

## **Зам харилцаа үүссэн эртний үе**

Түүхийн баримт архиологчдын нээлтэд тодорхойлогдсоноор Өгөөдэй хааны зарлигаар 1230-аад оны үеэс морин өртөөний алба байгуулан гадаад дотоод харилцаа өргөжсөн нөхцөлд зам харилцаа нэлээд хөгжиж ирсэн байна.

Өгөөдэй хаан 1232, 1233 онуудад өртөөний явдлыг эмх журамтай болгоход чиглүүлэн нэмэгдэл зарлиг гаргасан байна. Жишээ нь: Өртөөний суурь бүрт 29 улаач, өдий төдий, агт морь хүнсний хонь, саалийн гүү, хөллөх үхэр тэрэг байх ёстой гэж тус тус заан тогтоож байжээ.

Замын хөдөлгөөний тухай зарим баримтуудад тусгагдсанаас үзвэл: 1246 онд Христосын их Пап-ламын элч Ионани, Де Плано-Карпини Лион хотоос гарч Герман, Силези, Польш, Өмнөд орос, Киевээр дайраад Дон мөрний адгаар Ижил мөрний цутгалан Каспийн тэнгисийн эргийг дагаж дорно зүг эргэж Монгол-Татарын их хаанд бараалхсан.

Дараа нь Парижийн Вангийн элч Вильгелем Де Рүпрүк 1253 онд усан замаар Крымд ирээд тэндээс хуурай замаар Монгол оронд ирж Их хаанд бараалхсан гэх мэт, гадаадын элч-төлөөлөгчид байнга зорчих болсон байна.

XVIII зууны сүүлчээр манай орны гол замд 146 суурь өртөө үйлчилж байсны 14 нь Ховд -Улиастай, 64 нь Улиастай-Хаалган, 8 нь Ховд-Улаангом, 32 нь Их Хүрээ-Улиастай, 11 нь Их Хүрээ-Хиагтын хооронд гэх мэтээр хуваарилагдсан байна.

Манай зам харилцаа нь зөвхөн өртөө улаанд үйлчлэх төдийгүй хамгийн гол нь дотоод гадаадын худалдаа арилжааны тээвэр, улс оронд байгуулах хот суурингууд, малчдын нүүдэл суурьшилд үйлчлэх ёстой байв.

Сүүлийн хэдэн зуун жилийн турш шарын шашны 700 гаруй сүм хийдийн барилга байгууламж, тэнд байнга шавилан суух 100 мянган лам хуврагуудын хашаа байшин барихад зориулагдсан нүсэр их материал тээвэрлэлт мөн сүм хийдийн тогтмол хурал номын ажиллагаа сүсэгтэн олны өргөл мөргөлийн хөдөлгөөнд зам харилцаа хичнээн чухал байсан нь тодорхой.

1918 онд зөвхөн Богдын санд 23 мянган тэрэг түлээ татварлан гаргаж байсны дээр, Хүрээний "Хайлан" хэмээх хурлын зардалд хагас сая жин сүү, цагаан идээ, 18 мянган тэрэг нарсан түлээ гаргаж байжээ.

Тэр үеийн шаардлагаас олон нийтэд үйлчилж байсан зам харилцаа, зам барилгын ажилд Манж-Хятадын захиргаа ямар нэгэн туслалцаа үзүүлэхгүй байсан, орон нутгийн малчид, замын аж ахуйг сайжруулах, тээвэрт хүн, малын хөдөлмөрийг хөнгөвчлөх талаар зүй ёсны санаачилга гаргадаг байв. Жишээ нь: Гол мөрний

гарамд модон ховоо угсарч гаталгаа хийх, өндөр уул даваа давахдаа хүн нэг бүр замд тохиолдсон чулууг түүж оройд нь овоо босгох, шавар, намагтай газарт мод дэвсэж тэгшлэх зэрэг ажлыг хийдэг сайхан заншилтай болсны ул мөр одоо хүртэл үлдэж үйлчилсээр байгаа нь Монгол хүн замыг хичнээн чухалд үзэж хайрлан хамгаалдагийн үлгэр дууриал болсон юм.

Үүнээс гадна манай орны замын чиглэлүүдийг анх тавихдаа жинхэнэ ард түмний санаачилгаар тогтоосон бөгөөд түүнийг одоо хүртэл ихэнх газруудад өөрчлөлгүй ашиглаж байгаа билээ.

Манай оронд төв хот суурин газруудыг байгуулахдаа юуны өмнө зам харицлааг бодолцож, аль ашигтай газрыг сонгон авсан байдгаас гадна тэдгээр төвүүдийн гудамж талбайн төлөвлөлт, тухайн үедээ тохирсон боловсон үзэмжтэй зохиогддог байжээ.

Зарим газарт боржин чулуугаар урлаж хийсэн амьтны дүрс байрлуулах, засмал хавтгай боржин буюу хэт шатаасан хөх тоосго /клинкир/-оор явган хүний зам тавих, уулын чулуугаар зам өрөх мэтээр тохижуулж ирсэн нь түүх дурсгалын баримт, археологийн шинжилгээгэр нотлогдсон юм.

Түүхийн энэ үед манай орон жинхэнэ ард түмний санаачилгаар тодорхой чиглэлүүдэд ердийн хөсгийн хөрсөн замтай болж, бололцооны хирээр гол мөрний гаталгаа хийх, замын нүсэр бартааг арилгах санаачилгатай байсан төдийгүй хот суурингийн тохижуулалт хийх авъяас чадвартай хүмүүс олноор төрж өсөж байсан боловч өргөн олныг хамарсан ажил болж чаддаггүй байжээ.

Үндэсний аж үйлдвэр, зам тээвэр, харилцаа холбоо, хөдөө аж ахуйн барилга байгуулалт хөгжөөгүйн дээр ард түмэн маань дундад зууны үеийн үзэл санаа шашин шүтлэгийн мухар сүсэгт гүнзгий автагдсан байлаа. Үүний улмаас зам, гүүр барьж суваг шуудуу татах нь бүү хэл газар ус хөндөх нь лус савдагийн хорлол ирнэ гэж айн цэрвэдэг байжээ.

Нийтлэг чанартай замын ач холбогдолд төдийлөн их анхаардаггүй, ихэнхдээ ойр холын нүүдлийн аян жинд ашиглах ердийн хөсгийн замтай байжээ. Харин монгол орны ердийн хөсөг тээвэр нь өөрийн өвөрмөц шинжтэй бөгөөд зүтгэх хүчин тус бүрд нь ачих ачааны зориулалт, аяны хугацаа, даац, хурд харилцан адилгүй онцлог шинжтэй байжээ. Манай улсын зам харилцаа нь эрт дээр үеэс бусад буурай хөгжилтэй орнуудын нэгэн адилаар хамгийн бүдүүлэг энгийн хэлбэрээс үүсэн үйлдвэрлэлийн багаж зэвсэг сайжрах тутам зохих хэмжээгээр боловсорсоор ирсэн юм.

1919 оны үед монгол оронд хятадын 400, оросын 50, англи, америк бусад европын орнуудын 10 орчим пүүсүүд бараа таваарыг олон чиглэлээр оруулж гадаадын

мөнгө хүүлэгч худалдааны капитал нэвтрэн монгол орны баялаг мал түүхий эдийг хамгийн хямд үнээр худалдан авч гадагшаа зөөн гаргах явдал үлэмж хэмжээгээр нэмэгдэж ХХ зууны эхээр капиталист улсуудын зах зээлийн өрсөлдөөний талбар болж дэлхийн капиталист системд улам татагдах болжээ. Эдгээр гадаадын худалдаачин, мөнгө хүүлэгчдийн ачаа бараа тээх, сүм дуганы барилгын мод юмсыг зөөх тээвэрлэх явдал өссөнөөс шалтгаалан хөсөг тээврийн хэрэгцээ улам ихэсч даац багтаамжийн шалтгаанаар төмөр голтой тэргүүдийг орос хятадуудаас худалдан авч хэрэглэдэг болсон. Энэ бүхний нөлөөгөөр орон нутгийн зам харилцаа бага боловч өсөх төлөвийг олжээ. Монгол орны уламжлалт тээврийн хэрэгсэл болсон зүтгэх хүчний мал түүний тоног хэрэгслийн ашиглалтыг улам нарийсган сайжруулахын хамт орон нутгийн ард түмний санаачилгаар тодорхой чиглэлүүдэд ердийн хөсгийн хөрсөн замуудтай болж бололцооныхоо хирээр гол мөрний гаталгаа, ухмал гуя онгоц хийх зэргээр аль бартаа саад багатай чиглэлийг шинээр сонгон олж тогтоох болжээ.

Хувьсгалын өмнөх монгол орны тээвэр зам харилцаа улс орны амьдралын хэвшил нийт хэмжээ, түвшинтэй тохирч туйлын бүдүүлэг энгийн хэлбэртэй байлаа.

Монгол орныг хөндлөн гулд гарсан жингийн их зам болон дотоодын арилжаа худалдааны ач холбогдол бүхий олон зам харгуй байсан боловч засвар, арчилгаа төдийлөн хийгддэггүй, тэмээн цуваа, шар тэрэгтэй аянчин, жинчний нааш цааш зорчдог ердийн улаан зам байлаа.

