжлийн шинэ шатанд шилжиж байна.

Цаашид агаарын навигацийн үйлчилгээнд сансарт суурилсан автомат хамааралтай ажиглалтын систем (space based ADS-B), дижитал логистик, зорчигчийн цахим үйлчилгээ зэрэг технологиудыг өргөн хүрээнд нэвтрүүлснээр ▶



► агаарын тээвэр нэгдсэн системтэй, үр ашигтай, аюулгүй, хэрэглэгч төвтэй салбар болон хөгжиж, нислэгийн төлөвлөлт, нислэгийн үеийн хяналт, газар дээрх логистикийн зохион байгуулалт, зорчигчийн туршлагыг бүхэлд нь сайжруулж, агаарын тээврийн салбарын шинэ стандарт, хөгжлийн чиг хандлагыг тодорхойлж байна.

Монгол Улс нисэх хүчний салбартаа дижитал технологи, автоматжуулалт, хиймэл оюун ухаанд суурилсан шийдлүүдийг үе шаттайгаар нэвтрүүлэн хөгжүүлж эхлээд байна.

Тухайлбал, иргэний нисэх болон цэргийн нисэх хүчин нь инновацын бодлого, олон улсын хамтын ажиллагааны өргөтгөл, мэргэшсэн хүний нөөцийн чадавхын нэмэгдүүлэлт, техник, тоног төхөөрөмжийн үе шаттай шинэчлэл зэрэг түлхүүр чиглэлд анхаарал хандуулан, салбарын хөгжлийн чанар, цар хүрээг эрс нэмэгдүүлж байна.

Энэ нь Монгол Улсын нисэх хүчнийг зөвхөн бүс нутгийн хэмжээнд төдийгүй, олон улсын тавцанд илүү өрсөлдөх чадвартай, инновац,

AMHS систем нь нислэгийн мэдээллийг илүү их мэдээлэл дамжуулах бололцоог Нислэгийн хөдөлгөөний удирдлагын төвүүдэд олгож байгаа юм

технологид суурилсан стратегийн салбар болгон хөгжүүлэх чухал үндэс болж байна.

Монгол Улсын агаарын навиацийн үйлчилгээний нэгдсэн VPN сүлжээ нь 19 аймгийн 28 сайт бүхий VPN сүлжээ юм. Улаанбаатараас аймаг хооронд өөрсдийн VPN сүлжээг зохион байгуулсан.

Мөн иргэний нисэхийн мэдээлэл дамжуулах систем /AMHS/-ийг суурилуулсан бөгөөд нислэгийн хөдөлгөөний удирдлагын төвүүд хооронд нислэгтэй холбоотой бүх төрлийн мэдээлэл солилцох цогц систем юм. Энэхүү AMHS систем нь нислэгийн мэдээллийг илүү их мэдээлэл дамжуулах бололцоог Нислэгийн хөдөлгөөний удирдлагын төвүүдэд олгож байгаа юм. Жишээ нь, зурган болон график, диаграмм, хүснэгтэн мэдээллүүд дамжигдах бүрэн боломжтой болсон.

Монгол Улсад хөгжиж буй сансрын холбооны технологи нь агаарын тээврийн салбарын шинэ хөгжлийн чиг хандлага, дэвшилтэт технологи, инновацийг хэрэгжүүлэх үндэс суурийг бүрдүүлж байна. Сансрын холбооны сүлжээ (VSAT)-г орчин үеийн IP технологид тулгуурлан зохион байгуулах, суурилуулах ажлыг салбарын инженер, техникийн албан хаагчид амжилттай гүйцэтгэж, агаарын тээвэр, нислэгийн хяналт, өгөгдөл дамжуулалт болон холбооны үйлчилгээний хүртээмжийг өргөжүүлж чадсан.

Энэхүү төслийн хүрээнд Улаанбаатар хотод сансрын холбооны сүлжээний төв станцыг суурилуулж, алслагдсан 24 байршилд агаарын тээврийн үйл ажиллагааг дэмжих зорилгоор телефон яриа болон тоон өгөгдөл дамжуулах боломжтой газрын станцуудыг угсарч суурилуулсан. Энэ нь агаарын тээврийн салбар дахь холбооны тогтвортой байдал, хурд, аюулгүй байдлыг хангахад өндөр ач холбогдолтой юм.

Шинэ технологийн сансрын холбооны сүлжээ нь нислэгийн үйл ажиллагааны төлөвлөлт, хяналт, аюулгүй байдал, хурдтай холбоо бүхий үйлчилгээг тусгай зориулалтаар өргөжүүлж, дараах давуу тал, ашигтай нөхцөл боломжууд бүрдүүлсэн. Үүнд, сансрын холбооны сүлжээний тоон мэдээллийг өргөн зурвасаар, өндөр хурдтай, алдаа багатай дамжуулах боломжтой болсон.

IP технологид суурилсан агаар-газрын радио холбооны станц, нислэгийн хөдөлгөөний үйлчилгээний ажиглалтын систем, нисэхийн





► суурин холбооны сүлжээ, дуун холбооны систем, шууд телефон утаснуудын мэдээллийг дамжуулах, системийг алсын хяналт, удирдлагаар хангах бүрэн боломжтой болсон.

Хиймэл дагуулын түрээсийн зурвасыг ашиглах эдийн засгийн үр өгөөж нэмэгдэв.

Сансрын холбооны газрын станцуудыг нийт 14 орон нутгийн нисэх буудал, 7 радиолокаторын байгууламж, олон улсын өнгөрөлтийн нислэгийн 3 цэгт болон нийт 24 байршилд суурилуулж тоног төхөөрөмжийн бэлэн байдлын хяналтыг 7/24 цагаар хангаж ажиллаж байна

Мөн сүүлийн жилүүдэд Монгол Улс нь дрон болон хүнгүй нисэх төхөөрөмж (unmanned aerial vehicle)-ийн технологийг бодлогын түвшинд дэмжиж, анхны жолоодлогын туршилтын бүсийг байгуулах ажлыг Монгол Улсын Цахим хөгжил, инновац, харилцаа холбооны яам (ЦХИХХЯ) болон Онцгой байдлын ерөнхий газар (ОБЕГ)-тай хамтран хэрэгжүүлж эхэлсэн нь иргэний нисэхийн салбарын хөгжилд шинэ алхам тавьж буйг илтгэж байна. Үүний зэрэгцээ гэрчилгээжүүлэлтийн цахим системийг нэвтрүүлэх замаар болон хүнгүй нисэх төхөөрөмж (unmanned aerial vehicle)-ийн үйл ажиллагааг аюулгүй, зохион байгуулалттай

**Сансрын
холбооны
сүлжээний
тоон
мэдээллийг
өргөн
зурвасаар,
өндөр
хурдтай,
алдаа багатай
дамжуулах
боломжтой
болсон**

болгох үүднээс хүнгүй нисэх төхөөрөмж (unmanned aerial vehicle)-ийг бүртгэх программ хангамжийг нэвтрүүлэхээр бид ажиллаж байна.

Монгол Улсын нисэх хүчин өнгөрсөн 100 жилийн туршид түүхэн сорилт, ололт амжилтаар дүүрэн замнал туулж, өнөөдөр цахим эрин үеийн шаардлагад нийцсэн, дэвшилтэт технологид суурилсан шинэ хөгжлийн шатанд шилжин орж байна.

Дижитал шилжилт, хиймэл оюун ухаан, дрон болон хүнгүй нисэх төхөөрөмж (unmanned aerial vehicle)-ийн технологи, ногоон шийдлүүд зэрэг инновацын гол чиглэлүүд нь зөвхөн иргэний нисэхийн салбарын ирээдүйн хөгжлийг тодорхойлоод зогсохгүй, тээвэр, логистикийн бүс нутгийн зангилаа төвүүдийг хөгжүүлэх зорилтыг бодитой хэрэгжүүлэхэд чиглэж байна. Мөн энэхүү бодлогын хүрээнд дэд бүтцийн шинэчлэл, 14 мега төслийг хэрэгжүүлэхээр төлөвлөж байгаа нь Монгол Улсыг бүс нутгийн тээвэр, логистикийн сүлжээний чухал оролцогч болгож, техник технологийн дэвшил болон бодлогын шинэчлэлийг уялдаа холбоотойгоор хэрэгжүүлэх суурь нөхцөлийг хангаж байна. ■

Аэродром

Аэродром, нисэх буудал ба хөгжлийн ирээдүй



Орон нутгийн нисэх буудлуудыг 4C, 4D ангиллын шаардлагад нийцүүлэн өргөтгөх, хүчин чадлыг нэмэгдүүлэх ажлыг төр, хувийн хэвшлийн түншлэлээр хэрэгжүүлнэ

Улаанбаатар хотын Консулын дэнжид 1925 оны тавдугаар сарын 25-ны өдөр Ю-13 агаарын хөлөг анх удаа нислэг үйлдсэн түүхтэй. Тэрхүү талбайг Монгол Улсын анхны “Аэродром” гэж тэмдэглэсэн байдаг.

Харин 1956 оны долдугаар сараас АН-2 онгоцоор зарим аймагт тогтмол нислэг үйлдэж эхэлсний дээр 1957 онд Зөвлөлт Холбоот Улсаас ИЛ-14 онгоц тавыг авч орон нутгийн зорчигч тээвэрт ашиглаж эхэлсэн байна.

МАХН-ын Төв хорооны 1960 оны 420-р тогтоолоор “Буянт-Ухаа” нисэх буудлыг өргөтгөх арга хэмжээ авсны дагуу 1961 онд хөөрч буух хатуу хучилттай зурвас, явгалах зам, агаарын хөлгийн зогсоолууд, онгоцны техник үйлчилгээний байр, аэронавигацийн болон радиолокатор, нисэх холбооны дамжуулах төв, гэрэл суултын систем, цахилгааны дэд өртөө зэрэг объектуудыг шинээр байгуулсан. 1986 онд “Буянт-Ухаа” нисэх буудлын зорчигчийн терминал ашиглалтад орсноор агаарын тээврийн үйлчилгээний соёл шинэ түвшинд гарч олон жил хагас цэрэгжилтийн горимд ажиллаж байсан агаарын тээвэрчид, мөн зорчигчдод шинэлэг үйлчилгээний соёлыг хүртээсэн явдал байлаа.

Европ, Азийн бүс нутгийн гүүр болж, үндэсний авиа компаниудын эдийн засгийг чадавхжуулах, аялал жуулчлалыг хөгжүүлэх зэрэг олон ажлын эхлэл болсон транзит заалны бүтээн байгуулалт, зорчигчдын тав тухыг хангах үүднээс гол танхимуудын зай, талбайг өргөтгөж 2016 онд шинээр тохижууллаа. Ингэж цагт 800 зорчигч хүлээж авах чадалтай “Буянт-Ухаа” нисэх буудал 1200 зорчигчдод үйлчлэх боломжтой болов.

Өдгөө түүхэн замналынхаа 100 жилийн ойтой золгож байгаа манай иргэний нисэхийн салбар нь Монгол Улсыг гадаад ертөнцөд гаргах гол гарц төдийгүй хөрөнгө оруулагчдыг татах, жуулчдад үйлчлэхэд ихээхэн хувь нэмэр оруулагч, Монгол Улсын эдийн засгийн онцгой салбарын нэг болж чадсан.

“Алсын хараа-2050” Монгол Улсын урт хугацааны хөгжлийн бодлогын хүрээнд “Шинэ нийслэл болон Дорнод, Өмнөговь, Ховд, Увс, Завхан, Хөвсгөл аймгуудыг 4C зэрэглэлийн агаарын хөлөг хүлээн авах хүчин чадалтай аэродром, зорчигч үйлчилгээний цогцолбор бүхий олон улсын нисэх буудалтай болгоно”, Улсын Их Хурлын 2021 оны 106 дугаар тогтоолоор баталсан “Шинэ сэргэлтийн бодлого”-д “Монгол Улсын агаарын зайн зохион байгуулалт, агаарын замын ашиглалтыг сайжруулан дамжин өнгөрөх агаарын хөлгийн тоог нэмэгдүүлж, агаарын тээврийн либералчлалыг үе шаттайгаар үргэлжлүүлэх замаар ачаа тээврийн зангилаа төвийг бий болгож, аялал жуулчлалын салбарыг дэмжинэ”, “Орон нутгийн нисэх буудлын хүчин чадлыг сайжруулж, 6 нисэх буудлыг зорчигч, ачаа тээврийн харилцааны хилийн олон улсын боомт болгосон байна”, Улсын Их Хурлын 2024 оны “Монгол Улсын бүсчилсэн хөгжлийн үзэл баримтлал батлах тухай” 64 дүгээр тогтоолд Баруун бүсийн “Увс, Ховд аймгийн нисэх буудлыг 4C ангиллын болгон өргөтгөнө”, хойд бүсийн “Хөвсгөл аймгийн нисэх буудлыг 4C ангиллын болгон өргөтгөнө”, Зүүн бүсийн ▶

► “Дорнод аймгийн нисэх буудлыг 4C ангиллын болгон өргөтгөнө”, Говийн бүсийн “Өмнөговь аймгийн нисэх буудлыг 4D ангиллын болгон өргөтгөнө”, Улсын Их Хурлын 2024 оны 21 дүгээр тогтоолоор баталсан Монгол Улсын Засгийн газрын 2024-2028 оны үйл ажиллагааны хөтөлбөрт “Орон нутгийн нисэх буудлуудыг 4C, 4D ангиллын шаардлагад нийцүүлэн өргөтгөх, хүчин чадлыг нэмэгдүүлэх ажлыг төр, хувийн хэвшлийн түншлэлээр хэрэгжүүлнэ” гэж тус тус заасан.

Ингэснээр аялал жуулчлалыг дэмжсэн, иргэдийн нийгмийн хэрэгцээг хангасан, эрэлтэд нийцэхүйц, хүртээмжтэй агаарын тээврийг хөгжүүлэхэд чиглэсэн эдийн засгийн зохицуулалтууд бий болох юм. Олон улсын иргэний нисэхийн байгууллагын зөвлөмжийн дагуу иргэний нисэхийн салбарт олон улсад хүлээн зөвшөөрөгдсөн шаардлагыг хангахуйц дэд бүтцийн шинэчлэл хийх, иргэний нисэхийн үйлчилгээнд олон улсын стандарт, шаардлагад нийцсэн аюулгүй ажиллагааны шаардлагыг бүрэн хангасан, орчин үеийн дэвшилтэт техник, технологийн шинэчлэлийг тогтмол

**“Хархорум”
нисэх буудлыг
байгуулснаар
олон улс болон
орон нутгийн
нислэгийн
тоо чиглэл
нэмэгдэнэ**

хийх, дотоодын агаарын тээврийн үйлчилгээг алслагдсан бүс, орон нутгийн иргэдэд хүргэхэд чиглүүлэх зэрэг зорилтыг шийдвэрлэхэд оршино.

Япон Улсын Засгийн газрын урт хугацааны хөнгөлттэй зээлээр барьсан шинэ нисэх буудлыг Монгол Улсын Засгийн газраас төр, хувийн хэвшлийн түншлэлийн хүрээнд “Хөрөнгө оруулах-ашиглах-шилжүүлэх” нөхцөлтэйгээр Концессын гэрээгээр барьж байгуулсан. Шинэ нисэх буудлын менежментийг Японы 51 хувийн хөрөнгө оруулалттай компанид 15 жилийн хугацаатайгаар олгосон нь олон улсын нисэх буудлын үйлчилгээг хүртээмжтэй, чанартай, шуурхай болгох, нисэхийн бус үйлчилгээг өргөжүүлэн хөгжүүлэх ажлын эхлэл болсон.

“Буянт-Ухаа” олон улсын нисэх буудлыг Засгийн газрын 2019 оны 455 дугаар тогтоолын дагуу арилжааны бус ерөнхий зориулалтын нислэгүүд, улсын нисэх, цэргийн нисэх, онцгой байдлын агаараас эрэн хайх, авран туслах нислэгүүд, сургалтын болон хувийн нислэгүүдийг тогтмол үйлдэж байна.

“Буянт-Ухаа” олон улсын нисэх буудлыг түшиглэж Олон улсын агаарын тээврийн холбоо ►



- ▶ (IATA)-ны сургалтын төв байгуулах, мөн НҮБ-ийн хүмүүнлэгийн тусламжийн хариу арга хэмжээний төв байгуулахаар ажиллаж байна.

“Шинэ Хархорум” хотыг дагасан 4E хяналтын кодтой аэродром, зорчигч үйлчилгээний цогцолбор бүхий олон улсын шинэ нисэх буудлыг Олон улсын иргэний нисэхийн байгууллагын шаардлагад нийцүүлж, байгуулахаар төлөвлөн, нисэх буудлын техник эдийн засгийн үндэслэл, зураг төслийн ажлын даалгаврыг батлуулж, тендер шалгаруулалтыг Төрийн худалдан авах ажиллагааны газар зарлаад байна.

“Хархорум” нисэх буудлыг байгуулснаар олон улс болон орон нутгийн нислэгийн тоо чиглэл нэмэгдэнэ. Нийгэм, эдийн засгийн хувьд төрийн үүрэг, хариуцлагыг нэмэгдүүлж, алслагдсан бүс нутагт агаарын тээврийн үйлчилгээг тогтворжуулах, олон улсын агаарын харилцааг өргөжүүлнэ. Бүс нутгийн хөгжлийг дэмжиж, ажлын байрыг нэмэгдүүлэх, иргэдийн амьжиргааг сайжруулах, улмаар шилжилт хөдөлгөөнийг сааруулахад дэмжлэг болно.

Мөн Дорнод, Өмнөговь, Ховд, Увс, Завхан, Хөвсгөл аймгууд 4C зэрэглэлийн агаарын хөлөг хүлээн авах хүчин чадалтай аэродром, зорчигч үйлчилгээний цогцолбор бүхий олон улсын нисэх буудалтай болсноор аялал жуулчлал, гадаад худалдааг дэмжих юм. Мөн олон улсын нисэх онгоцны буудлыг түшиглэн худалдаа, эдийн засгийн чөлөөт бүс, карго логистикийн төв байгуулагдан, алслагдсан бүс нутагт агаарын тээврийн үйлчилгээг тогтворжуулж, агаарын тээврийг либералчлах, өрсөлдөөнийг бий болгож,

орон нутгийн хөгжлийг дэмжин, төвлөрлийг сааруулж, шилжилт хөдөлгөөнийг бууруулахад дэмжлэг болно.

Олон улсын иргэний нисэхийн чиг хандлага ногоон нисэх буудал буюу тогтвортой, байгаль орчинд ээлтэй нисэхийн дэд бүтцийг хөгжүүлэхэд түлхүү чиглэгдэж байна. Энэ нь Олон улсын иргэний нисэхийн байгууллага, ACI зэрэг дэлхийн тэргүүлэх байгууллагуудын стратегийн төвд орж, “Net Zero” (нүүрстөрөгчийн хийг тэг болгох) зорилготой уялдаж байна. Үүнд:

Тогтвортой хөгжил, Net Zero зорилт

- Олон улсын иргэний нисэхийн байгууллага:
- 2050 он гэхэд “Нүүрстөрөгчийн хийг тэглэх” зорилтыг улс орнуудад тавьсан.
- “CORSIA” хөтөлбөр (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation) хэрэгжүүлж байна.
- ACI (Airports Council International):
- “Green Airports Recognition” ба “Airport Carbon Accreditation” хөтөлбөрөөр нисэх буудлуудыг үнэлж, зэрэглэл тогтоодог.

Технологи ба дэд бүтцийн шинэчлэл

- Нарны болон салхины эрчим хүч ашиглан терминал, гэрэлтүүлэг, халаалтын системийг тэжээдэг.
- Ухаалаг барилга (Smart terminals): Ухаалаг хяналтын системүүд, эрчим хүчний оновчлол.

Ногоон үйл ажиллагаа ба үйлчилгээ

- Усны хэмнэлтийн систем (борооны усыг дахин ашиглах, бага зарцуулалттай тоног төхөөрөмж)
- Хог хаягдлын менежмент (ангиалан ялгах, дахин боловсруулах, био хаягдал боловсруулалт)
- Эко шатахуун ба SAF (Sustainable Aviation Fuel) хэрэглээг дэмжих буудлын дэд бүтэц.

Ногоон нисэх буудлууд нь байгаль орчинд ээлтэй, тогтвортой хөгжлийг дэмжсэн архитектур, инженерчлэлийн шийдлүүдийг агуулсан орчин үеийн нисэх буудлууд юм. Эдгээр буудал нь сэргээгдэх эрчим хүч ашиглах, ногоон байгууламжуудыг нэвтрүүлэх, хог хаягдлын менежмент, усны хэмнэлт зэрэг олон төрлийн экологи, технологийн шийдлүүдийг хэрэгжүүлдэг. ■



Технологи

Цус зөөгч Дрон

Ньюком групп дроны технологийн шинэ хуудсыг эхлүүллээ. Тус компани эрүүл мэндийн салбарт технологийн дэвшлийг нутагшуулж дроны төслийг амжилттай хэрэгжүүлж байна.

Монгол Улсад харилцаа холбоо, иргэний нисэх, сэргээгдэх эрчим хүч зэрэг стратегийн салбаруудад шинэчлэл, хөгжлийн салхийг эх орондоо анхлан авчирч, салбар бүрдээ жишиг тогтоож ирсэн "Ньюком" групп нь эрүүл мэндийн салбарт дрон технологи нэвтрүүлэх төслийг амжилттай хэрэгжүүлж байна.

Тодруулбал, тус группийн охин компани "Монголиан Сمارт Дрон Деливери" ХХК нь дроноор эмнэлгийн чухал хэрэгцээт цус, цусан бүтээгдэхүүн тээвэрлэх төслийг хэрэгжүүлж, Монгол Улсад өмнө нь байгаагүй шинэ технологийн хуудсыг нээгээд байна. Тус компани нь иргэний нисэхийн тухай хууль, иргэний нисэхийн холбогдох дүрмийн хүрээнд заагдсан бүх шалгуур үзүүлэлтийг хангаж, "Хүнгүй агаарын хөлгөөр үйл ажиллагаа эрхлэх зөвшөөрөл"-тэй Монгол Улсын анхны байгууллага болж, №01 дугаартай гэрчилгээг хүлээн авснаар дрон тээвэрлэлтийн үйлчилгээг хууль ёсоор эхлүүлсэн юм.

Энэхүү төслийг Ньюком групп манлайлан, Японы Олон Улсын Хамтын Ажиллагааны Байгууллага (JICA)-ийн дэмжлэгтэйгээр Монгол, Японы төр, хувийн хэвшлийн байгууллагууд хамтран хэрэгжүүлж байна.

Анхны туршилтын нислэгийг 2023 оны арваннэгдүгээр сарын 13-ны өдөр амжилттай зохион байгуулж, Цус сэлбэлт судлалын үндэсний төвөөс АШУҮИС-ийн Монгол-Японы эмнэлэг хүртэл 4.75 км зайд 2.2 кг буюу найман нэгж цусыг ердөө 12.5 минутын дотор хүргэсэн нь Монголын эрүүл мэндийн салбарын түүхэнд шинэ алхам болж үлдсэн юм. Энэхүү нислэгийг Японы Aeronext болон ACSL компаниудын хамтран хөгжүүлсэн "AirTruck" гэх тусгай дроноор гүйцэтгэсэн бөгөөд -15°C хүйтэн нөхцөлд, 1300 метрийн өндөрт, хүн ам суурьшсан бүсээр автомат нислэг хийсэн нь дотоодын технологийн хөгжил төдийгүй олон улсын түвшинд ч



Цус сэлбэлтийн үндэсний төв рүү цус зөөж буй Дрон

Дроны шуурхай, найдвартай хүргэлтийн ачаар хоёр өвчтөний амь насыг аварч чадсан

өндөр үнэлэгдсэн билээ.

Төслийн хүрээнд 2024 онд нийт 50 гаруй нислэгийг амжилттай үйлдэж, 178 өвчтөнд цус, цусан бүтээгдэхүүнийг цаг алдалгүй хүргэсэн бөгөөд тэдгээрийн 88 нь яаралтай цус сэлбэх өвчтөнүүд байв. Дроны шуурхай, найдвартай хүргэлтийн ачаар хоёр өвчтөний амь насыг аварч чадсан нь энэхүү төслийн бодит үр нөлөөг тодорхой харуулж байна. Энэ нь зөвхөн техник, технологийн дэвшил бус, нийгмийн хариуцлага, хүнлэг сэтгэл, хариуцлагатай бизнесийн бодит илэрхийлэл болсныг хэлэх хэрэгтэй.

