

ИМПОРТЫН ТЭЭВЭР БОЛОН ДААТГАЛЫН ЗАРДЛЫН СУДАЛГАА

Валют, Эдийн засгийн газар

Төлбөрийн тэнцлийн статистик, судалгааны хэлтсийн

Эдийн засагч Э. Амаржаргал

I. ХУРААНГУЙ

Монгол Улсын төлбөрийн тэнцэлд импортыг Ф.О.Б. үнээр илэрхийлдэг ба гаалийн статистикт С.И.Ф. нөхцөлөөр илэрхийлсэн импортыг Ф.О.Б. нөхцөл рүү хөрвүүлэхэд коэффициент 11%-ийг ашиглаж байна.

Дэлхийн эдийн засаг, санхүүгийн хямрал, гадаад худалдааны орчны өөрчлөлттэй уялдан энэхүү коэффициентийг Монголбанк нь ГЕГ-тай хамтран, “тоо мэдээлэл ашиглах аргачлал” дээр үндэслэн 2008-2009 он болон 2005-2009 оны өгөгдлүүд дээр үндэслэн 2 удаа тооцоолсон.

Судалгааны үр дүнд тээврийн зардал 26.0%, даатгалын зардал 0.83%, С.И.Ф нөхцөлөөр тооцсон импортыг Ф.О.Б нөхцөл рүү хөрвүүлэх коэффициент 26.83% байх үр дүн гарч байна. Энэ нь одоо ашиглаж буй коэффициентээс 16.83 нэгж хувиар өндөр үзүүлэлт юм.

II. ТАНИЛЦУУЛГА

Олон улсын стандартын дагуу төлбөрийн тэнцэлд бараа, бүтээгдэхүүний импортыг Ф.О.Б нөхцөлөөр илэрхийлэн тусгадаг. Монгол Улсын төлбөрийн тэнцэлд С.И.Ф. нөхцөлөөр тооцсон импортыг Ф.О.Б. нөхцөл рүү хөрвүүлэхэд ВЭЗГ-ын 2005 онд хийсэн судалгаан дээр үндэслэн 11%-ийн коэффициентийг ашиглаж байна. Үүнд, даатгалын зардлыг 1%, тээврийн зардлыг 10%-иар тооцдог. Гэвч, дэлхийн эдийн засаг, санхүүгийн хямрал, гадаад худалдааны орчны өөрчлөлттэй уялдан бүтээгдэхүүн, үйлчилгээний үнэ тодорхой мөчлөгтэйгээр хэлбэлзэн өөрчлөгддөг тул энэхүү өөрчлөлтийг статистик үзүүлэлтэд бодитоор тусгахын тулд С.И.Ф. нөхцөлөөр тооцсон импортыг Ф.О.Б. нөхцөл рүү хөрвүүлэх коэффициент/цаашид “Коэффициент” гэх/-ийг шинэчлэн тооцоолох шаардлага бий болсон.

Судалгааны хоёрдугаар хэсэгт аргачлал, гуравдугаар хэсэгт ашигласан өгөгдөл, дөрөвдүгээр хэсэгт тооцоолол ба үр дүн, тавдугаар хэсэгт дүгнэлт, зургадугаар хэсэгт бодлогын зөвлөмж, долоо болон наймдугаар хэсэгт ашигласан материал болон хавсралтыг тус тус орууллаа.

III. АРГАЧЛАЛ

Импортын С.И.Ф. нөхцөлийг Ф.О.Б. нөхцөл рүү хөрвүүлэхдээ импортын С.И.Ф.-д даатгал ба тээврийн эзлэх хувийг тооцоолох шаардлагатай. Олон улсад дараах гурван аргыг ашиглаж байна:

Хүснэгт 1. Аргачлал

№	Аргачлалын нэр	Арга зүй	Давуу тал	Сул тал
1.	Тоо мэдээлэл ашиглах	Гаалийн байгууллагын импортын С.И.Ф., даатгал болон тээврийн зардлын мэдээлэл дээр тулгуурлан боломжит коэффициентийг тооцох.	Гаалийн ерөнхий газраас өгч буй мэдээлэл нь бүрэн, үндэслэлтэй байх тохиолдолд энэ нь хамгийн үнэн зөв, бодитой арга юм.	Гаалийн ерөнхий газарт ирж буй мэдээлэл нь гаалийн мэдүүлгийн маягт байх ба мэдүүлэг өгөгч нь импортолж буй бараа бүтээгдэхүүнийг С.И.Ф. нөхцөлөөр мэдүүлэн, даатгал болон тээврийн зардлыг ихэнх тохиолдолд тусад нь бөглөдөггүй.
2.	Олон улсын жишиг, хувь хэмжээг ашиглах	Олон улсад үйл ажиллагаа явуулж буй тээвэр болон даатгалын компаниудын тооцоолсон дундаж жишгийн хувь хэмжээг ашиглан тээвэр, даатгалын коэффициентийг тооцоолох.	Цаг хугацаа хэмнэнэ.	Тухайн улс орны онцлог, газар зүйн байршил, тээвэрлэлтийн онцлогоос шалтгаалан тээвэр, даатгалын бодит зардлыг илэрхийлж чадахгүй.
3.	Судалгаа	Импортлогч байгууллагуудаас даатгал, тээврийн зардлын талаар тусгай судалгаа авч коэффициентийг тооцох.	Монгол Улсад үйл ажиллагаа явуулж буй компаниудаас бодитоор гарч буй тээвэр болон даатгалын зардлыг олох.	Импортлогч байгууллагуудаас судалгаа авах тохиолдолд цаг хугацаа, хүн хүч, зардал шаардагдана. Импортлогч компаниудад хамтран ажиллах сонирхол, сэдлийг төрүүлэхэд бэрхшээлтэй.

Манай улсын хувьд тоо мэдээлэл ашиглах аргачлал нь өнөөгийн нөхцөлд хамгийн тохиромжтой гэж үзэн, судалгаанд ашиглав.

IV. ӨГӨГДӨЛ

Гаалийн ерөнхий газраас 2010 оны 10 дугаар сарын 27-ны өдөр ирүүлсэн, 2005-2009 оны импортын мэдээлэлд үндэслэн тооцооллыг гүйцэтгэв.

2005-2009 оны нийт импортын дүнгийн 64.8%-тай тэнцэх бараа бүтээгдэхүүнд импортлогчид i) импортын гэрээгээ Ф.О.Б нөхцөлөөр хийсэн, ii) тээвэр, даатгалын зардлын тухай гаалийн мэдүүлэг дээр бичдэггүй байна. Мөн Коэффициентийг тооцоход хил залгаа улсууд болох ОХУ болон Хятад улсаас импортолсон барааны тээвэр, даатгалд төлсөн зардлын мэдээллийг оруулахгүй. Иймд, судалгаанд ашигласан импортын дүнгийн нийт импортод эзлэх хувь дараах байдалтай байна:

Хүснэгт 2. Ашигласан тоо мэдээллийн нийт импортын дүнд эзлэх хувь:

Он	Тээвэр	Даатгал
2005	21.6%	1.5%
2006	22.4%	1.3%
2007	24.3%	1.8%
2008	24.2%	1.5%
2009	22.7%	0.8%

Дээрх хүснэгтээс харахад дунджаар нийт импортолсон барааны мэдээний 23.0% тээвэр, 1.4% нь даатгалын зардлын судалгаа хийх шалгуурыг хангаж байна.

Импортын барааг бараг даатгахгүй байна. ГЕГ-ын 2005-2009 оны мэдээлэл дээр үзвэл нийт импортын дунджаар 98.6%-ийг даатгалгүй бараа эзэлж байна.

V. ТООЦООЛОЛ БА ҮР ДҮН

Тооцооллыг гүйцэтгэхэд нийт Монгол Улсын хилээр орж ирсэн импортын барааны тээвэрлэлтэд ашиглагдсан тээврийн хэрэгслийн төрөл болон тухайн тээвэрлэлтийн нийт импортод эзлэх хувийг ашиглав.