Орос орныг хятад улстай монголоор дамжуулан холбож байсан Хиагт-Хүрээ-Хаалганы 1500 орчим километр урт зам нь худалдааны гол чухал зам байсан боловч зөвхөн Хиагт-Хүрээний 350 орчим километр зам нь хааяа хүний гар хүрч засагдсан төдий хөдөөгийн хөрсөн зам байлаа. Гол мөрнүүдэд тавьсан гүүр бараг байгаагүйгээс ус үерлэсэн үед жин хөсөг саатаж заримдаа хэдэн долоо хоногоор ч хүлээх хэрэг гардаг байжээ. 19 дүгээр зууны сүүлч 20 дугаар зууны эхээр Монгол орон дэлхийн капиталист зах зээлийн хүрээнд хүчтэй татагдан орж империалист гүрнүүдээс Монголд явуулах бодлогоо улам идэвхжүүлснээр гадаадын худалдаа үйлдвэрийн эздээр дамжин монгол нутагт европ зүгийн механикжсан тээврийн хэрэгсэл үзэгдэх болжээ.

Анх монгол оронд 1914 оны үеэр авто машин үзэх болсон лавтай мэдээ бий. Тэр үеэс эхлэн голдуу Хятадаар дамжин европ, далайн чанад дахь орноос авто машин монголд олноор нэвтрэн ирэх болж 1918 оны үеэс Их хүрээ-Хаалганы гол замаар авто машины байнгын харилцаа буй болсон байна.

Энэ зам бол Хиагтаар дамжин өнгөрөх Орос Европын цай худалдаалах жин тээврийн гол замын үндсэн хэсэг болж байжээ. Жишээ нь: Да хүрээ, Чуулалт хаалганы замд оросын худалдааны байгууллагын хэдэн арван машинтай тээврийн контор ажиллаж ачаа бараа зөөж байлаа. Энэ үеэс эхлэн монгол орны зарим

томоохон гол мөрнүүдэд сал онгоц, гүүр барьж, гол мөрөн гатлах ажлыг голдуу Оросын худалдаа үйлдвэрийн эздээс эрхлэн явуулжээ. 1915-1916 оны үед оросууд Хиагт-Хүрээний замыг засч Ерөө гол дээр сал онгоц барьж ашиглах болсон байна.

1919 оны үед монгол оронд модон гүүр 10 байсны 8 нь их хүрээний орчимд Туул, Сэлбэ голууд дээр байсан бөгөөд хөдөөд гэвэл Улиастай хотын дэргэд Чигэстэйн голд хятад хүмүүс барьсан Амбаны улаан гүүр гэж нэрэлдэг 1 гүүр, нөгөө нь Хархорины баруунтай Орхон голд монгол хүмүүс өөрсдийн хүчээр бадар барьж хөрөнгө цуглуулж барьсан гүүр байжээ.

Харийн орны түрэмгийлэгчид, дотоодын хар шар феодалуудын давхар дарлал мөлжлөг, янз бүрийн алба гувчуур нь ядуу малчин олонд улам бүр хүндээр тусч хэцүү зовлонгийн туйлд хүрч удаа дараагийн бослого хөдөлгөөн эрч хүчээ авсаар байв. Улс төрийн тэмцэл хурцдахын зэрэгцээ хоцрогдсон эдийн засгийг өөрчлөн хөгжүүлэхийг амьдрал шаардсаар байв. Монголын ард түмний нийтлэг хэрэгцээнд зориулдаг зам тээвэр бараг байгаагүй явдал улсын хөгжилд томоохон бэрхшээл болж байсан бөгөөд нүүдлийн мал аж ахуй голлож байснаас автомашины зам тээвэр хөгжүүлэх бололцоо туйлаас хязгаарлагдаж байв.

Гадаадын худалдаа үйлдвэрийн эздийн ашиг сонирхолын үүднээс Монгол оронд анх удаа механикжсан тээвэр, ХХ зууны эхээр нэвтэрч эхэлсэн боловч энэ нь Монголын эдийн засаг, тээвэр, зам харилцааны хөгжилд мэдэгдэхүйц нөлөө үзүүлж чадаагүй, зөвхөн шинэ үзэгдэл төдий байсан билээ.

Авто замын хувьд бол Орос орон дээр үеэс эхлэн Хятад улстай харилцах замыг монгол нутгаар холбож байжээ. Энэ бол Хиагт, Да хүрээ, Хаалган гурвын хооронд Монголын ард түмний олон жилийн нүүдэл суудалдаа хэрэглэсээр ирсэн ердийн хөсөг уналганд хал балгүй, хөдөө хээрийн хөрсөн зам юм.

Уг замд тохиолдох томоохон гол мөрнүүдийг гатлах гүүр перевоз ч байсангүй. Цаг үеийнхээ хөгжил, бодит байдалдаа тохируулан усны урсгал зөөлөн суурь дэвсгэр нь хатуу, чулуу шавар багатайн дээр хоёр талын эрэг нь намхан задгай аюул осол багатай гарамгаар ус гатлах гармуудыг сонгон авч нэр бүхий тэр гарамыг олон даяар ашиглаж байжээ. Гэхдээ гол мөрөн үерлэх, цөн түрэх зэрэг бэрхшээлтэй үеүүдэд усны гарам хэвийн болохыг хүлээж хэдэн арав, хорь хоногоор саатдаг байжээ.

XIX зууны сүүлч ХХ зууны эхээр капиталист гүрнүүд Монгол орны байгалийн баялаг, хямд үнэтэй түүхий эдэд шунахайран өөр өөрийн бодлого явуулга идэвхжүүлэн гадаадын худалдаа үйлдвэрийн эздээр дамжин монгол нутагт европ зүгийн болон Америк, Хятадын капитал оролцсон тусгай компаниуд бараа таваар, механикжсан тээврийн хэрэгсэл оруулж зарим газар зам засаж сайжруулах, голуудад гүүр барих болжээ.

Жишээлэхэд: Хятад, Америкийн хөрөнгөтнүүд алтны уурхай /ил далд нээж ашиглаж байхдаа зам засч байсан улбаа Ерөө, Мөнгөн морьтын чиглэлд одоо хүртэл байдаг юм./ Ерөөгийн хүйтний голд жижиг модон гүүр байсан шинж тэмдгүүд бий.

## **1921 оны хувьсгалын дараах Монгол орны зам харилцаа**

1921 онд ялсан ардын хувьсгалаас хойш улс орноо батлан хамгаалах, эдийн засгийг хөгжүүлэхэд орчин үеийн авто тээвэр, зам, барилгын аж ахуйг шинээр зохион байгуулах талаар Засгийн газраас багагүй арга хэмжээ авч эхэлсэн юм.

1921 оны эцсээр зам харилцааны ажлыг тэр үеийн аж ахуйн явдлын яамны мэдэлд хариуцуулан эрхлүүллээ. Тус яам зам барилгын ажлыг эмхлэн байгуулах талаар нэлээд ажлыг зохиожээ. 1922 оны 4 сард хуралдсан Засгийн газрын тогтоолоор Нийслэл хүрээний зүүн ба баруун урд талын Туул голын модон гүүрүүд нь он удаан жил эдлэгдэж, алба амины ажил хэргийг үлэмж хэмжээгээр саатуулж байгааг анхаарч ойрын хугацаанд засвар хийлгэх, хөрөнгө гаргахыг Сангийн яаманд даалгасан байна.

МАХН-ын 1925 онд баталсан хоёр дахь удаагийн программд тус улсын хөгжин боловсроход чухал холбогдох зам харилцаа, нэвтрэлцэх аргыг хамгийн түрүүнд сайжруулбал зохино гэж заагаад тус улсын олон газруудын хооронд уурын тэргээр явах зорчих, зам гүүрийг засварлах, шинээр барих ажлыг гүйцэтгэвэл зохино гэж тэмдэглэж байсан түүхтэй юм.

Тэр үед ажиллах хүч, хөсөг, тээвэр, багаж хэрэгсэл зэрэг бэлтгэл суурь байхгүй өдий төдий бэрхшээл тохиолдож байжээ. Хувьсгал ялснаас хойш эхний арваад жилд нийслэл хот, Хиагт хоёрын хооронд цас мөс гэсэх үеэр авто тээвэр зорчиход замын саатал тохиолдож, Бороо, Хараагийн орчмоор нэвтэрч чадахгүй байлаа. Өндөр даваануудыг сэтэлж гол мөрнийг гатлуулж зам харилцааг сайжруулах нүсэр их ажилд манай залуу замчид идэвх хүслээ оргилуулан бүгдээрээ нэгэн зэрэг орж, олон хэсэг газруудад гарын хүчээр аль ойр дөхөм газраас хайрга чулуу авч, ердийн хөсөг хэрэглэж хонхор газруудыг тэгшлэн, хазгай газруудын замыг засварлаж том чулуунуудыг түүвэрлэн цэвэрлэж, уулын усыг гүйлгэн зайлуулах, шуудуу хийх зэргээр 360-аад км газрын замд хэсэгчилсэн засвар хийсэн билээ. Тэр их ажиллагааны зардалд аж ахуйн яам хэдэн жилийн дотор 370,0 мянган төгрөгийг зарцуулжээ.