Цаашид "Монголиан Смарт Дрон Деливери" ХХК хамтын ажиллагааны цар хүрээгээ улам тэлж, үйл ажиллагаагаа өргөжүүлэн, олон улсын шилдэг туршлага, дэвшилтэт шийдлүүдээс суралцаж, төслөө дараагийн шатанд амжилттай ахиулахын төлөө тууштай ажиллаж байна.

Зуун дамнасан хөгжил дэвшил, түүхэн бахархлыг бүтээлцэж, эх орныхоо агаарын замыг торгон мэдрэмж, хариуцлагатай сэтгэлээр хөтлөн хөгжүүлж ирсэн иргэний нисэхийн салбарын үе үеийн ажилтан, албан хаагчид та бүхэнд 100 жилийн ойн баярын мэнд хүргэе!

Тэнгэрт дүүлсэн 100 жил – Шинэ зууны эхлэл ■

Навигаци

Агаарын навигацийн хураамжийн орлогыг нэмэгдүүлсэн он жилүүд



Монгол Улс нь 1989 онд Олон улсын иргэний нисэхийн тухай “Чикагогийн конвенц”-д нэгдэн орсноор Олон улсын иргэний нисэхийн байгууллага (ICAO)-ын гишүүн, хэлэлцэн тохиролцогч улс болсон

1960-аад онд олон улсын хэмжээнд агаарын хөлөг үйлдвэрлэл, агаарын тээврийн салбар үсрэнгүй хөгжсөн гэж үздэг. ЗХУ-д үйлдвэрлэсэн АН-24, АН-26, ТУ-114, ТУ-124 ИЛ-14, ИЛ-18 маягийн алслалт ихтэй агаарын хөлгүүд манай агаарын зайг ашиглан БНХАУ руу шууд нислэг үйлдэж эхэлсэн нь Монгол Улсын агаарын зайд дамжин өнгөрөх нислэгийн эхлэл болж байв.

Монгол Улс нь 1989 онд Олон улсын иргэний нисэхийн тухай “Чикагогийн конвенц”-д нэгдэн орсноор Олон улсын иргэний нисэхийн байгууллага (ICAO)-ын гишүүн, хэлэлцэн тохиролцогч улс болсон бөгөөд тус байгууллагаас гаргадаг нисэхийн аюулгүй байдлын стандарт, дүрэм журмыг иргэний нисэхийн салбарт дагаж мөрдөх үүрэг хүлээсэн билээ.

Олон улсын иргэний нисэхийн байгууллага (ICAO)-ын стандарт шаардлагыг биелүүлэх зорилгоор Монгол Улсын иргэний нисэхийн салбарт 1990 оноос тогтолцооны шинэчлэлийг хийж эхэлсэн билээ. 1992 онд Агаарын зайд нислэг үйлдэх тухай хуулийг баталж, 1993 онд

тус хуульд нийцүүлэн тухайн үеийн төр засгийн шийдвэрээр “МИАТ нэгтгэл”-ийг өөрчлөн зохион байгуулж Иргэний агаарын тээврийг удирдах газар (одоогийн Иргэний нисэхийн ерөнхий газар)-ыг шинээр байгуулсан. Монгол Улсын агаарын зайд хяналт, зохицуулалт хийх, агаарын навигацийн үйлчилгээ үзүүлэх, үзүүлсэн үйлчилгээний хариуд навигацийн хураамжийг агаарын тээвэрлэгчдэд тооцож орлого олох, түүнийгээ иргэний нисэхийн аюулгүй байдлыг хангах, техник технологийн шинэчлэлд захиран зарцуулах үндэс суурь тавигдсан юм.

Мөн цаг хугацаанд Монгол Улсад зах зээлийн харилцаа хөгжиж, чөлөөт эдийн засгийг дэмжих бодлого баримталж байсан нь олон улсын зээл, тусламжийн хөрөнгөөр төсөл хөтөлбөр хэрэгжүүлэх боломжийг олгож эхлэв. Улмаар олон улсын чиг хандлага, агаарын тээврийн өсөлтөөс шалтгаалан иргэний нисэхийн салбарт томоохон шинэчлэл хийх хэрэгцээ шаардлага үүссэн болохыг тухайн үеийн удирдах албан тушаалтнууд төр засгийн түвшинд ойлгуулан таниулж чаджээ. ►

► Үүнээс улбаалан Азийн хөгжлийн банк (ADB)-ны хөнгөлөлттэй зээлийн санхүүжилтээр 1993-1996 оны хооронд 36 сая ам.долларын хөрөнгө оруулалт бүхий “Улаанбаатар хотын нисэх онгоцны буудал төсөл”-ийг амжилттай хэрэгжүүлэв.

Энэхүү олон улсын төсөл нь одоогийн “Буянт-Ухаа” олон улсын нисэх буудлын хөөрч буух зурвас, явгалах зам, перрон талбайг өргөтгөх, гэрэл суултын систем, цаг уур, холбоо, навигацийн техник технологийг шинэчлэх зорилготой төсөл байв. Төсөл амжилттай хэрэгжсэнээр “Буянт-Ухаа” нисэх буудал нь 2021 онд Төв аймгийн Сэргэлэн сумын нутагт хамаарах Хөшгийн хөндийд баригдсан “Чингис хаан” олон улсын нисэх буудал ашиглалтад орох хүртэлх хугацаанд улс орны нийгэм эдийн засагт үнэлж баршгүй хувь нэмэр оруулсны дээр далайд гарцгүй манай улсын хувьд олон улстай холбогдох үндсэн гарц болж байлаа.

Өнөөдөр “Буянт-Ухаа” олон улсын нисэх буудлыг Засгийн газрын 2019 оны 455 дугаар тогтоолын дагуу иргэний болон цэргийн нисэхийн зориулалтаар ашиглаж байгаа бөгөөд тус нисэх буудалд арилжааны бус нислэгүүд болох ерөнхий зориулалтын нислэгүүд, улсын нисэх, цэргийн нисэх, онцгой байдлын агаараас эрэн хайх, авран туслах нислэгүүд, сургалтын болон хувийн нислэгүүд тогтмол үйлдэгдэж байна.

“Улаанбаатар хотын нисэх онгоцны буудал төсөл”-ийг амжилттай хэрэгжүүлсний дараа гадаадын томоохон агаарын тээвэрлэгчдийн Боинг, Эйрбус маягийн агаарын хөлгүүд тус нисэх буудалд газардах боломжтой болсон бөгөөд зорчигч урсгал нэмэгдэж, нислэгийн тоо, давтамж мөн хэмжээгээр нэмэгдэж эхлэв.

Мөн тухайн үеийн БНХАУ-ын эдийн засгийн нээлттэй бодлогын нөлөөгөөр АНУ болон Европын улс орнуудаас Бээжинг чиглэсэн нислэгүүд Монгол Улсын агаарын зайг дамжин өнгөрөх болсноор манай улсын агаарын зайд үйлдэгдэх нислэгийн тоо огцом нэмэгдэв. Энэ үеэс Монгол Улсад иргэний нисэхийн аюулгүй байдлыг хангах зорилгоор агаарын орон зайгаа хянах, агаар газрын найдвартай холбоог үүсгэх, агаарын навигацийн үйлчилгээг чанартай, хүртээмжтэй үзүүлж, олон улсын стандарт шаардлагад нийцүүлэх, хүний нөөцөө сурган бэлтгэх зайлшгүй шаардлага тулгарав.

Дээрх шаардлагуудын үүднээс Иргэний агаарын тээврийг удирдах газраас Азийн хөгжлийн банк (ADB)-тай хамтран 27.5 сая ам.долларын хөнгөлөлттэй зээлийн санхүүжилт бүхий “Үндэсний агаарын навигацийн шинэчлэл төсөл”-ийг 1995-1999 оны хооронд амжилттай хэрэгжүүлэв. Энэхүү төслийн хүрээнд агаарын навигацийн үйлчилгээ үзүүлэхэд шаардлагатай нислэгийн хөдөлгөөний цамхаг, бүсийн нислэгийн хөдөлгөөний төвийг барьж байгуулан, агаарын навигацийн холбооны техник, технологи, нислэгийн хөдөлгөөний удирдлагын автомат систем, цаг уурын тоног төхөөрөмжүүд, AFTN сүлжээ зэргийг шинэчилж, нислэгийн удирдагч, агаарын навигацийн инженер техникийн ажилтнуудыг гадаад улсад сургаж дадлагажуулсан нь өнөөдрийн агаарын навигацийн үйлчилгээ өндөр түвшинд хөгжих үндэс суурь болжээ. Улмаар Монгол улсын агаарын зайн 6150м-с дээш өндөрт үйлдэгдэж буй нислэгүүдэд нислэгийн хөдөлгөөний удирдлагын үйлчилгээг “Улаанбаатар нислэгийн хөдөлгөөний удирдлагын төв”-өөс нэгдсэн байдлаар үзүүлж эхэлсэн.

Монгол Улсын агаарын зайгаар сүүлийн 32 жил дамжин өнгөрсөн нислэгийн тоон үзүүлэлт

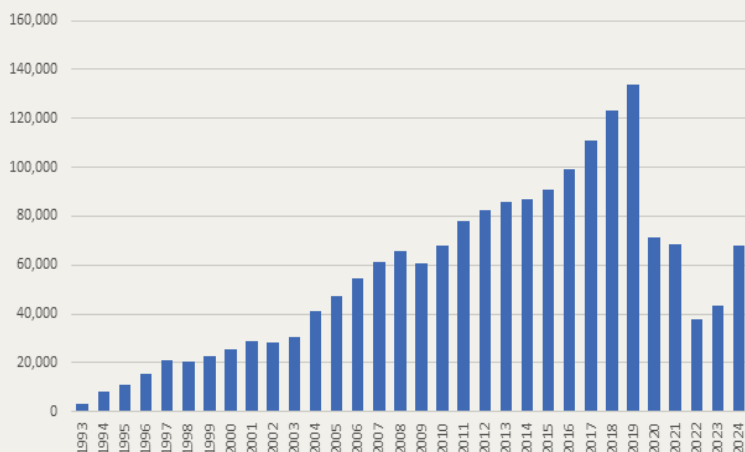
1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
3,220	8,456	11,099	15,573	20,874	20,695	22,856	25,675
2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
29,053	28,472	30,482	41,256	47,141	54,570	61,244	65,573
2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
60,786	67,934	77,981	82,626	85,684	87,117	90,686	99,210
2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
110,953	123,296	133,633	71,442	68,715	37,565	43,498	67,823

Энэхүү Азийн хөгжлийн банкны зээлийн эргэн төлөлтийг Иргэний нисэхийн ерөнхий газар хариуцаж агаарын навигацийн үйлчилгээний орлогоос улсын төсөвт Сангийн ямаар дамжуулан төвлөрүүлж төлөх зохицуулалттай байв. Тус зээл нь 40 хүртэлх жилийн хугацаатай, 5 хувийн хүүтэй, эхний 10 жил зээлийн хүүгийн төлөлтөөс чөлөөлсөн нөхцөлтэй байсан бөгөөд Иргэний нисэхийн ерөнхий газрын зүгээс зээлийг

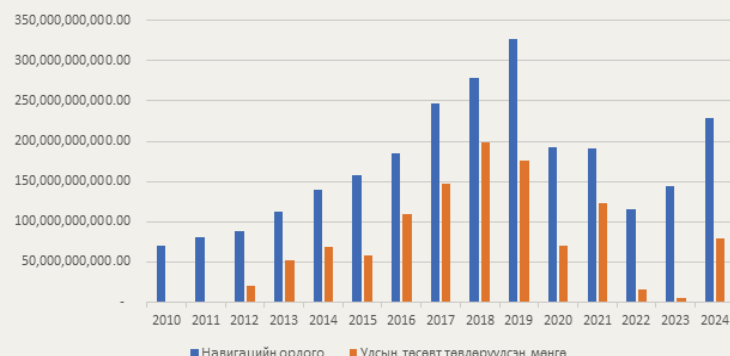
Азийн хөгжлийн банкны зээлийн эргэн төлөлттэй холбогдуулан 1998-2024 оны хооронд 750 орчим сая ам.долларыг Иргэний нисэхийн ерөнхий газраас улсын төсөвт төвлөрүүлсэн юм

- хугацаанаас нь өмнө төлж дуусгасан байдаг. Азийн хөгжлийн банкны зээлийн эргэн төлөлттэй холбогдуулан 1998-2024 оны хооронд 750 орчим сая ам.долларыг Иргэний нисэхийн ерөнхий газраас улсын төсөвт төвлөрүүлсэн юм.

Монгол Улсын агаарын зайгаар сүүлийн 32 жил дамжин өнгөрсөн нислэгийн тоон үзүүлэлт



Монгол Улсын агаарынavigацийн орлого, улсын төсөвт төвлөрүүлсэн байдал



Иргэний нисэхийн тухай хуулийг 1999 онд батлан Иргэний нисэхийн ерөнхий газрыг байгуулж байгууллагын бүтцийн нэгжид агаарын навигацийн үйлчилгээний бодлого, зохицуулалт хариуцсан нэгж тогтмол үйл ажиллагаа эрхлэн явуулж өнөөдрийн ололт амжилтад хүрсэн билээ.

Иргэний нисэхийн ерөнхий газрын зүгээс агаарын навигацийн үйлчилгээнд авч хэрэгжүүлсэн томоохон ололт амжилтуудаас дурдвал:

- Агаарын зайн зохион байгуулалт, агаарын замын өөрчлөлт шинэчлэлтүүдийг тухайн үеийн хэрэгцээ шаардлагад нийцүүлэн шинэчлэн хөгжүүлж ирсэн.
- 2011 онд Олон улсын иргэний нисэхийн байгууллага (ICAO)-ын стандарт шаардлагын дагуу Монгол Улсын дээд агаарын зайд багасгасан босоо зайчлал (RVSM)-ыг нэвтрүүлж агаарын зайн багтаамжийг нэмэгдүүлсэн байдаг.
- 2012 онд нутгийн 7 байрлалд хоёрдогч радио локатор (SSR) суурилуулан Монгол Улсын дээд агаарын зайг бодит ажиглалтын удирдлагын системээр хянаж нислэгийн хөдөлгөөний удирдлага үзүүлж эхэлсэн.
- 2015 онд техник, технологийн шинэчлэл, хүний нөөцийн чадамжид суурилан Монгол Улсын дээд агаарын зайд нислэг үйлдэж буй агаарын хөлөг хоорондын тууш зайчлал 90км байсныг Олон улсын иргэний нисэхийн байгууллага (ICAO)-ын стандарт шаардлагад нийцүүлэн 30км болон багасгаж агаарын зайн багтаамжийн дахин нэмэгдүүлсэн.
- 2016 оноос Монгол Улсын агаарын зайд үзүүлэлтэд тулгуурласан навигаци (PBN) бүхий RNAV-5 төрлийн чиг ►

Монгол Улсын агаарынavigацийн орлого, улсын төсөвт төвлөрүүлсэн байдал

Он	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Орлого	70,404,828,743.46	80,282,211,940.27	88,789,698,607.87	112,382,372,888.10	139,561,874,871.81	157,553,256,846.55	184,430,714,159.15	246,930,422,584.58
Улсын төсөвт	-	-	20,538,001,064.01	52,263,915,733.53	68,016,008,401.47	58,629,231,295.21	108,844,400,000.00	147,604,916,000.00
Он	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Орлого	278,893,731,535.30	326,238,884,977.85	193,109,849,365.61	190,761,144,709.39	115,619,483,038.52	143,608,182,777.88	228,313,438,173.40	
Улсын төсөвт	197,772,800,000.00	175,642,887,466.56	70,000,000,000.00	122,878,436,100.00	16,000,000,000.00	5,000,000,000.00	80,000,000,000.00	

- ▶ шулуун агаарын замуудыг нэвтрүүлж эхлэв. Ингэснээр Монгол Улсын агаарын зайг ашиглан дамжин өнгөрөх агаарын тээвэрлэгчдэд эдийн засгийн хэмнэлт гарч, агаарын зайгаар дамжин өнгөрөх агаарын хөлгүүдийн тоог нэмэгдүүлэх боломжтой болов.
- 2018 оноос эхлэн Монгол Улсын агаарын зайд автомат хамааралтай ажиглалтын систем (ADS-B) системийг нэвтрүүлэн бодит ажиглалтын хүрээг тэлж агаарын орон зайгаа бүрэн хянах боломжтой болсон.
- 2021 онд Улаанбаатар хотын олон улсын шинэ нисэх буудлын агаарын навигацийн үйлчилгээ үзүүлэх техник, тоног төхөөрөмжийг суурилуулах, нислэгийн хөдөлгөөний удирдлага үзүүлэх бэлтгэл ажлыг хангах төслийг амжилттай хэрэгжүүлсэн.
- 2010, 2017, 2024 онуудад агаарын навигацийн хураамж тооцох аргачлалыг олон улсын чиг хандлага, агаарын тээвэрлэгч компаниуд болон Монгол Улсын хэрэгцээ шаардлагад нийцүүлэн шинэчлэн тогтоосон.

Иргэний нисэхийн тухай хууль (шинэчилсэн найруулга) 2025 оны нэгдүгээр сарын 01-ний өдрөөс хүчин төгөлдөр мөрдөгдөж эхлэхтэй холбогдуулан Монгол Улсын Их Хурлын 2024 оны долдугаар сарын 10-ны өдрийн 13 дугаар тогтоол, Засгийн газрын 2024 оны арваннэгдүгээр сарын 27-ны өдрийн 189, 193 дугаар тогтоол, Зам, тээврийн сайдын 2024 оны 12 дугаар сарын 27-ны өдрийн А/289, А/290 дугаар тушаалууд тус тус батлагдаж иргэний нисэхийн хяналт, зохицуулалтын чиг үүргийг Монгол Улсын Засгийн газрын тохируулагч агентлаг Иргэний нисэхийн ерөнхий газар, иргэний нисэхийн салбарт төрөөс зохицуулалттай үйлчилгээ үзүүлэх чиг үүргийг “Иргэний нисэхийн үндэсний төв” ТӨХХК нь тус тус хэрэгжүүлэн ажиллаж байна.

2025 оны байдлаар Монгол Улсын агаарын навигацийн үйлчилгээнд 600 гаран мэргэшсэн албан хаагчид 7 хоёрдогч радио локатор (SSR), 18 автомат хамааралтай ажиглалтын систем (ADS-B), AMHS, VPN, VCS, IPRCAG технологиудад суурилсан холбоо, навигаци, ажиглалт, гэрэл суултын 50 гаран байгууламж,

**2030 он гэхэд
200 мянган
нислэгт
үйлчилгээ
үзүүлэх зорилго
тавин ажиллаж
байна**



2000 гаран тоног төхөөрөмжийн бэлэн байдлыг хангаж, Ази, Номхон далайн бүсийн (CRV) сүлжээнд холбогдон нислэгийн хөдөлгөөн, нислэгийн урсгал, төлөвлөлт, нисэхийн мэдээлэл солилцон ажиллаж байна.

“Улаанбаатар” бүсийн нислэгийн хөдөлгөөний удирдлагын төвөөс AIRCON-2100 автомат системээр дамжуулан Төв, Дорнод, Говь, Мөрөн, Баян секторт ажиглалтын, Алтай секторт нислэгийн хөдөлгөөний процедур удирдлагын үйлчилгээ үзүүлж байна.

Цаашид Иргэний нисэхийн ерөнхий газрын зүгээс Олон улсын иргэний нисэхийн байгууллага (ICAO)-ын стандарт шаардлагуудыг хэрэгжүүлэх, агаарын зайн багтаамжийг нэмэгдүүлэх, нисэхийн аюулгүй байдал, нислэгийн аюулгүй байдлыг хангах зорилгоор агаарын навигацийн үйлчилгээнд “Чөлөөт агаарын зайг хэрэгжүүлэх”, “Сансарт суурилсан автомат хамааралтай ажиглалтын систем (SB-ADS-B) технологийг нэвтрүүлэх”, “Нислэгийн хөдөлгөөний удирдлагын үйлчилгээний зайчлалыг олон улсын стандартад нийцүүлэн багасгах”, “Нислэгийн хөдөлгөөний удирдлагын үйлчилгээнд олон улсын фүүтийн системийг нэвтрүүлэх”, “Сайншанд бүсийн нислэгийн хөдөлгөөний удирдлагын төв”, “Нислэгийн хөдөлгөөний алсын удирдлагын төв” зэрэг төсөл хөтөлбөрийг хэрэгжүүлэхээр төлөвлөж байна.

Эдгээр төсөл хөтөлбөрийг хэрэгжүүлснээр Монгол Улсын агаарын навигацийн үйлчилгээний аюулгүй ажиллагаа дээшилж, агаарын зайн багтаамж нэмэгдэх бөгөөд 2030 он гэхэд 200 мянган нислэгт үйлчилгээ үзүүлэх зорилго тавин ажиллаж байна. ■





Б.Отгонсүх: Нислэг хөдөлгөөнийг удирдах хоёр дахь төвийг Сайншандад барина



“Иргэний нисэхийн үндэсний төв” ТӨХХК-ийн гүйцэтгэх захирал Б.Отгонсүхтэй ярилцлаа.

–Түүхт 100 жилийн ойн босгон дээр иргэний нисэхийн салбар Нисэхийн тухай хуулиа батлууллаа. Шинэ хуулийн хүрээнд танай төв бий болсон. Танай төв ямар зорилгын хүрээнд ямар бодлого хэрэгжүүлж ажиллах вэ?

–2025 оны нэгдүгээр сарын 1-ний өдрөөс Иргэний нисэхийн ерөнхий газрын бүтцэд томоохон өөрчлөлт орж, “Иргэний нисэхийн үндэсний төв” ТӨХХК байгуулагдсан. Энэ бол олон улсын жишигт нийцсэн, үйлдвэрлэл, хяналт зохицуулалтыг заагласан, нэн шаардлагатай, цагаа олсон чухал алхам юм.

Манай байгууллага нисэхийн шинэ үеийн мэргэжилтнүүдийг бэлтгэх хөтөлбөрийг үе шаттайгаар хийхээр төлөвлөж байна

Энэхүү шинэчлэлийн хүрээнд “Иргэний нисэхийн үндэсний төв” /ИНҮТ/ нь Монгол Улсын хууль, Олон улсын иргэний нисэхийн байгууллага (ICAO)-ын стандартууд болон бодлого, чиг хандлагад нийцсэн, нисэхийн аюулгүйн хамгаалалтын үйлчилгээ, нисэх буудлын болон агаарын навигацийн үйлчилгээг хариуцан, эдгээр үйлчилгээг олон улсын стандарт, шаардлагад нийцүүлэн иргэний нисэхийн аюулгүй ажиллагааг хангасан, эдийн засгийн үр ашигтай, байгаль орчинд ээлтэй нисэх буудлын болон агаарын навигацийн үйлчилгээг үзүүлэх зорилготой ажиллаж байна

ИНҮТ нь “Хил хязгааргүй нисэх” бодлогын хүрээнд сүүлийн үеийн дэвшилтэт техник технологиудыг нэвтрүүлэх, бүсийн нислэг хөдөлгөөн удирдах төвүүдийг шат дараатай ашиглалтад оруулан, ЕКО-НОГООН нисэх буудлууд, өндөр түвшний аюулгүй хамгаалалт зэрэг иргэний нисэхийн аюулгүй ажиллагааг хангасан, бүсийн тэргүүлэгч улсуудын нэг болохын төлөө бодлого, стратегийн төлөвлөгөөтэй ажиллаж байна.

–Технологийн шинэчлэл, хөгжил, дата төв, хиймэл оюун ухааны эрин үед нисэхийн салбарынхан 100 жилийн хөгжлөө дүгнэж, шинэ зууны эхлэлийг тавих гэж байна. Танай төв энэхүү шинэ хөгжлийн эхлэлд бэлэн үү?

