

**МОНГОЛ УЛСАД МАШИН
ҮЙЛДВЭРЛЭХ, УГСРАХ БОЛОМЖ,
ЭДИЙН ЗАСГИЙН ҮР АШГИЙН
СУДАЛГАА
2020-2021**



03 САРЫН 18

**Судалгаа, Хөгжил, Чанарын
удирдлагын төв**



Автомобильн үндэсний төв

АГУУЛГА

ЗУРГАН МЭДЭЭЛЛИЙН ЖАГСААЛТ	3
ГРАФИКИН МЭДЭЭЛЛИЙН ЖАГСААЛТ	4
ХҮСНЭГТЭН МЭДЭЭЛЛИЙН ЖАГСААЛТ	4
ТОВЧЛОЛ	5
НЭР ТОМЪЁОНЫ ТАЙЛБАР	5-6
НЭГ. СУДАЛГААНЫ ТАНИЛЦУУЛГА	7
1.1. Судалгааны ажлын үндэслэл хэрэгцээ шаардлага.....	7
1.2. Судалгааны ажлын зорилго.....	8
1.3 Судалгааны ажлын хамрах хүрээ.....	8
1.4 Судлагдсан байдлын тойм.....	8
ХОЁР. СУДАЛГААНЫ МЭДЭЭЛЭЛ БОЛОВСРУУЛАЛТ	9
2.1. Импортын тээврийн хэрэгслийн өнөөгийн байдал /2019.12.31 ний байдлаар/.....	9
2.2. 2014-2019 онд импортлогдсон тээврийн хэрэгслийн статистик	10 -13
2.3. 2014-2019 онд хамгийн их импортлогдсон буюу худалдаалагдсан тээврийн хэрэгслийн статистик.....	13-18
2.4 Монгол улсын автопаркийг бүрдүүлэгч тээврийн хэрэгслийн евро ангилал. 2018 оны судалгаа.....	18-19
2.5 Хөдөлгөөний идэвхтэй аюулгүй байдалд хамаарах зарим сэлбэг, эд ангийн гарал үүсэл, зах зээлийн судалгаа-2018 он.....	19-23
ГУРАВ. ДОТООДОО МАШИН ҮЙЛДВЭРЛЭХ, УГСРАХ ҮЙЛДВЭР БАЙГУУЛСАН УЛС ОРНЫ ТУРШЛАГА	23
3.1 Тойм.....	23-26
3.2 Олон улсын туршлага.....	27
3.2.1 Дотооддоо автомашин үйлдвэрлэх, угсрах үйлдвэр байгуулсан зарим улс орны өнөөгийн байдал.....	27-29
3.2.2 Улс орнуудын дотооддоо автомашины үйлдвэр байгуулахаар авч хэрэгжүүлж буй нийтлэг арга хэмжээ.....	30-32
ДӨРӨВ. ЗАХ ЗЭЭЛИЙН БОЛОМЖ, НӨХЦӨЛ	32
4.1 Хууль эрхзүйн орчин.....	32
4.1.1 Монгол улс.....	32-34
4.1.2 Олон улс.....	34-37
4.2 Үйлдвэр байгуулах бүс нутаг, байршил.....	38-44
4.3 Хүний нөөц.....	45-50
4.4 Үйлдвэрлэл тоног төхөөрөмж, технологи нөхцөл.....	51-55
4.5 Зах зээлийн эрэлт, нөлөөллийн судалгаа.....	55-70
ТАВ. ДҮГНЭЛТ, САНАЛ, ЗӨВЛӨМЖ	70
5.1 Дүгнэлт.....	70-72
5.2 Санал, зөвлөмж.....	73-74

ЗУРГАН МЭДЭЭЛЛИЙН ЖАГСААЛТ

Зураг 1. Хамгийн их импортлогдсон ачааны автомашинууд.....	15
Зураг 2. Хамгийн их импортлогдсон хүнд даацын ачааны автомашин.	16
Зураг 3. Хамгийн их импортлогдсон механизмууд.	16
Зураг 4. Хамгийн их импортлогдсон тусгай зориулалтын автотээврийн хэрэгслүүд.....	17
Зураг 5. Хамгийн их импортлогдсон автобусууд.	18
Зураг 6. Судалгаанд хамрагдсан аж ахуй нэгж, иргэний үйл ажиллагааны төрөл.....	20
Зураг 7. Дэлхийн автомашин үйлдвэрлэлд улс орны эзлэх хувь 2014-2019 он.....	24
Зураг 8. Дэлхийн форум зохион байгуулалт, бүтэц.....	37
Зураг 9. WP.29 Олон улсын хэлэлцээр.....	37
Зураг 10. Гадаад худалдаа ба бүс нутгийн хөгжлийн коридор.....	44
Зураг 11. Монгол улсын ОХУ болон БНХА-тай хиллэж буй хилийн боомтуудын байршил.....	45
Зураг 12. Европын автомашин үйлдвэрлэлийн салбарын ажил, ажилчны тоо 2014-2018 он.....	46
Зураг 13. Европын автомашин үйлдвэрлэлийн салбарын ажилчны тоог ангилал тус бүрээр харуулсан байдал 2017 он.....	47
Зураг 14. Улс орнуудын үйлдвэрлэж буй тээврийн хэрэгслийн тоо ба ажилчдын харьцаа.....	49
Зураг 15. Автомашины үйлдвэрийн бүтэц, дамжлага болон байгууламжийн нийтлэг загвар.....	52
Зураг 16. Автомашин үйлдвэрлэлийн дамжлага, үйл явцын дараалал.....	53
Зураг 17. Бүрэн задарсан - completely knocked down /CKD/ үйлдвэр.....	54
Зураг 18. Хагас задарсан - Semi knocked down /SKD/ үйлдвэр.....	54
Зураг 19. Монгол улсын хүн ам 2019 оны байдлаар /Бүс, Нийслэлээр/.....	55
Зураг 20. Хүн амын хөдөлмөр эрхлэлтийн үзүүлэлт, бүс, аймаг, нийслэлээр, 2019 он	56
Зураг 21. Аж ахуйн нэгж, байгууллагын ажиллагчид, цалин хөлсний бүлгээр, дунд эзлэх хувь, 2019 он.....	57
Зураг 22. Аж ахуйн нэгж, байгууллагын ажиллагчид, цалин хөлсний бүлгээр, 2019 он.....	57
Зураг 23. Нэг өрхийн сарын дундаж мөнгөн орлого, 2019 он.....	58
Зураг 24. Нэг өрхийн сарын дундаж мөнгөн зарлага, 2019 он.....	58
Зураг 25. Нэг хүнд ногдох сарын дундаж бодит орлого, амьжиргааны доод төвшний харьцаа бүсээр, 2019 он.....	59
Зураг 26. Тэгш бус байдлын хэмжигдэхүүн, бүсээр, улирлаар, 2019 он.....	59
Зураг 27. Нэг хүнд ногдох ДНБ ба ҮНО, 2019 он	60
Зураг 28. Нэг хүнд ногдох ДНБ-2018, 2019 он /Бүс, аймаг, нийслэл, салбараар/....	60
Зураг 29. Гадаад худалдааны нийт эргэлт \$, 2019 он /Импорт, Экспортоор/.....	61
Зураг 30. Импортын тээврийн хэрэгслийн төрөл, үнэ 2015-2019 он.....	62
Зураг 31. Нийт тээврийн хэрэгсэлд суудлын автомашины эзлэх тоо, үнэ.....	62
Зураг 32. Жишээлбэл шинэ Land 200 автомашины худалдаалагдах үнэ болон зээлийн нөхцөл, төлөлт.....	63
Зураг 33. Экологбус ХХК-ийн “ЭКОБУС” авто угсралтын үйлдвэр.....	66

Зураг 34. Экологбус ХХК -ийн “Машин үйлдвэрлэл эрхлэх” 2014/054 тоот тусгай зөвшөөрөл.....	66
Зураг 35. “АГТ Ауто” ХХК БНХАУ-ын төрийн өмчит Донгфень ба Юлон групп компаниудтай “Автомашин үйлдвэрлэх үйлдвэр байгуулах” гэрээ байгуулж буй байдал.....	69
Зураг 36. “АГТ Ауто” ХХК -ийн үйлдвэрлэх “ МОЗО ” автомашин.....	69

ГРАФИК МЭДЭЭЛЛИЙН ЖАГСААЛТ

График 1. Нийт бүртгэлтэй тээврийн хэрэгслийн тоо.....	9
График 2. 2013-2019 онд бүртгэгдсэн тээврийн хэрэгслийн тоог оношлогоонд орсон тээврийн хэрэгслийн тоотой харьцуулсан байдал.....	9
График 3. Импортын тээврийн хэрэгслийн тоо- Гол импортлогч 5-н улсаар.....	10
График 4. Тээврийн хэрэгслийн тоо- Импортлогч улсаар.....	10
График 5. Тээврийн хэрэгслийн тоо- Импортлогч улсаар.....	11
График 6. Тээврийн хэрэгслийн төрөл, эзлэх хувь, тоо.....	11
График 7. Тээврийн хэрэгслийн тоо-Жолооны хүрдний байрлалаар.....	12
График 8. Автотээврийн хэрэгслийн тоо-Хөдөлгүүрийн төрлөөр.....	12
График 9. Хөдөлгүүрийн төрлөөр-эзлэх хувь.....	13
График 10. Бүртгэлтэй суудлын автомашины евро стандарт ангилал.....	19
График 11. Бүртгэлтэй ачааны автомашины евро стандарт ангилал.....	19
График 12. Наклад: Гарал үүсэл тодорхой болон тодорхой бус сэлбэг, шинэ хуучин сэлбэгийн харьцаа.....	20
График 13. Руллийн аппарат: Гарал үүсэл тодорхой болон тодорхой бус сэлбэг, шинэ хуучин сэлбэгийн харьцаа.....	21
График 14. Цап: Гарал үүсэл тодорхой болон тодорхой бус сэлбэг, үйлдвэрлэгч улсын харьцаа.....	21
График 15. Дугуй: Гарал үүсэл тодорхой болон тодорхой бус шинэ хуучин дугуйны харьцаа.....	22
График 16. Дэлхийн автомашин үйлдвэрлэлийн салбарын ажилчдын тоо, улсаар.....	48