Нийслэл хотын зам гүүрийг засварлаж тохижуулахад 1923 онд 50 мянга гаруй төгрөгийг олгосон байна. Улсаас итгэж тэр үеийн зам тээврийг үүсгэн буй болгож

хөгжүүлэх бодит бололцоог олж зам барилга засварын түүхийн шинэ хуудас нээгдсэн юм.

1925 оны 7-р сарын 15-нд Монгол улсын анхны тээврийн байгууллага болох Монгол тээх нэвтрүүлэх газрыг шинээр байгуулав. Түүний гол зорилт нь авто тээвэр ба зам барилгын ажлыг хөгжүүлэх явдал байлаа. Улаанбаатар-Алтанбулаг хот болон Хан Хэнтий аймгийн Төв /одоогийн Өндөрхаан хот/ хүртэл Өртөө шуудангийн албыг анх удаа автомашинаар залгуулж эхэлсний гадна тус улсын гадаадтай нэвтрэлцэх худалдааны чанартай экспорт, импортын холбогдолтой гол ачаа барааг тээвэрлэх болжээ.

Тухайн үеийн улс орны эдийн засаг, соёлын салбар болон хүн амын тээврийн хэрэгцээг хангах, батлан хамгаалах хүчин чадлыг зузаатгах зорилтыг хэрэгжүүлэхэд механикжсан тээврийг хөгжүүлэх материаллаг бааз суурийг буй болгох явдал чухал ач холбогдолтой байлаа.

Тэр үедээ алсын тээвэр гэвэл Улаанбаатар-Чуулалт хаалганы хооронд бараа таваар түүхий эдийг тээвэрлэх явдал байлаа. Энэ чиглэлд автомашины гол зам нэгэнт нээгдээгүй учир ихэнх тохиолдолд жолооч нар хуучин өртөө жингийн замыг баримжаалан аль аятай боломжтой замыг дагаж замнадаг байжээ.

Тээх нэвтрүүлэх газар эхний үед материаллаг бааз, мэргэжлийн хүмүүсээр дутагдалтай, ажилчид хүрэлцээгүйн дээр тээврийн ашиглалт зохион байгуулалт эхлэлийн төдий байсан учир нам улсын даалгаврыг биелүүлэхэд эзлэх байр, суурь, хүч нөлөөний хувьд хангалтгүй байжээ. Иймээс авто тээврийг түргэн хөгжүүлэх зорилгоор ЗХУ-аас тусламж авах асуудлыг боловсруулж Засгийн газарт оруулжээ. Монгол тех нэвтрүүлэх хороо улс орныхоо тээвэр, зам харилцааг хөгжүүлэх хэрэгт зохих хувь нэмрээ оруулан чухал үүрэг гүйцэтгэсэн билээ.

## **1929-1932**

1929 оны 12 дугаар сарын 30-нд Худалдаа, Аж үйлдвэрийн яамны Монгол-Зөвлөлтийн хувь нийлүүлсэн “Монголтранс”-д Зам барилгын хэлтсийг байгуулсан.

ЗХУ-ын тусламжтайгаар Улаанбаатараас Алтанбулагийн чиглэлд үргэлжилсэн замын хайгуул хийж, зарим хэсэгт сайжруулсан шороон зам барьжээ. Ерөө, Хараа голд модон гүүр барьсан. 1930 онд Баянтүмэнд, 1932 онд Хэнтий, Архангай аймгуудад замын ангийг байгуулсан байна.

1930 онд 501,3, 1931 онд 968,5, 1932 онд 36,5 мянган төгрөгийн зам барилгын ажлыг гүйцэтгэсэн байна.

### **1933-1936**

1933 оны 7 дугаар сарын 21-ний БНМАУ-ын СнЗ-ийн 25-р тогтоолоор Аж үйлдвэр, худалдаа, зам тээвэр харилцан нэвтрэлцэх холбооны яамны харъяанд зам тээврийн ерөнхий хороог байгуулсан.

Улаанбаатараас 4 их замын чиглэлд нийт 1800 метр 50 гаруй том, жижиг модон гүүрүүд, 86 км хайрган зам барьжээ. 1935 онд Ховдод, 1936 онд Зүүн Чойрт замын ангийг байгуулсан байна.

1933 онд 20,0, 1934 онд 1.500,0, 1935 онд 1.250,0, 1936 онд 1370,0, мянган төгрөгийн ажлыг гүйцэтгэсэн байна.

### **1937-1940**

1937 оны 12 дугаар сарын 15-ны СнЗ-ийн 33-р тогтоолоор, Аж үйлдвэр ба Барилгын яамыг байгуулж авто замын асуудлыг түүнд харъяалуулжээ. Зам тээврийн ерөнхий хороо 2 яаманд хуваагдаж 1938 оны 6 дугаар сарын 3-ны СнЗ-ийн 15-р тогтоолоор Аж үйлдвэр, Барилгын Яамны харъяа Зам барилгын Ерөнхий хороог байгуулжээ.

Баруун чиглэлд Хангайн даваа, Борогчингийн хөндий, Өгийн нуурын орчмын замууд, Цэцэрлэг урд Тамир орчмын замууд, Улаалзайн даваа, Эг, Ганц, Дуут, Баяндаваа зэрэг даваануудыг засаж Хэрлэн, Тамир, Туул, Дэлгэр голуудад модон гүүр барьж, манай улсын хот суурин газруудтай автомашинаар харилцахад саадгүй болгожээ. Энэ 3 жилд шинээр хайрган зам 64 км, модон гүүр 1605 метр, бявааз /перевоз/ 6 ширхэгийг барьж ашиглалтанд оруулжээ. Хуучин зам 156 км, 1166 метр хуучин гүүр зассан байна. 1939 онд Завханд, 1940 онд Булган аймагт замын анги байгуулагдсан.

1937 онд 1.499,8, 1938 онд 1.654,9, 1939 онд 1.820,5 1940 онд 1.985,9 мянган төгрөгийн ажлыг гүйцэтгэсэн байна.

### **1941-1943**

1940 онд БНМАУ-ын Бага хурал, СнЗ-ийн хамтарсан 53/40-р тогтоолоор Тээврийн яамыг байгуулж, Аж үйлдвэр, барилгын яамны харъяанд байсан Зам барилгын Ерөнхий хороог түүнд харъяалуулжээ.

1941-1943 онд зам барилга, засвар ашиглалтын ажилд олгосон хөрөнгө оруулалт ихээхэн буурч байсан боловч шинээр модон гүүр 511 метр, хайрган зам 222 км, перевоз 4-ыг шинээр барьжээ. 1940, 1941 онуудад Булган, Төв аймгуудад замын анги байгуулжээ.

1941 онд 2.056,9, 1942 онд 1.617,4, 1943 онд 1.065,1 мянган төгрөгийн ажлыг гүйцэтгэсэн байна.

### **1944-1956**

СнЗ-ийн 1944 оны 4 дүгээр сарын 28-ны 54-р тогтоолоор Тээврийн Яамны харъяанд байсан Зам барилгын ерөнхий хороог цаг үеийн улсын хэрэгцээнд тохируулан Дотоод яамны харъяанд шилжүүлж, Засмал ба ердийн замын хэрэг эрхлэх газар болгон зохион байгуулжээ.

Эх орны батлан хамгаалахтай холбогдуулан томоохон гол мөрний 100 метрээс урт гүүрүүд, улсын чанартай зарим чухал чиглэлийн замыг харуул манаатай болгож, улсын хамгаалалтад байх авто тээврийн гол чиглэлийн 10 замыг шинэчлэн тогтоожээ. ЗХУ-ын хүч хөрөнгөөр барьсан Улаанбаатар – Сүхбаатар – Алтанбулаг чиглэлийн 112 км гүн нэвтэлгээний хар зам, 250 км хайрган замыг тэнд ажиллаж байсан бүх машин механизм, холбооны төхөөрөмж, замын дагуу байрласан 10 дистанцыг эд хөрөнгө, орон байрны хамт Монголын талд хүлээлгэн өгчээ.

1948 онд Замын хэрэг эрхлэх газрыг Замын хэрэг эрхлэх Ерөнхий газар болгон өргөтгөн, зам барилгын ажлыг 5 жилийн төлөвлөгөөтэйгээр зохицуулах болов.

Анхдугаар 5 жилийн төлөвлөгөөний жилүүдэд /1948-1953/ Замын хэрэг эрхлэх ерөнхий газар нь 21,0 сая төгрөгийн ажил гүйцэтгэж, хатуу хучилттай зам 21,1 км, хайрган зам 70 км, модон гүүр 582 метрийг барьж, 77,8 мянган хавтгай дөрвөлжин метр гудамж талбайг хатуу хучилттай болгожээ.

Хоёрдугаар 5 жилийн төлөвлөгөөний жилүүдэд /1953-1958/ 26,9 сая төгрөгийн ажил гүйцэтгэж Орхон /Өгийн/ гол, Сонгино, Шаамар, Чулуут, Суман, Эг, Буянт, Туул, Байдраг, Ховд зэрэг олон голд том гүүр 23 ш, (нийт 1655 метр), жижиг гүүр 65 ш, (урт нь 570 метр), перевоз 7, хоолой 109, хатуу хучилттай зам Улаанбаатарт 17,8 км, хайрган зам 17 км, хөдөөд сайжруулсан шороон зам 104,2 км, өргөн төмөр замын салаа 19,4 км-ийг тус тус барьжээ.