–ИНҮТ нь техник технологийн шинэчлэлийг цаг тухай бүрд нь хийж ирсэн хэдий ч, орчин үеийн хөгжил дэвшилтэй хөл нийлүүлэн алхах мөн нислэгийн аюулгүй байдлыг хангахад шинэ нислэг хөдөлгөөнийг удирдах төв зайлшгүй шаардлагатай болсон. Тус ажлын хүрээнд Улаанбаатар хотын шинэ нислэг хөдөлгөөнийг удирдах төвийн барилгын ажлыг энэ онд дуусгахаар төлөвлөж байна. Мөн хоёр дахь нислэг хөдөлгөөнийг удирдах төвийг Сайншанд хотод барих томоохон төслийн ажлыг хийж байна. ►

► Иргэний нисэхийн салбарт жил ирэх бүр нислэгийн үйл ажиллагаатай холбоотой томоохон хэмжээний өгөгдлийн сан /Дататбейс/ үүсэж байдаг. Тус өгөгдлийн санг дахин боловсруулж цаашид хийх хүний нөөц болон техник технологийн шинэчлэлийн шийдвэр гаргахад ашиглах, хүний хүчин зүйлийн нөлөө, эрсдэлийг бууруулахад хиймэл оюун ухаанаар урьд нь үүссэн санд анализ хийлгэж гарсан дүнгээр сургалтын үйл ажиллагааг шинэчлэх чиглэлээр судалгаа шинжилгээг хийж байна.

-ИНҮТ 2078 ажилтантай үйл ажиллагаа явуулж байна. Боловсон хүчний бодлого, хөгжлийн ирээдүйгээ хэрхэн харж байна вэ?

-Иргэний нисэх тэр чигтээ нарийн мэргэшсэн ажилтнуудын ажилладаг салбар юм. Иймд манай байгууллага нисэхийн шинэ үеийн мэргэжилтнүүдийг бэлтгэх хөтөлбөрийг үе шаттайгаар хийхээр төлөвлөж байна. Сургалтын төвийн үйл ажиллагаараа дамжуулан Олон улсын шаардлагыг хангасан сертификаттай багш нарыг бэлтгэснээр тодорхой хэмжээний мэргэжилтнүүдийг Монголдоо бэлтгэх боломжийг бүрдүүлэх юм.

Олон улсын судалгаагаар нисэхийн салбарын үйл ажиллагаа ойрын үед 2-3 дахин тэлэхээр байна. Мөн шинэ нислэг хөдөлгөөний удирдах төвүүдийг ашиглалтад оруулахад инженер техникийн ажилтнууд, нислэгийн удирдагч нарыг олон тоогоор бэлтгэх хэрэгцээ шаардлага үүсэж байгаа тул эдгээр асуудлыг оновчтойгоор шийдэхийн тулд сургалтын баазаа бэхжүүлэх, сургалт дадлага симуляторыг шинэчлэх бодлого барьж ажиллаж байна.

-Танай төв нисэхийн салбар, улмаар Монгол Улсын эдийн засгийн хөгжилд ямар үүрэгтэй байж, ямар хувь нэмэр оруулах вэ?

-Монгол Улс нь далайд гарцгүй улс. Иргэний нисэх нь манай улсын хувьд гадаад улсуудтай харилцахад чухал үүрэг хариуцлагыг хүлээн ажилладаг онцлог салбар юм. ИНҮТ нь Монгол Улсын агаарын зайд үйлдэгдэж буй бүх нислэгийг хянаж удирдаж ажилладаг бөгөөд Олон улсын иргэний нисэхийн байгууллага /ИКАО/-ын өмнө олон улсын стандартууд, нислэгийн аюулгүй байдлыг хангах үүрэг хүлээсэн байдаг. Иймд



АНУ-ын "Юнайтэд Эйрлайнс" ХХК 2025 оны тавдугаар сарын 01-ний өдрөөс эхэлж, Монгол Улсаас Япон Улсаар дамжин АНУ руу нислэг үйлдэх болсонтой холбогдуулан "Иргэний нисэхийн үндэсний төв" ТӨХХК болон "Юнайтэд Эйрлайнс" ХХК-ийн хооронд "Зорчигчийн аюулгүй байдлын үйлчилгээ үзүүлэх гэрээ"-г 2025 оны дөрөвдүгээр сарын 28-ны өдөр үзэглэлээ.

ИНҮТ нь Монгол Улсын агаарын зайд үйлдэгдэж буй бүх нислэгийг хянаж удирдаж ажилладаг бөгөөд Олон улсын иргэний нисэхийн байгууллага /ИКАО/-ын өмнө олон улсын стандартууд, нислэгийн аюулгүй байдлыг хангах үүрэг хүлээсэн байдаг

манай байгууллага нь энэхүү хүлээсэн үүргээ бүрэн хангаж Монгол Улсын эдийн засгийн хөгжлийг хурдасгах үйл хэрэгт өөрийн гэсэн байр суурь эзэлдэг төдийгүй, дотоодын нарийн мэргэжлийн боловсон хүчин бэлтгэх, хөгжүүлэх, өндөр цалин хангамжтай ажлын байр бий болгох, инновац нэвтрүүлэхэд тэргүүлэгчдийн эгнээнд явж ирсэн.

-Нисэх хүчин үүсэн байгуулагдсаны 100 жилийн ой тохиож буйтай холбогдуулан ИНҮТ-ийн удирдлагын хувьд мэндчилгээ дэвшүүлнэ үү?

-Эрдэм мэдлэг, оюун ухаанаа дайчлан мөр зэрэгцэн ажиллаж байгаа иргэний нисэхийн салбарын ажилтнууд та бүхэндээ Монгол Улсын нутаг дэвсгэрт болон агаарын зайд нисэхийн аюулгүй байдлыг хангасан, хэрэглэгчдийн хэрэгцээ шаардлагад нийцсэн, аюулгүй, үр ашигтай, тогтвортой, хүртээмжтэй үйлчилгээ үзүүлэх их үйлсэд тань өндөр амжилтыг хүсэн ерөөе. ■

Удирдлагууд бичиж байна

М.Дагва: Манай салбар цаашид улам хөгжих боломж, ирээдүй их бий



М.ДАГВА:
/ИНЕГ-ын
дарга асан/

Би Говь-Алтай аймгийн Дарви сумын уугуул хүн. ЗХУ-ын Москва хотын Удирдлагын дээд сургуулийн “Иргэний агаарын тээврийн факультет”-ийг иргэний агаарын тээврийн инженер-эдийн засагч мэргэжлээр төгсөөд, агаарын тээврийн салбарт 40 шахам жил ажиллаад тэтгэвэрт гарсан. Энэ хугацаанд агаарын тээврийн салбарт эдийн засагч, хэлтсийн даргаас гадна Ерөнхий төлөөлөгч, “МИАТ” ТӨХК болон ИНЕГ-т дэд захирал, Зам, тээврийн ерөнхий газар /одоогийн ЗТЯ/-ны орлогч бөгөөд Агаарын харилцааны газрын дарга /1991-1993/, ИНЕГ-ын даргаар 1998-2006 онд тус тус ажиллаж байсан.

Иргэний агаарын тээврийн хөгжлийн нэгэн онцлох үе

Нисэх хүчний 100 жилийн босгон дээрээс эргэн харахад, иргэний агаарын тээврийн салбарын түүхэн хөгжлийн нэгэн онцлох үе нь 1980 оны эцсээс эхлэлтэй гэж үзэж болох юм. Аль ч улс орон, аж ахуйн салбарын хөгжлийн онцлог үе нь тухайн үедээ тэдний өмнө тавигдсан түүхэн нөхцөл шаардлагаар бий болдог. Бидний өмнө ч тийм түүхэн шаардлага 1990 оны эхэн үеэс бий болсон юм.

1989 онд Монгол Улс Олон улсын иргэний нисэхийн байгууллага /ОУИНБ/-ын гишүүнээр элсч, Чикагогийн конвенцид нэгдсэн юм. Энэ нь иргэний агаарын тээвэрт мөрдөгдөж байгаа хууль, дүрмийг, салбарын удирдлагын бүтцийг ОУИНБ болон Чикагогийн конвенц, түүний хавсралтууд, дүрэм,

стандартад нийцүүлэх шаардлагыг бий болгосон. 1990-ээд оноос Монгол Улс зах зээлийн эдийн засгийн харилцаанд шилжсэнээр гадаад харилцаа тэлж, хувийн хэшлүүд бий болж, иргэний агаарын тээврийн үйлчилгээний эрэлт хэрэгцээ нэмэгдсэн. Энэ нь олон улсын нислэгийн тоог нэмэгдүүлэх, түүнд гадаад болон дотоодын агаарын шугамд ашиглах онгоцны паркыг шинэчлэх, өөрийн олон улсын нислэгийг бий болгох, онгоцны үйлчилгээний материаллаг баазыг бий болгох шаардлага үүссэн.

Мөн үеэс Швед, Польш, Герман улсын авиакомпаниуд Ази болон Зүүн өмнөд Ази руу хийж буй нислэгээ Монгол Улсын нутаг дэвсгэр дээгүүр өнгөрүүлэх, холбогдох гэрээ хэлэлцээр байгуулах хүсэлт тавьж эхэлсэн. Цаашдаа энэ нислэгийн тоо нэмэгдэх хандлагатай болсон. Энэ нь нислэгийн хөдөлгөөний удирдлага, холбоонд ашиглаж байгаа тоног төхөөрөмжийг шинэчлэх, найдвартай болгох, нислэг, хөдөлгөөнийг зохицуулах мэргэжлийн боловсон хүчнийг нэмж бэлтгэх шаардлагыг бий болгосон юм. Энэхүү шаардлагыг хангахын тулд бүх төрлийн боловсон хүчний бодлогыг эргэж харах, шинээр бэлтгэх, мөн түүнчлэн хууль эрх зүйг шинэчлэхэд, материаллаг баазыг бэхжүүлэхэд шаардлагатай санхүүгийн эх үүсвэрийг олох хэрэгтэй болсон.

Энэ чухал үед буюу 1991 онд Монгол Улс Азийн хөгжлийн банкны гишүүн болж, улмаар АХБ-ны мэргэжлийн баг Монголд ирж судалгаа хийсний үндсэн дээр Монгол Улсад агаарын тээврийн салбар маш чухал гэдгийг ойлгож, бидэнд тулгарсан асуудлыг шийдвэрлэхэд туслах санал тавьсан. Тухайн жил ОУИНБ-аас агаарын тээврийн салбарт 1,5 сая ам.доллар, 1993 онд АХБ-наас 850 мянган ам.долларыг техникийн туслалцааны төслийн санхүүжилтэд, мөн 1995 онд АХБ-наас дахин олгосон 592 мянган ам.долларын санхүүжилтийн ачаар бид агаарын тээврийн салбарын хууль эрх зүйн болон удирдлагын бүтцийн шинэчлэлийг хийж, холбогдох боловсон хүчнийг бэлтгэж, нислэгийн аюулгүй байдлын мастер төлөвлөгөөг боловсруулж, ▶

**Агаарын
тээврийн
салбарт 1992
оноос хувийн
хэвшил бий
болж эхэлсэн**

► цаашид материаллаг баазыг бэхжүүлэх, үндэсний агаарын навигацийн хөгжүүлэх бодлогыг боловсруулж чадсан юм.

1958 онд баталж, 1990-ээд он хүртэл мөрдөж ирсэн “Агаарын зайн тухай” хуулийг 1992, 1999 онуудад шинэчлэн батлуулж, энэ үндсэн дээр 160 шахам дүрмийг Чикагогийн конвенци, түүний хавсралт, стандартуудад нийцүүлэн боловсруулж, мөрдүүлсэн. ИНЕГ-ыг 1993 онд байгуулж, агаарын тээврийн асуудал эрхэлсэн төрийн захиргааны байгууллага буюу агентлаг, авиакомпанийн гүйцэтгэх эрх үүргийг зааглаж, гэрчилгээжүүлэлт, аюулгүй байдал, осол зөрчлийг шинжлэн шалгах албадыг тус тус бий болгож, салбарын удирдлагын бүтцийг шинэчилсэн.

Дээр дурдсан техникийн туслалцааны төслийн хүрээнд боловсруулсан бодлогын бичиг баримт, мастер төлөвлөгөөг үндэслэн АХБ-наас агаарын тээврийн салбарт “Буянт-Ухаа нисэх буудал төсөл”-ийг 36 сая ам.доллараар, “Үндэсний агаарын навигацийг хөгжүүлэх төсөл”-ийг 27.5 сая ам.доллараар тус тус хэрэгжүүлэхээр олгосон жилийн нэг хувийн хүүтэй, 40 жилийн хугацаатай эргэн төлөх нөхцөлтэй хөнгөлттэй зээл байсан юм.

Буянт-Ухаа нисэх буудлын төслийн хүрээнд онгоц хөөрч буух зурвасыг хүчитгэх, 500 метрээр уртасгах, онгоц явгалах замыг засах, шинээр бий болгох, онгоцны зогсоолын талбай/перрон/-г өргөтгөх, нисэх буудлын зорчигч үйлчилгээний барилгын зорчигчдод үйлчлэх ашигтай талбайг нэмэгдүүлэх, буудлын үндсэн барилгад их засвар хийх, ачааны вокзал, нислэг хөдөлгөөний удирдлагын байр ба цамхаг, сургалтын төв, агаарын хөлгийн засвар үйлчилгээний ангарын барилга, газрын үйлчилгээний автомашинуудын гараж зэргийг шинээр барих, аэродромын засвар үйлчилгээ, түүний тоног төхөөрөмжүүдийг сайжруулах, зорчигчдын бүртгэл, тээш зөөвөрлөх төхөөрөмжүүдийг шинэчлэх ажлуудыг хийсэн юм.

Үндэсний агаарын навигацийг хөгжүүлэх төслийн хүрээнд навигацийн төхөөрөмжүүдийг шинэчлэн суурилуулах, гэрэл суултын системийг шинэчлэх, газрын холбоог сайжруулах, цахилгааны нөөц тэжээлийг боловсронгуй болгох, буудал дээрх гал унтраах, авран хамгаалах машин, тоног төхөөрөмжийг нийлүүлэх, газрын үйлчилгээний болон онгоцны үйлчилгээний тоног төхөөрөмж, машин механизмыг нийлүүлэх, нислэгийн

**1993 онд
Монгол Улсын
нутаг дэвсгэр
дээгүүр
өнгөрсөн
нислэгийн тоо
3220 байсан
бол 2019 онд
133.663 болсон**

маршрутын навигацийн төхөөрөмжийг сайжруулах, нийтийн холбоо, агаарын хөлгийн GPS, ELT төхөөрөмж болон компьютер нийлүүлэх зэрэг үндсэн ажлууд хийгдсэн байна.

Өдрөөс өдөрт өсөн нэмэгдэх агаарын тээврийн эрэлт хэрэгцээг хангах зорилгоор 1986 оноос ТУ-154Б маркийн онгоц ЗХУ-аас түрээсээр авч, өөрийн олон улсын нислэг нээх, 1992 оноос Боинг 727-200, 1998 оноос Эйрбас 310, 2002 оноос Боинг 737-800, улмаар Боинг 767 зэрэг барууны онгоцуудыг өөрийн олон улсын шугамд ашиглаж ирсэн.

Агаарын тээврийн салбарт 1992 оноос хувийн хэвшил бий болж эхэлсэн. Одоогийн байдлаар 15 орчим компани тогтмол үйл ажиллагаа явуулж байна. Агаарын навигацийг хөгжүүлэх төслийн хүрээнд нисгэгч, нислэгийн удирдагч нарын хооронд ашиглагддаг дуун холбооны системийг бүхэлд нь орчин үеийн технологид нийцүүлэн шинэчилснээр Монгол Улсын агаарын зайд үйлдэгдэж байгаа бүх нислэгийг нэг төвөөс төвлөрүүлэн удирдах боломж бүрдсэн юм. Энэ нь Монгол Улсын нутаг дэвсгэр дээгүүр өнгөрөх нислэгийн тоог нэмэгдүүлэхэд, тэр хэмжээгээр байгууллагын санхүүгийн чадварыг сайжруулахад чухал түлхэц болсон билээ. 1993 онд Монгол Улсын нутаг дэвсгэр дээгүүр өнгөрсөн нислэгийн тоо 3220 байсан бол 2019 онд 133663 болсон байх жишээтэй.

Манай олон улсын агаарын шугамд ашиглаж байгаа онгоцны төрөл, маяг өөрчлөгдөхийн хэрээр инженер техникийн ажилтнуудын мэдлэг чадвар сайжирч, барууны агаарын хөлгийн бүх техник үйлчилгээг, хүнд хэлбэрийн “С” чекийг оролцуулан бие даан гүйцэтгэдэг болсон.

Манай иргэний агаарын тээврийн салбар цаашид улам хөгжих боломж, ирээдүй их бий. Өнгөрсөн түүхээс харахад, зөвхөн зорчигчид болон өнгөрөлтийн орлогоор үйл ажиллагаагаа хязгаарлах нь учир дутагдалтай байна. Цаашдаа агаарын хөлгийн засвар үйлчилгээний баазыг улам өргөтгөж, гадны онгоцонд засвар үйлчилгээ хийх, төрөл бүрийн сургалтын тренажёр, төхөөрөмжүүдийг бий болгож мэргэжлийн сургалт явуулах, Буянт-Ухаа олон улсын нисэх буудлын ашиглалтад гадаадын хөрөнгө оруулалт, технологи татах, хамтарсан үйлчилгээ, сургалтын үйл ажиллагаа явуулах зэргээр орлогын өөр эх үүсвэрийг нэмэгдүүлэх арга замыг эрж хайх боломж байгаа гэдэгт итгэлтэй байна. ■

Удирдлагууд бичиж байна

Нисэхийн салбар өргөжин тэлж, залгамж хойч үе маань амжилттай сайн ажиллаж байгаад сэтгэл хангалуун байна



БАТМӨНХ
/ИНЕГ-ын дарга асан/

Монгол Улсын нийслэл Улаанбаатар хотын Консулын дэнжид “тусгайлан бэлтгэсэн” жижиг талбайд ЗХУ-аас бэлэглэсэн Ю-13 хэмээх агаарын хөлгийг хөлгийн дарга нисгэгч А.А.Лапин, 2-р нисгэгч Соловьёв А.В. нар жолоодон газардуулсан байдаг. Монголын Нисэх хүчин байгуулагдах анхны шанг татсан энэхүү үйл явдал нь эх орноо харийн түрэмгийлэгчдээс чөлөөж эрх зүйт төрөө байгуулж буй шинэ тулгар ард түмэнд хувьсгалын эхний ололтоо бататган бэхжүүлэхэд онцгой байр суурь эзлэх түүхэн баярт үйл явдал болсон бөгөөд Монголын зэвсэгт хүчнийг хүчирхэгжүүлэх, түүний хөгжилд томоохон түлхэц болох тэмдэглэлт үйл явдал болсон билээ.

1930 оноос эхлэн байгуулагдаад удаагүй Монголын нисэх хүчин хувьсгалт ололтоо хамгаалах анхны тулалдаанд оролцож, 1934 онд Хасгийн дээрэмчдийг устгах байлдааны үүргээ нэр төртэй биелүүлснээр баатарлаг үйлсийн эхлэлийг тавьсан байдаг. 1935 оноос манай улсын дархан хилд нэвтэрсэн Японы цэргийн хүчинтэй хийсэн агаарын байлдаанд БНМАУ-ын Баатар, “Ардын Зоригт Баатар” нисгэгч Д.Дэмбэрэл, БНМАУ-ын Баатар, “Эрхэм нисгэгч” Ч.Шагдарсүрэн нар оролцож эрэлхэг гавьяа байгуулж, 1939-1945 онд Нисэх хүчний Генерал Г.Зайсановоор удирдуулан Ховд, Алтайн хязгаараар зэвсэгт түрэмгийлэл үйлдсэн Шинь-жаны дээрэмчдийг устгасан. 1945 оны чөлөөлөх дайнуудад Генерал Монгол Улсын баатар, гавьяат нисгэгч Д.Гунгаа, Г.Аюуш, С.Бямба, Б.Бат-Очир, С.Чүлтэм Ц.Лувсамдамба, Д.Банзрагч,

Ж.Даваасүрэн, Ж.Далхаа, Д.Гонгоржав, Д.Жигжид Т.Бадарч нар оролцон баатарлагаар тулалдаж эх орноо хамгаалах ариун үйлсэд гарамгай гавьяа байгуулсан түүхтэй билээ.

1945-1955 онд дайн дууссаны дараа Монголын Нисэх хүчин өргөн уудам нутагтай тархай бутархай суурьшилтай нүүдлийн мал аж ахуй эрхэлдэг ард түмэндээ агаарын тээврээр үйлчлэх энх цагийн бүтээн байгуулалтад оролцуулах төрийн бодлогыг хэрэгжүүлэх их үйлсэд тууштай оров. 1956 оны долдугаар сарын 7-нд АН-2 агаарын хөлгөөр анхны зорчигч шуудан, ачаа тээврийн нислэгүүдийг Ховд аймагт агаарын хөлгийн дарга Т.Бадарч, 2-р нисгэгч У.Даравгар, техникч Ц.Даш, Дорнод аймагт агаарын хөлгийн дарга Б.Нэмэх, 2-р нисгэгч Ж.Рэнцэндорж, техникч Д.Дашдэндэв, Хөвсгөл аймагт Д.Цэрэндорж, 2-р нисгэгч Л.Лхамсүрэн нар томилогдон анхны нислэгүүдийг амжилттай гүйцэтгэсэн байдаг.

1957 онд БНМАУ-ын Сайд нарын Зөвлөлийн 107-р тогтоолоор “Агаарын Харилцааны Газар”-ыг байгуулж, даргаар нь Батлан Хамгаалах Яамны нэгдүгээр орлогч сайд, Монгол Улсын баатар, Хурандаа генерал Б.Цогоор удирдуулахаар томилсон байна.

Монголын Иргэний нисэхийн салбар үүсэн байгуулагдсан цагаасаа эхлэн хамгийн сүүлийн үеийн агаарын хөлгүүдийг авч хөлөглөсөн байдаг. Ю-13, Ю-33, К-5, Ган-3, Ли-2, АН-2, Ил-14, АН-14, АН-24, АН-26, АН-30, Ту-154, Бойнг-727, Ю-12, А-310, Боинг-737, Фоккер-50, Фоккер-100, ВАе-145, Боинг-757, Ембраер-145, Ембраер-190, Боинг 737 МАХ, Боинг-787, болон Ка-26, Ми-8 зэрэг агаарын хөлгийг авч ашиглаж ирсэн түүхтэй. Цэргийн нисэх хүчинд Миг-17, Миг-21, Ми-8, Ми-24, Миг-29 онгоцуудыг ашиглаж ирсэн байна.

Монголын иргэний нисэхийн салбар 1957 онд БХЯ-ны дэргэд Агаарын харилцааны газар нэртэй байгуулагдсан. 1979 онд БНМАУ-ын Сайд нарын Зөвлөлийн харьяа Иргэний агаарын тээврийг удирдах газар, 1993 онд Тээврийн Яамны Иргэний нисэхийн удирдах газар, 1999 оноос Дэд бүтцийн

**Монголын
Иргэний
нисэхийн
салбар үүсэн
байгуулагдсан
цагаасаа
эхлэн хамгийн
сүүлийн үеийн
агаарын
хөлгүүдийг авч
хөлөглөсөн**

► яамны харъяа Иргэний нисэхийн ерөнхий газар болж байгуулагдан бүтэц зохион байгуулалтын хувьд өргөжин хөгжсөн юм.

2003 онд Агаарын зайг нисэхэд ашиглах тухай ба Улсын нисэхийн тухай хууль батлагдсан. 2013 онд Иргэний нисэхийн талаар төрөөс баримтлах бодлогын баримт бичиг батлагдаж, улмаар 2023 онд Иргэний нисэхийн тухай хуулийг шинэчилснээр Иргэний нисэхийн эрх зүйн баримт бичгүүд бүрэн хэмжээгээр батлагдлаа.

1989 онд Монгол Улс НҮБ-ийн төрөлжсөн байгууллага, Олон Улсын Иргэний Нисэхийн Байгууллага “ИКАО”-д элссэнээр Монголын иргэний нисэхийн салбарт цоо шинэ эрэн үеийг нээсэн юм. 1990 он гэхэд иргэний нисэхийн салбар өргөжин хөгжиж 16 аймаг, 234 сумдад тогтмол нислэг үйлдэж, жилдээ 830 мянга хүртэл зорчигч тээвэрлэж байв. Мөн хоёр сая гаруй “га” газарт билчээрийн хортон мэрэгч устгах, 500 мянга орчим “га” талбайд тариан талбайн зэрлэг устгах, тарианы болц түргэтгэх бордоо агаараас цацах нислэг үйлдэж байсны зэрэгцээ ашигт малтмалын хайгуул шинжилгээ, агаараас зураг авах, ой хээрийн түймэр илрүүлэх унтраах, ан амьтдын тооллого түргэн тусламжийн зэрэг нислэгийг амжилттай гүйцэтгэж гайхамшигт амжилт үзүүлж улс ардын аж ахуйн олон салбарт үйлчилж ирсэн баялаг түүхтэй билээ.

