

ЗАСГИЙН ГАЗРЫН ТОГТООЛЫН ТӨСЛИЙН ТАНИЛЦУУЛГА

Нэг. Ерөнхий нөхцөл байдал

Авто замын тухай хуулийн 30 дугаар зүйл, Монгол Улсын Засгийн газрын 2016 оны 103 дугаар тогтоол, Зам, тээврийн хөгжлийн сайдын 2023 оны А/226 дугаар тушаалын хавсралтаар баталсан “Олон улс, улсын чанартай болон тусгай зориулалтын авто зам, замын байгууламж ашигласны төлбөр авах журам” зэрэг хууль, журмын хүрээнд автотээврийн хэрэгслээс олон улс, улсын чанартай авто зам, замын байгууламж ашигласны төлбөр авах үйл ажиллагааны бодлого зохицуулалтыг Зам, тээврийн яам, хэрэгжилтийг тус яамны харьяа “Зам, тээврийн хөгжлийн төв” ТӨҮГ хариуцан ажиллаж байна.

Монгол Улсын Засгийн газрын 2002 оны 177 дугаар тогтоолоор олон улс, улсын чанартай авто зам, замын байгууламж ашигласны төлбөрийн хэмжээ, холбогдох журмыг анх удаа баталсантай холбогдуулан 2003 онд Засгийн газрын хэрэгжүүлэгч агентлаг Авто замын газрын (хуучнаар) харьяанд төлбөр авах цэгүүд байгуулагдаж, авто зам ашигласны төлбөрийг авч эхэлсэн.

Өнөөдрийн байдлаар Засгийн газрын 2016 оны 103 дугаар тогтоолын дагуу олон улс, улсын чанартай 7957 км хатуу хучилттай авто зам ашигласны төлбөрийг бүртгэх, хураах үйл ажиллагааг тухайн замуудад байрлах 33 төлбөр авах цэгээр дамжуулан “Зам, тээврийн хөгжлийн төв” ТӨҮГ-аас зохион байгуулж байна.

Тус яам нь төлбөр авах цэгийг нээлттэй, ил тод болгох, зам хэрэглэгч нарт түгжрэлгүй, түргэн шуурхай үйлчилгээ үзүүлэх зорилгоор 2026 оны 6 дугаар сараас эхлэн төлбөр авах үйл ажиллагааг бүрэн цахимжуулахаар ажиллаж байна.

Сүүлийн 2 жилийн авто зам ашигласны төлбөрийн орлогын хэмжээ дараах байдалтай байна. Хүснэгт №1

№	Огноо	Төлөвлөгөө /сая төгрөг/	Гүйцэтгэл /сая төгрөг/
1	2024	25,000.0	26,700.0
2	2025	30,000.0	33,551.0

Хоёр. Авто зам ашигласны төлбөр нэмэх үндэслэл

2.1.Олон улс, улсын чанартай авто зам, замын байгууламж ашигласны төлбөрийн орлогыг Авто замын санд төвлөрүүлж, тухайн авто замын урсгал засвар, арчлалт, ээлжит засварын ажилд зарцуулдаг. Тус шаардлагатай зардлын дөнгөж 12 хувийг авто зам ашигласны төлбөрийн орлогоос бүрдүүлж байна. Үүнд:

Урсгал засвар, арчлалт: Улсын чанартай 14909 км авто замын сүлжээ, үүнээс 7957 км хатуу хучилттай авто замын урсгал засвар, арчлалтын ажлын зардлыг Санхүү төсвийн болон Авто замын асуудал эрхэлсэн Засгийн газрын гишүүдийн 2016 оны 152/101 дугаар хамтарсан тушаалаар баталсан “Авто зам, гүүрийн арчлалт, засварын ажлын зардлын суурь норм” 33БД 84-021-2016 нормативаар тооцдог. Тус нормативыг үндэслэн өнөөгийн үнийн өсөлт, инфляцийн хэмжээтэй харьцуулан тооцож үзэхэд 14909 км авто замын урсгал засвар, арчлалтад жилдээ **215.0 тэрбум** төгрөг шаардлагатай байна.

Ээлжит засвар: Олон улс, улсын чанартай авто замын 2025 оны жилийн эцсийн техник ашиглалтын түвшин тогтоох судалгаагаар 7957 км хатуу хучилттай авто замын 59% буюу 4695 км авто замд ээлжит засвар хийх шаардлагатай гэсэн дүгнэлт гарсан. Энэхүү ээлжит засвар хийх ёстой авто замаас зөвхөн жилд 200 км-т ээлжит засвар хийхээр (1 км ээлжит засварын дундаж төсөв 350.0 сая) тооцоход жилдээ **70.0 тэрбум** төгрөг шаардлагатай болно.