ХҮСНЭГТЭН МЭДЭЭЛЛИЙН ЖАГСААЛТ

Хүснэгт 1. Хамгийн их импортлогдсон 5-н суудлын автомашин.....	13
Хүснэгт 2. Хамгийн их импортлогдсон 5-н ачаан автомашин.....	15
Хүснэгт 3. Хамгийн их импортлогдсон механизм.....	16
Хүснэгт 4. Хамгийн их импортлогдсон тусгай зориулалтын автотээврийн хэрэгсэл.....	17
Хүснэгт 5. Хамгийн их импортлогдсон 5-н автобус.....	17
Хүснэгт 6. Дотооддоо автомашины үйлдвэр байгуулахаар зорьж буй зарим улс орнуудын авч хэрэгжүүлсэн, хэрэгжүүлж буй нийтлэг арга хэмжээ.....	31-32
Хүснэгт 7. Автотээврийн салбарын стандарт.....	35
Хүснэгт 8. Автотээврийн салбарын Олон Улсын гэрээ, хэлэлцээр.....	36
Хүснэгт 9 . Монгол улсад үйл ажиллагаа явуулж буй их, дээд сургууль, коллежид суралцагчид, мэргэжлийн чиглэлээр.....	50
Хүснэгт 10. Хамгийн их худалдаалагдаж буй шинэ автомашины зарим загвар, үнэ.....	63-64
Хүснэгт 11. Худалдаалагдаж буй шинэ суудлын автомашины зарим загвар, үнэ.....	64
Хүснэгт 12. Экологбус ХХК-ийн үйлдвэрлэж, угсарч буй тээврийн хэрэгсэл.....	67-68

ТОВЧЛОЛ

ISO	International organization for standardization
VIN	Vehicle identification number
ACEA	European Automobile Manufacturers Association
CKD	Completely knocked down /CKD/
SCD	Semi knocked down
CBU	Completely built – up vehicle
НҮБ	Нэгдсэн Үндэстний Байгууллага
ЕЭК	Европын эдийн засгийн комисс
WP29	World forum 29
АРЕС	Asia-Pacific Economic Cooperation
ОСИА	Моторт тээврийн хэрэгслийн үйлдвэрлэл олон улсын байгууллага
ИДС	Их, дээд сургууль
МБСБ	Мэргэжил бэлтгэх сургалтын байгууллага
МСҮТ	Мэргэжил сургалт үйлдвэрлэлийн төв
ДНБ	Дотоодын нийт бүтээгдэхүүн

НЭР ТОМЬЁОНЫ ТАЙЛБАР

Дотоодын нийт бүтээгдэхүүн (ДНБ): Тухайн нутаг дэвсгэрийн хүрээнд тайлант хугацаанд дотоод, гадаадын аж ахуйн нэгж, байгууллага, иргэдийн шинээр бүтээсэн нийт нэмэгдэл өртгийн хэмжээ юм.

ДНБ-ийг дараах гурван аргаар тооцно:

Үйлдвэрлэлийн арга: Нийт үйлдвэрлэлээс завсрын хэрэглээг хасаж нэмэгдэл өртгийн нийлбэр дүнгээр тооцохыг ойлгоно.

- 1. Эцсийн ашиглалтын арга:** Эцсийн хэрэглээ, хөрөнгийн нийт хуримтлал, цэвэр экспортын (экспорт, импортын зөрүү) нийлбэрээр тооцохыг ойлгоно.
- 2. Орлогын арга:** Ажиллагчдын цалин хөлс, үндсэн хөрөнгийн хэрэглээ, үйлдвэрлэл, импортын цэвэр татвар (үйлдвэрлэл, импортын татвар болон татаасны зөрүү), үйл ажиллагааны цэвэр ашиг/холимог орлого зэрэг орлогын үзүүлэлтийн нийлбэрээр тооцохыг ойлгоно. ДНБ-ийг улирлаар үйлдвэрлэлийн болон эцсийн ашиглалтын аргаар тооцож байна.

Төлбөрийн тэнцэл гэж тодорхой хугацаанд эдийн засгийн харьяат болон эдийн засгийн харьяат бусын хооронд хийсэн худалдаа, үйлчилгээ, орлого, урсгал шилжүүлэг, санхүүгийн болон хөрөнгийн урсгалын орлого, зарлагын гүйлгээг нэгтгэсэн статистикийн тайлан юм. Төлбөрийн тэнцлийг үндсэн 3 бүлгээр боловсруулна.

Цэвэр нөөц гэж гадаад валютын улсын нөөцийг Олон Улсын Валютын сангийн зээлийн үлдэгдэл болон богино хугацаат гадаад пассивын дүнгээр цэвэрлэж тооцсон нөөцийг ойлгоно.

Барааны экспорт гэж Монгол Улсын материаллаг нөөцийг хорогдуулан, эдийн засгийн нутаг дэвсгэрээс хилийн чанадад гаргаж байгаа барааг тооцно. Нийт экспортод Монголын барааны шууд экспорт, гадаадын барааны ре-экспорт багтана.

Барааны импорт гэж Монгол Улсын материаллаг нөөцийг нэмэгдүүлэн, хилийн чанадаас эдийн засгийн нутаг дэвсгэрт оруулж байгаа барааг тооцно. Нийт импортод гадаадын барааны импорт, Монголын барааны ре-импорт багтана.

Өрх: Ганц бие болон нэг орон байранд хамт амьдардаг, нэгдмэл төсөвтэй, хүнс, амьдралын наад захын хэрэгцээгээ хамтран хангадаг хэсэг бүлэг хүмүүсийг хэлнэ. Өрхийн гишүүд нь хоорондоо ураг төрлийн холбоотой, хамаатан садан, зарим гишүүд нь огт хамааралгүй, эсвэл эдгээрийн аль алинаас бүрдсэн байж болно.

Жини коэффициент: Энэ хэмжигдэхүүн нь хүн амын хэрэглээний тэнцүү бус хуваарилалтыг илэрхийлсэн коэффициент юм. Жини коэффициент нь (0-1)-ийн хооронд утга авах бөгөөд нэг гэсэн утгад ойртох тусам хэрэглээний тэгш бус байдал өндөр, харин 0-тэй тэнцүү бол орлогын хуваарилалтад ялгаа байхгүй байгааг илэрхийлнэ.

Тейлийн индекс: Энэ нь орлогын ялгаатай бүлгүүдийн хувьд тэгш бус байдлыг илэрхийлэх тухайн бүлэг доторх болон бүлэг хоорондох тэгш бус байдлыг харуулна.

Өрхийн мөнгөн орлого: Цалин хөлс, тэтгэвэр, тэтгэмж, хөдөө аж ахуйн үйлдвэрлэлийн орлого, хөдөө аж ахуйн бус үйлдвэрлэл, үйлчилгээний орлого болон бусад орлогоос бүрдэнэ.

Өрхийн мөнгөн зарлага: Өрхийн хүнсний бүтээгдэхүүн, хүнсний бус бараа, үйлчилгээний болон бусдад өгсөн бэлэг, тусламж, бусад зарлага багтана.

Нэг өрхийн сарын дундаж орлого, зарлага: Өрхийн нийт орлого (зарлага)-ыг өрхийн мөнгөн орлого (зарлага) дээр өрхийн өөрийн аж ахуйгаас бэлтгэж хэрэглэсэн болон бусдаас үнэгүй авч хэрэглэсэн зүйлийн мөнгөн дүнг нэмж тодорхойлно.

НЭГ. СУДАЛГААНЫ ТАНИЛЦУУЛГА

1.1 Судалгааны ажлын үндэслэл, хэрэгцээ, шаардлага

Төрөөс аж үйлдвэрийн талаар баримтлах бодлогын стратегийн төлөвлөгөөний зорилт 3-ын хүрээнд Нийтийн тээврийн хэрэгслийн үйлдвэр, металл хийцийн эд ангийн үйлдвэр, уул уурхай, хөдөө аж ахуйн тоног төхөөрөмжийн үйлдвэрлэлийг кластераар хөгжүүлэхээр тусгасан байдаг бөгөөд уг зорилтыг хэрэгжүүлэхэд тус судалгааны ажил нь суурь мэдээлэл болж, цаашид авч хэрэгжүүлэх ажлын үндэслэл болох юм.

УИХ-ын 2015 оны 06 дугаар сарын 19-ний өдрийн 62 дугаар тогтоолоор "Төрөөс аж үйлдвэрийн талаар баримтлах бодлого" батлагдсан.

Бодлогын зорилго нь дэвшилтэт техник, технологи, өндөр технологи, өрсөлдөх чадвар бүхий үйлдвэрлэл, үйлчилгээг бий болгож, аж үйлдвэрийн салбарыг Монгол Улсын тогтвортой хөгжлийг хангах тэргүүлэх салбар болгон хөгжүүлэхэд орших ба хэрэгжүүлэх үе шатыг 2015-2030 он байхаар тусгасан. Үүнд:

- Зорилт1. Аж үйлдвэрийн салбарын эрх зүйн орчныг боловсронгуй болгож, үйлдвэрлэл эрхлэх таатай нөхцөлийг бүрдүүлэх;
- Зорилт2. Аж үйлдвэрийн хөгжлийн бүсийг тодорхойлон "Монгол Улсын аж үйлдвэрийн нэгдсэн төлөвлөлт, зураглал"-ыг экосистем, хүн амын нутагшил, суурьшил, түүхий эдийн нөөц, дэд бүтцийн бодлоготой уялдуулан боловсруулах;
- Зорилт3. Аж үйлдвэрийн тэргүүлэх чиглэлүүдийг тодорхойлж, үйлдвэрийн кластер, чөлөөт бүс, үйлдвэрлэл, технологийн парк, тээвэр логистикийн сүлжээг цогцоор төлөвлөн хэрэгжүүлэх;**
- Зорилт4. Аж үйлдвэрийн салбарт төр, шинжлэх ухаан, хувийн хэвшлийн үр ашигтай хамтын ажиллагааг дэмжих;
- Зорилт5. Дэвшилтэт техник, технологи, өндөр технологи, инновацид суурилсан, эдийн засаг, нийгмийн үр ашиг бүхий боловсруулах, дахин боловсруулах, бүтээлч аж үйлдвэрлэлийг хөрөнгө оруулалт, санхүүгийн бодлогоор дэмжих;
- Зорилт6. Бүтээлч аж үйлдвэрлэлийг дэмжин хөгжүүлэх;
- Зорилт7. Аж үйлдвэрийн салбарын хүний нөөцийг бэлтгэх, ур чадварыг дээшлүүлэхэд дэмжлэг үзүүлэх;
- Зорилт8. Худалдаа, үйлчилгээний салбарын хөгжих таатай орчныг бүрдүүлэх, экспортыг төрөлжүүлэх.