Өнөөдөр манай салбар жилдээ орон нутаг болон олон улсын нислэгээр нийтдээ хоёр сая орчим зорчигч тээвэрлэж, агаарын 14 хаалгаар Монгол Улсын агаарын зайг ашиглаж дайран өнгөрөх 50 мянга орчим нислэгт нислэгийн хөдөлгөөнийг удирлагаар үйлчилж байна. Орон нутагт нийтдээ 10 мянган орчим нислэг үйлдэгдэж байна. Өнгөрөлтийн нислэгийн хувьд урьд өмнөх жилүүдийнхээс харьцангуй бага үзүүлэлт боловч, дэлхий нийтийг хамарсан цар тахал, дайн байлдааны байдлаас шалтгаалж тоон үзүүлэлт буурсан гэдгийг хэлэх хэрэгтэй.

Бидний удирдлагын баг ИНЕГ-т 2006-2013 онуудад ажилласан. Энэ хугацаанд нислэгийн хөдөлгөөнийг харж удирдах бодит ажиглалтын тоног төхөөрөмжөөр тоноггносоор гадаад, дотоодын агаарын тээвэрлэгчдийн итгэлийг хүлээж нислэгийн аюулгүй ажиллагааг найдвартай хангах боломжийг бүрдүүлсэн. Өдөрт 300-350 хүртэл нислэгийн эрчимжилтийг хангаж ажиллаж байсны дээр жилдээ 90 мянга орчим нислэг үйлдэгдэж 87 орчим сая ам долларын орлого олж, улсын төсөвт төвлөрүүлэх орлогыг хоёр дахин нэмэгдүүлж

**1989 онд
Монгол Улс
НҮБ-ийн
төрөлжсөн
байгууллага,
Олон Улсын
Иргэний
Нисэхийн
Байгууллага
“ИКАО”-д
элссэнээр
Монголын
иргэний
нисэхийн
салбарт цоо
шинэ эрэн
үеийг нээсэн
юм**

хөгжилд дэмжлэг болж байсан нь бидний амжилт юм.

Төвлөрсөн төлөвлөгөөт эдийн засгийн он жилүүдэд салбарын хүний нөөцийг бүрдүүлдэг асуудалд доголдол гарснаар мэргэжлийн боловсон хүчин бэлтгэх нь салбарын нэг тулгамдсан асуудал болсон юм. Удирдлагын зүгээс байгууллагын боломжид тулгуурлах бодлого барьж нэн шаардлагатай мэргэжлээр их дээд сургуулийн 2, 3-р дамжааны оюутнууд дунд уралдаант шалгаруулалт зарлаж 200 орчим оюутан элсүүлж, төрөл бүрийн мэргэжлээр ОХУ, АНУ, Англи, Тайланд БНСУ, БНХАУ, Япон, Канад улсуудад илгээж тэтгэлэгтэйгээр сургаж бэлтгэх ажлыг эхлүүлсэн билээ. Үүний дотор БХЯ-ны цэргийн сургалтын баазыг түшиглэн хамтран ажилласан нь үр дүнгээ өгч, улмаар “оюутан цэрэг” хөтөлбөр хэрэгжих үндсийг тавьсан нь сайн шийдэл, шинэлэг санаачлага болсон гэж үзэж байна.

Бид ямагт шинэ техник технологи нэвтрүүлэх, барилга байгууламж тоног төхөөрөмжийг шинэчлэх олон улсын загвар шаардлагад нийцүүлэх бодлого барьж ирсэн. Үүний үр дүнд Өмнөговь, Говь-алтай, Баян-Өлгий, Увс аймгийн нисэх буудлуудын барилга байгууламжийг бүрэн шинэчилж, Улаанбаатар хотын Чингис хаан нисэх буудлын гэрээ хэлцлийг хийж, Япон улсын зөвлөх багтай хамтарч ТЭЗҮ боловсруулах, Хөшигийн хөндийн хашаа хамгаалалт барьж байгуулах, цахилгаан ба холбооны шугам сүлжээг татах, хурдны замын зураг, дагуул хотын зураг төлөвлөлтөд ч оролцон эзэмшигчийн байр сууриас хандаж, гол барилгын шав тавих ёслолыг зохион байгуулж байсан нь бидэнд бахархан дурсагдах үйл ажиллагаа болсон билээ.

Одоо манай нисэх хүчин, иргэний нисэхийн салбар өдрөөс өдөрт өргөжин тэлж, залгамж хойч үе маань амжилттай сайн ажиллаж амжилт олж байгааг байгаад сэтгэл хангалуун байна.

Монголын нисэх хүчин 100 наслаж эх орон, ард түмнийхээ өмнө хүлээсэн үүргээ нэр төртэй биелүүлж байгаад баяр хүргэж, энэ үйл хэргийн төлөө эрдэм чадал, хөдөлмөр бүтээлээ зориулж ирсэн ахмад үе, одоо ид ажиллаж буй хамт олон, энэ салбарт хүчээ сорихоор зүтгэж яваа оюутан сурагч болон Монголын ард түмэндээ түүхт 100 жилийн ойн баярын мэндийг өргөн дэвшүүлье.

Нарлаг эх орны минь тэнгэр нь мөнхөд цэлмэг байж, Монголын нисэх хүчин, Иргэний нисэхийн хамт олон маань үүрд мандан бадарч байхын өлзий дүүрэн ерөөлийг өргөн дэвшүүлье. ■

Удирдлагууд бичиж байна

Ч.Мөнхтуяа: Монгол Улс дэлхийн 48 улстай шууд нислэг хийх агаарын харилцааны зохицуулалттай байна

Ч.МӨНХТУЯА:

/ЗТЯ-ны Иргэний нисэхийн бодлого зохицуулалтын газрын дарга/



Агаарын харилцааны эрх зүйн шинэчлэлтийг эрчимжүүлсэн жилүүд байлаа

Миний бие ОХУ-ын Санкт Петербург хотын Нисэхийн дунд сургуулийг 1988 онд тээвэр зохион байгуулагч, Иргэний нисэхийн академийг 1998 онд эрх зүйч мэргэжлээр тус тус төгссөн.

Монгол Улс иргэний нисэхийн олон улсын гэрээ конвенцод нэгдэх, салбарын эрх зүйн орчин, хууль тогтоомжийн шинэчлэлт, агаарын харилцааг өргөжүүлэх зэрэг бодлого төлөвлөлт, хэрэгжилтийг зохицуулах ажлыг сүүлийн 25 жил хариуцан ажилласан.

Түүхэн 100 жилийн хугацаанд Нисэх хүчин улсын нисэх, иргэний нисэхийн салбар болж, үүнээс сүүлийн 70 жилд иргэний нисэхийн салбар бие даан хөгжиж, өнөөгийн ололт амжилтад хүрч, дэлхий нийттэй жигүүр нийлүүлэн нисэж байгаа нь манай үе үеийн ажилтнуудын хичээл зүтгэлийн үр дүн билээ. Иргэний нисэх нь тухайн улсад дангаараа салангид хөгжих боломжгүй, даяарчлагдсан салбар. Ялангуяа далайд гарцгүй манай орны хувьд иргэний нисэх бол стратегийн чухал салбар юм.

Монгол Улс 1989 онд Олон улсын иргэний нисэхийн тухай конвенцод нэгдэж, Нэгдсэн үндэстний байгууллагын төрөлжсөн агентлаг-Олон улсын иргэний нисэхийн байгууллагын гишүүн болсон. Энэ байгууллага 195 гишүүн улстай, дэлхий даяар “аюулгүй, үр ашигтай иргэний нисэхийн тогтолцоо бүрдүүлэх” зорилготой бөгөөд иргэний

нисэхийн салбарт баримтлах стандарт, шаардлагыг тогтоож, мөрдөж ажиллахыг зөвлөмж болгодог. Энэ стандарт шаардлагаас зөрүүтэй бол Олон улсын иргэний нисэхийн байгууллагад мэдэгдэх, улмаар зөрүүтэй байдлаа арилгах нь тухайн улс орны нисэхийн хөгжилд ач холбогдолтой юм.

Манай салбар түүхэндээ дөрвөн удаа нисэхийн хуулийн шинэчлэлт хийж тухайн цаг үеийн нисэхийн салбарын харилцааг зохицуулж, бодлого чиглэлээ тодорхойлж, хөгжиж ирсэн. Бид иргэний нисэхийн тухай хуулиа шинэчлэн 2023 оны долдугаар сарын 07-ны өдөр Улсын Их Хурлаар батлууллаа.

Хуулийн хүрээнд салбарт бүтцийн томоохон өөрчлөлт хийж, Иргэний нисэхийн ерөнхий газар нь нисэхийн хяналт, зохицуулалт хэрэгжүүлэх тохируулагч агентлаг болж, агаарын навигаци, нисэх буудал, нисэхийн аюулгүй хамгаалалтын үйлчилгээ зэрэг аж ахуйн үйл ажиллагааг тусгаарлаж “Иргэний нисэхийн үндэсний төв” ТӨХХК-ийг байгуулсан. Энэ нь үйлдвэрлэл үйлчилгээг хяналт зохицуулалтын чиг үүргээс тусгаарласан олон улсын жишигт нийцсэн бүтэц бөгөөд агаарын навигаци, нисэх буудал, аюулгүй хамгаалалтын үйлчилгээ улам өргөжиж, салбарын цаашдын хөгжлийн шинэ эхлэл гэж үзэж байна.

Миний бие Иргэний нисэхийн ерөнхий газрын даргаар ажилласан хугацаанд:

- Иргэний нисэхийн туай хуулийн шинэчилсэн найруулгаас гадна иргэний нисэхийн холбогдолтой олон улсын 5 гэрээ, конвенцод нэгдэн орох ажлыг хариуцан, 2023 онд Монгол Улсын Их Хурлаар батлуулсан;
- Хуулийн хүрээнд иргэний нисэхийн салбарт олон улсын стандарт шаардлагад нийцсэн бүтцийн шинэчлэл хийж, хөгжлийн шинэ шатанд гарах ойрын ирээдүйн эрх зүйн бодлого, зохицуулалт бүрдсэн;
- Агаарын харилцааны эрх зүйн шинэчлэлтийг эрчимжүүлсэн жилүүд байлаа. АНУ, Катар, Лаос, Грек, Их Британи, Латви, Унгар, Узбекистан, Туркменистан гээд 9 улстай Агаарын харилцааны тухай Засгийн газар

- ▶ хоорондын гэрээ байгуулах, Австрали, Испани, Нидерланд, Саудын Араб, Итали, Руанда улсуудтай хэлэлцээрийн төсөл тохирч, агаарын харилцааны эрх зүйн зохицуулалт бүрдүүлсэн;
- АНУ руу нислэг хийх бэлтгэл ажлын хүрээнд Иргэний нисэхийн ерөнхий газрын дотоод зохионбайгуулалтыг сайжруулж, байцаагчдын тоог 20-иор нэмэгдүүлж, нисэхийн аюулгүй байдлын хяналтын чиг үүргийг хэрэгжүүлэх хүний нөөцийг бэхжүүлсэн;
- Олон улсын иргэний нисэхийн байгууллага /ICAO/-тай чадвахийг бэхжүүлэх Менежментийн үйлчилгээний гэрээ, Олон улсын агаарын тээвэрлэгчдийн холбоо /IATA/-той аюулгүй байдлын аудитын Харилцан ойлголцлын санамж бичиг, БНСУ-ын Ханseo, KAU сургуулиудтай сургалт, хүний нөөцийн чиглэлээр санамж бичиг байгуулан, хэрэгжилтийг эхлүүлсэн.
- Солонгос, Сингапур, Вьетнамын талтай нислэгийн давтамж, багтаамж нэмэгдүүлж, Ханой, Хошиминь, Хайкоу зэрэг олон улсын шинэ чиглэл нээхэд дэмжлэг үзүүлж, агаарын

тээврээр түүхэнд анх удаа 2.2 сая зорчигч тээвэрлэсэн.

- Агаарын хөлгийн түрээсийн үйл ажиллагаа, санхүүжилтэд дэмжлэг үзүүлснээр “МИАТ” ТӨХК орон нутгийн 8 чиглэлд нислэгийг сэргээн тогтворжуулсан.

Улаанбаатар хотын дэнжид “Ю-13” нисэх онгоц газардсан тэртээ 1925 оны тавдугаар сарын 25-ны түүхэн өдрөөс эхлэлтэй нисэх хүчин өнөөдөр улсын болон иргэний нисэхийн салбар болон өргөжиж байна. Иргэний нисэхийн салбар 1956 оны долдугаар сарын 7-ны өдрөөс иргэний агаарын анхны тогтмол нислэгийг Ховд, Чойбалсан чиглэлд хийж эхэлсэн. 1958 онд ЗХУ, БНХАУ-тай Агаарын харилцааны хэлэлцээр байгуулж, Улаан-Ууд, Бээжин чиглэлд нислэг хийж эхэлсэн. Өнөөдрийн байдлаар Монгол Улс дэлхийн 48 улстай шууд нислэг хийх агаарын харилцааны зохицуулалт бүрдүүлээд байна.

Монгол Улсад Нисэх хүчин үүсч хөгжсөний түүхэн 100 жилийн ойг тохиолдуулан нисэхийн салбарын үе үеийн ахмадууд, тэдний үр хүүхдүүд болон нисэхтэй ажил амьдралаа холбосон бүх хүмүүст эрүүл энх, ажлын амжилт, сайн сайхан бүхнийг хүсэн ерөөе! ■



Дэлхий

Дэлхийн иргэний нисэхийн хөгжлийн чиг хандлага



Дэлхийн иргэний нисэхийн 2000–2020 оны хөгжлийн чиг хандлага нь аюулгүй байдал ба либералчлал, дижиталжилт ба дэвшилтэт агаарын хөлөг, нисэх буудлын хөгжлийг харуулсан хурдтай өөрчлөгдсөн үе байлаа. Энэ үеийн туршлага нь өнөөдрийн эко, аюулгүй, ухаалаг нисэхийн үндэс суурь болж байна.

Олон улсын иргэний нисэхийн байгууллага (ICAO)-аас гаргаж буй бодлого, санаачилга болон хөгжингүй орнуудаас хэрэгжүүлж буй төсөл, хөтөлбөрийн хүрээнд Дэлхийн иргэний нисэхийн хөгжлийн чиг хандлагыг дараах байдлаар тодорхойлж болох юм. Үүнд:

- Тогтвортой хөгжил ба эко нисэх;
- Дижитал шилжилт ба хиймэл оюун ухаан;
- Дэвшилтэд нисэх төхөөрөмжүүд (UAS, UTM, UAM)-ийн хөгжил;
- Кибер аюулгүй байдал;

ТОГТВОРТОЙ ХӨГЖИЛ БА ЭКО НИСЭХ

“Тогтвортой хөгжил” болон “Эко нисэх” нь иргэний нисэхийн салбарын ирээдүйн хамгийн гол чиг хандлагуудын нэг бөгөөд дэлхий даяар уур

“Тогтвортой хөгжил” болон “Эко нисэх” нь иргэний нисэхийн салбарын ирээдүйн хамгийн гол чиг хандлага юм

амьсгалын өөрчлөлт, нүүрстөрөгчийн ялгарлыг бууруулах зорилттой шууд холбоотой юм.

Иргэний нисэхийн “тогтвортой хөгжил” гэдэг нь:

- Эдийн засгийн өсөлтийг хадгалах;
- Нийгмийн хэрэгцээг хангах;
- Байгаль орчны нөлөөг хязгаарлах гэсэн гурван тулгуур зарчмыг зэрэг хангах хөгжлийн хандлагыг хэлнэ.

Түлшний төрөл	Нөлөөлөл
Jet-A, Kerosene	Өндөр CO ₂ ялгаруулдаг уламжлалт түлш
SAF (Sustainable Aviation Fuel)	Био гаралтай, 80% хүртэл бага хаягдалтай
Цахилгаан /Хайбрид	Ойрын зайд тээвэрт туршигдаж байгаа
Устөрөгч (Hydrogen)	Нүүрстөрөгч ялгаруулахгүй, 2035 оноос хойш боломжтой

Байгууллага	Хөтөлбөр / Зорилт
ICAO	CORSIA (2016) – олон улсын нислэгээс үүсэх CO ₂ ялгарлыг хязгаарлах тогтолцоо
IATA	2050 он гэхэд Net Zero Carbon Emissions зорилт
EU / EASA	Европын “Fit for 55”, SAF түлшний хэрэглээг албажуулах хууль
NASA / Boeing / Airbus	Цахилгаан болон эко хөдөлгүүртэй агаарын хөлөг туршиж байгаа

“Эко нисэх” нь:

- Хүлэмжийн хий (CO₂, NO₂) ялгаруулалтыг бууруулах;
- Нисэх буудал, агаарын хөлгийн үйл ажиллагааг энергид хэмнэлттэй, байгальд ээлтэй болгох;
- Түлшний үр ашиг, эко технологи, цахилгаан хөдөлгүүр, био түлш, эко нисэх буудал зэргийг хөгжүүлэхийг хэлдэг.

Түлшний шинэчлэл ба нүүрстөрөгч бууруулах зорилт:

SAF (Тогтвортой нисэхийн түлш) нь хамгийн ирээдүйтэй хувилбар бөгөөд 2023 оны байдлаар дэлхийн агаарын хөлгийн түлшний 5 хувь орчим нь SAF байсан бол энэ тоог 2050 он гэхэд 50 хувьд хүргэх зорилготой байна. ►

► ДИЖИТАЛ ШИЛЖИЛТ БА ХИЙМЭЛ ОЮУН УХААН

Иргэний нисэхийн салбар дахь “Дижитал шилжилт” болон “Хиймэл оюун ухаан (AI)” нь салбарын үр ашиг, аюулгүй байдал, хэрэглэгчийн туршлага зэргийг шинэ түвшинд гаргаж буй стратегийн томоохон шинэчлэлүүд юм.

Дижитал шилжилт: нисэхийн салбарын бүх түвшинд зорчигчдын үйлчилгээ, нислэгийн төлөвлөлт, агаарын хөдөлгөөний удирдлага, засвар үйлчилгээ, нисэх буудлын менежмент зэрэгт цахим технологи, өгөгдөлд суурилсан шийдлүүдийг ашиглах явц юм.

Хиймэл оюун ухаан (AI): хүний сэтгэн бодох чадварыг машинд дуурайлган шингээсэн технологи бөгөөд нисэхэд дараах байдлаар ашиглагдаж байна.

- Machine Learning (ML) – том хэмжээний нислэгийн өгөгдлөөс зүй тогтол илрүүлэх
- Computer Vision – нүүр царай таних, ачаа шалгах, хяналтын камерт дүрс таних
- Natural Language Processing (NLP) – chatbot, хэлний орчуулагч, дуу хоолой танигч систем

Иргэний нисэхийн дижитал шилжилт, AI технологийн нэвтрэлт нь:

- Тээвэрлэгчдэд үр ашиг, өрсөлдөх чадвар
- Зорчигчдод хурдан, аюулгүй үйлчилгээ
- Салбарын хувьд тогтвортой хөгжил, инновацийн шинэ эрин авчирч байна.

ДЭВШИЛТЭД НИСЭХ ТӨХӨӨРӨМЖҮҮД (UAS, UTM, UAM)-ИЙН ХӨГЖИЛ

Дэвшилтэт нисэх төхөөрөмжүүдэд зориулан хүнгүй агаарын хөлгийн систем (цаашид Unmanned aircraft system – UAS гэх)-ийн нислэгийн хөдөлгөөний удирдлага (цаашид UAS Traffic Management – UTM гэх)-ыг бий болгох зорилгоор агаарын навигацийн үйлчилгээний системийг өөрчлөн, сайжруулах ажлуудыг улс орнуудад хийж байна.

Хотын агаарын хөдөлгөөний (UAM) хөгжил:

- eVTOL (Electric Vertical Take-Off and Landing)-ийн туршилт, хэрэглээ нэмэгдэж байна.
- Uber, Joby Aviation, Volocopter зэрэг



компани хот доторх нислэгт анхаарч байна.

- Дрон тээвэр карго болон зарим зорчигч тээвэрт туршигдаж эхэлсэн.

КИБЕР АЮУЛГҮЙ БАЙДАЛ

Иргэний нисэхийн кибер аюулгүй байдал өнөөдөр дэлхий дахины анхаарлын төвд байгаа салбар бөгөөд агаарын хөлгийн систем, нисэх буудал, агаарын хөдөлгөөний удирдлага (ATM), зорчигчийн мэдээллийн систем гээд өргөн хүрээнд кибер халдлагын эрсдэлд өртөж байна.

Мөн олон улсын иргэний нисэхийн байгууллага (ICAO) болон EASA зэрэг олон улсын байгууллага Кибер аюулгүй байдлын удирдлагын систем (CSMS) нэвтрүүлэхийг улс орнуудад зөвлөж байгаатай холбогдуулан олон улсын иргэний нисэхийн байгууллага (ICAO) Хавсралт 17 (Аюулгүйн хамгаалалт) (Annex 17 Security), Хавсралт 19 Аюулгүй байдал (Annex 19 Safety) болон Cybersecurity Strategy (2021–2025)-д үндэслэсэн кибер бодлогуудыг улс орнууд нэвтрүүлж байна. ■



Үндэсний тээвэрлэгч

Б.Мөнхтамир: Бидний алсын хараа дэлхийн хэмжээний том компани болохыг зорьж байна



МИАТ Төрийн өмчит хувьцаат компанийн гүйцэтгэх захирал Б.Мөнхтамиртай ярилцлаа.

-Монгол Улсад нисэх хүчин үүсэн байгуулагдсаны 100 жилийн ой тохиож байна. МИАТ компанийн нисэхийн салбарын хөгжилд оруулсан хувь нэмэр, үүргийн талаар ярина уу?

-Тэртээ 1925 оны тавдугаар сарын 25-ны өдөр тээврийн зориулалттай Ю-13 онгоц Улаанбаатар хот, хуучнаар Консулын дэнжид газардсанаар Монгол Улсад нисэх хүчин үүссэн өдөргөж үздэг. Харин 1956 онд манай улсад цэргийн бус иргэний зориулалттай хуваарьт тогтмол нислэгийг эхлүүлснээр МИАТ компанийн тулгын чулуу тавигдсан түүхтэй. Тэр цагаас хойш 69 жилийн хугацаанд МИАТ компани иргэний нисэхийн салбарын хөгжил дэвшлийн түүхийн хуудас бүрт тодоор бичигдэх хувь нэмэр, үүрэг оролцоотой байж ирсэн.

Манай компани агаарын тээврийн салбарыг түшиглэсэн гурван төрлийн бизнес эрхэлдэг. **Нэгдүгээрт**, агаарын тээвэр, **хоёрдугаарт**, агаарын хөлгийн засвар үйлчилгээний газар, **гуравдугаарт**, газрын үйлчилгээний байгууллагатай. Олон улсын агаарын тээвэрлэгчийн аюулгүй ажиллагааны аудит

МИАТ иргэний нисэхийн салбарын хөгжил дэвшлийн түүхийн хуудас бүрт тодоор бичигдэх хувь нэмэр, үүрэг оролцоотой байж ирсэн

шалгалт буюу IOSA шалгалтад МИАТ компани 2007 оноос хойш 9 удаа 95-аас дээш үнэлгээгээр шалгагдаж гэрчилгээжин үйл ажиллагаагаа явуулж байна. Агаарын хөлгийн засвар үйлчилгээний газар маань АНУ-ын FAR - 145, Европын холбооны EASA – 145 дүрмийн хүрээнд гэрчилгээжиж нийт зургаан орны буюу United airline, Korean Air, Turkish Airline тэргүүтэй 18 агаарын тээвэрлэгчид агаарын хөлгийн хөнгөн болон хүнд хэлбэрийн засвар үйлчилгээ үзүүлж байна. Өнөөдрийн байдлаар гаднын нийт 124 агаарын хөлөгт засвар үйлчилгээ хийсэн байна.