Дээрх хоёр дүнг нэмж тооцоод 14909 км авто зам, үүнээс 7957 км хатуу хучилттай авто замын урсгал засвар, арчлалт, ээлжит засварын ажилд жилдээ **285.0 тэрбум** төгрөг шаардлагатай гэсэн тооцоо гарч байна.

2.2. Монгол Улсын Засгийн газрын 2016 оны 103 дугаар тогтоолоор авто зам ашигласны төлбөрийн хэмжээг хамгийн сүүлд шинэчилсэн. Тус тогтоол гарсан өдрөөс хойш авто замын засвар, арчлалтын ажилд хэрэглэх голлох материал болон бензин, дизелийн түлшний үнэ 64-160 хувиар нэмэгдсэн байна. Хүснэгт №2

Материал, шатахуун	2016 он (төгрөг)	2026 оны 6 сарын байдлаар (төгрөг)	Үнийн өсөлт (%)
Дизелийн түлш (л)	1680	4320	160
Бензин АИ-92 (л)	1580	2590	64
Асфальтбетон (тн)	160000	280000	75
Цемент (тн)	160000	380000	137
Буталсан чулуу, дайрга (м3)	8000	18000	125
Асфальтбетон хучилтын нүхэн засвар буюу нөхөөс (1 м2)	55000	110000	100

Авто зам ашигласны төлбөрийн хэмжээг шинэчлэн тогтоож байх үеийн 1 км авто зам барих дундаж өртгийг хүснэгтэд үзүүлэв. Хүснэгт №3

№	Засгийн газрын тогтоолоор баталсан төлбөрийн хэмжээ		Төлбөрийн хэмжээ	Тогтоол батлагдах үеийн 1 км авто зам барих дундаж өртөг (төгрөг)
1	2002 оны 177 дугаар тогтоол	Суудлын тэрэг	500	130,000,000.0
		Зорчигч тээвэр	800-1500	
		Ачаа тээвэр	800-1500	
2	2011 оны 106 дугаар тогтоол	Суудлын тэрэг	500	500,000,000.0
		Зорчигч тээвэр	800-1500	
		Ачаа тээвэр	1000-5000	
3	2016 оны 103 дугаар тогтоол	Суудлын тэрэг	1000	650,000,000.0
		Зорчигч тээвэр	2000-3000	
		Ачаа тээвэр	2000-10000	

Энэ жилийн тухайд улсын төсвийн хөрөнгө оруулалтаар баригдаж байгаа 1 км хатуу хучилттай авто замын дундаж төсөвт өртөг 1,800.0 сая төгрөг байгаа нь 2016 оны 1 км авто зам барих өртгөөс **2.8 дахин** өндөр байна.

2.3. Олон улс, хөрш зэргэлдээ улс орнуудын авто зам ашигласны төлбөр хураамжаас хэд дахин бага төлбөр авч байна.

Манай улсад олон улс, улсын чанартай авто замд ойролцоогоор 200 км тутамд байрлах төлбөр авах цэгээр дамжуулан авто зам ашигласны төлбөр авдаг. Өөрөөр хэлбэл суудлын автомашин 1 км авто замаар зорчиход 5 төгрөгийн төлбөр төлдөг гэсэн тооцоо гарах ба хөрш зэргэлдээ болон бусад улс орнуудын авто замын төлбөрийн дүнтэй харьцуулахад, ОХУ, БНХАУ, АНУ, БНСУ, Энэтхэг, Турк, Казакстан улсын 1 км авто зам ашигласны төлбөрийн хэмжээ манайхаас олон арав дахин өндөр байдаг.

Оросын Холбооны Улс: Засгийн газрын тогтоолоор нийтийн эзэмшлийн авто замд 12 тонноос дээш жинтэй тээврийн хэрэгслээс төлбөр авдаг ба 1 км дунджаар 107 төгрөгийн төлбөр авч байна.

Бүгд Найрамдах Хятад Ард Улс: Төлбөр хураамжийн хэмжээг Зам, тээврийн яам нь баталдаг. Авто замын төрөл, тээврийн хэрэгслийн ангилал зэргээс төлбөрийн хэмжээ

хамаардаг бөгөөд үндэсний хэмжээний баяр ёслол болон амралтын өдрүүдэд үнэ төлбөргүй болгодог. 1 км авто замд дунджаар 213 төгрөгийн төлбөр авч байна. Хүснэгт №4

Улс	1 км замын дундаж төлбөр (төгрөг)
Монгол	5
ОХУ	107
БНХАУ	213
БНСУ	250
АНУ	215
Энэтхэг	107
Турк	90
Казакстан	214

Манай улс олон улсын жишгээс хэт бага буюу **20 дахин** бага замын хураамж авч байна. Өөрөөр хэлбэл манай улсад суудлын автомашинаас **1000** төгрөгийн хураамж байгаа бол олон улсад дунджаар үүнээс 20 дахин их буюу **20000** төгрөгийн авто зам ашигласны төлбөрийг авч байна.