Бодлогыг хэрэгжүүлэх үе шат:

I үе шат /2015-2020 он/: Үндэсний үйлдвэрлэлийг хамгаалж, үндсэн түүхий эдийг дотооддоо боловсруулж, техник, технологийг нутагшуулан экспортыг дэмжих, импортыг орлох аж үйлдвэрийн бодлогыг хэрэгжүүлнэ.

II үе шат /2020-2025 он/: Экспорт давамгайлсан аж үйлдвэрийн бүтцийг бий болгож өндөр технологи, машин, тоног төхөөрөмж, химийн үйлдвэрлэлийг хөгжүүлнэ.

III үе шат /2025-2030 он/: Мэдлэгт суурилсан аж үйлдвэрийг хөгжүүлж, үйлчилгээ болон технологийн экспортыг дэмжин хөгжүүлнэ.

1.2 Судалгааны зорилго

Монгол улсын автопаркийг бүрдүүлэгч тээврийн хэрэгслийн импортын өнөөгийн байдлыг судалж, Монгол улсын зах зээлд хамгийн их худалдаалагдаж буй хэрэглэгчийн эрэлт хэрэгцээнд нийцсэн автотээврийн хэрэгслийн төрөл, загварыг тодорхойлж, Монгол улсад үйлдвэрлэх, угсрах боломжтой эсэхийг тогтоох.

1.3 Судалгааны хамрах хүрээ

- Монгол улсын автотээврийн хэрэгслийн бүртгэл мэдээллийн санд бүртгэлтэй нийт тээврийн хэрэгсэл,
- Холбогдох хууль, журам, стандарт,
- Холбогдох судалгаа, төсөл, хөтөлбөр.

1.4 Судлагдсан байдлын тойм

“Төрөөс аж үйлдвэрийн талаар баримтлах бодлого, Засгийн газрын 2016-2020 оны үйл ажиллагааны хөтөлбөр”-ийн хүрээнд болон дараах яам, хороодын захиалгаар тус судалгааны ажил болон түүнд холбогдох бусад судалгааны ажлуудыг 2012, 2013, 2017, 2018 онуудад тус тус хийж байсан байна. Үүнд:

- “Автомашин, машин механизм угсрах, автомашины эд анги үйлдвэрлэх үйлдвэрлэл, технологийн парк байгуулах судалгаа” (2018 он, захиалагч - Уул уурхайн яам)
- “Машин механизм, тоног төхөөрөмж, сэлбэг хэрэгслийг монгол улсад угсрах, үйлдвэрлэх боломж” судалгаа (2012 он, захиалагч-Үндэсний хөгжил шинэчлэлтийн хороо)
- “Автомашин, машин механизм угсрах, автомашины эд анги үйлдвэрлэх кластер, технологийн парк байгуулах боломж нөхцөлийн судалгаа” (2017 он, захиалагч- Засгийн газар)
- БНСУ-ын болон европын холбооны гишүүн орнуудын автомашин үйлдвэрлэгч 5-6 орны хуульд харьцуулсан судалгаа хийх, орчуулах, олон улсын стандартын байгууллага (iso)-аас баталсан хүрээлэн байгаа орчин, эрүүл мэндийн хамгаалал. Агаарын чанарын болон бохирдолтой холбоотой стандартыг нутагшуулах төсөлт ажил. (2013 он, Зам тээвэр хөгжлийн яам).

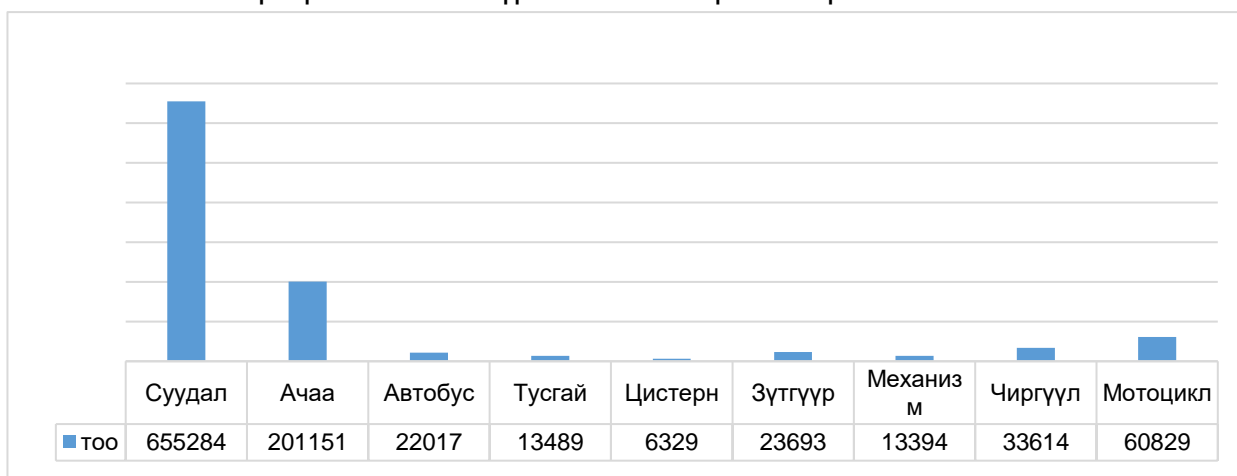
ХОЁР. СУДАЛГААНЫ МЭДЭЭЛЭЛ БОЛОВСРУУЛАЛТ

2.1 Импортын тээврийн хэрэгслийн өнөөгийн байдал /2019.12.31-ний байдлаар/

Монгол улсын автотээврийн хэрэгслийн бүртгэл мэдээллийн санд 2019 оны байдлаар нийт 1.029.800 тээврийн хэрэгсэл бүртгэлтэй байна. Үүнд:

- Автотээврийн хэрэгсэл / суудлын, ачааны, автобус, тусгай, цистерн – 921963 /
- Бусад / механизм, чиргүүл, мотоцикл - 107837 /

График 1. Нийт бүртгэлтэй тээврийн хэрэгслийн тоо



Эх сурвалж: Автотээврийн хэрэгслийн бүртгэл мэдээллийн сан

График 2. 2013-2019 онд бүртгэгдсэн тээврийн хэрэгслийн тоог оношлогоонд орсон тээврийн хэрэгслийн тоотой харьцуулсан байдал

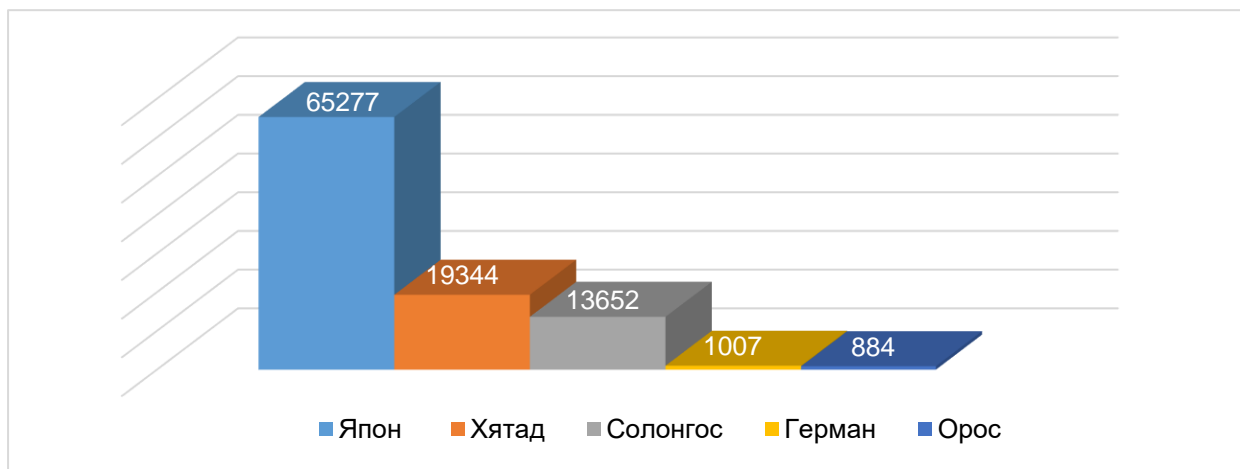


Эх сурвалж: Автотээврийн хэрэгслийн бүртгэл мэдээллийн сан

Нийт бүртгэлтэй 1.029.813 тээврийн хэрэгслийн 3.7 % нь 0-3 жилийн насжилттай, 4.6% нь 4-6 жилийн насжилттай, 18.9% нь 7-9 жилийн насжилттай, 72.6 % нь 10-с дээш жилийн насжилттай.

Үүнээс 2019 онд Монгол улсад 25 улсын нийт 94420 тээврийн хэрэгсэл импортлогдсон бол 64% нь Япон улсаас, 19% нь Хятад улсаас, 13% нь Солонгос улсаас, 4% нь Герман, Орос гэх мэт бусад улс орноос импортлогдсон байна.