Нийт импортын тээвэрлэлтийн төрөл

Монгол Улсаар орж ирж буй импортын бараа дараах байдлаар тээвэрлэгдэж байна:

Хүснэгт 3. Нийт импортын тээвэрлэлтийн төрөл:

Тээвэрлэлтийн төрөл	2005	2006	2007	2008	2009	Дундаж
Авто зам	11.7%	16.8%	19.1%	21.2%	21.1%	18.0%
Агаар	5.3%	6.0%	6.1%	5.5%	8.1%	6.2%
Буухиа илгээмж	0.6%	0.5%	0.3%	0.3%	0.4%	0.4%
Төмөр зам	82.3%	76.6%	74.3%	72.8%	70.1%	75.2%
Усан зам	0.1%	0.1%	0.1%	0.2%	0.3%	0.2%
Шуудан илгээмж	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%

Дээрх хүснэгтээс харахад 5 жилийн дунджаар Монгол Улсын нийт импортын барааны дийлэнх буюу 75.2% нь төмөр замаар, 18.0% нь авто замаар, 6.2% нь агаараар тус тус тээвэрлэгдсэн байна.

Тээврийн зардал

Импорттоор оруулж ирсэн барааны тээврийн зардал:

Хүснэгт 4. Тээврийн зардал-тээвэрлэлтийн төрлөөр:

Тээврийн зардал	2005	2006	2007	2008	2009	Дундаж
Авто зам	19.4%	21.4%	22.9%	24.9%	17.0%	21.1%
Агаар	30.8%	29.0%	30.3%	28.9%	24.1%	28.5%
Буухиа илгээмж	17.7%	21.8%	26.2%	28.0%	29.6%	25.0%
Төмөр зам	29.5%	28.7%	27.5%	32.6%	17.0%	27.0%
Усан зам	28.1%	29.0%	20.1%	23.0%	17.7%	23.5%
Шуудан илгээмж	21.0%	18.1%	28.0%	27.4%	24.6%	23.8%
Дундаж	24.7%	25.0%	25.8%	27.2%	21.5%	24.8%

Импортын барааны тээврийн зардал 21.1-28.5%-ийн хооронд хэлбэлзэж байгаа бөгөөд агаарын тээвэрлэлтийн зардал хамгийн өндөр буюу 28.5%, авто замын тээвэрлэлт харьцангуй бага буюу 21.1%-тай байна. Харин манай улсын импортын тээвэрлэлтэд дийлэнх хувийг эзэлдэг төмөр замын тээвэрлэлтийн зардал 27.0%-тай гарч байна.

Хүснэгт 5.Тээврийн зардлын жигнэсэн дундаж коэффициент

Тээвэрлэлтийн төрөл	Дундаж зардал	Хувийн жин
Авто зам	21.1%	18.0%
Агаар	28.5%	6.2%
Буухиа илгээмж	25.0%	0.4%
Төмөр зам	27.0%	75.2%
Усан зам	23.5%	0.2%
Шуудан илгээмж	23.8%	0.0%
Тээврийн жигнэсэн дундаж зардал		26.0%

Монгол Улсын импортын 2005-2009 оны тээврийн жигнэсэн дундаж зардлын коэффициент 26.0% буюу одоо ашиглаж буй коэффициентээс 16 нэгж хувиар өндөр байна.

Даатгалын зардал

Импорттоор оруулж ирж буй барааны даатгалын зардал:

Хүснэгт 6. Даатгалын зардал-тээвэрлэлтийн төрлөөр:

Даатгалын зардал	2005	2006	2007	2008	2009	Дундаж
Авто зам	0.55%	0.18%	0.24%	0.33%	0.09%	0.28%
Агаар	1.64%	2.10%	2.21%	0.77%	1.06%	1.55%
Буухиа илгээмж	-	-	0.81%	10.14%	1.47%	4.14%
Төмөр зам	0.98%	0.61%	0.83%	1.58%	0.42%	0.88%
Усан зам	-	-	0.49%	0.66%	0.66%	0.60%
Шуудан илгээмж	-	14.00%	5.96%	4.18%	-	8.05%
Дундаж	1.05%	4.22%	1.75%	2.94%	0.74%	2.58%

2005-2009 оны даатгалын зардлыг харахад буухиа болон шуудан илгээмжээр тээвэрлэгдсэн импортын даатгалын зардал хамгийн өндөр буюу 4.14-8.05% боловч нийт импортод эзлэх хувийн жин харьцангуй бага байна. Харин импортын нийт тээвэрлэлтэд дийлэнх хувийг эзэлдэг төмөр замын тээвэрлэлтэд төлсөн даатгалын зардал 0.88%-тай байна.

