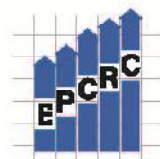


Монгол Улс: Агаарын харилцааны либералчлалын үр нөлөө

2011 оны 3 дугаар сар
Улаанбаатар хот, Монгол Улс



ECONOMIC POLICY AND COMPETITIVENESS
RESEARCH CENTER

Эдийн засгийн бодлого, өрсөлдөх
чадварын судалгааны төв

Төсөл: Монгол Улсын Эдийн засгийн бодлогын шинэтгэл, өрсөлдөх чадвар (ЭЗБШӨЧ)

Тайлангийн нэр: ***Олон улсын агаарын тээврийн либералчлалын Монгол Улсад үзүүлэх үр нөлөө***

Гол зохиогч: *ИнтерВистас ХХК*

Гэрээний дугаар: 438-С-00-03-00021-00

Хүргүүлэгч: Монгол улс, Улаанбаатар хот, Сүхбаатар дүүрэг, Ерөнхий сайд Амарын гудамж, Таван Богд Плаза, 2 дугаар давхар, ЭЗБШӨЧ төсөл/Кемоникс Интернешнел компани

Утас, факс: (976-11) 32 13 75 Факс: (976-11) 32 78 25

Холбоо барих хүн: Төслийн удирдагч Фернандо Бертоли

Цахим шуудан: fbertoli@eprc-chemonics.biz

ӨМНӨХ ҮГ

Эдийн засгийн бодлого, өрсөлдөх чадварын (ЭЗБӨЧ) судалгааны төвөөс “Монгол Улс: Агаарын харилцааны либералчлалын үр нөлөө” сэдэвт судалгааны үр дүнг танилцуулж байгаадаа таатай байна. Өрсөлдөх чадварын ойлголтыг олон нийтэд түгээх, Монгол Улсын өрсөлдөх чадварт тулгарч буй бэрхшээлтэй асуудлуудын талаар судалгаа хийн, эдийн засгийн зохистой хөгжилд хувь нэмрээ оруулах зорилготойгоор тус төв нь байгуулагдсан. Үйл ажиллагааныхаа хүрээнд жил бүр нэгээс хоёр салбарыг сонгон авч, төрийн оролцоо, зохицуулалтын үр нөлөө, хувийн салбарын гүйцэтгэх үүрэг зэрэг гол хүчин зүйлсийг нарийвчлан судлан, олон улсын туршлагатай харьцуулж, зөвлөмж боловсруулахаар зорьж байна.

2011 онд манай төв аялал жуулчлал болон бизнес аялал, худалдаа, нийт эдийн засгийн хөгжлийг дэмждэг агаарын тээврийн салбарыг сонгон авсан бөгөөд АНУ-ын Олон улсын хөгжлийн агентлагийн тусламжтайгаар, агаарын тээврийн талаар мэргэшсэн олон улсын компани болох InterVISTAS-ыг Монгол Улсын хэмжээнд үнэлгээ хийхээр сонгон, хамтран ажиллалаа.

Судалгаагаар Монгол Улсын иргэний агаарын тээврийн салбар, агаарын хөдөлгөөний хэмжээ, эдийн засгийн өнөөгийн байдлыг үнэлж, либералчлалын үр дүнд бий болох үр нөлөөг дараах байдлаар нягталж, дүгнэсэн юм. Үүнд:

- Зорчигчдын тоо, тийзийн үнэ, агаарын ачаа тээврийн хөдөлгөөнд гарах өөрчлөлт
- Нийт эдийн засаг, агаарын тээврийн салбарын хөдөлмөр эрхлэлтийг нэмэгдүүлэх боломж
- Аялал жуулчлалын салбарт үзүүлэх нөлөө
- ДНБ-ий өсөлт

Мөн түүнчлэн уг судалгаагаар либералчлалын талаар баримтлах хандлага, либералчлалын талаарх зохицуулалт, дэд бүтцэд гарах үр дагаврын талаар хэлэлцэж, зөвлөмж боловсруулж байна. Ер нь даяаршиж буй өнөөгийн ертөнцөд олон улсын өрсөлдөөнд тэсч үлдэхийн тулд баялгийг гардан бүтээгч хувийн хэвшлийн өрсөлдөх чадварыг дээшлүүлэхэд төр бодлогын хувьд анхаарах хэрэгтэй.

Энэ тайлан нь судалгааны зөвхөн товч агуулга, үр дүнг танилцуулж байгаа бөгөөд бүрэн эхийг монгол, англи хэлээр ЭЗБӨЧ судалгааны төвийн вэбсайтаас (www.ecrc.mn) авч болно.

Та бүхэн энэхүү тайлантай танилцсанаар бидний эхлүүлсэн ажил цаг үеэ олсон, манай орны нийгэм, эдийн засгийн зохистой хөгжилд чухал ач холбогдолтой судалгааны бүтээл болсон тухайд санал нийлнэ гэдэгт итгэлтэй байна.

Ч.Отгочулуу

ЭЗБӨЧСТ-ийн захирал

НЭР ТОМЪЁО, ТОВЧИЛСОН ҮГСИЙН ТАЙЛБАР

Зөвшөөрөгдсөн цэгүүд	Агаарын харилцааны хэлэлцээрийн дагуу удирдан явуулж болохуйц зөвшөөрөгдөх чиглэлүүд. Үүнийг “А орны дурын цэгээс Б орны дурын цэг хүртэл” хэмээн ерөнхий байдлаар тодорхойлохоос эхлээд нэг нисэх буудлыг маш дэлгэрэнгүйгээр тодорхойлох, аль нэг нислэгийн хувьд ямар чиглэлүүдийг, ямар дарааллаар хэрхэн нэгтгэж болох, болохгүй талаар маш нарийн тодорхойлдог.
Бермудын хэлэлцээр	АНУ, Их Британи, Умард Ирландын Их Британи Улс (Их Британи) нь Чикагогийн конвенцийн дагуу анхны агаарын харилцааны хэлэлцээрийг 1946 онд байгуулжээ. Бермудад гарын үсэг зурсан уг хэлэлцээрт багтаамж, үнийн бодлогын хяналтыг тусгасан байдаг. Харин 2006 онд тогтоосон стандартын дагуу Бермудын хэлэлцээр нь нь хязгаарлалт бүхий бүтэц юм. Бермуда I хэлэлцээр гэж нэрлэгддэг уг гэрээ нь хожим байгуулагдах дараагийн хэлэлцээрийн загвар болсон байна. АНУ, Их Британи Улсын хооронд 1977 онд байгуулсан Бермуда II хэлэлцээр нь анх байгуулж байсан хэлэлцээртэй олон талаараа төстэй байсан ч багтаамж, ачаа тээшийн бүх үйлчилгээний талаар олон янзын тодорхойлолт, заалтыг багтаасан. Бермуда II хэлэлцээрийг “Нээлттэй агаарын зай” хэмээн өөрчлөн, АНУ ба Европын Холбоо (ЕХ)-ны хооронд байгуулсан нь 2008 оноос хүчин төгөлдөр үйлчилж байна.
Хоёр талт хэлэлцээр	<i>Хоёр талт</i> агаарын харилцааны хэлэлцээрийг ихэвчлэн хоёр улсын хооронд байгуулдаг бөгөөд агаарын харилцааны хэлэлцээр гэж мөн нэрлэдэг.
Каботаж (эрх)	Каботаж гэдэг нь ачаа болон зорчигчийг тухайн улсын дотоодын хоёр чиглэлийн хооронд тээвэрлэх үйл ажиллагаа юм. Энэ эрх нь ялангуяа нэг улсын дотоодын агаарын тээврийн үйлчилгээг өөр улсын агаарын тээвэрлэгч эрхлэн явуулах эрхийг хязгаарладаг. Ихэнх орнууд каботажийг өөр улсын агаарын тээвэрлэгчээр гүйцэтгүүлэхийг зөвшөөрдөггүй.
Каталист үр нөлөө	Каталист үр нөлөө гэдэг нь нийт эдийн засгийн өсөлт, бүтээмжийг дэмждэг эдийн засгийн тодорхой үйл ажиллагааны үр дүнд үүсдэг үр нөлөө юм. Тухайн үйл ажиллагааг (жишээлбэл, агаарын тээвэр) үргэлжлүүлэн хэрэгжүүлснээр нийгэм дэх хүлээлтийг урт хугацаанд өөрчилдөг. Бизнес эрхлэгчид, иргэд уг үйл ажиллагааг ажиглаж, хүлээн зөвшөөрснөөр уг үйл ажиллагаанд нийцүүлэн өөрсдийн хэрэглээгээ өөрчилдөг. Ингэсний дараа хэрэглэгчид нь зөвхөн уг үйл ажиллагааг нэвтрүүлснээр боломжтой болсон бизнесийн шинэ сонирхлыг эрэлхийлдэг. Тухайлбал, агаарын тээврийн үйлчилгээ гүйцэтгэх нисэх буудалтай байна гэдэг нь тухайн орон нутгийн иргэдэд ямар нэгэн үйлдвэрийн салбар байгуулах давуу талыг олгоно гэсэн үг. Боломжит экспортлогчдын хувьд агаарын ачаа тээврийн үйлчилгээг хямд өртгөөр хилийн чанадад хийх боломж нээгдснээр тэдний өрсөлдөх чадварт шинэ давуу тал үүснэ. Шинээр бизнес эрхлэгчид ба экспортлогчдын хувьд агаарын тээврээр үйлчлүүлэхээс бусад тохиолдолд агаарын тээвэртэй шууд харилцаатай байх шаардлагагүй юм.
Чикагогийн конвенци	АНУ-ын Чикаго хотноо зохион байгуулагдсан Олон улсын агаарын харилцааны хурлын үеэр Олон улсын иргэний нисэхийн тухай конвенци (буюу Чикагогийн конвенци)-д 52 улс орон 1944 оны 12

Эдийн засгийн бодлого, өрсөлдөх чадварын судалгааны төв

дугаар сарын 7-ны өдөр нэгдэн орсон. Чикагогийн конвенцийн дагуу олон улсын агаарын тээврийг зохицуулж, удирдах Нэгдсэн Үндэсний Байгууллагын агентлаг болох Иргэний нисэхийн олон улсын байгууллага (ИНОУБ буюу ICAO)-ын суурь тавигдсан. Мөн агаарын зай ашиглалт, агаарын хөлгийн бүртгэл, аюулгүй ажиллагаа ба улс хоорондын агаарын тээврийг зохицуулах хоёр талт агаарын харилцааны хэлэлцээрийн хүрээнд олон улсын дүрэм, журмыг боловсруулсан.

Код харилцан эзэмших	Агаарын тээвэрлэгч хөдөлгөөнд оролцох эрхтэй тохиолдолд өөр агаарын тээвэрлэгчийн нислэгийн хуваарьт өөрийн нислэгийн кодыг ашиглахыг зөвшөөрдөг хэлэлцээр. Ингэснээр хоёр буюу түүнээс дээш агаарын тээвэрлэгчид нэг байгууллага хэлбэрээр хамтарсан үйлчилгээг зах зээлд гаргах боломжтой ба агаарын тээвэрлэгч тус бүр тийзийг бие даасан нислэг болон холбох үйлчилгээ хэлбэрээр код харилцан эзэмшдэг түншийн хэлбэрээр борлуулна. Тухайлбал, нэг агаарын тээвэрлэгч А-В чиглэлд нисдэг байхад нөгөө тээвэрлэгч В-С чиглэлд нислэг үйлддэг байж болно. Код харилцан эзэмших замаар агаарын тээвэрлэгчид тийзийг А-С чиглэлд борлуулж болно. Мөн түүнчлэн код харилцан эзэмших нь Х агаарын тээвэрлэгчид Y агаарын тээвэрлэгчийн нислэгээр дамжуулан тийзээ борлуулах боломжийг олгодог. Аль аль компани нь давхардсан үйлчилгээ эрхэлдэггүй бөгөөд тухайн нислэгийг Y агаарын тээвэрлэгч удирдаж байгаа хэдий ч уг тийз нь Х агаарын тээвэрлэгчийн үйлчилгээ болно.
Томилгоо	Хоёрт талт агаарын харилцааны хэлэлцээрийн дагуу хоёр улсын хооронд агаарын тээвэр эрхлэх агаарын тээвэрлэгчийн тоо, нэрийг улс тус бүрээс томилдог.
Шууд нөлөө	Ямар нэгэн үйл ажиллагаа эрхлэн явуулж байгаа компаниудын тухайн үйл ажиллагаанаас улбаалан <i>шууд үр нөлөө</i> гардаг. Нисэх буудлын хувьд “шууд үр нөлөө” гэдэгт агаарын тээвэрлэгчийн үйл ажиллагаа, нисэх буудал, тээвэр зууч, газрын үйлчилгээ эрхлэгч болон үйл ажиллагааны үндсэн чиглэл нь агаарын тээвэртэй холбогддог бусад бизнесийг хамруулан ойлгодог.
Агаарын хөлөгт суусан/буусан зорчигчид	Агаарын хөлөгт суусан/буусан зорчигчид (Enplaned/deplaned passengers). Агаарын хөлөгт суусан ба хөлгөөс буусан зорчигч бүрийг тоолох зорчигчийн багтаамжийн хэмжүүр.
Европын Холбоо	Европын холбоо нь 27 гишүүн орныг эгнээндээ нэгтгэсэн эдийн засаг, улс төрийн нэгдэл ба Европт байрладаг. 1957 онд байгуулагдсан Европын эдийн засгийн нийгэмлэгийг Маастрихтын гэрээний хүрээнд Европын холбоо хэмээн өөрчлөн байгуулжээ.
Тийзийн үнийн мэдрэмж	Тодорхой бүтээгдэхүүн, үйлчилгээний үнийн өөрчлөлтөд хандах хэрэглэгчийн мэдрэмжийг тодорхойлдог.
Нислэгийн эрх	Хавсралт А-г үзнэ үү.
Бүрэн ажлын цагт шилжүүлсэн эквивалент ажил (FTE)	Бүрэн ажлын цагт шилжүүлсэн эквивалент ажил гэдэг нь үндсэн цагаар ажиллаж буй нэг хүнийг бүрэн ажлын цагт шилжүүлсэн эквивалент гэж тооцдог хөдөлмөр эрхлэлтийн стандарт хэмжүүр юм.
ДНБ	Дотоодын нийт бүтээгдэхүүн гэдэг нь аливаа эдийн засгийн үндэсний нийт бүтээгдэхүүнийг хэмжих хэмжүүр юм.

ОУАТБ	Олон улсын агаарын тээврийн байгууллага (IATA)
Шууд бус нөлөө	<i>Шууд бус үр нөлөө</i> гэдэгт үндсэн үйл ажиллагаа (өөрөөр хэлбэл шууд үр нөлөөнд хамрагдах)-г эрхлэгч компани, байгууллагын ханган нийлүүлэгчдийн сүлжээг багтаадаг. Нисэх буудал дахь агаарын тээврийн байгууллагууд бичиг хэрэгсэл, оффисын хангамж зэрэг бүтээгдэхүүн юмуу эсвэл үйлчилгээг тухайн нутаг дэвсгэрийн бизнес эрхлэгчээс худалдан авч болох юм. Нисэх буудал дах нислэгийн хоол хүнс бэлтгэх байгууллагууд бөөний худалдаачдаас худалдан авдаг. Худалдан авсан тэдгээр зүйлсийг иргэний тээврээс гадна өөр олон зориулалтаар ашиглах боломжтой ба ихэвчлэн тухайн газраас өөр буюу жишээлбэл нисэх буудлаас өөр газарт ашиглагддаг. Эдгээр бараа материалууд өөр олон зориулалтаар ашиглагдаж болох ч агаарын тээврийн үндсэн үйл ажиллагааг дэмжих зорилготой.
Бага зардалтай агаарын тээвэрлэгч (Low cost carrier - LCC)	Нэмэгдэл үйлчилгээгүй буюу бага зардалтай тээвэрлэгч гэж ч нэрлэдэг эдгээр агаарын тээвэрлэгчид нь уламжлалт буюу өндөр зэрэглэлийн, цогц үйлчилгээтэй тээвэрлэгч нартай харьцуулахад ерөнхийдөө агаарын тээвэрт доод түвшний үйлчилгээг хямд үнээр үзүүлдэг. Бизнесийн олон янзын загвар байдаг ч бага зардалтай агаарын тээвэрлэгчид ерөнхийдөө нэг л төрлийн агаарын хөлгөөр үйл ажиллагаа явуулж (сургалт, техник засварын зардлаа багасгах үүднээс), нэгдүгээр ба бизнес зэрэглэлийн аялал санал болгодоггүй, нислэгийн явцад хоол, үзвэр гэх мэт үйлчилгээгээр хангадаггүй (эсвэл нэмэлт үнээр санал болгодоггүй), нислэг холбох хувилбар нь хязгаарлагдмал буюу нэг цэгээс нөгөө цэгийн аялалд төвлөрдөг. Жишээлбэл, АНУ-ын Southwest Airlines, Европын EasyJet, Ryanair, Малайзад төвтэй Air Asia, Өмнөд Америкийн Gol, Австралийн Virgin Blue зэрэг компаниудыг нэрлэж болно.
ОУАТЛОТГ (MALIAT)	Олон улсын агаарын тээврийг либералчлах талаарх олон талт хэлэлцээрт (Multilateral Agreement on the Liberalization of International Air Transportation буюу MALIAT) анх Шинэ Зеланд, Бруней Дарусаллам, Чили, Сингапур, АНУ гарын үсэг зурсан. Монгол Улс энэ хэлэлцээрт зөвхөн ачаа тээврийн үйлчилгээний хүрээнд гарын үсэг зурсан.
Гишүүн улс орнууд	Европын Холбооны тусгаар тогтносон гишүүн улс орныг хэлнэ. Одоогийн байдлаар ЕХ-ны бүрэлдэхүүнд 27 улс буюу Австри, Бельги, Болгар, Кипр, Бүгд Найрамдах Чех Улс, Дани, Эстони, Финлянд, Франц, Герман, Грек, Унгар, Ирланд, Итали, Латви, Литви, Люксембург, Мальта, Нидерландын Вант Улс, Польш, Португал, Румын, Словак, Словени, Испани, Шведи, Их Британи багтдаг.
МИАТ	Монголын Иргэний Агаарын Тээвэр Компани
Харилцан ойлголцлын санамж бичиг	Хоёр улсын хооронд Агаарын харилцааны хэлэлцээрийг албан ёсоор байгуулаагүй тохиолдолд нислэгийн хөдөлгөөний эрхийг олгох харилцан ойлголцлын санамж бичгийг байгуулна. Мөн хүчин төгөлдөр Агаарын харилцааны хэлэлцээрийг өөрчлөхөд харилцан ойлголцлын санамж бичгийг ашиглаж болно. Уг өөрчлөлтөд нэмэлт хүчин чадал, маргаан шийдвэрлэх, аливаа тодорхойлолт юмуу эсвэл хоёрдмол утгыг тодруулах, анхны хэлэлцээрт “цаашид хэлэлцэж, зөвшөөрнө” гэж орхисон асуудлыг тодруулах зэрэг асуудлууд багтдаг. Хэлэлцээрийг бүхэлд нь өөрчлөх нь талуудад бэрхшээлтэй юмуу эсвэл хоёр улсын аль аль нь хэлэлцээрийн үр дүнд сэтгэл хангалуун

Эдийн засгийн бодлого, өрсөлдөх чадварын судалгааны төв

байж болно. Ийм нөхцөлд хоёр улс анхны хэлэлцээрийг хүчин төгөлдөр үлдээхийг зөвшөөрч, шаардлагатай нэмэлт өөрчлөлтийг оруулдаг. Хэлэлцээрийн үр дүнг Харилцан ойлголцлын санамж бичиг, Хэлэлцүүлгийн протокол, Харилцан ноот бичиг солилцох буюу бусад ижил төрлийн механизмаар нэгтгэн дүгнэж болно. Хоёр тал анхны хэлэлцээрийг хэвээр үлдээхийг зөвшөөрч болох хэдий ч хэлэлцээр хийх нь маш ярвигтай боловч чухал ач холбогдолтой байдаг.

Аялал
эхлэх/дуусах
хөдөлгөөн

Аялал эхлэх/дуусах хөдөлгөөн (Э/Д хөдөлгөөн). Үүнд агаарын тээвэрт хоёр хот ба улс хоорондын хөдөлгөөн хамрагддаг бөгөөд эхлэх гэдэг нь агаарын аялал эхэлсэн цэг, дуусах газар гэдэг нь агаараар аялагчийн очих эцсийн цэгийг хэлнэ. Үүнд дамжин өнгөрөх хөдөлгөөнийг тооцохгүй. Жишээлбэл, Их Британи ба Сингапур улсуудын Э/Д хөдөлгөөн нь Их Британиас эхлээд Сингапурт дуусгавар болох нийт хөдөлгөөнийг (мөн эсрэг чиглэлийн хөдөлгөөнийг) хэлнэ. Энэ хөдөлгөөнд Их Британиас аялалаа эхлээд Сингапураар дамжин өөр чиглэлд (жишээлбэл Австрали) зорчиж буй зорчигчдыг хамааруулахгүй.

Агаарын
нээлттэй зай

“Агаарын нээлттэй зай” агаарын харилцааны хэлэлцээр нь гарын үсэг зурсан орнуудын хооронд маш чөлөөтэй зах зээлийг бий болгодог. Ингэснээр аль ч орноос хүссэн тооны агаарын тээвэрлэгчдэд дурын хоёр цэгийн хооронд багтаамж, давтамж, үнийн хязгаарлалтгүй нислэг үйлдэх хязгааргүй эрх нээгддэг. Түүнчлэн нислэгийн эрхийн тав, зургаад заагдсан үйлчилгээг эрхлэх талаар тусгадаг.

АГУУЛГА

НЭР ТОМЪЁО, ТОВЧИЛСОН ҮГСИЙН ТАЙЛБАР	i
ХУРААНГУЙ.....	i
ХЭСЭГ I: ОРШИЛ	1
1.1 Тайлангийн бүтэц	1
ХЭСЭГ II: АГААРЫН ХАРИЛЦААНЫ ХЭЛЭЛЦЭЭР БА АГААРЫН ТЭЭВРИЙН ҮЙЛЧИЛГЭЭНИЙ ЛИБЕРАЛЧЛАЛЫН ТАЛААРХ ЕРӨНХИЙ ТОЙМ.....	3
2.1 Агаарын харилцааны хэлэлцээрийн түүх, ойлголт	3
2.2 Либералчлалын өнөөгийн хандлага.....	5
2.3 Агаарын тээврийн либералчлалын үзүүлэх нөлөө	7
2.3.1 Агаарын тээврийн либералчлалын талаарх хоёр талт хэлэлцээр	7
2.3.2 Либералчлалын хөгжиж буй орнуудад үзүүлэх нөлөө	10
2.4 Либералчлалын нийт эдийн засагт үзүүлэх үр нөлөө.....	13
2.5 Дүгнэлт	17
ХЭСЭГ III: МОНГОЛ УЛСЫН АГААРЫН ТЭЭВРИЙН ЗАХ ЗЭЭЛИЙН ТАЛААРХ ТОЙМ..	19
3.1 Зорчигч эргэлт	19
3.2 Ачаа эргэлт	19
3.3 Томоохон тээвэрлэгчид ба нислэгийн чиглэлүүд.....	20
3.4 Эхлэх/дуусах чиглэлийн зах зээл.....	22
3.5 Монгол Улсын нэгдсэн олон улсын агаарын харилцааны хэлэлцээр	23
ХЭСЭГ IV: МОНГОЛ УЛСЫН ЭДИЙН ЗАСАГ	25
4.1 Хүн ам.....	25
4.2 Эдийн засгийн өсөлт	25
4.3 Эдийн засгийн үндсэн салбарууд.....	26
4.4 Экспорт болон импорт.....	27
4.5 Аялал жуулчлалын салбар	28
ХЭСЭГ V: МОНГОЛ УЛСАД ЛИБЕРАЛЧЛАЛЫГ ХЭРЭГЖҮҮЛЭХ ЗӨВЛӨМЖ.....	31
5.1 Монгол Улсад тулгарч буй бэрхшээлүүд, эдгээрийг шийдвэрлэх арга зам	31
5.2 Монгол Улсад либералчлалыг хэрэгжүүлэх хувилбар	32
ХЭСЭГ VI: ЛИБЕРАЛЧЛАЛЫН МОНГОЛ УЛСЫН АГААРЫН ТЭЭВЭРТ ҮЗҮҮЛЭХ НӨЛӨӨ	37
6.1 Хувилбарыг тодорхойлох нь	37
6.2 Либералчлалын үр нөлөөг загварчлах нь	37
6.3 Либералчлал нислэгийн хөдөлгөөнд нөлөөлөх нь	39
6.3.1 Зорчигчийн хөдөлгөөнд нөлөөлөх нь	39
6.3.2 Ачаа эргэлтэд нөлөөлөх нь.....	41
6.3.3 Үнийн бодлогод нөлөөлөх нь	43
6.4 Дотоодын агаарын тээврийн үйлчилгээнд үзүүлэх хоёрдогч нөлөө.....	44
6.5 Хөрөнгө оруулалтын талаарх товч мэдээлэл.....	45
6.5.1 Нисэх буудлын дэд бүтэц.....	45
6.5.2 Агаарын тээвэрлэгчдийн тоног төхөөрөмж.....	47
ХЭСЭГ VII: ЛИБЕРАЛЧЛАЛ ЭДИЙН ЗАСАГТ НӨЛӨӨЛӨХ НЬ	49
7.1 Аялал жуулчлалын салбарт нөлөөлөх нь.....	49
7.1.1 Мэдрэмжийн шинжилгээ	50
7.2 Хөдөлмөр эрхлэлтэд нөлөөлөх нь	50
7.2.1 Агаарын тээврийн салбарын хөдөлмөр эрхлэлтэд үзүүлэх үр нөлөө	51
7.2.2 Аялал жуулчлалын салбарын хөдөлмөр эрхлэлтэд нөлөөлөх нь	51
7.2.3 Каталист үр нөлөө	52
7.2.4 Нийт хөдөлмөр эрхлэлтэд нөлөөлөх нь.....	53
7.3 Дотоодын нийт бүтээгдэхүүнд нөлөөлөх нь	53
ХАВСРАЛТ А: НИСЛЭГИЙН ЭРХҮҮД	57
ХАВСРАЛТ Б: ГРАВИТИ ЗАГВАРЫН ТАЛААРХ ДЭЛГЭРЭНГҮЙ МЭДЭЭЛЭЛ (АНГЛИ ХЭЛ ДЭЭР)	63

ХУРААНГУЙ

Монгол Улсын эдийн засаг хурдацтайгаар хөгжиж байгаа нь агаарын тээврийн үйлчилгээний зах зээл өсөн тэлэх боломжтойг харуулж байна. Монгол Улсын Засгийн газраас гадаадын 30 гаруй улстай *хоёр талт агаарын тээврийн хэлэлцээрийг* (хоёр талт хэлэлцээр) байгуулсан хэдий ч одоогоор ердөө дөрвөн идэвхитэй чиглэл буюу Улаанбаатараас Бээжин, Москва, Сөүл, Токиогийн чиглэлүүдэд олон улсын нислэг үйлдэж байна. Монгол Улсын байгуулсан хоёр талт хэлэлцээрт дээрх чиглэлд үйлчилгээ үзүүлэх агаарын тээвэрлэгчдийг тусгайлан томилж, нислэгийн чиглэл, багтаамж, давтамж, үнэ болон нисэх буудлыг хатуу тусгасан байдаг.

Агаарын тээврийн үйлчилгээг либералчилснаар зорчигчид агаарын тээврийн илүү олон үйлчилгээг хямд үнээр авах боломж нээгддэгийг бодит байдал дээр харуулаад байна. Цаашилбал, либералчлал нь Монгол Улсын дотоодын нийт бүтээгдэхүүн (ДНБ) өсөх, хөдөлмөр эрхлэлт нэмэгдэх зэргээр нийт эдийн засгийн өсөлтөд хувь нэмрээ оруулах болно.

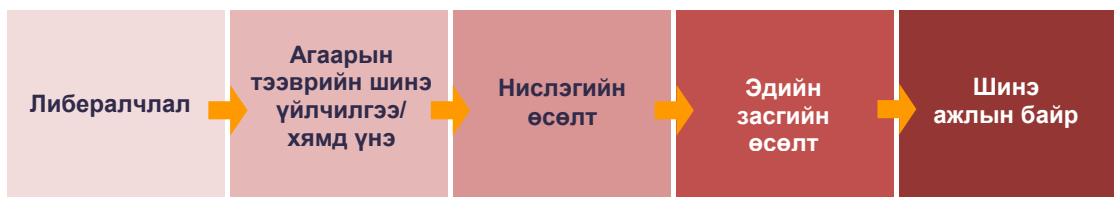
Судалгааны зорилго нь Монголд Улсад агаарын тээврийн үйлчилгээг либералчлахад гарах боломжит үр нөлөөг судлах, агаарын тээврийн үйлчилгээг либералчлахад ямар чиг хандлага барьж болох талаар ойлголтыг өгөхөд оршино.

Либералчлалын үр нөлөөг гэрчлэх жишээнүүд

Энэхүү тайланд дурдсанчлан олон улсын агаарын тээврийн зах зээлийг либералчилсаны үр дүнд агаарын тээврээр зорчигсад, түүнчлэн нийт эдийн засагт бүхэлд нь үр нөлөө өгснийг гэрчлэх олон баримтууд байдаг. Тухайлбал, Европын Холбоо (ЕХ)-ны агаарын тээврийн зах зээл нь либералчлалын талаарх томоохон, шилдэг жишээ бөгөөд либералчлалын үр дүнд тийзийн хөнгөлөлттэй үнэ 34%-аар буурч, ЕХ-ны агаарын тээврийн хөдөлгөөн хоёр дахин нэмэгдсэн. Мөн түүнчлэн либералчлал нь хөгжиж буй орнуудын хувьд ч эерэг үр нөлөө авчиржээ. Үүнд Их Британи ба Энэтхэг Улсын хоёр талт либералчлалын хэлэлцээр нь зорчигчдын хөдөлгөөнийг 108%-аар нэмэгдүүлж, тийзийн үнийг 8-17%-аар бууруулан, Энэтхэгийн шинэ агаарын тээвэрлэгчдэд зах зээлд хөл тавих боломжийг нээж өгчээ. Үүний нэгэн адил Малайз-Тайланд улс хоорондын хоёр талт либералчлалын хэлэлцээр нь нислэгийн багтаамжийг 37%-аар нэмэгдүүлжээ.

Цаашилбал, агаарын тээврийн хөдөлгөөн болон хөдөлмөр эрхлэлт, ДНБ өсөх нь хоорондоо харилцан хамааралтайг олон судалгааны үр дүнд олж тогтоожээ. Тухайлбал, олон улсын агаарын тээврийн үйлчилгээ 10%-аар нэмэгдэх тутам ДНБ 0.07%-аар өсдөг гэж нэгэн судалгааны явцад тооцоолсон байна.¹

Эцэст нь дүгнэхэд либералчлал нь агаарын тээврийн үйлчилгээг эрчимжүүлж, тийзийн үнийг бууруулдаг ба үүний үр дүнд дор дүрслэн харуулсны дагуу хөдөлгөөний багтаамж нэмэгдсэнээр эдийн засгийн өсөлт, хөдөлмөр эрхлэлтийг дэмждэг.



¹ InterVISTAS Consulting Inc., “Measuring the Economic Rate of Return on Investment in Aviation”, December 2006.

Либералчлалын Монгол Улсад үзүүлэх үр нөлөө

Либералчлалыг бүрэн хэрэгжүүлснээр (өөрөөр хэлбэл “агаарын нээлттэй зай”) Монгол Улсын эдийн засагт эерэг үр нөлөө авчрах ба энэ тайланд дүрдсэн үр дүнд хүрэх боломжтой гэж таамаглаж байна. Уг тайланд хэлэлцсэний дагуу либералчлалыг нэн даруй, бүрэн хэрэгжүүлэхэд саад болохуйц улс төр, эдийн засгийн бодит хүчин зүйлс байгаа боловч агаарын тээврийн үйлчилгээний талаар өнөөгийн баримталж буй байр сууриа цаашид хадгалах нь Монголын иргэд хүртэж болох эдийн засгийн дорвитой үр өгөөжийг бий болгоход саад тотгор болно.

Монгол Улсын олон улсын агаарын тээврийн үйлчилгээг либералчилсны үр дүнд бий болох эдийн засгийн үр нөлөөг InterVISTAS компаний боловсруулсан гравити загварыг ашиглан тооцсон бөгөөд энэ нь ямар ч хоёр улсын хоорондын (буюу улс орнуудын бүлгүүд) хөдөлгөөнийг хоёр улсын эдийн засгийн онцлог, худалдааны түвшин, газар зүйн байршил болон хоёр улсын хооронд байгуулсан агаарын тээврийн үйлчилгээний хоёр талт хэлэлцээрийн онцлог нөхцөлд үндэслэж, урьдчилан таамаглал хийдэг загвар юм. Уг загвар нь либералчлалаас үүдэлтэй нислэгийн хөдөлгөөнд гарах үр нөлөөг тооцоход хоёр талт хэлэлцээрийн заалтуудад оруулсан өөрчлөлтүүдийг онцгойлон авч үздэг.

Либералчлалыг хоёр талт хэлэлцээрийн хэмжээнд бүрэн хэрэгжүүлсний үр дүнд бий болох урт хугацааны үр нөлөөг тооцсоныг дор дурдав. Үүнд:

- Монголоос эхлэх/дуусах олон улсын нислэгийн хөдөлгөөн нь либералчлалыг хэрэгжүүлж эхэлснээс хойш 2-3 жилийн дараа 112%-аар өснө.
- Азиас эхлэх/дуусах хөдөлгөөн (БНХАУ, Өмнөд Солонгос, Азийн бусад улс орнууд) нь нийт хөдөлгөөнд гарах өсөлтийн гуравны хоёр (65%)-ыг эзлэх болно. Азийн эдгээр зах зээлийн ихэнх нь (ялангуяа БНХАУ) ирэх 10 жилд эдийн засгийн хувьд хурдацтай өсөх төлөвтэй байгаа. Эдгээр орнуудаас эхлэх/дуусах агаарын хөдөлгөөн, агаарын тээврийн үйлчилгээ нэмэгдсэнээр Монгол Улс бусад хөгжиж буй орнуудтай харилцаа холбоогоо сайжруулах замаар өөрийн өсөлтийг хангахад дэмжлэг үзүүлнэ. Үүний зэрэгцээ либералчлал нь Европ, Хойд Америк зэрэг томоохон зах зээлд агаарын тээврийн үйлчилгээ үзүүлэх хэмжээнд хөгжихөд түлхэц болно.
- Либералчлал нь зорчигчийн тийзийн үнийг дунджаар 42%-аар бууруулна гэж тооцоолж байна. Энэ тайланд нислэгийн хөдөлгөөнийг өснө гэж төлөвлөсний дагуу либералчлалыг бүрэн хэрэгжүүлнэ хэмээн үзвэл Монголд агаараар зорчигсад олон улсын нислэгийн тийзийн үнээс нийт 121 сая ам. доллар (158.4 тэрбум төгрөг) хэмнэх тооцоо гарч байна.
- Либералчлал нь олон улсын агаарын ачаа тээврийг 62%-аар, дотоодын агаарын хөдөлгөөнийг (дамжин өнгөрөх холбоос нислэгүүдийн тусламжтайгаар) 43%-87% хүртэл нэмэгдүүлнэ гэж тооцож байна.

Монгол Улсад бий болох эдийн засгийн үр өгөөж

Либералчлал нь Монгол Улсын эдийн засагт дараах үр өгөөжийг өгнө гэж тооцоолж байна. Үүнд:

- Либералчлалын үр дүнд жил тутам нийт 117,000 олон улсын зорчигчид шинээр ирэх нь 2010 оны зорчигчдын түвшинг 21%-аар нэмэгдүүлэхтэй тэнцэж байна. Эдгээр зорчигчид 94 сая ам. долларыг (123.1 тэрбум төгрөг) эдийн засагт оруулна.