### **1958-1963**

1956 оны 6 дугаар сарын 8-ны өдрийн СнЗ-ийн 288-р тогтоолоор Дотоод яамны Замын хэрэг эрхлэх ерөнхий газрыг Тээврийн яаманд шилжүүлэн харъяалуулжээ.



3 жилийн төлөвлөгөөний /1958-1960/ жилүүдэд Архангайн Тэрх, Баянхонгорын Түй, Завханы Богд, Идэр, Ховдын Арав, Буянт, Баян-Өлгийн Сагсайн гол болон Хэрлэн, Улз, Орхон, Хануй зэрэг 30 гаруй том жижиг голд янз бүрийн хийцийн 2352 метр модон гүүр, Сэлэнгэ, Дэлгэр, Орхон, Онон зэрэг том гол мөрөнд усан гаталгааны перевоз аравыг ашиглалтанд орууллаа.

Баян-Өлгий аймагт замын анги, Увсад замын дистанц байгуулж, Улаанбаатарт хоногт 160тн асфальт хольц үйлдвэрлэх хүчин чадалтай Асфальтбетон заводыг байгуулсан ба Архангай, Ховд, Завхан, Хөвсгөлийн замын ангиудыг нэлээд хэмжээгээр механикжуулах арга хэмжээ авсан байна. Хөвсгөлийн Чичингийн намаг, Халзан Согоотын даваа зэрэг олон газруудад хайрган зам 109 км, сайжруулсан шороон зам 141 километрыг барьжээ.

1958-1963 онуудад нийт 33.128,0 мянган төгрөгийн ажил хийж гүйцэтгэсэн байна.

### **1964-1967**

1964 онд Тээврийн яамны Замын хэрэг эрхлэх газрыг улсын Барилгын зөвлөлийн харъяанд шилжүүлжээ.

1961-1965 онуудад модон гүүр 5,2 мянган метр, хайрган зам 345,8 км, сайжруулсан шороон зам 166 км, өргөн төмөр зам 8,1 км, перевоз 5-ыг барьж ашиглалтанд оруулан, 62,8 сая төгрөгийн зам барилга, засварын ажил гүйцэтгэсэн нь хоёрдугаар 5 жилд гүйцэтгэсэн ажлаас 2,3 дахин өссөн байна. Энэ жилүүдэд Дархан хот, Төв, Баянхонгор аймгуудад зам барилгын ангиуд, зам ашиглалтын дистанц 3, Замын хэрэг эрхлэх газарт зураг төсвийн группыг байгуулжээ. Энэ хугацаанд БНХАУ-ын барилгачид Сэлэнгэ, Орхон, Тамир, Сэлбэ, Туулын голуудад төмөрбетон гүүр, Улаанбаатар хотод хэдэн арван км цементбетон хучилттай зам болон гүн нэвтэлгээний хар зам, эрээн хавтангаар явган хүний зам тавьж өгсөн. 1965 онд Завханы Тосонцэнгэлд 23,5 метр урт дам нуруутай их даацын хадмал банзан гүүрийг анх удаа барьж ашиглалтанд оруулжээ. 59.216,1

### **1968-1972**

СнЗ-ийн 1968 оны 2 дугаар сарын 9-ний өдрийн 47 тоот тогтоолоор Улсын барилгын зөвлөлийн харъяа Замын хэрэг эрхлэх газрыг татан буулгаж, зам гүүрийг шинээр барих үүрэг бүхий Зам гүүрийн барилга трестийг ББМҮЯ-ны харъяанд байгуулж, авто замын ашиглалтын албыг Тээврийн яаманд харъяалуулжээ. ББМҮЯ-ны Сайдын 1968 оны 2 дугаар сарын 16-ны 66 тоот тушаалаар Зам гүүрийн барилга трестийг Гүүр барилгын контор, Туслах үйлдвэр, Авто механизмын бааз, Архангай, Хөвсгөл, Баруунхараа, Төв аймгийн зам барилгын ангиудтай зохион байгуулав.

1968-1980 онуудад ББМУЯ-ны Зам гүүрийн барилга трест 262,5 сая төгрөгийн ажил гүйцэтгэж төлөвлөгөөт зорилтоо 110,4 хувиар биелүүлжээ. Тээврийн яамны замын ангиуд 39,3 сая төгрөгийн зам засвар, арчлалтын ажил хийв.

1964 оноос эхлэн барьсан Зайсангийн төмөр бетон гүүрийг Монголын гүүрчид бие даан барьж 1968 онд ашиглалтад оруулсан.

1966 оны үерийн хохирлыг арилгахад ЗХУ тусламж үзүүлж, Туул гол дээгүүр Яармаг, Баянзүрх, мөн Улиастайн голд нийт 620 метр төмөр бетон гүүр олон километр эргийн хамгаалалтын далан барьж өгсөн ба Туул голын Сонсголонд 295 метр төмөрбетон гүүрийг 5 километр бетон замын хамт барьж Ардын хувьсгалын 50 жилийн ойгоор бэлэг болгон өгсөн юм.

### **1973-1976**

Баруун чиглэлийн гол замыг Батлан хамгаалах яамны 144-р анги 1973 оноос барьж эхлэв.

УАА, соёлыг хөгжүүлэх тавдугаар таван жилийн төлөвлөгөөний жилүүдэд 86870,0 мянган төгрөгийн зам, гүүрийн барилгын ажил гүйцэтгэж, төлөвлөгөөг 122 хувиар биелүүлжээ. Энэ 5 жилд 1059 метр төмөрбетон гүүр, 974 метр модон гүүр, 28,3 км хар зам, 243833 м<sup>2</sup> зам талбай, 43,9 км хайрган зам барьж 64,1 сая төгрөгийн үндсэн фондтой 61 объектыг ашиглалтад оруулжээ.

ЗХУ-ын БХЯ-ны зам барилгын анги УБ-Дархан-Сүхбаатарын замд шинэтгэл хийж бүхэлд нь хатуу хучилттай болгов. Энэ 5 жилд Туулын Овоот ба Заамар, Хэрлэн, Буянт голд төмөр бетон гүүр, Нисэх – Биокомбинат, Их тэнгэр-Зайсан, Шаргаморьтын зуслангийн хатуу хучилттай замыг барив.

### **1976-1980**

Зургадугаар 5 жилийн төлөвлөгөөний жилүүдэд /1976-1980/ 141,7 сая төгрөгийн зам, гүүрийн барилгын, 57,8 сая төгрөгийн Зам засвар арчлалтын ажил гүйцэтгэж, Ховдын Арав, Мянгат, Баянхонгорын Түй, Шаргалжуут, Өвөрхангайн Онги, Баян-Өлгийн Ховд гол, Сэлэнгэ мөрний Гуртад нийт 1171 метр төмөрбетон гүүр, олон гол мөрөнд 1553 метр модон гүүр, УБ-Тэрэлж, Баянголын пионерийн зуслангийн чиглэлд болон хотын дүүрэг, аймгуудын төвүүдэд 70,6 км хатуу хучилттай зам, УБ-аас Лүн хүртэл хөнгөвчилсэн хучилттай зам 100 км, хайрган зам 81,1 км-ийг барьж ашиглалтад оруулсан байна. Сэлэнгэ мөрний Гуртад манай оронд анх удаа ган-бетонон дам нуруутай хамгийн урт алгасалтай 63 метр гүүрийг барьж ашиглалтад оруулсан юм. Гүүрийн зураг төслийг зохиосон гүүрийн инженер И.Гүррагчаа /агсан/, гүүрийг бариулсан даамал Д.Базаргүр, мастер-бригадын дарга Д.Даваасүрэн нар СнЗ-ийн нэрэмжит шагнал хүртсэн юм. 1968 онд Замын хэрэг

эрхлэх газрыг татан буулгаж, замын барилга, ашиглалтын ажлыг 2 яаманд хуваасан нь хөрөнгө хүч, боловсон хүчнийг тарамдуулж, төдийлөн зөв болж чадаагүй учраас дахин нийлүүлэх шаардлага гарч 1981 онд Авто замын Ерөнхий газрыг байгуулсан юм. Гүүрийн барилгачин Д.Базаргүр, БНМАУ-ын хөдөлмөрийн баатар, Ш.Бадарч гавьяат барилгачин цолоор шагнагдав.

## **1981-1988**

1981 оны эхээр СнЗ-ийн дэргэд Авто замын ерөнхий газрыг байгуулсан.