2.4. Авто замын сүлжээний засвар, арчлалтын хөрөнгө оруулалтын хэрэгцээ ба эдийн засгийн үр ашиг:

Авто замын засвар арчлалт норматив хугацаанд хийгдэхгүй байгаагаас шалтгаалан авто зам эвдэрч тэгш байдал алдагдан тээвэр ашиглалтын зардал болон зам хэрэглэгчийн зардал жил ирэх бүрт нэмэгдэж байна.

Тээвэр ашиглалтын зардал: Авто замын тэгш байдал алдагдаж, тэгш байдлын индекс өндөр байхын хэрээр тээвэр ашиглалтын зардал эрс нэмэгддэг бөгөөд тээврийн хэрэгслийн төрлөөс хамааран 1 километр тутамд тээвэр ашиглалтын зардал 0.23-2.07 ам доллараар нэмэгддэг байна. Хүснэгт №5

№	Тээврийн хэрэгсэл	Тээвэр ашиглалтын зардлын өсөлт (төг)			
		1 км-т		10 км-т	100 км-т
1	Суудлын автомашин	0.23 долл/км	782	7820	78200
2	Автобус	1.06 долл/км	3604	36040	360400
3	Ачааны автомашин	2.07 долл/км	7038	70380	703800

Зам хэрэглэгчийн зардал: Зам хэрэглэгчийн зардлыг тооцохдоо зорчих хугацааны бууралтыг эдийн засгийн гол өгөөж болгон авч үздэг. Судалгааны үр дүнгээс авч үзэхэд авто замын тэгш байдлын индекс “2”-оос “7” болж өсөхөд тухайн авто замаар зорчих суудлын автомашины хурд 60 км/цаг-аас 45 км/цаг болж буурдаг байна. Энэхүү үзүүлэлт болон “цаг хугацааны үнэ цэнэ”-ийн үзүүлэлтийг харьцуулан тооцож үзээд зам хэрэглэгчийн зардлыг дараах байдлыг гаргасан байдаг. Хүснэгт №6

№	Тээврийн хэрэгсэл	Зам хэрэглэгчийн зардлын өсөлт (төг)		
		1 км-т	10 км-т	100 км-т
1	Автобус	138.2	1382	13820
2	Суудлын автомашин	304.3	3043	30430

Авто замын арчлалт, засварыг норматив хугацаанд нь хийгээгүйн улмаас авто замд эвдрэл гарч тэгш байдал алдагдсанаас шалтгаалан нэгж суудлын автомашин 100 км зорчиход **78200.0** төгрөгийн тээвэр ашиглалтын зардал, **30430.0** төгрөгийн зам хэрэглэгчийн зардал, ачааны автомашин 100 км тээвэр хийхэд **703800.0** төгрөгийн тээвэр ашиглалтын зардал тус тус гаргадаг гэсэн тооцоо судалгаа гарсан.

Дэлхийн эрүүл мэндийн байгууллагын судалгаагаар Монгол Улсын хүн амын дундах зам тээврийн ослын шалтгаант нас баралтын түвшин 100 мянган хүнд 21 байгаа нь дэлхийн дундаж үзүүлэлтээс 4.3-аар өндөр байна. Статистикаар 2025 онд 24574 зам тээврийн осол бүртгэгдэж, ослын улмаас 528 хүн амь насаа алдсан байна. Хэдийгээр энэхүү нөхцөл

байдалд жолоочийн буруутай үйлдэл, явган зорчигчийн буруутай үйлдэл голлон нөлөөлж байгаа боловч авто замын эвдэл, бэлэн бус байдлаас шалтгаалан осол аваар цөөнгүй тоогоор гарч байна.

Олон улсад Зам эзэмшигчийн зардлыг танах нь Зам ашиглагчийн зардлыг нэмэгдүүлдэг гэж үздэг. Өөрөөр хэлбэл улсын чанартай авто зам эзэмшигч Зам, тээврийн яамны авто замын сүлжээний засвар арчлалтад зарцуулах хөрөнгийг танаснаар зам хэрэглэгчид буюу жолооч нарын, айл өрхүүдийн, бизнес эрхлэгчдийн тээврийн зардлыг өсгөж, бараа материалын үнийг нэмэх, түлш шатахууны зардал нэмэгдэх, аюул ослын тоо өсөх, цаг хугацааны алдагдал өсөх, сэлбэг хэрэгслийн зардал өсөх зэрэг нөхцөл үүсдэг гэж үздэг.