Газрын үйлчилгээний хувьд Олон улсын агаарын тээврийн холбоо /IATA/-ны газрын үйлчилгээний ISAGO аудит шалгалтад 2015 оноос хойш хоёр жил тутамд шалгагдан гэрчилгээжиж байгаа бөгөөд 100 хувийн үнэлгээтэй шалгагдсан. Өдгөө гадна, дотны 16 авиа компанид газрын үйлчилгээг үзүүлэн ажиллаж байна.

Агаарын тээврийн хувьд МИАТ компани өнгөрсөн 69 жилийн хугацаанд нийт 512 мянган удаагийн аяллаар 570 сая км агаарын замыг туулсан нь дэлхийг 14 мянга гаруй удаа тойрсонтой тэнцэх үзүүлэлт юм. Нийт 25 сая зорчигч тээвэрлэсэн байна. Энэ нь далайд гарцгүй, цөөн хүн амтай, агаарын тээврийн зах зээл хязгаарлагдмал улсын авиакомпанийн хувьд чамлахааргүй үзүүлэлт. Ингээд харахад, МИАТ компанийн түүх бол Монгол Улсын иргэний нисэхийн салбарын дийлэнх цаг хугацаанд голлох үүргийг гүйцэтгэж ирснийг илтгэх байх.

-МИАТ компани маань сүүлийн жилүүдэд хөгжлийн нэлээд хурдтай бодлого хэрэгжүүлж байна. Ирээдүйгээ хэрхэн төлөвлөж, ямар бодлого баримталж байна вэ?

-Монголын агаарын тээврийн зах зээл улирлын шинж чанартай. Үүнээс болоод манай салбарт хөгжихөд олон бэрхшээл тулгардаг. Тухайлбал зөвхөн зуны гурван сард эрэлт ихтэй, бусад үед зорчигч урсгал цөөрдөг тал бий. Үүний эсрэг олон ажил хийж байгаа. Тухайлбал, өвлийн аялал

► жуулчлалыг нэмэгдүүлэхийн тулд дулаан орны нислэгүүдийг нэмэгдүүлж байна. Мөн Ази, Европыг холбосон транзит тээврийг хөгжүүлэхэд чиглэсэн бодлого, арга хэмжээг авч байна.

Манай улс газарзүйн байршлын онцлогоороо Европоос Ази руу транзит тээврийг хөгжүүлэх бүрэн боломжтой. Тиймээс нислэгийн чиглэлээ нэмэгдүүлэх, транзит болон ачаа тээврийг хөгжүүлэх бодлогуудыг шат дараатайгаар хийж хэрэгжүүлж байна. Үүний үр дүнд 2024 онд бид түүхэнд байгаагүй олон нислэг үйлдэж, олон зорчигч тээвэрлэсэн. Тодруулбал, өнгөрсөн онд манай компани нийт 4500 гаруй нислэгээр 1.150.000 зорчигч тээвэрлэсэн. Энэ нь манай компанийн 69 жилийн түүхэн дэх хамгийн өндөр үзүүлэлт болж байгаа юм. Бид энэ онд Шанхай, Сингапурын чиглэлд шууд нислэг үйлдэж эхэлнэ. Цаашид АНУ болон Австрали руу шууд нислэг үйлдэхээр төлөвлөж байгаа. Бидний гол зорилго төрийн өмчийн компани өөрөө менежмент хийж чаддагийг харуулахыг зорьж ажиллаж байгаа билээ. Үүндээ ч хүрч байгаа гэж боддог. МИАТ цаашид илүү томрох ёстой. Бидний алсын хараа зорилго дэлхийн хэмжээний том компани болох. Бид зах зээлээ илүү тэлэх ёстой.

-Монгол Улс өөрийн үндэсний агаарын тээвэрлэгчтэй байх ямар ашиг тустайг бид Ковид цар тахлын үеэр харсан. Энэ талаар товч дурдвал.

-Өнгөрсөн 2020, 2021 онд дэлхий нийтийг хамарсан цар тахал гарч, агаарын тээврийн салбар тэр чигээрээ уналтад орж нислэг үйлдвэрлэл бүрэн зогссон. Тухайн үед бид өөрсдийн нөөц бололцоогоо бүрэн ашиглаж, гадаад улсад саатсан монгол иргэдээ эх орондоо авч ирэх, эм эмнэлгийн хэрэгсэл, вакцин тээвэрлэх чухал үүргийг хүлээсэн. МИАТ компани нийт 142 удаагийн тусгай үүргийн нислэгийг олон улсын 24 чиглэлд үйлдэж, гадаад улсаас 100 мянга орчим иргэнээ тээвэрлэн эх орондоо аюулгүй авчирсан. Мөн Ковид-19 цар тахлын эсрэг вакцин, эм, эмнэлгийн тоног төхөөрөмжийг аюулгүй тээвэрлэсэн. Үндэсний агаарын тээвэрлэгчийн хувьд бид тэр хүнд цаг үед ард түмнийхээ өмнө хүлээсэн үүргээ нэр төртэй биелүүлсэн гэж боддог.

-МИАТ компани Олон улсын агаарын тээврийн холбооны удирдах зөвлөлд багтах болсон. Энэ нь ямар үр дүн, давуу талыг бий болгож байгаа вэ?

-МИАТ компани 1996 онд Олон улсын агаарын

Өнгөрсөн онд манай компани нийт 4500 гаруй нислэгээр 1.150.000 зорчигч тээвэрлэсэн. Энэ нь манай компанийн 69 жилийн түүхэн дэх хамгийн өндөр үзүүлэлт болж байгаа юм

тээвэрлэгчдийн холбоо буюу IATA-д элссэн. Тус холбоо нь дэлхийн 120 гаруй улсын 330 агаарын тээвэрлэгчийг эгнээндээ нэгтгэсэн маш том байгууллага. Эдгээрээс Lufthansa, Qatar Airways, American airlines, JAL, Korean air, Air France-KLM Group зэрэг дэлхийн шилдэг 30 агаарын тээвэрлэгчийн гүйцэтгэх захирлууд Удирдах зөвлөлийг бүрдүүлдэг. Миний хувьд 2024 оны зургаадугаар сарын 3-ны өдөр Дубайд болсон тус холбооны 80 дахь удаагийн дээд хэмжээний чуулга уулзалтын үеэр Монгол Улсаас анх удаа Удирдах зөвлөлийн гишүүнээр сонгогдсон. Ингэснээр МИАТ компанийн хувьд маш олон давуу тал бий болж байгаа. Тухайлбал, дэлхийн агаарын тээврийн зах зээлийг эзэгнэж, бодлогыг тодорхойлж буй том тоглогч нарын дунд манайх шиг цөөн онгоцтой жижиг авиакомпаниуд хаягдаад байдаг байсан. Үүнийг би өмнөх хурал, чуулгануудад оролцохдоо хэлж байсан юм. Одоо Удирдах зөвлөлд орсноор Монгол Улс шиг жижиг зах зээлтэй компаниудад тулгардаг асуудлуудыг холбооны хэмжээнд авч хэлэлцүүлэхэд нөлөөлөх боломжтой болсон гэсэн үг.

-МУ-д нисэх хүчин үүсэн байгуулагдсаны 100 жилийн ой тохиож буйтай холбогдуулан МИАТ-ийн удирдлагын хувьд мэндчилгээ дэвшүүлнэ үү?

-Монгол Улсад нисэх хүчин үүсч хөгжөөд нэгэн зууныг үзжээ. Энэ цаг хугацаанд нисэхийн салбарт өөрсдийн нөр их хөдөлмөр, оюун ухаан, ур чадвар, хөлс хүчээ зориулан ажилласан нийт ахмадууд, өнөөдөр энэ салбарыг нуруун дээрээ үүрч яваа нийт ажилтан албан хаагчид, ирээдүйн түүхийг үргэлжлүүлэхээр бэлтгэгдэж байгаа залуучууддаа Нисэх хүчин үүсч хөгжсөний 100 жилийн ойн баярын мэндийг дэвшүүлж, аз жаргал, амжилт бүтээлийн дээдийг хүсэн ерөөе. ■



Нисгэгчдийн дурсамж

Нисгэгч хүний жаргал өглөө эрт агаарт гарчихсан явахад хачин гоё шүү дээ



Д.ЛХАГВАСҮРЭН:
/Нисгэгч/

Би Ховд аймгийн Буянт сумын хүн. 1973 онд ЗХУ-д Нисэхийн сургуульд суралцаад 1975 онд Монголдоо ирээд АН-2 онгоцоор 10 жил ниссэн. Ихэнхдээ хөдөө аж ахуйн чиглэлээр хадлан бэлчээр, газар тариалангийн талбайг шимэгчдээс цэвэрлэхэд дагнан ажилласан даа. Дараа нь АН-24 онгоц руу дэвшиж, тэрхүү онгоцоороо 1996 он хүртэл нисч, онгоцны дарга ч болсон.

Анхны нислэгээ Эрдэнэт хот руу хийсэн. Хөдөө аж ахуйн нислэгийн ажлыг хавар, намрын улиралд хийнэ. Хавар бэлчээрийг үлийн цагаан оготноос хамгаалах, намарт тариалангийн талбайн зэрлэг

ургамлыг устгах зорилгоор химийн хор цацдаг байсан.

Эрдэнэт хот дөнгөж хөгжиж эхэлж байсан үе. Анхны нислэгээ энэ уул уурхайн хот руу хийсэн нь бэлэгшээлтэй. Царцаа ногоон гэж ярьдаг АН-2 онгоц бол хаа ч буучихдаг, найдвартай онгоц. Баян-Өлгий, Сэлэнгээс бусад бүх аймагт ниссэн. Нисгэгч хүний жаргал бол өглөө эрт агаарт гарчихсан явахад хачин гоё шүү дээ. Хөөрөөд, өндөр аваад тэнгэрт дүүлэх үнэхээрийн сайхан. Бүх юм харагдаад л. 1975 онд нисгэгч болоод 2009 онд тэтгэвэрт гарсан. Нийтдээ 35 жил ниссэн байна.

Залуусдаа итгэж байна, гайхалтай гоё бна



Ц.ДАВААСҮРЭН:
/Нисгэгч/

Би 1975 онд Дотоодын Батлан хамгааллын сургалтаар нисгэгч болсон хүн. Дорнод, Дундговьд томилолтоор ажилласан. 1984 онд Хэнтий аймагт нисгэгч болохоор бэлтгэж буй хүүхдүүдэд багшлуулахаар дуудагдсанаар багшийн гараагаа эхэлж байлаа. Яг нисгэгч болгосон 8 шавьтай. Нислэг дадлага, туршлага, сургалт орсон гэвэл 20-иод шавь бий.

1996 онд АН-26 том онгоц руу суралцаж шилжсэн. Онгоцны дарга болсон. Нисгэгч бол хүнд хэцүү ажил шүү дээ. АН-24, АН-26 онгоцоор нисч байхад өдөрт 200-гаад хүний амь нас, их хэмжээний эд хөрөнгө хариуцаж ажиллана.

Агаарын хөлгийг эзэмшээд ард иргэдийн итгэл найдварыг тээж явна гэдэг бол нисгэгч

хүний бахархал юм. Амь нас, бүх зүйлээ бидэнд даатгаж байна. Зорчигчдыг зорьсон газарт нь түргэн шуурхай хүргэж өгөөд үүргээ гүйцэтгэлээ гэж бодох сайхан. Нисгэгч хүн маш хурдан хугацаанд сэтгэж, шийдвэр гаргах ёстой байдаг. Миний хувьд 22 мянган цаг ниссэн. АН-2 онгоцоор 15, АН 24, 26-гаар 24 жил нисээд тэтгэвэртээ гарсан.

Морь унаж сурахад унааны морь гэж байдаг. Түүн лугаа нисгэгч болгодог, механик үйлдэлтэй хөлөг бол АН-2 онгоц. АН-26 нь десантын онгоц, хүчирхэг, чадалтай. Нисэх хүчин хөгжөөд залуус маань хүчирхэгжээд гараад ирсэнд баярлаж бахархаж байна. Залуусдаа итгэж байна. гайхалтай гоё бна.

Эх орноо тэнгэрийн дээврээс харах хамгийн сайхан



Ж.НЭРГҮЙ:
/Нисгэгч/

Би 1969 онд онгоцны нэгдсэн автотасварын газарт мотор цэнэглэгчээр ажилд орсон. Аав Жигжидсүрэн маань нисэх хүчнийг үүсгэн байгуулалцсан хүн. 1929 онд нисэх хүчинд ирээд цэргийн алба хааж улмаар улирч засварын газарт дарга инженер хийж байсан. Би салбартаа 44 жил ажилласан. Гэр бүлээрээ л нисэхийн хүмүүс дээ.

Анх ЗХУ-ын Нисэхийн дунд сургуулийг 1972 онд төгсч ирээд К-26 онгоцоор нисч эхэлсэн. К-26 нь хоёр давхар сэнстэй, 6 хүний суудалтай жижиг онгоц. Ойн хөдөө аж ахуй, газар тариалангийн ажил хийнэ. Бүх аймгаар ниссэн. 1986 оноос МИ-8 нисдэг тэрэг рүү шилжсэн. Голдуу түймэр, цас зуданд явна. Тухайн үед ойн түймэр их гарна.

1987 онд Минжийн хангайд гарсан түймэр их том талбай эзэлсэн түймэр байсан. Машин тэрэг очихгүй учраас гал унтраах хүмүүсээ зөөх онгоц, нисдэг тэрэг л ниснэ.

Баянхонгорын зуд айхавтар байсан. 1990-ээд оны эхээр байх аа. Нисч байхад битүү цагаан газар л харагдана. Хааяахан хад бараантан харагдахаар гоё санагддаг байсан даа. Дурлаад мөрөөдсөн

мэргэжлээ сонгоод ажиллаж байсан болохоор хүндрэлтэй зүйл гарсан ч даваад гарна. Эх орноо тэнгэрийн дээврээс харах хамгийн сайхан. Өнөөдөр нисэх хүчин үүссэний 100 жилийн ойгоо үзэж байгаадаа баяртай байна. Сэтгэл өндөр байна. Онгоц, парк шинэчлэл, байр сав гоё болжээ. МИАТ-ээс гадна хувийн хэвшил хүртэл Ангартай байна. Бидний үед онгоцууд маань гадаа л байна шүү дээ.

Хөх тэнгэрт дүүлэн нисээд буусны дараа бахархам байдаг



Р.БАТНАСАН
/Хөдөлмөрийн баатар
нисгэгч/

Өнөөдөр Монгол Улсын агаарын тээвэрт хүчин зүтгэж явсан ахмад нисгэгчид Төрийн орондоо орж, есөн хөлт цагаан тугандаа хүндэтгэл үзүүллээ. Сайхан байна.

Миний хувьд багын хүсэл мөрөөдлөөрөө 1967 онд ЗХУ-д Нисэхийн сургуульд суралцаж төгссөн. Манай курсийнхэн бүгд л онгоцны дарга, удирдлагууд болцгоосон. Нэг курсээс 3 гавьяат, 1 хөдөлмөрийн баатар төрнө гэдэг тухайн үед сонгон шалгаруулат агуу мундаг байсныг харуулж буй жишээ. Сургуулиа төгсч ирээд АН-2 онгоцны 2-р нисгэгч, онгоцны дарга, ганцхан нисгэгчтэй АН-2 М онгоц жолоодсон. АН-24, АН-26, АН-30 онгоцоор ниссэн. Бал даргын нисгэгчээр явж байлаа. Дараа нь Ту онгоцуудаар нисч эхэлсэн. 100 гаруй зорчигч

суулгаад нисэх ч бас сайхан ч хариуцлага өндөр шүү дээ. Тухайн үед нисэхийн салбар сайн хөгжөөгүй байсан. Онгоцны үйлчлэгчид маань огурций, хиа, помидороо онгоцон дотроо зүсээд л зорчигчдоо хооллоно.

Яарсан, тэвдсэн, баярласан гээд сэтгэлийн янз бүрийн байдалтай хүмүүсийг бид зорьсон газарт нь түргэн шуурхай хүргэх нь хамгийн сайхан бахдам байдаг. Хоёрыг уулзуулж, холыг ойртуулдаг тэнгэрийн хөлгийг эзэмшин жолоодоно гэдэг үнэхээр гайхалтай мэдрэмж төрдөг. Хөх тэнгэрт дүүлэн нисээд зорьсон ажлаа бүтээж, нислэгийн аюулгүй байдлыг хангаад эргээд эх нутагтаа буугаад ирсний дараа бахархам сэтгэгдэл төрдөг шүү.

Агаарт ниснэ гэдэг чинь бидний мөрөөдөл



Ц.ДОЛЖИНСҮРЭН
/Онгоцны үйлчлэгч/

Би онгоцны үйлчлэгчээр 1969 оноос хойш ажиллаад 1992 онд тэтгэвэртээ гарсан. Ил-14, АН-24, АН-26 онгоц, тусгай үүргийн нислэгт үйлчлэгчээр ажиллаж байлаа. Батмөнх дарга, дараа нь Очирбат Ерөнхийлөгчийн ниссэн тусгай үүргийн нислэгт үйлчилж байв. Бидний ажил маш хүнд байсан. Бүтээлэг, хоол цай бүгдийг өөрсдөө л хийнэ. Халуун савтай цайгаа өөрсдөө зөөж онгоцондоо оруулна. Сонин хэвлэлээ мөн адил. Онгоцны цэвэрлэгээг л тусгай компани цэвэрлэдэг байсан.

Онгоц хурдаа авч дээш хөөрөх сайхан шүү дээ. Агаарт ниснэ гэдэг чинь бидний мөрөөдөл.

Бидний үед тэр бүр онгоцны үйлчлэгч хийгээд байдаггүй байлаа. Онгоцны үйлчлэгчийн ажил хэцүү үедээ хэцүү. Хүчитөрөгчийн дутагдалд их ниснэ. Агаарын урсгалын нөлөөгөөр онгоц дээш доош болоход хүмүүсийн дотор муухайрна. Тэр бүхнийг зөв зүйтэй зохицуулах, зорчигчдын аюулгүй байдал, эрүүл мэндийг нь харж явах ёстой. Өнөөдрийн залуусаа хараад бахархаж байна. Тэд маань үлгэрийн онгоцонд нисч байна. Бүх зүйл хангалттай. Сэтгэл өндөр байна. Нисэх салбарынхандаа, хамт олондоо 100 жилийн ойн баярын мэнд хүргэе.

Л.Нямбаяр: Бүх аймаг АН-2 онгоцтой байсан

Л.НЯМБАЯР:
/Монголын агаарын тээвэрлэгчдийн холбооны тэргүүн, А-Жэт Авиэйшн ХХК-ийн гүйцэтгэх захирал/



1 983 онд ЗХУ-ын нисгэгч сургах тусгай дунд сургуулийн хөтөлбөрөөр ИАТУЕГ-ын дэргэд Нисгэгч бэлтгэх түр дунд сургалтыг 1983-1985 онд явуулсан юм. Миний бие энэхүү сургалтад хамрагдан сурах завшаан олдож, АН-2 онгоцны нисгэгч болсон.

Тухайн үед бүх аймаг АН-2 онгоцтой байсан. Тэдгээр онгоц аймагт ирсэн сонин хэвлэлийг сумууд руу өдөрт нь хүргэдэг үндсэн зорилготой, давхар ард иргэдийг тээвэрлэдэг байсан. Нисэхийн салбар олон улсын дүрэм журамд шилжсэнээр АН-2 онгоц шаардлага хангахгүй болж зорчигч тээвэрлэхийг хориглосон.

Онцгой байдлын зорилгоор нисч байсан иргэний агаарын хөлөг манайд олон бий. Ихэвчлэн хүмүүнлэг, авран хамгаалах, нүүлгэн шилжүүлэх зэрэг үйл ажиллагаанд оролцсон байдаг. Миний мэдэхээр цас зуд, үер ус, гал түймэр, халдварт өвчин зэрэгт МИАГ компанийн нисдэг тэрэгнүүдийг ашиглаж байсан. Харин иргэний агаарын хөлгөөр Батлан хамгаалах зорилготой нислэг үйлдэж байгаагүй. Одоогийн нэр томьёогоор Улсын нисэхийн агаарын хөлөг нь иргэний агаарын тээврийн зохицуулалтгүй байдаг. Улсын нисэх нь агаарын хөлөг, боловсон хүчин, нислэгийн аюулгүй

байдалд тавигдах зохицуулалтаа Батлан хамгаалах яам Улсын нисэхийн дүрмээрээ баталж нислэгийн үйл ажиллагаагаа явуулдаг. Тухайн эрх зүйн зохицуулалтыг олон улс арилжааны нислэгт хүлээн зөвшөөрдөггүй, оролцдоггүй даатгалын нөхцөл нь ч өөр түвшинд байдаг.

Сүүлийн үед залуус АНУ, Канад, Австрали, Украин, Унгарт нисгэгчээр сурч төгсч байна. Европ, Австралид сурсан буюу Европын холбооны EASA, АНУ-д сурсан залуучууд FAA сертификаттай төгсөөд ирж байна. Нисгэгч болох хүсэлтэй залуучууд англи хэлний гүнзгий мэдлэгтэй бол мэргэжлийн сургалтандаа хамрагдах, шалгалтуудаа өгөхөд дөхөм болно. Олон улсад нисч буй нисгэгчийн англи хэлний түвшин ICAO Level 4 байхыг шаарддаг.

Нисгэгч нарт тавигдах шаардлага авиа компаниудаас хамаарч өөр өөр. Тухайлбал, бакалаврын зэрэгтэй, нислэгийн цаг нь 2 хөдөлгүүрт агаарын хөлгөөр 250 цаг ниссэн байх гэх мэт. Нисгэгч болохыг хүсч буй хүүхдүүд богино хугацаанд зөв шийдвэр гаргахад суралцах хэрэгтэй. Ур чадвартай нисгэгч болохын тулд спортын төрлүүдээр хичээллэдэг бол давуу тал болно шүү гэж хэлмээр байна. ■

Тухайн үед бүх аймаг АН-2 онгоцтой байсан. Тэдгээр онгоц аймагт ирсэн сонин хэвлэлийг сумууд руу өдөрт нь хүргэдэг үндсэн зорилготой, давхар ард иргэдийг тээвэрлэдэг байсан

Ч.Гэрэлт-Од: Ахмадуудынхаа гаргасан жимээр бид дэлхийн 5 тивд нисч байна

Монголын Иргэний агаарын тээврийн нисэгчдийн холбоо нь Олон улсын Иргэний агаарын тээврийн нисэгчдийн холбооны жинхэнэ гишүүн Олон улсын Иргэний Агаарын тээврийн нисэгчдийн холбоо нь 70 гаруй орны 150 мянга гаруй нисэгчдийг эгнээндээ нэгтгэсэн том холбоо бий. Манай холбоо 100 гаруй нисэгчтэй. Ихэнх нь МИАТ-ийн нисэгчид. Өнгөрсөн хоёр жилээс шинэ чиглэл нэмсэнтэй холбоотойгоор агаарын хөлгүүд авч байна. Орон нутаг руу нисч байна. МИАТ 100 орчим нисэгчтэй. Нисэгч хүн богино хугацаанд зөв шийдвэр гаргадаг чадвартай байх ёстой. Олон улсын англи хэлний мэдлэгтэй, багаар ажиллах чадвартай байх гэсэн гол шалгуурууд бий.

Миний хувьд 1999 онд Киев хотын Нисэхийн инженерийн дээд сургуулийг онгоцны цахилгааны инженерээр төгссөн. Сургуулиа төгсч ирээд агаарын хөлгийн засвар үйлчилгээний газарт техникч, шалгагч, инженерийн ажлыг хийж байгаад АН-24-ийн нисэх холбоочноор орж нисч эхэлсэн. Дараа нь АНУ-д онгоцны нисэгчийн анхан шатны сургалтад суралцаж ирээд АН-24, АН-26, АН-38 онгоцуудыг жолоодсон. Улмаар тийрэлтэт онгоц, Айробус 310 онгоцонд шилжин суралцсан. Одоо Боинг 737 онгоцны даргаар ажиллаж байна. Би 11 мянган цаг нисээд байгаа.