Авто замын Ерөнхий газрын хэмжээгээр долдугаар таван жилд /1981-1985/ 306,6 сая төгрөгийн зам барилга, засварын ажил гүйцэтгэж 5 жилийн төлөвлөгөөг 104,8 хувиар биелүүлсэн, нийт 394,4 км түүнээс хатуу хучилттай зам 208,4 км, нийт гүүр 3098,5 у/м түүнээс 2163 метр төмөрбетон гүүрийг барьж ашиглалтад оруулсан. Энэ 5 жилд Улаанбаатараас Арвайхээрийн замыг үргэлжлүүлэн Улаанбаатараас Зуунмод хот, Гачуурт хүртэл болон Налайх-Тэрэлжийн хатуу хучилттай замыг ашиглалтад оруулжээ. Өндөрхаан хотод Хэрлэн голд, Хөвсгөлийн Хилэнт, Баянхонгорын Байдраг, Завханы Богд болон Чигэстэй, Дорнод аймагт Хэрлэн голд, Лүн сумын дэргэд Туул голд, Шаамар зэрэгт 17 төмөрбетон гүүрийг барьсан байна. СнЗ-ийн 1981 оны 320-р тогтоолоор Эрдэнэтэд замын анги, 1963 оны 298-р тогтоолоор Баруун чиглэлийн зам барилгын трест, Эрдэнэсантад зам ашиглалтын анги, Дорноговьд зам барилга, ашиглалтын ангийг тус тус байгуулжээ. АИХ-ын Тэргүүлэгчдийн зарлигаар авто замчдын өдрийг 1984 оноос эхлэн жил бүрийн 10-р сарын сүүлчийн ням гарагт тэмдэглэж байх болов. СнЗ-ийн тогтоолоор салбарын дээд шагнал “Тэргүүний замчин” цол, энгэрийн тэмдэгтэй болов. Таван жилийн дүнгээр гүүрийн даамал Т.Тийгад, Д.Даваасүрэн нар гавьяат барилгачин болов.

1981-1988 онд Авто замын газрын хэмжээгээр 448,4 сая төгрөгийн зам барилга, засварын ажил гүйцэтгэж, хот хөдөөд 211,5 км хатуу хучилттай зам, 240 мянган хавтгай дөрвөлжин метр нислэгийн зурвас, 947 метр төмөрбетон гүүр барьж ашиглалтанд оруулжээ. Хатуу хучилттай зам гэхэд 1986 онд 82,4 км, 1987 онд 44,6 км, 1988 онд 84,5 км, үүний дотор Улаанбаатар-Арвайхээрийн автомашины замын 106 км хэсэг, Улаангом - Улсын хилийн замын эхний 10 км, Жаргалантын 25 км, Улаанбаатар хотод Барууннаран, Шувуун фабрик, Шаргаморьт, Шадивлин чиглэлийн зам, Троллейбусны замын эхний ээлж, Ховд, Мөрөн хотод онгоц хөөрөх, буух хатуу хучилттай зурвас, аймгуудын төвд хатуу хучилттай зам талбай барив. Энэ 3 жилд Сэлэнгийн Зүүнбүрэн, Архангайн Тариат, Баян-Өлгийн Улаан уулын зэрэг хайрган зам 41,6 км-ийг барьж ашиглалтад оруулав. 1986 онд Улаанбаатар хотод Барууннарангийн 2 гүүр, Хархорины Орхоны гүүр, 1987 онд Улаанбаатар хотод троллейбусны замын 2 гүүр, Ховд - Өлгийн чиглэлийн замын гүүр, 1988 онд Дорнодын Сүмбэр суманд Халх голын гүүр зэрэг төмөрбетон гүүрүүд, Хөвсгөлийн Жаргал, Архангайн Суман, Хэнтийн Хурхын голын зэрэг 495,3 метр модон гүүрүүдийг барьжээ. СнЗ-ийн 1987 оны 163-р тогтоолоор Дундговь,

Өмнөговь, Сүхбаатар аймагт зам засвар ашиглалтын анги байгуулагдав. Манай орны олон гол мөрөнд баригдсан гүүрүүдийн зураг төслийг зохиосон инженер И.Гүррагчаа /агсан/ 1988 онд Төрийн соёрхол хүртжээ.

### **1989**

СнЗ-ийн 1989 оны 18-р тогтоолоор Авто замын Ерөнхий газрыг татан буулгаж, Тээврийн яаманд нэгтгэн, Зам, тээврийн яамыг байгуулжээ. Энэ онд Арвайхээр чиглэлийн замын Шарт, Бумбатын 30 км, Улаангомоос Хандгайтын чиглэлийн 15 км, Ховд хотоос Аравын гол хүртэл 21 км, Улаанбаатар хот, Булганд 3,8 км бүгд 70 км хатуу хучилттай зам, Улаанбаатар хотын Хайлааст, Чингэлтэй, Увсын Цалгар, Түргэний салаа, Архангайн Хотонт, Ховдын Цэнхэр /Манхан/, Ачуутад бүгд 852 метр төмөрбетон гүүрүүдийг барьж ашиглалтад оруулж нийт 183.500,0 мянган төгрөгийн ажил гүйцэтгэсэн байна.

### **1990-1991**

СнЗ-ийн 1990 оны 4-р сарын 21-ний 205 тоот тогтоолоор Авто замын нэгтгэл (үйлдвэрийн газруудын нэгдэл)-ийг аж ахуйн бүрэн тооцооны үндсэн дээр биеийг нь даалган байгуулжээ. Арвайхээр чиглэлд Хүйтний хөндийн 31 км, Октябрь сангийн аж ахуйн 14 км хатуу хучилттай зам, Баян-Өлгийн Хатуугийн гол, Увсын Түргэний Сайр, Арвайхээр чиглэлийн замын Саран Зэгэстэйн гол, Улаанбаатар хотын Сэлбийн голд зэрэг 390 метр төмөрбетон гүүр барьж ашиглалтад оруулав. Мөн Улаанбаатар Дархан чиглэлд 13 км хар замын шинэчлэлт, Эрдэнэт - Булганы 9,8 км хайрган замыг ашиглалтад оруулав. Үнийн өсөлттэй уялдан зам барилын ажлын төсөвт өртөг өсөж эхлэв. 1990 онд 172.769,2, 1991 онд 181.600,0 мянган төгрөгийн барилга угсралтын ажил гүйцэтгэв.

### **1992-1994**

СнЗ-ийн 1991 оны 330-р тогтоолоор Авто замын нэгтгэлийг татан буулгаж, төрийн үүргийг нь шинээр байгуулагдсан Зам тээврийн ерөнхий газарт шилжүүлж аж ахуй, хяналт, захиалагчийн үүргийг нь Монголын авто замын компанид хариуцуулжээ. Улс орон зах зээлийн харилцаанд шилжиж, замын сангийн хөрөнгө төвлөрөлт эрс саарснаас 1992 онд зөвхөн Архангайн хойт Тамирын 240,3 метр, Булган хотод Гангатын 24 метр, Дархан хотод Хараа голд 141 метр төмөрбетон гүүрүүдийг ашиглалтад оруулсан. 1993 онд Улаанбаатар хотод Туул гол дээр Их Тэнгэрийн 252 метр төмөрбетон гүүр, Булганы Намнан уулын арын 10 км хайрган зам, Улиастайн АБЗ, битумын агуулах, Өвөрхангайн ЗБК-ын гарааш, засвар үйлчилгээний барилга, Эрдэнэтэд 8 айлын 2 сууц болон Улаанбаатарт Дарь эхийн овооны 3,2 км, Тасганы овооны 0,8 км, Шархадны 0,9 км холбоос зам зэргийг ашиглалтад оруулж, Хэрлэнгийн төмөр бетон гүүрэнд их засвар хийлээ. 1994 онд Архангайн Чулуут, Ховдын Бодонч, Дорнодын Баян-Уулын Улз, Увсын Сагилын

голуудад нийт 462 метр төмөрбетон гүүр, Ховд хотоос Улаангом чиглэлийн замын хоёрдугаар ээлжийн 16 км, Улаангом – Улсын хилийн замын дөрөв дүгээр ээлжийн 14,4 км Арвайхээр – Баянхонгор чиглэлийн замын нэгдүгээр ээлжийн 10 км зэрэг нийт 40,4 км асфальт хучлагатай зам, төв замаас Шаамар хүртэл 5,7 км, Найрамдал САА-н 5,3 км зэрэг нийт 11 км хайрган замыг ашиглалтад оруулж Төв аймгийн замын компанийн үйлдвэрлэл – үйлчилгээний байр, Рашаантын 2000 тн багтаамжтай битумын агуулахыг дуусгав.

1992 онд 292.701,3, 1993 онд 1.410.406,1, 1994 онд 1.884.556,0, нийт 3.587.663,4 мянган төгрөгийн ажил гүйцэтгэсэн байна.

### **1995**

Дэд бүтцийн хөгжлийн Сайдын 1995 оны 94 тоот тушаалаар тус яамны Авто замын газар, Монголын Авто замын компанийг нэгтгэж, Авто замын газрыг байгуулжээ.

1995 онд Замын-Үүд - Улсын хил, Хархорин-Хужиртын замын нэгдүгээр ээлж, Төв замаас Атарын аж ахуй хүртэл 6 км зэрэг хатуу хучилттай зэрэг 54,2 км зам, Улаанбаатарын Сэлбэ голын зэрэг 260 метр төмөрбетон гүүр, Эрдэнэсантын АБЗ, Булганы үйлдвэр үйлчилгээний байрыг ашиглалтад оруулав. Бензин дизелийн түлшнээс авах албан татварын хуулийг УИХ-аас баталж, Замын сангийн найдвартай эх үүсвэр бий болов. Энэ онд нийт 3.117.185,4 мянган төгрөгийн зам барилгын ажил гүйцэтгэв.