Хүснэгт 7. Даатгалын зардлын жигнэсэн дундаж коэффициент

Тээвэрлэлтийн төрөл	Дундажзардал	Хувийнжин
Авто зам	0.28%	18.0%
Агаар	1.55%	6.2%
Буухиа илгээмж	4.14%	0.4%
Төмөр зам	0.88%	75.2%
Усан зам	0.60%	0.2%
Шуудан илгээмж	8.05%	0.0%
Даатгалын жигнэсэн дундаж зардал		0.83%

Монгол Улсын импортын 2005-2009 оны даатгалын жигнэсэн дундаж зардлын коэффициент 0.83% буюу одоо ашиглаж буй коэффициентээс 0.17 нэгж хувиар бага байна.

VI. ДҮГНЭЛТ

ГЕГ-тай хамтарсан энэхүү судалгаа нь Коэффициентийг шинэчлэн тооцох зорилготой ба одоо ашиглаж буй коэффициент нь (11%) гадаад худалдааны өнөөгийн нөхцөлд хэрхэн тохирон нийцэж буйг судлахад чиглэсэн.

Судалгааны үр дүнд тээврийн зардал 2005-2009 оны хувьд дунджаар 26.0%, даатгалын зардал 0.83% ба Коэффициент 26.83% байна. Энэ нь одоо ашиглаж буй 11%-ийн коэффициентээс 16.83 нэгж хувиар өндөр үзүүлэлт юм.

VII. АШИГЛАСАН МАТЕРИАЛ

Энэхүү шинжилгээг боловсруулахад дараах материалыг ашиглав:

1. Нэгдсэн Үндэсний байгууллага (2007). *Импортын С.И.Ф. ба Ф.О.Б.*
2. Олон Улсын валютын сан (2005). *Төлбөрийн тэнцэл дэх тээврийн үйлчилгээ*.
3. Эдийн засгийн хамтын ажиллагаа, хөгжлийн байгууллага (2005). *"Худалдаа ба төлбөрийн тэнцлийн мэдээллийг нийцүүлэх нь"*.
4. Олон Улсын валютын сан(2010). *"Төлбөрийн тэнцэл, гадаад хөрөнгө оруулалтын позицгийн гарын авлага"* (6-р хэвлэл)

VIII. ХАВСРАЛТ

1. Эдийн засгийн хамтын ажиллагаа, хөгжлийн байгууллагын боловсруулсан "Худалдаа ба төлбөрийн тэнцлийн мэдээллийг нийцүүлэх" илтгэл дэх С.И.Ф. нөхцөлөөр тооцоолсон импортыг Ф.О.Б. нөхцөлрүү хөрвүүлэх коэффициентийн аргачлалын олон улсын туршлага.
2. Олон Улсын валютын сан болон Францын Төв банкны 2002 онд хамтран бэлтгэсэн "Төлбөрийн тэнцэл дэх тээврийн үйлчилгээ" хэлэлцүүлэг дэх тээврийн зардлын судалгаа.