- Агаарын тээврийн либералчлал нь иргэний нисэх, аялал жуулчлал, эдийн засгийн бусад салбарт 21,540 бүтэн цагийн шинэ ажлын байр бий болгох төлөвтэй байгаа нь нийт хөдөлмөр эрхлэлтийг дунджаар 2.1%-аар өсгөнө.
- Жил тутам 189.9 сая ам. доллар (253 тэрбум төгрөг) нийт эдийн засагт орох нь Монгол Улсын ДНБ-ийг 2.5%-аар нэмэгдүүлэхтэй тэнцэнэ.

ХЭСЭГ I: ОРШИЛ

Монгол Улс үндэсний тээврийн тогтолцоог хөгжүүлэхийг зорьж байгаагийн хувьд агаарын тээвэрлэгч боломжит түнш байгууллагуудтай Агаарын нээлттэй орон зайн хэлэлцээрийг байгуулах талаар ярилцаж байсан. Ингэж ярилцах явцад ирэх онуудад эдийн засгийн хурдацтай хөгжлийн үр дүнд бий болох үр нөлөөг, ялангуяа агаарын тээврийн (иргэний нисэхийн салбарын) либералчлалыг хэрэгжүүлснээр бизнес, аялал жуулчлалын салбарт гарах аялалуудыг хэрхэн нэмэгдүүлэх талаар голчлон анхаарсан.

Олон улсын гийчид Монголд ирэх болон буцахдаа ихэвчлэн агаарын тээвэр ашигладаг. Монгол Улс далайд гарцгүй учраас агаараар зорчих нь тус улсын худалдаа, эдийн засаг болоод гадаадын зах зээлд нэвтрэх чадварт нэн чухал үүрэгтэй. Монгол Улсын Засгийн газар 30 гаруй улстай агаарын тээврийн үйлчилгээний (хоёр талт) хэлэлцээрийг байгуулсан хэдий ч Улаанбаатарыг тогтмол хуваарийн дагуу ердөө дөрвөн үндсэн чиглэлтэй холбож байдаг. Үүнд: Бээжин (BJS), Москва (SVO), Сөүл (ICN), Токио (NRT). Монгол Улсын хоёр талт хэлэлцээрүүдийн ихэнх нь Бермуда I хэлэлцээрийн дагуу агаарын тээвэрлэгчийг томилж, чиглэл, нисэх буудал, багтаамж, давтамж, үнийг хатуу тогтоосон байдаг. Агаарын тээврийн үйлчилгээг либералчилснаар зорчигчид агаарын тээврийн илүү олон үйлчилгээг хямд үнээр авах олон үр өгөөж хүртэх боломж нээгддэг гэдгийг судалгаанууд бодит байдал дээр харуулаад байна. Цаашилбал, либералчлал нь ДНБ өсөх, хөдөлмөр эрхлэлт нэмэгдэх зэргээр нийт эдийн засгийн хөгжилд хувь нэмрээ оруулдаг. Монгол Улсын Засгийн газраас саяхан үндэсний иргэний агаарын тээврийн бодлогуудыг цогцоор нь нягталж дүгнэх төлөвлөгөөг боловсруулсан. Ялангуяа Эдийн засгийн бодлого, өрсөлдөх чадварын (ЭЗБӨЧ) судалгааны төвөөс агаарын тээврийн либералчлалаас нийт эдийн засаг, хэрэглэгчдэд очих үр өгөөжийг тооцох талаар олон нийтийн хэлэлцүүлэг өрнүүлж, хэрэгжүүлэх бодлогыг сонгоход туслалцаа үзүүлэх зорилгоор энэ судалгаагаар дамжуулан үнэлгээ хийхийг зорьж байна.

Энэ судалгаа нь Монгол Улсын иргэний агаарын тээврийн салбар, агаарын хөдөлгөөний хэмжээ, эдийн засгийн өнөөгийн байдлыг үнэлж, либералчлалын үр дүнд бий болох үр нөлөөг дараах байдлаар нягталж, дүгнэлээ. Үүнд:

- Олон улсын ба дотоодын зорчигчдын хөдөлгөөн, тийзийн үнэд үзүүлэх нөлөө
- Агаарын ачаа тээврийн хөдөлгөөнд үзүүлэх нөлөө
- Нийт эдийн засаг, агаарын тээврийн салбарын хөдөлмөр эрхлэлтэд үзүүлэх нөлөө
- Аялал жуулчлалын салбарт үзүүлэх нөлөө
- ДНБ-д үзүүлэх нөлөө

Мөн түүнчлэн уг судалгаагаар либералчлалын талаар баримтлах хандлага, либералчлалын талаарх зохицуулалт, дэд бүтцэд гарах үр дагаврын талаар хэлэлцэж, зөвлөмж гаргалаа.

1.1 Тайлангийн бүтэц

Энэхүү тайлан нь Монгол Улсын хувьд либералчлалын үзүүлэх үр нөлөөг судалсан дүн шинжилгээг агуулсан бөгөөд дараах бүтэцтэй. Үүнд:

- Хэсэг II-т олон улсын агаарын тээврийн үйлчилгээний хэлэлцээрийн бүтэц, түүх, олон улсын агаарын тээврийн бодлогыг либералчилсны үр дүнгийн талаарх баримтуудыг дэлгэж, ерөнхий ойлголтыг өгнө.
- Хэсэг III-т Монгол Улсын агаарын тээврийн зах зээл, агаарын тээврийн хэлэлцээрүүдийн өнөөгийн нөхцөл байдлын талаар товч мэдээллийг агуулсан.

- Хэсэг IV-т Монголын эдийн засгийн ялангуяа сүүлийн үед гарч буй өсөлт, аялал жуулчлалын салбарын хөгжлийн талаар өгүүлнэ.
- Хэсэг V-д либералчлалын чиг хандлага, тулгарах асуудлын талаар хэлэлцэж, Монгол Улсад агаарын тээврийг либералчлах хувилбарыг тодорхойлов. Цаашилбал уг хэсэгт либералчлалын талаар бусад орнуудад баримталж буй чиг хандлагуудын жишээг дурдав.
- Хэсэг VI-д Монгол Улсад либералчлалын үзүүлэх үр нөлөөнд (олон улсын зорчигчид, агаарын ачаа тээвэр, дотоодын агаарын тээвэрт үзүүлэх хоёрдогч үр нөлөө) дүн шинжилгээ хийв. Дүн шинжилгээ нь *ИнтерВистас* зөвлөх ХХК-ий боловсруулсан гравити загварт тулгуурласан бөгөөд хоёр улс хоорондын эдийн засгийн онцлог, худалдааны түвшин, газар зүйн байршил болон агаарын тээврийн хоёр талт хэлэлцээрийн онцлогуудыг харгалзан хоёр улсын хоорондох агаарын тээврийн хөдөлгөөнийг урьдчилан таамаглах замаар дүгнэлт гаргадаг. Мөн түүнчлэн либералчлалын нөлөөгөөр өссөн хөдөлгөөний түвшинг хангахад шаардлагатай агаарын тээвэрлэгчийн нэмэгдэл тоног төхөөрөмж, нисэх буудлын дэд бүтцийн талаар товч мэдээллийг багтаалаа.
- Хэсэг VII-д Монгол Улсын нийт эдийн засаг, ялангуяа хөдөлмөр эрхлэлт, ДНБ, аялал жуулчлалын салбарт үзүүлэх үр нөлөөг дүгнэв.

Агаарын тээврийн үйлчилгээний хэлэлцээр, гравити загварын бүтцийн талаарх нэмэлт мэдээллийг хавсралтуудаас авч болно.

ХЭСЭГ II: АГААРЫН ХАРИЛЦААНЫ ХЭЛЭЛЦЭЭР БА АГААРЫН ТЭЭВРИЙН ҮЙЛЧИЛГЭЭНИЙ ЛИБЕРАЛЧЛАЛЫН ТАЛААРХ ЕРӨНХИЙ ТОЙМ

2.1 Агаарын харилцааны хэлэлцээрийн түүх, ойлголт

Дэлхийн ихэнх орнуудад олон улсын агаарын тээврийн үйлчилгээг хоёр улсын хооронд байгуулсан хоёр талт агаарын харилцааны хэлэлцээрийн нөхцлүүдэд үндэслэн явуулдаг. Эдгээр хэлэлцээрүүд нь ерөнхийдөө гэрээний статустай учраас олон улсын хуулийн хүрээнд үйлчилдэг (харин зарим нь албан бус Харилцан ойлголцлын санамж бичгийн дагуу хэрэгжиж буюу өөрчлөгдөж байдаг). Дэлхийн 52 улс орон АНУ-ын Чикаго хотноо зохион байгуулагдсан Олон улсын агаарын харилцааны талаарх бага хуралд хамтдаа чуулж, *Чикагогийн конвенцид*² нэгдэн орсон 1944 онд буюу дэлхийн II дайны төгсгөл үеэр уг хоёр талт агаарын харилцааны хэлэлцээрийн эрх зүйн хүрээний үндэс тавигдсан.

Чикагогийн конвенцид агаарын тээврийн үйлчилгээгээр харилцаатай байхыг хүсдэг хоёр орон “хоёр талт” гэж нэрлэгддэг хоёр талт агаарын харилцааны хэлэлцээр байгуулах замаар нөхцлөө харилцан зөвшилцөх талаар заасан байдаг. Үүнд, гэрээнд гарын үсэг зурсан орноос тухайн агаарын тээвэрлэгчид болон бусад орны агаарын тээвэрлэгчдэд олгосон давуу эрхийн хувьд санал болгож буй үйлчилгээний нөхцөлүүдийг тусгайлан зааж өгөх болно. Хэлэлцээрт дараах асуудлуудыг тусгадаг. Үүнд:

- **Хөдөлгөөнд оролцох эрх:** Мөн *нислэгийн эрх* хэмээн нэрлэгддэг бөгөөд тухайн хоёр орон хоорондоо зөвшилцөх есөн төрлийн нислэгийн эрхийн талаарх стандарт юм. Тухайлбал, нислэгийн эрхийн нэгдүгээрт, тухайн улс орны нутаг дэвсгэрт буулгүйгээр дамжин өнгөрөх, хоёрдугаарт, тухайн улсад түлш цэнэглэх зорилгоор (эсвэл бусад техникийн шалтгаанууд) түр зогсолт хийх, гуравдугаарт, өөрийн орноос зорчигчдыг (эсвэл ачааг) бусад орон уруу тээвэрлэх, дөрөвдүгээрт, бусад орноос өөрийн орон уруу зорчигчид (эсвэл ачаа) тээвэрлэх эрхийг тодорхойлсон байдаг. Нислэгийн эрхийн талаарх товч мэдээллийг доорхи хүснэгтэд харуулж, мөн **Хавсралт А**-д дэлгэрэнгүй хэлбэрээр хавсаргалаа. Үнэн хэрэгтээ бүх хоёр талт хэлэлцээрт нислэгийн эхний дөрвөн эрхийг тусгасан байдаг³ ч нислэгийн тав дахь эрхийг өөрөөр авч үзсэн байдаг. Энэ нь А орны тээвэрлэгч В орноос гуравдагч орон уруу А болон В улсын хоорондох нэмэлт үйлчилгээ хэлбэрээр тээвэрлэх эрх юм. Зарим хоёр талт хэлэлцээр нь ийм хэлбэрийн хөдөлгөөнийг зөвшөөрдөггүй бол зарим нь зөвшөөрч эсвэл зарим нь өөрөөр тодорхойлсон байдаг.
- **Эрх бүхий цэгүүд.** Нислэг үйлдэх зөвшөөрөгдсөн чиглэлүүд. Үүнийг “А орны ямар ч цэгээс В орны ямар ч цэг хүртэл” хэмээн ерөнхий байдлаар тодорхойлохоос байдлаар тодорхойлохоос эхлээд нэг нисэх буудлыг маш дэлгэрэнгүйгээр тодорхойлох, аль нэг нислэгийн хувьд ямар чиглэлүүдийг, ямар дарааллаар хэрхэн нэгтгэж болох, болохгүй талаар маш нарийн тодорхойлдог.
- **Багтаамж.** Хоёр орны хооронд үйлдэж болох нислэгийн ба суудлын тоо.
- **Үнийн бодлого.** Чиглэлийн үнийг тогтоох аргачлал. Нэг орны агаарын тээвэрлэгчийн санал болгосон үнийг мөрдлөг болгоход шаардлагатай

² Чикагогийн конвенци нь олон улсын ба дотоодын үйлчилгээ хоорондын ялгааг маш тодорхойгоор ялгаж заагладаг. Дотоодын үйлчилгээ нь холбогдох улсын засгийн газарт хамаарагдах асуудал юм.

³ Ихэнх орнуудын хувьд эхний хоёр эрхийг (техникийн эрх) Чикагод зохион байгуулагдсан агаарын харилцааны талаарх бага хурлын үеэр гарын үсэг зурсан Олон улсын агаарын тээврийн транзит хэлэлцээр хэмээн нэрлэдэг олон талт хэлэлцээрээр баталгаажуулсан байдаг.

нөхцлүүдийг хэлэлцээрт тусгайлан заадаг. Зарим хэлэлцээрт агаарын тээвэрлэгчдийг аэронавтикийн эрх бүхий удирдлагуудад тийзийн үнийн саналыг хүргүүлж, батлуулахыг шаарддаг бол бусад хэлэлцээрт агаарын тээвэрлэгчдэд ямар нэгэн хязгаарлалтгүйгээр үнэ тогтоохыг зөвшөөрдөг.

- **Агаарын тээвэрлэгчдийг томилох.** Гэрээнд оролцогч хоёр тал тухайн үйлчилгээг эрхлэн явуулах агаарын тээвэрлэгчийн тоог тогтоож, хоёр талт хэлэлцээрээр тодорхойлсон өмчлөлийн талаарх шалгуурыг агаарын тээвэрлэгчид хангасан байх ёстой (жишээлбэл, А улсаас томилсон агаарын тээвэрлэгчийн өмчлөлийн ихэнх хувийг А улсын иргэдийн эзэмшдэг байх ёстой).
- Бусад заалтууд нь үйл ажиллагааны талаарх хэлэлцээрүүд (тухайлбал код харилцан эзэмших), валют хөрвүүлэх, гадаадын нисэх буудал дахь агаарын хөлгийн үйлчилгээг эрхлэх төлөөлөгчийг сонгох чадвар, суудал захиалгын компьютерийн системийн хэрэглээ зэрэг “бизнес эрхлэх”-тэй холбогдолтой олон асуудлуудад хамаардаг.

Нислэгийн эрх

Улс орнууд агаарын харилцааны хэлэлцээрийг байгуулахад “нислэгийн эрх”-д хамаарах дараах эрхийг агаарын тээвэрлэгчид олгодог. Үүнд:

Эрх 1. Өөр улсын нутаг дэвсгэрт буулгүй дамжин өнгөрөх эрх.

Эрх 2. Гадаад улсын нутаг дэвсгэрт зорчигч, ачаа, шуудан авах бус зөвхөн техникийн үйлчилгээ хийх, түлш цэнэглэх зорилгоор буух эрх.

Эрх 3. Агаарын тээвэрлэгчийн орноос зорчигч (ба ачаа)-ийг бусад орон уруу тээвэрлэх эрх.

Эрх 4. Зорчигч (ба ачаа)-ийг бусад орноос агаарын тээвэрлэгчийн орон уруу тээвэрлэх эрх.

Эрх 5. Нислэгийг хоёр гадаад улсын хооронд агаарын тээвэрлэгчийн орноос эхлэх буюу дуусгах (**мөн түүнчлэн эрхээс давсан хэмээн нэрлэдэг**) эрх.

Эрх 6. Агаарын тээвэрлэгчийн орноор дамжуулан өөр хоёр улсын хооронд нислэг үйлдэх эрх.

Эрх 7. Нислэгийг хоёр орны хооронд тухайн агаарын тээвэрлэгчийн орныг үл оролцуулан үйлчилгээ хэлбэрээр тээвэрлэх эрх.

Эрх 8. Гадаад улсын нутаг дэвсгэр дотор (буюу дотоодын нислэг) хоёр цэгийн хоорондох нислэгийг нэмэлт үйлчилгээ хэлбэрээр агаарын тээвэрлэгчийн орноос эхлүүлэх, дуусгах эрх (үүнийг мөн каботаж гэж нэрлэдэг).

Эрх 9. Гадаад улсын нутаг дэвсгэр доторх хоёр цэгийн хоорондох нислэгийг агаарын тээвэрлэгчийн оронд үйлчилгээг эхлэх, дуусгах шаардлагагүйгээр тээвэрлэх эрх (мөн цэвэр буюу дан каботаж гэж ч нэрлэдэг).

Нислэгийн эрхийн талаарх дэлгэрэнгүй мэдээллийг **Хавсралт А-с** үзнэ үү.

Ихэнх хоёр талт хэлэлцээрийг нэлээн хязгаарлалттайгаар байгуулж ирсэн түүхтэй. Нэлээд эрт хийгдэж байсан хэлэлцээрүүдийн нэг нь 1946 онд АНУ, Их Британи Улсын хооронд байгуулсан “Бермудын хэлэлцээр I” юм. Энэхүү хоёр талт хэлэлцээрийн дагуу үнийн бодлого, багтаамж, томилогдсон агаарын тээвэрлэгч, нислэг үйлдэх чиглэлүүдэд тавих хязгаарыг тогтоосон. Хязгаарлалт бүхий уг хэлэлцээр нь олон улс орнуудын

хооронд байгуулж байсан дараагийн хэлэлцээрийн үндсэн загвар болж ирсэн⁴. Үүний үр дүнд олон улсын агаарын тээврийг хөгжүүлэх нь арилжааны чиглэлийн асуудлын цөм болж ирсэн учраас аливаа засгийн газрын бодлогын үндсэн хэсэг байсаар ирлээ.

2.2 Либералчлалын өнөөгийн хандлага

Чикагогийн конвенцийн олон улсын эрх зүйн хүрээ нь зөвшөөрөгдөх боломжтой хот хоорондын чиглэл, багтаамж, үнийн бодлогыг чанд хатуу тодорхойлсон өндөр хязгаарлалттай хэлэлцээрүүдээс эхлэн гарын үсэг зурсан орны агаарын тээвэрлэгчид дурын чиглэлд чөлөөтэй нэвтэрч болох, багтаамжийн хязгаарлалтгүй, үнийн бодлогын бүрэн эрх чөлөөтэй илүү чөлөөт хэлэлцээр хүртэлх зах зээлийн өргөн хүрээний тогтолцоо бүрдүүлж өгснөөрөө урт удаан хугацаанд хэрэгжихүйц, нэлээн уян хатан гэдгээ баталсан.

Хэдий тийм боловч уг зохицуулалтын хувьд хэд хэдэн сул талууд байдаг. Үүнд:

- Уг зохицуулалт нь удаан, уян хатан бус буюу хязгаарлалт бүхий уг хоёр талт хэлэлцээр ёсоор багтаамж, агаарын тээвэрлэгчийн тоо, үнэ зэрэгт өөрчлөлт хийхийг хүсвэл дипломат хэлэлцээрийн замаар харилцан тохиролцохыг шаарддаг нь зарим тохиолдолд тэдгээр өөрчлөлтийг хийхийн тулд хэдэн жилийн хугацаа алдан, шийдвэрлэгдэхгүй хойшлогдоход хүрдэг.
- Хоёр талт зөвшилцөл нь зөвхөн агаарын тээвэрлэгчдийн хүртэх үр ашигт төвлөрдөг. Зорчигчид, тээвэрлэгчид (ачаа тээвэрлэгч), аялал жуулчлалын салбар, эдийн засагт бүхэлд нь хүртэх үр ашгийг тооцоолоход ярвигтай учраас энэ тал дээр бага анхаардаг.
- Агаарын тээврийн салбар уг хоёр талт хэлэлцээрт тусгаагүй нэлээн өөрчлөлтүүдийг тууллаа. Технологийг шинэчлэснээр бага зардлаар үйлчилгээг төрөлжүүлэх боломж бүрдэн, олон улс орнууд төрийн өмчит агаарын тээврийн компанийг хувьчлаад байна.

Олон улс орнууд эдгээр сул талууд болон нисэхийн салбарыг либералчилсны үр дүнд бий болох эдийн засгийн боломжит үр өгөөжийг харгалзан үзэж агаарын тээврийн салбарт төрөөс барьж буй олон талт зохицуулалтыг сулруулж эхлээд байна. Үүнд агаарын тээвэрлэгчид ба нисэх буудлыг хувьчлах, дотоодын зах зээл болон хоёр талт хэлэлцээрээр либералчлал хийхэд баримтлах бодлогын зохицуулалтыг цөөрүүлсэн.

Нилээн дээр үед хийгдсэн либералчлалын жишээг дурдвал 1978 онд АНУ-ын дотоодын агаарын тээврийн зах зээлийн зохицуулалтыг багасгасан явдал юм. Үүнээс өмнө АНУ-д агаарын тээврийн талаарх үнийн бодлого, чиглэл, багтаамжийг засгийн газраас маш хатуу хянадаг байсан. Зохицуулалтыг сулруулснаар тэдгээр хатуу хяналтыг арилгаж, үйлчилгээ ба үнийн түвшинг тодорхойлох зах зээлийн горимыг бий болгосон. Мөн олон улсын хоёр талт хэлэлцээрийг либералчлах хандлага гарсаар ирсэн. 1992 оноос хойш АНУ “Агаарын нээлттэй зай” хоёр талт хэлэлцээрийг бусад орнуудтай хийсэн.⁵ “Агаарын нээлттэй зай” хэмээх нэр томъёог бүрэн утгаар нь томъёолоогүй хэдий ч АНУ-ын Засгийн газар нь хоёр улсын тээвэрлэгчид хоёр улсын дурын чиглэлд багтаамж, давтамж, үнийн хязгаарлалтгүйгээр болон нислэгийн тав болон зургаадугаар

⁴ Бермуда I хэлэлцээрт тусгагдсан хязгаарлалтуудыг цөөрүүлэн Бермуда II хэмээн өөрчлөн 1977 онд байгуулсан. Бермуда II хэлэлцээрийг “Агаарын нээлттэй зай” агаарын харилцааны хэлэлцээр хэмээн өөрчлөн АНУ болон ЕХ хооронд байгуулсан бөгөөд энэ нь 2008 оноос хүчин төгөлдөр хэрэгжиж байна.

⁵ АНУ нэлээн олон чөлөөт хэлэлцээрийг 1970-аад оноос хийж эхэлсэн боловч бодлогыг нь 1990-ээд оны “Агаарын нээлттэй зай” хэмээн албан ёсоор тодорхойлсон.

эрхэд заасан үйлчилгээг⁶ удирдан явуулах эрхийг олгоно гэж тодорхойлсон. Уг хэлэлцээрийн дагуу харилцан код эзэмших, ачаа тээвэртэй холбогдох бүхий л чөлөөт үйлчилгээ зэрэг хамтарсан зохицуулалтыг хийхийг зөвшөөрдөг (тухайлбал, нислэгийн долдугаар эрхийн хүрээн дэх үйл ажиллагаа). АНУ “Агаарын нээлттэй зайг” тодорхойлохдоо долдугаар эрх болох зорчигчдод чиглэсэн үйлчилгээ, каботаж юмуу эсвэл өмчлөл, хяналтын хязгаарлалтын либералчлал зэрэг асуудлыг хамруулаагүй байхад эдгээрийг бусад орны “агаарын нээлттэй зайн” тодорхойлолт хамруулан томъёолсон байдаг (тухайлбал, ЕХ нь каботажийг агаарын нээлттэй зайн нэг хэсэгт тооцдог). Өнөөг хүртэл АНУ нь 90 гаруй агаарын нээлттэй зайн хэлэлцээрийг хийгээд байна. Шинэ Зеланд, Чили, Морокко зэрэг бусад орнууд “агаарын нээлттэй зай” хэмээх ижил төстэй хэлэлцээрийг байгуулсан. Тухайлбал, Австрали, Шинэ Зеланд улсууд Агаарын тээврийн нэгдмэл зах зээл хэлэлцээрийг 1996 онд байгуулсан бөгөөд энэ нь хоёр улсын агаарын тээвэрлэгчид тухайн хоёр улсын хооронд (Trans-Tasman зах зээл) хязгаарлалтгүйгээр нислэг үйлдэхийг зөвшөөрдөг ба нислэгийн тав дахь эрх ба каботажийн эрхийг зөвшөөрдөг.

Нэлээд тооны олон талт хэлэлцээр байгуулагдсан ба тухайлбал ЕХ-ны Агаарын тээврийн нэг зах зээлийн талаарх хэлэлцээрийг онцолж дурдах хэрэгтэй. ЕХ нь 1987 оноос 1993 оныг хүртэл ЕХ-ны агаарын зах зээлийн зохицуулалтыг бараг бүхэлд нь сулруулсан гурван үечлэл бүхий шинэчлэлийг хийсэн.

Одоогийн байдлаар ЕХ-ны тээвэрлэгчид нь ЕХ-ны нутаг дэвсгэрт 1997 оноос зөвшөөрөл олгосон каботаж (тухайлбал, гишүүн улс орны нутаг дэвсгэр дэх дотоодын нислэг) гэх мэт үнэ, багтаамжийн ямар нэгэн хязгаарлалтгүйгээр чөлөөтэй удирдан явуулдаг. Мөн түүнчлэн ЕХ-ны иргэдийн хувьд агаарын тээврийн өмчлөлд тавьж байсан бүх хязгаарлалтуудыг чөлөөлсөн (тухайлбал, Их Британийн хөрөнгө оруулагчид Италийн агаарын тээврийн компанийг 100% эзэмшиж болно. Гэвч ЕХ-ны гишүүн бус орны иргэдийн хөрөнгө оруулалт 49% хүртэл байхаар хязгаарладаг). ЕХ нь агаарын нээлттэй орон зай хоёр талт хэлэлцээрийг бусад орнуудтай холбооныхоо хэмжээнд байгуулдаг. Үүнд ЕХ ба АНУ-ын хооронд 2008 онд байгуулсан Агаарын нээлттэй зай хэлэлцээр багтана. Олон талт хэлэлцээрийн жижгэвтэр жишээг дурдвал Шинэ Зеланд, Бруней Даруссалам, Чили, Сингапур, АНУ-ын хооронд хамгийн анх байгуулж байсан Олон улсын агаарын тээврийг либералчлах олон талт хэлэлцээр (Multilateral Agreement on the Liberalization of International Air Transportation буюу MALIAT) юм.⁷ Уг хэлэлцээрт гарын үсэг зурсан орнууд өөр хоорондоо нислэгийн гурав, дөрөв, тав, зургаадугаар эрхийн хүрээнд хязгааргүй хөдөлгөөнд оролцох эрх, нислэгийн долдугаар хөдөлгөөний эрхийг зөвхөн ачаа тээвэрлэх нислэгийг үйлдэх хязгааргүй эрхтэйгээр олгосон. MALIAT-д нэгдсэн орнуудын хооронд нислэг үйлдэх эрхийг авахад агаарын тээвэрлэгч нь үндэсний давуу өмчлөлд байх шаардлагагүй, харин бизнесийн төв байрлах газраа тогтоосон байхыг шаарддаг. Шинэ Зеланд, Чили, Сингапур, Бруней зэрэг орнууд үүнийг илүү боловсронгуй болгож, зорчигч тээврийн зорилгоор нислэгийн долоо, наймдугаар эрхийг бие биедээ харилцан олгосон.

Өмчлөл, хяналтыг зарим нэг талаар либералчилсан ч дийлэнх тохиолдолд ихэнх хязгаарлалт үйлчилсээр байна. Чили Улс нь дотоод, гадаадын агаарын тээвэрлэгчдийн гадаадын өмчлөл, хяналтад ямар нэгэн хязгаарлалт тавьдаггүй цөөн тооны орнуудын нэг

⁶ Үнийн бодлогод тавих зарим хяналтыг давхар хүчингүй болгох механизм хэлбэрээр хэвээр үлдээсэн. Тухайлбал, хэрэв аль аль засгийн газар тухайн үнийг хүчингүй болгохыг харилцан зөвшөөрч байвал.

⁷ Күүк арлууд, Самоа, Тонга улсад MALIAT анх байгуулагдахад гарын үсэг зурсан. Монгол Улс нь зөвхөн ачаа тээврийн нислэгийн хүрээнд 2008 онд нэгдсэн. Перу Улс гарын үсэг зурсан боловч хожим нь гэрээнээс гарсан.

юм. Гэвч агаарын тээврийн компаниуд Чили Улсад бизнесийн төвөө байршуулах шаардлага тавьдаг буюу өөрөөр хэлбэл, тухайн агаарын тээврийн компаний төв нь Чили Улсад байрлах ёстой. Энэ нь зарим талаар Чили Улсын нэгдэн орсон олон улсын хоёр талт хэлэлцээрийн нөхцлийн дагуу тухайн агаарын тээвэрлэгчийг Чилийн агаарын тээвэрлэгчээр томилох нөхцлийг хангадаг. Гэвч улс орнуудын ихэнх нь өмчлөлд тавих хязгаарлалтыг саналын эрхтэй хувьцаа (хөрөнгө)-ны 20-50% хүртэл байхаар тогтоодог. Зарим орнууд олон улсын болон дотоодын тээвэрлэгчид тавих хязгаарлалтыг ялгавартай тогтоодог. Тухайлбал, Австрали, Шинэ Зеланд зэрэг орнууд дотоодын тээвэрлэгч компанийг 100% гадаадын өмчлөлд байхыг зөвшөөрдөг атлаа олон улсын тээвэрлэгчийн өмчлөлийг ердөө 49% байхаар тогтоосон байна.

Либералчлалд шилжих хандлага ажиглагдаж байгаа хэдий ч агаарын тээвэрлэгчдийн үйл ажиллагаа, өмчлөлд засгийн газраас хязгаарлалт тавьдаг хэвээр байна. Тавь гаруй жилийн өмнө суурь нь тавигдсан Бермуда загварыг олон тооны хоёр талт хэлэлцээрүүд өнөөг хүртэл баримталдаг ба ихэнх засгийн газрууд агаарын тээвэрлэгчийн өмчлөл, хяналтыг одоо болтол хязгаарласаар байна. Дараагийн хэсэгт либералчлалын үр дүнд бий болсон болон ирээдүйд хийгдэх либералчлалаас хүртэх үр өгөөжийн талаар хэлэлцэх болно.

2.3 Агаарын тээврийн либералчлалын үзүүлэх нөлөө

Агаарын тээврийн салбарын либералчлалыг олон талаараа харилцаа холбоо, нийтийн аж ахуй, төмөр зам, бусад салбарт хэрэгжүүлж буй хувьчлал ба зах зээлийн зохицуулалтыг сулруулж буй дэлхий нийтийн хандлагын нэг хэсэг гэж ойлгож болно. Зохицуулалтыг сулруулснаар тухайн салбарт, хамгийн чухал нь хэрэглэгчдэд үр өгөөжөө өгч байгааг ерөнхийд нь хүлээн зөвшөөрч байна. Чухамдаа, олон салбарын зохицуулалтыг сулруулах/хувьчлалыг явуулснаар хямд үнэ, чанартай үйлчилгээг хүртэх боломжийг хэрэглэгчдэд олгодог болохыг бодит судалгаагаар нотолсоор байна (үнийг бууруулж, хөрөнгө оруулалтыг өсгөснөөр хэрэглэгчийн тоо ч үлэмж нэмэгдсэн).

Гэвч агаарын тээвэрлэгчийн өмчлөл, хяналт, олон улсын агаарын тээврийн үйл ажиллагаанд үйлчилж буй хязгаарлалтууд нь тухайн салбартаа дахин давтагдашгүй өөрийн онцлогтой болохыг цохон тэмдэглэх нь зүйтэй. Өнөөдөр цөөн тооны салбарт засгийн газраас хатуу хяналт тавьдаг. Эмийн үйлдвэр, эрчим хүч зэрэг томоохон салбарууд, батлах хамгаалахын салбарын зарим нэгжүүдийг хүртэл гадаадын байгууллагатай нэгдэн нийлэхийг хүлээн зөвшөөрч, тэдгээрийн гадаадын өмчлөлд хязгаарлалт тавьдаггүй байна.

2.3.1 Агаарын тээврийн либералчлалын талаарх хоёр талт хэлэлцээр

Дор дурдсан жишээнээс харахад агаарын тээврийн үйлчилгээг либералчилсан хоёр талт хэлэлцээр нь ерөнхийдөө өрсөлдөөнийг ихээхэн нэмэгдүүлсний үр дүнд зорчигчдод хямд үнийг санал болгосноор тэдний тоог нэмэгдүүлж, агаарын тээвэрлэгчид ба чиглэлийн сонголтыг өргөжүүлэн, үйлчилгээ сайжрахад (өндөр давтамж гэх мэт) нөлөөлсөн. ЕХ-ноос 2003 онд хийсэн судалгаагаар ЕХ-ны агаарын тээврийн зах зээлийг либералчилснаар (агаарын харилцааны нэг зах зээл) дараах үр дүнд хүрснийг харуулсан. Үүнд:⁸

⁸ “Агаарын тээврийн либералчлалын талаарх Европын туршлага”, ЕХ болон Европын Агаарын тээврийн талаарх бага хурлаас хамтран Дэлхийн агаарын тээврийн 5-р бага хуралд зориулан бэлтгэсэн презентаци, 2003 оны 3-р сарын 24-29-ны өдөр.

- **Салбарын бүтцэд өөрчлөлт гарсан.** Нийт хуваарьт нислэгийн тоо 1992-2000 оны хооронд 6%-аар өсч, агаарын тээвэрлэгчдийн тоо 124-өөс 131 болж нэмэгдсэн ч энэ нь салбарт гарах өөрчлөлтийн хэмжээг бүрэн илэрхийлж чадахгүй. ЕХ-ны мэдэгдснээр 1993 оны эхээр үйл ажиллагаа явуулж байсан агаарын тээвэрлэгчдийн дөнгөж тэн хагас нь 2000 оны сүүлийн байдлаар үйл ажиллагаагаа явуулж байсан. 1992-2000 оны хооронд 144 агаарын тээвэрлэгчид зах зээлд шинээр хөл тавьснаас 64 нь 2000 он гэхэд үйл ажиллагаагаа явуулсан хэвээр байсан.
- **Чиглэл, багтаамж нэмэгдсэн.** ЕХ-ны зах зээлийн нийт багтаамж, хот хоорондын чиглэлийн тоо огцом өссөн үзүүлэлт гарчээ. ЕХ-ны дотоодын хот хоорондын нийт чиглэл 74%-аар нэмэгдсэн байхад 1992 оноос 2000 оныг хүртэлх дотоодын хот хоорондын чиглэлийн тоо 12%-аар өссөн. Нислэг, суудлын тоо нэлээд нэмэгдсэн нь нийт багтаамж үлэмж хэмжээгээр нэмэгдсэнийг харуулж буй хэрэг.
- **Чиглэлийн өрсөлдөөн сайжирсан.** Европын чиглэлд өрсөлдөж буй агаарын тээвэрлэгчдийн тоо нэлээд өссөн. Нэг агаарын тээвэрлэгчийн гүйцэтгэж буй дотоодын хот хоорондын нислэгийн тоо 88%-аар өссөн байхад гурав ба түүнээс дээш агаарын тээвэрлэгчдийн үйлчилдэг ЕХ-ны доторхи хот хоорондын нислэг 256%-аар өссөн байна.
- **Тийзийн үнэ буурсан.** Бодит үнээр (инфляцийг тооцсон үнэ) тооцоход ихэнх зорчигчдын хувьд тийзийн дундаж үнэ үлэмж хэмжээгээр буурчээ. Хөнгөлөлттэй энгийн суудлын үнэ нь борлуулагдаж буй тийзийн ихээхэн хувийг эзэлдэг ба 1992 оноос 2000 оны хооронд бодит үнээр тооцоход 34%-аар буурсан байна. Хамгийн хямд, энгийн зэрэглэлийн тийзийн үнэ 5%, харин бизнес зэрэглэлийнх 26%-аар буурчээ. ЕХ-ны агаарын тээврийн зах зээлийг либералчилсны үр дүнд хөдөлгөөнд үлэмж хэмжээний өсөлт гарсныг 2006 онд *ИнтерВистас-га*² хийсэн судалгааны дүн харуулсан.⁹ Мөн либералчлалын үр дүнд хөдөлгөөний өсөлтийн талаарх үзүүлэлт 1990-1994 оны хооронд жил тутам 4.8% байсан нь 1998-2002 оны хооронд хоёр дахин нэмэгдэж 9% болжээ.