### **1996**

1996 онд Хэнтийн Онон голын 240 метр, Хөвсгөлийн Эрдэнэбулган сумын Эгийн голын 168 метр, Архангайн Гичгэнэ голын 95,8 метр, Хануйн голын 81,3 метр, Завханы Яруу голын 171,8 метр, Дарханы Хараа голын 171,1 метр зэрэг нийтдээ 927 метр төмөрбетон гүүрүүд, Баянхонгор – Арвайхээрийн замын нэгдүгээр ээлжийн 14,5 км, Цэцэрлэг – Цэнхэрийн нэг дүгээр ээлжийн 10 км, Элсэн тасархай – Хархорины нэгдүгээр ээлжийн 10 км, Мөрөн – Булганы нэгдүгээр ээлжийн 11,1 км, Арвайхээр – Баянхонгорын замын хоёрдугаар ээлжийн 10 км зэрэг нийт 55,6 км асфальтбетон хучилгатай замууд, Булган - Мөрөнгийн зам дээрх Шар хүнгийн 10 км, Улаангом-Улсын хилийн замын дөрөвдүгээр ээлжийн 23,2 км, Сэлэнгэ аймгийн Найрамдал чиглэлийн 11,2 км, нийт 44,4 км хайрган зам, Завхан аймгийн Төмөртэйн голын 26,8 метр, Өвөрхангай аймгийн Таацын голын 25 метр, Баян-Өлгий аймгийн Булган сумын Чачиртын голын 42,8 метр, нийт 94,8 метр модон гүүрийг тус тус ашиглалтад оруулав. Архангай, Завхан аймагт замын компанийн үйлдвэрлэл үйлчилгээний байрууд, Эрдэнэтэд АБЗ, конторын барилгыг ашиглалтад өгөв.

### **1997**

Элсэнтасархай - Хархорины II ээлжийн 20 км, зүүн чиглэлд Агуйтын хөтөл-Баяндавааны 10,5 км, Баяндаваа-Эрдэнэ сумын 13,3 км, Хархоринд Төв зам – Эрдэнэ зуу хийдийн 0,8 км, нийт 44,6 км асфальтобетон хучлагатай зам, Улаангом-Улсын хилийн замын VI ээлжийн 25 км хайрган зам, Архангай Хужиртын 2 давааны 30,6 метр, Архангайн Тээл, Цагаан булгийн 45,9 метр, Ховд Тээл голын 77,8 метр, Увс аймгийн Бөршөгийн голын 78,3 метр, нийт 232,6 метр төмөрбетон гүүр, Дорнод аймгийн Хөлөнбуйр сумын Хэрлэн голд 176 метр модон гүүрийг барьж ашиглалтад оруулжээ. Сэлэнгэ аймгийн Сүхбаатар хотод зам, барилга, засвар арчлалтын компаний үйлдвэрлэл-үйлчилгээний байрыг барьжээ. Энэ онд нийт 4.301.800,0 мянган төгрөгийн зам барилгын ажил гүйцэтгэв.

### **1998**

1998 онд Булганы Ачуутын голын гүүрийн уртасгал 30 метр, Төв аймгийн Борнуур сумын Шавартайн голын 18,6 метр, нийт 48,6 метр төмөрбетон гүүр, Дорнод аймгийн Дашбалбар сумын Улз голын 63,8 метр Булганы зүүн түрүүний голын 19 метр, нийт 82,6 метр модон гүүр барьж ашиглалтад оруулсан ба Хархорины Орхон гол дээрх төмөрбетон гүүрэнд их засвар хийжээ. Хэнтийн зам засвар, арчлалтын компаний үйлдвэрлэл, үйлчилгээний байрыг барьжээ. 5.899.300,0 мянган төгрөгийн зам барилгын ажил гүйцэтгэв.

### **1999**

1999 онд Элсэн Тасархай-Хархорины III ээлжийн 15 км, IV ээлжийн 16,6 км, нийт 31,6 км урт асфальтбетон хучлагатай зам, Дэлхийн банкны зээлээр Хархорин-Цэцэрлэг чиглэлийн хайрган замын Хархорин-Хотонтын хоорондох I ба II гэрээт 11,35 км ба 10,9 км, мөн замын Хотонт-Цэнхэрийн хоорондох 36,3 км хайрган зам, Говь-Алтай аймгийн Тайшир сумын нутагт Завхан голын 222 метр, Хөвсгөлийн Тариалан сумын нутагт Зүлэгтийн голын 48 метр, Баян-Өлгийн Сагсайн голын 96,8 метр, нийт 366,8 метр төмөрбетон гүүрийг барьж ашиглалтад оруулжээ. 6.421.800,0 мянган төгрөг, 12,4 сая ам.долларын зам барилгын ажил гүйцэтгэв.

### **2000**

Азийн хөгжлийн банкны зээлээр 1997 оноос эхлэн хийгдсэн Улаанбаатар-Дархан-Алтанбулаг чиглэлийн 312 км хатуу хучилттай замын шинэчлэлтийн ажил 2000 оны 6-р сарын 30-нд дуусаж ашиглалтад орлоо. Энэ төслийн хүрээнд Сэлэнгэ аймгийн Орхон сумын Орхон голын 167,5 метр, мөн аймгийн Баруунбүрэн сумын Бургалтайн голын 95 метр хайрцган дам нуруутай төмөр бетон гүүрийг барьж ашиглалтад оруулсан. Энэ төсөл нь гадаадын зээлээр Монгол оронд баригдсан анхны зам, гүүр байлаа. 2000 онд Дэлхийн банкны “Тээвэр хөгжүүлэх” төслийн хүрээнд Цэцэрлэг - Тосонцэнгэл чиглэлд Их тамирын 8,9 км хайрган зам, АНУ-ын улаан буудайн буцалтгүй тусламжийн хөрөнгөөр Зуунмод - Мандалговь чиглэлд 45

км хэсэгчилсэн хайрган зам, Замын сангийн хөрөнгөөр Дорноговь аймгийн Замын Үүд сумын төвд 3,2 км хатуу хучилттай зам, Архангай аймгийн Тариат сумын нутагт Тэрхийн гол дээр 217,15 метр, мөн аймгийн Цэцэрлэг сумын Урт булагийн 18,1 метр, Сэлэнгэ аймгийн Зүүнхараагийн Хараа голд 161,2 метр /136+12,6\*2/, Хэнтий аймгийн Норовлин сумын нутагт Улз голд 84,3 метр, Увс аймгийн Гашууны голд 72,25 метр, нийт 818,7 метр урт төмөрбетон гүүр, Дорнод аймгийн Эрээнцав сумын төвд Улз гол дээгүүр 87,8 метр модон гүүрийг барьж ашиглалтад оруулсан. Замын сан улсын төсвөөр 6.900.000,0 мянган төгрөг, 10,44 сая ам.долларын зам барилгын ажил гүйцэтгэв.

## **2001**

Улсын Их Хурлын 2000 оны 9-р сарын 6-ны өдрийн 139-р тогтоолоор Засгийн газрын хэрэгжүүлэгч агентлаг Авто замын газар байгуулагдав. УИХ 2001 оны 1-р сарын 25-нд Монгол орны зүүн баруун цэгийг холбосон Мянганы зам барих тухай 9 тоот тогтоол баталсан. 2001 онд Зүүн чиглэлийн замын Эрдэнэ сумаас Багануур чиглэлд 5 км асфальтбетон хучлагатай зам; Тээвэр хөгжүүлэх төслийн зээлээр Архангай аймгийн Цахир сумын нутагт 18 км, Завхан аймгийн Их-Уул сумын нутагт 14,2 км, Архангай аймгийн Өндөр-Улаан сумын нутагт 12 км, нийт 44,2 км хайрган зам, Булган аймгийн Тэшиг сумын нутагт Эгийн голд 289,3 метр, Архангай аймгийн Өлзийт сумын төвийн дэргэд Орхон гол дээр 171 метр, Завхан аймгийн Баянтэс сумын Тэсийн голд 144,9 метр, нийт 605,2 метр төмөрбетон гүүр зэрэг 6 тэрбум 405 сая төгрөгийн үндсэн фондын зам гүүрийг барьж ашиглалтад оруулав. 10.465.600,0 мянган төгрөг, 6,22 сая ам.долларын зам барилгын ажил гүйцэтгэв.

## **2002**

2002 онд Арабын эдийн засгийн хөгжлийн Кувейтын сангийн зээлээр баригдсан Дархан – Эрдэнэтийн 180,6 км, Замын сангийн хөрөнгөөр зүүн чиглэлд Эрдэнэ сумаас Багануур чиглэлд 14,5 км асфальтбетон хучлагатай зам, Дэлхийн банкны зээлийн хөрөнгөөр Хархорин-Цэцэрлэг-Тосонцэнгэл чиглэлд барих 87,2 км хэсэгчилсэн хайрган замын Өлийн даваа-Хүрэн хөндийн 8,9 км, Хануйн хөндийн 14,0 км, Тэрхийн гүүрийн орчим 11,57 км, Солонготын давааны өвөр хэсгийн 10,1 км, Цэцүүх орчмын 8,2 км ба 7,5 км, бүгд 60,27 км хайрган зам ашиглалтад орлоо. Дархан–Эрдэнэтийн зам 13,543,213 ам доллар, Хархорин–Цэцэрлэг-Тосонцэнгэл чиглэлийн хэсэгчилсэн хайрган замууд 3,624,755 ам доллараар баригджээ. Ховд аймгийн Эрдэнэбүрэн сумын Хонгиогийн голд 45,8 метр, Архангай аймгийн нутагт Солонготын давааны өвөр хэсэгт 6,6 метр төмөрбетон гүүрийг шинээр барьж, Дорнод аймгийн Сүмбэр сумын нутагт Халх голын төмөр бетон гүүрийг 36 метрээр уртасгаж, ашиглалтад оруулав. 14.161.280,0 мянган төгрөг, 16,41 сая ам.долларын зам барилгын ажил гүйцэтгэв.