График 3. Импортын тээврийн хэрэгслийн тоо- Гол импортлогч 5 улсаар



Эх сурвалж: Автотээврийн хэрэгслийн бүртгэл мэдээллийн сан

2019 онд импортлогдсон 94420 тээврийн хэрэгслийн 89.6 % нь буюу 84656 автомашин бол, 18.3% нь болох 17293 нь механизм, чиргүүл, мотоцикл байна.

Нийт 84656 автомашины 71% буюу 59691 нь баруун талдаа жолооны хүрдтэй бол 29% буюу 24965 нь зүүн талдаа жолооны хүрдтэй байна.

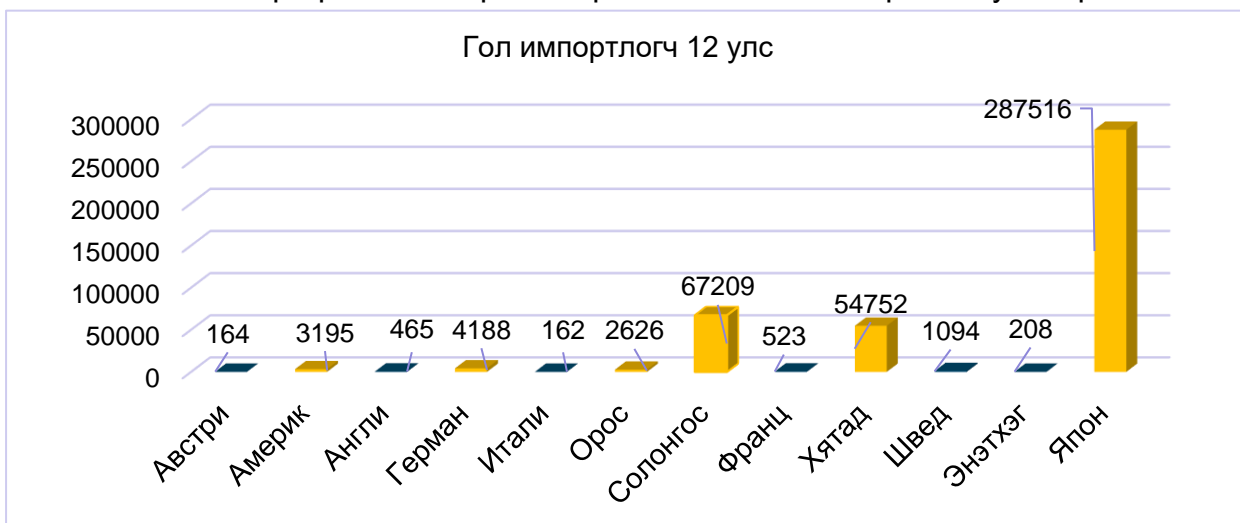
2.2. 2014-2019 онд импортлогдсон тээврийн хэрэгслийн статистик

Монгол улсын автотээврийн хэрэгслийн бүртгэл мэдээллийн санд 2019 оны 12- сарын 31 -ний байдлаар 2014- 2019 онуудад нийт 423911 тээврийн хэрэгсэл импортлогдон бүртгэгдсэн байна.

Импортлогч улсаар:

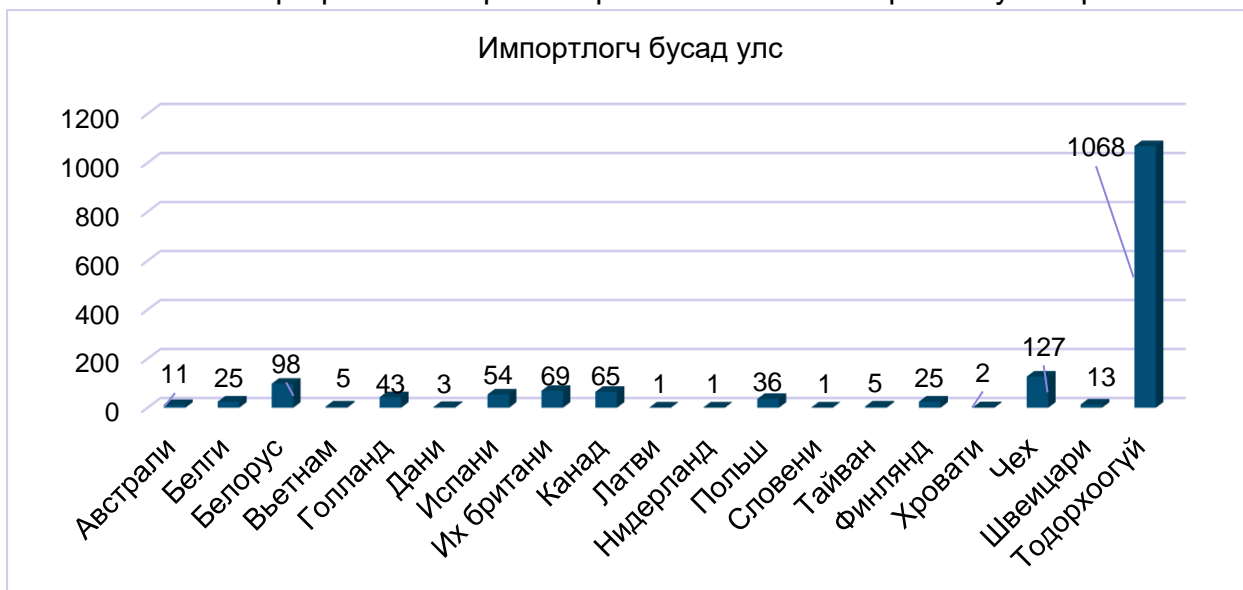
Эдгээр тээврийн хэрэгслүүд нь Австрали, Америк, Бельги, Вьетнам, Дани, Орос, Солонгос, Япон гэх мэт 30 улсаас импортлогдсон байна.

График 4. Тээврийн хэрэгслийн тоо- Импортлогч улсаар



Эх сурвалж: Автотээврийн хэрэгслийн бүртгэл мэдээллийн сан

График 5. Тээврийн хэрэгслийн тоо- Импортлогч улсаар

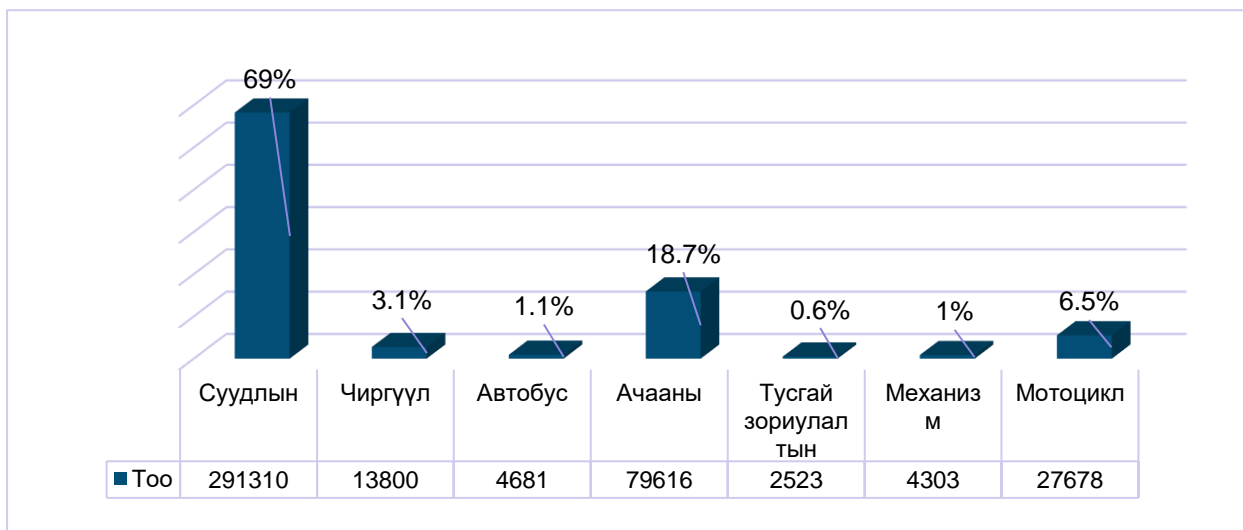


Эх сурвалж: Автотээврийн хэрэгслийн бүртгэл мэдээллийн сан

Тээврийн хэрэгслийн тоо, эзлэх хувиар:

Нийт тээврийн хэрэгслийн 69% нь буюу 291310 нь суудлын автомашин бол 3.2% нь чиргүүл, 1.1% нь автобус, 18.7% нь ачааны автомашин, 0.6% нь тусгай зориулалтын, 1% нь механизм, 6.5% нь мотоцикл байна.

