



МОНГОЛБАНК
МОНГОЛ УЛСЫН ТӨВ БАНК

СУДАЛГАА СТАТИСТИКИЙН ГАЗАР

**МОНГОЛ УЛСЫН БАРААНЫ ИМПОРТЫГ СИФ-ЭЭС ФОБ
НӨХЦӨЛИЙН ҮНЭЛГЭЭНД ШИЛЖҮҮЛЭХ
КОЭФФИЦИЕНТЫГ ШИНЭЧЛЭН ТООЦОХ**

Улаанбаатар хот

2018 он

I. ЕРӨНХИЙ МЭДЭЭЛЭЛ

Дэлхийн улс орнууд Гадаад худалдааны статистикийн НҮБ-аас гаргасан аргачлалаар, харин Төлбөрийн тэнцлийн статистикийг ОУВС-аас гаргасан аргачлалын дагуу боловсруулж мэдээлдэг. Экспортыг ФОБ, импортыг СИФ нөхцөлийн үнэлгээгээр бүртгэхийг НҮБ-ын “International Merchandise Trade Statistics: Concepts and Definitions (IMTS 2010)”-т тусгасан байдаг бол экспорт болон импортыг ФОБ нөхцөлийн үнэлгээгээр тусгахыг ОУВС-ын “Balance of Payments and International Investment Position Manual: Sixth Edition (BPM6)”-т тусгасан байдаг.

Шигтгээ 1.

ФОБ нөхцөлийн үнэлгээ: Экспортлогч нь өөрийн улсын хил (усан боомт) хүртэлх өртгийг экспортын үнийн дүнд оруулан бүртгэнэ. Импортлогч улсын хувьд үйлдвэрээс экспортлогч орны хил (усан боомт) хүртэлх барааны өртгийг импорт, үүнээс цааш өөрийн улсын хил хүртэлх тээвэр, даатгалын зардлыг үйлчилгээ гэж үзнэ.

СИФ нөхцөлийн үнэлгээ: Импортлогч улсын хил хүртэлх тээвэр, даатгалын зардлыг нийт импортын дүнд оруулан үнэлнэ.

Монгол Улсын Гаалийн ерөнхий газар (ГЕГ) нь гадаад худалдааны статистикт импортыг СИФ нөхцөлийн үнэлгээгээр бүртгэж, харин Монголбанк нь төлбөрийн тэнцлийн статистикт импортыг ФОБ нөхцөлийн үнэлгээгээр бүртгэж, ФОБ нөхцөлийн үнэлгээг тооцохдоо 2016 онд Монголбанкнаас хийсэн судалгааны үр дүнг ашиглаж байна.

Монгол Улсын импортын хэмжээ, бүтэц зэрэгт ихээхэн өөрчлөлт орсон, мөн СИФ/ФОБ нөхцөлийн үнэлгээний харьцаа, коэффициентыг 2 жил тутам шинэчлэн тооцох зөвлөмж зэргийг харгалзан үзэж уг коэффициентыг шинэчлэн тооцох ажлыг хийж гүйцэтгэлээ.

II. СУДЛАГДСАН БАЙДАЛ

2011 онд: Монголбанкны Валют эдийн засгийн эдийн засагч Э.Амаржаргал “Импортын тээвэр болон даатгалын зардлын судалгаа”-г хийж гүйцэтгэсэн бөгөөд уг судалгаанд 2005-2009 оны тоон мэдээллийг суурь болгон тооцоолоход СИФ/ФОБ нөхцөлийн үнэлгээний харьцаа коэффициентыг БНХАУ, ОХУ – аас бусад улсаас авсан импортын нийт үнийн дүнгийн 26% нь тээврийн зардал, 1% нь даатгалын зардал байхаар үр дүн гарсан байна.

2014 онд: Тус газрын эдийн засагч Г.Эрдэнэбулган, Б.Мөнхзул нар “Монгол Улсын импортын бараа, эргэлтийн судалгаа” – г хийж гүйцэтгэхэд импортын нийт зардлын 7-10% нь тээврийн үйлчилгээний зардал болохыг тооцоолжээ.