Манай компанийн нисэгчдийн ур чадвар дэлхийн түвшинтэй ижил түвшинд яваа. Дэлхийд нисч буй шинэ онгоц, технологийг бид адилхан л эзэмшээд нисч байна. Бид дэлхийн том том нисэх буудлууд руу нисдэг. Бээжин, Хонгконг, Токио, Сөүл, Франкфурт гэх мэт.

Ахмад нисэгчид маань 1960, 70, 80-аад онд ид нисч байсан улсууд. Тэд маань иргэний нисэхийн салбарын хөгжлийн үндсийг тавилцаж, тухайн үеийн агаарын хөлгүүдийг эзэмшиж, жолоодож, улс орны өнцөг бүрд хүрч ажиллаж байсан. Ахмадууд маань өнөөдрийн энэ агаарын замуудыг, онгоцуудыг бидэнд хүргэж ирж нээж өгсөн хүмүүс. Ахмадуудынхаа гаргасан жимээр бид дэлхийн 5 тивд нисч байна. МИАТ удахгүй АНУ руу шууд нислэг үйлдэхээр бэлдэж байна. МИАТ-д маань залуус гарч ирж байна.

Нисэгчийг төрийн бодлогоор, системтэйгээр бэлдэж ирсэн уламжлалтай. Учир нь тушлагатай нисэгчийг бэлдэхэд доод тал нь 5 жил шаардлагатай. 1960, 70-аад онд олон нисэгчийг хуучнаар ЗХУ-д маш сайн бэлдсэн байдаг. 1990 он гараад нийгмийн байдалтай холбоотойгоор нэг хэсэг засвардаад 2000



Ч.Гэрэлт-Од, хамтран нисэгч Х.Ганбаатар нар

оны эхэнд ИНЕГ, МИАТ олон монгол залуусыг АНУ-д нисэгчээр бэлдсэн. Тэдгээр залуус одоо МИАТ-д тэргүүлэх хэмжээнд залгамж халааг аваад нисч байна.

Нислэгийн үүргээ амжилттай гүйцэтгээд Улаанбаатартаа бууж онгоцноос гарах мөч сайхан шүү. Уудам газар нутагтай Монгол орныхоо дээгүүр нисч, уул усаа хараад явахдаа монгол хүмүүс нутгархаж талцах нь илүүц юм шиг санагддаг. Онгоцны цонхоор харахад нэг л гол, нэг л уулын хоёр талд байгаа нэг монголчууд юм шүү дээ. Монгол Улсын иргэн, монгол нутагт төрсөн гэдгээрээ нэгдэж нийлэх ёстой. Монголынхоо нутгаас халиад Европ, Хятадын нутаг руу ороод ирэхээр газар нутгийн ашиглалтыг маш сайн хийсэн харагддаг.

Шинэ зууны нисэхийн салбарын онгоцууд бол бүгд барууны стандартын, өндөр технологийн онгоцууд байгаа. Дэлхийн түвшинтэй хөл нийлүүлэн алхах, нисэх ур чадвартай нисэх баг бүрдсэн. Ахмадууд бидэнд итгэж болно. Бид ч залуусдаа итгэж байгаа.

100 жилийн түүх бүтээлцсэн ахмад үедээ, түүхийг ид бичилцэж буй залуусдаа, хамт олондоо ойн баярын мэнд хүргэе. ■

Ч.ГЭРЭЛТ-ОД:
/МИАТ-ийн
Боинг 737NG
агаарын
хөлгийн дарга,
Монголын
иргэний
агаарын
тээврийн
нисэгчдийн
холбооны
тэргүүн/

Бидний бахархал-Иргэний нисэх

Нислэгийн удирдагч мэргэжлээр олон жил ажилласан



Ч.ОДГЭРЭЛ:
/ИНЕГ-ын Иргэний
нисэхийн бодлогын
хэрэгжилтийн газрын
дарга/

Намайг Чагнаадоржийн Одгэрэл гэдэг. Би 1998 онд МУИС-ыг физикч, 2001 онд Тайландын Хаант Улсын Иргэний нисэхийн сургалтын төвийг нислэгийн удирдагч мэргэжлээр төгсөж, 2014 онд Шинэ Зеланд улсын Массайн их сургуульд Иргэний нисэхийн чиглэлээр магистрын зэрэг хамгаалсан.

Миний бие 1999 онд ИНЕГ-ын Нислэгийн хөдөлгөөний үйлчилгээний албанд эрэн хайх, авран туслах үйлчилгээний зохицуулагчаар ажилд орсноос хойш салбартаа 25 дахь жилдээ тасралтгүй ажиллаж байна.

Миний хувьд Монгол Улсын агаарын зайд үйлдэж буй агаарын хөлгүүдийн нислэгийн хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг ханган ажилладаг нислэгийн удирдагч мэргэжлээр олон жил ажилласан. Улмаар нисэхийн сургалт, нислэгийн урсгал төлөвлөлт, зөвшөөрлийн чиглэлээр ажиллаж байгаад шатлан дэвших зарчмаар 2022 оноос ИНЕГ-ынхаа Иргэний нисэхийн бодлогын хэрэгжилтийн газрын даргаар ажиллаж байна. Манай газар нь Олон улсын иргэний нисэхийн байгууллага (ICAO)-ын нисэхийн аюулгүй байдлын стандарт шаардлагуудыг хангах, Монгол Улсын хууль, тогтоомж, бодлого, шийдвэр, Иргэний нисэхийн дүрмүүдийг салбарт хэрэгжүүлэх ажлыг

нэгдсэн удирдлага, зохион байгуулалтаар хангах, нисэх буудал, агаарын навигацийн чиглэлээр бодлогын хувилбар, төлөвлөлт хийж салбарын үйл ажиллагааг чиглүүлэн ажилладаг.

Нисэхийн салбарын хамт олон бид 100 жилийн ойгоо Иргэний нисэхийн хуулийн шинэчилсэн найруулгын хэрэгжилт, Бүсийн нислэгийн хөдөлгөөний удирдлагын шинэ төвийн барилга, Хэнтий аймгийн Өндөрхаан, Дэлүүн болдог нисэх буудлын бүтээн байгуулалт, Гурвансайхан нисэх буудлын зурвасын өргөтгөл, Олон улсын иргэний нисэхийн тухай Чикагогийн конвенцын “Агаарын тээврийг хялбаршуулах” Annex 9-ийг баталсны 75 жилийн ойг тохиолдуулан зохион байгуулж буй Олон улсын иргэний нисэхийн байгууллагатай хамтарсан “Ази, Номхон далайн бүс нутгийн форум”-ийг эх орондоо зохион байгуулах зэрэг өрнүүн дэлгэр амжилтаар угтаж байна.

Энэхүү түүхэн цаг мөчид цэргийн болон иргэний нисэхийн салбарын хөгжилд үнэтэй хувь нэмэр оруулсан үе үеийн ахмадууддаа, одоо мөр зэрэгцэн ажиллаж байгаа хамт олондоо болон ирээдүйн залгамж халаа болон бэлтгэгдэж буй залуучууддаа нисэх хүчний түүхт 100 жилийн ойн баярын мэнд дэвшүүлье.

Ховор мэргэжил эзэмшсэн азтай хүн гэж боддог



Г.МӨНХБОЛД:
/ИНЕГ-ын Аэродром,
аюулгүйн хамгаалалтын
хяналтын хэлтсийн
дарга бөгөөд иргэний
нисэхийн хяналтын
ахлах байцаагч/

Иргэний нисэхийн салбарын үйл ажиллагааг явуулахад мэргэжлийн олон ажилтнын хамтын хөдөлмөр, оролцоо шаардлагатай байдаг бөгөөд эдгээрээс зайлшгүй нэг мэргэжил бол Аэродромын инженер юм. Аэродромын чиглэлээр суралцаж төгссөн 21 настай залуухан мэргэжилтэн энэ их том айлд анхлан хөл тавьж орж байлаа. Түүнээс хойш 24 жил өнгөрчээ.

Иргэний нисэхийн салбарын үйлчилгээ нь агаарын тээвэр, нисэх буудал, агаарын навигац гэсэн үндсэн гурван чиглэлээс бүрддэг. Эдгээрээс нисэх буудлын үйлчилгээгүйгээр иргэний нисэхийн салбарыг төсөөлөх аргагүй бөгөөд нисэх буудлыг зөв төлөвлөхөөс тухайн үйлчилгээ нь ямар түвшинд явагдах уу гэдэг нь тодорхойлогддог. Харин нисэх буудлын зураг төсөл, ашиглалт, үйл ажиллагаа, төлөвлөлтийг аэродромын инженерүүд л хийдэг онцлогтой.

Аэродромын инженер мэргэжлийг эзэмшсэн хүн Монгол Улсад хамгийн цөөн байдаг. Иргэний нисэхийн салбарын ажил, мэргэжлүүд дотроос зайлшгүй чухалд тооцогддог, ховор мэргэжил л дээ. Тиймээс би өөрийгөө ховор мэргэжил эзэмшсэн азтай хүн гэж боддог.

Монгол Улс далайд гарцгүй, үндэсний аюулгүй байдлын хувьд гуравдагч хөршийн бодлогыг хэрэгжүүлдэг. Харин гуравдагч хөрштэй холбодог нь иргэний нисэхийн салбар юм. Иймд Монгол Улсад нисэх хүчин үүсгэн байгуулагдсаны 100 жилийн ой нь дан ганц нисэхийн салбарын биш Монгол Улсын хувьд үндэсний хэмжээний үйл явдал гэж би бодож байна.

Нисэхийн салбарын үе үеийн нийт ажилтан, ахмадууддаа, тэдгээрийн гэр бүлд 100 жилийн ойн халуун баярыг хүргэе.

Салбарынхаа хууль эрх зүйн орчныг боловсронгуй болгох чиглэлээр түлхүү ажилласан байна



З.ТУЯА:

/ИНЕГ-ын Захиргаа, удирдлага, хууль эрх зүйн газрын дарга/

Миний бие 2000 онд ОХУ-ын Санкт-Петербург хотын Иргэний нисэхийн Академийг эрх зүйч мэргэжлээр төгсөж ирээд Иргэний нисэхийн ерөнхий газарт орж ажилласнаар өнөөдрийг хүртэл тасралтгүй 25 дахь жилдээ ажиллаж байна. Энэ хугацаанд захиргаа, хууль эрх зүйн чиглэлээр мэргэжилтэн, ахлах мэргэжилтэн, менежер, хэлтэс, газрын дарга болон мөн Зам, тээврийн яаманд Агаарын тээврийн бодлогын хэрэгжилтийг зохицуулах хэлтсийн дарга зэрэг ажил үүргийг гүйцэтгэж ирсэн. Одоо ИНЕГ-ын Захиргаа, удирдлага, хууль эрх зүйн газрын даргаар ажиллаж байна. Энэ хугацаанд хууль эрх зүй, хүний нөөц болон захиргаа, удирдлага зохион байгуулалтын үйл ажиллагаанд голчлон ажиллаж байлаа. Эзэмшсэн мэргэжил, мэдлэг, туршлагынхаа дагуу байгууллага, салбарын хууль эрх зүйн орчинг боловсронгуй болгох, хууль тогтоомжийн хэрэгжилтийг хангуулах, удирдлага, ажилтнуудад хууль эрх зүйн зөвлөгөө, дэмжлэг үзүүлэх ажлыг гүйцэтгэн удирдлага зохион байгуулалтаар ханган ажилладаг.

Миний эрхэлж байгаа ажлын онцлог гэвэл мэдээж хэрэг өндөр хариуцлагатай, ачаалал ихтэй, байнгын уншиж судлан, дүгнэлт хийж,

удирдлагыг шийдвэр гаргахад үнэн бодит мэдээллээр хангах бөгөөд гол нь хүмүүстэй харилцаж ажилладаг тул бусдын итгэлийг хүлээх, сонсож, зааж зөвлөх, манлайлах ур чадварыг шаарддаг. Энэ салбарт 25 жил ажиллах хугацаандаа салбарынхаа хууль эрх зүйн орчинг боловсронгуй болгох чиглэлээр түлхүү ажилласан байна. 2023 онд шинэчлэн найруулсан Иргэний нисэхийн тухай хуулийн шинэчлэлд гар бие оролцсон нь миний хувьд томоохон ажил маань байлаа.

Монгол Улсад нисэх хүчин үүсэн байгуулагдсан түүхт 100 жилийн ой тохиож байгаа энэ цаг үед ИНЕГ-т ажиллаж, мөн энэхүү арга хэмжээг зохион байгуулахад гар бие оролцож байгаадаа талархаж байна. Дэлхийн нисэхийн салбартай хөл нийлүүлэн цаг хугацааны хувьд ч зуузай холбон яваа салбар, энэ түүхийг бүтээж, өнөөдрийн хөгжилд хүргэсэн ахмадууд, мөн одоо ажиллаж буй хамт олноороо бахархан хүндэтгэж байна. Ялангуяа 100 жилийн ойн баяраар энэ түүхийг бүтээсэн ахмадуудаа хүндэтгэн дээдлэх, тэднийхээ дурсамж, сургаал үгийг сонсож, алдаршуулах нь баярын гол зорилго байх ёстой гэж ойлгож байгаа.

Манай салбарт сүүлийн жилүүдэд томоохон өөрчлөлт, шинэчлэл гарч байна



Б.АНХБАЯР:

/ИНЕГ-ын Иргэний нисэхийн хяналтын ахлах байцаагч/

Би ИНЕГ-ын Агаарын навигаци, аэродромын стандартын газрын Аэродром, аюулгүйн хамгаалалтын хяналтын хэлтэст иргэний нисэхийн хяналтын ахлах байцаагчаар ажилладаг. 1996 онд НХУҮТөв-ийн Сургалтын төвд англи хэлний багшаар ажилд орж байлаа. Жил гаруйнхны дараа буюу 1998 онд ИАТУГ-ын Нислэгийн аюулгүй байдал, зохицуулалтын албанд нисэхийн аюулгүй байдал хариуцсан мэргэжилтнээр ажиллаж эхэлсэн. Энэ үеэс нисэхийн аюулгүй байдлын чиглэлээр мэргэшиж эхэлсэн дээ.

Олон улсын иргэний нисэхийн тухай

Чикагогийн конвенцийн Хавсралт 17-гийн стандарт, зөвлөмжүүдийг хэрэгжүүлэх зорилгоор тус хавсралтаар шаардсан анхны Иргэний нисэхийн аюулгүй байдлын үндэсний хөтөлбөрийг боловсруулж 1999 онд Монгол Улсын Засгийн газрын тогтоолоор баглуулж байсан. Нисэхийн аюулгүйн хамгаалалтын үйлчилгээг олон улсын иргэний нисэхийн байгууллага ИКАО-гийн стандарт шаардлагыг хангах төвшинд хүргэх, эрх зүйн орчныг сайжруулах, иргэний нисэхийн аюулгүйн хамгаалалтын хяналтыг боловсронгуй болгох чиглэлээр ажиллаж байна.

2003 онд Олон улсын иргэний нисэхийн байгууллагаас зохион байгуулсан Иргэний нисэхийн аюулгүйн хамгаалалтын аудитын сургалтад амжилттай хамрагдаж, ИКАО-гийн аудитын шаардлагыг хангаж гэрчилгээжсэн болно. ИКАО-гийн гэрчилгээтэй аудитын хувьд тухайн байгууллагын гишүүн орнуудын нисэхийн аюулгүйн хамгаалалтын үйл ажиллагаанд аудит хийх тухайлбал, ОХУ, Казахстан, Пакистан, Лаос, Энэтхэг, Малайзын багт ажиллаж байсан.

2010, 2015 болон 2023 онуудад Монгол Улсад зохион байгуулсан ИКАО-гийн Олон улсын нисэхийн аюулгүйн хамгаалалтын аудит шалгалтад /USAP/ бэлтгэх ажлын хэсэгт гишүүнээр томилогдож байв. Мөн ИНЕГ-ын Аэродром, аюулгүйн хамгаалалтын хяналтын хэлтсийн нисэхийн аюулгүйн хамгаалалт, агаарын тээврийн хялбаршуулалт хариуцсан байцаагч нарын хамтаар олон улс, орон нутгийн нисэх буудал, үндэсний болон гадаадын агаарын тээвэрлэгч, ИНД-140 дүрмээр гэрчилгээжсэн байгууллагуудын нисэхийн аюулгүйн хамгаалалтыг хангах үйл ажиллагаанд хяналт тавьж ажиллаж байна.

Нисэх хүчин үүсэн байгуулагдсаны 100 жилийн ой тохиож байна. Тус салбарт

амьдралынхаа 29 жилийг өнгөрөөсөн хүний хувьд маш их баяртай байна. Манай салбарт сүүлийн жилүүдэд нэлээн том өөрчлөлт, шинэчлэл гарч байна. Тухайлбал, Иргэний нисэхийн тухай хууль шинэчлэгдэн батлагдлаа. Мөн Чингис хаан олон улсын нисэх буудал 2021 онд ашиглалтад орж, тус нисэх буудлаар зорчих зорчигчийн тоо нэмэгдэхийн хирээр зорчигч, агаарын хөлгийн багийн гишүүн, газрын үйлчилгээ, хилийн хяналтын байгууллагын ажилтан, иргэн, мөн агаарын хөлөг, нисэх буудлын байгууламж, тоног төхөөрөмжийг газарт болон агаарт тохиолдож болох хөндлөнгийн хууль бус үйлдлээс хамгаалах, нисэхийн аюулгүйн хамгаалалтыг хангах үйл ажиллагаанд тавих хяналт нэмэгдсэн.

Түүнчлэн АНУ руу шууд нислэг үйлдэх бэлтгэл ажлын хүрээнд тус улсын Тээврийн аюулгүй байдлыг хангах захиргаанаас хэд хэдэн удаа үнэлгээ, хяналт шалгалт хийсэн ба агаарын тээврийн “Юнайтэд Эйрлайнс” компани ИНД-129-р дүрмээр гэрчилгээжих болон нислэгийн нисэхийн аюулгүйн хамгаалалтыг хангах холбогдох зөвлөмж хүргүүлж хамтран ажиллаж байна.

Иргэний нисэхийн салбарын нийт ажилчдаа түүхт 100 жилийн ойн баярын мэнд дэвшүүлье!

Иргэний нисэх нь улсынхаа нэрийн хуудас болдог



Г. БАТБАЯР:
/ИНЕГ-ын Иргэний
нисэхийн Хамтын
ажиллагааны газрын
дарга/

Миний бие иргэний нисэхийн салбарт 19 дэх жилдээ тасралтгүй ажиллаж байна. 19 жилийн өмнө анх Монгол Улсын далбааг тээгч, үндэсний ууган агаарын тээвэрлэгч “МИАТ” Төрийн өмчин хувьцаат компанийн Хамтын ажиллагааны хэлтэст туршилтын хугацаатай мэргэжилтнээр ажилд орж ажлын гараа эхэлж байв.

Агаарын тээврийн компанийн үйл ажиллагаа бол нислэгийн тасралтгүй үйл ажиллагааг хангах маш олон талын үйл ажиллагаа байдаг. Тэр дундаа иргэний нисэх нь улсынхаа нэрийн хуудас болсон, олон улсад танигдсан, олон улсын үйл ажиллагаа явуулдаг тул хамтын ажиллагаа, хэрэглэгчийн үйлчилгээ, гэрээний харилцаа, албан харилцаа гээд өргөн хүрээнд ажиллах шаардлагатай болдог.

“МИАТ” компанид арваад жил ажиллаж, улмаар ИНЕГ-ын Агаарын харилцаа, агаарын тээвэрлэгчийн үйл ажиллагааны зохицуулалтын хэлтсийн даргаар ирж нисэхийн удирдах

байгууллагад агаарын тээврийн үйл ажиллагаа, шинээр Ерөнхий зориулалтын нисэх гэж чиглэл үүсгэн үйл ажиллагааг нь эхлүүлж байсан байна.

Өдгөө, манай Иргэний нисэхийн хамтын ажиллагааны газар улс хоорондын агаарын харилцаа, иргэний нисэхийн хамтын ажиллагаа, зохицуулалтын чиглэлээр ажиллаж байна.

Нисэхийн 100 жилийн ой бол манай нисэхийн салбарынхны хувьд зуунд нэг тохиох, хөгжил дэвшилээ дүгнэх, ирээдүйн хөгжлийн чиг хандлагаа тодорхойлох түүхэн чухал өдрүүд. Энэ өдрүүдэд үе үеийн нисэхийнхэн, хамтран ажилладаг гадаад дотоодын байгууллага, хамт олны тэмдэглэлт баяр төдийгүй түүхээ бичих, олон нийтэд нисэхээ сурталчлах, амжилт бүтээлээ үнэлүүлэн шагнуулах баяр болох гэж байна.

Иргэний нисэх, агаарын цэрэг, агаарын тээвэрлэгчдэдээ Нисэх хүчний 100 жилийн ойн баяр хүргэж, сайн сайхан бүхнийг хүсэн ерөөе!



United Airlines компанийн онгоц Чингис хаан онгоцны буудалд газардлаа

Шууд нислэг

Шинэ зуун АНУ руу хийх нислэгээр эхэлнэ

Иргэний нисэхийн салбарынхан шинэ зууны эхэнд нэг томоохон түүхийг бичихээр ажиллаж байна. Энэ бол МИАТ үндэсний тээвэрлэгч компани АНУ руу шууд нислэг үйлдэх юм. Энэ бол олон монголчуудын, мөн хөрөнгө оруулагчдын, цаашлаад гадаадын жуулчдын хүсэн хүлээж буй нислэг билээ.

АНУ-ын агаарын тээвэрлэгч United Airlines Нарита-Улаанбаатар нислэгийг саяхан нээгээд удаагүй байна. “United Airlines Монгол руу нислэг хийж эхэлж байна гэдэг нь МИАТ АНУ руу шууд нислэг хийх суурь тавигдаж байгаа юм. Энэ бол том боломж” гэж ИНЕГ-ын дарга Э.Төрбаяр ярилцлагадаа онцлон тэмдэглэсэн.

Монгол Улсын Ерөнхий сайд Л.Оюун-Эрдэнэ 2023 онд АНУ-д айлчлах үеэрээ Open sky Америкийн нисэхийн хэлэлцээрийг байгуулсан. Энэхүү хэлэлцээрийг байгуулснаар манай улс АНУ-ын Нисэхийн товчооны шалгалтад орох ёстой. Уг шалгалтад тэнцсэний дараа шууд нислэгийн эрх үүснэ гэж ойлгох хэрэгтэй. Монголчууд бид ч хэлэлцээр байгуулагдангуут шууд л нисчих

тухай бодсон нь эндүүрэл аж. АНУ-ын Нисэхийн товчооны шалгалт гэдэг бол тийм амар давчихдаг шалгалт биш гэнэ. Дэлхийн олон улс Америк улс руу нисэх хүсэлтэй ч уг шалгалтад тэнцэхэд багагүй хугацааг зарцуулдаг байна. Зарим улс 12 жил болж байгаа аж.

Монгол Улсын нисэхийн салбарынхны хувьд АНУ-ын Нисэхийн товчооны зөвлөсний дагуу бэлтгэл ажлыг хангах зорилгоор дэлхийн томоохон компаниас зөвлөх аваад ажиллаж байна. Тус компаниас заавал анхаарах ёстой 174 зөвлөмж өгсөн. ИНЕГ эдгээр зөвлөмжийн хүрээнд тусгай төлөвлөгөө гаргаад ажиллаж буй юм. Ганцхан жишээ дурдахад, энэхүү нислэгтэй уялдуулан нийтдээ 20 гаруй дүрэм журмыг өөрчлөх ёстой. Энэ 20 гаруй дүрмийг өөрчлөөд ЗТЯ-нд өгч, Хууль зүйн ямаар хянуулаад Засгийн газарт оруулж батлуулах ёстой аж.