ХАВЦРАЛТ 1

Country	CIF/FOB adjustment methodology
AT	CIF/FOB adjustment is calculated by estimating freight costs using settlements. This calculation takes in account the partner country.
BE	No CIF/FOB adjustment, but a methodology is under construction which will be applied in 2004, and which will include the application of a CIF/FOB ratio.
DE	Application of a CIF/FOB ratio, different for different partners and modes of transport.
DK	Application of a CIF/FOB ratio of 3.7% for all partners.
GR	No CIF/FOB adjustment.
ES	Application of a CIF/FOB ratio of 4.5% for all partners.
FI	Application of CIF/FOB ratios. Estimation takes in account the most important partner countries, the mode of transport (sea and air), and the type of the commodity.
FR	Application of CIF/FOB ratios estimated using a survey about transportation costs for export and import companies. Sample chosen from customs reports about well identified transactions. The questionnaire requires: the transportation mode, the nationality of the carrier, the country of origin or destination, the terms of delivery.
IE	Application of a CIF/FOB ratio, different depending on whether the partner is a member of the EU (2%) or not (4.8%).
IT	Application of a CIF/FOB ratio, different for different partners, 32 areas or countries are distinguished.
LU	Application of CIF/FOB ratios, different by specific regions and main modes of transport
NL	Application of a CIF/FOB ratio, different for different partners, depending on distance and also taking into account economies of scale in transport, adjusted monthly to bring the evolution of the overall CIF/FOB margin in line with the evolution of the gross turnover of the freight transportation flows.
PT	Application of a CIF/FOB ratio of 4.67% for all partners.
SE	CIF/FOB adjustment is estimated using a model for sea transportation. The CIF component is deducted from goods imports and recorded in sea transportation, as a debit.
UK	CIF/FOB adjustment is calculated by estimation of freight services for imports arriving by sea, rail and air.
BG	Application of a CIF/FOB ratio of 8% for all partners. For some imports FOB values are available.
CY	Application of a CIF/FOB ratio of 10% for all partners.
CZ	BOP compilers respond that the FTS Imports are recorded in FOB prices, which means that there is no need
EE	For 1993-2002 the CIF/FOB adjustment methodology of Estonia relies on the application of a CIF/FOB ratio of 5% for all partners. From 2003 onwards, different CIF/FOB ratios are calculated for each partner country.
HU	Application of a CIF/FOB ratio of 2.66% for all partners.
LT	Application of a CIF/FOB ratio of 5.6% for all partners
LV	Application of CIF/FOB ratios, different for each partner country and mode of transport.
MT	Application of a CIF/FOB ratio of 10% for all partners. The unique CIF/FOB ratio is applied only to a minor part of imports valued at CIF prices. For a substantial part of imports the actual FOB value is available.
PL	Application of a CIF/FOB ratio of 2.5% for all partners.
RO	Application of a CIF/FOB ratio of 7.7% for all partners.
SI	Application of a CIF/FOB ratio of 3.93% for all partners.
SK	BOP compilers declare that, in customs declarations, imported goods are valued on both FOB and CIF basis. They don't produce any adjustment on the source data coming from Slovak Statistical Office.
TR	Application of a CIF/FOB ratio of 6% for all partners

Source: OECD, September 2005

ХАВЦРАЛТ 2

Transportation Account (c.i.f./f.o.b. ratios)

(In billions of U.S. dollars)

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Imports	4139,6	4971,6	5238,2	5430,8	5340,7	5562,8	6292,9
Freight	164,1	198,8	196,6	208,5	203,9	206,5	233,4
Import cif	4303,7	5170,4	5434,8	5634,8	5554,6	5769,3	6526,3
CIF/FOB ratio	3,81	3,84	3,62	3,7	3,67	3,58	3,58
CIF/FOB ratio (sea freight)	2,29	2,21	2,17	2,22	2,2	2,15	2,15
Freight: Regional Data							
Industrial Countries							
Goods Imports	2775	3309,2	3432,9	3517,2	3612,1	3809,5	4188,9
Freight	88,8	100,1	104,6	114,7	119,1	122,1	134
Imports c.i.f	2863,8	3409,3	3537,5	3631,9	3731,2	3931,6	4322,9
CIF/FOB ratio	3,1	2,94	2,96	3,16	3,19	3,11	3,1
Developing Countries							
Goods Imports	1364,6	1662,4	1805,3	1913,6	1738,6	1753,3	2104
Freight	75,3	90,7	92	93,8	84,8	84,5	99,4
Imports c.i.f	1439,9	1753,1	1897,3	2007,4	1823,4	1837,8	2203,4
CIF/FOB ratio	5,23	5,17	4,85	4,67	4,65	4,6	4,51
Africa							
Goods Imports	82,3	98,8	98,8	104	103,9	101,6	106,6
Freight	7,4	8,8	8,4	8,8	8,7	8,6	9,2
Imports c.i.f	89,6	107,5	107,1	112,8	112,6	110,2	115,9
CIF/FOB ratio	8,2	8,14	7,8	7,81	7,74	7,8	7,96
Asia							
Goods Imports	751,2	928,4	998,6	1021,8	846,3	916,8	1155,5
Freight	40,9	51,1	53,6	53,5	42,7	45,8	57,6
Imports c.i.f	792,1	979,5	1052,1	1075,3	889	962,5	1213,1
CIF/FOB ratio	5,17	5,22	5,09	4,98	4,8	4,75	4,75
Western Hemisphere							
Goods Imports	210,3	237,2	262,7	310,9	329,3	317,6	368,9
Freight	11,9	12,8	10,4	11,8	12,3	10,6	11,7
Imports c.i.f	222,2	250	273,1	322,7	341,6	328,2	380,6
CIF/FOB ratio	5,37	5,13	3,8	3,66	3,61	3,24	3,08

Source: IMF, October 2002