Тухайлбал дэлхийн 110 гаруй улс оронд ашиглагддаг авто замын сүлжээний хөрөнгө оруулалтын үр ашгийг тооцоолдог HDM-4 программаар A0101 дугаартай Улаанбаатар-Чойр чиглэлийн авто замын засвар арчлалтын эдийн засгийн тооцоог хийж гүйцэтгэлээ. Үүнд:

Үзүүлэлт	Утга
AADT	2788
Capital Cost	19.47
Recurrent Savings	-1.32
Special Cost	2.42
Motorized Traffic VOC Savings	91.07
Net Economic Benefits (NPV)	76.72

Эндээс: Vehicle operating cost savings-Тээврийн хэрэгслийн ашиглалтын зардлын хэмнэлт маш өндөр байна. VOC Savings = 91.07
Capital Cost = 19.47

Эндээс дүгнэхэд:

Зам хэрэглэгчийн зардлын хэмнэлт нь засварын ажлын хөрөнгө оруулалтын зардлаас ойролцоогоор **4.7 дахин их** байна. Өөрөөр хэлбэл тухайн чиглэлийн авто замын засварт 19,47 тэрбум төгрөг зарцуулсан тохиолдолд замаас шалтгаалсан аюул ослын тоо буурах, иргэдийн амь нас, эрүүл мэнд алдагдахаас сэргийлэхээс гадна жилд тухайн замыг ашиглаж байгаа тээврийн хэрэгслүүдийн түлш, шатахуун тосны илүү зарцуулалтаас шалтгаалсан нэмэлт зардал, тээврийн хэрэгслийн эвдрэл гэмтэл сэлбэг хэрэгслийн зардал, цаг хугацааны хэмнэлтээс 91.07 тэрбум төгрөгийг хэмнэх боломжтой гэсэн үг юм.

NPV = 76.72 эерэг гарч байгаа нь үүнтэй нийцэж байна. Замд 19.47 тэрбум төгрөгийн хөрөнгө оруулалт хийснээр ашиглалтын хугацаанд гарах тээврийн хэрэгслийн ашиглалтын зардлын хэмнэлт, засвар арчлалтын хэмнэлт зэрэг үр ашгийг өнөөгийн үнэ цэнээр тооцоход нийтдээ 76.72 тэрбум төгрөгийн цэвэр эдийн засгийн өгөөж бий болж байна.

Эндээс дүгнэхэд “**Зам эзэмшигчийн зардалыг танах нь хэмнэлт биш**” бөгөөд сайн замаар зорчсон зам хэрэглэгчийн хэмнэгдсэн мөнгө нь өрхийн төсөвт, цаашлаад улсын төсөвт хэмнэлт болж үр ашгаа өгдөг байна.

Эдийн засгийн боломжит үр ашиг

Замын чанар сайжирснаар хөдөлгөөний аюулгүй байдал сайжирч, шатахуун, тос тослох материал, авто машины сэлбэг хэрэгсэл, засварын зардал, цаг хугацааны алдагдал буурах зэрэг олон давуу талтай.

- **Тээврийн хэрэгслийн ашиглалтын зардал буурах:**

- Муу замын улмаас шатахууны илүү зарцуулалт = 5–10% нэмэгддэг.

Монгол улсад 2025 оны байдлаар 600 гаруй сая ам.долларын 840 мян.тонн орчим автобензин импортолсон байна. /дизель түлшийг оруулаагүй/

Энэ нь ойролцоогоор 2.2 их наяд орчим төгрөгийн шатахуун зарцуулсан гэсэн үг юм. Замын чанарыг сайжруулснаар шатахууны зарцуулалт 5-10% орчим хувиар буурдаг гэж тооцоход жилд 110- 220 тэрбум төгрөгийг муу замаас шалтгаалсан шатахууны илүү шатаалтаас хэмнэх боломжтой байна.

- Авто машины сэлбэг хэрэгсэл, засварын зардалд нэг жилд дунджаар 1.2 сая төгрөг зарцуулдаг гэж тооцоход байнгын хөдөлгөөнд оролцдог 800,000 авто машин нь сэлбэг хэрэгсэл, засварын зардалд жилд 960 тэрбум орчим төгрөгийг зарцуулдаг байна. Замын чанарыг сайжруулснаар энэ зардлыг 30–40% бууруулах боломжтой. Эндээс тооцоход 280 орчим тэрбум төгрөгийн сэлбэг хэрэгсэл, засварын зардлыг нийт өрхийн төсвөөс хэмнэх боломжтой.
- Ослоос үүдэн амь нас хохирох: Эдийн засгийн үр өгөөжөөс гадна зам, тээврийн ослын улмаас улсын хэмжээнд сүүлийн 5 жилийн хугацаанд 2534 хүн нас барсан байгаа нь жил бүр 500 гаруй хүний амь нас хохирч, улсын төсөвт багаар тооцоход 840 гаруй тэрбум төгрөгийн хохирол учирч байна. Энэ бүх осол нь авто замын нөхцлөөс шалтгаалдаггүй боловч замын нөхцөл байдлыг сайжруулснаар энэ тоог бууруулах боломжтой юм. Замын нөхцөл байдлыг сайжруулснаар ослоос шалтгаалан нас баралтыг ~15% бууруулна гэж үзвэл ~120 тэрбум төгрөг жил бүр хэмнэх боломжтой.