“Бид энэ жилдээ нэлээд дөхүүлэхээр хичээж байна. АНУ-ын Нисэхийн товчоо руу шалгуулах хүсэлтээ саяхан өглөө. Гэхдээ Америкийн Нисэхийн товчооноос ирээд шалгаад 174 зөвлөмжөөс энэ асуудлууд дээр анхаар гээд хэлчихвэл хугацаа сунгагдаад явна. Тэгэхээр хугацааг яг таг хэлэхэд хэцүү. Манай ажилтнууд үндсэн гол үүрэг нислэгийн аюулгүй байдлын ажлаасаа гадна энэ бүх дүрэм журам, зөвлөмж дээр өдөр шөнөгүй сууж байна. Эдгээрийг дагаад бүх дүрэм журам, аюулгүйн ажиллагааны зааварт өөрчлөлт орно, тэгээд орчуулна. Маш их ажил орж байна” гэж Э.Төрбаяр дарга хэллээ. ■

Бид энэ жилдээ нэлээд дөхүүлэхээр хичээж байна. АНУ-ын Нисэхийн товчоо руу шалгуулах хүсэлтээ саяхан өглөө

Хувийн хэвшил

П.Мөнхжаргал: Иргэний нисэхийн салбарт үүсгээгүй зах зээлийг бий болгохоор зорьж байна



Монгол Улсын Нисэхийн Гавьяат техникч, “Хүннү Эйр” ХХК-ийн гүйцэтгэх захирал

Пүрэвжалын Мөнхжаргалтай ярилцлаа. Иргэний нисэхийн салбартаа олон жил үр бүтээлтэй ажилласан түүний гавьяаг нь үнэлж, Монгол Улсын Нисэхийн Гавьяат техникч цол тэмдэгээр шагнаад байгаа юм.

-Монгол Улсад нисэх хүчин үүсэж хөгжсөний 100 жилийн ой тохиож байна. “Хүннү Эйр” компанийн хувьд байгуулагдаад багагүй хугацааг үджээ. Энэ хугацаанд танай компани иргэний нисэхийн салбарт ямар үүрэг гүйцэтгэсэн бэ?

-Иргэний агаарын тээврийг 1956 онд одоогийн МИАТ-ийн АН-2 гэдэг онгоцоор орон нутагт ниссэнээр тоолдог юм. Манай компани 2011 онд байгуулагдсан. Арав гаруй ажил үйл ажиллагаа явуулж байна. Иргэний нисэх Монгол Улсын хувьд хэцүү хэрнээ чухал салбар. Монгол Улс маш том газар нутагтай, далайн түвшнээс дээш 1200 метр өргөгдсөн онцлогтой учир онгоцны хөдөлгүүрийн хүчин чадал буурдаг. Мөн жилийн дөрвөн улиралтай, зун нь халуун, өвөл нь хүйтэн гээд давах даваа олонтой. Цөөн хүн амтай болохоор нэг зорчигчид очих зардал өндөр байдаг. Дээрээс нь

Манай компани харьцангуй мэргэжлийн удирдлагуудтай. Монголын нөхцөлд тохирсон онгоцыг судалж, үйл ажиллагаандаа нэвтрүүлж байна

дэлхийд хосгүй үнэтэй шатахуун хэрэглэдэг. Мөн аялал жуулчлалын идэвхтэй хугацаа богинохон. Тиймээс манай улсад нисэхийн салбар хөгжихөд хүндрэл их бий. Салбар маань бүрэн хувийн хэвшилд очоогүй. Энэ нь бас хүндрэл үүсгэдэг талтай. Бид бас валютын ханшаас хамааралтай. Давуу тал нь том газар нутагтай учир агаарын тээвэр хөгжих боломжтой. Гэхдээ “Хүннү Эйр” компани дээрх хүндрэлтэй нөхцөл байдлыг даван туулж, зах зээлээ тэлэх үйл ажиллагааг явуулсаар байна. Бусад компанийн хийгээгүй зах зээлийг бий болгохын тулд агаарын тээврийн цэгүүдийг нээсэн. Энэ тал дээр МИАТ компанитайгаа хамтарч ажиллаж байна.

Өнгөрсөн хугацаанд Манжуурыг Улаанбаатартай холбосон. Үүнийг байнгын тогтмол явдаг нислэгийн цэг болгосон. Үүн дээр манай ажилчид маш их хичээсэн. Энэ бол сайн жишиг болсон. Улаанбаатарыг Казакстаны Алматы хоттой холбосон. Алматы бол Казахстаны бизнесийн төв. Бид иймэрхүү маягаар нислэгийн шинэ цэгүүдийг бий болгохоор ажиллаж байна. Өмнө нь орон нутгийн нислэгийн 75 хүртэлх хувийг бид үйлддэг байсан. Ковидын дараа компани маань санхүүгийн хувьд хүнд байдалд орсон. Төр, засгийн зүгээс ч зорчигчдод хямд үнэтэй билет гаргах хэрэгтэй байна гээд МИАТ компанийг орон нутагт нисгэж байгаа.

Бид үндсэндээ зуны улиралд Улаанбаатар Мөрөн, Улаанбаатар Баян-Өлгийн чиглэлд нислэг хийж байна. Орон нутгийн бусад хэсгээ зогсоосон байдалтай байна. Улаанбаатар Хайнань арлын хооронд монголчуудын хамгийн их явдаг өвлийн сар болох арванхоёр болон нэгдүгээр сард долоо хоногт таван удаа нислэг хийж байна. Энэ чиглэлийг нэлээд бойжуулах төлөвлөгөөтэй байгаа. Өвөл хүйтэн, утаатай зэрэг асуудлаас болоод монголчууд өвөл халуун орон руу явах нь элбэгшсэн. Үүн дээр манай компани хувь нэмрээ оруулах үүднээс Дубай руу нэг хэсэг нислэг үйлдсэн.

Нисэх хүчний 100 жилд үзүүлсэн хувь нэмэр гэвэл агаарын тээврээ өргөжүүлэхийн төлөө энэ мэтчилэн ажиллаж байна. Агаарын тээвэрт хамгийн муугаар нөлөөлсөн хүчин зүйл бол ковид цар

► тахал. Үүнээс болж сүүлийн жилүүдэд нислэгийн компаниуд хүнд байдалд орсон. Одоо бага багаар сайжирч байна.

–“Хүннү Эйр” компани 2016 оноос агаарын хөлгийн парк шинэчлэлээ эхлүүлсэн. Монголд байгаагүй орчин үеийн онгоцуудыг оруулж ирсээр байгаа. Танай компанийн цаашдын төлөвлөгөө юу вэ?

–Манай компани харьцангуй мэргэжлийн удирдлагуудтай. Монголын нөхцөлд тохирсон онгоцыг судалж, үйл ажиллагаандаа нэвтрүүлж байна. Дэлхийн өнцөг булан бүрт үйлчилгээнд ашигладаг “ATR-72” загварын 72 хүний суудалтай агаарын хөлөг ашиглаж байсан. Энэ бол Монголын нөхцөлд хамгийн сайн таарах онгоц. Шатахуун бага иднэ. Бүх чиглэлд хүрнэ. Богино зурвас дээр бууж чадна. Энэ онгоцыг анх авчирч ашиглаад Монголын хөрсөн дээр нисэж болох юм байна гэдгийг нотолсон. Гэхдээ ковидын дараа энэ онгоцныхоо үйл ажиллагааг зогсоосон. Түрээсээр явж байгаад буцаагаад өгсөн.

2019 онд цар тахлын өмнө 98 хүний суудалтай Embraer E190 гэдэг онгоцыг үйл ажиллагаандаа нэвтрүүлсэн. Энэ бол зорчигчийн тав тухыг маш сайн хангасан, байгаль орчинд ээлтэй, чимээ шуугиан харьцангуй бага, ашиглалтын зардал боломжийн хэмжээнд байдаг онгоц юм. Энэ онгоцыг бас Монголд нэвтрүүлээд зургаан жил болж байна.

Харин өнгөрсөн дөрөвдүгээр сарын 19-нд Азистивд Embraer E195-E2 төрлийн агаарын хөлгийг ашиглаж эхэлсэн анхны авиакомпаниудын нэг боллоо. Дунд оврын, орчин үеийн уг агаарын хөлөг нь зорчигчийн тав тухыг дээд зэргээр хангасан, байгаль орчинд ээлтэй, нислэгийн үеийн болон орчны дуу чимээний түвшин бага, ижил төрлийн агаарын хөлгүүдтэй харьцуулахад ялгаруулах нүүрсхүчлийн хийн хэмжээ, шатахуун зарцуулалт 20 орчим хувиар бага гэх мэт давуу талтай. Энэ төрлийн агаарын хөлгүүдийг үйл ажиллагаандаа нэвтрүүлснээр одоогийн нислэг үйлдэж байгаа чиглэлүүдийн зах зээлд гаргах суудлын тоог нэмэгдүүлэхээс гадна шинэ чиглэлд нислэг үйлдэх боломж гарч байна.

Бид ирэх есдүгээр сарын дундуур Узбекистаны Ташкент хот руу нислэгээ нээнэ гэж төлөвлөж байна. Мөн Энэтхэг рүү явах төлөвлөгөө байгаа. Жилд 10 захиалгат нислэг хийдэг. Бидний цаашдын төлөвлөгөө дундын зайн зах зээлийг хөгжүүлэх зорилготой байна. Үүнд, БНХАУ-ын бүх цэг, ОХУ-ын зарим газар нутаг, Төв Азийг нэлээн сайн хөгжүүлнэ гэсэн төлөвлөгөө байна. Япон, Солонгос

Бидний цаашдын төлөвлөгөө дундын зайн зах зээлийг хөгжүүлэх зорилготой байна. Мөн холын зайн онгоц ачаа тээврийн онгоц сонирхож байна

руу захиалгат нислэг хийдэг. Нислэгийн тоог нэмэгдүүлж байгаа. Иргэний нисэхийн салбарт үүсгээгүй зах зээлийг бий болгохыг зорьж байна. Цаашдаа холын зайн онгоц, мөн ачаа тээврийн онгоц сонирхож байна. Аль аль тал дээр ажиллах бодолтой байна.

–“Хүннү Эйр” компани одоогоор хэдэн онгоцоор нислэг үйлдэж байгаа вэ?

–Жижиг, сажиг олон онгоцтой. Найман хүний суудалтай Cessna 208 гэдэг онгоцыг өнгөрсөн онд оруулж ирсэн. Энэ онгоцоор хатуу хучилттай зурвас шаардагддаггүй, шороон зам дээр бууж болдог орон нутгийн нисэх буудлуудад нислэг хийж байгаа. Уул уурхай, кэмпүүд рүү энэ онгоц нислэг хийж чадна. 2026 онд энэ онгоцноос дахиж гурвыг авах юм. Орон нутгийн аялал жуулчлалыг хөгжүүлэх зорилгоор энэ жижиг онгоцуудыг аваад байгаа юм. Эдгээр чиглэл рүү илүү ажиллах төлөвлөгөөтэй байна. Ми-8 загварын хоёр нисдэг тэрэгтэй. Үүнийг ашиглахад ОХУ-ын дайнтай холбоотой сэлбэгийн хүрэлцээ муу болсон. Барууны нисдэг тэргээр солих төлөвлөгөөтэй байна. Сүүлд оруулж ирсэн E190, E195 онгоцоо нийлүүлбэл зургаан онгоцтой. Бид Монголын агаарын тээврийн салбарт олон зүйлийг оролдож, туршиж байна даа.

–Та Монгол Улсад нисэх хүчин үүсэж хөгжсөний 100 жилийн ойд зориулж мэндчилгээ дэвшүүлнэ үү?

–Монгол Улсад нисэх хүчин үүссэний 100 жилийн ойг тохиолдуулаад иргэний нисэхийн салбарт ажиллаж байсан, одоо ажиллаж буй, ирээдүйд ажиллах ажилтнууддаа эрүүл энх, аз жаргал, сайн сайхан бүхнийг хүсэн ерөөе. Иргэний нисэхийн салбар маш олон хүний хүч хөдөлмөрөөр өнөөгийн энэхүү хөгжлийн хэмжээнд хүрсэн. Цаашдаа ч өргөжин хөгжинө гэсэн итгэл дүүрэн байна. ■



Хувийн хэвшил

Хортон шавьжтай ТЭМЦЭГЧ

Томас Эйр ХХК нь 2011 онд үүсэн байгуулагдаж, нисэхийн салбарт өнөөг хүртэл үйл ажиллагаа явуулж байна. Тус компани нь Швейцарь улсын Пилатус ПиСи-6 (Pilatus PC-6), АНУ-д 2010 онд үйлдвэрлэсэн хөдөө аж ахуй, газар тариалангийн зориулалттай Эйртрактор АТ-602 (Airtractor AT-602), сургалтын зориулалттай Моол-7 (Maule M7), АНУ-ын Кинг Эйр С-90 (King Air C90) маягийн барууны агаарын хөлгүүдийг эзэмшдэг 100 хувийн дотоодын хөрөнгө оруулалттай үндэсний компани юм.

Томас Эйр компани нь үүсгэн байгуулагдсан цагаас General Aviation буюу ерөнхий зориулалтын агаарын тээврийг Монголд хөгжүүлэх зорилготойгоор үйл ажиллагаагаа явуулж, иргэний нисэхийн багц дүрмүүд ИНД 135, ИНД 145, ИНД 137-гийн дагуу Агаарын тээвэрлэгчийн гэрчилгээ авч, дараах төрлийн нислэгүүдийг гүйцэтгэсээр иржээ.

Үүнд:

- Зорчигч, ачаа тээшний захиалгат нислэг
- Агаараас зураг авах нислэг
- Газар тариалан, ойн хортон шавьжтай тэмцэх нислэг
- Байгаль орчны судалгаа, үнэлгээний нислэг
- Шүхэр хаях
- Түргэн тусламжийн үйлчилгээ
- Ойн эргүүл болон ойн гүймэртэй тэмцэх
- Эрэн хайх авран туслах үйл ажиллагаа
- Аялал жуулчлал



Монгол Улсын ойн санг ойн хөнөөлт шавьж, өвчинтэй тэмцэх ажлыг агаарын хөлгөөр хийж гүйцэтгэж, улс орныхоо хөдөө аж ахуйн салбарын хөгжилд тодорхой хувь нэмэр оруулсаар буйг тэмдэглэе. Тухайлбал, АНУ-д 2010 онд хөдөө аж ахуйн зориулалтаар үйлдвэрлэсэн хүчин чадал, бүтээмж өндөртэй Эйр трактор АТ-602 маягийн агаарын хөлгийг 2012 онд Монгол Улсад оруулж ирж байв. Эйртрактор АТ-602 агаарын хөлөг нь дэлхийд хөдөө аж ахуй, газар тариаланд хуурай болон шингэн бэлдмэл (хор, бордоо, бусад бэлдмэл) цацах зориулалтаар АНУ-д үйлдвэрлэгдсэн. Хамгийн сүүлийн үеийн дэвшилтэт технологи бөгөөд цаг хугацаа, зардал хэмнэх үр ашгийг дээшлүүлэх дэлхийн хамгийн том хөдөлгүүрт агаарын хөлөг юм.

2012 оноос хойш Байгаль орчин, аялал жуулчлалын яам, “ОСХТ”, УТҮГ болон орон нутгийн Байгаль хамгаалах газруудтай хамтран эх орныхоо ойн санг хамгаалах үйлсэд 13 жилийн туршид зүтгэж байна. Өнөөдрийн байдлаар 7 сая га талбай бүхий ойн санд ойн хортон шавьж, өвчинтэй тэмцэх авиамикробиологийн нислэгийг жил бүр амжилттай гүйцэтгээд байна. Энэ онд хөдөө аж



► ахуйн зориулалтаар ашиглахаар ОХУ-аас АН-2 маягийн агаарын хөлгийг нэгээр нэмснээр ойн хортон шавьжтай тэмцэх тэмцлийн ажлыг агаарын хоёр хөлгөөр гүйцэтгэхээр бэлтгэл ажлыг хангаад байна.

"Томас Эйр" ХХК нь үүсгэн байгуулагдсан цагаас АНУ-ын Аляска мужид 30 жил ниссэн өндөр чадвар бүхий нисэх баг, мөн Канад, АНУ, Франц улсаас нисгэгч, инженер техникийн ажилчдыг урьж авчран хамтран ажилладаг байсан. Харин өнөөдөр

барууны агаарын хөлгийг эх орондоо нутагшуулан, нисэх болон инженер техникийн багаа үндэсний шилдэг мэргэжилтнүүдээр бүрдүүлэн ажиллаж байна. Энэ бол үндэсний компанийн том бахархал билээ.

"Томас Эйр" компани нь иргэний агаарын тээврийг тэр дундаа хөдөө аж ахуйн салбарын хортон шавьжтай тэмцэх тэмцэлд, мөн аялал жуулчлалыг хөгжүүлэхэд ийн хувь нэмрээ оруулж, 14 жилийн турш тасралтгүй үйл ажиллагаа явуулж байна. ■

Эйртрактор АТ-602 онгоц

Томас Эйр ХХК нь 2010 онд АНУ-д хөдөө аж ахуйн зориулалтаар үйлдвэрлэгдсэн Эйртрактор АТ-602 маягийн агаарын хөлгийг 2012 онд Монгол Улсад оруулж ирсэн. Эйртрактор АТ-602 агаарын хөлөг нь дэлхийд хөдөө аж ахуй, газар тариаланд хуурай болон шингэн бэлдмэл (хор, бордоо, бусад бэлдмэл) цацах зориулалтаар үйлдвэрлэгдсэн. Энэхүү хамгийн сүүлийн үеийн дэвшилтэт технологи нь цаг хугацаа, зардал хэмнэх үр ашгийг дээшлүүлэхээр бүтээгдсэн дэлхийн хамгийн том хөдөлгүүрт агаарын хөлөг юм.

Эйртрактор АТ-602 агаарын хөлөг нь авиахимийн бэлдмэл цацах өргөн далайц, ажлын талбайд хүрэх нислэгийн хурд, ажлын чанар, даац, технологийн тооцоо зэрэг нь ажлын хугацаа, зардал хэмнэхээс гадна ажлын үр дүнг үлэмж нэмнэ.



2024.07.01 Өвөрхангай аймаг. Ойн хортон шавьжтай тэмцэх тэмцлийн ажил хийж байх үе

Түүний Pratt&Whitney PT6A-60AG сэнст тийрэлтэт хөдөлгүүрээс эхлүүлээд бат бөх хийцтэй газардах тоноглол зэрэг бүхий л эд ангиуд нь эйртрактор АТ-602-ийг өндөр чадвар, бүтээмжтэй байлгахад бүтээгдсэн. 0кг (бүрэн ачаатай)

АН-2

ОХУ-ын Минеральные Воды хотын "Авиа Дом" байгууллагаас хөдөө аж ахуйн зориулалтаар ашиглах зорилгоор Польш улсад 1989 онд үйлдвэрлэгдсэн АН-2 онгоцыг худалдан авч, 2025 оны гуравдугаар сард Монгол Улсад оруулж ирсэн.

Томас Эйр ХХК нь Иргэний агаарын тээврийг хөгжүүлэхэд бага оврын онгоцоор аялал жуулчлал өөрийн хувь нэмрээ 14 жилийн турш тасралтгүй явуулж ирсэн. Манай улсын хувьд агаарын тээврийн салбарт дунд зайны бага оврын онгоцнууд Өргөн уудам нутаг дэвсгэртэй, хүн амын суурьшил сийрэг, далайд гарцгүй манай орны хувьд иргэний нисэхийн салбар нь гадаад ертөнцөд гарах гол гарц болон үндэсний аюулгүй байдлын тулгуур хүчин



АН-2 онгоц: Скайфрэндс аэродром 2025 оны гуравдугаар сар

зүйл гэж үзэж агаарын харилцааг эдийн засгийн тэргүүлэх чиглэлд тооцон төрийн бодлогоор дэмжих хэрэгтэй байна.

Шинэ нисэх буудал

100 жилийн том бүтээн байгуулалт “Чингис хаан” Олон улсын нисэх буудал



Чингис хаан олон улсын нисэх буудал нь Монгол Улсад нисэх хүчин үүсэн байгуулагдсаны 100 жилийн томоохон бүтээн байгуулалт мөн билээ.

Төслийн барилга угсралтын ажил Зам, тээврийн яам, Иргэний нисэхийн ерөнхий газар болон Мицүбиши/Чиёода хамтарсан түншлэл хоорондын 2013 оны зургаадугаар сарын 10-ны өдөр байгуулсан “Улаанбаатар хотын Олон улсын нисэх онгоцны шинэ буудал барих төслийн барилгын ажлыг гүйцэтгэх гэрээ”-ний дагуу барилгын ажил 2016 онд дуусаж, Улсын комисст 2017 онд хүлээлгэн өгсөн. Олон улсын нисэх буудал барих их үйлсийн төлөө олон мянган залуус хүчээ нэгтгэн зүтгэсэн. 100 гаруй ажилчин, олон улс орны гадаад дотоодын 180 гаруй компани оролцсон энэ бүтээн байгуулалтыг амжилттай гүйцэтгэж, ашиглалтад оруулсан өдөр бол нисэхийн салбарынхны томоохон баярын өдөр болсон юм.

**“Чингис хаан”
Олон улсын
нисэх буудал
цахим гарцын
“Automated
Border Control
Gates
буюу E-Gate”
төхөөрөмжийг
ашиглалтад
оруулсан**

Шинэ нисэх буудал агаарын хөлгийн зорчигчийн хүзүүвчин гүүрээр тоноглогдсон зогсоол нь олон улсын нислэгт ашиглах тав, орон нутгийн нислэгт ашиглах нэг зогсоолтой ба үүнээс өргөн биет /4E ангилал/ агаарын хөлөгт гурван зогсоолыг ашиглаж байна.

Шинэ нисэх буудал 825 автомашины зогсоолтой. Мөн зорчигчийн тав тухтай байдлыг хангах үүднээс 222 автомашин байршуулах боломж бүхий дулаан авто зогсоолыг байгуулсан.

Монгол Улсын Засгийн Газрын 2017 оны 322 дугаар тогтоолоор энэхүү төслийг хамтарсан хуулийн этгээд хэрэгжүүлэх ба 51 хувийг Японы Консорциум, 49 хувийг Монгол тал эзэмшихээр тогтоосон.

Монгол Улсын Засгийн газрын 2018 оны 150 дугаар тогтоолоор “Улаанбаатар хотын олон улсын нисэх онгоцны шинэ буудлын менежент төсөл”-ийг хэрэгжүүлэх хамтарсан хуулийн этгээдийн Монголын талд ногдох 49 хувийг эзэмших “Хөшигийн хөндийн нисэх онгоцны буудал” ТӨХХК-ийг байгуулсан.

Монгол Улсын Засгийн Газрын 2019 оны 12 дугаар сарын 18-ны өдрийн 455 дугаар тогтоолоор Төв аймгийн Сэргэлэн сумын Хөшигийн хөндийд байгуулсан “Улаанбаатар хотын Олон улсын нисэх онгоцны шинэ буудал”-ыг “Чингис хаан” олон улсын нисэх буудал, Улаанбаатар хотын Буянт-Ухаа дахь “Чингис хаан” олон улсын нисэх буудлыг “Буянт-Ухаа” олон улсын нисэх буудал гэж тус тус 2020 оны долдугаар сарын 01-ний өдрөөс эхлэн нэрлэхээр болсон.

Чингис хаан олон улсын нисэх буудлын нээлтийг Концессын гэрээний дагуу 2020 онд хийхээр төлөвлөсөн ч Ковид-19 цар тахлын улмаас 2021 оны долдугаар сарын 04-ний өдөр үйл ажиллагаагаа нээсэн. Ийнхүү 10 гаруй жилийн нөр их хөдөлмөрийн хүчин зүтгэл, олон улс орны хамтын ажиллагаа, хөрөнгө оруулалт, хөнгөлөлттэй зээл, үндэсний үйлдвэрлэгч, дотоодын компаниуд, гадаадын зөвлөх, манай шилдэг инженерүүд, монгол залуусын хичээнгүй ▶

► хөдөлмөрийн үр дүнд 2021 оны долдугаар сарын 04-ний өдөр шинэ нисэх буудлын анхны нислэг МИАТ авиакомпанийн ОМ-501 чиглэлийн Улаанбаатар-Токио-Улаанбаатар чиглэлд хөөрсөн билээ.

Нисэх буудал үйл ажиллагаагаа эхлүүлснээс хойш зорчигч үйлчлүүлэгчдийн зай талбайг нэмэгдүүлж, тоног төхөөрөмжийн шинэчлэл хийж, олон улсын бүртгэлийн цэгийг нэмэгдүүлэх, олон улсын ирэгчийн танхимын туузан дамжуургуудыг өргөтгөн цахим гарцыг шинээр сурилуулах, гаалийн рентген төхөөрөмжийг шинээр ашиглан нийт хүчин чадлыг байнга нэмэгдүүлэх зэргээр үйл ажиллагаа явуулсаар байна. 2024 онд нийт 10,370.25 тонн ачаа тээвэрлэсэн байна. Үүнээс олон улсын чиглэлд карго-10,147.72 тонн, шуудан-222.53 тонн, орон нутгийн чиглэлд карго 27.5 тонн, шуудан 0.47 тонн тус тус тээвэрлэсэн.