График 6. Тээврийн хэрэгслийн төрөл, эзлэх хувь, тоо

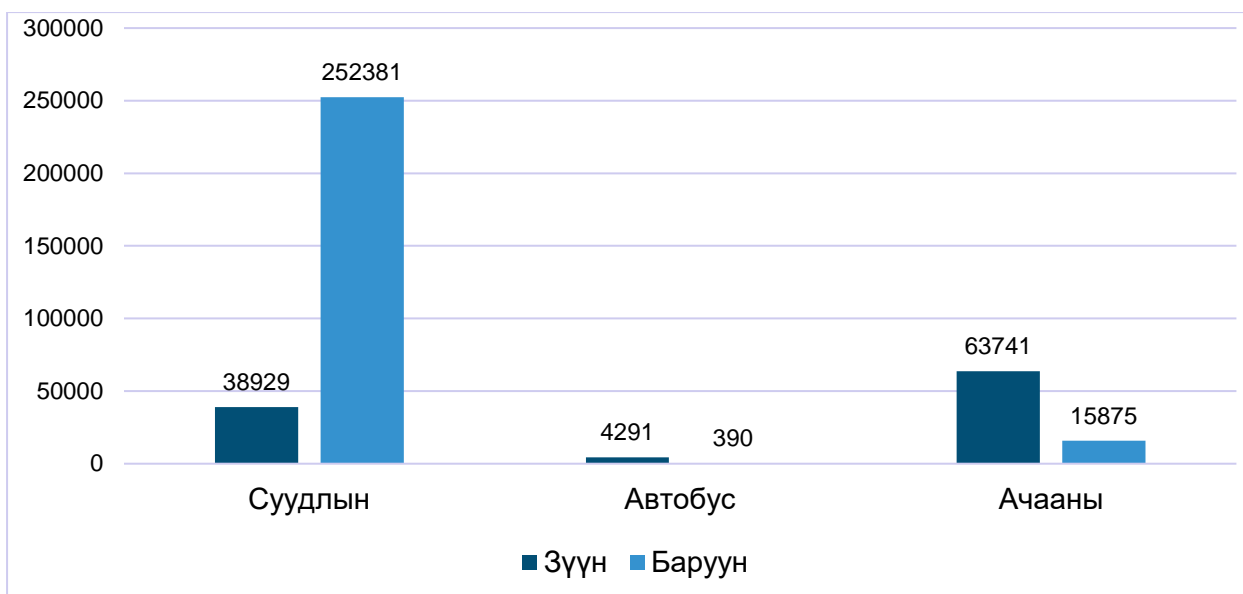


Эх сурвалж: Автотээврийн хэрэгслийн бүртгэл мэдээллийн сан

Жолооны хүрдний байрлалаар:

Суудлын автомашины 86.6% нь баруун талдаа жолооны хүрдтэй, 13.3% нь зүүн талдаа жолооны хүрдтэй бол ачааны автомашины 80% нь зүүн талдаа, 20% нь баруун талдаа жолооны хүрдтэй, автобусны 91.6% нь зүүн талдаа, 8.4% нь баруун талдаа жолооны хүрдтэй байна.

График 7. Тээврийн хэрэгслийн тоо-Жолооны хүрдний байрлалаар

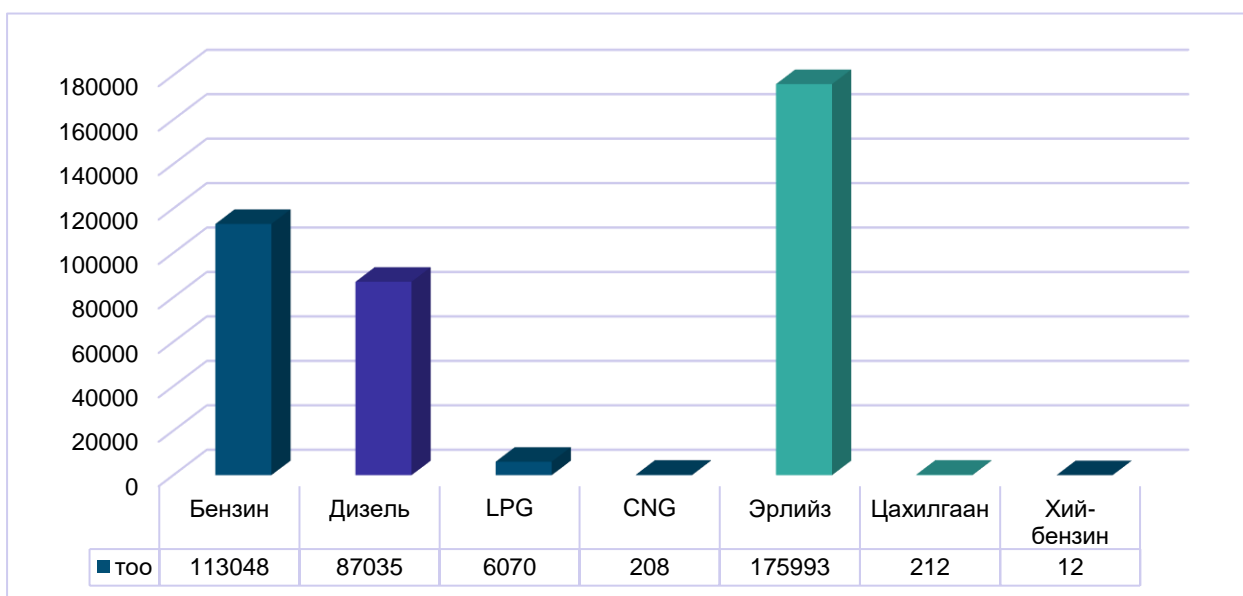


Эх сурвалж: Автотээврийн хэрэгслийн бүртгэл мэдээллийн сан

Хөдөлгүүрийн төрлөөр:

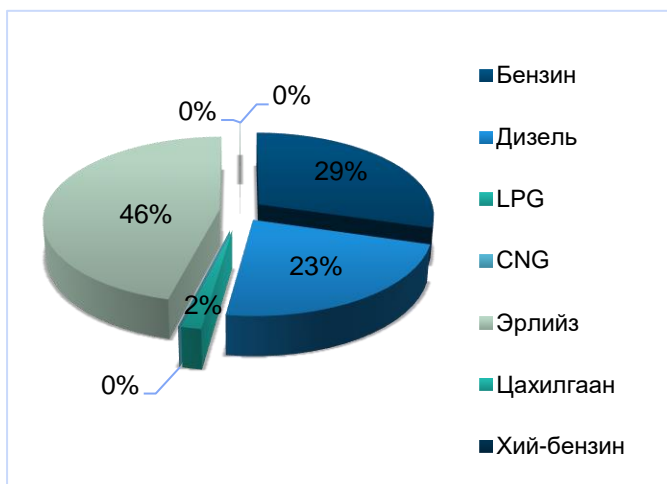
Бензин хөдөлгүүртэй автотээврийн хэрэгсэл 113048, дизель хөдөлгүүртэй автотээврийн хэрэгсэл 87035, байгалийн шингэрүүлсэн хийн хөдөлгүүртэй 6070, байгалийн шахсан хийн хөдөлгүүртэй 208, эрлийз хөдөлгүүртэй 175993, цахилгаан хөдөлгүүртэй 212, хий болон бензин хосолсон хөдөлгүүртэй 12 автотээврийн хэрэгсэл импортлогдсон байна.

График 8. Автотээврийн хэрэгслийн тоо-Хөдөлгүүрийн төрлөөр



Эх сурвалж: Автотээврийн хэрэгслийн бүртгэл мэдээллийн сан

График 9. Хөдөлгүүрийн төрлөөр-эзлэх хувь



2014-2019 онд импортлогдсон нийт 382578 автотээврийн хэрэгслийн 46% нь эрлийз хөдөлгүүртэй бол, 29% нь бензин хөдөлгүүртэй, 23% нь дизель хөдөлгүүртэй байна.

Эх сурвалж: Автотээврийн хэрэгслийн бүртгэл мэдээллийн сан

2.3 2014-2019 онд хамгийн их импортлогдсон буюу худалдаалагдсан тээврийн хэрэгслийн статистик

Нийт импортлогдсон 423911 тээврийн хэрэгслийг суудал, ачаа, механизм, тусгай зориулалтын, автобус төрлөөр ангилан тус бүр хамгийн их импортлогдсон тээврийн хэрэгслийг тогтоов. Үүнд:

Суудлын:

Нийт 756 нэр төрлийн 291300 суудлын автомашинаас дараах 5 автотээврийн хэрэгсэл Монгол улсад хамгийн их импортлогдсон байна.

Хүснэгт 1. Хамгийн их импортлогдсон 5 суудлын автомашин

№	Марк	Загвар	Төрөл	Хөдөлгүүрийн багтаамж СС	Импортлогдсон тоо
1	Toyota	Prius	Hatchback	1496-1797	130873
2	Toyota	Land cruiser 200	SUV	3956-5700	7275
3	Toyota	Crown	Sedan	1988-3456	7073
4	Toyota	Aqua	Hatchback	1298-1496	5997
5	Toyota	PROBOX	Hatchback	1298-1496	5507

1. Toyota Prius

2014-2019 онд импортлогдсон Toyota Prius 10, 11, 20, 30, 41, 50 загварын автомашин нь 1997-2019 онуудад үйлдвэрлэгдсэн, 1 ээс-23 хүртэлх жилийн насжилттай, бензин болон цахилгаан хөдөлгүүр хосолсон, баруун талдаа жолооны хүрдтэй, автомат хурдны хайрцагтай байх ба зах зээлд борлуулагдаж буй дундаж өртөг нь 3-55 сая төгрөг байна. /шинэ прүйс 109 сая-Таван богд ХХК/



Toyota Prius загварын автомашин 2014 онд 15759 импортлогдсон бол 2019 онд 24485 импортлогдсон байна. Тус онуудад импортын жилийн дундаж өсөлт 10-15% тай байна.

2. Toyota Land cruiser 200



Нийт импортлогдсон Toyota Land cruiser 200 загварын автомашин нь 2007-2019 онуудад үйлдвэрлэгдсэн, 0-оос 13 жилийн насжилттай, бензин болон дизель хөдөлгүүртэй, баруун, зүүн талдаа жолооны хүрдтэй, автомат, механик хурдны хайрцагтай ба зах зээлд борлуулагдаж буй дундаж өртөг нь 50-280 сая төгрөг байна.

- Баруун талдаа жолооны хүрдтэй Land cruiser 200 автомашин 280, зүүн талдаа жолооны хүрдтэй 6995.
- Бензин хөдөлгүүртэй 4692, дизель хөдөлгүүртэй 2583.

3. Toyota Crown

Нийт импортлогдсон Toyota Crown загварын автомашин нь 1992-2017 онуудад үйлдвэрлэгдсэн, 3-аас 28 жилийн насжилттай, бензин хөдөлгүүртэй, баруун талдаа жолооны хүрдтэй, автомат хурдны хайрцагтай ба зах зээлд борлуулагдаж буй дундаж өртөг нь 3-70 сая төгрөг байна.