Үзүүлэн 2-1-д либералчлал нь нислэгийн хөдөлгөөнд ямар нөлөө үзүүлснийг харуулав. Үзүүлэнд шинэ хэлэлцээр байгуулсны дараах жилд хөдөлгөөний түвшинг хэлэлцээрийг хэрэгжүүлж эхэлсэн эхний бүтэн жилийн хэмжээтэй харьцуулсан. Эдгээр жишээ нь хоёр талт агаарын харилцааны хэлэлцээрт хийсэн өөрчлөлт буюу одоо хэрэгжиж буй хэлэлцээрийн хязгаарлалт бүхий заалтуудыг бууруулах талаар засгийн газраас тусгайлан гаргасан шийдвэрийн үр дүн юм. Үзүүлэнгээс либералчлалыг хэрэгжүүлснээс нэг жилийн дараа нислэгийн хөдөлгөөн 174%-аар өссөн дүнг харж болно. Энэ нь магадгүй хөдөлгөөн бүрэн жигдрэхэд нэлээд хэдэн жилийн хугацаа шаардлагатай учраас үр нөлөөг багасгаж харуулсан байх талтай.

⁹ InterVISTAS-ga², “Агаарын тээврийн үйлчилгээг либералчилснаар эдийн засагт үзүүлэх үр нөлөө”, 2006 оны 6 дугаар сар.

Үзүүлэн 2-1: Агаарын тээврийн үйлчилгээний гэрээнд хийсэн либералчлал болон нислэгийн хөдөлгөөний өсөлт

Хот хоорондын чиглэл	Үйлчилгээ	Либералчлал хийсэн хэлэлцээр	Өсөлт
Ванкувер-Финникс	America West 1995	Канад, АНУ-ын хоёр талт хэлэлцээр, 1995	146.4%
Торонто-Минаполис	Air Canada 1995, Northwest	Канад, АНУ-ын хоёр талт хэлэлцээр, 1995	55.3%
Торонто-Шинэ Орлеанс	Air Canada 1998	Канад, АНУ-ын хоёр талт хэлэлцээр, 1995	41.2%
Оттава-Чикаго	Air Canada/ American 1995	Канад, АНУ-ын хоёр талт хэлэлцээр, 1995	109.7%
Монтреал-Атланта	Delta 1995	Канад, АНУ-ын хоёр талт хэлэлцээр, 1995	55.5%
Атланта-Сан Хозе CR	Delta 1998	АНУ-Коста Рика, 1997	118.5%
Чикаго-Гонконг	United 1996	АНУ, Гонконгийн хоёр талт хэлэлцээр	21.1%
Чикаго-Лондон	United 1995	U.S.-U.K Mini Deal, 1995	42.1%
Чикаго-Сао Пауло	United 1997	АНУ-Бразил, 1996	80.4%
Хьюстон-Сао Пауло	Continental 1999	АНУ-Бразил, 1997	120.5%
Атланта-Гуадалажара	Delta 1999	АНУ-Мексик, 1991	169.5%
Детройт-Бээжин	Northwest 1996	АНУ-БНХАУ, 1995	174.3%
Хьюстон-Токио	Continental 1998	АНУ-Япон, 1998	116.6%
Атланта-Ром	Delta 1999	АНУ-Итали, 1998	110.8%
Даллас/Форт Ворт-Цюрик	American 2000	Агаарын нээлттэй зай, 1995	115.3%

Эх сурвалж: “Агаарын тээврийн либералчлалын эдийн засагт үзүүлэх үр нөлөө”, InterVISTAS-ga², 2006 оны 6 дугаар сар.

Дэлхий худалдааны байгууллага (ДХБ)-аас хийсэн судалгааны дагуу зорчигчийн хөдөлгөөний хэмжээнд либералчлалын үзүүлсэн үр нөлөөг дүгнэхдээ 184 улс хоорондын агаарын тээврээр зорчигчдын урсгалд туршсан гравити загварыг ашигласан.¹⁰ Уг судалгааны дүнд бүрэн болон бүрэн бус либералчлалын зарим үр нөлөө нь улс хоорондын хөдөлгөөнийг дунджаар 30%, харин зарим чиглэлийг 86% гаруй хувиар нэмэгдүүлснийг ажиглажээ.

Зорчигчдын үйлчилгээнд либералчлалын үзүүлэх үр нөлөөний чиглэлээр маш олон судалгаа хийгдсэн байхад агаарын ачаа тээвэрт маш бага судалгаа хийгдсэн байна. Агаарын ачаа тээврийн үнэд агаарын тээврийн либералчлал хэрхэн нөлөөлсөн талаар

¹⁰ Piermartini, R. and Rousová, L. (World Trade Organization), “Liberalisation of Air Transport Services and Passenger Traffic”, Staff Working Paper, December 2008.

нэгэн судалгаа байдаг¹¹. “Зохицуулалтын чанар”-ыг (өөрөөр хэлбэл, аэронавтикийн үйлчилгээнд хамааралтай тарифын хэмжээ, бүтэц, тариф тогтоох ба өөрчлөх зохицуулалт) сайжруулснаар агаарын тээврийн үнийг 14%-аар бууруулсан байхад агаарын ачаа тээврийн зах зээлд хэрэгжүүлж буй бодлогын зохицуулалтыг бүхэлд нь сулруулснаар (өөрөөр хэлбэл, агаарын нээлттэй зайн хэлэлцээр) ачаа тээврийн үнийг 8%-аар цаашид буурахад хүргэснийг судлаачид тогтоожээ.

2.3.2 Либералчлалын хөгжиж буй орнуудад үзүүлэх нөлөө

Тайлангийн дараагийн хэсэгт хөгжиж буй орнууд агаарын тээврийн үйлчилгээг хэрхэн либералчилсан талаарх жишээг товч дурдаж, либералчилсан зах зээлийн үр нөлөөллийн талаар авч үзнэ.

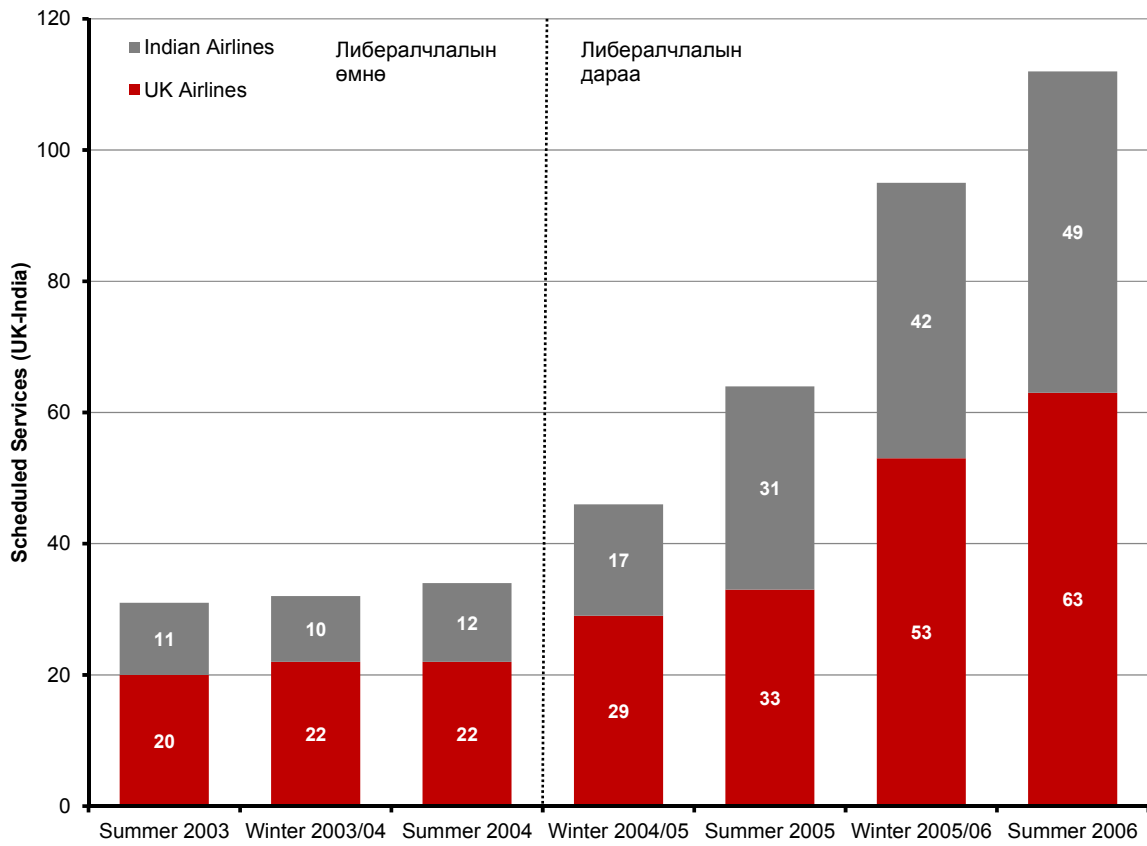
Энэтхэг-Их Британи Улсын хоёр талт хэлэлцээр

Их Британи Улсын Иргэний нисэхийн ерөнхий газраас 2004 онд хэрэгжүүлсэн Энэтхэг-Их Британи Улсын хоёр талт хэлэлцээрийн либералчлалын үр нөлөөг судалжээ¹². Уг судалгаагаар либералчлалын дараах хоёр жилд Их Британи, Энэтхэг Улс хоорондын шууд нислэгийн тоо долоо хоногт 34 (Их Британийн агаарын тээвэрлэгчид 22 нислэг, Энэтхэгийн агаарын тээвэрлэгчид 12 нислэг) байснаас 112 хүртэл (Их Британийн агаарын тээвэрлэгчид 63 нислэг, Энэтхэгийн агаарын тээвэрлэгчид 49 нислэг) өссөнийг **Үзүүлэн 2-2**-оос харж болно. Шинээр нэмэгдсэн үйлчилгээний дийлэнхийг хоёр улсын нисэх буудлын хооронд (Их Британи Улсын Heathrow, Энэтхэг улсын Мумбайн нисэх буудал) явуулж байжээ. Үүндээс гадна эдгээр хоёр улсын хоёрдогч цэгүүдийг холбосон үйлчилгээнүүд ч мөн адил нэмэгджээ. Мөн тус хоёр улсын хооронд нислэг үйлддэг агаарын тээвэрлэгчдийн тоо гурав байснаа тав (BMI, Jet Airways зах зээлд шинээр орсон) болж нэмэгджээ. Өрсөлдөөн ийнхүү нэмэгдсэнээр тийзийн дундаж үнэ жуулчлалын зорилгоор зорчигчдын хувьд 17%, харин бизнесийн зорилгоор зорчигчдын хувьд 8%-аар буурсан байна. Үнэ буурч, агаарын тээврийн үйлчилгээ нэмэгдсэнээр хоёр орны зорчигч эргэлт 108%-аар өссөн үр дүн гарчээ.

¹¹ Micco, A. and Serebrisky, T. (2004), “Infrastructure, Competition Regimes and Air Transport Costs: Cross Country Evidence”, July 2004.

¹² UK CAA, “UK-India Air Services: A Case Study in Liberalisation”, 22 November 2006.

Үзүүлэн 2-2: Их Британи, Энэтхэг Улс хоорондын хуваарьт нислэгийн тоо (2003-2006)



Эх сурвалж: Их Британи Улсын иргэний нисэхийн газар, “Их Британи-Энэтхэг Улс хоорондын агаарын тээврийн үйлчилгээ: Либералчлалын талаарх кэйс судалгаа”, 2006 оны 11 дүгээр сарын 22 OAG мэдээлэлд үндэслэв.

Малайз-Тайланд

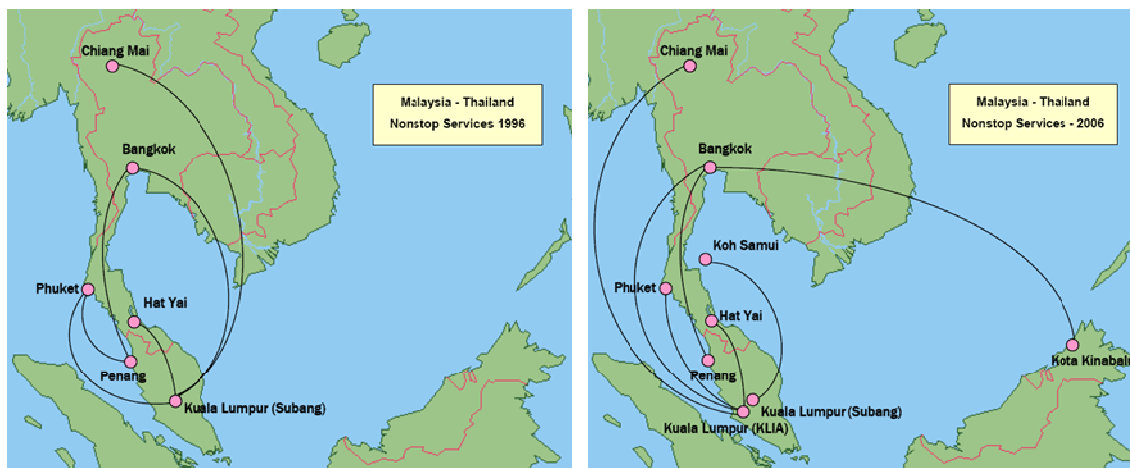
Анхны хэлэлцээрийг Малайз, Тайланд улсуудын хооронд 1969 онд байгуулсан. Энэхүү Бермуда I хэлэлцээр нь засгийн газрууд харилцан тохирсны дагуу нислэгийн цэгийг тодорхойлох, агаарын тээвэрлэгчийг томилох, давтамж, багтаамжийг нэмэх боломжийг нээжээ. Малайз, Тайланд Улсууд Харилцан ойлголцлын санамж бичиг зурсны дараа үйлчилгээ, давтамжийг нэмэгдүүлэх бололцоотой болсон учраас нийт хөдөлгөөн өссөн.

Улс орнуудын хооронд байгуулсан хэлэлцээрийн заалтуудад либералчлагдсан зах зээлийн олон янзын онцлогийг тусгадаг. Үүнд нислэг үйлдэх цэг, олон янзын чиглэл, харилцан код эзэмших болон нислэгийг чөлөөтэй давтахад хязгаарлалт тавихгүй байх зэрэг багтана. Хэлэлцээрт нислэгийн тавдугаар, завсрын ба түүнээс давсан, долдугаар эрх болон ачаа тээврийн үйл ажиллагаа багтсан. Ихэнх хоёр талт хэлэлцээрт каботажийг тусгадаггүй.

Малайзын бага зардалтай агаарын тээвэрлэгч АйрАзи нь 2004 онд Малайз-Тайландын зах зээлд нэвтэрсэн нь зах зээл дээрх суудлын багтаамжийг огцом нэмэгдүүлэхэд нөлөөлсөн. АйрАзи нь хоёр улсын хоорондын нислэг, тухайлбал нислэгийн 3, 4 дүгээр эрх бүхий зах зээлд чиглэдэг. Малайз, Тайланд улсын хоёр талт хэлэлцээр нь АйрАзид шинэ чиглэлээр, өндөр давтамжтайгаар зах зээлээ тэлэх боломж олгосон. Үзүүлэн 2-3-т Малайз, Тайландын улс хоорондын 1996 онд хийгдсэн шууд нислэгийг 2006 оны түвшинтэй харьцууллаа. Шууд нислэгүүд нь голчлон АйрАзи компаний бага зардалтай

агаарын нислэгийн шинэ үйлчилгээний үр дүнд нэмэгдсэн. АйрАзи дотооддоо өргөжин тэлэхийн хэрээр Куала Лампур–Бангкок/Пукет, Бангкок-Пенан чиглэлд олон улсын сүлжээг бий болгосон. АйрАзи эдгээр чиглэлд өмнө нь 1996 онд нислэг үйлдэж байсан ч хамгийн гол нь хямд үнийн бодлогын нөлөөгөөр нийт багтаамж өссөн байна.

Үзүүлэн 2-3: Малайз-Тайланд Улс хоорондын шууд нислэг (1996, 2006 оныг харьцуулав)



Эх сурвалж: ИнтерВистас судалгаа: Агаарын тээврийн либералчлалын эдийн засагт үзүүлэх үр нөлөө”, 2006 ОАГ мэдээлэлд үндэслэв

2005 онд 1.3 сая зорчигчид Тайланд, Малайз улсуудын хооронд зорчжээ. Үүний 370,000 гаруй зорчигчид нь либералчлал ба бага зардал бүхий агаарын тээвэрлэгч шинээр зах зээлд нэвтэрснээс гарсан хавсарсан нөлөөтэй шууд холбоотой. Либералчлалын шууд болон шууд бус үр нөлөө нь зах зээлийг 37%-аар тэлэхэд хүргэсэн. Тайланд, Малайз Улсын эдийн засаг, аялал жуулчлалын салбарт гарсан үр нөлөө нь тун ойролцоо бөгөөд тус бүрт нь 4,300 бүтэн цагийн ажлын байр шинээр бий болж, ДНБ¹³-д 114 сая ам. долларыг оруулсан тооцоо гарчээ.

Ямайка-АНУ хоорондын агаарын нээлттэй зай

АНУ нь Ямайка Улсын хувьд либералчлалын хэлэлцээр байгуулсан цорын ганц улс юм. Ямайка нь аялал жуулчлалын салбараас хэт хараат бөгөөд АНУ нь тус салбарын үндсэн зах зээл юм. Иймээс аялал жуулчлалын зах зээл нь Ямайка Улсын агаарын тээврийн бодлогын үндсэн асуудал болж байдаг.

2002 оны Агаарын нээлттэй зайн хэлэлцээрийн дагуу Ямайка Улс аль ч чиглэлд хязгаарлалтгүйгээр нислэг үйлдэх эрхтэй болсон. Тухайн үед Ямайка нь нэлээд либералчилсан тогтолцооны доор 20 гаруй жилийн туршид АНУ-д нислэг хийсэн туршлагатай байсан. Айр Ямайка нь 1979 онд АНУ-ын дөрвөн үндсэн цэгт нислэг үйлдэж байсан бол эдгээр цэгээ 12 болгон нэмэгдүүлж чаджээ.

1979-2002 оны хооронд АНУ, Ямайкад зорчсон зорчигчдын тоо 450,000-аас 1.2 сая болтол үлэмж хэмжээгээр нэмэгдсэн нь жилийн дундаж өсөлт 12% байсан гэсэн үг. Мөн тухайн үед Айр Ямайка нь өрсөлдөх чадвараа хадгалж чадсан. Ямайка Улсын код харилцан эзэмших зөвхөн ганц хэлэлцээр Айр Ямайка, Делта компаниудын хооронд хийгдсэн ч уг код харилцан эзэмших хэлэлцээр нь эерэг үр нөлөөг авчирсан гэж үздэг. Учир нь Ямайка нь нислэг үйлдэх боломжгүй байх байсан шинэ цэгүүдэд үйлчилж, зах

¹³ ИнтерВистас судалгаа: “Агаарын тээврийн либералчлалын эдийн засагт үзүүлэх үр нөлөө”, 2006 он.

зээлээ өргөтгөж чадсан¹⁴. Гэвч Айр Ямайка компанид удирдлага, санхүүгийн олон бэрхшээл тулгарч байсан учраас Карибын Айрлайнз компани 2010 оны 5 дугаар сарын 1-нд Айр Ямайка компанийн агаарын хөлөг, нислэгийн чиглэлийг өөрийн эзэмшилд авч, Kingston's Norman Manley дахь олон улсын нисэх буудалд шинээр нислэгийн сүлжээний цэг (hub) байгуулахаар шийдвэрлэсэн.

Чилийн либералчлал

Чили Улс нь агаарын тээврийг либералчлах эрчимтэй бодлогыг 1978 оноос хэрэгжүүлж эхэлсэн. Ингэхдээ олон улсын ба дотоодын агаарын тээврийн зах зээлд чөлөөтэй нэвтрэх боломжийг нээж, үнийн бодлого, үйл ажиллагаанд (аюулгүй байдлын зохицуулалтаас хамаарч) тавих хязгаарлалтыг багасгасан. Энэ арга хэмжээний хариуд хоёр талт хэлэлцээрт нэгдсэн нөгөө улс мөн хязгаарлалтаа сулруулна гэж тооцоолон, гуравдагч оронд хамаарах хёор талт хэлэлцээрүүдтэй зөрчилдөхгүй байх нөхцлийг хангасан¹⁵. Үүний үр дүнд Чили нь харьцангуй олон нээлттэй агаарын хэлэлцээрийг АНУ, Их Британи, Уругвай, Парагвай, Сингапур, Панам, Шинэ Зеланд, Ямайка, Доминиканы Бүгд Найрамдах Улс зэрэг орнуудтай байгуулсан. Агаарын нээлттэй зайн хэлэлцээр байгуулаагүй тохиолдолд илүү либералчлагдсан хоёр талт хэлэлцээрийг (Бразил, Аргентин, Испани зэрэг орнуудтай) байгуулсан.

Чили Улсад хэрэгжүүлсэн агаарын тээврийн либералчлалын бодлого, ялангуяа нислэгийн хөдөлгөөний өсөлт ба төвлөрөл, мөн Чилийн либералчлагдсан агаарын тээврийн таван зах зээлийн эдийн засгийн үр нөлөөлөлд 2008 онд судалгаа хийсэн.¹⁶ Уг судалгаагаар АНУ, Испани, Бразил, Аргентин улсуудтай байгуулсан либерал эсвэл агаарын нээлттэй зайн хэлэлцээрийн үр дүнд бий болсон нислэгийн хөдөлгөөн ба эдийн засагт гарсан өсөлтийг нягталжээ. Судалгааны дүнд либералчлагдсан хэлэлцээр тус бүрээр зорчигч эргэлт огцом өссөн нь хөдөлгөөний өсөлтийг урьдчилан тооцоолж байснаас давсан үзүүлэлттэй байгааг тогтоожээ. Эдгээр дөрвөн оронтой байгуулсан хэлэлцээрийг либералчласны үр дүнд ДНБ нь 489.4 сая ам. доллараар өссөнийг эконометрикийн анализид тулгуурлан судлаачид тооцоолон гаргажээ.

2.4 Либералчлалын нийт эдийн засагт үзүүлэх үр нөлөө

Либералчлалын үр нөлөө нь зөвхөн зорчигчдод очих үр нөлөөгөөр хязгаарлагдахгүй. Либералчлалын үр дүнд агаарын тээврийн үйлчилгээ, хөдөлгөөний хэмжээ нэмэгдсэн нь хөдөлмөр эрхлэлтийг нэмэгдүүлж, нийт эдийн засагт үр өгөөжөө өгсөөр ирсэн. Үүнийг хэд хэдэн байдлаар тайлбарлаж болно. Үүнд:

- **Агаарын тээврийн салбар:** Агаарын тээврийн үйлчилгээ нэмэгдсэнээр үйлчилгээ, удирдлага, засвар үйлчилгээнээс улбаалсан эдийн засгийн үйл ажиллагаа шинээр бий болно. Үүнд агаарын тээвэрлэгчид, агаарын навигаци, нисэхийн салбарыг дэмждэг бусад бизнесийг нэрлэж болно. Үр нөлөө нь улмаар нийт эдийн засагт өргөн хүрээнд нөлөөлнө (шууд бус буюу үржүүлэгч үр нөлөө гэж мөн нэрлэдэг). Тухайлбал, нислэгийн хоол хүнс бэлтгэгчдэд нийлүүлэлт хийдэг хүнсний бөөний худалдаачид, нисэх буудлын бараа тээвэрлэгчид, онгоцны түлшний боловсруулах үйлдвэр гэх мэт.

¹⁴ “Ямайкийн агаарын тээврийн либералчлалын туршлага”, Либералчлалын бодлого болон хэрэгжилтийн талаарх зохицуулалтын бодлогын семинар, Испанийн Порт хот, Тринидад ба Тобаго, 2004 оны 4 дүгээр сарын 27-29.

¹⁵ “Чилийн Нээлттэй агаарын зайн бодлого”, 12-р сарын 29, 2003, ИНОУБ-ын баримт бичиг.

¹⁶ Villena, M.J., Harrison, R, and Villena, M.G., “Impacto Economico de la Política de Acuerdos de Cielos Abiertos en Chile”, Revista de Analisis Economico, Vol. 23, No. 1, pp.107-149, June 2008.

- **Аялал жуулчлалын салбар:** Бүс нутаг, улс оронд жуулчид үлэмж хэмжээгээр ирэхэд агаарын тээвэр чухал үүрэг гүйцэтгэдэг. Үүнд бизнес, жуулчлалын зорилготой аялагчдыг хамруулах ба эдгээр аялагчдын зарцуулж буй зардал нь зочид буудал, зоогийн газар, театр, машин түрээслэх гэх мэт аялал жуулчлалтай холбоотой бизнесийг өргөн хүрээнд дэмждэг. Агаарын тээврийн үйлчилгээ нь нөгөө талаар эдийн засагт зарцуулагдах мөнгөний хэмжээг бууруулдаг гэж тооцогддог гадагшаа чиглэсэн аялал жуулчлалыг дэмждэг нь гарцаагүй хэдий ч энэ нь аялал жуулчлалын байгууллага, такси үйлчилгээ зэргээр дотоодын эдийн засагт ч хувь нэмрээ давхар оруулж байдаг. Хэрэв агаарын тээврийн үйлчилгээ хөгжөөгүй бол гадаад орныг зорьж буй жуулчдын зарцуулж буй мөнгийг дотоодын аялал жуулчлалын салбарт зарцуулах байсан гэж үзэх нь үндэслэлгүй билээ.
- **Каталист үр нөлөө:** Үүнийг мөн нийт эдийн засагт үзүүлэх үр өгөөж гэж нэрлэдэг. Агаарын тээвэр нь худалдааг нэмэгдүүлж, бүс нутагт шинэ бизнес эрхлэгчид, хөрөнгө оруулалтыг татах замаар үндэсний ба бүс нутгийн хөдөлмөр эрхлэлт, эдийн засгийн хөгжилд дэмжлэг үзүүлдэг. Агаарын тээвэр хөгжөөгүй нөхцөлд хөгжихгүй байх байсан янз бүрийн салбар, эдийн засгийн үйл ажиллагааг агаарын тээврийг сайжруулан холбосноор тухайн бүс нутагт татах боломжтой. Ялангуяа каталист үр нөлөөг дараах байдлаар тодорхойлж болно. Үүнд:
 - Худалдаанд үзүүлэх нөлөө: Агаарын тээврийн үйлчилгээний либералчлал нь шинэ чиглэл, илүү оновчтой холбоос нислэг, нислэгийн давтамж нэмэгдсний үр дүнд олон бизнес эрхлэгчдэд шинэ зах зээлийг нээж өгдөг. Улмаар одоо байгаа бүтээгдэхүүний эрэлтийг үлэмж нэмэгдүүлэхэд хүргэдэг.
 - Хөрөнгө оруулалтад үзүүлэх нөлөө: Олон компаний хувьд бизнес, үйлдвэрлэл, агуулахаа хаана байршуулах талаар шийдвэр гаргахдаа эдгээр нь олон улсын нисэх буудалд ойрхон эсэхийг харгалзаж үздэг.
 - Бүтээмжид үзүүлэх нөлөө: Агаарын тээврийн үйлчилгээ нь шинэ зах зээлд нэвтрэх боломжийг нээж, улмаар бизнес эрхлэгчдийн хувьд үйлдвэрлэл өссөнөөс үйлдвэрлэлийн зардал буурах (economies of scale) бололцоо бүрддэг. Агаарын тээврийн үйлчилгээ улам нээлттэй болсноор өндөр чадвартай ажилтнуудыг татах, тогтвортой ажиллуулах нөхцлийг ажил олгогч компаниудад нээж өгдөг.

Их Британи Улсын иргэний нисэхийн газар нь ЕХ-ны зах зээлийн либералчлал нь агаарын тээврийн салбарын¹⁷ хөдөлмөр эрхлэлтэд хэрхэн нөлөөлсөн талаар судалгааг 2004 онд хийсэн. Уг судалгаагаар нисэхийн салбарт хөдөлмөр эрхлэлт 1991-2000 оны хооронд (өөрөөр хэлбэл, либералчлалын өмнө ба дараа) 38%-аар өссөнийг тогтоожээ. Мөн түүнчлэн үндэсний агаарын тээвэрлэгч нь дампуурсан юмуу эсвэл засгийн газраас хэрэгжүүлсэн бодлогын дагуу бүтцийн өөрчлөлт хийсэн цөөн хэдэн орныг (Швейцарь, Бельги, Грек) эс тооцвол баруун Европт хөдөлмөр эрхлэлтийн түвшин 6-84%-аар өссөн гэж судалгааны дүн харуулжээ.

Дор дурдсан судалгаанууд агаарын тээврийн үйлчилгээ, хөдөлмөр эрхлэлт буюу эдийн засгийн өсөлт (“каталист үр нөлөө”) хоорондын хамаарлыг өргөн хүрээнд авч үзсэн. Үүнд:

¹⁷ UK CAA, “The Effect of Liberalization of Employment”, 16 March 2004.

- Irwin, Kasarda (1991) нарын хийсэн судалгаа нь АНУ-ын томоохон 104 хот дахь хөдөлмөр эрхлэлтийн түвшин нэмэгдсэн болон агаарын тээврийн үйлчилгээний сүлжээний бүтэц хоорондын харилцааг судалсан.¹⁸ Судлаачид 30 жилийн мэдээлэлд тулгуурлан хийсэн статистик дүн шинжилгээгээр бүс нутагт үйлчилж буй агаарын тээврийн үйлчилгээний сүлжээг өргөтгөсөн нь тухайн бус нутгийн хөдөлмөр эрхлэлт, ялангуяа үйлчилгээний салбарын хөдөлмөр эрхлэлтэд мэдэгдэхүйц эерэг үр нөлөө үзүүлж байгааг харуулсан.¹⁹
- Button, Taylor (2000) нар олон улсын агаарын тээврийн үйлчилгээ ба эдийн засгийн өсөлтийн хоорондын хамаарлыг судалсан.²⁰ Инженер техникийн өндөр ур чадвартай хүмүүсийн хөдөлмөр эрхлэлт болон тухайн бүс нутаг дахь нисэх буудлаас санал болгож буй Европыг чиглэсэн хэд хэдэн шууд чиглэлүүд хоорондын харилцаа хамааралд статистикийн дүн шинжилгээг хийхдээ АНУ-ын 41 томоохон хотын талаарх мэдээлэлд тулгуурласан. Уг судалгаагаар хөдөлмөр эрхлэлт ба Европыг чиглэсэн агаарын тээврийн үйлчилгээ хоорондын статистик хамаарал нь маш өндөр байсныг харуулжээ. Жишээлбэл, Европт үйлчилж байсан гурван чиглэлийг дөрөв болгож нэмэхэд “техникийн өндөр ур чадвар” шаардсан ажлын байр ойролцоогоор 2,900 гаруйгаар нэмэгдсэн.
- Brueckner (2002) мөн АНУ-ын хөдөлмөр эрхлэлтэд агаарын тээврийн үйлчилгээний үзүүлэх үр нөлөө чиглэлээр дээрхтэй төстэй судалгаа хийжээ.²¹ Судалгааны дүнд томоохон хот суурин газруудын агаарын хөлгөөр зорчигчдын түвшин 10%-аар нэмэгдэхэд үйлчилгээний салбар дахь ажлын байр ойролцоогоор 1%-аар нэмэгддэгийг тогтоосон байна. Үйлчилгээг олон чиглэлд, өндөр давтамжтай явуулах нь агаарын хөлгөөр зорчигчдын тоог асар ихээр нэмэгдүүлсэн төдийгүй тухайн хот суурин газарт шинээр байгуулагдаж байгаа, эсвэл үйл ажиллагаагаа явуулж буй газруудын хөдөлмөр эрхлэлтийн аль алинд нь нөлөөлсөн байна. Харин агаарын тээвэр нь үйлдвэрлэл, бусад бүтээгдэхүүний салбарын хөдөлмөр эрхлэлтэд нөлөө үзүүлээгүйг судалгаагаар тогтоосон нь үйлчилгээний салбараас бусад салбарт ач холбогдол багатай гэсэн үг юм.
- Cooper, Smith (2005) нар аялал жуулчлал, худалдаа, бизнесийн байршил сонгох ба хөрөнгө оруулалтын талаар шийдвэр гаргах, мөн бүтээмжид агаарын тээврийн салбарын үзүүлэх нөлөөг судалжээ.²² Судалгааны дүнд агаарын тээврийн салбараас худалдааны (өөрөөр хэлбэл экспорт импортын зөрүү) салбарт оруулах цэвэр ашгийн хэмжээг 2003 оны байдлаар ЕХ-ны 25 гишүүн улсуудын хэмжээнд 55.7 тэрбум Евро гэж тооцсон ба энэ дүн нь ЕХ-ны ДНБ-ий 0.6%-тай тэнцүү юм.
- *InterVISTAS Consulting Inc*-ийн 2006 онд хийсэн судалгаа нь аливаа улсын агаарын тээврийн холбоос (олон улсын агаарын тээврийн үйлчилгээг хэмжих хэмжүүр) 10%-аар өсөхөд ДНБ нь 0.07% -аар²³ өсдөг гэж тооцжээ.

¹⁸ Irwin, M. and Kasarda, J. (1991), “Air Passenger Linkages and Employment Growth in U.S. Metropolitan Areas”, *American Sociological Review*, Vol. 56, No. 4, August 1991.

¹⁹ Энэхүү дүн шинжилгээ нь агаарын тээвэрлэгчийн сүлжээ өсөн нэмэгдэх нь хөдөлмөр эрхлэлтийн түвшин өсөн нэмэгдсэний үр дүн бус харин шалтгаан болсон гэдгийг баталсан эргэж тооцдоггүй загварт тулгуурлан хийсэн.

²⁰ Button, K. and Taylor, S. (2000), “International air transportation and economic development”, *Journal of Air Transport Management*, Vol. 6, Issue 4, October 2000.

²¹ Brueckner, J. (2002), “Airline Traffic and Urban Economic Development.”

²² Cooper, A. and Smith, P. (2005), “The Economic Catalytic Effects of Air Transport in Europe,” EUROCONTROL.

²³ *InterVISTAS Consulting Inc.*, “Measuring the Economic Rate of Return on Investment in Aviation”, December 2006.

- Bel, Fagenda (2008) нар олон улсын агаарын тээврийн үйлчилгээ ба Европын том хэмжээний хот сууринд байрлах томоохон компаний бизнесийн төв хоорондын харилцан хамааралд дүн шинжилгээ хийжээ.²⁴ Тив хоорондын шууд нислэг үйлддэг байх нь бизнесийн төвийн байршлыг тодорхойлоход томоохон хүчин зүйл (эдийн засгийн, бизнесийн, хөдөлмөр эрхлэлтийн, татварын зэрэг бусад хүчин зүйлсийн хамтаар) болдгийг судлаачид тогтоожээ. Тив хоорондын агаарын тээврийн үйлчилгээг 10%-аар нэмэгдүүлэхэд нисэх буудлын ойр байрлах хотуудад бизнесийн төвөө байршуулах томоохон компаниудын тоо 4%-аар өсдөгийг уг судалгаа харуулж байна.
- Ishutkina, Hansman (2009) нар агаарын тээвэр, эдийн засгийн үйл ажиллагаа хоорондын харилцан хамаарлын талаарх судалгааг олон улсын түвшинд хийжээ.²⁵ Энэхүү судалгаанд санал асуулгын загварчлал, мэргэжлийн дүгнэлт, агрегат үзүүлэлтүүд, кейс судалгааны дүнг ашигласан бөгөөд судлаачид агаарын тээвэр болон эдийн засгийн үйл ажиллагааны хооронд эргэх холбоо бүхий харилцаа үйлчилдэг гэж дүгнэжээ. Агаарын тээвэр нь уг салбарын үйлчилгээний хүртээмжтэй эсэхээс хамааралтай байдаг эдийн засгийн салбарыг үйл ажиллагааг дэмжиж, шинэ ажлын байр бий болгодог. Үүний хариуд эдийн засгийн үйл ажиллагаа нь агаарын тээврийн үйлчилгээний хэрэглээ, шаардлагыг өдөөж байдаг. Ялангуяа, агаарын тээврээр зорчигчид ба ДНБ-ий хоорондын хамаарлыг судлахаар нэгтгэсэн дүн болон улс орон тус бүрийн түвшинд хийсэн мэдээлэлд шинжилгээ хийжээ. 139 улсын 30 гаруй жилийн (1975-2005) мэдээллийг шинжлэхэд эдийн засгийн эерэг өсөлттэй орнуудын ихэнхид нь нэлээд хэмжээний өөрчлөлт гарсан нь ажиглагджээ. Агаарын тээврийн үйлчилгээний нийлүүлэлтийн хувьд зохицуулалтын хүрээ, дэд бүтцийн чадавхид өөрчлөлт гарсан бол агаарын тээврийн үйлчилгээний эрэлтийн хувьд эдийн засгийн либералчлал, шинэтгэл болон дэд бүтцийн салбарын хөрөнгө оруулалтыг дэмжих алхмууд нь эдийн засгийн өсөлтийг дэмждэг ажээ.