2024 онд Ирэгчийн танхимын зорчигчдод зориулсан зай талбайг 34.2 метр квадрат, явагчийн танхимын зай талбайг 258 метр квадратаар тус тус нэмэгдүүлсэн.

Олон улсын явах нислэгт ашигладаг тээшний туузан дамжуургын системд тэсрэх бөмбөг илрүүлэх суурин төхөөрөмж суурилуулж нислэгийн аюулгүй байдлыг хангаж ажиллаж байна. Зорчигч тээш хүлээн авах хэсэгт 35.6 метр урттай нэг тээшний ремень, 59.6 метр урттай хоёр



**Нисэх буудлыг
түшиглэн
цоо шинэ хот
Хөшигийн
хөндийд бий
болох бөгөөд
УИХ-аас
баталсан
тогтоолын
дагуу “Хүннү”
хот хэмээн
нэрлэх юм**

тээшний ременээр тоноглогдсон. Мөн зорчигчдын аюулгүйн хамгаалалтыг хангах зорилгоор орчин үеийн үзлэгийн тоног төхөөрөмжийг үе шаттайгаар суурилуулан ажиллаж байна.

Олон улсын нислэгт ашиглах 30 бүртгэлийн цэг, орон нутгийн нислэгт ашиглах 4 бүртгэлийн цэгийг нэмсэн. 2024 оны дөрөвдүгээр сарын 17-ны өдөр ХБНГУ-ын Франкфурт хотод шагнал гардуулах ёслолын арга хэмжээ зохион байгуулагдаж, Монголын иргэний нисэхийн түүхэнд анх удаа дэлхийн агаарын тээвэрлэгчид, нисэх буудлуудын үйлчилгээнд зэрэглэл олгодог олон улсын агаарын тээврийн судалгаа, үнэлгээний “Скайтракс” аудитын байгууллагаас “4 STAR AIRPORT” зэрэглэл хүртэв.

Шинэ нисэх буудал нь 2024 онд 2 сая дахь зорчигчоо ёслол төгөлдөр хүлээн авсан билээ.

Одоогийн байдлаар нисэх буудалд үйл ажиллагаа явуулж буй байгууллагууд, агаарын тээвэрлэгчид, Иргэний нисэхийн харьяа байгууллагуудын 3000 гаруй ажилтан ажиллаж байна. Нисэх буудлыг түшиглэн цоо шинэ хот Хөшигийн хөндийд бий болох бөгөөд УИХ-аас баталсан тогтоолын дагуу “Хүннү” хот хэмээн нэрлэх юм.

Эх орны маань үүдэн хоймор, эх дэлхийтэй Монголыг маань холбосон гүүр “Чингис хаан” Олон улсын нисэх буудал нь ирээдүйд улам өргөжин тэлж, сая сая жуулчдыг угтан авч, үдэн гарган Агаарын хөлгүүдээ зөөлөн газардуулж, мөнх цэлмэг тэнгэрт нь хөөргөн нисгэхийн төлөө өдөр бүр зогсолтгүй үйл ажиллагаагаа үргэлжлүүлсээр байх болно. ■

Онцлох үйл явдал

Иргэний нисэхийн салбарын
онцлох 30 үйл явдал1. Монгол Улсад нисэх хүчин үүсэн
байгуулагдав

1925 оны тавдугаар сарын 25-ны өдөр Ю-13 хэмээх 6 хүний суудалтай тээврийн нисэх онгоцыг онгоцны дарга ЗХУ-ын нисгэгч А.А.Лапин, хоёрдугаар нисгэгч А.В.Соловьев, штурман Борисов, механикч К.Зайцев нар жолоодон ирж, Консулын дэнжид газардсанаар манай улсын нисэх хүчний түүх эхэлжээ. Энэ үеэс хойш жил бүрийн тавдугаар сарын 25-ны өдрийг Монгол Улсад нисэх хүчин үүсэн байгуулагдсан ойн өдөр болгон тэмдэглэж иржээ.

2. Нисгэгч бэлтгэх анхны нисэх сургууль
байгуулав

1928 онд Нисгэгч бэлтгэх анхны нисэх сургууль байгуулав. Нисэх онгоцны анхны монгол техникч, анхны монгол нисэн хянагчидтай (штурман), анхны нисгэгчидтэй болсон байна.

3. Нисэх буудал анх үүсэв

Цэргийн яамны сайд Г.Дэмидийн 1936 оны хоёрдугаар



сарын 28-ны өдөр 12 тоот тушаалаар аэродром, газрын хангалтын албыг байгуулж, Зөвлөлт-Монголын хамтарсан ИЛ-15 онгоцны ангитай нэгтгэн холимог 1-р хороог байгуулснаар одоогийн нисэх буудал анх үүссэн байна.

4. Анхны агаарын тулаан хийв



1936 оны гуравдугаар сарын 29-ний өдөр Монгол Улсын дорнод хил Ард шаварт, Адаг дулаан орчмоор довтолсон Японы түрэмгийлэгчдийг бут цохиход Монголын нисэх хүчин анхны агаарын тулалдаан хийжээ. Энэ тулалдаанд баатарлаг гавьяа байгуулсан Д.Дэмбэрэлийг “Агаарын зоригт баатар”, Ч.Шагдарсүрэнг “Эрхэм нисгэгч” цолоор анх удаа шагнажээ.

5. Иргэний нисэхийн салбарын эрх зүйн
зохицуулалтын эхлэл тавигдав

Цэргийн яамны харьяанд 1946 оны гуравдугаар сард Иргэний агаарын тээврийн нисэх ангийг байгуулж, уг ангийн дүрэм болон агаарын зам харилцааны дүрмийг баталснаар иргэний нисэхийн салбарын эрх зүйн зохицуулалтын эхлэл тавигджээ. Дэлхийн II дайны дараа



БНМАУ-ын Сайд нарын зөвлөлөөс улс орны амьдралыг дайны үеийн байдлаас энх тайван цагт шилжүүлэх, эдийн засгаа хөгжүүлэх, ард түмнийхээ аж амьдралыг дээшлүүлэх талаар нийгэм, эдийн засаг руу чиглэсэн ажлуудын голлох хэсэг нь шуудан, харилцаа холбоо, авто ба агаарын тээвэр, төмөр замыг хөгжүүлэх талаар байв.

6. Иргэний нисэхийн анхны отряд байгуулагдав



1947 онд Иргэний нисэхийн анхны отряд “Супер” онгоц 7, По-2 онгоц 1-тэйгээр байгуулагдаж, Иргэний агаарын нисэх отрядын анхны даргаар Дугарын Гунгааг томилжээ. 1945 онд Японоос “Супер” онгоцыг 12-ыг олзолж, зохих шалгалт, техникийн үзлэг хийсний үндсэн дээр 7 онгоцыг нь нислэгт тэнцүүлж, иргэний тээвэрт шилжүүлсэн байна. Тус онгоцыг Монголын цэргийн нисэх хүчний дунд үеийнхэн буюу хөгжлийн оргил үед нь алба хааж байсан алдарт нисгэгч Д.Гунгаа, У.Даравгар, М.Осор, Д.Жамбалдорж нар эзэмшин Дундговь, Сайншанд, Өндөрхаан, Сүхбаатарын чиглэлд иргэний нислэгийн үүргийг анх удаа биелүүлжээ.

7. Зарим аймагт тогтмол нислэг үйлдэж эхлэв



1956 оны долдугаар сараас АН-2 онгоцоор зарим аймагт тогтмол нислэг үйлдэж эхэлжээ. 1957 онд ЗХУ-аас Ил-14 онгоц тавыг авч орон нутгийн зорчигч тээвэрт ашиглаж эхэлсэн байна.

8. Олон улсын агаарын тээврийн шинэ хэлэлцээр байгуулав



1957 онд БНХАУ-ын Иргэний агаарын тээврийн байгууллага, мөн ЗХУ-ын Иргэний тээврийн ерөнхий газартай гэрээ хэлэлцээр байгуулан, хэлэлцээрийг хэрэгжүүлэх ажлыг улсын хэмжээнд шуурхайлан зохион байгуулав. 1957 онд ЗХУ-аас АН-2 онгоц 10-ыг худалдан авч, бэлгийн шугамаар Ил-14 онгоц 5-ыг хүлээн авчээ. Мөн БНСЧСУ-аас Ил-14 онгоц хоёрыг худалдан авсан байна. 1957 онд Бөхөг Цагаан толгойн аэродромоос Ж.Очирсуурь даргатай тээврийн эскадриль Буянт-Ухаад шилжин байрлажээ.

9. Нислэгийн хөдөлгөөний үйлчилгээ үзүүлэх алба байгуулагдав



1957 онд Монгол Улсын агаарын зайд нислэг үйлдэж буй агаарын хөлгүүдэд нислэгийн хөдөлгөөний үйлчилгээ үзүүлэх Нислэгийн хөдөлгөөний үйлчилгээний алба анх байгуулагдав.

10. Олон улсын анхны нислэг үйлдэв

1958 оны эхээр нисгэгч Б.Дашдорж, Д.Даваадорж, Ц.Өлзийтогтох, Г.Цэрэндорж нарын бүрэлдэхүүнтэй БНМАУ-ын Ил-14 онгоцны баг Москва-Улаанбаатарын анхны олон улсын нислэгийн үүргийг гүйцэтгэжээ. 1958



оны нэгдүгээр сарын 17-нд Улаанбаатар хотод БНМАУ, БНХАУ-ын Засгийн газрын хооронд Иргэний Агаарын харилцааны талаар хамтран ажиллах тухай хэлэлцээрт гарын үсэг зурсан байна.

11. Анхны холбооны релейны станцыг Ховдын Булган суманд байрлуулав



1958 онд Ховдын Булган суманд анхны холбооны релейны станц байрлуулж, Улаанбаатарт холын привод станцыг тавьжээ.

12. Сумд руу нислэг үйлдэж эхлэв



1960 онд БНМАУ-ын Сайд нарын Зөвлөлийн нэгдүгээр сарын 13-ны өдрийн 08 тоот тогтоолоор Ховдын Булган сум, Хөвсгөлийн Мөрөн хотоос Хатгал, Ханх суманд нислэг үйлдэх агаарын шинэ шугам нээжээ. Мөн Сайд нарын Зөвлөлийн 1960 оны хоёрдугаар сарын 07-ны тогтоолоор Говь-Алтай аймгийн Биж-Алтай суманд шаардлагатай үед онгоц явуулж, хүн тээвэрлэж, шуудан ачаа хүргэж байхаар шийдвэрлэжээ. 1960 оны эцэс гэхэд Монгол Улсын 15 гаруй суманд иргэний агаарын тээвэр үйлчилж, 1960 оны нэгдүгээр сарын 01-ээс эхлэн Ховд,

Хөвсгөл, Говь-Алтай аймгийн онгоцны буудлуудад АН-2 онгоц байрлаж, сумдын хооронд шуудангийн нислэг хийж эхлэв. 1960 оны тавдугаар сард Агаарын химийн нислэгийг анх удаа Монгол оронд хийв.

12. Буянт-Ухаагийн аэродром бетон зурвастай болов

Буянт-Ухаагийн аэродромын дунд, хүнд онгоц хүлээн авах чадалтай болгоход анхаарч, 2600 м урт, 49 м өргөн бетон зурвасыг явгалах зурвас бусад тоноглолын хамт 1961 оны долдугаар сарын эхээр ашиглалтад хүлээн авлаа. Зөвлөлт-Монголын барилгачид Буянт-Ухаагийн буудлын өргөтгөлийн ажлыг асар их хүч, хөрөнгөөр тогтоосон хугацаанд хүлээлгэн өгсөн нь Монгол Улсын түүхэнд тэмдэглэгдсэн юм.

13. “Хөдөлмөрийн гавьяаны улаан тугийн одон”-гоор шагнуулав



1965 онд Монголын нисэх хүчний 40 жилийн ойгоор БНМАУ-ын Ардын Их Хурлын Тэргүүлэгчдийн Зарлигаар Агаарын харилцааны байгууллагыг “Хөдөлмөрийн гавьяаны улаан тугийн одон”-гоор шагнажээ. Монголын иргэний агаарын тээвэрчид бүх ард түмнийхээ хамт Монголын нисэх хүчний 40 жилийн ойг өргөн тэмдэглэжээ.

14. Агаарын тээвэр бүх аймгийн 80 хувьд хүрч үйлчилдэг болов



1970 он гэхэд Монголын иргэний агаарын тээвэр улсынхаа бүх аймгийн 80 хувьд буюу 130 сум, сангийн аж ахуйд хүрч үйлчилж чаддаг болсон байна. Улаанбаатараас аймгуудын хооронд долоо хоногт 4-6,

аймгийн төвөөс сумуудад 2-3 удаа тогтмол нислэг хийж байлаа.

15. Улсад орлого оруулагч томоохон салбар болов



1975 онд Нисэх хүчний 50 жилийн түүхт ойгоо тавдугаар таван жилийн төлөвлөгөөт зорилтыг хугацаанаас нь 45 хоногийн өмнө биелүүлж, зорчигч тээвэрлэлтийн төлөвлөгөөг 106, зорчигч эргэлтийн төлөвлөгөөг 112, ачаа шуудан тээвэрлэлтийн төлөвлөгөөг 118, ачаа эргэлтийн төлөвлөгөөг 115,5 хувиар тус тус биелүүлэв. Хөдөлмөрийн бүтээмжийг 22,6 хувиар дээшлүүлж, тээврийн өөрийн өртгийг 9,1 хувиар хямдруулсан хөдөлмөрийн өндөр амжилтаар тэмдэглэжээ. 1975 онд 36,7 мянган цаг нисэж, 316,4 мянган зорчигч, 5177,4 тонн ачаа тээвэрлэж, 3,2 сая га талбайд авиа химийн ажил хийж, 48,6 сая төгрөгийн орлого оруулсан томоохон салбар болсон байна.

16. Мэргэжлийн боловсон хүчнийг бэлтгэх Байнгын курс байгуулав



1978 онд Сайд нарын Зөвлөлийн 298-р тогтоолоор Иргэний агаарын тээврийн нисгэгч, инженер-техникийн ажилтан ажилчдын мэргэжил, дадлагыг дээшлүүлэх, мэргэжлийн боловсон хүчнийг бэлтгэх зорилгоор Байнгын курс байгуулжээ. 1980 оны зургаадугаар сард Байнгын курс нь анхныхаа давтан төгсөлтийг хийжээ.

17. Буянт-Ухаагийн аэровокзалын шинэ барилгыг ашиглалтад оруулав

1986 оны зургаадугаар сард цагт 500 хүнд үйлчлэх хүчин чадалтай, орчин үеийн тоног төхөөрөмжөөр



тоноглогдсон Буянт-Ухаагийн аэровокзалын шинэ барилгыг ЗХУ-ын барилгачдын хүчээр барьж, ашиглалтад оруулжээ.

18. Анх удаа олон улсын агаарын тээвэр Ту-154 онгоц ашиглаж эхлэв



1987 онд Монголын иргэний агаарын тээврийн түүхэнд анх удаа олон улсын агаарын тээвэрт үйлчилдэг хүнд даацын Ту-154 онгоцыг экипажийх нь хамт түрээсээр авсан том үйл явдал болжээ. Ту-154 онгоцыг Зөвлөлтийн нисэх баг жолоодож, Улаанбаатар-Москвагийн олон улсын анхны нислэгийг 1987 оны арваннэгдүгээр сарын 02-ны өдөр хийжээ.

19. Нислэгийн хөдөлгөөний үйлчилгээ үзүүлсний хураамж авч эхлэв



1988 онд Иргэний агаарын тээвэрлэгч байгууллагуудтай гэрээ хийж Монгол Улсын нутаг дэвсгэр дээгүүр нисэн өнгөрөх агаарын хөлгүүдээс нислэгийн хөдөлгөөний үйлчилгээ үзүүлсний хураамж авч эхэлсэн. Монгол Улсын нутаг дэвсгэр дээгүүр БНПАУ-ын “ЛОТ”, БНАГУ-ын “Интерфлюг”, Финляндын “Финейр”,

Скандинавын орнуудын “САС”, Холбооны Герман улсын “Люфтханза”, Францын “Эйрфранс” компанийн онгоцуудыг өнгөрүүлж холбоо навигацаар үйлчлэх болсон нь манай эдийн засгийн өсөлтөд чухал нөлөө үзүүлсэн юм.

20. Олон улсын иргэний нисэхийн байгууллагын гишүүн болов



Монгол Улс 1989 онд олон улсын иргэний агаарын тээврийн тухай Чикагогийн конвенцид нэгдэн орж, дэлхийн 186 орныг нэгтгэсэн НҮБ-ын төрөлжсөн байгууллага болох Олон улсын иргэний нисэхийн байгууллага /International Civil Aviation Organisation/-д 1989 оны аравдугаар сарын 7-ны өдөр гишүүнээр элсэв. Ингэснээр Монгол Улс олон улсын иргэний нисэхийн байгууллагуудын өмнө иргэний нисэхийн аюулгүй байдлыг хангах талаар зохих үүргүүдийг хүлээсэн юм.

21. “Нисэхийн музей” байгуулагдав

Монгол Улсад Нисэх хүчин үүсэж байгуулагдсаны



70 жилийн ойгоор 1995 оны тавдугаар сарын 24-нд Монголын Иргэний Агаарын Тээврийн хөгжлийн түүхийн үзмэр бүхий “Нисэхийн музей”-г байгуулж ашиглалтад оруулжээ. Музей байгуулсан барилга нь 1936 онд ЗХУ-ын хөрөнгөөр барьсан “Добролёт”-ын барилга бөгөөд манай нисэх байгууллагад 1956 онд 5ш Ил-14 онгоцын хамт бэлэглэсэн анхны олон улсын нисэх буудал юм.

22. Засгийн газрын хэрэгжүүлэгч агентлаг болов



Монгол Улсын Засгийн газрын 1996 оны 300 дугаар тогтоол, Дэд бүтцийн хөгжлийн сайдын 1997 оны 14 дүгээр тоот тушаалаар ИАТУГ нь иргэний нисэхийг хөгжүүлэх талаар Засгийн газрын мөрийн хөтөлбөр, ДБХЯ-ны стратегийн төлөвлөгөө, үйл ажиллагааны тэргүүлэх чиглэлд тусгагдсан бодлогыг хэрэгжүүлэх, Монгол Улсын нутаг дэвсгэрт нислэг үйлдэж байгаа болон тус улсын бүртгэлтэй агаарын хөлгүүд гадаад улсад үйлдэх нислэгийн аюулгүй байдлыг хангах, үүний тулд иргэний нисэхийн материаллаг баазыг хөгжүүлэх, тус салбарт дэлхийн түвшинд хүрсэн техник, технологийг нэвтрүүлэх, нислэгийн хөдөлгөөний болон иргэний нисэхийн аюулгүй байдлыг хангах, нисэх буудлын үйлчилгээ үзүүлэх, эрх зүйн орчныг бүрдүүлэх, мэргэжлийн боловсон хүчнийг бэлтгэх, хангах зорилго, үүрэг бүхий Засгийн газрын хэрэгжүүлэгч агентлаг болов.

23. Иргэний нисэхийн тухай хууль батлагдав

1999 оны нэгдүгээр сарын 21-ний өдөр Иргэний нисэхийн тухай хууль батлагджээ. Энэ хуулийн зорилт нь Монгол Улсын агаарын зайд иргэний агаарын хөлгөөр нислэг үйлдэх, нисэхийн аюулгүй ажиллагаа болон аюулгүй байдлыг хангахтай холбогдсон харилцааг зохицуулахад орших ба тус хуулиар ИАТУГ-ыг Иргэний нисэхийн ерөнхий газар (ИНЕГ) болгон өөрчилж хуульчлан баталсан байна.

24. Сорилт шинжилгээний лабораторийг байгуулав



2003 оны зургаадугаар сард Сорилт шинжилгээний лабораторийг байгуулав. ИНЕГ-ын хэмжил зүйн лабораторийн үйл ажиллагаагаа өргөжүүлж сорилт шинжилгээний иж бүрэн лабораторийг бий болгож шинэ байрандаа орж, мэргэжлийн боловсон хүчнүүдээр хангагдаж үйл ажиллагаагаа өргөжүүлсэн нь нисэхийн аюулгүй ажиллагааг хангахад чиглэсэн томоохон ажлын нэг болсон байна.

25. Нисэхийн аюулгүй байдлыг хангах чансаагаар Ази-д 5-т жагсав



Олон улсын иргэний нисэхийн байгууллага /ICAO/-ын USOAP хөтөлбөрийн хоёрдугаар мөчлөг нь 2008 оны нэгдүгээр сараас эхэлсэн ба нийт 177 Гишүүн улсад нисэхийн аюулгүй байдлын аудитыг гүйцэтгэж 2013 оны зургаадугаар сард дууссан. Монгол Улс энэхүү хөтөлбөрийн 2 дугаар шатны аудитад 2010 оны 11 дүгээр сарын 11-18-ны өдрүүдэд хамрагдаж 87,93 хувийн үзүүлэлттэй шалгуулжээ. Тухайн үед иргэний нисэхийн аюулгүй байдлыг хангах чансаагаараа Ази тивийн орнуудын 5 дугаарт жагссан байна.

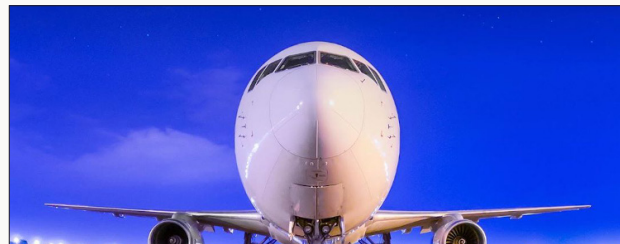
26. Бодит ажиглалтын удирдлагын систем нэвтрүүлэв.

2012 онд Монгол Улсын дээд агаарын зайд бодит ажиглалтын удирдлагын систем албан ёсоор нэвтэрснээр манай улсад нислэг үйлдэж буй агаарын хөлгүүдийг харж удирдах боломж бүрдэн, нислэгийн аюулгүй ажиллагааны түвшин сайжрав.

ICAO New FPL-2012 төсөл нь олон улсын иргэний нисэхийн байгууллагаас дэвшүүлсэн заавал хэрэгжүүлэх хугацаатай төсөл ба тус төслийг хэрэгжүүлснээр ADS-B, AIDC, OLDI, CPDLC зэрэг төслийг хэрэгжүүлэх суурь нөхцөл бүрдсэн.

27. Анхны өөрийн өмчлөлийн том оврын агаарын хөлөгтэй болов

Монгол Улс анхны өөрийн өмчлөлийн Боинг 767-300 ER маягийн агаарын хөлөгтэй боллоо. МИАТ компани хагас зуун жилийн түүхэндээ анх удаа өөрийн онгоцыг олон улсад хүлээн зөвшөөрөгдсөн Боинг үйлдвэрт захиалан



хийлгэж, Боинг 767-300 ER агаарын хөлгийг 2013 оны тавдугаар сарын 15-ны өдөр эх орондоо авчирлаа.

28. Нийт нислэгийн тоо анх удаа 100 мянга давав



2013 онд нийт нислэгийн тоо анх удаа 100 мянга давж, “Чингис хаан” олон улсын нисэх онгоцны буудлаар үйлчлүүлэгчдийн тоо 1.1 саяд хүрчээ. Агаарын тээвэрлэгчдийн зорчигч тээвэр, ачаа тээврийн томилгоо давхардсан тоогоор 23 улс орны 100 цэг болж нэмэгдлээ.

29. Агаарын зайн бүрхэлт 100 хувь болов



Монгол Улсын агаарын зайд автомат хамааралтай ажиглалтын систем (ADS-B)-ийн бүрхэлтийг 100 хувьд хүргэв.

30. МИАТ 1 сая дахь зорчигчоо тээвэрлэв



Монгол Улс түүхэндээ анх удаа агаарын тээвэрээр 2 сая давсан зорчигч тээвэрлэсэн бол үндэсний агаарын тээвэрлэгч “МИАТ” ТӨХК 1 сая дахь зорчигчоо аюулгүй тээвэрлэлээ.