4. Toyota Aqua



2014-2019 онд импортлогдсон Toyota Aqua загварын автомашин нь 2010-2014 онуудад үйлдвэрлэгдсэн, 6 аас-10 хүртэлх жилийн насжилттай, бензин болон цахилгаан хөдөлгүүр хосолсон, баруун талдаа жолооны хүрдтэй, автомат хурдны хайрцагтай байх ба зах зээлд борлуулагдаж буй дундаж өртөг нь 5-15 сая төгрөг байна.

5. Toyota PROBOX

2014-2019 онд импортлогдсон Toyota PROBOX загварын автомашин нь 2003-2019 онуудад үйлдвэрлэгдсэн, 1 ээс-17 хүртэлх жилийн насжилттай, бензин хөдөлгүүртэй, баруун талдаа жолооны хүрдтэй, автомат хурдны хайрцагтай байх ба зах зээлд борлуулагдаж буй дундаж өртөг нь 3-19 сая төгрөг байна.



Ачааны:

2014-2019 онд нийт импортлогдсон 79616 ачааны автомашинаас дараах Hyundai, KIA, BEIBEN маркийн 5-н автомашин хамгийн их импортлогдсон байна.

Хүснэгт 2. Хамгийн их импортлогдсон 5-н ачаан автомашин

№	Марк	Загвар	Төрөл	Хөдөлгүүрийн багтаамж сс	Импортлогдсон тоо
1	Hyundai	Porter	Ачаа	1998-2700	18773
2	Kia	Bongo3	Ачаа	2359-3000	7931
3	Bei ben	Truck	Ачаа	9726	6657
4	Hyundai	Porter2	Ачаа	2467-2700	4126
5	Kia	FRONTEIR	Ачаа	2470-3600	2720

Эх сурвалж: Автотээврийн хэрэгслийн бүртгэл мэдээллийн сан-АТҮТ

Зураг 1. Хамгийн их импортлогдсон ачааны автомашинууд



Зүүн гар талаас Hyundai porter, Kia frontier, Kia Bongo 3.

Hyundai porter, Hyundai porter 2, Kia bongo болон Kia frontier загварын эдгээр ачааны бага оврын автомашин нь 2014-2019 онуудад нийт 33550 импортлогдсон байна.

Эдгээр бага оврын ачааны автомашинууд нь 1995-2019 онд үйлдвэрлэгдсэн, баруун болон зүүн талдаа жолооны хүрдтэй, механик хурдны хайрцагтай, дизель хөдөлгүүртэй ба зах зээлд борлуулагдаж буй дундаж өртөг нь 4.000.000-30.000.000 сая төгрөг байна.

Дээрх бага оврын ачааны автомашинаас гадна Хятад улсад үйлдвэрлэсэн Bei ben маркийн өөрөө буулгагч болон зүтгүүр хамгийн их импортлогдсон байна.

Зураг 2. Хамгийн их импортлогдсон хүнд даацын ачааны автомашин.
BEIBEN маркийн Өөрөө буулгагч болон Зүтгүүр



Механизм:

2014-2019 онд Монгол улсад 4303 механизм импортлогдсоноос дараах 5 механизм хамгийн их импортлогдсон байна.

Хүснэгт 3. Хамгийн их импортлогдсон механизм

№	Марк	Загвар	Төрөл	Хөдөлгүүрийн багтаамж сс	Импортлогдсон тоо
1	SEM	652B	Механизм	9726	90
2	XCMG	LW300F	Механизм	6494	92
3	HYUNDAI	R520LC-9S	Механизм	10800	97
4	LINGONG	CLG4140	Механизм	7000-9726	126
5	HYUNDAI	ROBEX 1400W-7	Экскаватор	4196	282

Зураг 3. Хамгийн их импортлогдсон механизмууд.



Зүүн гар талаас Sem 652b, XCMG lw300f, Hyundai R520lc, LINGONG clg4140, Hyundai Robex1400w-7

Тусгай зориулалтын:

Тусгай зориулалтын 2523 автотээврийн хэрэгсэл 2014-2019 онд импортлогдсоноос Уаз, Hyundai, ZOOMLION маркийн дараах автомашинууд хамгийн их импортлогдсон байна.

Хүснэгт 4. Хамгийн их импортлогдсон тусгай зориулалтын автотээврийн хэрэгсэл

№	Марк	Загвар	Төрөл	Хөдөлгүүрийн багтаамж сс	Импортлогдсон тоо
1	UAZ	29891	Эмнэлэг	2693	35
2	HYUNDAI	HD-270	Миксер	9726	40
3	HYUNDAI	HD-120	Хог тээвэрлэгч	4280-11149	53
4	ZOOMLION	ZLJ5257	Миксер	9726	89
5	УАЗ	3962	эмнэлэг	2693	153

Зураг 4. Хамгийн их импортлогдсон тусгай зориулалтын автотээврийн хэрэгсэл.



Зүүн гар талаас УАЗ 29891, Hyundai Hd-270, Hyundai hd-120, ZOOMLION ZLJ5257, УАЗ 3962.

Автобус:

2014-2019 онд нийт 4681 автобус импортлогдсоноос дараах Kia, Hyundai, маркийн 5-н автобус хамгийн их импортлогдсон байна.

Хүснэгт 5. Хамгийн их импортлогдсон 5-н автобус

№	Марк	Загвар	Төрөл	Хөдөлгүүрийн багтаамж сс	Импортлогдсон тоо
1	KIA	GRANBIRD	Автобус	11000-16745	560
2	HYUNDAI	AEROCITY	Автобус	11149-12344	513
3	HYUNDAI	County	Автобус	3200-3933	503
4	HYUNDAI	UNIVERSE	Автобус	9960-12344	386
5	HYUNDAI	Aerospace	Автобус	2693-2890	171

Зураг 5. Хамгийн их импортлогдсон 5-н автобус.



Зүүн гар талаас KIA GRANBIRD, AEROCITY, COUNTY, UNIVERSE, AEROSPACE.

2.4 Монгол улсын автопаркийг бүрдүүлэгч тээврийн хэрэгслийн евро ангилал

Дэлхийн улс орнууд тухайн автомашин евро стандартын хэддүгээр төвшинг хангахаар зохион бүтээгдсэн эсэхийг дараах мэдээлэлд үндэслэх байдлаар тодорхойлж байна. Үүнд:

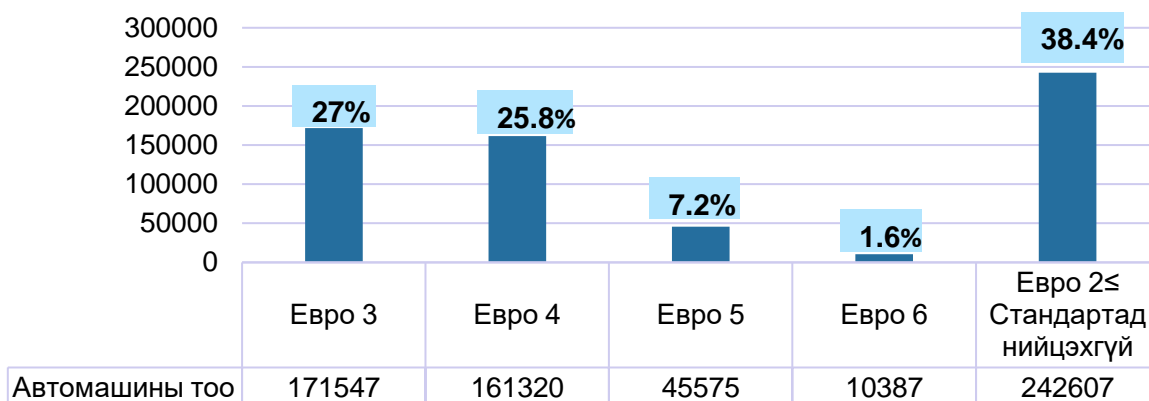
- Тээврийн хэрэгслийн үйлдвэрлэсэн огноо, гарал үүсэл
- Тээврийн хэрэгслийн үйлдвэрээс олгогдсон техникийн баримт бичиг
- Тээврийн хэрэгслийн бүртгэл, VIN дугаараар

Монгол улсын автопаркийг бүрдүүлж буй тээврийн хэрэгслүүдийг евро стандартын хэддүгээр төвшинг хангадаг эсэхийг төрөл, зориулалт тус бүрээр үйлдвэрлэсэн онд үндэслэн ангилбал дараах байдалтай байна.

Суудлын автомашин:

Нийт суудлын 631436 автомашины 171,547-н буюу 27% нь евро 3 стандартын, 161320 нь буюу 25.8% нь евро 4 стандартын, 45,575 нь буюу 7.2% нь евро 5 стандартын, 10,387 нь буюу 1.6 % нь евро 6 стандартын шаардлагыг хангаж болохуйц байна. Евро 2 болон түүнээс доош стандартын шаардлагад нийцэхгүй 242,607 автомашин байгаа бөгөөд нийт автомашины 38.4%-ийг эзэлж байна.