Агаарын тээврийн либералчлал нь агаарын ачаа тээвэрт мөн нөлөөлж, үүний үр дүнд ачаа тээврийн үйлчилгээ, ачаа эргэлт нэмэгдснээр хөдөлмөр эрхлэлтийн нэмэгдүүлэх зэрэг бусад эерэг нөлөөг нийт эдийн засагт үзүүлдэг талаар дараах судалгаанаас харж болно. Үүнд:

- Kasarda нар (2006) нь агаарын ачаа тээврийн үр нөлөөг дэлхийн нийт эдийн засгийн түвшинд судалсан.²⁶ Уг судалгаа нь нислэгийн эрхийг либералчилж, агаарын тээврийн салбарын бусад үйл ажиллагаанд шинэчлэл хийсний үр дүнд агаарын ачаа тээврийн салбарт гарах боломжит үр нөлөөг авч үзсэн. Судлаачид агаарын ачаа тээврийн зах зээлийг либералчлах нь уг салбарыг газар зүйн хамрах хүрээний хувьд өргөжин тэлэх нөхцлөөр хангадаг гэж дүгнэжээ. Цаашилбал либералчлал нь агаарын тээвэрлэгчид эх үүсвэрээ илүү үр ашигтайгаар ашиглах, бүтээгдэхүүний нэр төрлөө нэмэх, мөн эдийн засгийн хөгжлийг хурдасгадаг ажээ.

²⁴ Bel, G. and Fageda, X. (2008), "Getting There Fast: Globalization, Intercontinental Flights and Location of Headquarters", *Journal of Economic Geography*, Vol. 8, No. 4.

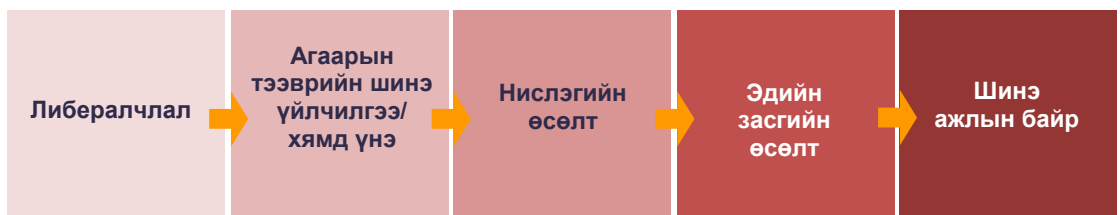
²⁵ Ishutkina M.A. and Hasnman R.J. (2009), "Analysis of the interaction between air transportation and economic activity: a worldwide perspective", PhD thesis, Department of Aeronautics and Astronautics, Massachusetts Institute of Technology.

²⁶ Kasarda J.D., Appold S.J, and Mori, M. (2006), "The impact of the air cargo industry on the global economy," paper for the International Air Cargo Association, Air Cargo Forum, Calgary, Canada, Sep. 2006.

- Cech (2004) нь агаарын ачаа тээврийн үйлчилгээ нь тухайн улс орны эдийн засагт хэрхэн нөлөөлөх талаар судлахдаа крос-секшн (cross-section) статистик аргыг ашигласан. Үүнд: 1) шинээр ажлын байр бий болгох ба ажилтнуудаа тогтвортой ажиллуулахад (хөдөлмөр эрхлэлтийн түвшингээр хэмжсэн) тухайн нутаг дэвсгэрийн онцлог хэрхэн нөлөөлдөг, 2) эдийн засгийн өсөлтөд үзүүлэх нөлөө (хөдөлмөрийн хөлсөөр хэмжсэн) болон 3) ажиллагсдын бүтээх нэмүү өртөгт нөлөөлөх болон бүтээмж, өрсөлдөх чадвар сайжрах (нэг ажилтанд ногдох хөдөлмөрийн хөлсөөр хэмжсэн).²⁷ Судлаач хүн амын тоогоороо ойролцоо АНУ-ын засаг захиргааны 125 нэгжийн нисэх буудлын тоо, ачаа тээврийн эргэлт, нислэгийн үйлчилгээний давтамж зэргийг харгалзан, 7 бүлэгт ангилсан. Үүний үр дүнд агаарын ачаа тээврийн үйлчилгээний хүртээмж нь эерэг каталист үр нөлөөтэй болохыг илрүүлжээ. Онцолвол, каталист үр нөлөө нь хөдөлмөр эрхлэлтийг нэмэгдүүлээд зогсохгүй бүс нутгийн бүтээмжийг сайжруулж, ажиллагсдын хөдөлмөрийн хөлсийг нэмэгдүүлэхэд нөлөөлж болно. Агаарын ачаа тээврийн үйлчилгээний хүртээмжтэй байдал тээврийн салбарт хамгийн ихээр, харин барилга, бөөний ба жижиглэнгийн худалдааны салбарт мөн тодорхой хэмжээгээр нөлөө үзүүлдэг байна.
- Booz Allen Hamilton (2007) компани нь ЕХ, АНУ-ын хооронд Агаарын тээврийн нээлттэй зайн хэлэлцээрийг байгуулснаар эдийн засагт гарах нөлөөллийн талаар судалгаа хийжээ.²⁸ Мөн түүнчлэн Агаарын тээврийн нээлттэй зайн хэлэлцээр нь агаарын ачаа тээврийн зах зээлд хэрхэн нөлөөлсөн талаар нягталж дүгнэжээ. Судалгааны дүнгээс харахад агаарын тээврийн зах зээлд 100,000 (хамгийн бага хувилбар) болон 170,000 (хамгийн их хувилбар) тонн ачаа нэмэгдэж байгаа нь өнөөгийн зах зээлийн 1-2%-тай тэнцэж, 5,000-аас 9,000 шинэ ажлын байр үүсгэх тооцоо гарсан байна.

2.5 Дүгнэлт

Энэхүү бүлэгт товч дурдсан судалгаануудаас дүгнэхэд либералчлал нь агаарын тээврийн үйлчилгээг эрчимжүүлж, тийзийн үнийг хямдруулснаар нислэгийн хөдөлгөөнийг нэмэгдүүлэн, цаашилбал эдийн засгийн өсөлт, хөдөлмөр эрхлэлтийг дэмждэг болохыг доорхи графикт дүрслэн харуулав.



²⁷ Cech P. (2004), “The Catalytic Effect of the Accessibility to Air Cargo Services”, TIACA Graduate Research Paper Competition.

²⁸ Booz Allen Hamilton (2007), “The Economic Impact of an Open Aviation Area between the EU and the US”, Prepared for the European Commission.

ХЭСЭГ III: МОНГОЛ УЛСЫН АГААРЫН ТЭЭВРИЙН ЗАХ ЗЭЭЛИЙН ТАЛААРХ ТОЙМ

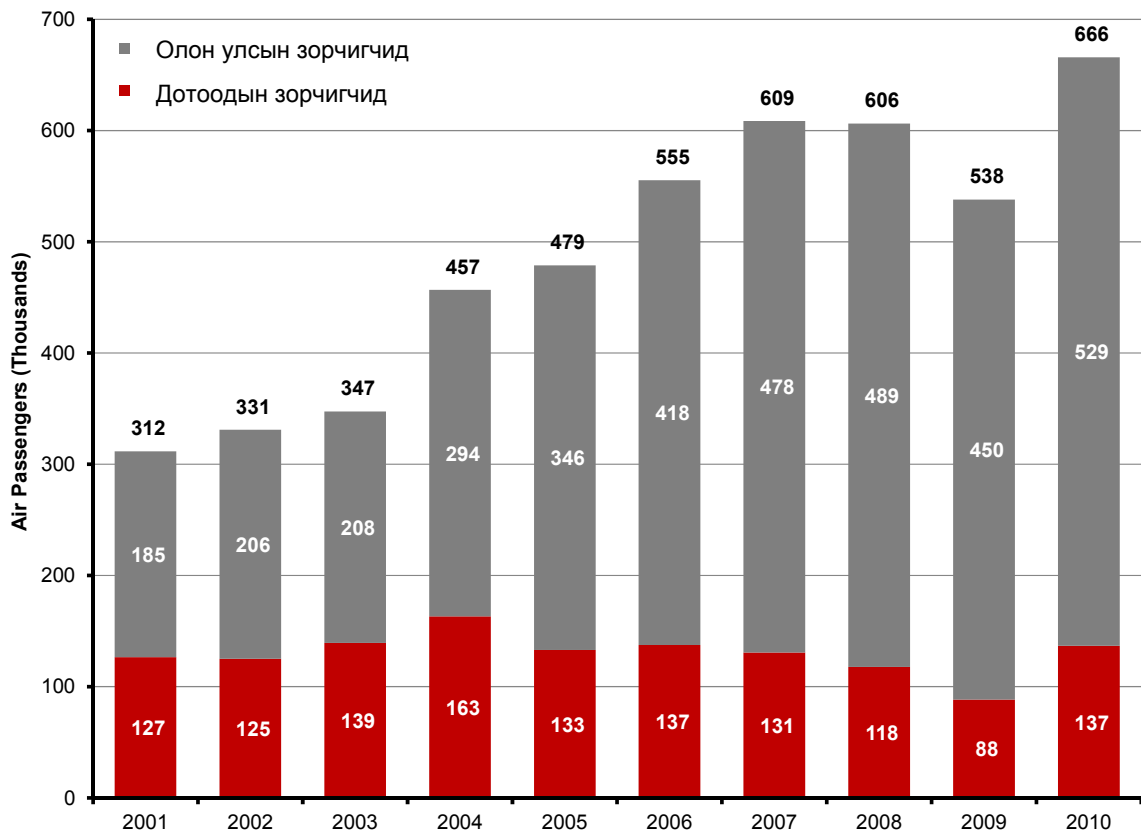
3.1 Зорчигч эргэлт

Монгол Улсын агаарын тээврийн нийт зорчигч эргэлт 2010 онд 665,803 хүрснийг Үзүүлэн 3-1-т харууллаа. Үүнээс олон улсын зорчигч эргэлт 529,000 байсан нь нийт эргэлтийн 79%, харин дотоодын зорчигч эргэлт 137,000 буюу 21%-ийг эзэлж байна.

2001–2007 оны хооронд олон улсын зорчигч эргэлт жилд дунджаар 17%-аар буюу нэлээд хэмжээгээр нэмэгдсэн байна. 2008 ба 2009 онд олон улсын зорчигч эргэлт буурсан нь дэлхийн эдийн засгийн хямралтай холбоотой. Харин 2010 оны байдлаар зорчигч эргэлт дахин сэргэж эхэлсэн нь 2009 оноос 18%-аар өссөн дүн юм.

Дотоодын зорчигч эргэлт сүүлийн арав гаруй жилийн хугацаанд тасралтгүй өөрчлөгдсөөр ирж, 2004 онд зорчигч эргэлт хамгийн өндөр буюу 163,000 хүрчээ. 2010 оны байдлаар дотоодын зорчигч эргэлт 2009 онтой харьцуулахад 55%-аар өссөн.

Үзүүлэн 3-1: Олон улсын ба дотоодын зорчигчдын тоо (2001-2010)



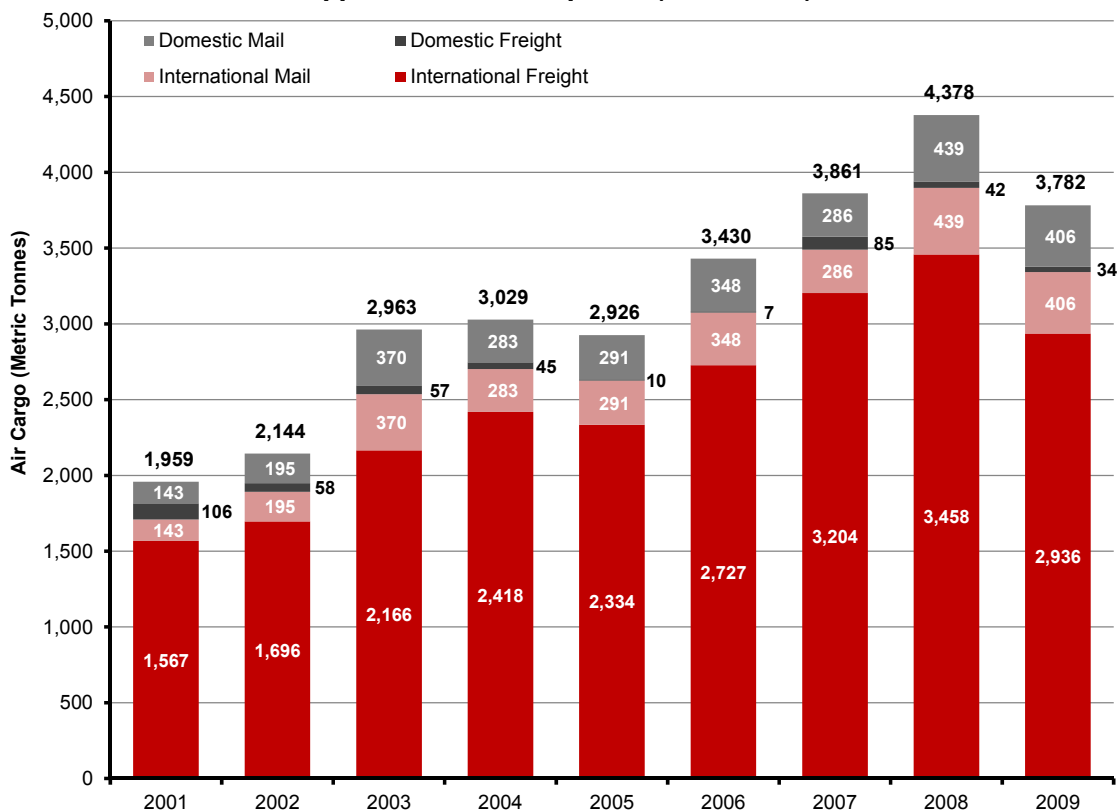
Эх сурвалж: Монгол Улсын ИНЕГ-ын статистикийн эмхэтгэл.

3.2 Ачаа эргэлт

Үзүүлэн 3-2-т Монгол Улсын ачаа тээврийн нийт эргэлтийг олон улсын ба дотоодын ачаа тээвэр ба шуудангийн салбараар задлан харууллаа. Ачаа тээвэрлэлт 2001-2008 онд жилд дунджаар 12% өсч байгаад дэлхийн эдийн засгийн хямралын нөлөөгөөр 2009 онд 14%-аар буурсан.

Нийт ачаа эргэлтийн ихэнх хувийг олон улсын ачаа тээвэр эзэлдэг. Жишээ нь, 2009 онд 2,936 тонн (77%) ачаа, олон улсын шууданг оролцуулвал нийт 3,342 тонн (88%) ачаа тээвэрлэжээ.

Үзүүлэн 3-2: Ачаа эргэлт (2001-2009)



Эх сурвалж: Монгол Улсын ИНЕГ-ын статистикийн эмхэтгэл.

3.3 Томоохон тээвэрлэгчид ба нислэгийн чиглэлүүд

Монгол Улсад нийт 23 нисэх буудал байдгаас зөвхөн 14 нь хатуу хучилттай зурвас замтай. Чингис хаан олон улсын нисэх буудал (ULN) нь олон улсын бүх нислэг үйлдэх улсын хэмжээний хамгийн том нисэх буудал бөгөөд МИАТ, Аэро Монголиа, Изинис Эйрвэйз компаниудын хувьд нислэгийн сүлжээний цэг (hub)-ийн үүрэг гүйцэтгэж байна.²⁹ Чингис хаан нисэх буудал нь Улаанбаатар хотоос баруун урд зүгт 18 км-ын зайд байрладаг ба мөн дотоодын ихэнх нислэгийг үйлддэг (Чингис хаан нисэх буудал нь бусад цэгүүдтэй холбогдох ихэнх нислэгүүдийн хувьд нислэгийн сүлжээний цэг (hub) бөгөөд Чингис хаан нисэх буудлыг алгасч шууд холбогддог цөөн тооны нисэх буудал байдаг).

2010 оны байдлаар дотоодын зах зээл дээрх агаарын тээвэрлэгчдийн эзлэх жинг Үзүүлэн 3-3-т харуулав. Дор дурдсан агаарын тээвэрлэгчид дотоодын зах зээлд үйл ажиллагаа явуулж байна. Үүнд:

- МИАТ нь Монгол Улсын үндэсний агаарын тээвэрлэгч бөгөөд Улаанбаатар хотод төвтэй. 1954 онд байгуулагдсан тус компани Корейн Эйр, Аэрофлот компаниудтай код харилцан эзэмших гэрээтэй. Тус компани дотоодын нислэг, мөн түүнчлэн Чингис хаан нисэх онгоцны буудал ба бусад орнуудын хооронд олон улсын нислэгээр үйлчилдэг. Олон улсын нислэгийг Москва, Берлин,

²⁹ Өлгий нисэх буудал нь Казакстан руу олон улсын хуваарьт нислэг үйлддэг нисэх буудал юм.

Бээжин, Сөүл, Токио ба Улаанбаатар хотын хооронд үйлдэж байна.³⁰ МИАТ нь дотоодын нислэгийн зах зээлд маш бага хувь эзэлж, дотоодын зорчигч тээвэр нь жил ирэх тутам багасч байна (2008 онд 13,000 гаруй дотоодын зорчигч тээвэрлэжээ).

- Изинис Эйрвэйз 2006 онд байгуулагдсанаасаа хойш хуваарьт болон захиалгат нислэг үйлдэж байгаа бөгөөд дотоодын хамгийн том агаарын тээвэрлэгч юм. 2009 оны зунаас эхлэн Изинис Эйрвэйз нь БНХАУ-ын Хайлаар хот руу олон улсын нислэг үйлдэж эхэлсэн. Нэг жилийн дараа буюу 2010 оны зун ОХУ-ын Улаан-Үүд рүү олон улсын нислэг хийж эхэлжээ.³¹
- Аэро Монголиа нь 2002 онд байгуулагдаж, дотоодын нислэгийг 12 чиглэлд, олон улсын нислэгийг 4 чиглэлд (ОХУ-ын Алтай, Иркутск ба БНХАУ-ын Урумчи, Хөх хот) үйлдэж байна.³²

Үзүүлэн 3-3: Агаарын тээвэрлэгчдийн дотоодын зах зээлд эзлэх хувь (2010)

Тээвэрлэгч	2010 оны дотоодын зорчигч тээвэр	
	Зорчигч	Зах зээлд эзлэх %
Изинис Эйрвэйз	77,274	56%
Аэро Монголиа	59,273	43%
МИАТ	281	1%
Нийт	136,828	100%

Эх сурвалж: Монгол Улсын ИНЕГ-ын статистикийн эмхэтгэл.

Чингис хаан нисэх буудлаас үйлддэг дотоодын томоохон чиглэлүүдэд Оюутолгой, Даланзадгад, Ховд, Тавантолгой, Овоот, Өлгий, Мөрөн, Улаангом багтдаг.

Үзүүлэн 3-4-т агаарын тээврийн компаниудын олон улсын зах зээлд эзлэх хувийг харуулав. МИАТ нь нийт зах зээлийн 50%-ийг эзэлж байхад бусад тээвэрлэгчид болох Изинис Эйрвэйз, Аэро Монголиа нь 2%-ийг эзэлж байна. Олон улсын нислэгийн үлдсэн хувийг Korean Air, Air China, Aeroflot, SCAT (Казакстан) зэрэг гадаадын тээвэрлэгчид гүйцэтгэж байна.

Үзүүлэн 3-4: Агаарын тээвэрлэгчдийн олон улсын зах зээлд эзлэх хувь (2010)

Тээвэрлэгч	2010 оны олон улсын зорчигч тээвэр	
	Зорчигч	Зах зээлд эзлэх %
МИАТ	266,040	50%
Korean Air	112,073	21%
Air China	82,373	16%
Aeroflot	49,539	9%
Аэро Монголиа	8,802	2%
Изинис Эйрвэйз	5,672	1%
Бусад	4,476	1%
Нийт	528,975	100%

Эх сурвалж: Монгол Улсын ИНЕГ-ын статистикийн эмхэтгэл.

³⁰ МИАТ вэбсайт. Улирлын чанартай цөөн тооны нислэгийг Гонконг, Япон Улсын Осока, ОХУ-ын Иркутск зэрэг хотуудын хооронд мөн үйлддэг.

³¹ Изинис Эйрвэйз вэбсайт.

³² Аэро Монголиа вэбсайт.

Монгол ба бусад орнуудын хоорондох зорчигч эргэлтийн хэмжээг 2010 оны байдлаар Үзүүлэн 3-5-д харуулав. МИАТ ба Korean Air компаний үйлчилдэг Сөүлийн чиглэл нь хамгийн их зорчигч эргэлттэй олон улсын чиглэл ба нийт зорчигч эргэлтийн 40%-ийг эзэлж, ойролцоогоор 210,000 зорчигч тээвэрлэжээ. Үүний дараа Бээжин, Москва, Наритагийн чиглэл орж байна. Эдгээр дөрвөн чиглэл нь 2010 оны олон улсын нийт зорчигч эргэлтийн 92%-ийг эзэлж байна.

Үзүүлэн 3-5: Монгол Улсаас эхлэх/дуусах олон улсын нислэгийн хөдөлгөөн (2010)

Чиглэл (ба тээвэрлэгчдийн үйлчилдэг чиглэл)	2010 оны олон улсын зорчигч тээвэр	
	Зорчигч	Зах зээлд эзлэх %
Сөүл (МИАТ, Korea Air)	209,901	40%
Бээжин (МИАТ, Air China)	193,261	37%
Москва (МИАТ, Aeroflot)	56,841	11%
Нарита (МИАТ)	26,167	5%
Берлин (МИАТ)	16,028	3%
БНХАУ-ын бусад чиглэл (Изинис Эйрвэйз, TianJin Airlines)	14,443	3%
Япон Улсын бусад чиглэл (МИАТ)	3,019	1%
ОХУ-ын бусад чиглэл (Изинис Эйрвэйз, Ural Airlines)	1,230	0%
Бусад	8,085	2%
Нийт	528,975	100%

Эх сурвалж: Монгол Улсын ИНЕГ-ын статистикийн эмхэтгэл.

3.4 Эхлэх/дуусах чиглэлийн зах зээл

Үзүүлэн 3-5 дахь зорчигч эргэлтийн талаарх тоон мэдээлэл нь Монголоос эхлэх/дуусах чиглэлд үйлчилж буй шууд нислэгийн хөдөлгөөний хэмжээг харуулж байна. Тэдгээр нь зорчигчдын эцсийн эхлэх/дуусах чиглэлийг төлөөлөх шаардлагагүй. Тухайлбал, Москвагийн чиглэлийн зарим зорчигчид магадгүй Европыг чиглэсэн дамжин өнгөрөх нислэг хийж болно. Үүний нэгэн адилаар Сөүлээс гадагш нислэгийн зорчигчид Сөүлээр дамжин нисч, эсвэл зарим нь Хойд Америкаас аялалаа эхэлсэн байж болно. Үзүүлэн 3-6-д зорчигчдын хамгийн эцсийн эхлэх/дуусах улс орнуудын хөдөлгөөний талаарх тоон мэдээллийг харуулав. Эдгээр тоог аяллын захиалгын мэдээллийн санд үндэслэсэн тооцсон.

Эхлэх/дуусах чиглэлийг авч үзэхэд дараах шууд нислэг бүхий орнуудын зах зээл хамгийн томд тооцогдож байна. Үүнд, Өмнөд Солонгос, БНХАУ, Япон, ОХУ, Герман. Эдгээр орнуудын эхлэх/дуусах зорчигчийн хэмжээ нь чиглэлийн эзлэхүүнтэй харьцуулахад бага бөгөөд энэ нь холбох нислэгийн хэмжээ их буйг илэрхийлж байна. Тухайлбал, Москвагаас эхлэх/дуусах чиглэлийн хөдөлгөөн нийтдээ 57,000 байхад аялалыг Москвагаас эхлүүлж, Москвад дуусгах зорчигчдын тоо ердөө 26,000 байсан нь нийт зорчигчдын ойролцоогоор 31,000 нь холбох нислэгээр үйлчлүүлж байсан гэсэн үг юм (жишээлбэл, зорчигчдын зарим нь Европоос аяллаа эхэлж, Европт аяллаа дуусгах чиглэлд нисч байж болно). Япон Улсын хувьд байдал өөр байдаг. Эхлэх/дуусах зорчигчдын тоо нь нислэгийн чиглэлийн хэмжээнээс давсан үзүүлэлттэй байгаа нь Японоос эхлэх/дуусах зарим зорчигчид өөр чиглэлд (ихэнх тохиолдолд Сөүл) холбогдож байгааг илэрхийлж байна. Монголоос эхлэх/дуусах чиглэлийн зорчигчдын ойролцоогоор гуравны нэг нь холбох чиглэлээр дамжин зорчдог.

АНУ нь эрэлтээ хангаж чаддаггүй томоохон зах зээлийн нэг бөгөөд энэ нь шууд үйлчилгээ дутмаг дөрөв дэх эхлэх/дуусах зах зээл юм. Ийм эрэлт ихтэй зах зээлд мөн түүнчлэн Европ, Ази багтдаг. Аяллын захиалгын мэдээллийн санд хийсэн дүн шинжилгээгээр аяллын чиглэлийг мөн судалж үзсэн. Зорчигчдын гуравны хоёр нь гадаад орон руу юмуу эсвэл гадаадаас Монгол руу зорчиж байсан Монгол Улсын иргэд байхад гуравны нэг нь Монгол Улсад ирэх гадаадын зорчигчид байлаа.

Үзүүлэн 3-6: Монгол Улсад эхлэх/дуусах томоохон зах зээл (2009)

Улс	Зорчигч (мянга)	Нийт зорчигчид эзлэх %
Өмнөд Солонгос	145	27%
БНХАУ	133	25%
Япон	48	9%
АНУ	43	8%
ОХУ	26	5%
Герман	22	4%
Франц	14	3%
Итали	9	2%
Чех	9	2%
Их Британи	8	1%
Бусад	72	14%
Нийт	529	100%

Эх сурвалж: ИНЕГ-ын аяллын захиалгын мэдээллийн сан.

Тэмдэглэл: Хөдөлгөөний талаарх тоон мэдээллийг агаараар зорчигчдын завсрын холбох буюу дамжин өнгөрөх цэгүүд бус харин эхлэх/дуусах чиглэлд нь үндэслэн гаргасан. Тоон мэдээллийг ойролцоогоор авсан учраас нийлбэр дүн тэнцэхгүй байж болно.

3.5 Монгол Улсын нэгдсэн олон улсын агаарын харилцааны хэлэлцээр

Монгол Улсын Засгийн газар дэлхийн 30 гаруй улстай агаарын харилцааны хоёр талт хэлэлцээрт гарын үсэг зуржээ. Үзүүлэн 3-7-д эдгээр хоёр талт хэлэлцээрүүдээс сонгож авсан 9 хэлэлцээрийн товч агуулгыг дурдав.

Үзүүлэн 3-7: Монгол Улсад нэгдсэн агаарын харилцааны гэрээний гол онцлогууд

Улс	Зөвшөөрөгдсөн цэг	Багтаамж	Үнэ	Томилсон тээвэрлэгч	Эрх 5
Финланд	Дурын	Урьдчилан тогтоосон	Нэг удаа үл зөвшөөрөх	Хоёр/Олон	Байхгүй
Герман	Тодорхой бус	Урьдчилан тогтоосон	Илгээгч улс	Хоёр/Олон	Байхгүй
Гонконг	Тогтсон	Урьдчилан тогтоосон	Нэг удаа үл зөвшөөрөх	Хоёр/Олон	Байхгүй
Энэтхэг	Тодорхой бус	Урьдчилан тогтоосон	Нэг удаа үл зөвшөөрөх	Хоёр/Олон	Байхгүй
Япон	Тодорхой бус	Урьдчилан тогтоосон	Нэг удаа үл зөвшөөрөх	Хоёр/Олон	Байхгүй
ОХУ	Тодорхой бус	Урьдчилан тогтоосон	Нэг удаа үл зөвшөөрөх	Хоёр/Олон	Байхгүй

Улс	Зөвшөөрөгдсөн цэг	Багтаамж	Үнэ	Томилсон тээвэрлэгч	Эрх 5
Сингапур	Дурын	Урьдчилан тогтоосон	Хоёр удаа үл зөвшөөрөх	Хоёр/Олон	Байгаа
Швед	Тодорхой бус	Урьдчилан тогтоосон	Илгээгч улс	Хоёр/Олон	Байхгүй
Их Британи	Дурын	Бермуда	Нэг удаа үл зөвшөөрөх		Байхгүй

Эх сурвалж: ИНОУБ-ын Олон улсын агаарын тээврийн хэлэлцээрийн мэдээллийн сан

Монгол Улсын нэгдсэн хоёр талт хэлэлцээрийн ихэнх нь ерөнхийдөө үнийн бодлого, багтаамж, агаарын тээвэрлэгчийн чиглэл, нислэгийн тавдугаар эрхийн үйл ажиллагаанд хяналт тавьдаг, хязгаарлагдмал шинжтэй. Засгийн газрууд хоёр талт хэлэлцээрийг байгуулахад харилцан ашигтай нөхцлийг санал болгох зарчмыг баримталдаг гэдгийг онцлох нь зүйтэй. Иймээс хоёр талт хэлэлцээрийн хязгаарлалт нь Монгол Улсын Засгийн газраас явуулж буй бодлогын улмаас бус харин хэлэлцээрийг байгуулж буй орнуудын зүгээс баримталж буй бодлогын үр нөлөө байж болох талтай юм.

Үзүүлэн 3-8-д томоохон зах зээл болох БНХАУ, Өмнөд Солонгос, Япон улсуудтай байгуулсан агаарын тээврийн хэлэлцээрт тусгагдсан багтаамжийн талаарх онцгой хязгаарлалтуудын талаарх нэмэлт мэдээллийг харууллаа. Эдгээр гурван зах зээлийн хувьд долоо хоног тутмын зөвшөөрөгдсөн нислэгүүдийн тоог хязгаартай тогтоодог. Өмнөд Солонгосын хувьд долоо хоног тутамд зургаан нислэг хийх давтамжтай. Өмнөд Солонгос нь зорчигчдын тооны хувьд Монголоос эхлэх/дуусах томоохон зах зээл учраас энэхүү давтамж нь нэлээд хязгаарлагдмал бөгөөд зуны улирлын ачааллын үед нэмэлт нислэг үйлдэх тусгай зөвшөөрлийг олгох замаар байнга зөрчигдөж байдаг.³³

Үзүүлэн 3-8: Монгол Улсын хамгийн том гурван эхлэх/дуусах зах зээлд агаарын тээврийн хоёр талт хэлэлцээрийн дагуу багтаамжид тавих хязгаарлалт

Улс орон	Зөвшөөрөгдөх багтаамж (нислэгүүд 7 хоногоор)	Суудлын хязгаар
Өмнөд Солонгос	6 (зуны улиралд нэмэлт нислэгүүдийн тусгай зөвшөөрөл)	Байхгүй (2003 оноос хойш)
БНХАУ	28 (Бээжингийн чиглэлд 14)	Байхгүй
Япон	5 (Токиогийн чиглэлд 3, Осакад 2)	Байхгүй

Эх сурвалж: С. Баярсайхан “Олон улсын агаарын тээврийн зах зээлийн кэйсүүд”

Монгол Улс нь 2008 оноос хойш Бруней, Шинэ Зеланд, Сингапур, Самоа, Күүк арлууд, Тонга, АНУ зэрэг улсуудтай зөвхөн агаарын ачаа тээврийн чиглэлээр МАLIAT хэлэлцээр байгуулсан. 2009 онд Монгол Улс ЕХ-той агаарын нээлттэй зайн талаар бус харин “тэгш эрхтэй гэрээг” (horizontal agreement) байгуулсан нь Монгол Улс ба ЕХ-ны цэгүүдийн хооронд нислэг үйлдэх томоохон эрхийг агаарын тээвэрлэгчдэд олгосон.³⁴

³³ Эх сурвалж: С. Баярсайхан “Олон улсын агаарын тээврийн зах зээлийн кейсүүд”

³⁴ “Тэгш эрхтэй гэрээг” (horizontal agreement) Европын комисс нь гишүүн орнуудыг төлөөлж, гишүүн улсууд болон гуравдагч оронтой байгуулсан агаарын тээврийн хоёр талт хэлэлцээрийг ЕХ-ны Нийтлэг Хуульд нийцүүлэх зорилгоор байгуулдаг.

ХЭСЭГ IV: МОНГОЛ УЛСЫН ЭДИЙН ЗАСАГ

Монгол Улс нь Казакстан Улсын дараа орох далайд гарцгүй хамгийн том орон бөгөөд урд хэсгээрээ БНХАУ, хойд хэсгээрээ ОХУ-тай хиллэдэг. Тайлангийн энэ хэсэгт Монгол Улсын эдийн засаг ба өнөөгийн байдлын ерөнхий тоймыг өгүүлнэ.

4.1 Хүн ам

Монгол Улсын хүн ам сүүлийн 20 жилд тогтмол өсөн, 2010 оны жилийн эцсийн байдлаар 2.8 саяд хүрч, 1990-ээс 2010 оныг хүртэл жилд дунджаар 1.4% өсч байна.³⁵ 2009 оны байдлаар нийт хүн амын 28%-ийг 15 наснаас доош, 68%-ийг 15-64, харин 4%-ийг 65-аас дээш насныхан эзлэж байсан.³⁶ Нийт хүн амын ойролцоогоор 38% нь нийслэл хот Улаанбаатарт төвлөрсөн.³⁷ Хүн амын нягтаршлын хувьд 1 км² талбайд ердөө 1.7 хүн оногдож байгаа нь дэлхий дээрх хамгийн бага нягтаршилтай улсын нэг юм.³⁸

Ирэх таван жилд Монгол Улсын хүн ам дунджаар 1.5%-аар огцом өснө гэж Олон Улсын Валютын Сан (ОУВС)-гаас тооцоолжээ.

4.2 Эдийн засгийн өсөлт

Үзүүлэн 4-1-т 2003 ба 2010 оны хоорондох ДНБ-ийн өсөлтийг харууллаа. Монгол Улсын эдийн засаг 2003 оноос эрчимтэй өсч, хамгийн өндөр өсөлт нь 10.6% хүрч байсан. ДНБ 2009 онд 1.3%-аар буурсан (нэг талаас дэлхийн эдийн засгийн хямралаас үүдэлтэй) боловч 2010 онд 6.1%-аар өссөн байна. Эдийн засгийн өсөлт 2003-2010 оны хооронд жил тутам дунджаар 7.5% байна.

Тус улсын эдийн засаг цаашид ч өсөх хандлагатай бөгөөд ОУВС-гийн эдийн засагчдын таамаглаж буйгаар 2015 оныг хүртэл жилд дунджаар 13%-аар эрчимтэй өснө.³⁹ Уул уурхай, бусад салбарын хөрөнгө оруулалт өсөх, засгийн газрын зарлага нэлээд нэмэгдэх, түүхий эдийн ханш өсөх төлөв ажиглагдах, олон улсын зах зээлийн өндөр эрэлтээс улбаалан экспорт эрчимжих, дотоодын ба гадаадын хөрөнгө оруулалтын дүнд хувь хүмүүсийн орлого өсөх зэрэг нь Монгол Улсын эдийн засгийг хөгжүүлэх үндсэн хөдөлгөгч хүч болно.

Дэлхийн банк Монгол Улсыг бага-дунд орлоготой орнуудын бүлэгт хамааруулдаг. 2010 онд худалдан авах чадварын үнэлгээгээр (PPP) нэг хүнд ногдох ДНБ-ийг 3,300 ам. доллар гэж тооцжээ.⁴⁰ Энэ үзүүлэлтээр Монгол Улс нь Энэтхэг, Вьетнам, Узбекистан улсын түвшинд байгаа ч БНХАУ-ын орлогын түвшингийн ердөө 45%, АНУ-ын 7%-тай л тэнцэж байна.