## 2003

Замын сангийн хөрөнгөөр Зүүн чиглэлд Баяндэлгэр сумаас Багануур чиглэлд 14,3 км, Эрдэнэ сум-Баяндэлгэр сумын хооронд 2,7 км, Баруун чиглэлд Хангайн даваанд 14 км, Хангайн даваанаас Дашинчлэн чиглэлд 62,6 км асфальтан зам, Дэлхийн банкны зээлээр шинэчлэгдсэн Эрдэнэсант -Арвайхээрийн 215 км зам ашиглалтад оров. Дэлхийн банкны зээлээр Хархорин-Цэцэрлэг-Тосонцэнгэл чиглэлийн хэсэгчилсэн хайрган замын Цагаан давааны 6,65 км, Донгойн давааны 9,3 км, Солонготын давааны ар хэсгийн 12 км урт хэсгүүд ашиглалтад оров. Булган аймгийн Баян-Агт сумын Хануйн голын 72,75 м урт, Төв аймгийн Эрдэнэ сумын Тогосын хоолойн 64,85 метр, Завхан аймгийн Их уул сумын нутагт Ар Солонготын 30,55 метр урт төмөр бетон гүүрүүд ашиглалтад орж, Төв аймгийн Лүн сумын Туул голын төмөр бетон гүүрэнд их засвар хийв.

Замын сангийн хөрөнгө оруулалтаар 19.822.900,0 мянган төгрөг, 21,79 сая ам.долларын зам барилгын ажил гүйцэтгэв.

## 2004

Дэлхийн банкны зээлийн хөрөнгөөр хэрэгжиж буй Тээвэр хөгжүүлэх төслийн хүрээнд Арвайхээр-Ховд чиглэлийн хэсэгчилсэн хайрган замын Говь-Алтай аймгийн Баарангийн давааны 14,8 км, Ээвийн буудал орчмын 14,0 км, Ховд аймгийн Дарви, Зэрэг сумын нутагт 16,4 км, нийт 45,2 км хайрган зам, Эрдэнэсант-Лүн сум чиглэлийн 30 км асфальтбетон хучлагатай замын шинэчлэлтийн ажлыг ашиглалтад орууллаа. Замын сангийн хөрөнгөөр Сэлэнгэ аймгийн Зүүнбүрэнгийн 168 метр, Хөвсгөлийн Галт сумын Идэрийн голын 276, 4метр, Баян-Өлгийн Хар чулууутын 72,5 метр, Завхан аймгийн Завхан голын Сар Хайрханы 126,9 метр хайрцаган дам нуруутай, Ховд аймгийн Шурагын голын 145,1 метр төмөр бетон гүүрүүд, Хэнтий аймагт Хэрлэн голын Өндөр довын 186+18 метр урт модон гүүрийг барьж ашиглалтад оруулав.

17.377.600,0 мянган төгрөг, 14,23 сая ам.долларын зам барилгын ажил гүйцэтгэв.

## 2005

Монгол Улсын Засгийн газрын 2004 оны 10-р сарын 8-ны өдрийн 202 тоот тогтоолоор Зам тээвэр аялал жуулчлалын Сайдын эрхлэх ажлын хүрээнд Авто замын Хяналт судалгааны төвийг байгуулсан. Азийн хөгжлийн банкны хөнгөлөлттэй зээлийн хөрөнгөөр Налайх-Чойрын 200 км урт асфальтбетон хучлагатай замыг 2002 оноос эхлэн барьж энэ онд ашиглалтад оруулав. АХБ-аас 25 сая ам. доллар, Монгол улсын Засгийн газраас 8,5 сая ам. доллар гаргажээ.



Замын сангийн хөрөнгөөр Ярантын боомт-Булганы Үенч чиглэлийн 65 км зам, Зүүн чиглэлд Хэрлэнгийн гүүр-Устын уул-Дуутын давааны 115 км зам, БНХАУ-ын Засгийн газрын буцалтгүй тусламжаар Замын-Үүд-Улсын хилийн 5,78 км хатуу хучилттай зам, нийт 385,8 км замыг барьж ашиглалтад оруулав. Дэлхийн банкны Тээврийг хөгжүүлэх төслийн хүрээнд Арвайхээр - Ховд чиглэлийн хэсэгчилсэн хайрган замын 47,6 км хэсгийг ашиглалтад оруулав.

22.090.600,0 мянган төгрөг, 7,47 сая ам.долларын зам барилгын ажил гүйцэтгэв.

## **2006**

2006 онд зүүн чиглэлд Хэнтий аймгийн Дуутын даваанаас Мөрөн сум хүртэл 50 км асфальтан зам, Улаангом-Хандгайтын /Улсын хил/ 55,2 км зам, Японы Засгийн газрын буцалтгүй тусламжаар зүүн чиглэлд Багануурын хэсгийн 5,2 км, Сэлэнгэ аймгийн төв Сүхбаатар хотод 2,1 км зэрэг нийт 112,5 км асфальтбетон хучлагатай зам, Хэнтий аймгийн Цэнхэрийн голын 60,75 метр төмөрбетон гүүрийг ашиглалтад оруулжээ. 5,57 сая ам.долларын зам барилгын ажил гүйцэтгэв.

## **2007**

Арабын эдийн засгийн хөгжлийн Куйветын сангийн хөрөнгөөр Эрдэнэт-Булганы 53,8 км, Эрдэнэт хот дотор 3,7 км, Япон улсын Засгийн газрын буцалтгүй тусламжаар Зүүн чиглэлд Багануур - Хэрлэнгийн гүүр чиглэлд 5,3 км, эргэн төлөгдөх нөхцлөөр Лүн-Эрдэнэсантайн 62,1 км, Улсын төсөв, Монгол улсыг хөгжүүлэх сангийн хөрөнгөөр Хархорин-Цэцэрлэг чиглэлд Хархорин - Хотонтын хооронд 13,05 км, Цэцэрлэг хотоос зүүн тийш 7,2 км, Цагаан даваа-Тамирын 15,4 км, Мянганы замын Баяннуур-Дашинчлэн чиглэлд 6 км, Өлгий-Цагааннуур чиглэлд 30 км, Өндөрхаан - Сүмбэр чиглэлд 22,2 км зэрэг нийт 218,75 км асфальтбетон хучлагатай зам, Дэлхийн банкны зээлээр Тээврийг хөгжүүлэх төслийн хүрээнд Хархорин - Цэцэрлэг чиглэлд Хархорин-Хотонтын хооронд 8,75 км, Хотонт сумын төвийн орчимд 8,53 км, Хотонтоос Цэнхэр сум хүртэлх хэсэгт 29,6 км зэрэг 3 тэрбум 749,2 сая долларын үндсэн фондтой 46,8 км хайрган зам, ХБНГУ-ын Сэргээн босголт банкны хөнгөлөлттэй зээлээр Сэлэнгэ, Завхан аймгийн нутагт Баруунхараа, Зүүнхараагийн хооронд 7,91 км, Зүүнхараа, Түнхэл тосгоны хооронд 3,29 км, Зүүнбүрэн, Цагаан нуурын хооронд 2 км, Улиастайгаас Донойн нисэх буудлын чиглэлд 10,1 км зэрэг 23,3 км хайрган зам, Улсын төсөв замын сангийн хөрөнгөөр Ховд аймгийн Хашаатын давааны 11 км хайрган зам, Завхан аймгийн Отгон сумын нутагт Буянт голын 180,55 км, Сүхбаатар аймгийн Баруун-Урт сумын Уртын голын 27,74 метр төмөрбетон гүүрүүдийг ашиглалтад оруулсан. 94.387.700,0 мянган төгрөг, 16,32 сая ам.долларын зам барилгын ажил гүйцэтгэв.