2.5. Олон улсын зөвлөмж ба жишиг.

- PIARC-Дэлхийн авто замчдын холбоо болон Дэлхийн банкны тооцооллоор аливаа улс орон авто замын сүлжээний засвар, арчлалтад **ДНБ-ний 0.5%–2%** зарцуулах нь зам ашиглалтын хэвийн нөхцөлийг хангаж, авто замын сүлжээ нь эдийн засгийн өсөлтийг тэтгэх үүргээ гүйцэтгэж чадах бөгөөд улс орны болон өрхийн төсөвт эерэг үр дүн авчирдаг гэж үздэг. Олон улсын туршлага: АНУ-д ДНБ-ний 1.0–1.2%, Герман 1.5–2.0%, Япон 2–3% авто замын засварт зарцуулдаг.

- **Монгол Улсын ДНБ (2025):** ~89 их наяд төгрөг

- Хэрэв Монгол Улс сүлжээний засвар арчлалтад ДНБ-ны **0.5%** -г зарцуулна гэвэл: ~ жилдээ 450 тэрбум төгрөг, хэрэв **1%-г** зарцуулна гэвэл: ~ жилдээ 900 тэрбум төгрөг зарцуулна гэсэн ойлголт юм.

Одоогийн нөхцөл байдал

- **Улсын чанартай авто замын нийт урт:** ~15,000 км
 - Хатуу хучилттай: ~7,900 км
 - Хайрган/хөрсөн: ~7,100 км
- **2026 оны зам засвар, арчлалтын төсөв:** ~56.7 тэрбум төгрөг
 - Энэ нь ДНБ-ний ~ 0.06% -ийг эзэлж байна.
 - Одоогийн зарцуулалт → олон улсын түвшнээс 8–33 дахин бага байна.

Гурав. Дүгнэлт

Танилцуулгад дурьдсан нөхцөл байдлыг ерөнхийд нь дүгнэж үзэхэд:

1. Монгол Улсад ашиглагдаж байгаа олон улс, улсын чанартай 14909 км, үүнээс 7957 км хатуу хучилттай авто замын арчлалт, урсгал засвар, ээжлжит засварын ажилд шаардлагатай хөрөнгийн дөнгөж **12%-ийг** авто зам ашигласны төлбөрийн орлогоос бүрдүүлж байна.

2. Хамгийн сүүлд буюу 2016 онд төлбөрийн хэмжээг суудлын автомашинаас 1000 төгрөг, ачааны автомашинаас 10000 төгрөг авахаар тогтоосноос хойш 10 жил өнгөрч нөхцөл байдал ихээхэн өөрчлөгдсөн. Авто замын засвар, арчлалтад голлон хэрэглэдэг материал түүхий эд болон бензин шатахууны үнэ 1-1.5 дахин нэмэгдэж, 2016 онд 1 км авто замыг ойролцоогоор 650.0 сая төгрөгөөр барьж байсан бол өнөөдөр 1 км авто замын өртөг дунджаар 1.8 тэрбум төгрөг болж нэмэгдээд байна.

3. Олон улсад, хөрш зэргэлдээ орнуудад авч байгаа авто зам ашигласны төлбөрөөс даруй **20 дахин** бага төлбөр авч байна.

4. Одоогоор авто замын сүлжээний засвар арчлалтад жилд 56,7 тэрбум төгрөг баталж байгаа нь замын сүлжээний хэвийн ашиглалтын түвшинг хадгалахад хангалтгүй.

5. Засвар арчлалтын хөрөнгө санхүүжилт дутагдалтай, нормативт хугацаанд нь ээлжит засварын ажлыг гүйцэтгэхгүй байгаагаас шалтгаалан эвдрэлийн хэмжээ хуримтлагдаж, сүлжээний их засвар шаардах хэсгийн хэмжээ өсөж байна.