³⁵ National Statistical Office of Mongolia (<http://www.nso.mn>) and International Monetary Fund, World Economic Outlook Database, October 2010.

³⁶ WHO country health information profiles: Mongolia.

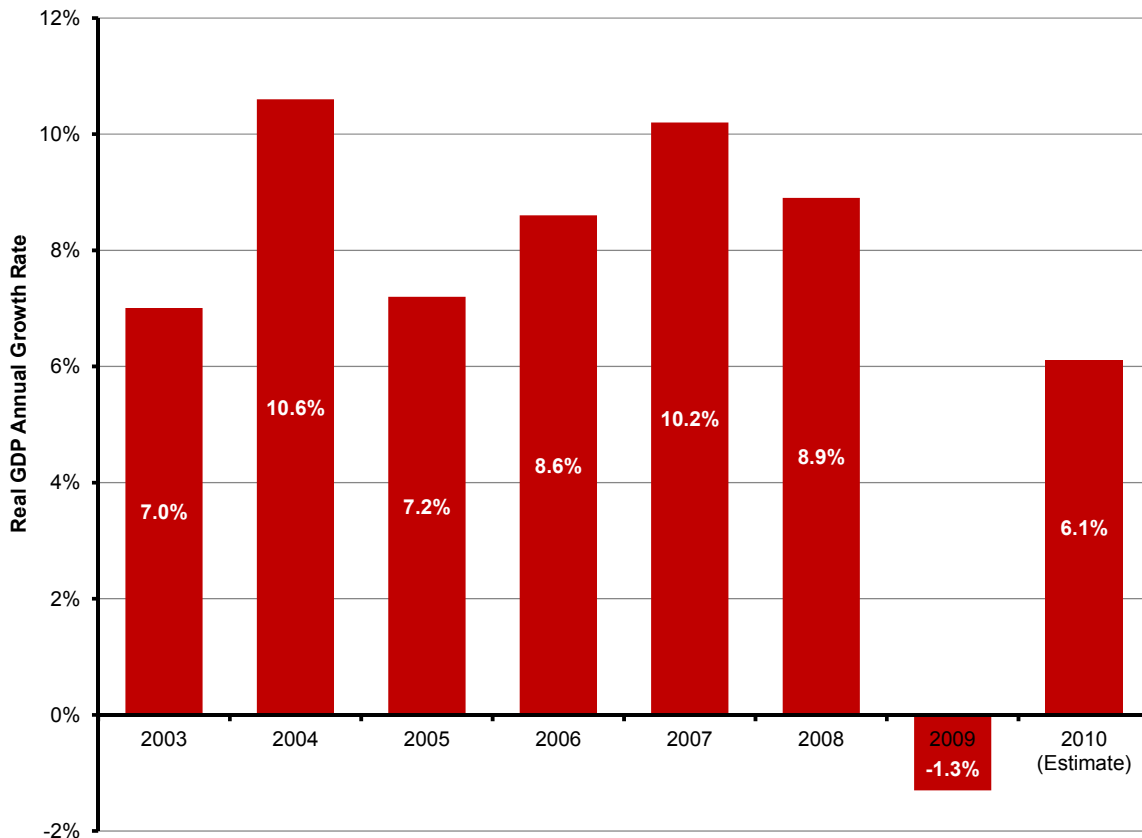
³⁷ Transportation Statistics Report of Mongolia, March 2008.

³⁸ WHO Country Health Information Profiles: "Mongolia 2010-2020 Outlook," January 2011.

³⁹ International Monetary Fund, World Economic Outlook Database, October 2010

⁴⁰ CIA World Factbook.

Үзүүлэн 4-1: Монгол Улсын ДНБ-ийн жилийн дундаж өсөлт (2003-2010)



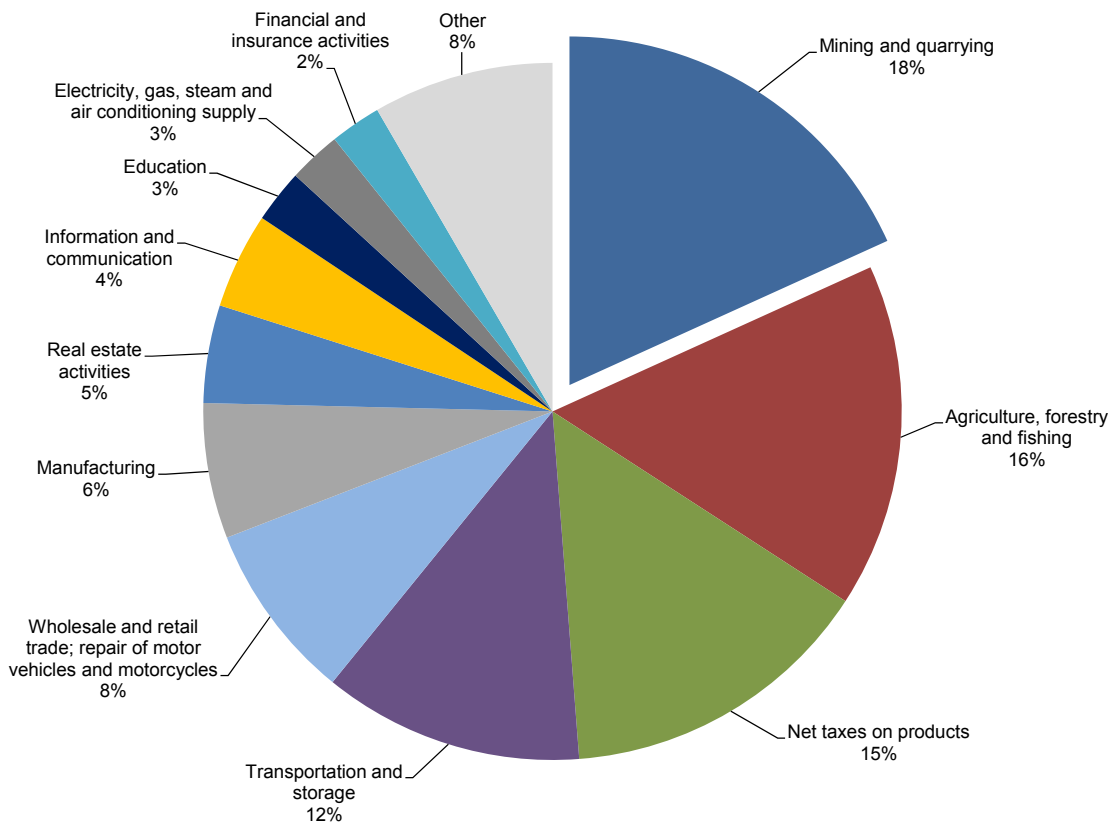
Эх сурвалж: Монгол Улсын Үндэсний Статистикийн Газар
http://www.nso.mn/v3/index2.php?page=free_access.

4.3 Эдийн засгийн үндсэн салбарууд

Уул уурхай, олборлох салбар нь Монгол Улсын эдийн засагт нэлээд жин эзэлж буйг (ДНБ-ий 18%) Үзүүлэн 4-2-оос харж болно. Уул уурхайн салбар тус улсын эдийн засгийг хөгжүүлэх үндсэн хөдөлгүүр болж, жил тутам 17%-аар буюу эдийн засгийн нийт өсөлтөөс хоёр дахин илүү хурдцаар томорч байна. Нийт эдийн засгийн 16%-ийг эзэлж буй хоёр дахь том салбар нь хөдөө аж ахуй, ойн аж ахуй, загасчлалын салбар юм. Эдийн засаг тэлэхийн хэрээр эдгээр салбарын эзлэх хувь буурч байна. Жишээлбэл, 2004 онд уг салбар ДНБ-ий 25%-тай тэнцдэг байжээ.

Тэвэр, агуулахын салбар ДНБ-ий 12%-ийг эзэлдэг ба агаарын тээврийг либералчилсан тохиолдолд энэ дүн өсөх төлөвтэй. Зочид буудал, хоол хүнсний үйлчилгээний салбар одоогийн байдлаар ДНБ-ий 1% бөгөөд агаарын тээврийн зах зээлийг либералчилснаар аялал жуулчлал салбар хөгжвөл эдгээр салбарын эзлэх жин нэмэгдэх төлөвтэй.

Үзүүлэн 4-2: ДНБ-ийг салбар тус бүрээр (2010)



Эх сурвалж: Монгол Улсын статистикийн мэдээлэл, 2010 оны 12 дугаар сар

4.4 Экспорт болон импорт

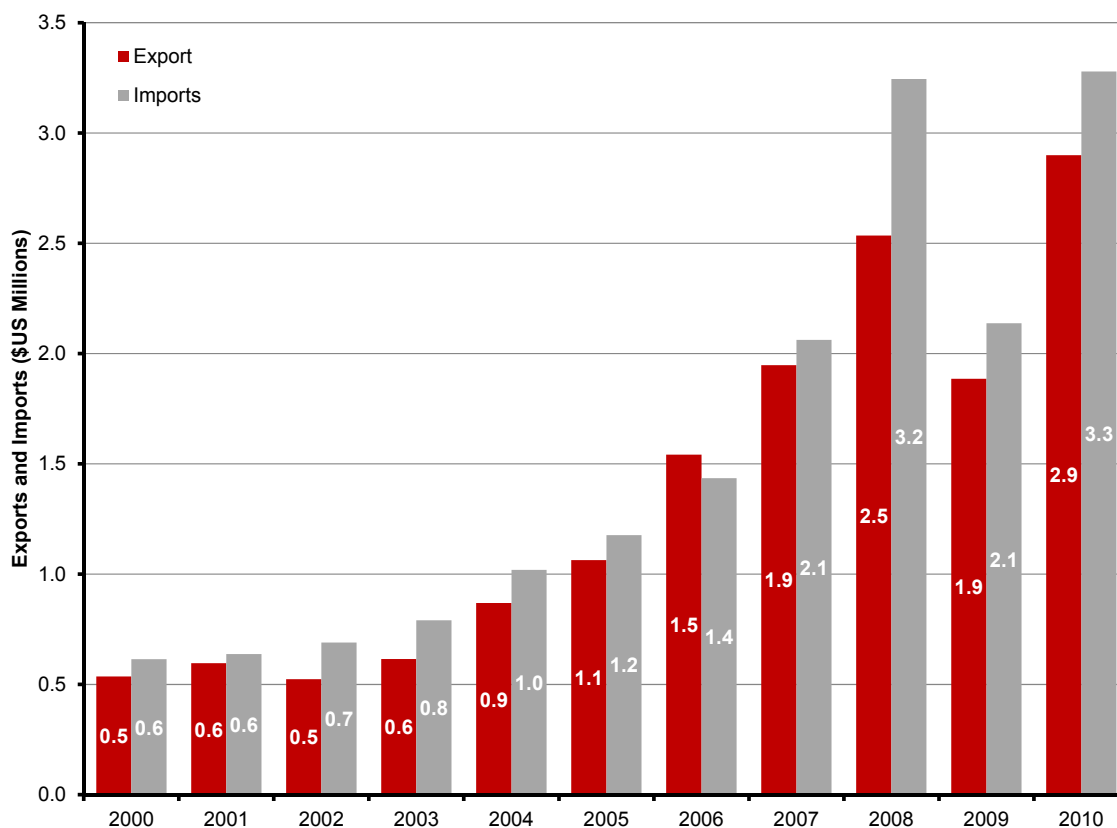
Үзүүлэн 4-3-г улсын хэмжээний экспорт, импортыг сүүлийн арван жилийн үнийн дүнгээр нь илэрхийлэн харууллаа. Экспорт, импорт нь сүүлийн арван жилийн туршид эрчимтэй өсч, нийлбэр дүнгээр жил тутам дунджаар 18.3%-аар өссөн байна. Гэвч 2008/2009 онд гарсан дэлхийн эдийн засгийн хямрал худалдаанд сөргөөр нөлөөлж, экспорт/импорт 30%-аар буурсан. Харин 2010 онд 54%-аар өсч, эргэж сэргэсэн.

БНХАУ нь тус улсын экспортын томоохон зах зээл буюу 2010 оны нийт экспортын 85%-ийг эзэлжээ. ОХУ нь импортын үндсэн зах зээлд тооцогдох (нийт импортын 38%) ба БНХАУ удаалж байна (нийт импортын 27%).⁴¹ БНХАУ нь тус улсын худалдааны томоохон түншийн хувьд экспорт, импортын нийлбэр дүнгээр 44%-ийг эзэлж, түүний дараагаар ОХУ (27%), Япон (5%), Өмнөд Солонгос (4%), АНУ (3%) орж байна.⁴² Уул уурхайн бүтээгдэхүүн гадаад худалдаанд хамгийн их жин буюу экспортын 60%, импортын 30%-ийг эзлэж байна.

⁴¹ Монгол Улсын Үндэсний статистикийн газар

⁴² Монгол Улсын Үндэсний статистикийн газар.

Үзүүлэн 4-3: Монгол Улсын экспорт ба импорт (2000-2010)

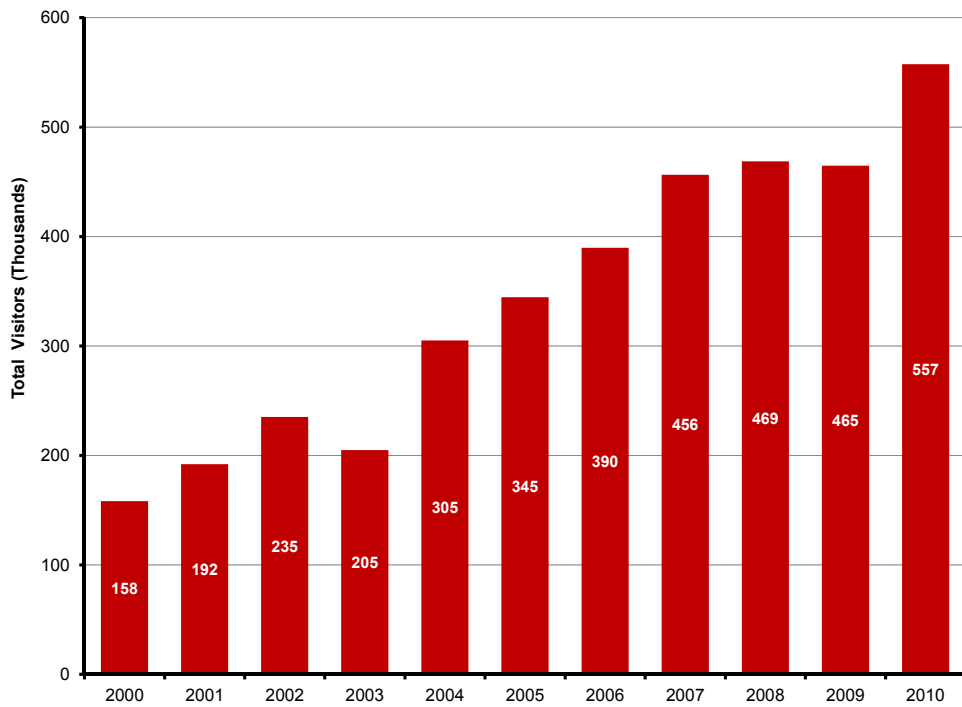


Эх сурвалж: Монгол Улсын статистикийн эмхэтгэл, 2010 оны 12 дугаар сар, Монгол Улсын Статистикийн Үндэсний газар, статистикийн үндсэн үзүүлэлтүүд.

4.5 Аялал жуулчлалын салбар

Аялал жуулчлалын салбар нь эдийн засагт эзлэх жингээрээ харьцангуй шинэ салбар боловч цаашид үлэмж хэмжээгээр хөгжих хандлагатай. Үзүүлэн 4-4-т Монгол Улсад 2000 оноос хойш ирсэн нийт аялагчдын тоог харуулав. Сүүлийн арван жилд Монголыг зорих олон улсын аялагчдын хөдөлгөөн жилд дунджаар 13.4%-аар өссөн бөгөөд 2010 онд 557,414-д хүрсэн байна. Эдгээр нь газар болон агаарын тээврийн хэрэгслээр зорчиж буй аялагчид юм. Хэсэг 3.4-т үзүүлсэн эхлэх/дуусах хөдөлгөөний мэдээлэлд тулгуурлан агаарын тээврийн хэрэгслээр зорчигчид 17%-ийг эзлэж буйг тогтоосон.

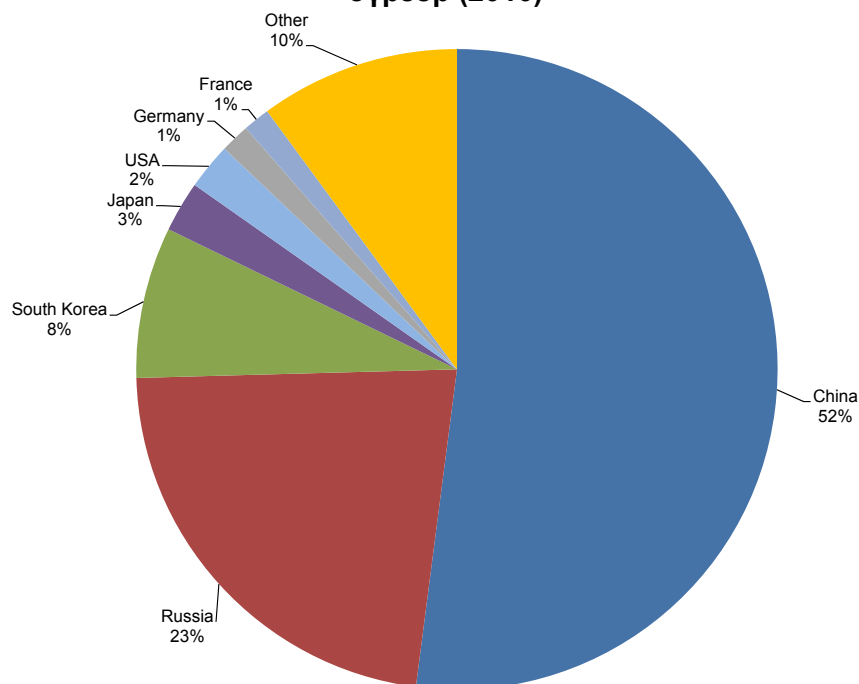
Үзүүлэн 4-4: Монгол Улсад гадаадаас ирж буй аялагчид (2000-2010)



Эх сурвалж: Монгол Улсын аялал жуулчлалын төв, 2010 он болон Монгол Улсын статистикийн эмхэтгэл, 2010 оны 12 дугаар сар

Монголд ирж буй аялагчдыг улс орон тус бүрээр нь Үзүүлэн 4-5-д ангилж харууллаа. БНХАУ-аас ирж буй аялагчид 2010 оны нийт аялагчдын тэн хагасыг (52%) эзэлж байхад ОХУ-аас ирэх аялагчид 23%-тай тэнцүү байна. Эдгээр хөрш орнуудаас ирэх аялагчид 2010 оны нийт аялагчдын дөрөвний гурвыг эзлэж байна. Өмнөд Солонгос нь зах зээл дээрх гуравдугаарт (8%) орж, үүний дараагаар Япон (3%), АНУ (2%) орж байна.

Үзүүлэн 4-5: Монгол Улсад гадаадаас ирж буй аялагчдын харьцааг улс орон тус бүрээр (2010)



Эх сурвалж: Монгол Улсын статистикийн эмхэтгэл, 2010 оны 12-р сар

ХЭСЭГ V: МОНГОЛ УЛСАД ЛИБЕРАЛЧЛАЛЫГ ХЭРЭГЖҮҮЛЭХ ЗӨВЛӨМЖ

5.1 Монгол Улсад тулгарч буй бэрхшээлүүд, эдгээрийг шийдвэрлэх арга зам

Энэ тайлангийн 2.3.2 хэсэгт хөгжиж буй орнуудад агаарын тээврийн үйлчилгээг либералчлахаас гарах үр дүнг тоймлон, боломжит бүх тохиолдолд либералчлал нь эерэг үр дүн авчирдаг болохыг дурдсан. Бидний боловсруулсан загварчлал, либералчлалын өмнөх жишээнээс харахад Монгол Улсын агаарын тээврийн зах зээлийг нээхэд зорчигч, ачаа эргэлтэд үсрэнгүй өсөлт гарах болно. Гэвч засгийн газар өнөөгийн баримталж буй бодлогоороо дамжуулан зорчигч тээврийг нэмэгдүүлэх хэрэгцээ, уг нэмэлт хэрэгцээнээс улбаалах эдийн засгийн үр нөлөө болон үндэсний агаарын тээвэрлэгч болох МИАТ ба дотоодын, хувийн тээвэрлэгчдийн өрсөлдөх чадварыг сайжруулах, либералчлагдсан, илүү өрсөлдөөнт зах зээлд МИАТ, үндэсний бусад тээвэрлэгчдийг бэлтгэх бодлогын тэнцвэрийг хангах зайлшгүй шаардлага тулгарч байна.

Агаарын тээврийг либералчлах үед үндэсний тээвэрлэгчдийн хувьд нааштай үр нөлөө гарч ирсэн жишээнүүд байдаг (Дубай, Сингапур, бусад). Гэвч ийм жишээний ихэнх нь хүчтэй өрсөлдөөнд оролцох, өрсөлдөөнийг давж гарахуйц чадвартай агаарын хөлөг, хөрөнгөтэй үндэсний агаарын тээврийн компаниуд байдаг. Зах зээлийг нээлттэй болгоход дампуурсан (эсвэл асар их хэмжээний алдагдалд орсон) үндэсний агаарын тээврийн компаниудын (Sabena, Alitalia, Olympic, Air Jamaica) жишээ ч мөн байдаг. Хэрэв МИАТ-ын цаашдын өрсөлдөөнд тэсч үлдэх чадвар, цаашдын хөгжил нь үндэсний хэмжээний нэн тэргүүний асуудал мөн бол Монгол Улсын Засгийн газар нь МИАТ-ын чадварыг сайжруулах үүднээс шаталсан арга хэмжээг авах ын зэрэгцээ мөн улсын нийт эдийн засагт эерэг үр нөлөө авчрах, агаарын тээврийн салбарын либералчлахад чиглэсэн бодлого руу шилжих нь зүйтэй.

Монгол Улс нь дор дурдсан хүчин зүйлсээс шалтгаалан маш онцлогтой юм. Үүнд:

- Далайд гарцгүй улсын хувьд Монгол Улс нь дотоод, гадаадын тээврийн салбарт агаарын тээврээс харьцангуй хамааралтай байдаг.
- Тус улс нь асар уудам нутагт тархан байрласан маш цөөн тооны хүн амтай.
- Эдийн засгийн огцом өсөлт нь Монгол Улсаас гадагш, тус улс руу чиглэсэн агаарын тээврийн эрэлтийг нэмэгдүүлж байна.
- Улирлын чанартай (зун) агаарын тээврийн эрэлт нэлээд өндөр бөгөөд харин намар, өвлийн улиралд эрс багасдаг.
- Өсөлтөд чухал нөлөө үзүүлдэг дотоодын чиглэлүүд нь алслагдмал бөгөөд орон нутгийн нисэх буудлуудад ихээхэн хэмжээний засвар, өргөтгөл (хэрэглэлээр буулт үйлдэх систем (ILS), зурвас замыг хатуу хучилттай болгох) хийх шаардлагатай.

Одоогийн байдлаар үндэсний агаарын тээвэрлэгч МИАТ нь Монгол Улстай хоёр талт хэлэлцээр байгуулсан орнууд (ялангуяа БНХАУ, Өмнөд Солонгос, ОХУ)-ын агаарын тээвэрлэгчидтэй нээлттэй зах зээл дээр өрсөлдөхүйц хэмжээнд хөгжиж амжаагүй учраас өрсөлдөөн нэмэгдэхээс болгоомжилж байх магадлалтай. Монгол Улсад нислэг үйлддэг гадаадын компаниуд нь өндөр хүчин чадал бүхий агаарын хөлөг, санхүүгийн хангалттай эх үүсвэр (үүнд агаарын тээврийн сүлжээ, холбоо)-тэй байдаг. Хэдийгээр МИАТ нь одоо ашиглаж байгаа гурван онгоцоо зургаа хүртэл нэмэгдүүлэн агаарын хөлгөө тоогоо цаашид өргөтгөх төлөвлөгөө зарласан ч үүнийг гүйцэтгэхэд 4-6 жилийн хугацаа шаардаж болзошгүй.

Монгол Улсын Засгийн газар нь дотоодын, хувийн агаарын тээврийн компаниудын хийсэн болон хийхээр төлөвлөж буй хөрөнгө оруулалтыг хүлээн зөвшөөрч, олон улсын хэмжээнд эдгээр компаниуд үйлчилгээгээ өргөтгөхийг дэмжих бодлого баримтлах нь нэн чухал юм. МИАТ-ыг бэхжүүлэхийн зэрэгцээ дотоодын, хувийн агаарын тээврийн компаниуд нь МИАТ-тай зэрэгцэн олон улсын чиглэлд нислэгийн үйлчилгээ үзүүлэх, либералчлагдсан зах зээл дээр МИАТ-тай өрсөлдөх боломжийг эдгээр компаниудад олгох шийдэмгий бодлогыг хэрэгжүүлэх нь зүйтэй.

Хувийн эзэмшил бүхий, дотоодын гол тээвэрлэгчид болох Изинис Эйрвэйз, Аэро Монголиа цаашид өргөжих боломжтой бөгөөд үйл ажиллагаандаа хөрөнгө оруулалт хийх төлөвлөгөөтэйгээр хүчин чадлаа сайжруулах томоохон зорилтыг тавиад байна. Дотоодын агаарын тээврийн үйлчилгээ ялангуяа тус улсын баруун, зүүн хязгаар руу хөгжих боломж нь өндөр байна. Изинис Эйрвэйз Avro RJ85 маркийн хоёр онгоц худалдан авах, харин Аэро Монголиа Fokker F50 агаарын хөлөг дээр нэмж B737 юмуу эсвэл A320 онгоц авахаар төлөвлөж байна. Эдгээр компаниуд агаарын хөлгөө өргөтгөх бэлтгэл ажлын хүрээнд өөрсдийн дотоодын засвар үйлчилгээ, инженерийн хүчин чадлаа нэмэгдүүлэх зорилгоор засвар үйлчилгээний байгууламж барьж эхлээд байна. Энэ хоёр компани нь агаарын хөлгөө өргөтгөхийн зэрэгцээ олон улсын нислэгийн чиглэлээ нэмэгдүүлэх, улмаар либералчлалыг бүрэн дэмжих нь ойлгомжтой юм.

Засгийн газрын баримталж буй бодлого нь харьцангуй болгоомжилсон буюу ялангуяа Өмнөд Солонгос, БНХАУ-тай байгуулсан хоёр талт хэлэлцээрээ мөрдөх хандлагатай байна. Боломжит үр нөлөөг харгалзан үзвэл засгийн газар нь либералчлалыг харгалан үзэх сонирхолтой байж магадгүй бөгөөд ингэхдээ зөвхөн шаталсан арга хэмжээ хэрэгжүүлэх замаар буюу агаарын хөлгийн тоог нэмэгдүүлэх, компанийн бүтцийг өөрчлөх, бэлэн мөнгөний нөөцийг үүсгэх замаар МИАТ-ын хүчин чадлыг бэхжүүлэх ёстой.

Тайлангийн дараах хэсэгт амжилттай хэрэгжүүлсэн тохиолдолд дээрх хоёр асуудлыг зэрэг шийдвэрлэх либералчлалд бэлтгэх нэг арга замыг тайлбарлана.

5.2 Монгол Улсад либералчлалыг хэрэгжүүлэх хувилбар

Бүрэн либералчлал (буюу “нээлттэй агаарын зай”) нь Монгол Улсын эдийн засагт боломжит бүхий л эерэг үр дүнг авчрах хэдий ч дээр дурдсанчилан үүнийг хэрэгжүүлэхэд садаа болохуйц улс төрийн болоод эдийн засгийн бодитой хүчин зүйлс байна. Юуны түрүүнд одоогийн засгийн газрын баримталж буй бодлого нь МИАТ-ыг илүү өрсөлдөх чадвартай болгох, илүү өрсөлдөөнтэй зах зээлийн шаардлага, эрэлтийг хангахад хүрэлцээтэй агаарын хөлгийн хүчин чадалтай болгоход чиглэгдэж байна. Иймд бүрэн либералчлалыг (“нээлттэй агаарын зай”) нэн даруй хэрэгжүүлэх боломжгүй байх талтай. Хэдий тийм боловч агаарын тээврийн одоогийн нөхцөл байдлыг цаашид хэвээр хадгалах нь Монголын иргэдийн хүртэж болох эдийн засгийн үлэмж үр өгөөжийг сааруулах сөрөг нөлөөтэй.

Гэвч, өнөөгийн хязгаарлагдмал зах зээл болон “нээлттэй агаарын зай” хоорондын дундын зам гэж бий. Нээлттэй агаарын зайг заавал хэрэгжүүлэхгүйгээр харин багтаамж, давтамж, тээвэрлэгчийн томилгоонд хийх өөрчлөлтүүдийг одоо тулгарч буй саад тотгорыг багасгах, агаарын тээврийн хөгжлийг хурдасгах замаар тус улсын эдийн засаг, агаарын тээврийн салбарт эерэг нөлөө бүрдүүлэх үүднээс зах зээлийн судалгаа хийж болно. Засгийн газар нь урт хугацааны явцад Монголоос эхлэх/дуусах агаарын тээврийн хөдөлгөөнийг нэмэгдүүлснээр үр өгөөжийг хүртэхийн сацуу агаарын тээврийн зах зээлийг өргөжүүлэхэд урьдчилсан бэлтгэл болгож МИАТ-ын хүчин чадлыг бэхжүүлэх арга замыг эрэлхийлэх ёстой. Дараах алхамууд нь засгийн газраас тавьсан чухал

зорилтуудад хүрэх, тус улсын агаарын тээврийн зах зээл, эдийн засгийн өсөлтийг богино болон урт хугацаанд хангахад чиглэгдсэн боломжит төлөвлөгөөг танилцуулж байна. Үүнд.

- 1. Зорилгоо тодорхойлох.** Эхний алхам нь либералчлалын үр өгөөжийг (энэхүү судалгаа, бусад эх үүсвэрт тулгуурлан) үнэлэх, улмаар аялал жуулчлал, эдийн засаг, агаарын тээврийн салбарт бүхэлд нь бий болох нөлөөллийг харгалзан зохицуулалтыг сулруулах/либералчлалын зорилтыг тодорхойлох явдал юм. Иймээс засгийн газар нь хэсэгчилсэн юмуу эсвэл бүрэн либералчлалын зорилтыг тодорхойлж, улмаар энэ зорилтот хүрэхэд шаардлагатай бодлогын өөрчлөлтийг хийх анхдагч хуваарийг (хугацааг) тогтооно.
- 2. Либералчлалыг хэрэгжүүлэх нөхцлийг бүрдүүлэх.** Хоёр дахь алхам нь агаарын тээврийг либералчлахад саад тотгор тулгарахгүй байхыг хангах үүднээс олон улсын агаарын тээврийн үйлчилгээг зохицуулдаг бодлого, зохицуулалтыг хянаж, үүний дараа либералчлалыг хэрэгжүүлэхэд шаардлагатай нөхцлийг бүрдүүлнэ. Эрх зүй, зохицуулалтын хүрээнд хийсэн эхний дүгнэлтийн дагуу одоогийн байдлаар либералчлалыг хэрэгжүүлэхэд эрх зүйн хувьд ноцтой бэрхшээл гарахгүй гэж бид үзэж байна. Либералчлалыг хэрэгжүүлэх бодлогыг боловсруулсаны дараа засгийн газар нь ялангуяа ЗТБХБ-ын Яам, ИНЕГ, агаарын тээвэрлэгчид зэрэг бүх талууд бэлэн эсэхийг шалгах, мөн эдгээр талуудын хүлээлтийг тодруулах зэрэг зохицуулалтыг бүрэн халахад шаардлагатай нөхцлийг бүрдүүлэх ёстой. Энэ нь хамтын ажиллагаа, либералчлалын зорилтуудыг хэрэгжүүлэхээр төлөвлөсөн цаг хугацааг (энэ шатанд) баримтлан ажиллах хүсэл эрмэлзэлтэй байхыг оролцогч талуудаас шаарддаг.
- 3. МИАТ-ын хүчин чадлыг бэхжүүлэх.** Энэ судалгааны хүрээнд МИАТ-ын асуудлыг хөндөөгүй боловч МИАТ-ыг хүчирхэг, эдийн засгийн хувьд чадвартай олон улсын агаарын тээвэрлэгч болгохын тулд компанийн чадавхийг сайжруулах ёстой гэдэг нь тодорхой юм. МИАТ-ыг хэмжээний хувьд олон улсын зах зээл дээрх өрсөлдөгчидтэй нь харьцуулахад зарим зах зээлийн хүчтэй өрсөлдөөнийг давж гарахад болгоомжлол төрөх нь ойлгохуйц, зөвтгөхүйц асуудал юм. Энэ гуравдахь алхамын дагуу МИАТ-ыг илүү либералчлагдсан зах зээлд өрсөлдөх чадвартай агаарын тээвэрлэгч болгон хөгжүүлэх үүднээс засгийн газар нь тодорхой арга хэмжээг хэрэгжүүлэх хэрэгтэй. Үүнд боломжит маркетинг, стратегийн түншлэл ба чиглэлийг шинэчлэх боломжууд болон агаарын хөлгийг сайжруулах оновчтой төлөвлөгөөг өргөн хүрээнд судлах, дүгнэх, өрсөлдөх чадвартай үйлчилгээг санал болгох боломжийг судлах, гүйцэтгэлийг сайжруулах хувилбаруудад шинжилгээ хийх зэрэг арга хэмжээг хэрэгжүүлж болно.
- 4. Хувийн, үндэсний агаарын тээвэрлэгчдийн хүчин чадлыг бэхжүүлэх.** МИАТ-ыг илүү өрсөлдөөнт зах зээл дээр ялангуяа Бээжин, Сөүлийн чиглэлд бэлтгэхийн зэрэгцээ дотоодын, хувийн агаарын тээвэрлэгчид нь олон улсын бусад чиглэлд үйлчилгээ үзүүлэх болон гадаадын агаар тээвэрлэгчидтэй өрсөлдөх Монгол Улсын чадварыг сайжруулах бодлогыг засгийн газраас баримтлах нь зохистой. Үүнийг жишээлбэл, МИАТ-ын хувьд нэн чухал бус чиглэлд хувийн агаарын тээвэрлэгчдийг үйлчилгээ үзүүлэхийг зөвшөөрөх замаар хэрэгжүүлж болно. Их ачааллын үед юмуу эсвэл МИАТ-ын үйлчилгээ үзүүлдэг чиглэлд хүчин чадал хүрэлцэхгүй болсон тохиолдолд хувийн агаарын тээвэрлэгчдийг эдгээр чиглэлд үйлчилгээ үзүүлэхийг зөвшөөрдөг байж болно. Цаашид хөрөнгө оруулалт, хүчин чадлыг нь өргөтгөх явцыг дэмжихийн тулд одоо үйлчилгээ үзүүлдэггүй юмуу эсвэл хангалттай үйлчилгээ үзүүлж чаддаггүй чиглэлд хувийн агаарын

тээвэрлэгчдийн үйлчилгээ үзүүлэх сонирхол, техникийн хүчин чадлыг харгалзан үзэх замаар эдгээр чиглэлийг дахин хуваарилах асуудлыг засгийн газар нь авч үзэх ёстой.