График 10. Бүртгэлтэй суудлын автомашины евро стандарт ангилал

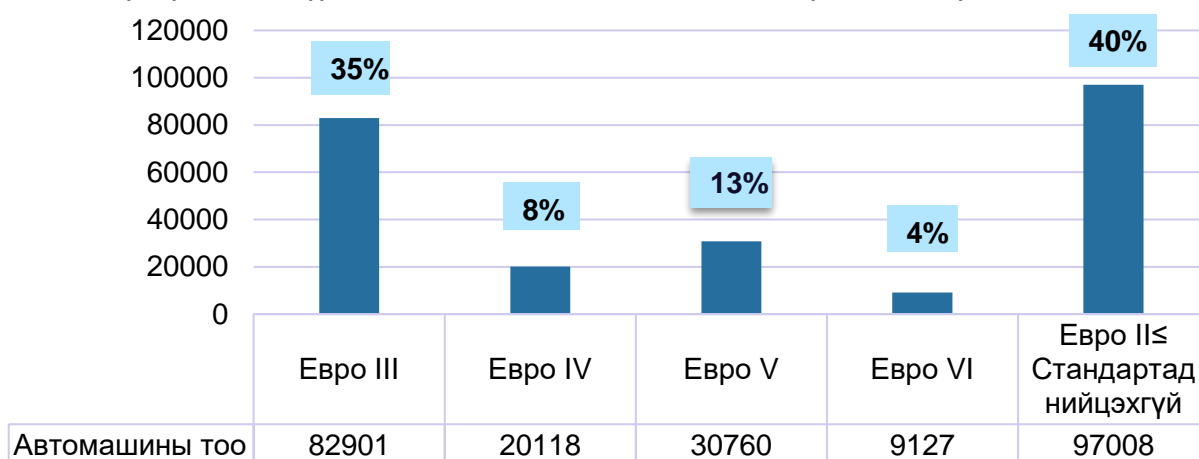


Эх сурвалж: Евро стандартын ангилал судалгаа-2018 он /АТҮТ/

Ачааны автомашин:

Автобус болон Ачааны автомашины хувьд евро III стандартад нийцэх 82,901, евро IV-т 20118, евро V-д 30,760, евро VI-д 9,127 автомашин байна. Евро 2 болон түүнээс дооших стандартад нийцэхгүй 97,008 автомашин байгаа бөгөөд энэ нь нийт 239,914 автобус болон ачааны автомашины 40.4%-ийг эзэлж байна.

График 11. Бүртгэлтэй ачааны автомашины евро стандарт ангилал



Эх сурвалж: Евро стандартын ангилал судалгаа-2018 он /АТҮТ/

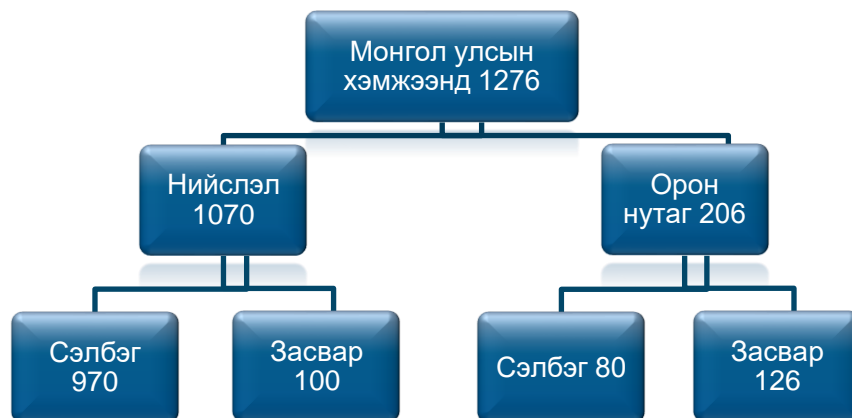
Монгол улсын автопаркын дийлэнх хувийг насжилт өндөртэй автомашин эзэлдэг бөгөөд 2018 оны байдлаар бүртгэлтэй автомашины 38%-иас дээш хувь нь евро 2 стандарт болон түүнээс доош буюу стандартын шаардлага хангахгүй байгаа нь дээрх судалгаанаас харагдаж байна.

2.5 Хөдөлгөөний идэвхтэй аюулгүй байдалд хамаарах зарим сэлбэг, эд ангийн гарал үүсэл, зах зээлийн судалгаа

Тус судалгааг автотээврийн хэрэгслийн сэлбэг, эд анги худалдаалах, засварлах чиглэлээр үйл ажиллагаа эрхлэн явуулдаг 1276 иргэн, аж ахуй нэгжийг хамруулан хийж гүйцэтгэсэн. Үүнд:

- Нийслэлд үйл ажиллагаа эрхлэн явуулдаг аж ахуй нэгж, иргэн - 1070
- Орон нутагт үйл ажиллагаа эрхлэн явуулдаг аж ахуй нэгж, иргэн - 206.

Зураг 6. Судалгаанд хамрагдсан аж ахуй нэгж, иргэний үйл ажиллагааны төрөл



Судалгаанд хамрагдсан 1276 аж ахуй нэгж, иргэний 82% нь сэлбэг, эд ангийн худалдаа, 18% нь засвар, үйлчилгээний чиглэлээр үйл ажиллагаа эрхлэн явуулж байсан ба тэдгээрээс замын хөдөлгөөний идэвхтэй аюулгүй байдал болон Зам тээврийн осолд шууд нөлөөлж болзошгүй дараах 8 нэр төрлийн сэлбэг, эд ангийг зах зээлд 1 улиралд ямар хэмжээгээр нийлүүлэгддэг эсэх, нийт хэдэн нэр төрлийн сэлбэг эд анги худалдаалдаг, гарал үүсэл, чанар, стандартын шаардлага хангасан, гэрчилгээтэй эсэхийг тогтоох судалгааг хийсэн. Үүнд:

Накладка :

Судалгаанд хамрагдсан иргэн, аж ахуйн нэгжүүд нь улиралд дунджаар 128780 накладка зах зээлд нийлүүлдэг ба гарал үүсэл, чанарын гэрчилгээтэй 3127 буюу 782 автомашины накладка, гарал үүсэл, чанарын гэрчилгээгүй 125653 буюу 31413 автомашины накладка тус тус худалдаалагдаж байна.

Нийт накладканы 64% нь Хятад, 20% Солонгос, 11% Япон, 5% нь Герман, Турк, Орос зэрэг орноос импортлогдсон бол эдгээрийн 2.43% нь чанар, стандарт, гарал үүслийн гэрчилгээтэй, 97.57% нь гарал үүсэл нь тодорхойгүй байна.

Зах зээлд худалдаалагдсан нийт накладканы 73.2% нь шинэ, 26.8% нь задаргааны хуучин сэлбэг байна.

График 12. Наклад: Гарал үүсэл тодорхой болон тодорхой бус сэлбэг, шинэ хуучин сэлбэгийн харьцаа



Руллийн аппарат:

Улиралд дунджаар 6867 руллын аппарат худалдаалагдах ба тэдгээрийн 6831 гарал үүсэл, чанар, стандарт тодорхойгүй 36 гарал үүсэл чанарын гэрчилгээтэй байна. Эдгээрийн 44% нь Хятад, 25% нь Солонгос, 21.5% нь Япон, 8.5% Орос, 1% нь Америк, Герман улсад үйлдвэрлэгдсэн байна.

2444 руллийн аппарат нь шинэ буюу Хятад улсад үйлдвэрлэгдсэн, 4423 Япон, Солонгос улсаас импортлогдсон задаргааны хуучин эд анги байна.

График 13. Руллийн аппарат: Гарал үүсэл тодорхой болон тодорхой бус сэлбэг, шинэ хуучин сэлбэгийн харьцаа



Цап, цапны шаариг :

Улиралд дунджаар 20 гаруй нэр төрлийн 29521 цап, болон цапны шаариг нийлүүлэгддэг ба чанар, стандарт гарал үүслийн гэрчилгээтэй 548 байгаа нь нийт худалдаалагдсан цап болон цапны шааригны 1.9%-ийг эзэлж байна. Эдгээрийн дийлэнх нь Mitasu, Jozuma, 333, NSK, EEP, Remont 4x4, NGK, Коуо, 555 гэх мэт үйлдвэрлэгчийн бүтээгдэхүүн байна.

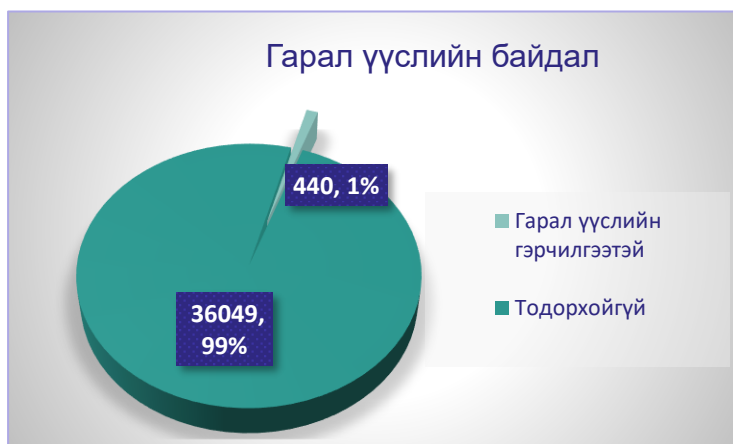
График 14. Цап: Гарал үүсэл тодорхой болон тодорхой бус сэлбэг, үйлдвэрлэгч улсын харьцаа



Өндгөн тулгуур:

Улиралд дунджаар 36489 өндгөн тулгуур худалдаалагддаг ба гарал үүсэл, чанарын гэрчилгээтэй 440, гарал үүсэл, чанар тодорхойгүй 36049 байна.

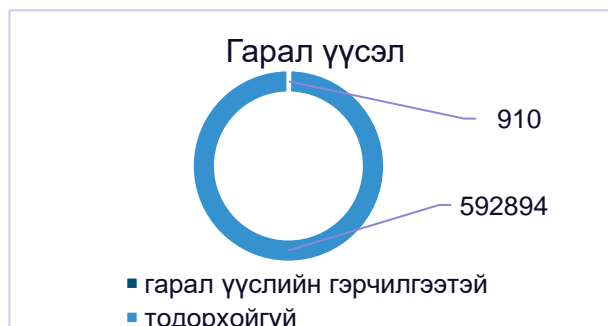
Эдгээрийн 60% нь Хятад улсад үйлдвэрлэгдсэн бол 24% нь Япон, 11% нь Солонгос, 5% нь Америк, Герман, Орос зэрэг орнуудад үйлдвэрлэгдсэн байна.



Дугуй /резин/:

Улиралд худалдаалагдсан нийт дугуйны 7% буюу 43201 нь шинэ, 93% нь буюу 550603 ширхэг нь Япон, Солонгос улсаас импортлогдсон задаргааны хуучин дугуйнууд байна. Эдгээр дугуйнууд нь гарал үүсэл, чанар стандартын гэрчилгээгүй байна.