6. 2024-2028 оны ЗГ-ын үйл ажиллагааны хөтөлбөрт жил бүр 150-200 км замд ээлжит болон их засварын ажил хийхээр шалгуур үзүүлэлтийг оруулсан. 2024 онд хөрөнгө батлагдаагүйгээс шалтгаалан их засварын ажил гүйцэтгээгүй. 2025 онд 68.4 км зам их засварын ажил гүйцэтгэж, 41.4 км замыг ашиглалтад хүлээлгэн өгсөн, 27 км замын их засварын ажил он дамжин хэрэгжиж байна. Үүнээс дүгнэхэд ЗГ-ын мөрийн хөтөлбөрийн зорилт хөрөнгө санхүүжилтын дутагдлаас шалтгаалан биелэхгүй байх магадлал өндөр байна.

Дөрөв. Санал

1. Монгол улс авто замын сүлжээний засвар арчлалтын хөрөнгө оруулалтыг ДНБ-ний 0.5–1% хүртэл нэмэгдүүлснээр авто замын сүлжээний ашиглалтын хэвийн нөхцлийг хангаж, эдийн засгийн өсөлтийг эрчимжүүлж, улс орны болон өрхийн төсөвт эерэг үр дүн, хэмнэлт авчирна.

2. Монгол орны нөхцөлд эхний ээлжинд жилд 100-200 тэрбум төгрөг замын засвар арчлалтад зарцуулснаар сүлжээний нөхцөл байдлыг үе шаттайгаар сайжруулах боломжтой.

3. Улсын чанартай авто замын сүлжээний тэгш байдлын үзүүлэлт- IRI 4-өөс их хэсэг нь 2141.8 км буюу 32.4 хувийг эзэлж байна. Энэ хэсгийг засварлаагүй тохиолдолд жилээс жилд улам бүр эзлэх хувь хэмжээ, шаардагдах хөрөнгийн хэмжээ нэмэгдсээр байх болно. Авто замын засвар арчлалтын арчлалт, засварын ажлыг тогтмол гүйцэтгэснээр ирээдүйн хөрөнгө оруулалтын зардлыг ихээхэн хэмнэдэг.

4. Жилийн хөрөнгө оруулалтыг үе шаттай нэмэгдүүлэх

- 2026 онд : ~ 100 тэрбум ₮

5. Урьдчилан сэргийлэх арчлалтын тогтолцоо нэвтрүүлж, ээлжит засварын ажлыг тогтмолжуулах. 2026 оны байдлаар авто замын сүлжээний эвдрэл хуримтлагдсан, засварлах хэсгийн урт их байгаатай холбоотойгоор цаашид ээлжит засварын ажлыг тогтмол хэрэгжүүлснээр авто замын их засварт орох хүртэл муутгахгүйгээр засварладаг болно гэж тооцоход их засварт зарцуулах хөрөнгийн хэмжээ буурч, яваандаа засварын ажлын зардал тогтмолжих боломжтой юм.

Тав. Шийдэл

Монгол Улсын Засгийн газрын 2016 оны 103 дугаар тогтоолоор суудлын автомашинаас 1000, ачааны автомашинаас 2000-10000 төгрөгийн төлбөр авч буй бөгөөд уг төлбөрийн хэмжээг тээврийн хэрэгслийн ангиллаас хамааруулан суудлын автомашинаас 5000, зорчигч тээврийн автомашинаас 8000-12000, ачааны автомашинаас 10000-20000 төгрөгийн төлбөр авахаар тооцож үзвэл жилдээ **104.0 тэрбум** төгрөг Авто замын санд хуримтлагдаж, олон улс, улсын чанартай авто замын урсгал засвар, арчлалт, ээлжит засварын ажлын зардлын **37 хувийг** санхүүжүүлэх боломжтой болох тул тогтоолын төсөлд төлбөрийн хэмжээг ийнхүү тусгасан болно. Хүснэгт №7

№	Тээврийн хэрэгслийн төрөл	Тогтоолын төсөлд тусгасан төлбөрийн хэмжээ (төгрөг)	Төлбөр авах цэгээр нэвтэрсэн тээврийн хэрэгслийн тоо (1 жил)	Авто зам ашигласны төлбөрийн орлого (төгрөг)
1	Мотоцикл	2000	383.0	766,000.0
2	12 хүртэл хүний суудалтай	5000	14,766,416.0	73,832,080,000.0

3	12-24 хүртэл хүний суудалтай зорчигч тээвэр ба 2 тэнхлэгтэй 3.5 тн хүртэл бүх жинтэй ачаа тээвэр	8000	587,168.0	4,697,344,000.0
4	24-өөс дээш хүний суудалтай зорчигч тээвэр ба 2 тэнхлэгтэй 3.5-18 тн хүртэл бүх жинтэй ачаа тээвэр	12000	675,835.0	8,110,020,000.0
5	3 тэнхлэгтэй 18 тн хүртэл бүх жинтэй ачаа тээвэр	14000	169,976.0	2,379,664,000.0
6	3 тэнхлэгтэй 18-25 тн хүртэл бүх жинтэй ачаа тээвэр	16000	438,768.0	7,020,288,000.0
7	4-өөс дээш тэнхлэгтэй 25 тн хүртэл бүх жинтэй ачаа тээвэр	18000	33,126.0	596,268,000.0
8	4-өөс дээш тэнхлэгтэй 25 тн-оос дээш бүх жинтэй ачаа тээвэр	20000	391,348.0	7,826,960,000.0
9	Нийт		17,063,020.0	104,463,390,000.0