5. **Либералчлалын стратеги боловсруулах.** Энэ дөрөв дэх алхамд шат дараатай хэрэгжүүлэх либералчлалын завсрын алхмуудыг тодорхойлж, Монгол Улсын агаарын тээврийн хоёр талт хэлэлцээрийн түншүүдтэй хэлэлцээр хийх стратегийг боловсруулах явцыг багтааж болно. Засгийн газар уг стратегийг боловсруулахдаа Монголын эдийн засагт бүхэлд нь, мөн дотоодын агаарын тээвэрлэгчдэд (МИАТ, Изинес, Аэро Монголиа) либералчлалын үзүүлэх нөлөөллийг нягталж үзсэний үндсэн дээр нэгдмэл чиг хандлага баримтлах ёстой. Одоо үйлчилж буй хоёр талт хэлэлцээрийн хувьд хэсэгчлэн, шат дараалалтайгаар багтаамж, давтамжийг нэмэгдүүлэх, агаарын тээвэрлэгчийг оновчтой томилох боломжууд байгаа эсэхийг нягталж үзэх нь зохистой. Мөн түүнчлэн дотоодын агаарын тээвэрлэгчид, нийт агаарын тээврийн салбар хийгээд цаашилбал ерөнхий эдийн засагт эерэг үр дүн авчрахуйц хоёр талт хэлэлцээр юмуу эсвэл олон талт харилцааг хөгжүүлэх боломжуудыг судлах хэрэгтэй. Хэлэлцээр хийх стратегийг зөвшилцөн тохирсны дараа засгийн газар нь нисэхийн салбарын түншүүдээс тодорхой хязгаарлалт бүхий өөрчлөлтийг хүлээж авах талаар анхан шатны лавлагаа хийж болох бөгөөд энэ нь либералчлалыг бүрэн хэрэгжүүлэх арга замыг эрэлхийлэх анхны алхам юм.
6. **Хязгаарлалт бүхий либералчлалыг хэрэгжүүлэх.** Урт хугацааны зорилт, бодлогыг тодорхойлж, МИАТ-ын хүчин чадлыг бэхжүүлэх төлөвлөгөөг боловсруулсны дараагаар засгийн газар нь ялангуяа Өмнөд Солонгос, БНХАУ зэрэг хангалттай үйлчилгээ үзүүлж чадахгүй байгаа зах зээлийн давтамж, багтаамжийг тодорхой хязгаарлалттайгаар нэмэгдүүлэх талаар зөвшилцөх боломжийг хайх нь зүйтэй. Уг тайлангийн туршид болон дээр дурдсанчлан либералчлал нь Монгол Улсын эдийн засагт бүхэлд нь нөлөөлж, нилээн хэдэн салбарт шинээр ажлын байр бий болгон, дотоод, гадаадын зорчигчдын аялах хувилбарыг нэмэгдүүлэх зэрэг үлэмж хэмжээний эерэг үр нөлөөг авчирна. Үндэсний агаарын тээвэрлэгчийн чадварыг сайжруулахад чиглэгдсэн чанартай төлөвлөгөөг боловсруулахын зэрэгцээ засгийн газар нь эдийн засагт эерэг нөлөөллийг бий болгох, Аэро Монголиа, Изинис Эйрвэйз, бусад хувийн агаарын тээвэрлэгчдийн үйл ажиллагаа тасралтгүй, хурдтай сайжрахыг дэмжсэн, нэн даруй хэрэгжүүлэх хязгаарлалт бүхий либералчлалын арга замыг эрэлхийлэх нь зүйтэй. Давтамж, багтаамж, чиглэлийг нэмэгдүүлэх хувилбар нь Монгол Улсын аялал жуулчлалын салбар, үндэсний эдийн засаг, ажлын байр бий болгоход ойрын хугацаанд томоохон үр нөлөөг авчрах боломжтой бөгөөд тэдгээрийг засгийн газрын өргөн хүрээний бодлоготой уялдуулсан, үндэсний агаарын тээвэрлэгчид хохирол учруулахгүй хэлбэрээр хэрэгжүүлвэл зохистой.
7. **Зах зээлийн либералчлалыг уялдуулан, цогцоор нь авч үзэх.** Ач холбогдол бүхий зарим зах зээлийг нээх юмуу эсвэл МИАТ-ад бүтцийн өөрчлөлт хийх, бусад агаарын тээвэрлэгчдийг хөгжих чадавхид нөлөөлөх үйл ажиллагаатай давхцах хэрэгжилтийн хуваарь зэрэг асуудлууд нь хоорондоо уялдаа холбоотой байх талаар засгийн газраас анхаарах хэрэгтэй. Тиймээс хоёр талт хэлэлцээрт нэгдсэн талуудын хувьд нэмэгдэх багтаамж, давтамжийн талаарх хэлэлцээр нь бүх талуудад шударга, тэгш үйлчлэх байдлыг хангах нь зүйтэй. Тухайлбал, Монгол Улсын агаарын тээвэрлэгч агаарын хөлгийн тоогоо нэмэгдүүлэхэд юмуу

эсвэл хоёр талт хэлэлцээрийн түншүүдийн агаарын тээвэрлэгчтэй адил үйлчилгээ үзүүлэх чадвартай болсон нөхцөлд нислэгийн давтамжийг нэмэх нь зохистой.

- 8. Дотоодын зах зээлийг судлах.** Зорчигч ба ачаа тээврийн эргэлт нэмэгдэхийн хэрээр засгийн газар нь агаарын тээврийн зах зээлээ нээж эхлэхэд хэрэглэгчдийг газар зүйн байршил харгалзахгүйгээр агаарын тээврийн үйлчилгээгээр хангах зорилгоор дотоодын агаарын тээврийн үйлчилгээний чадавхийг нягтлах судалгаа хийх шаардлагатай. Агаарын тээврийн үндсэн үйлчилгээний юмуу эсвэл татаасаар дэмжих төлөвлөгөөний нь аль аль нь ердийн ба онцгой байдлын үед агаарын тээврийн үйлчилгээг авах боломжтой байх нөхцлөөр хангадаг. Монгол Улсыг зорин ирэх олон улсын зорчигчдын тоо нэмэгдэхийн хэрээр бүрэн либералчлалд шилжих шилжилтийн үед дотоодын үйлчилгээг бэхжүүлэх, өсөлтийг хангах нь асар чухал асуудал юм.
- 9. Онгоцны түлшний үнийн асуудлыг шийдвэрлэх.** Тийзийн үнэ өндөр байхад нөлөөлдөг хүчин зүйлсийн нэг нь Монголд түлшний үнэ өндөр байгаа явдал юм. Тус улсын хувьд түлшний үнэ өндөр байх шалтгаанууд (тээврийн зардал, нефть боловсруулах үйлдвэр улсын хэмжээнд юмуу эсвэл ойр дөт байршилд байхгүй гэх мэт) байж болох хэдий ч Монгол Улс нь хамгийн өндөр үнэтэй түлш хэрэглэдэг гэдгээрээ олон улсын хэмжээнд танигдсан. Хэрэв Монголын агаарын тээвэрлэгчид тухайн бүс нутагт үйлчилдэг бусад компанитай өрсөлдөхүйц хэмжээнд хүрэхийг хүсвэл боломжийн үнэтэй юмуу эсвэл өрсөлдөгчдийнхөө худалдан авдаг адил үнээс илүүгүй үнээр түлш авдаг байх ёстой. Түлшний асуудлыг Монгол Улсад агаарын тээврийг хөгжүүлэх өргөн хүрээний стратегийн салшгүй хэсэг хэмээн үзэж шийдвэрлэх ёстой. Түлш түгээх дэд бүтэц боловсронгуй болохын хэрээр түлшний үнэ аажимдаа буурах магадлалтай ч зах зээлийн үнэтэй түлш хэрэглэх нь Монголын агаарын тээвэрлэгчдийн өрсөлдөх чадвар болон мөн түүнчлэн тийзийн үнийг бууруулах замаар бүх иргэдийг агаарын тээврийн үйлчилгээгээр хангах боломжийг өргөжүүлэхэд асар чухал үүрэгтэй. Иймээс агаарын тээвэрлэгчдийн хувьд түлшний үнэ, худалдан авалтын зардлыг бууруулахад шаардлагатай бодлого, арга замыг боловсруулах зорилгоор Засгийн газар түлшний үнэ, худалдан авалт, нийлүүлэлтийн талаар судалгаа хийх нь зүйтэй.
- 10. Либералчлалын төлөвлөгөөг чанд мөрдөх.** Монгол Улсын агаарын тээврийг либералчлах ямар ч төлөвлөгөө амжилттай хэрэгжихэд нөлөөлөх чухал хүчин зүйл нь уг төлөвлөгөөний дагуу гүйцэтгэх чухал алхмууд, хуваарь, хөтөлбөрийг чанд даган мөрдөх юм. Либералчлалыг хэрэгжүүлэх хөтөлбөрийн үндсэн бүрэлдэхүүнийг дээр онцлон дурдсан хэдий ч засгийн газар нь зөвшилцсөн хуваарийн дагуу хөтөлбөр, төлөвлөгөө хэрэгжих явцыг хангаснаар Монгол Улс либералчлалын үр өгөөжийг (хязгаарлагдмал хүрээнд боловч) богино хугацаанд хүртэх боломжтой болно. Үүний тулд оролцогч бүх талууд буюу тухайлбал агаарын тээвэрлэгчид анхнаасаа хэлэлцээр байгуулж, үйл явцад уялдаа холбоотойгоор хяналт тавьж ажиллах шаардлагатай юм.

ХЭСЭГ VI: ЛИБЕРАЛЧЛАЛЫН МОНГОЛ УЛСЫН АГААРЫН ТЭЭВЭРТ ҮЗҮҮЛЭХ НӨЛӨӨ

Энэхүү бүлэгт Монгол Улсын бусад орнуудтай байгуулсан хоёр талт хэлэлцээрүүдийг либералчилсны үр дүнд хөдөлгөөнд бий болох үр нөлөөг товч өгүүлнэ. Эдгээр үр нөлөөг дор 6.2-г үзүүлсэн гравити загвараар тооцоолсон болно.

6.1 Хувилбарыг тодорхойлох нь

Монгол Улс нь хоёр талт томоохон хэлэлцээрийг бүгдийг нь “нээлттэй агаарын зайн” хэлэлцээр болгон өөрчилснөөр хоёр улсын хооронд дурын чиглэлд багтаамж, давтамж, үнийн ямар ч хязгаарлалтгүйгээр, нислэгийн тав дахь эрхийн дагуу нислэг үйлдэж, харилцан код эзэмших хэлэлцээрт нэгдэх боломжийг олгоно хэмээн энэхүү судалгаа үзэж байна. Нээлттэй агаарын зайн хэлэлцээрт нэгдэхэд Монгол Улс нь нээлттэй агаарын зайд, аль ч чиглэлд чөлөөтэй нислэг үйлдэхийн тулд бусад орнуудтай хэлэлцээр хийх шаардлага гарна. Цаашилбал, энэ судалгааны хүрээнд агаарын тээврийн хөгжилд саад болохуйц визийн төвөгтэй шаардлагууд, дэд бүтцийн хязгаарлалтууд (агаарын навигаци, нисэх буудлын байдал) гэх мэт бэрхшээлийг нарийвчлан авч үзээгүй.

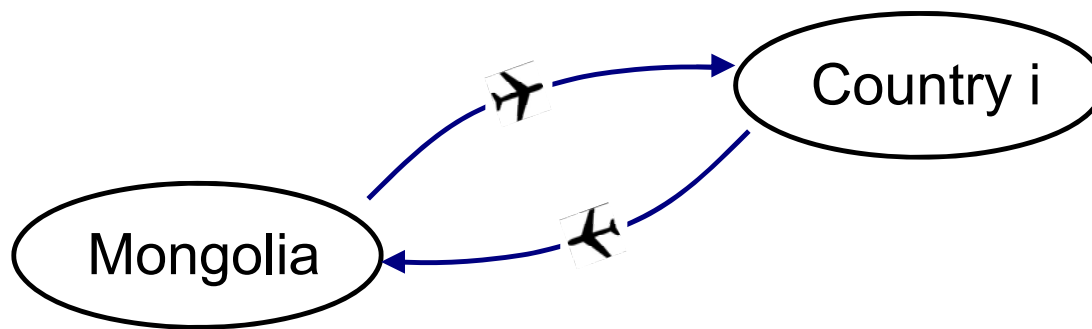
Энэ судалгааны дагуу хамгийн сайн хэмжээнд төсөөлсөн либералчлалын хувилбарыг дүрсэлж буйг ойлгох хэрэгтэй. Бодит байдал дээр Монгол Улсын байгуулсан бүх хоёр талт хэлэлцээрийг нээлттэй агаарын зайн хэлэлцээр болгон өөрчлөх боломжгүй юмуу эсвэл ингэх нь хүсүүштэй зүйл биш байж болох талтай. Улмаар либералчлалын үед авч хэрэгжүүлэх аливаа арга хэмжээ нь зах зээлд үүсч болох таагүй байдлыг багасгах хэмжээний хурдацтайгаар явагдах магадлалтай. Энэ бүлэг ба 7 дугаар бүлэгт хэлэлцэх анализ нь либералчлалаас үүдэлтэй хөдөлгөөн, эдийн засгийн боломжийн тооцоог харуулна.

Энд яригдаж буй нөлөөлөл нь либералчлалыг хэрэгжүүлж эхэлснээс хойш 2-3 жилийн дараа бий болох урт хугацааны өөрчлөлтүүд юм. Эдгээр өөрчлөлт нь зөвхөн либералчлалыг хэрэгжүүлсний үр дүнд үүсэх бөгөөд харин эдийн засгийн ерөнхий өсөлт, дэд бүтцийн хөгжил зэрэг нислэгийн хөдөлгөөний өсөлтөд нөлөөлж болзошгүй бусад хүчин зүйлүүдээс салангид авч үзлээ⁴³.

6.2 Либералчлалын үр нөлөөг загварчлах нь

Монгол Улсын олон улсын агаарын тээвэрт либералчлалын үзүүлэх нөлөөллийг гравити загвараар тооцоолсон. Энэ нь ямар ч улс хоорондын хөдөлгөөнийг хоёр улсын эдийн засгийн онцлог, худалдааны түвшин, газар зүйн байршил, хоёр талт хэлэлцээрийн онцлогт тулгуурлан, дор дүрслэн харуулсанаар урьдчилан таамагладаг. Үүнд:

⁴³ Үр нөлөөг одоогийн (2010) хөдөлгөөний түвшинд хамааруулан гаргаж тавьсан. Уг тооцоог тvvний бусад бvх нөхцөл тогтмол (*Ceteris-paribus*) байх зарчимд тулгуурлан хийсэн. Өөрөөр хэлбэл, загварын төлөвлөсөн аяллын түвшин болон одоогийн хөдөлгөөний түвшингийн ялгаа нь либералчлалын үр нөлөө юм. ДНБ, худалдаа болон бусад хүчин зүйлсийг тогтмолоор авсан.



Хөдөлгөөн_i = F(ДНБ_i, Худалдаа_i, Хөндлөнгийн нөлөөлөл, Хоёр талт хэлэлцээрийн хүчин зүйлс(0,1)_i)

Үүнд:

Хөдөлгөөн_i гэдэг нь Монгол Улс ба i улс хоорондын дурын чиглэл хоорондын эхлэх/дуусах зорчигч тээврийн хөдөлгөөн (Origin/Destination буюу O/D)

ДНБ_i нь Монгол Улсын ба i улсын эдийн засгийн цар хүрээг илэрхийлэх үзүүлэлт юм (өөрөөр хэлбэл, бусад бүх хүчин зүйлс тэнцүү байхад Монгол Улс ба хүчирхэг эдийн засаг бүхий орнуудын хоорондын агаарын хөдөлгөөний түвшин өндөр байх магадлалтай).

Худалдаа_i гэдэг нь Монгол ба бусад орны хооронд хийгддэг худалдааны нийт эргэлтийг илэрхийлнэ (өөрөөр хэлбэл, бусад бүх хүчин зүйлс тэнцүү байхад Монгол Улсын бусад улстай хийх худалдааны хэмжээ өндөр байх тутам хөдөлгөөн төдий хэмжээгээр өндөр байх магадлалтай).

Хөндлөнгийн нөлөөлөл гэдэг нь Монгол Улс ба аль нэг орны хооронд хийх аялалтай жишихэд харьцангуй ойр байрлалтай өөр орон руу аялал хийх боломжийг илэрхийлнэ. Ойрхон улс орнууд руу аялах боломж байгаа тохиолдолд өөр улсад хийх нислэгийн хөдөлгөөн бага байх магадлал байдаг. Хөндлөнгийн нөлөөллийн хувьсагчийг улс орон бүрийн ДНБ-ий нийт дүнгийн индексээр тооцоолдог бөгөөд энэ нь Монгол ба i улсын хоорондын зайнаас ойр буюу 10% байна. Өөрөөр хэлбэл, алс хол орших орнуудтай харьцуулахад ойр зэргэлдээх орнуудаас ирэх агаарын хөдөлгөөний эзлэхүүн өндөр байх магадлалтай.

Хоёр талт хэлэлцээрийн хүчин зүйлс(0,1)_i гэдэг нь хоёр талт хэлэлцээрт тусгагдсан болон тусгагдаагүй тодорхой хязгаарлалтуудыг илэрхийлсэн дамми хувьсагчид (dummy variables) юм. Жишээлбэл, хэрэв хоёр талт хэлэлцээр нь зөвхөн тогтсон цэгүүдэд нислэг үйлдэхийг зөвшөөрч байвал дамми хувьсагчийн утга нь 1 байна. Хэрэв агаарын тээвэрлэгчдийн нислэг үйлдэж болох нисэх буудал/хотуудад хязгаарлалт тавьдаггүй бол дамми хувьсагчийн утга нь 0 байна. Дамми хувьсагчид нь мөн хэлэлцээр тус бүрийн нөхцлүүдийг тусгах “орлуулагч”-тай байдаг. Тухайлбал, *тогтсон цэгүүд*-ийн даммиг хоёр улсын газар зүйн нутаг дэвсгэрийн нийт дүнгээс гаралтай хувьсагчаар үржүүлдэг. Энэ нь либералчлал нь олон нисэх буудал бүхий томоохон улс орнуудтай харьцуулахад газар нутгийн хувьд жижиг, нэг том нисэх буудалтай арлын орнуудад хамгийн бага үр нөлөөг үзүүлнэ гэдгийг илэрхийлж байна.

Гравити загварыг ИнтерВистас группын⁴⁴ хийсэн өмнөх судалгааны нэгэн хэсэг болгож боловсруулж, туршсан. Уг загварын хэмжүүрийг либералчлал нь янз бүрийн түвшинд хэрэгжиж буй, улс хоорондын 800 гаруй чиглэлийн хөдөлгөөн, эдийн засгийн үзүүлэлт,

⁴⁴ Судалгааны үр дүнг “Агаарын тээврийн либералчлалын эдийн засагт үзүүлэх үр нөлөө” хэмээх тайлангаас үзэж болно”, ИнтерВистас-га², 2006 оны 6-р сар.

хоёр талт хэлэлцээрийн өгөгдөлд тулгуурлан тооцоолсон. Загварын талаарх дэлгэрэнгүй мэдээллийг **Хавсралт Б**-ээс үзнэ үү.

Либералчлалын үр нөлөөг хоёр талт хэлэлцээрийн нөхцөлд өөрчлөлт оруулах замаар тооцоолсон. Тухайлбал, хоёр талт хэлэлцээрийн хүчин зүйлсийн (0,1) даммиг хэлэлцээр тус бүрт тохирох хэсэгт нэг (1)-ээс тэг (0) болгон сольсон. Үүний дараагаар гравити загвар ашиглан уг өөрчлөлтийн улмаас олон улсын хөдөлгөөнд гарах өсөлтийг тооцоолсон. Хөдөлгөөнийг тооцохдоо либералчлал нь хөдөлгөөний өсөлтөд зайлшгүй боловч хангалттай нөхцөл биш гэсэн үндэслэлийг харгалзан үзсэн. Үйлчилгээг дэмжих гол эрэлт байхгүй бол шинээр үйлчилгээ бий болохгүй. Тиймээс уг загвар нь хоёр улс хоорондын чиглэлд (тус загвар нь Official Airline Guide (OAG)-ын мэдээллээс авсан Монголоос эхлэх/дуусах үйлчилгээний талаарх шинэчлэгдсэн мэдээллийг агуулдаг) аль хэдийнээ бий болсон агаарын тээврийн үйлчилгээг нягталдаг. Хэрэв ийм нислэгүүдийг аль хэдийнээ хийж эхэлсэн бол багтаамж нь эрэлтээ даган өргөжин тэлнэ хэмээн ойлгогдохоор байна. Хэрэв дээрх нислэг байхгүй бол уг загварын алгоритм нь тухайн хэмжээний зайны чиглэлд хамгийн тохиромжтой агаарын хөлгийг тодорхойлно. Хэрэв одоо байгаа нислэгийн хөдөлгөөн нь үйлчилгээний зохих түвшинг бүрэн хангаж чадахгүй бол уг загвар нь шууд үйлчилгээ бий болохгүй гэж үзнэ. Улмаар нислэгийн 5 дахь эрхийг удирдан явуулах боломжтой эсэхийг батлах зорилгоор хоёр талт хэлэлцээрийг нягталдаг. Хэрэв тийм бол тус загвар нь тохирох шууд бус үйлчилгээнд хөдөлгөөнийг хуваарилснаар шууд бус үйлчилгээний (эрэлт хэрэгцээний дагуу) хүсээгүй хөдөлгөөнийг бууруулна. Хэрэв нислэгийн тав дахь эрх олгогдоогүй бол тус загвар нь хоёр талт хэлэлцээрийг либералчлахаас өөрөөр хөдөлгөөний түвшинд өсөлт гарахгүй гэж үзнэ.

Судалгааны анализыг хийхэд 2009 оны нислэгийн хөдөлгөөн, эдийн засгийн өгөгдлийг (олон улсын түвшинд байгаа хамгийн сүүлийн үеийн) ашиглан уг загварыг шинэчилсэн.⁴⁵

6.3 Либералчлал нислэгийн хөдөлгөөнд нөлөөлөх нь

Дараах дэд хэсгүүдэд зорчигчдын хөдөлгөөний түвшин, ачаа эргэлт, үнэ (үйлчилгээний үнэ)-д либералчлалын үзүүлэх үр нөлөөний талаар тусгалаа.

6.3.1 Зорчигчийн хөдөлгөөнд нөлөөлөх нь

Дээр тайлбарласан гравити загварт тулгуурлан либералчлалаас үүдэх олон улсын хөдөлгөөний өсөлтийг Үзүүлэн 6-1-д харуулсан нь либералчлалыг хэрэгжүүлснээс хойш 2-3 жилийн хугацаанд гарах үр нөлөө юм. Хоёр талт хэлэлцээрийг либералчилснаар Монголоос эхлэх/дуусах олон улсын хөдөлгөөнийг жил тутам 595,000 зорчигчоор нэмэгдүүлэхээр тооцоо гарсан нь 2010 оны хөдөлгөөний түвшин 528,975 байсныг 112%-аар нэмэгдүүлнэ гэсэн үг юм.

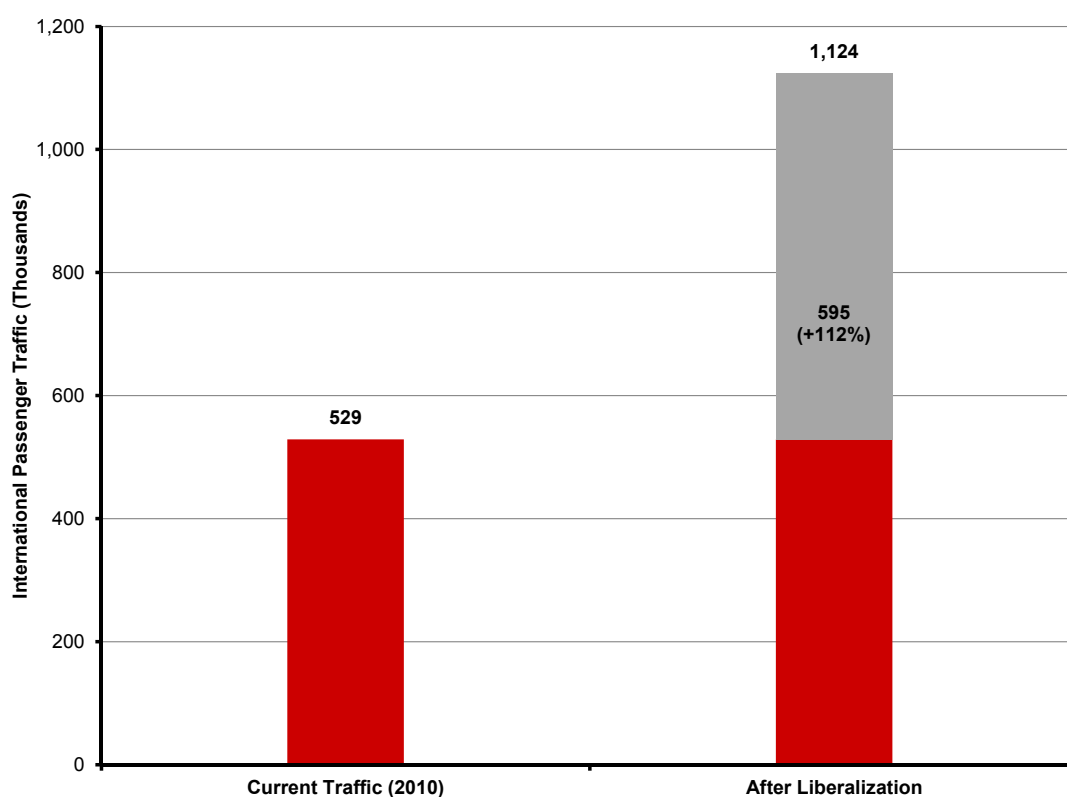
Үзүүлэн 6-2-т либералчлалын үр дүнд нэмэгдэх хөдөлгөөний өсөлтийг зах зээлээр нь ангилан харууллаа. БНХАУ-аас эхлэх/дуусах хөдөлгөөний өсөлт хамгийн их байгаа нь жил тутам 184,000 зорчигчоор буюу 2010 оны түвшинг 138%-аар нэмэгдүүлэх тооцоо гарчээ. Энэ хоёр улсын хоорондын гадаад худалдааны эрчимтэй явагддагтай холбоотой буюу тус улс нийт гадаад худалдааныхаа 44%-ийг БНХАУ-тай хийдэг байна⁴⁶.

⁴⁵ Эдийн засгийн өгөгдлүүдийг Дэлхийн Банкнаас эрхлэн гаргадаг Дэлхийн хөгжлийн үзүүлэлтүүдээс авсан. Хөдөлгөөн (болон үнэ)-ий талаарх мэдээллийг Travelport Bookings Data-гаас авлаа.

⁴⁶ Эх сурвалж: Үндэсний Статистикийн хороо (<http://www.nso.mn>). Статистик мэдээлэл нь 2008 оны импорт болон экспортод үндэслэв.

Хөдөлгөөнд (БНХАУ, Өмнөд Солонгос, Азийн бусад орнууд) гарахаар тооцсон нийт өсөлтийн бараг гуравны хоёрыг (65%) Азиас эхлэх/дуусах хөдөлгөөн эзэлж байна. Эдгээр Азийн зах зээлийн олонх нь (ялангуяа БНХАУ) дараагийн 10 жилд эдийн засгийн өндөр түвшинд хүрнэ хэмээн төлөвлөж байна. Тухайлбал, ОУВС-гаас гаргадаг Дэлхийн эдийн засгийн хэтийн төлөвт урьдчилан таамагласны дагуу Азийн хөгжиж буй орнуудын эдийн засгийн дундаж өсөлт нь 2015 оныг хүртэл жил тутам 8.5% байхад АНУ-д 2.6%, харин Европын орнуудад 1.7% байна⁴⁷. Эдгээр орнуудаас эхлэх/дуусах агаарын тээврийн хөдөлгөөн, агаарын тээврийн үйлчилгээ нь өсөн нэмэгдсэнээр Монгол Улсыг цаашид бусад хөгжиж буй орнуудтай харилцаагаа сайжруулах замаар өсөлтийг хангахад дэмжлэг болох юм. Үүний зэрэгцээ либералчлал нь Европ, Хойд Америк зэрэг орнуудын томоохон зах зээлд агаарын тээврийн үйлчилгээ үзүүлэх хэмжээнд хөгжихөд нөлөөлнө.

Үзүүлэн 6-1: Либералчлал зорчигч эргэлтэд нөлөөлөх нь



⁴⁷ <http://www.imf.org/external/pubs/ft/weo/2010/02/pdf/text.pdf>

Үзүүлэн 6-2: Либералчлалын нислэгийн хөдөлгөөнд үзүүлэх үр нөлөө (зах зээлээр)

Зах зээл	Хөдөлгөөний өсөлт (мянга)	Өсөлт %	Нийт өсөлт %
БНХАУ	184	+138%	31%
Өмнөд Солонгос	125	+86%	21%
Азийн бусад	85	+162%	14%
ОХУ	31	+116%	5%
Европ/Ойрхи Дорнод	86	+99%	14%
Хойд Америк	77	+96%	14%
Бусад	7	+41%	1%
Нийт	595	+112%	100%

6.3.2 Ачаа эргэлтэд нөлөөлөх нь

Либералчлал нь ачаа эргэлтэд үлэмж хэмжээгээр нөлөөлнө. Хоёр талт хэлэлцээрийн ихэнх нь тухайлбал нислэгийн долдугаар эрх гэх мэт ачаа тээврийн үйлчилгээний талаарх бүх заалтуудыг либералчилсан байдаг. Зарим тохиолдолд либералчлалыг зорчигч тээврийн үйлчилгээг хамруулан өргөжүүлэхээс өмнө либералчлалын үр дагаврыг шалгах хэрэгсэл маягаар ачаа тээврийн үйлчилгээг ашигладаг. Агаарын ачаа тээвэр нь зорчигч эргэлтээс ялгагдах дараах онцлогтой. Үүнд:

- Ачаа тээврийн үйлчилгээ нь төрлийн хувьд маш олон янз байдаг. Жишээлбэл, баримт бичиг, машин техник, хүнс, амьд амьтад буюу хүмүүсийн тээвэрлэхийг хүсч болох бүхий л зүйлс багтана.
- Ачаа тээврийн ачилтууд нь хэмжээний хувьд нэг хуудас баримт бичгээс эхлээд цэвэр ачааны зориулалттай агаар хөлгөөр хэд хэдэн удаагийн аялал хийхүйц томоохон ачилтууд хүртэл байж болно.
- Ачаа тээвэр нь чиглэлийн хувь маш тэнцвэргүй байдаг. Зорчигч тээврийн урсгал нь чиглэлийн хувьд тэнцвэртэй буюу нэг улсаас гадагш аялж буй зорчигчдын бараг дийлэнх нь тухайн улс руу ихэвчлэн тухайн чиглэлийг дайран, агаараар буцаж очих магадлалтай байдаг. Үүнтэй харьцуулахад агаарын ачаа тээвэр нь нэг чиглэлийн идэвхитэй урсгалтай (өөрөөр хэлбэл, энэ нь нэг орноос нөгөө орныг чиглэх экспорт) бөгөөд энэ нь эсрэг урсгалтайгаа заавал нийцэх албагүй (өөрөөр хэлбэр зөвхөн нэг улсаас импортлох хэмжээ хязгаарлагдмал байж болно). Энэхүү тэнцвэртэй бус байдал нь багтаамжийг зохицуулах, үнийн бодлогод (тухайлбал, идэвхигүй буюу “сул” чиглэлд хямд үнэ тогтоох гэх мэт) голлох нөлөө үзүүлнэ.
- Тээврийн хэрэгсэл янз бүр байдаг. Зарим ачааг зориулалт бүхий ачааны агаарын хөлгөөр тээвэрлэж байхад ачаа тээврийн зонхилох хувийг зорчигч тээврийн агаарын хөлгийн ачааны хэсэгт тээвэрлэдэг.⁴⁸

Монголоос эхлэх/дуусах агаарын ачаа тээврийг хөгжүүлэх нь тус улсын худалдаа, нийт эдийн засагт шууд нөлөөлнө. 2.4-р хэсэгт худалдаа, эдийн засгийг хөгжүүлэхэд агаарын

⁴⁸ “Combi” агаарын хөлгийг ашиглаж болох ба энэ нь зорчигч, ачаа тээврийн аль алиных нь багтаамжийг ашиглах боломжийг олгох хэдий ч аюулгүй байдал, эдийн засгийн бусад шалтгааны улмаас эдгээр агаарын хөлгүүдийг ашиглах нь буурсан.

ачаа тээврийн гүйцэтгэх үүргийг тодорхойлсон хэд хэдэн баримт бичгүүдийг хэлэлцсэн. Монгол Улс нь далайд гарцгүйгээс гадна төмөр зам, зам тээврийн дэд бүтэц хангалтгүй учир агаарын ачаа тээвэр нь маш чухал үүрэг гүйцэтгэдэг.⁴⁹

Либералчлалын улмаас Монголоос эхлэх/дуусах ачаа тээврийн эзлэхүүнд гарах нөлөөллийг дараах мэдээлэлд тулгуурлан тооцоолов. Үүнд:

- Зорчигч тээврийн үйлчилгээг либералчилсны үр дүнд агаарын тээврийн үйлчилгээнд нэмэгдэх ачаа тээвэрлэх хэсгийн багтаамжийг тооцох⁵⁰. Агаарын тээвэрлэгчид зорчигч тээврийн агаарын хөлгийн ачааны хэсгийн багтаамжийн үнийг хэт ачааллын 60%-тай тэнцүү тогтооно гэж үздэг.
- 2.3.1-р хэсэгт либералчлалыг (зохицуулалтын чанар ба агаарын нээлттэй зай) бүрэн хэрэгжүүлснээр ачаа тээврийн үнийг 22%-аар бууруулж болно гэж Миссо, Serebrisky (2004) нарын хийсэн судалгааны талаар товч дурдсан. Агаарын тээврийн тийзийн үнийн өөрчлөлтөөс үүдэн ачаа тээврийн хэмжээнд⁵¹ гарах өөрчлөлтийг тооцоходоо тийзийн мэдрэмжийг -1.5 гэж авсан.

Агаарын ачаа тээврийн эргэлтэд гарах өсөлтийг Үзүүлэн 6-3-г үзүүлэв. Ачаа тээврийн эргэлт 3,428 тонн байснаа 5,555 тонн хүртэл нэмэгдэх нь 2009 оны дүнтэй⁵² харьцуулахад 2,127 тонн буюу 62%-аар өснө гэж тооцоолж байна.

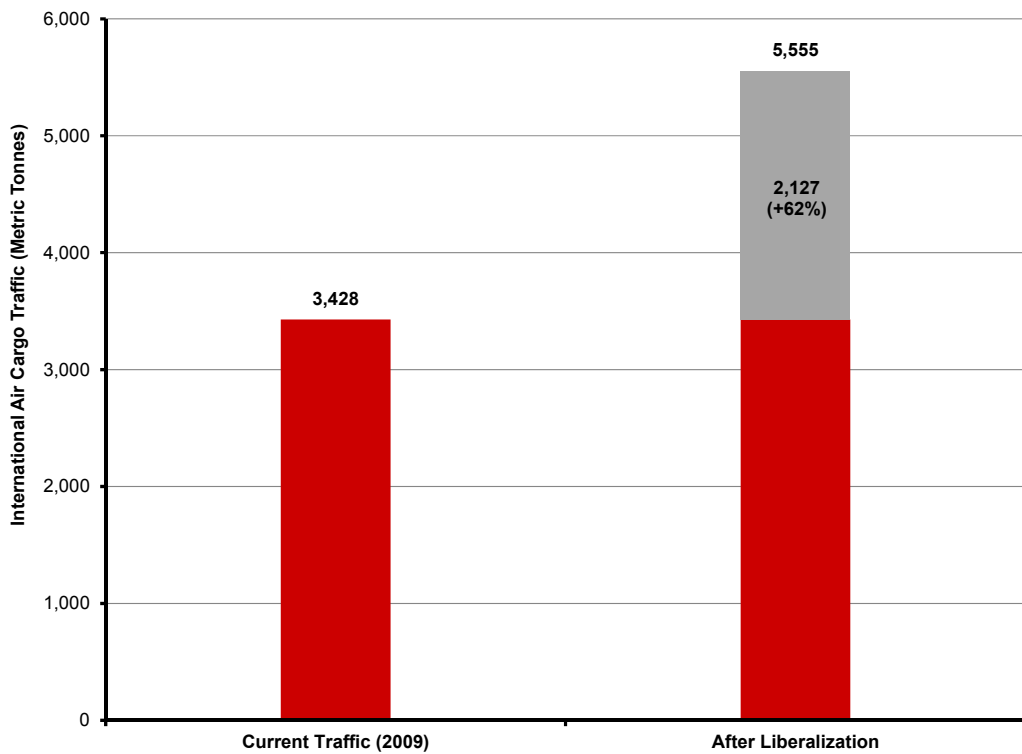
⁴⁹ Монголын үндсэн төмөр зам нь ОХУ-аас Улаанбаатараар дамжин БНХАУ-ыг холбосон нийтдээ 1,908 км урт зам бөгөөд үүний Транс Монголиа Төмөр зам 1,110 км-ыг (эх сурвалж: АНУ-ын Тагнуулын төв газрын CIA World Factbook). Мөн түүнчлэн Монгол Улс нь 3,015 км хатуу хучилттай болон 6,234 км шороон замтай (эх сурвалж: АНУ-ын Тагнуулын төв газрын CIA World Factbook).