2016 онд: Монголбанкны Судалгаа, статистикийн газрын эдийн засагч Б.Мөнх-Эрдэнэ Гааль, татварын ерөнхий газрын стратеги, хөгжлийн газрын ажилтан Б.Эрдэнэбулган нар “Монгол Улсын барааны импортыг СИФ-ээс ФОБ үнэлгээнд шилжүүлэх коэффициент” судалгааны ажлыг хийж гүйцэтгэсэн бөгөөд судалгааны үр дүн нь ОХУ, БНХАУ-аас бусад улсаас нийлүүлсэн нийт импортын 9.11% нь тээврийн үйлчилгээ, 0.02% нь даатгалын үйлчилгээ, 1.06% нь бусад үйлчилгээний зардал, харин ОХУ, БНХАУ – аас агаарын тээврээр нийлүүлж буй импортын 0.22% нь тээврийн үйлчилгээний, 0.01% нь даатгалын үйлчилгээний зардал байхаар үр дүн гарсан байна.

III. ТООЦООЛЛЫН АРГАЧЛАЛ

Улс орны онцлогт тулгуурлан энэхүү СИФ-ээс ФОБ нөхцөлийн үнэлгээнд шилжүүлэх коэффициентыг тооцоолох доорх 4 аргачлалыг Европын холбоо (European Commission) – оос зөвлөсөн байна. (Хүснэгт 1)

Хүснэгт 1. Европын холбооноос зөвлөсөн 4 аргачлал

	<i>Давуу тал</i>	<i>Сул тал</i>	
1	<i>Гааль болон бусад мэдээллийн сангаас боломжит мэдээллийг авч ашиглан коэффициентийг тооцох</i>	Илүү зардалгүй, найдвартай	Зарим талаар эх сурвалж нь хязгаарлагдмал
2	<i>Түүхэн коэффициентийг авч ашиглах</i>	Тогтмол коэффициент ашиглах	Коэффициентийн өөрчлөлтийг тээврийн үйлчилгээнд оруулдаг
3	<i>Таамаглал ашиглах</i>	Ажиллагаа бага, хялбар	Бодит байдлаас зөрөх эрсдэлтэй
4	<i>Импортлогчдоос тээвэр болон бусад үйлчилгээний зардлын талаар судалгаа авч ашиглах</i>	Мэдээллийн чанар сайн, импортлогчдын онцлогт тааруулан асуулгыг боловсруулах	Үнэтэй, асуулга бөглөх байгууллагуудад хүндрэлтэй, асуулгыг бүгд бөглөж ирүүлэхгүй

Монгол Улсын хувьд ГЕГ-ын мэдээлэл нь нарийвчлал өндөртэй, чанартай тул 1-р аргачлал буюу гаалийн мэдээллийг авч ашиглах нь хамгийн тохиромжтой гэж үзэн уг судалгааг хийж ирсэн бөгөөд энэ нь одоо ч тохиромжтой хэвээр байна.

Шигтгээ 2.

Гадаад худалдааны нөхцөл: Гадаад худалдаанд оролцож буй талуудын худалдааны гэрээний нөхцөл гэдэг нь барааны тээвэрлэлт, түүний эрсдэлийг экспортлогч эсвэл импортлогчийн аль тал нь тээвэрлэлтийн аль үе шатанд хариуцахыг тодорхой заадаг бөгөөд тухайн нөхцөлөөс хамаарч импортын барааны үнэ ялгавартай тодорхойлогддог.

ОХУ болон БНХАУ-аас нийлүүлсэн импорт: Хөрш орнуудын хоорондын газрын тээврийн худалдааны СИФ нөхцөлийн үнэлгээ нь шууд ФОБ нөхцөлийн үнэлгээ болох тул уг мэдээлэл дээр тооцооллыг хийх шаардлагагүй байна.

Иймд өмнө хийгдэж байсан судалгааны мэдээлэл буюу 2005-2009 болон 2011-2015 онд Монгол Улсын хилээр нэвтэрч ГЕГ-т хэлцлийн үнийн аргаар мэдүүлгийн санд бүртгэгдсэн импортын барааны мэдээлэл дээр нэмж 2016-2017 оны мэдээллийг сонгон авч ашиглан тооцоолсон бөгөөд сүүлийн 5 жил буюу 2013-2017 оны мэдээлэл дээр тулгуурлан коэффициентыг тодорхойлоход импортын нийт үнийн дүнд агуулагдсан тээврийн болон даатгалын үйлчилгээний зардлын эзлэх хувийг тооцоолохыг зорилоо.