Цаашид зам хэрэглэгч, тээвэрчид төлбөрөө төлдөг, төлсөн хэмжээгээр аюулгүй, найдвартай авто замаар үйлчлүүлэх олон улсын жишигт шилжих шаардлагатай байна.

Иймд “сайн замаар-саадгүй зорчих” нөхцөлийг бүрдүүлэхээр Зам, тээврийн яамнаас дэвшүүлж байгаа тогтоолын төслийг дэмжиж, саналаа ирүүлнэ үү.

ЗАМ, ТЭЭВРИЙН ЯАМ

МОНГОЛ УЛСЫН ЗАСГИЙН ГАЗРЫН ТОГТООЛ

2026 оны дугаар
сарын . . . –ны өдөр

Дугаар

Улаанбаатар хот

Төлбөрийн хэмжээ тогтоох тухай

Авто замын тухай хуулийн 30 дугаар зүйлийн 30.1 дэх хэсгийг үндэслэн Засгийн газраас ТОГТООХ НЬ:

1. Олон улс, улсын чанартай авто зам, замын байгууламж ашигласны төлбөр авах замын чиглэл, замын уртыг нэгдүгээр хавсралтаар, зорчиж байгаа тээврийн хэрэгслээс авах төлбөрийн хэмжээг хоёрдугаар хавсралт ёсоор тус тус тогтоосугай.

2. Авто замын сангийн бие даасан үйл ажиллагааг хангаж, орлогын эх үүсвэрийг бүрэн төвлөрүүлж, олон улс, улсын чанартай авто замын ашиглалтын бэлэн байдлыг хангаж, замын арчлалт, урсгал засвар, ээлжит засварыг цаг хугацаанд нь тасалдуулахгүй хийж гүйцэтгэхийг Зам, тээврийн сайд Б.Дэлгэрсайханд үүрэг болгосугай.

3. Олон улс, улсын чанартай авто зам ашигласны төлбөр авах цэгийн үйл ажиллагааг бүрэн цахимжуулж, урсгал зардлыг бууруулж ажиллахыг Зам, тээврийн сайд Б.Дэлгэрсайханд даалгасугай.

4. Энэхүү тогтоолыг 2026 оны ... дугаар сарын ... -ний өдрөөс хүчин төгөлдөр мөрдсүгэй.

5. Энэхүү тогтоол гарсантай холбогдуулан Засгийн газрын 2016 оны 103, 2019 оны 282 дугаар тогтоолыг тус тус хүчингүй болсонд тооцсугай.