⁵⁰ Зорчигчийн ачаа тээшний шаардлага хангагдсаны дараагаар байж болох багтаамжид үндэслэн.

⁵¹ Үнийн уян хатан байдал нь тодорхой бараа/үйлчилгээний үнэд гарах өөрчлөлтөд үйлчлүүлэгчийн хандах мэдрэмж юм. Үнэ өсөхийн хэрээр шаардлагатай тоо хэмжээ (тухайлбал, тээвэрлэгдэж буй ачаа тээврийн эзлэхүүн) буурах төлөвтэй байдаг. Шаардлагатай тоо хэмжээ нь үнэ өсөхийн хэрээр ерөнхийдөө буурах учраас энэхүү харьцаа нь ихэвчлэн сөрөг байх төлөвтэй байдаг. Ялангуяа агаарын ачаа тээвэр нь үнэд мэдрэмтгий байдаг (энэ тохиолдолд үнэ 10%-аар буурахад ачаа тээврийн эрэлт 15%-аар буурах тооцоо байдаг). Жишээлбэл, D. Gillen, W.G. Morrison and Stewart, C. (2002), "Air Travel Demand Elasticities: Concepts, Issues and Measurement", October, 2002, судалгааг үзнэ үү.

⁵² 2010 оны мэдээлэл байхгүй учраас ачаа тээврийн эзлэхүүний өсөлтийг 2009 оны түвшинтэй харьцуулан харуулав.

Үзүүлэн 6-3: Либералчлал агаарын ачаа тээврийн эргэлтэд нөлөөлөх нь



6.3.3 Үнийн бодлогод нөлөөлөх нь

Нислэгийн хөдөлгөөн нь ихэвчлэн үнэ буурсны үр дүнд өсдөг гэсэн ойлголтод үндэслэж үнэ хэрхэн буурахыг тооцсон. Энэхүү таамаглалыг 2.3 хэсэгт дурдсан судалгаанд тулгуурласан буюу либералчлал нь агаарын тээврийн үнийг үлэмж хэмжээгээр бууруулах үр нөлөөтэй гэж дүгнэсэн. Үнэ буурахыг тооцоход либералчлалын өмнө шууд нислэг хийж байсан улс хоорондын хөдөлгөөнд гарах өсөлт нь үнэ буурахад нөлөөлдөг байхад одоогийн байдлаар шууд нислэг байхгүй улс хоорондын хөдөлгөөнд гарсан өсөлтийн гуравны хоёр нь үнэ буурахад нөлөөлж байна хэмээн үзсэн. Өөрөөр хэлбэл гуравны нэг нь шууд нислэг өсөх, нислэгийн давтамж нэмэгдэх зэргээр үйлчилгээ сайжрахтай шууд хамааралтай.

Дээрх байдлаар үнийн бууралтыг дараах байдлаар тооцоолсон. Үүнд:

Шууд нислэг бүхий улс хоорондын чиглэл

$$\% \text{ Үнийн бууралт}_i = (1 + \% \text{ Хөдөлгөөний өсөлт}_i) \wedge \text{Тийзийн үнийн мэдрэмж}_i - 1$$

Анхдагч шууд үйлчилгээгүй улс хоорондын чиглэлүүд

$$\% \text{ Үнийн бууралт}_i = (1 + 2/3 \times \% \text{ Хөдөлгөөний өсөлт}_i) \wedge \text{Тийзийн үнийн мэдрэмж}-1$$

Монголын зах зээл, тийзийн үнийн мэдрэмжийн талаархи мэдээлэл олох боломжгүй байна. Харин үүний оронд ОУАТБ (IATA)-аас газар зүйн хувьд харьцангуй зах зээлийн үнийн мэдрэмжид хийсэн судалгаанд багтсан үнийн мэдрэмжийн талаархи мэдээллийг ашиглалаа.⁵³ Жишээлбэл, Ази-Европ, Ази-Хойд Америк хоорондын нислэгийн хөдөлгөөний үнийн мэдрэмжийн мэдээллүүд IATA-д байдаг. IATA-гийн тайлангаас авсан хамгийн тохиромжтой үнийн мэдрэмжийн мэдээллийг улс хоорондын чиглэл тус бүрээр сонгосон. Ерөнхийдөө үнийн мэдрэмж нь -0.8 ба -1.5 хооронд хэлбэлзэж байна.

⁵³ “Estimating Air Travel Elasticities,” An InterVISTAS Consulting Inc. report for IATA, December 2007.

Зорчигчийн тийзийн үнэд үзүүлэх үр нөлөөг хэрхэн тооцсныг Үзүүлэн 6-4-т харуулав. Либералчлалын үр дүнд зорчигчийн тийзийн үнэ дунджаар 42%-аар буурах төлөвтэй байгаа нь бусад орнуудын жишээтэй төстэй байна. Жишээлбэл, ЕХ-ны агаарын тээврийн либералчлалд хийсэн судалгаанд дурдсаны дагуу тийзийн үнэ дунджаар 34%-аар буурчээ.⁵⁴

Либералчлалыг бүрэн хэрэгжүүлнэ хэмээн үзэж, өмнө дурдсаны дагуу нислэгийн хөдөлгөөн өснө гэсэн тооцоонд тулгуурлан олон улсын нислэгийн үнийн бууралтаас улбаалан агаараар зорчигчдод үүсэх хуримтлал нь 121 сая ам. доллар (158.4 тэрбум төгрөг)-тай тэнцэхээр байна.⁵⁵

Үзүүлэн 6-4: Зорчигчдын тийзийн үнэд нөлөөлөх болон либералчлалаас үүсэх нийт хуримтлал

	Тийзийн үнэ буурах % (дунджаар)	Тийзийн үнэ буурахад Монгол Улсын иргэдэд очих хуримтлал (Төгрөг)	Тийзийн үнэ буурахад Монгол Улсын иргэдэд очих хуримтлал (Ам. доллар)
Либералчлалын үр нөлөө	42%	158.4 тэрбум	121 сая

Санхүүгийн бүх тоон мэдээллийг 2010 оны үнээр тооцов.

Тайлангийн өмнөх хэсэгт дурдаж байсны дагуу либералчлалын үр дүнд агаарын ачаа тээврийн үнэ 22 хүртэл хувиар буурдаг гэдгийг судалгааны явцад олж тогтоосныг тэмдэглэсэн. Хэрэв либералчлалыг нэвтрүүлвэл Монголоос эхлэх/дуусах ачаа тээврийн үнэ нь мөн адил хэмжээгээр буурах боломжтойг илтгэж байна.

6.4 Дотоодын агаарын тээврийн үйлчилгээнд үзүүлэх хоёрдогч нөлөө

Изинис Эйрвэйз, Аэро Монголиа нь дотоодын агаарын тээврийн дийлэнх нислэгийг үйлддэг бөгөөд эдгээр компаниар үйлчлүүлсэн зорчигчдын тоо 2010 онд 136,828 хүрчээ.

Хэдийгээр энэ судалгаа нь дотоодын зах зээлийн либералчлалын асуудлыг хөндөөгүй ч хэрэв олон улсын үйлчилгээг либералчилвал дотоодын хөдөлгөөний эзлэхүүнд нөлөөлнө гэж үзэж байна. Нэмэгдэж ирэх зорчигчдын зарим нь өөрсдийн аяллыг Улаанбаатараас бусад цэгт эхлэх/дуусгах зорилгоор дотоодын үйлчилгээнд холбогдох магадлалтай байна.⁵⁶ Ялангуяа Говийн бүст байрлах уул уурхай, аялал жуулчлалын сонирхол татах газрууд руу хийх нислэгийн үйлчилгээ нэмэгдэх хандлагатай байна.

Дотоодын үйлчилгээнд холбогдож буй олон улсын аялагчдын талаарх хамгийн сүүлийн үеийн мэдээлэл олдсонгүй. Албан бус мэдээллээр Монголд ирж буй жуулчдын ихэнх нь аяллын багцын нэг хэсэг болох дотоодын нислэгийн захиалга хийлгэх зэргээр тур операторуудаар дамжуулан дотоодын аяллыг зохион байгуулдаг. Дотоодын ба олон улсын тээвэрлэгчдийн хооронд зорчигч шилжүүлэн тээвэрлэх ямар нэгэн хэлэлцээр

⁵⁴ “Европын агаарын тээврийг либералчилсан талаарх туршлага”, ЕХ, Европын Иргэний агаарын тээврийн бага хурлаас хамтран Дэлхийн Агаарын тээврийн 5-р бага хуралд зориулан бэлтгэсэн презентаци (ИНОУБ), 2003 оны 3-р сарын 24-29. ЕХ-ны зах зээлийн хэсгийг ЕХ-ны бүрэн либералчлалаас өмнө гишүүн улс орнууд тус тусдаа хэрэгжүүлсэн. Тухайлбал, Их Британи Улс болон Нидерландын Вант Улс нь нээлттэй агаарын зайд аль хэдийнээ гарын үсэг зурсан бөгөөд үүний үр дүнд ЕХ-ны либералчлалын үр нөлөө Монгол Улсад тооцоолж байгаагаас доогуур түвшинд байна.

⁵⁵ Тийзийн үнэ буурснаас үүсэх хуримтлал нь Монгол Улсыг зорих гадаадын зорчигчдод бус зөвхөн Монгол Улсын зорчигчдод хамаарна. Гадаадын зорчигчдод тийзийн үнийн түвшин буурах нь мөн адил үр өгөөжийг өгнө.

⁵⁶ Нэмэгдэж буй олон улсын үйлчилгээ нь Чингис хаан нисэх буудлаар дамжина гэж үзэж байна.

байхгүй учраас эдгээр зорчигчид нь зарчмын хувьд холбогдох нислэгийг хувиараа зохицуулж байгаа нь энэ талаар мэдээлэл олоход хүндрэлтэй учруулж байна.

Харин үүний оронд либералчлалын хувилбарын дүн шинжилгээнд тулгуурлан дотоодын зах зээлд гарах үр нөлөөг шинжилсэн. Бусад зах зээл дээрх туршлага болон экспертийн дүгнэлтэд үндэслэн дотоодын нислэгээр үйлчлүүлэх олон улсын зорчигчдын хэмжээ 10-20%-аар нэмэгдэнэ гэж таамаглаж байна. Энэ таамаглалд тулгуурлан Үзүүлэн 6-5-д харуулсаны дагуу дотоодын зах зээлд бий болох үр нөлөөг тооцох боломжтой болсон. Хэрэв олон улсын зорчигчдын 10% нь дотоодын үйлчилгээнд хамрагдвал энэ нь дотоодын хөдөлгөөний өсөлтийг 43%-аар, харин 20%-аар нэмэгдэнэ гэж үзвэл 87%-аар өсгөх болно. Энэ шинжилгээнээс харахад олон улсын агаарын тээврийн либералчлал нь дотоодын зах зээлд томоохон үр нөлөө үзүүлэхээр харагдаж байна.

Үзүүлэн 6-5: Дотоодын агаарын тээврийн үйлчилгээнд үзүүлэх хоёрдогч нөлөө

Дотоодын нислэгт хамрагдахаар тооцсон гадаадын зорчигчдын %	Нэмэгдэж буй дотоодын зорчигчдын эргэлт	Дотоодын зах зээлийн өсөлт*
10%	59,000	+43%
20%	119,000	+87%

* 2010 оны хөдөлгөөний түвшингээс хамаарна.

6.5 Хөрөнгө оруулалтын талаарх товч мэдээлэл

Үзүүлэн 6-6: Монгол Улсын нисэх буудлын сүлжээ



6.5.1 Нисэх буудлын дэд бүтэц

Чингис Хаан олон улсын нисэх буудал нь (ULN) Улаанбаатар хотын баруун өмнөд зүгт байрладаг бөгөөд олон улсын бүхий л үйлчилгээг удирдан явуулдаг олон улсын нисэх буудал юм. Тус нисэх буудал нь МИАТ, Изинис Эйрвэйз, Аэро Монголиа компаниудын

хувьд нислэгийн сүлжээний үндсэн цэг (hub) бөгөөд Изинис Эйрвэйз, Аэро Монголиа нь тус буудлаас орон нутгийн бусад нисэх буудал руу холбогддог. Нисэх буудал нь 1961 онд байгуулагдаж, 1986 онд зорчигчдын терминалыг шинэчилсэн. 1994-1997 оны хооронд Азийн Хөгжлийн Банк (АХБ)-ны зээлийн хөрөнгөөр өргөтгөлийн ажлуудыг хийсэн боловч нисэх буудал нь зөвхөн нэг чиглэлд хөөрөх, буух цорын ганц зурвас замтай. Энэ нь ширүүн салхи зэрэг цаг агаарын таагүй байдлын үед нисэх буудлыг найдваргүй гэж үзэхэд нөлөөлдөг. Терминалын байгууламж нь орчин үеийн, үр ашигтай зохион байгуулалттай боловч жилд ердөө 600,000 зорчигчдод үйлчлэх хүчин чадалтай.

Улаанбаатарт шинээр барих нисэх буудал нь Засгийн газрын нэн түрүүнд шийдвэрлэх асуудал юм. Мөн түүнчлэн дээр дурдсанчлан одоогийн нисэх буудлын хүчин чадал хангалтгүй, цаг агаарын байдлаас хамааралтай зэргээс шалтгаалан агаарын тээврийн үйлчилгээг нэмэгдүүлэх нь стратегийн чухал асуудал юм. Шинэ нисэх буудлын асуудлыг агаарын тээврийн салбарын дэд бүтцийг хөгжүүлэх, агаарын тээврийн дэд салбарын өрсөлдөх чадварыг нэмэгдүүлэх асуудлуудын хамт цогцоор нь 2007-2021 оны Үндэсний хөгжлийн стратегид багтаасан. Шинэ нисэх буудал нь Улаанбаатар хотоос 54 км-ийн зайтай, Хөшигтийн хөндийд баригдах ба жилд 1.6 сая зорчигчдод үйлчлэх хүчин чадалтай байна. Шинэ баригдах нисэх буудлын Чингис хаан буудлаас ялгарах хамгийн чухал онцлог нь хоёр чиглэлд хөөрөх, буух боломжтой байх бөгөөд харин одоогийн нисэх буудал нь газар зүйн байрлалаас шалтгаалан ийм боломжгүй байдаг.

Жилд 1.6 сая зорчигч хүлээн авах хүчин чадалтай нисэх буудал нь ерөнхий байгууламжаас гадна дараах бүрэлдэхүүн хэсэгтэй байна. Үүнд: (i) хэд хэдэн зурвас замууд; (ii) агаарын зайн аюулгүй байдлыг сайжруулах ба дамжин өнгөрөх нислэгийг нэмэгдүүлэх боломжоор хангах агаарын навигацийн системийг сайжруулах; (iii) Улаанбаатар хотыг шинэ нисэх буудалтай холбох хатуу хучилттай шинэ зам багтаж байна. Хэрэв барилгын ажил хуваарийн дагуу 2012 онд эхэлвэл шинэ нисэх буудлыг 2015 онд барьж дуусгах болно.

Шинэ нисэх буудлын төслийг Япон Улсын Олон Улсын Хамтын Ажиллагааны Банк хэсэгчлэн буюу 280 сая ам. доллартай тэнцэх хэмжээний зээлээр санхүүжүүлж байгаа хэдий ч нисэх буудлын барилга, нэмэлт байгууламжууд, нисэх буудалтай холбох зам барих зэрэг цогц төсөлд нийтдээ 500 сая ам. долларын хөрөнгө оруулалт шаардлагатай гэж тооцжээ.

Улаанбаатар хот нь Монголоос эхлэх/дуусах олон улсын хөдөлгөөний үндсэн цэг хэвээр байх учраас шинэ нисэх буудлын байгууламжийг барих, шинэчлэх нь агаарын тээврийн хүчин чадлыг нэмэгдүүлэхэд чиглэгдсэн хөрөнгө оруулалтын стратегийн чухал бүрэлдэхүүн юм. Харин уул уурхайн үйл ажиллагаа, Монголын нийт нутаг дэвсгэр дэх аялал жуулчлалын хөдөлгөөн нь эдийн засгийн өсөлтийг хөдөлгөгч хүч болж байгаа учраас дотоодын нисэх буудлын сүлжээг хөрөнгө оруулалт хийх зорилгоор нягтлах зайлшгүй шаардлага урган гарч байна.

Говийн бүс дэх уурхайн үйл ажиллагаа, аялал жуулчлалыг хөгжүүлэхэд дэмжлэг болох зорилгоор Өмнөговь аймгийн Оюу толгой дахь шинэ нисэх буудлыг барьж дуусгаснаар В737, А320 агаарын хөлгүүдийг хүлээн авах боломжтой болно. Ингэснээр тус бүс нутагт үйлдэх нислэгийн давтамж нэг өдөрт 2 юмуу 3 байгааг 20 хүртэл болгож нэмэгдүүлэх боломж нээгдэж байна.

Бусад нисэх буудлыг шинэчлэх нь дотоодын агаарын тээврийн хүчин чадлыг нэмэгдүүлэхэд чухал хүчин зүйл болно. Европын Сэргээн Босголт, Хөгжлийн Банк, АХБ-ны хийсэн судалгаанд бусад нисэх буудлуудыг сайжруулах хэрэгцээг тодорхойлсон боловч (Үзүүлэн 6-6) шаардлагатай хөрөнгө оруулалтын тооцоо байхгүй

байна. Ярилцлагын үед олж авсан нэгэн мэдээллийн дагуу дотоодын нисэх буудал тус бүр дунджаар 8.5 сая ам. долларын хөрөнгө оруулалтыг зурвас замыг сайжруулах, радар, агаарын навигацийг шинэчлэхэд шаардлагатай буюу эхний ээлжийн шинэчлэлтэд нийтдээ 145 сая орчим ам. доллар шаардлагатай гэж үзэж байна. Гэвч энэ хөрөнгө оруулалтын хэмжээ нь бодит байдал дээр харилцан адилгүй байх болно. Монголын ИCAO-ын код бүхий нийт 18 нисэх буудлын ихэнх нь асфальт юмуу эсвэл хатуу хучилттай замгүй, буух талбай нь шороо юмуу эсвэл хайрга бөгөөд дунджаар 1,800 метр урттай байна. Хатуу хучилтгүй зурвас зам дээр Изинис Эйрвэйз компанийн эзэмшдэг сэнст турбин хөдөлгүүр бүхий жижиг агаарын хөлөг, Avro RJ85 гэх мэт цөөн төрлийн агаарын хөлөг л нислэг үйлдэж чадна.

Энэ судалгааны үндсэн зорилго болсон олон улсын хөдөлгөөний өсөлтийг нэмэгдүүлэхэд нөлөөлөх чухал хүчин зүйл нь Улаанбаатар хотод шинэ нисэх буудлыг барьж дуусгах явдал юм. Шинэ нисэх буудалд цаг агаарын бүхий л нөхцөлд нислэг үйлдэх боломж бүрдсэнээр агаарын тээврийг хөгжүүлэхэд саад болж буй саад тотгорыг багасган, хөдөлгөөний өсөлтийг урьдчилан тооцоолох болон дотоодын ба олон улсын агаарын тээвэрлэгчдийн хувьд өргөн сонголт бүхий хуваарьт нислэг хийх боломжийг нээх болно.

6.5.2 Агаарын тээвэрлэгчдийн тоног төхөөрөмж

МИАТ нь нэг Аэробус А310-300 болон хоёр Бойнг 737-800 агаарын хөлгөөр үйл ажиллагаагаа явуулж байна. МИАТ нь нэмж гурван агаарын хөлөг худалдан авахаар төлөвлөж буй бөгөөд 2017 он гэхэд агаарын хүлгийн хүчин чадлыг хоёр дахин нэмэгдүүлсэн байх болно. Тодорхой хуваарь төлөвлөгөө гаргаагүй байгаа хэдий ч энэ нь МИАТ-ад жишээлбэл БНХАУ, Өмнөд Солонгос, ОХУ-ын агаарын тээвэрлэгчтэй өрсөлдөх боломжийг олгох либералчлалыг шат дараатай хэрэгжүүлэх чиг хандлагыг нягтлан дүгнэхэд зайлшгүй анхаарах ёстой асуудал юм. Энэхүү тайланд тооцсон хөдөлгөөний өсөлтөөс харахад уг хуваарь төлөвлөгөө нь хүлээгдэж буй өсөлттэй зэрэгцэн хэрэгжих боломжгүй бөгөөд либералчлах төлөвлөгөөг хязгаарлаж болзошгүй юм.

Изинис Эйрвэйз нь одоогийн байдлаар дотоодын 14 чиглэлд, мөн олон улсын 2 чиглэлд буюу БНХАУ-ын Хайлаар хот, ОХУ-ын Улаан-Үд хот руу тус тус тогтмол болон захиалгат нислэг үйлддэг. Эдгээр нислэгийг 34 суудалтай Saab 340В агаарын хөлгийг ашиглан үйлдэж байна. Изинис Эйрвэйз компани нь Их Британийн БАЭ Системс (BAE Systems) компаниас Avro RJ 85 загварын дундын зайн тийрэлтэт хөдөлгүүр бүхий хоёр онгоц худалдан авах санамж бичигт гарын үсэг зурсан. 2011 оны 5, 6 дугаар сард Монголд ирэх эдгээр онгоц нь 93 суудалтай, 2,900 км-ийн зайд нислэг үйлдэх хүчин чадалтай. Avro RJ 85 нь дөрвөн хөдөлгүүртэй ба нислэгийн найдвартай, аюулгүй ажиллагааг дээд зэргээр хангахын зэрэгцээ шороон болон хатуу хучилттай зурвасын алинд нь ч нислэг үйлдэхэд зөвшөөрөгдсөн цорын ганц, тийрэлтэт хөдөлгүүр бүхий агаарын хөлөг юм. Тус компани нь зах зээлийн эрэлт хэрэгцээг хангах зорилгоор цаашид агаарын хөлгөө өргөжүүлэх хүсэлтэйгээ илэрхийлсэн.

Аэро Монголиа компани нь 58 хүртэл хүний суудалтай, хос сэнст турбинт хөдөлгүүртэй, 2,000 км-ын зайд нисэх чадвартай Fokker F50 загварын 3 онгоц, 108 хүний суудалтай, хоёр сэнст тийрэлтэт хөдөлгүүртэй, 2,400 км-ын зайд нисэх чадвартай Fokker 100 загварын 1 онгоцоор үйл ажиллагаа явуулдаг. Мөн Улаанбаатарыг оролцуулан дотоодын нийт 7 чиглэлд, мөн ОХУ-ын Алтай, Иркутск ба БНХАУ-ын Урумчи, Хөх хотын чиглэлд нислэг үйлддэг. Тус компани нь агаарын хөлөг нэмж

Эдийн засгийн бодлого, өрсөлдөх чадварын судалгааны төв

худалдан авах замаар өсөн нэмэгдэж буй зах зээлийн эрэлтийг хангахыг зорьж буй бөгөөд Бойнг 737 агаарын хөлөг худалдан авах талаар 2011 онд ярилцаж эхэлсэн байна.

ХЭСЭГ VII: ЛИБЕРАЛЧЛАЛ ЭДИЙН ЗАСАГТ НӨЛӨӨЛӨХ НЬ

Агаарын тээврийн үйлчилгээ, хөдөлгөөн нэмэгдэх нь хөдөлмөр эрхлэлт, эдийн засгийн өсөлтийг хэд хэдэн замаар нэмэгдүүлнэ. Үүнд:

- **Агаарын тээврийн салбар:** агаарын тээврийн салбарт үйлчилгээ, удирдлага, өсөн нэмэгдэх агаарын тээврийн техник үйлчилгээгээр дамжин эдийн засгийн нэмэлт үйл ажиллагаа бий болно.
- **Аялал жуулчлалын салбар:** агаарын тээврийн үйлчилгээ нь улс орныг зорин ирж буй жуулчдын тоог ихээхэн хэмжээгээр нэмэгдүүлэхэд дэмжлэг болдог. Үүнд бизнес ба аяллын зорилгоор зорчиж буй аялагчдыг багтаадаг. Жуулчдын зарцуулах нийт зарлага нь зочид буудал, зоогийн газар, театр, машины түрээс зэрэг аялал жуулчлалын дагалдах олон салбарын бизнесийг дэмждэг.
- **Каталист үр нөлөө:** худалдаа, бизнесийн үйл ажиллагаа, хувь хүний хөдөлмөрийн бүтээмж нэмэгдсэнээр нийт эдийн засгийн өсөлт, бүтээмжийг хангахад агаарын тээврийн гүйцэтгэх үүргийг хамааруулж ойлгоно.

Дараах хэсгүүдэд агаарын тээврийн либералчлалын Монгол Улсын эдийн засагт үзүүлэх боломжит үр нөлөөг тайлбарлана.

7.1 Аялал жуулчлалын салбарт нөлөөлөх нь

2010 онд Монгол Улсад нийтдээ 557,414 олон улсын аялагчид хүрэлцэн ирсэн байна.⁵⁷ Эдгээр аялагчид 2010 онд 222.4 сая ам. доллар (292.3 тэрбум төгрөг) зарцуулсан нь нэг аялагч дунджаар 399 ам. доллар (524,300 төгрөг) зарцуулсан гэсэн үг юм.⁵⁸

Либералчлалаас үүдэлтэй агаарын тээврийн өсөлт нь ойролцоогоор 39% байхыг аяллын захиалгын ерөнхий хандлагад үндэслэн тооцоолсон бөгөөд энэ нь Монгол Улсыг зорих аялагчдад хамаарах юм (үлдсэн хувь нь Монгол Улсын иргэд). Одоогийн байдлаар дээр дурдсан дундаж зарлагын түвшин болох 399 ам. долларын дийлэнх хувь газраар зорчигчдад ноогдож байгаа бөгөөд хэрэв агаарын тээвэр хөгжвөл агаараар аялагчид дээрх дүнгээс илүү зарцуулах төлөвтэй байна.⁵⁹ Агаараар зорчигчид нь Монголд илүү урт хугацаагаар зочлох хандлагатай байдгаас зочид буудал, газраар зорчих тээврийн хэрэгслийн эрэлт ихэсдэг. Иймээс агаараар зорчигчид өсөн нэмэгдэх нь дундаж зарлагын түвшинг хоёр дахин буюу 798 ам. доллар хүртэл нэмэгдүүлэх боломж гарна. Энэхүү тооцооллын мэдрэмжийн шинжилгээг дараагийн хэсэгт хэлэлцэнэ.

Эдгээр таамаглалд үндэслэн либералчлалын үр дүнд жил тутам 117,000 олон улсын аялагчид нэмэгдэхээр тооцоо гарсныг Үзүүлэн 7-1-д харууллаа. Энэ нь 2010 оны нийт аялагчдын тоог (557,414)⁶⁰ 21%-аар нэмэгдүүлэх бөгөөд нийт зарлага болох 94 сая ам. доллар (123.1 тэрбум төгрөг)-ыг эдийн засагт оруулна. Эдгээр нэмэгдэж буй аялагчид, жуулчид хөдөлмөр эрхлэлтэд хэрхэн нөлөөлөх, тэдгээрийн зарлагын талаар дараагийн хэсэгт хэлэлцэнэ.

⁵⁷ Эх сурвалж: Монгол Улсын үндэсний аялал жуулчлалын төв <https://mongoliatourism.gov.mn>.

⁵⁸ Дээрхтэй адил.

⁵⁹ Монгол Улсыг зорин ирж буй аялагчдын 13% нь агаараар зорчиж байгааг 3-р хэсэгт авч үзсэн агаарын тээврийн талаарх мэдээлэлд үндэслэн тооцсон.

⁶⁰ Аялагчдын тоо өсөн нэмэгдэх хэмжээ нь (21%) газраар аялагчдын өндөр хувиас шалтгаалан зорчигч эргэлтийн өсөлтөд нэлээн бага хэмжээгээр тооцогдож байна.

Үзүүлэн 7-1: Либералчлалаас үүдэх нэмэлт аялагчид

	Шинээр нэмэгдэх аялагчид	Аялагчдын нийт зарлага (төгрөг)	Аялагчдын нийт зарлага (ам. доллар)
Шинээр нэмэгдэх аялагчид	117,000	123.1 тэрбум	94 сая

Санхүүгийн бүх тоон мэдээллийг 2010 оны үнээр тооцов.

7.1.1 Мэдрэмжийн шинжилгээ

Агаараар зорчигчдын зарлагын талаарх мэдээлэл олох боломжгүй байсны улмаас тэднийг бүх аялагчдын дундаж зарлагыг хоёр дахин нэмэгдүүлсэн хэмжээний зарлага гаргана хэмээн таамаглаж, тооцоолсон. Энэ нь дэлхийн бусад орнуудын зарлагын ердийн үзүүлэлтэд тулгуурлаж хийсэн үндэслэлтэй тооцоо болно.

Гэвч зарлагын түвшинг таамаглалд үндэслэн хийсэн учраас уг таамаглалын үр нөлөөг нягтлах зорилгоор мэдрэмжийн шинжилгээ хийсэн. Аялагчдын зарлагын янз бүрийн түвшинг харгалзан хоёр төрлийн шинжилгээ хийсэн. Үүнд:

- **Бага зарлагатай аялагчид:** аялагчид нь Монголыг зорин ирж буй нийт аялагчдын (агаар, газраар зорчигсодын аль аль нь) дундаж түвшингийн хэмжээнд зарцуулна хэмээн үзсэн. Нэг аялагч дунджаар 399 ам. доллар зарцуулна.
- **Өндөр зарлагатай аялагчид:** аялагчид одоогийн дундаж түвшинг 3 дахин нэмэгдүүлсэнтэй тэнцэх хэмжээний зарлага хийх ($3 \times 399 = 1,197$ ам. доллар). Энэ нь анхдагч шинжилгээнд ашигласан зарлагын түвшингээс 50%-аар өндөр юм.

Эдгээр таамаглалаар тооцоолон гаргасан зарлагыг Үзүүлэн 7-2-т харуулав. Бүхий л хувилбарт аялагчдын тоо адил, харин зарлагын түвшин өөр байгааг анхаарна уу. Бага зарлага бүхий хувилбарын нийт зарлага 47 сая ам. доллар байхад өндөр зарлагатай хувилбарт 141 сая ам. доллар байгаа нь анхдагч шинжилгээтэй харьцуулахад +/-50%-аар зөрүүтэй харагдаж байна.

Үзүүлэн 7-2: Аялагчдын зарлагын түвшингийн шинжилгээ

	Шинээр нэмэгдэх аялагчид	Аялагчдын нийт зарлага (төгрөг)	Аялагчдын нийт зарлага (ам. доллар)
Анхдагч шинжилгээ (нэг аялагч 798 ам. доллар зарцуулах)	117,000	123.1 тэрбум	94 сая
Бага зарлагатай хувилбар (нэг аялагч 399 ам. доллар зарцуулах)	117,000	61.6 тэрбум	47 сая
Өндөр зарлагатай хувилбар (нэг аялагч 1,197 ам. доллар зарцуулах)	117,000	184.7 тэрбум	141 сая

7.2 Хөдөлмөр эрхлэлтэд нөлөөлөх нь

Энэхүү хэсэгт дараах гурван салбарын хөдөлмөр эрхлэлтэд ямар үр нөлөө үзүүлэх талаар авч үзнэ. Үүнд:

- Агаарын тээвэр

- Аялал жуулчлал
- Каталист үр нөлөө

7.2.1 Агаарын тээврийн салбарын хөдөлмөр эрхлэлтэд үзүүлэх үр нөлөө

Агаарын тээврийн хөдөлгөөн өсөх нь зорчигч, агаарын хөлгийн асуудлыг шийдвэрлэх нэмэлт эх үүсвэрийг шаарддаг. Агаарын тээврийн салбарын хөдөлмөр эрхлэлт нь үйлчилгээ, удирдлага, нэмэгдэж буй агаарын тээврийн үйлчилгээг дэмжихээс хамаарна. Үүнд агаарын тээвэрлэгчид, нисэх буудал, агаарын навигац, агаарын тээврийн салбарын бусад үйл ажиллагааг нэрлэж болно. Цаашилбал, агаарын тээврийн салбарт нэмэгдэх эдгээр үйл ажиллагаанууд нь нийт эдийн засагт бүхэлд нь шууд бус буюу үржүүлэгч үр нөлөө хэмээн нэрлэгддэг дагалдах үр нөлөөг авчирдаг. Жишээлбэл, нислэгийн үеэрх хоолны үйлчилгээний ханган нийлүүлэгч болох хүнсний бөөний худалдаачид, нисэх буудлын бараа бүтээгдэхүүнийг тээвэрлэгчид, онгоцны түлш олборлох, боловсруулах үйлдвэрүүдийг дурдаж болно. Ийм шууд бус үр нөлөө нь бусад салбарт ажлын байр шинээр бий болгоно.

Агаарын тээврийн хөдөлмөр эрхлэлтэд үзүүлэх үр нөлөөг тооцоолоход ашигласан шалгуур, аргачлалыг **Хавсралт Б-д** дэлгэрэнгүй дурдсан болно. Тооцоололтын үр дүнг Үзүүлэн 7-3-д харууллаа. Либералчлал нь агаарын тээврийн салбарт нэмэлт 2,010 (шууд) бүрэн ажлын цагт шилжүүлсэн эквивалент (Full-Time Equivalent Jobs буюу FTE) ажлын байр бий болгоно хэмээн үзэж байна. Мөн шууд бус ажлын байрыг нэгтгэн үзвэл нийтдээ 4,310 бүтэн цагийн ажлын байр үүсгэнэ. Зорчигч эргэлтийн мэдээллээс харахад энэ нь либералчлалыг хэрэгжүүлснээс хойш 2-3 жилд бий болох урт хугацааны үр нөлөө юм.

Үзүүлэн 7-3: Агаарын тээвэр ба уг салбараас хамааралтай нэмэлт ажлын байр

	Шууд ажлын байр (FTEs)	Шууд бус ажлын байр (FTEs)	Нийт ажлын байр (FTEs)
Либералчлалын үр нөлөө	2,010	2,300	4,310

7.2.2 Аялал жуулчлалын салбарын хөдөлмөр эрхлэлтэд нөлөөлөх нь

Агаарын тээвэр нь тухайн улс эсвэл бүс нутгийг зорьж буй аялагчдад (жуулчлал, бизнесийн зорилгоор) дэмжлэг болдог. Эдгээр жуулчдын зарцуулж буй зарлага нь аялал жуулчлалын салбартай холбогдох буюу зочид буудал, зоогийн газар, театр, машины түрээс зэрэг төрөл бүрийн бизнесийг дэмждэг. Түүнчлэн аялал жуулчлалын салбарыг хангадаг болон дэмждэг бизнест шууд бус үр нөлөөг үзүүлдэг. Тухайлбал, зочид буудал, зоогийн газрын хүнсний бөөний худалдаачид, такси үйлчилгээний компани, зочид буудлын угаалгын үйлчилгээ, ачаа тээврийн үйлчилгээ багтана.⁶¹

7.1-р хэсэгт либералчлал нь Монголд аялагчдын нийт тоог 117,000-аар нэмэгдүүлж, эдийн засагт 114 сая ам. долларын орлого оруулах тооцоо гарсан талаар дурдсан. Хавсралт Б-д дурдсан шалгуур, аргачлалд тулгуурлан Үзүүлэн 7-4-т аялал жуулчлалын салбараас хамааралтай ажлын байр шинээр нэмэгдэх тооцоог харуулав. Ийнхүү

⁶¹ Энэ тодорхойлолтоор агаарын тээврийг аялал жуулчлалын салбараас үр өгөөж хүртдэг шууд бус салбаруудын нэг хэсэг хэмээн үзэж болох юм. Уг шинжилгээнд ашигласан үржүүлэгч нь агаарын тээврийг тооцоонд давхардал үүсгэхгүйн үүднээс мөн аялал жуулчлалын шууд бус үр нөлөөний нэг хэсэг хэмээн үзэж тооцоогүй болно.