IV. СУДАЛГААНЫ ҮР ДҮН

4.1 Хөрш орнуудаас бусад улсаас нийлүүлсэн импорт:

Монгол Улс сүүлийн 5 жилд буюу 2013-2017 онд дунджаар нийт импортын 66 хувийг хөрш орнууд буюу ОХУ болон БНХАУ-аас бусад улсаас нийлүүлсэн байна.

Тээврийн үйлчилгээ болон даатгалын үйлчилгээний зардал:

Хөрш орнуудаас бусад улсаас нийлүүлсэн импортын 61% -ыг төмөр зам, 21% - ыг агаар, 16%-ыг авто замаар нийлүүлдэг бол нийт импортын өртөгт тээврийн зардлын эзлэх жигнэсэн дундаж зардал нь 2005-2009 онд 10.74%, 2011-2015 онд 9.11% байсан бол сүүлийн 5 жил буюу 2013-2017 онд 7.36% байна.

Хүснэгт 2. Тээврийн төрөл болон зардлын тооцоолол

	2013	2014	2015	2016	2017	Дундаж		
						2005-2009	2011-2015	2013-2017
Тээврийн төрлүүдийн нийт импортод эзлэх хувь								
Төмөр зам	62.7%	72.2%	63.7%	51.3%	50.2%	62.4%	57.1%	60.0%
Авто зам	22.0%	13.5%	27.0%	12.2%	23.9%	5.6%	28.4%	19.7%
Агаар	15.0%	13.8%	5.6%	35.5%	25.4%	31.5%	13.4%	19.1%
Усан зам	0.1%	0.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.3%	0.2%	0.1%
Импортын өртөгт эзлэх тээврийн зардал								
Төмөр зам	7.7%	9.1%	7.8%	6.7%	6.5%	10.6%	8.1%	7.7%
Авто зам	8.1%	9.6%	8.4%	6.0%	5.3%	9.5%	9.1%	7.5%
Агаар	11.8%	11.3%	13.9%	1.8%	3.0%	11.2%	11.9%	5.8%
Усан зам	10.9%	7.1%	8.2%	0.0%	0.0%	8.8%	5.4%	8.3%
Жигнэсэн дундаж зардал	8.43%	9.50%	8.76%	4.81%	5.28%	10.74%	9.11%	7.36%

Харин барааг тээвэрлэх явцад гарах даатгалын үйлчилгээний хураамж буюу зардал 2011-2015 онд 0.02% байсан бол 2013-2017 оны хувьд 0.01% болж буурсан үзүүлэлттэй байна. Даатгалын зардал нь ийн бага байдаг нь ихэнх тээврийн компаниуд нь байнгын даатгалд хамрагдсан байдаг бөгөөд барааг тээвэрлэлтийн явцад үүсч болзошгүй эрсдэлийг уг даатгалаар даатгасан байдаг. Иймд худалдагч (экспортлогч) эсвэл худалдан авагч (импортлогч) тал нь нэмэлт даатгал хийх шаардлага үүсдэггүйтэй холбоотой байна. Харин зарим тохиолдолд худалдаанд оролцож буй аль нэг тал нь бараа бүтээгдэхүүний онцлогоос хамаарч бараанд тусгайлан даатгал хийлгэж үйлчилгээний төлбөр төлдөг нь харагдаж байна. (Хүснэгт 3)

Хүснэгт 3. Даатгалын үйлчилгээний зардал

	2013	2014	2015	2016	2017	Дундаж			
						2005-2009	2011-2015	2013-2017	2005-2017
Төмөр зам	0.02%	0.01%	0.02%	0.02%	0.01%	0.04%	0.03%	0.02%	0.03%
Авто зам	0.01%	0.02%	0.00%	0.01%	0.01%	0.05%	0.00%	0.01%	0.01%
Агаар	0.00%	0.01%	0.01%	0.00%	0.00%	0.08%	0.01%	0.00%	0.05%
Усан зам	0.00%	0.00%	0.01%	0.00%	0.00%	0.04%	0.00%	0.00%	0.03%
Жигнэсэн дундаж зардал						0.05%	0.02%	0.01%	0.03%

4.2 Хөрш орнуудаас агаарын тээврээр нийлүүлсэн импорт:

ОХУ болон БНХАУ –аас манай улсад нийлүүлсэн нийт импортын ердөө 2% буюу дунджаар 48 сая ам долларын импорт нь агаарын тээврээр хийгдсэн байгаа бөгөөд уг тээврийн замаар хийгдсэн худалдааны СИФ үнэлгээг ФОБ нөхцөлийн үнэлгээнд шилжүүлэх коэффициент буюу тээвэр, даатгалын үйлчилгээний зардлын нийт импортын өртөгт эзлэх хувийг тооцсоныг дараах (Хүснэгт 4) хүснэгтэд харуулав.