ГАРЫН ҮСЭГ

ОЛОН УЛС, УЛСЫН ЧАНАРТАЙ АВТО ЗАМ, ЗАМЫН БАЙГУУЛАМЖ
АШИГЛАСНЫ ТӨЛБӨР АВАХ ЗАМЫН ЧИГЛЭЛ, ЗАМЫН УРТ

No	Улсын чанартай авто замын чиглэлийн дугаар	Авто замын чиглэлийн нэр	Авто замын чиглэлийн урт, км
1	A0101	Улаанбаатар-Чойр	224
2	A0102	Чойр-Сайншанд	220.3
3	A0103	Сайншанд-Замын-Үүд боомт	215.9
4	A0201	Улаанбаатар-Мандалговь	271.3
5	A0202	Мандалговь-Даланзадгад	305.2
6	A0203	Даланзадгад-Гашуунсухайт боомт	306.5
7	A0301	Улаанбаатар-Арвайхээр	434.5
8	A0302	Арвайхээр-Баянхонгор	209.9
9	A0303	Баянхонгор-Алтай	382.8
10	A0304	Алтай-Ховд	436.6
11	A0305	Ховд-Өлгий	223.8
12	A0306	Өлгий-Цагааннуур боомт	106.3
13	A0401	Улаанбаатар-Дархан	207.7
14	A0402	Дархан-Сүхбаатар	97.7
15	A0403	Сүхбаатар-Алтанбулаг боомт	24.0
16	A0501	Улаанбаатар-Өндөрхаан	307
17	A0502	Өндөрхаан-Чойбалсан	331.4
18	A0503	Чойбалсан-Сүмбэр боомт	415.7
19	A0601	Элсэнтасархай-Хархорин	77
20	A0602	Хархорин-Цэцэрлэг	116.2
21	A0603	Цэцэрлэг-Тосонцэнгэл-Түдэвтэй	497.3
22	A0604	Түдэвтэй-Тэс-Арцсуурь боомт	157.5
23	A07	Өлгий-Ачит нуур-Байрамын даваа-Түргэн сум-Улаангом	212.0
24	A08	Хархорин-Хужирт-Арвайхээр	81.2
25	A0901	Дашинчилэн-Булган	131.8
26	A0902	Булган-Мөрөн	343.6
27	A1001	Дархан-Эрдэнэт	169.8
28	A1002	Эрдэнэт-Булган	53.8
29	A1101	Мөрөн-Хатгал-Ханх боомт	294.2
30	A1102	Мөрөн-Улиастай	389.0
31	A1103	Улиастай-Алтай	187.9
32	A1104	Алтай-Бургастай боомт	278.63
33	A12	Баянхонгор-Улиастай	239.1
34	A13	Хутаг-Өндөр-Тэшиг-Бага Илэнх боомт	135
35	A14	Манхан сум-Булган боомт	355.5
36	A15	Өлгий-Даян боомт	180.87
37	A16	Улиастай-Сархайрхан-Ховд /Мянгад/	420.2
38	A1701	Ховд-Улаангом	244.0
39	A1702	Улаангом-Боршоо боомт	116.6
40	A18	Түдэвтэй-Сонгино-Наранбулаг-Улаангом	341.3
41	A19	Өндөрхаан-Норовлин-Баян-Уул	272.3
42	A2001	Өндөрхаан-Баруун Урт	179.7

43	A2002	Баруун-Урт-Бичигт боомт	284.1
44	A21	Чойбалсан-Баян-Уул-Ульхан боомт	233.5
45	A2201	Баруун-Урт-Чойбалсан	183.3
46	A2202	Чойбалсан-Эрээнцав боомт	236.8
47	A23	Чойбалсан-Хавирга боомт	61
48	A24	Налайх-Тэрэлж	30.5
49	A25	Зуунмод-Налайх	28.1
50	A26	Баянхонгор -Шаргалжуут	54.2
51	A27	Лүн-Дашинчилэн-Батцэнгэл-Ихтамир	330.8
52	A28	Хархорин-Хөшөөцайдам-Өгийнуур	89
53	A29	Арвайхээр-Гучин Ус-Шивээхүрэн боомт	453.1
54	A30	Хатгал-Жанхай-Тойлогт	34.0
55	A31	Мөрөн-Жаргалант-Цэцүүх-Цэцэрлэг	179
56	A32	Шаамар-Зүүнбүрэн-Зэлтэр боомт	111.4
57	A33	Даланзадгад-Шивээхүрэн боомт	301.4
58	A3401	Арвайхээр-Мандалговь	297.0
59	A3402	Мандалговь-Сайншанд	338.3
60	A35	Сайншанд-Баруун-Урт	305.9
61	A36	Чойр-Өндөрхаан	222.7
62	A37	Чойр-Говь-Угтаал-Мандалговь	184.3
63	A38	Сайншанд-Даланзадгад	393.6
64	A39	Сайншанд-Хөвсгөл-Ханги боомт	329.8
65	A40	УБ-Хөшигтийн хөндий	35.1

ОЛОН УЛС, УЛСЫН ЧАНАРТАЙ АВТО ЗАМ, ЗАМЫН БАЙГУУЛАМЖААР
ЗОРЧИЖ БАЙГАА ТЭЭВРИЙН ХЭРЭГСЛЭЭС АВАХ ТӨЛБӨРИЙН ХЭМЖЭЭ

Тээврийн хэрэгслийн төрөл	Ангилал	Төлбөрийн хэмжээ /төгрөг/
Зорчигч тээврийн хэрэгсэл	12 хүртэл хүний суудалтай	5000
	12-24 хүний суудалтай	8000
	24-өөс дээш хүний суудалтай	12000
Ачаа тээврийн хэрэгсэл	2 тэнхлэгтэй 3.5 тн хүртэл бүх жинтэй	10000
	2 тэнхлэгтэй 3.5-18 тн хүртэл бүх жинтэй	12000
	3 тэнхлэгтэй 18 тн хүртэл бүх жинтэй	14000
	3 тэнхлэгтэй 18-25 тн хүртэл бүх жинтэй	16000
	4 болон түүнээс дээш тэнхлэгтэй 25 тн хүрэл бүх жинтэй	18000
	4 болон түүнээс дээш тэнхлэгтэй 25 тн-оос дээш бүх жинтэй	20000
Бусад	Механизм	20000
	Мотоцикл	2000