өргөжин тэлж буй аялал жуулчлалын салбар нь тухайн салбартаа 5,600 бүтэн цагийн ажлын байр, шууд бус хөдөлмөр эрхлэлтэд 6,620 бүтэн цагийн ажлын байр буюу нийтдээ 12,220 бүрэн ажлын цагт шилжүүлсэн эквивалент ажлын байр бий болгоно.

Үзүүлэн 7-4: Аялал жуулчлалын салбарт болон түүнээс үүдэх нэмэлт ажлын байр

	Шууд ажлын байр (FTEs)	Шууд бус ажлын байр (FTEs)	Нийт ажлын байр (FTEs)
Либералчлалын үр нөлөө	5,600	6,620	12,220

7.2.3 Каталист үр нөлөө

2.3-р хэсэгт хэлэлцсэний дагуу агаарын тээвэр нь эдийн засаг, бүтээмжийн өсөлтөд шууд нөлөөлдөг. Энэ нь худалдааг нэмэгдүүлэх, бүс нутагт шинэ бизнесийг цогцлуулж, хөрөнгө оруулалтыг дэмжих замаар үндэсний хийгээд бүс нутгийн эдийн засгийн өсөлт, хөдөлмөр эрхлэлтийг дэмждэг. Ялангуяа каталист үр нөлөөнд дараах үр нөлөөллийг бүхэлд нь эсвэл хэсэгчлэн агуулж байдаг. Үүнд:

- Худалдаанд үзүүлэх үр нөлөө: агаарын тээврийн либералчлал нь шинэ чиглэл, илүү тохиромжтой холбох нислэг, нислэгийн давтамжийг нэмэгдүүлэх замаар олон бизнесийн хувьд шинэ зах зээлийг нээж өгдөг. Үүний үр дүнд одоо байгаа бүтээгдэхүүн, үйлчилгээний эрэлт өсөх болно.
- Хөрөнгө оруулалтад үзүүлэх нөлөө: Олон компаний хувьд бизнес, үйлдвэрлэл, агуулахаа хаана байршуулах талаар шийдвэр гаргахдаа эдгээр нь олон улсын нисэх буудалд ойрхон эсэхийг харгалзаж үздэг.
- Бүтээмжид үзүүлэх нөлөө: Агаарын тээврийн үйлчилгээ нь шинэ зах зээлд нэвтрэх боломжийг нээж, улмаар бизнес эрхлэгчдийн хувьд үйлдвэрлэл өссөнөөс үйлдвэрлэлийн зардал буурах (economies of scale) бололцоо бүрддэг. Агаарын тээврийн үйлчилгээ улам нээлттэй болсноор компаниуд өндөр чадвартай ажилтнуудыг татах, тогтвортой ажиллуулах нөхцлөөр хангадаг.

Эдгээр каталист үр нөлөө нь хөдөлмөр эрхлэлтэд нэлээд нөлөөлдөг. Button, Taylor нарын судалгаанаас (2000 он) харахад агаарын хөлөгт суусан/буусан олон улсын зорчигч 10,000-аар нэмэгдэх тутамд 44-73 шинэ ажлын байр үүсдэг. Харин Brueckner-ын судалгаа (2002 он)-нд тооцоноор агаарын хөлөгт суусан/буусан зорчигч 10,000-аар нэмэгдэх тутамд 22 шинэ ажлын байр бий болдог ажээ.⁶²

Эдийн засагт бий болох каталист үр нөлөөг тооцохдоо агаарын тээврийг өргөтгөж байсан өмнөх туршлага, жишээний талаархи олон улсын хэмжээний мэдээллийг шалгаж, туршсан шалгуурыг ашиглалаа. Уг шалгуурыг Монголын нөхцөлд тохируулж, орон нутгийн хөдөлмөр эрхлэлт, эдийн засаг, бизнесийн онцлог байдлыг тусгав.

Үзүүлэн 7-5-д нь агаарын тээврийн нэмэлт үйлчилгээний каталист үр нөлөөний дүнд эдийн засагт бүхэлд нь (агаарын тээвэр, аялал жуулчлалын салбарыг оруулахгүйгээр) хөдөлмөр эрхлэлтэд гарах өөрчлөлтийг урьдчилан таамаглаж байна. Либералчлал нь каталист үр нөлөөгөөр 5,010 бүрэн ажлын цагт шилжүүлсэн эквивалент ажлын байр бий болгох төлөвтэй байна.

⁶² Button, K. and Taylor, S. (2000), “International air transportation and economic development”, *Journal of Air Transport Management*, Vol. 6, Issue 4, October 2000. Brueckner, J. (2002), “Airline Traffic and Urban Economic Development”.

Үзүүлэн 7-5: Каталист үр нөлөөгөөр шинээр бий болох ажлын байр

	Каталист үр нөлөөгөөр бий болох ажлын байр (FTEs)
Либералчлалын үр нөлөө	5,010

7.2.4 Нийт хөдөлмөр эрхлэлтэд нөлөөлөх нь

Либералчлал нь нийт хөдөлмөр эрхлэлтэд хэрхэн нөлөөлөх талаар Үзүүлэн 7-6-д харуулав. Агаарын тээврийн либералчлал нь урт хугацааны туршид 21,540 бүрэн ажлын цагт шилжүүлсэн эквивалент ажлын байр шинээр бий болгох нь нийт хөдөлмөр эрхлэлтийг 2.1%-аар нэмэгдүүлэхтэй тэнцэх болно.⁶³

Үзүүлэн 7-6: Либералчлалаас үүдэх шинэ ажлын байр

	Ажлын байр (FTEs)
Агаарын тээврийн салбар	4,310
Аялал жуулчлалын салбар	12,220
Каталист үр нөлөө	5,010
Нийт	21,540

7.3 Дотоодын нийт бүтээгдэхүүнд нөлөөлөх нь

Хөдөлмөр эрхлэлтээс гадна эдийн засгийн үр нөлөөг тооцох өөр нэг хэмжүүр нь ДНБ юм. ДНБ нь эдийн засгийн хэмжээнд тухайн улсад үйлдвэрлэгдсэн нийт бараа бүтээгдэхүүн, ажил үйлчилгээг хэмждэг үзүүлэлт юм. Үүнд гадаадын иргэдийн тухайн улсад бий болгосон орлогыг хамааруулах боловч тус улсын иргэдийн гадаад оронд бий болгосон орлогыг тооцдоггүй. Либералчлалаас үүдэх ДНБ-ий өсөлтийн тооцоог доор харуулсан бөгөөд үүнд өмнөх хэсгүүдэд дурдсан ажлын байртай холбогдох орлого, үр ашгийг хүртэх бизнесийн ашиг, холбогдох бусад татвар юмуу эсвэл татаасыг хамруулж ойлгоно.

Агаарын тээвэр, аялал жуулчлалын салбарын үйл ажиллагаа өргөжсөнөөр өсөх ДНБ, шууд бус болон каталист үр нөлөөг Үзүүлэн 7-7-д үзүүлсэн. Агаарын тээврийн либералчлалын үр дүнд жил тутам 189.9 сая ам. доллар (253 тэрбум төгрөг) нийт эдийн засагт орох нь Монгол Улсын ДНБ-ийг 2.5%-аар нэмэгдүүлнэ гэсэн үг юм.⁶⁴

Үзүүлэн 7-7: Либералчлалаас үүдэлтэй ДНБ-ий өсөлт

	ДНБ-ий өсөлт (төгрөг)	ДНБ-ий өсөлт (ам.доллар PPP)
Либералчлалын үр нөлөө	253 тэрбум	189.9 сая

Санхүүгийн бүх тоон мэдээллийг 2010 оны үнээр тооцов.

⁶³ 2010 оны сүүлээр нийт шинээр ажилд орогсдын тоо 1,089,600 байсан. Эх сурвалж: Статистикийн сар тутмын эмхэтгэл, Монгол Улсын Үндэсний статистикийн газар, 2010 оны 11-р сар.

⁶⁴ Монгол Улсын ДНБ 2010 онд 10.16 тэрбум ам. доллар хүрчээ. Эх сурвалж: CIA World Factbook, <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook>.

ХАВСРАЛТ А: НИСЛЭГИЙН ЭРХҮҮД

ХАВСРАЛТ А: НИСЛЭГИЙН ЭРХҮҮД

Нислэгийн эрхийг анх агаарын тээврийн үйлчилгээний хоёр талт хэлэлцээрийг байгуулахад баримтлах стандарт үндсийг бий болгох зорилгоор 1944 онд болсон Чикагогийн бага хурлын үеэр боловсруулсан. Нислэгийн эхний 5 эрхийг 1944 онд, түүнээс хойш 4 эрхийг нэмж тодорхойлжээ. Нислэгийн эрхүүдэд дараахь 9 эрх багтдаг. Үүнд:

Нислэгийн эрх 1



Өөр улс орны нутаг дэвсгэрт буулгүйгээр нисэн өнгөрөх болон хөдөлгөөн тээвэрлэх эрх. Тухайлбал, ОХУ-ын агаарын тээвэрлэгч Монгол Улсын агаарын зайгаар дамжин өөр улс орон руу нислэг үйлдэх эрх (эсвэл дотоодын нислэгийн нэгэн хэсэг болгож).

Олон улс орнуудын хувьд уг эрхийг (болон нислэгийн хоёрдугаар эрх) Чикагогийн хурлын үеэр гарын үсэг зурсан Олон улсын агаарын тээврийн транзит хэлэлцээр хэмээн нэрлэгддэг хоёр талт хэлэлцээрт тусгасан байдаг. Харин ОХУ, Канад, Бразил гэх мэт хэд хэдэн улс орнууд уг хэлэлцээрт нэгдээгүй бөгөөд эдгээр эрхийг хэлэлцээр тус бүрээр харилцан тохиролцохоор шийдсэн байдаг.

Эдгээр эрх нь нэлээн түгээмэл хэдий ч агаарын тээвэрлэгчид тухайн улс орны агаарын зайд нэвтрэх талаар урьдчилан мэдэгдэж, агаарын навигацийн зардлыг нөхөх төлбөрийг төлөх шаардлагатай байдаг.

Нислэгийн эрх 2



Өөр улс орны нутаг дэвсгэрт зорчигч, ачаа тээш тээвэрлэх зорилгогүйгээр түлш цэнэглэх, засвар үйлчилгээ гэх мэт техникийн шалтгаанаар буух эрх.

Тухайлбал, БНХАУ-ын агаарын тээвэрлэгчийн удирдан явуулж буй нислэгийн явцад АНУ-д түлшээ цэнэглэх эрх.

Орчин цагийн агаарын хөлгийн холын зайн нислэг гэдэг нь зорчигч тээвэрлэгчдэд уг нислэгийн эрх ховорхон ашиглагддаг гэсэн үг. Түүхэн он жилүүдийн туршид Анчорэйж, Шаннон, Гандер зэрэг хотууд нь уг нислэгийн эрхийн дагуу холын зайн нислэгийн агаарын хөлгүүдийн түлшээ цэнэглэх үндсэн цэгүүд болсон.

Нислэгийн нэгдүгээр эрхийн нэгэн адил олон орнууд уг эрхийг Олон улсын агаарын тээврийн транзит хэлэлцээрт заасны дагуу олгодог. Нислэгийн эхний хоёр эрхийг техникийн эрх

хэмээн нэрлэдэг.

Нислэгийн эрх 3



Нэг орны агаарын тээвэрлэгч нь зорчигч эсвэл ачааг тухайн орноос өөр улс орон уруу тээвэрлэх эрх. Тухайлбал, БНХАУ-ын агаарын тээвэрлэгч нь БНХАУ-аас Монгол Улс уруу зорчигч тээвэрлэх эрх.

Нислэгийн эрх 4



Нэг орны агаарын тээвэрлэгч өөр улс орны нутаг дэвсгэрт бууж, өөрийн улс уруу зорчих зорчигчдыг тээвэрлэх эрх. Тухайлбал, БНХАУ-ын агаарын тээвэрлэгч Монгол Улсаас БНХАУ-ыг зорьж буй зорчигчдыг тээвэрлэх.

Нислэгийн гурав, дөрөвдэх эрхийг агаарын тээврийн хэлэлцээрээр ихэнх тохиолдолд хамтад нь олгодог.

Нислэгийн эрх 5



Уг эрхийг зарим тохиолдолд “эрхээс давсан” гэж тайлбарладаг. Нэг орны агаарын тээвэрлэгч хоёрдогч орны нутаг дэвсгэрт бууж, зорчигчдыг гурав дахь орон уруу тээвэрлэх эрх. Тухайлбал, БНХАУ-ын агаарын тээвэрлэгч БНХАУ-аас Монгол Улс уруу нислэг үйлдэж, Монгол Улсын нисэх буудлаас зорчигчдыг ОХУ руу тээвэрлэх.

Энэ эрхэд хоёр дэд ангилал байдаг. Үүнд: *Тав дахиаас давсан эрх*-зорчигчийг хоёрдогч орноос гуравдагч орон уруу тээвэрлэхийг зөвшөөрдөг (тухайлбал, БНХАУ-ын агаарын тээвэрлэгч БНХАУ-Монгол-ОХУ чиглэлд нислэг үйлдэх).

Завсрын тав дахь эрх-зорчигчийг гуравдагч орноос хоёр дахь орон уруу тээвэрлэхийг зөвшөөрдөг (тухайлбал, БНХАУ-ын агаарын тээвэрлэгч БНХАУ-ОХУ-Монгол гэсэн чиглэлд нислэг үйлдэх).

Нислэгийн гурав болон дөрөв дэх эрх нь бараг бүх хоёр талт хэлэлцээрт тогтсон стандарт бол тав дахь эрхийг хоёр талт хэлэлцээр тус бүрт өөр өөрөөр тусгасан байдаг.

Нислэгийн эрх 6



Нэг орны хөдөлгөөнийг өөрийн орноор дамжуулан гурав дахь орон уруу тээвэрлэх. Тухайлбал, БНХАУ-ын агаарын тээвэрлэгч нь зорчигчдыг Монгол улсаас Япон Улсын чиглэлд БНХАУ-аар дамжуулан тээвэрлэх.

Нислэгийн зургаа дахь эрхийн талаар хоёр талт хэлэлцээрт бараг тусгадаггүй (ялангуяа агаарын тээвэрлэгч нь хоёр тусдаа хэлэлцээрийн дагуу гурав, дөрөв дэх эрхийг ашигладаг). Харин өнгөрсөн хугацаанд зарим улс орнуудын засгийн газрууд уг хөдөлгөөнд хязгаарлалт тавих оролдлого хийсээр ирсэн. Тухайлбал, Нэгдсэн Вант улсын засгийн газар нь Малайзаар дамжин явуулдаг Нэгдсэн Вант улс-Австрали чиглэлийн хөдөлгөөнийг удирдан явуулахад Куала Лампурт (эсвэл бусад холбох цэгүүд) хэдэн өдөр түр зогсолт хийхийг шаарддаг. Мөн түүнчлэн Малайзын агаарын тээвэрлэгчийг нислэгийн зургаа дахь эрхийн дагуу Бритиш Айрвэйз компанид тээвэрлэж буй зорчигч тус бүрээр 50\$-ыг төлөхийг шаарддаг.⁶⁵ Одоогийн байдлаар засгийн газрууд нислэгийн зургаа дахь эрхийн хөдөлгөөнд хязгаарлалт бараг тавьдаггүй.

Нислэгийн эрх 7



Хөдөлгөөнийг нэг орноос нөгөө улс орон уруу өөрийн орноор дамжихгүйгээр тээвэрлэх эрх. Тухайлбал, БНХАУ-ын агаарын тээвэрлэгч зорчигчдыг Монгол Улсаас ОХУ-ын чиглэлд бие даасан нислэг хэлбэрээр тээвэрлэх эрх.

Нислэгийн долоо дахь эрхийг зорчигчийн үйлчилгээнд барагтаа хэрэгжүүлдэггүй. Үүний нэг жишээ бол Нэгдсэн Вант улс-Сингапур улсын хооронд 2007 онд байгуулсан хоёр талт хэлэлцээр бөгөөд энэ нь Сингапурын агаарын тээвэрлэгчид Лондон хотоос, Бритиш Эйрвэйз компанийг Сингапур улсаас үйл ажиллагаагаа эрхлэн явуулах эрхийг олгосон. Нислэгийн долоо дахь эрхийг олгох асуудал нь бүхий л төрлийн ачаа тээврийн нислэгүүдэд түгээмэл байдаг.

⁶⁵ Эх сурвалж: Rigas Doganis, "Flying Off Course: The Economics of International Airlines", Third Edition, 2002, Routledge.

Нислэгийн эрх 8



Хөдөлгөөнийг гадаад улсын нутаг дэвсгэрт (өөрөөр хэлбэл, дотоодын нислэг) агаарын тээвэрлэгчийн орноос эхлүүлэх эсвэл дуусгах үйлчилгээний нэг хэсэг болгож (мөн *tag-on* буюу *fill-up cabotage*) хоёр цэгийн хооронд тээвэрлэх эрх. Тухайлбал, БНХАУ-ын агаарын тээвэрлэгч нь Улаанбаатараас Ховдын чиглэлд зорчиж буй зорчигчдыг БНХАУ-аас эхлүүлсэн үйлчилгээний нэгэн хэсэг болгож тээвэрлэх эрх.

Уг эрхийг мөн адил барагтаа олгодоггүй. Үүний нэг жишээ нь Австрали-Шинэ Зеланд Улсын агаарын тээврийн нэг зах зээл бөгөөд энэ нь улс орны агаарын тээвэрлэгчдэд өөр улсад *tag-on* дотоодын нислэг үйлдэхийг зөвшөөрдөг. Өөр нэг жишээ нь Шинэ Зеланд, Чили, Сингапур болон Бруней улсын хооронд байгуулсан ОУАТЛОТГ (АНУ биш ч гэсэн бусад гарын үсэг зурсан талууд) юм.

Нислэгийн эрх 9



Гадаад улс орны хоёр цэгийн хооронд хөдөлгөөн тээвэрлэх эрх бөгөөд агаарын тээвэрлэгчийн оронд үйлчилгээг эхлүүлэх болон дуусгах шаардлага тавьдаггүй (цэвэр каботаж хэмээн ч нэрлэдэг) тухайлбал, БНХАУ-ын агаарын тээвэрлэгч нь Улаанбаатар-Ховдын чиглэлд бие даасан нислэг хэлбэрээр үйлчилгээг удирдан явуулах.

Ийм эрхийг ховорхон олгодог. Үүний гол жишээ нь ЕХ-ны агаарын тээврийн нэг зах зээл бөгөөд энэ нь ЕХ-ны агаарын тээвэрлэгчдэд ЕХ-ны ямар ч гишүүн улс орнуудын нутаг дэвсгэрт дотоодын нислэгийн үйлчилгээг эрхлэн явуулахыг зөвшөөрдөг.

**ХАВСРАЛТ Б: ГРАВИТИ ЗАГВАРЫН ТАЛААРХ ДЭЛГЭРЭНГҮЙ МЭДЭЭЛЭЛ
(АНГЛИ ХЭЛ ДЭЭР)**

ХАВСРАЛТ Б: ГРАВИТИ ЗАГВАРЫН ТАЛААРХ ДЭЛГЭРЭНГҮЙ МЭДЭЭЛЭЛ (АНГЛИ ХЭЛ ДЭЭР)

Introduction

The impacts of liberalization were estimated using a gravity model that forecasts traffic between any two countries (or groups of countries), and which was developed and calibrated as part of a previous study by the InterVISTAS group.⁶⁶

This annex provides an overview of the econometric analysis undertaken to estimate the key model parameters and provides a description of the workings of the model.

Estimating the model parameters

The model expresses the air traffic between any particular country-pair as depending on a vector of geographical, socioeconomic and regulatory variables. The model considers each country-pair as an independent entity; its traffic will not be affected by changes in other country-pairs. Furthermore, events in other economic sectors, such as new consumption opportunities that may compete with air travel, will not affect traffic in any manner.

Each data point consists of one country-pair. The dependent variable consists of the yearly two-way origin-destination traffic between the country-pair. The model views passenger traffic as a function of several socioeconomic and geographic variables, and the chosen attributes of the relevant bilateral air service agreement.

The model was estimated using cross-sectional data on over 800 country-pairs. The cross-sectional analysis assumes that a particular relationship between traffic, the extent of liberalization and socioeconomic conditions applies to every market. Each country-pair will display unique traffic volumes, socioeconomic variables, airline industry conditions, and degrees of liberalization in the air service agreements. Through correcting for variations in economic activity and other extraneous factors, this approach seeks to explain variations in the passenger traffic between different country-pairs to variations in their bilateral agreements. In theory, this method should isolate the separate impacts of route definitions, single/multiple designations, pricing controls, the presence or absence of fifth freedom permissions and other attributes of air service agreements. Through using a very large sample involving all regions of the world, nations in all stages of development, and countries with a wide range of approaches to international aviation, the process should, in theory, yield a robust estimate of the impacts for any arbitrary country-pair.

The specification of the gravity model was as follows:

$$\text{Traffic}_{AB} = F(\text{GDP}_{AB}, \text{ServiceTrade}_{AB}, \text{Intervening}_{AB}, \text{BilateralFactors}(0,1)_{AB})$$

Note that this specification was chosen after a large number of alternative specifications were attempted, many with variables that were later rejected. Each of the selected variables are discussed in detail below:

Gross Domestic Product (GDP_{AB})

GDP_{AB} is the product of the GDP of the two countries. Gross Domestic Product (GDP), calculated from the Purchasing Power Parity method, measures the total magnitude of economic activity in any nation. The specification assumes that changes in the GDP of each country in the country-pair will have identical influences in the level of traffic. The GDP term

⁶⁶ The results of that study can be found in the report, “The Economic Impact of Air Service Liberalization”, InterVISTAS-ga², June 2006.

proved the most important exogenous variable in terms of significance and explanatory power. The data on GDP was sourced from the World Bank World Development Indicators.

ServiceTrade_{AB}

Unlike goods, services are consumed at the same time and place as they are produced. They cannot usually be stored in inventory. Service activities include insurance, financial assistance, medical services, management, consulting, etc. Since they usually require a close interaction between the seller and the consumer, the sale of services is an important determinant of the demand for travel. It was not possible to obtain data on services trade data for each potential country-pair. The model, therefore, uses a gravity-type relationship between each nation's services trade with all countries to define a country-pair propensity. The "Service Flows" term for the country A-B was expressed as:

$$\begin{aligned} & \text{Exports of Services by Country A} \times \text{Imports of Services by Country B} \\ & + \\ & \text{Exports of Services by Country B} \times \text{Imports of Services by Country A} \end{aligned}$$

Again, the data was sourced from the World Bank.

Intervening_{AB}

The traffic between any country-pair is anticipated to be less if passengers could choose from other, closer destinations. For example, Australian residents will view New Zealand as easier and cheaper to reach than the United Kingdom. This proximity will correspond to a lower demand among Australians for air travel on the Australia-United Kingdom route. Similarly, individuals and businesses of the United Kingdom may view Canada as a partial substitute for Australia. This would reduce the volume of Australia-destined traffic originating in the United Kingdom.

The passenger model uses an "Intervening Opportunity" quantity as a determinant of country-pair traffic. For each country in a country-pair, the model calculates the sum of the GDPs of every country that is 10 percent or less distant than the other nation in the country-pair. The resulting sum measures the size of closer opportunities. The product of the Intervening Opportunity term for both nations in a country-pair proved to be a useful predictor of country-pair traffic and displayed the expected negative sign.

Variables Pertaining to the Bilateral Agreements - BilateralFactors(0,1)_{AB}

BilateralFactors(0,1)_{AB} are dummy variables capturing the presence or absence of a specific restriction on the bilateral. For example, if the bilateral allows flights only to named points, then the dummy variable takes the value 1 else, if carriers are unrestricted in the airports/cities they can fly to, the dummy variable takes the value 0. The dummy variables also have "modifiers" to reflect the circumstances of the individual bilateral. For example, the *named points* dummy is multiplied by a variable derived from the product of the geographic area of the two countries. This captures the fact that liberalizing this term will have minimal impact on geographically small island nations with only one major airport (e.g., the bilateral for Singapore-Mauritius) than on large countries with multiple airports (e.g., the bilateral for Australia-U.S.). Each of the dummy variables are described below:

- **Permitted number of airline designations.** Bilateral agreements usually specify the number of airlines permitted to fly any route between the two countries. A "0" denotes a dual or multiple designation; a "1" otherwise. This digit is then multiplied by the distance between the two countries. A country-pair can only benefit from a multiple designation if one or both countries have more than one airline fit, willing

and able to operate the route. Furthermore, each such country must be willing to allow its own airlines to compete.

An airline seeking to operate long distance services must usually use wide body aircraft. It will require a network of feeder services using smaller aircraft. In contrast, many short-haul services use much smaller aircraft, and can serve strictly point-to-point markets. The airline operating long haul services requires very substantial physical and financial resources. Comparatively few countries have more than one airline operating long distance services. Many are more conservative in allowing competition between their airlines on intercontinental routes, compared to shorter and highly fragmented regional markets. A single-designation rule would therefore be more onerous to short distance services than to longer flights.

- **Capacity controls.** Many experts consider capacity controls as particularly inimical to market growth, and a key trait of a restrictive agreement. Sometimes the limits are written directly in the agreements. Lengthy negotiations are often necessary to increase the limits. In other instances, such as “Bermuda” agreements, the capacities are subject to a regular process of consultation. In either case, the airlines flying between the two nations have many opportunities to curb capacity growth and maintain high fares.

Two variables were employed to model the impact of capacity controls. The first variable was a “1” if capacity was fully predetermined by the agreement (which corresponds to the most inflexible form of capacity clause), and zero otherwise. A second 1-0 dummy applied if a Bermuda-type clause was in force. Both dummy variables were multiplied by GDP, reflecting a hypothesis that capacity controls become proportionately more detrimental to competition as the size of the market grows.

- **Pricing.** This variable is assigned a “0” if the bilateral allows free pricing without significant government control. It was assigned the value “0.5” if the bilateral included a double-disapproval (a more permissive form of pricing enforcement). A “1” indicates another regime, such as country-of-origin or single disapproval pricing. The resultant quantity was then modified by the product of the per capita GDPs of both countries. This reflected the belief that countries with a large per capita GDP would be most likely to generate large volumes of leisure travelers. They would be especially affected by any price rigidities. Furthermore, airlines are most likely to offer incentive fares on routes with considerable leisure traffic. A restrictive pricing regime, which limits their flexibility, would be a proportionately large obstacle to growth in affluent country pairs.
- **Fifth freedom rights.** A “1” indicates the absence of any fifth freedom rights in the bilateral. A “0” depicts an agreement with such provisions. The data did not permit a more precise delineation of fifth freedom rights, such as between “intermediate” and “beyond” rights.

Fifth freedom rights can be most valuable for long-haul services, for which intermediate stops may be technically necessary. An ability to “top off” a long distance flight with incremental short-haul revenue, or serve a minor centre as part of a longer flight to a more significant destination may be necessary for a profitable route. These factors suggest that a fifth freedom provision may be more important to nation-pairs that are relatively distant. Furthermore, other significant markets should occur either in close proximity to the great circle flight path between the two nations

(for intermediate fifths) or reasonably close to either nation. The 0-1 variable is therefore multiplied by the product of the *intervening destinations* variable (described earlier) to measure the significance of fifth freedom services for each country-pair observation.

- **Named points.** Some bilateral agreements limit services to a very few rigidly defined destinations; others, following a more liberal approach, allow services to any operationally feasible combination. In many situations, bilateral agreements will stipulate a fixed number of “roving points,” for which each nation can choose the precise destinations at a later date. A very flexible definition of permissible routes is most conducive to competition when it involves nations with large areas and many potential destinations. This variable was assigned a value of zero for country-pairs with broad route definitions. Those observations with specific point restrictions were assigned a value equal to the product of variables representing the area of the country.

The preliminary estimation process used an ordinary least squares algorithm on a double-log specification. This reflects the assumption that many of the processes being modeled are multiplicative. For example, a restrictive bilateral would cause a greater absolute loss of traffic in a large market than in a small one. As is common with many cross-sectional models, the preliminary specification showed problems with heteroscedasticity, as determined by a significant Goldfeldt Quandt statistic. A general least squares procedure, using the GDP variable as a weighting factor, produced the estimates shown in the table on the following page.

The regression provided a reasonable “fit” (Adjusted R-Squared of 0.67) and the signs are consistent with expectations. The coefficient on the bilateral related variables are all negative providing evidence that the artificial constraints posed by bilateral air service agreements constrain the growth of traffic. Furthermore, these obstacles operate not only between well-studied country-pairs such as between the United States and the United Kingdom, but also in a huge variety of markets, involving countries of all sizes, stages of economic development and political systems in every part of the world.

These results therefore support the hypothesis that restrictive bilateral agreements constrain traffic development. They lead to the rejection of the null hypothesis - that restrictive bilateral agreements have little impact on traffic.

Variable	Coefficient	Standard Error	T Statistic	95% Confidence Interval	
				Lower	Upper
Intercept	-0.42345	0.277463	-1.52	-0.9673	0.1204
Economic Variables:					
GDP _{AB}	0.24054	0.040627	5.92	0.1609	0.3202
ServiceTrade _{AB}	0.14279	0.033162	4.30	0.0778	0.2078
Intervening _{AB}	-0.05739	0.005125	-11.20	-0.0674	-0.0473
BilateralFactors(0,1)_{AB}:					
Single Designation	-0.02101	0.00732	-2.87	-0.0354	-0.0067
Predetermined Capacity	-0.03687	0.01016	-3.63	-0.0568	-0.0170
Bermuda Capacity	-0.02578	0.00941	-2.74	-0.0442	-0.0073
Single Disapproval Pricing	-0.03629	0.01077	-3.37	-0.0574	-0.0152
Fifth Freedoms	-0.00036	0.00012	-1.64	-0.0006	-0.0001
Authorized Points	-0.05866	0.01868	-3.14	-0.0953	-0.0220
Statistical Fit:					
R-Squared	0.6796				
R-Squared Adjusted	0.6714				
F-Statistic	72.9612				
Observations	812				

Using the model to estimate the traffic impacts of liberalization

The impacts of liberalization were estimated by specifying changes to the terms of the bilateral, e.g., the BilateralFactors dummies were switched from 1 to zero, where relevant, on each bilateral agreement. The gravity model then calculated the growth in international traffic stimulated by this change.

To avoid “extreme” results whereby unrealistic increases in traffic were forecast, the model “tests” in stimulus predicted by the removal of each restriction. Should the predicted stimulus exceed a particular critical value, the stimulus is reduced to that particular value. Furthermore, a “grand limit” capped the total growth resulting from a full liberalization.

The limits were estimated by taking a sample of 600 country-pairs in various stages of liberalization. Each attribute of the relevant bilateral agreements was examined in turn and subject to a step-by-step liberalization. The model calculated the conditional expectations of traffic resulting from each perturbation of the bilateral for each observation, generating a series of calculated stimuli. For each attribute in the bilateral, a maximum limit on the traffic gain from an incremental liberalization was calculated using Chebyshev’s Inequality.⁶⁷ The process yielded, for each attribute and for a total liberalization, a level of stimulation that would be exceeded by only 10 percent of the observations. To eliminate the risks of over-estimating the

⁶⁷ Chebyshev’s Inequality describes very broad characteristics that govern any statistical population. It is “distribution free” in that it does not require any prior knowledge of the population, except that it have a mean and variance.

stimulus from liberalization, the model superimposed the limits shown in the table below on any extrapolation produced by the gravity model:

Liberalization Measure	Maximum Permissible Traffic Growth
Single to Multiple Designation	50.7%
Predetermined Capacity to Open Capacity	25.0%
Bermuda Capacity Control to Open Capacity	17.8%
Single Refusal to Double Refusal Pricing	14.1%
Including Fifth Freedom Rights	8.8%
Named Point Route Annexes to Open Routes	97.3%
Fully Restrictive to Fully Liberal ("grand limit")	166.4%

In estimating the traffic, the model takes account of the fact that liberalization is a necessary but not a sufficient condition for traffic growth. No new services will result if there is no underlying demand to support them. The model therefore examines the air services already operating between each country-pair (the model contains up-to-date summary information on services to/from Mongolia from OAG schedule data). If any such flights already operate, it is assumed that capacity can expand to accommodate demand. If no such flights exist, the model algorithm determines the aircraft most appropriate for a route of that length. If the traffic available is insufficient to support a reasonable level of service, the model assumes that no direct service will arise. The model then examines the bilateral agreement to ascertain if fifth freedom rights are available. If so, it then allocates the traffic to an appropriate indirect service, reducing the estimated traffic due to the undesirability of the indirect service.

Economic impact parameters

This section describes the development of the economic parameters (employment, GDP, etc.) that are used in the model to estimate the economic impact of liberalization. The parameters used a combination of generalized findings and localized data.

Aviation. The economic impact of aviation can be different in different types of economies and in different regions. Accordingly, for this model 14 categories of nations were developed based on a combination of geographic location and country classifications used by international organizations such as the United Nations, the OECD and the World Bank. The table below provides the fourteen world regions for the aviation sector economic impacts:

<ul style="list-style-type: none"> • Developed Countries North America • Developed Countries Europe • Developed Countries Asia-Pacific • Emerging European Markets • Emerging Markets Latin America • Emerging Markets Asia Pacific • China 	<ul style="list-style-type: none"> • India Sub-Continent • Developing Countries Mexico & Caribbean • Developing Countries Markets Latin America • Developing Countries Middle East • Developing Countries Africa • Developing Countries Asia Pacific • Least Developed Countries
--	---

The aviation sector ratios and economic impact multipliers were estimated based on a number of industry statistical publications and reports, individual airport economic impact studies⁶⁸ and government data.

Existing industry data and reports which provided regional or global impacts included:

- Employment and GDP data from the National Statistical Office (http://www.nso.mn/v3/index2.php?page=free_access).
- The Air Transport Action Group – The Economic & Social Benefits of Air Transport (2008 data)
- Airports Council International Europe – The Social and Economic Impact of Airports in Europe (2006 data).
- Airports Council International North America – The Economic Impact of U.S. Airports (2008 data).
- Airports Council International – 2005 Economic Survey.
- International Civil Aviation Organization – Airports: Vital Catalyst for Economic Growth (2003 data).

Economic impact studies commissioned by individual airports were also analyzed to provide additional detail and as a cross-check for the regional and global studies. Airport economic impact studies were most readily available for airports in North America and Europe.

Tourism. Countries were divided into tourism world regions based on a combination of geographic location and development of the local tourism industry. A total of 13 tourism economic impact categories were created as illustrated below:

<ul style="list-style-type: none"> • North America Well Developed • Europe Well Developed • Latin America Well Developed • Africa Well Developed • Asia Pacific Well Developed • Mexico & Caribbean • Middle East 	<ul style="list-style-type: none"> • China • India • Europe Less Developed • Latin America Less Developed • Africa Less Developed • Asia Pacific Less Developed
--	---

Tourism related expenditures, employment, GDP and multipliers were based primarily on the following data:

- Employment and GDP data from the National Statistical Office (http://www.nso.mn/v3/index2.php?page=free_access).
- Tourism data from the Mongolian National Tourism Center (<https://mongoliatourism.gov.mn>).
- U.N. World Tourism Organization (UN-WTO) *Compendium of Tourism Statistics*
- World Travel & Tourism Council (WTTC) – *Country League Tables* (2010 data)

In order to determine the economic impact of international tourists arriving at individual countries by air transportation, various tourism ratios were developed including:

⁶⁸ An advantage of individual airport economic impact studies is that the researcher typically has access to the most detailed local data available and develops the most appropriate data and multipliers.

- **Average expenditure per international tourist visit** – international tourist expenditure data was sourced from the Mongolian National Tourism Center. The expenditure data was based on all international visitors, including same-day visitors and visitors arriving by all modes.
- **Employment per \$1 million of tourist expenditure** – total tourism related employment was generally sourced from national tourism satellite accounts published by individual countries. Because the employment figures were only available at the industry level and not attributable to domestic versus international sectors, the employment ratios are based on combined domestic and international data. The tourism data has been adjusted to remove the air transport related employment in order to avoid double counting the employment impacts already included in the air transport economic impact above.

In order to establish the total economic impacts on the broader economy, multipliers were developed from WTTC data sources and data from the National Statistical Office.

Model summary

The passenger traffic and economic impact modules are components of a larger and integrated framework within the model. The diagram below shows a simplified schematic of the adopted approach showing the interactions between each part and how they together form a model of liberalization.