## **2008**

Япон улсын Засгийн газрын буцалтгүй тусламжаар зүүн чиглэлд Баяндэлгэр – Багануур чиглэлийн 8,5 км асфальтан замын шинэчлэлт, Багануур - Хэрлэнгийн гүүрийн хооронд 3 км асфальт бетон хучлагатай зам, Хэнтий аймгийн Мөрөн сумаас Өндөрхаан хот хүртэл 28 км асфальтан хучлагатай зам, Монгол Улсыг хөгжүүлэх сангийн хөрөнгөөр баруун чиглэлд Хархорин - Хотонтын хооронд 7,95 км, Баяннуур – Дашинчлэнгийн хооронд 3 км, зүүн чиглэлд Өндөрхаанаас Чойбалсан хот чиглэлд 50 км, Хархориноос Хөшөө цайдам чиглэлийн 46 км, Улаанбаатарт хурдан морины 2,3 км, Сэлэнгэ - Дарханы засмал замаас Орхон сум хүртэл 2 км зэрэг нийт 150,85 км асфальтбетон хучлагатай зам, Мандалговь – Зуунмод чиглэлийн 6 км, Хатгал - Жанхай чиглэлийн 10,4 км, ХБНГУ-ын Сэргээн босголт банкны зээлээр Зүүнхараа – Түнхэлийн хооронд 2,3 км, Дарханаас Шарын гол чиглэлд 7,2 км, Дарханаас Жаргалант сум чиглэлд 7,32 км, Дарханаас Хушаат сум чиглэлд 7,3 км, Хархорин-Хотонтын хооронд 5,3 км зэрэг нийт 45,82 км, хайрган зам, Сүхбаатар аймгийн Онгон сумын Хавиргын булгийн 9,3 урт метр, Дорнод аймгийн Сүмбэр сумын Алтан голын 18 метр, Япон улсын Засгийн газрын буцалтгүй тусламжаар зүүн чиглэлийн Багануур чиглэлийн замд Хужиртын голд 17,55 метр, Багануураас Хэрлэнгийн гүүр хүртэлх замд Хуцаагийн голд 17,55 метр, Хэнтий аймгийн Мөрөн сумын Мөрөнгийн голд 52,55 метр зэрэг 114,31 метр төмөрбетон гүүрүүдийг ашиглалтад оруулсан. Хэнтий аймгийн Хэрлэн голын Хүмүүлтэйн 256+16+18 метр урт модон гүүрэнд их засвар хийжээ.

8,92 сая ам.долларын зам барилгын ажил гүйцэтгэв.

## **2009**

Монгол Улсын Засгийн газрын 2008 оны 12-р сарын 24-ны өдрийн 64-р тогтоолоор Засгийн газрын хэрэгжүүлэгч агентлаг – Авто замын газрыг байгуулав. Авто замын салбар үүсэж хөгжсөний 80 жилийн ой, Нийслэлийн 370 жилийн ойн хүрээнд Баруун дөрвөн замаас зүүн дөрвөн зам хүртэл 3,48 км, Дамдинсүрэнгийн гудамжийг Олимпийн гудамжтай холбосон 1,4 км, гучин хоёрын тойргоос Хайлаастайн замын уулзвар өнгөртөл 1,08 км, Долоон буудлаас Дамбадаржаагийн зам салдаг уулзвар өнгөртөл 0,9 км, Баянбүрдийн тойргоос Цагдаагийн гудамж хүртэл Их тойруугийн 1,54 км, нийт 8,4 км замын шинэчлэлтийн ажлууд, Сэлбэ гол дээр 48,8 метртөмөр бетон гүүр, Сэлбэ голын баруун эргийн дагуу Олимпийн гудамжны доогуур 37,2 м урт нүхэн гарц, Энхтайваны өргөн чөлөөг нарны замтай холбосон – 1,4 км авто замыг шинээр барьж ашиглалтад оруулав.

2009 онд Дашинчилэн–Орхоны гүүр чиглэлийн 22,05 км, Дашинчлэн-Орхоны гүүр чиглэлийн 7,0 км, Хархорин-Цэцэрлэг чиглэлд 8,5 км, Хархорин - Хужирт чиглэлд 21,4 км, Арвайхээр-Баянхонгор чиглэлд 23,0 км, Булган - Гангатын хөтөл - Чачиртын 28,5 км, Хэнтийн Мөрөн - Өндөрхааны 71,5 км, Улаанбаатар-Лүнгийн замаас Хурдан морины барианы газар хүртэл 2,37 км, нийт 120,22 км асфальтбетон хучлагатай зам, Хатгал – Жанхай - Тойлогт чиглэлийн 20 км,

Улиастай - Яруугийн гүүр хүртэл 17,05 км, Сэлэнгэ аймгийн Жавхлантаас Ерөө чиглэлд 3,019 км, нийт 40,069 км хайрган зам, Хэнтий аймгийн Хэрлэн голд 268,5 метр, Баян-Өлгий аймгийн Турганы голд 96,95 метр, Хархорин - Хужирт чиглэлийн замд цагаан эргийн голд 27,0 метр, Жаргалантын голд 27,0 метр, Өлзийтийн голд 9,0 метр, Булган-Уньт чиглэлийн замын Гангатын голд 24,0 метр, Чачиртын голд 30,0 метр, Сүхбаатар аймгийн Дагшины голд 6,5 метр, Улаанбаатар хотод Чингэлтэй дүүргийн 17-р хорооны нутагт 9,0 метр, нийт 498,25 метр төмөрбетон гүүр барьж ашиглалтад оруулжээ.

45.399.400,0 мянган төгрөг, 7,26 сая ам.долларын зам барилгын ажил гүйцэтгэв.

## **2010**

2010 онд улсын чанартай замын чиглэлд Булган-Мөрөн чиглэлийн 60км, Лүн-Дашинчилэн-Ихтамир чиглэлийн 10км, Лүн-Дашинчилэн-Ихтамир чиглэлийн 40км, Өгийнуур-Хөшөөцайдам-Хархорин чиглэлийн 10км, Хархорин-Цэцэрлэг чиглэлийн 38.9км, Цэцэрлэг-Тосонцэнгэл чиглэлийн 5.2км, Улаангом-Тосонцэнгэлийн чиглэлийн 15км, Хархорин-Цэцэрлэг чиглэлийн 10.6км, Нарийн сухайт-Шивээхүрэн чиглэлд 55.2км, УБ-Мандалговь чиглэлд 16км зэрэг 260.9км асфальтбетон хучлагатай зам, Хөвсгөл аймгийн Эгийн гол дээр 162.5 у/м, Баян Өлгий аймгийн Улаанхус сумын Ховд гол дээр 181.8 у/м, УБ хотын Туул гол дээрх Их тэнгэрийн ам чиглэлийн 258 у/м зэрэг 602.3 у/м төмөр бетон гүүрийг ашиглалтад оруулсан байна.

### **1. Авто замын салбарын удирдах байгууллага**

1929-1932

Худалдаа, Аж үйлдвэрийн яамны харъяа Монгол-Зөвлөлтийн хувь нийлүүлсэн “Монголтранс”-д Зам барилгын хэлтэс

1933-1937

Аж үйлдвэр, худалдаа, зам тээвэр харилцан нэвтрэлцэх холбооны яамны харъяа Зам тээврийн, ерөнхий хороо

1938-1940

Аж үйлдвэр, Барилгын Яамны харъяа Зам барилгын Ерөнхий хороо

1941-1943

Тээврийн яамны харъяа Зам барилгын Ерөнхий хороо

1944-1956

Дотоод яамны харъяа, Засмал ба ердийн замын хэрэг эрхлэх газар

1957-1963

Тээврийн яамны харъяа Замын хэрэг эрхлэх ерөнхий газар

1964-1967

Улсын Барилгын зөвлөлийн харъяа Замын хэрэг эрхлэх газар

1968-1980

ББМҮЯ-ны харъяа Зам гүүрийн барилга трест

1981-1988

СнЗ-ийн дэргэд Авто замын ерөнхий газар

1989

Зам, тээврийн яам

1990-1991

Авто замын нэгтгэл

1992-1994

Зам тээврийн ерөнхий газар

1995-2000

Авто замын газар

2001-2004

Засгийн газрын хэрэгжүүлэгч агентлаг Авто замын газар

2005-2008

Зам тээвэр аялал жуулчлалын яам, Авто замын Хяналт судалгааны төв

2009-

Засгийн газрын хэрэгжүүлэгч агентлаг – Авто замын газар

**Авто замын салбарын үе үеийн удирдлагууд**



**Ж.Ерэнтэй,**

Аж үйлдвэр, Барилгын Яамны харъяа Зам барилгын Ерөнхий хорооны дарга  
1938-1941



**Х.Санжаа,**

Тээврийн яамны харъяа Зам барилгын Ерөнхий хорооны дарга  
1941-1946



**С.Лувсанчүлтэм**

1946-1968



**Г.Жиглий**

Сайд нарын зөвлөлийн дэргэдэх Авто замын ерөнхий газрын дарга  
1981-1989



**Б.Лувсан**

Зам, тээврийн яамны орлогч сайд  
1989-1991



**С.Очирбат**

Авто замын газрын дарга  
1991-1995, 1997-1998, 1999-2000, 2004-2006



**Р.Буд**

Авто замын газрын дарга  
1995-1997, 1998-1999, 2000-2004



**Т.Довдондорж**

Авто замын газрын дарга  
2004.07-09 сар



**Б.Мандуул**

Зам, тээвэр, аялал жуулчлалын яамны Зам тээврийн бодлогын  
газрын дарга  
2006.05-10 сар



**Д.Баасанхүү**

Зам, тээвэр, аялал жуулчлалын яамны Зам тээврийн бодлогын  
газрын дарга  
2006-2008



**Д.Доржханд**

Зам, тээвэр, аялал жуулчлалын яамны Зам тээврийн бодлогын  
газрын дарга  
2008-2009