Хүснэгт 4. Хөрш орнуудаас агаарын тээврээр хийсэн импорт болон дундаж зардал

	2013	2014	2015	2016	2017	Дундаж
а. Нийт импортын өртөгт эзлэх хувь (коэффициент)						
Тээврийн зардал	8.90%	10.82%	16.96%	9.79%	6.98%	10.69%
Даатгалын зардал	0.03%	0.00%	0.02%	0.01%	0.00%	0.01%
б. Нийт импортыг СИФ-ээс ФОБ үнэлгээнд шилжүүлэх коэффициент (нийт хөрш орнуудаас нийлүүлсэн импортын коэффициент*2%)						
Тээврийн зардал	0.18%	0.22%	0.34%	0.20%	0.14%	0.21%
Даатгалын зардал	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%

Хөрш орнуудаас нийлүүлж буй нийт импортын өртөгт шингэсэн тээвэр болон даатгалын үйлчилгээний дундаж зардлуудаас агаарын тээврийн коэффициент буюу 2% - ийг тооцоход тээвэрлэлтийн үйлчилгээний зардалд 0.21% байгаа бол даатгалын үйлчилгээний зардалд 0% байна.

V. ДҮГНЭЛТ

Монгол Улсын гадаад худалдаа сүүлийн онуудад байнга нэмэгдэж байгаа билээ. Тэр дундаа импортын хэмжээ ихээр нэмэгдэж, импортын бүтэц ихээхэн өөрчлөгдсөн мөн энэхүү тооцоолол нь 2 жил тутам шинэчлэгдэж байх ёстой тул 2016 онд 2011-2015 оны тоон мэдээлэлд үндэслэн тооцсон коэффициентийг шинэчлэн тооцоолж, статистикийн чанарыг сайжруулах шаардлага үүссэн.

Иймд Монголбанк нь ГЕГ-ын гадаад худалдааны статистикийн санд үндэслэн сүүлийн онуудын мэдээлэлд тулгуурлан импортын барааны өртөгт шингэсэн тээвэр, даатгалын үйлчилгээний зардлын эзлэх хувь буюу импортыг СИФ-ээс ФОБ нөхцөлийн үнэлгээнд шилжүүлэх коэффициентийг шинэчлэн тооцооллоо.

Уг коэффициентийг 2011 онд 27%, 2014 онд 7-10%, 2016 онд 10.19% (үүнд 9.11% тээвэр, 0.02% даатгал, 1.06% бусад) гэж тооцоолон статистик мэдээлэлд ашиглаж байсан бол сүүлийн 5 жил буюу 2013-2017 оны мэдээлэлд суурилан тооцоход 7.37% (үүнд 7.36% тээвэр, 0.01% даатгал) нь үйлчилгээний зардал байна.

Мөн хөрш орнуудаас агаараар тээвэрлэж буй импортын өртөгт шингэсэн үйлчилгээний зардлыг шинэчлэн тооцож нийт хөрш орнуудаас импортлосон барааны өртгийн 10.69% нь тээврийн үйлчилгээ, 0.01% нь даатгалын үйлчилгээ (үүнээс дунджаар 2% нь агаараар тээвэрлэгдэж байгаа бөгөөд 0.21% нь тээврийн үйлчилгээ)-ний зардал болохыг тогтоов.

VI. САНАЛ

Энэхүү шинэчилсэн коэффициентийг 2018 оны 6 дугаар сараас эхлэн Төлбөрийн тэнцлийн гүйцэтгэлд ашиглаж эхлэх, 2018 оны жилийн эцсийн гүйцэтгэл гарахад шинэчилсэн коэффициентээр эхний 5 сарын гүйцэтгэлийг шинэчлэх саналтай байна.