График 15. Дугуй: Гарал үүсэл тодорхой болон тодорхой бус шинэ хуучин дугуйны харьцаа



Амортизатор:

Улиралд дунджаар 42914 амортизатор худалдаалагдсанаас нийслэлд 41175, орон нутагт 1739 худалдаалагдсан ба 4445 буюу 10% нь гарал үүсэл, чанар стандартын гэрчилгээтэй, 38469 буюу 90% нь гарал үүсэл, чанар тодорхойгүй байна.

Эдгээрийн 28843 шинэ, 14071 задаргааны хуучин сэлбэг ба шинэ сэлбэгийн 76.5% Хятад, 13% Япон, 3% Солонгос, 7.% Орос, 0. 5% нь Герман, Америк, Австрали улсад үйлдвэрлэгдсэн байна.

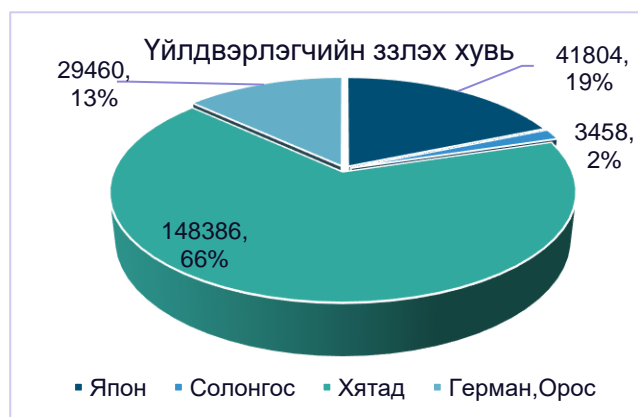


Их гэрлийн ламп, пар:

114335 автомашины буюу 228671 их гэрлийн ламп улиралд худалдаалагдаж байгаагаас 99.8% нь гарал үүсэл, чанар стандартын гэрчилгээгүй байна.

Эдгээрийн 41804 нь Япон, 3458 Солонгос, 148386 Хятад, 29460 Герман,Орос зэрэг улсад үйлдвэрлэгдсэн байна.

Улиралд дунджаар 7393 их гэрлийн пар худалдаалагдсан байна. Эдгээрийн 4045 шинэ, 3133 хуучин буюу задаргааны эд анги ба гарал үүсэл чанар стандартын гэрчилгээгүй 99.8% нь байна.



Эх сурвалж: Зарим сэлбэг, эд ангийн гарал үүсэл, зах зээлийн судалгаа 2018 он-АТҮТ

ГУРАВ. ДОТООДОО МАШИН ҮЙЛДВЭРЛЭХ, УГСРАХ ҮЙЛДВЭР БАЙГУУЛСАН УЛС ОРНЫ ТУРШЛАГА

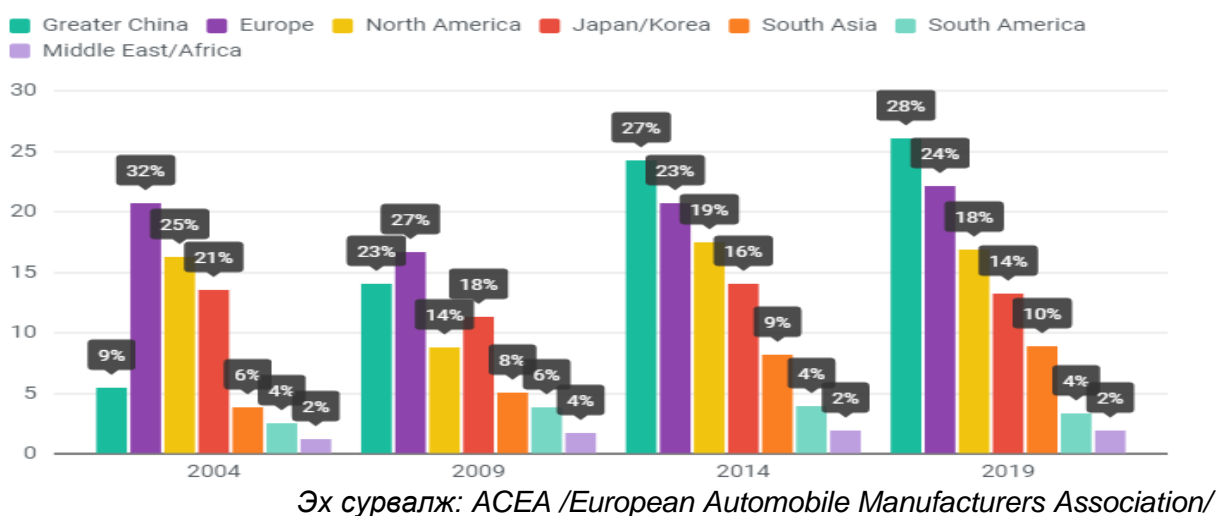
3.1 Тойм

Дэлхийн автомашин үйлдвэрлэлийн зэх зээлийн дийлэнх хэсгийг 14 том корпарцийн эзэмшил бүхий 60 гаруй автомашин үйлдвэрлэгчид бүрэн эзэлж байна.

Тус үйлдвэрлэгчдээс гадна дэлхийн бусад улс орнуудын дотоодын үйлдвэрлэгчид болон жижиг компаниудыг оролцуулбал дэлхийн хэмжээнд 2000 орчим автомашин үйлдвэрлэгчид автомашин үйлдвэрлэлийн салбарт ажиллаж байна.

2019 оны байдлаар дэлхий дээр 92 сая моторт тээврийн хэрэгсэл үйлдвэрлэгдсэн ба үүнээс 26.1 сая тээврийн хэрэгслийг БНХАУ, 22.1 саяыг Европын улс орны үйлдвэрлэгчид, 16.9 саяыг хойд Америкийн үйлдвэрлэгчид, 13.3 саяыг Япон болон Солонгос улсын үйлдвэрлэгчид, 8.9 саяыг өмнөд Азийн үйлдвэрлэгчид, 3.4 саяыг өмнөд Америкийн үйлдвэрлэгчид, 2 саяыг дундад болон зүүн Африкийн үйлдвэрлэгчид тус тус үйлдвэрлэсэн байна. Тус үзүүлэлт нь өмнөх онтой харьцуулбал 5 хувиар буурсан байна.

Зураг 7. Дэлхийн автомашин үйлдвэрлэлд улс орны эзлэх хувь 2014-2019 он



Хятад улс 2019 онд 26.1 сая гаруй тээврийн хэрэгсэл үйлдвэрлэсэн бөгөөд дэлхийн суудлын автомашины үйлдвэрлэлийн бараг гуравны нэгийг дангаар бүрдүүлдэг ба дэлхийн хамгийн том суудлын автомашин үйлдвэрлэгч болсон байна.

Автомашины бренд чанар, үнэ цэнтэй байдлаар дэлхийд Герман болон Япон улсын автомашин тэргүүлдэг бол тус үзүүлэлтээр дэлхийн шилдэг 10-т дараах брендийн автомашинууд ордог байна. Үүнд:

1. Mercedes-Benz – \$65.04 Billion
2. Toyota – \$58.07 Billion
3. Volkswagen – \$44.89 Billion
4. BMW – \$40.48 Billion
5. Porsche – \$33.91 Billion
6. Honda – \$33.10 Billion
7. Ford – \$18.51 Billion
8. Nissan – \$17.92 Billion
9. Audi – \$16.97 Billion
10. Volvo – \$16.91 Billion

Дэлхийд тэргүүлэгч хамгийн том автомашины 5 үйлдвэрээр Канад, Хятад, Герман, Солонгос улс дахь дараах үйлдвэрүүд ордог байна. Үүнд:

1. Ошава дахь "General Motors"-ийн үйлдвэр (Канад)
2. Суйшүй дахь "Naval"-ийн үйлдвэр (Хятад)
3. Мюнхен дэх "BMW"-ийн үйлдвэр (Герман)
4. Вольфсбург хот дахь "Volkswagen"-ий үйлдвэр (Герман)
5. Ульсан дахь "Hyundai Motors"-ийн үйлдвэр (Өмнөд Солонгос)

Эх сурвалж: ACEA /European Automobile Manufacturers Association/

Ошава дахь "General Motors"-ийн үйлдвэр (Канад):



1906 онд нээгдсэн энэхүү үйлдвэрийг тойроод бүхэл бүтэн хот босжээ. Үйлдвэр нийт 930,000 м² талбайтай, 4000 байнгын ажилчинтай. 2017 онд тус үйлдвэр Канад дахь "Ажиллахад хамгийн тохиромжтой байгууллага"-ын жагсаалтад дөрөвдүгээр байранд бичигдэж байв. Энд үйлдвэрлэгдсэн машинуудын ихэнх нь Канад, АНУ-ын зах

зээл рүү гардаг ч тодорхой хэсэг нь Өмнөд Америк, Ойрх Дорнод руу импортлогддог байна. "Chevrolet", "Cadillac", "GMC", "Buick", "Pontiac" гэх мэт брендийн автомашинууд Ошава дахь үйлдвэрт үйлдвэрлэгддэг байна.

Суйшүй дахь "Naval"-ийн үйлдвэр (Хятад):



Хятад дахь "Naval"-ийн гурван үйлдвэрийн нэг нь энэ юм. Дөрөв дэх үйлдвэр нь Чунцин хотод яг одоо баригдаж байна.

Суйшүйгийн үйлдвэрийн нийт талбай 13км², жилд 500,000 автомашин үйлдвэрлэх хүчин чадалтай.

Тус үйлдвэрийн бусдаас ялгарах гол зүйл нь автоматжуулалтын өндөр хэрэглээ, багаж хэрэгслийн гайхалтай хийц юм. Зөвхөн гагнуурын хэсэгт нь гэхэд л 526 робот ажилладаг бөгөөд шалгалтын хэсэгт суурилуулсан аппаратууд нь машины эд ангийг олон улсын стандартад нийцэх эсэхийг шалгадаг байна.



Үйлдвэрлэгдсэн бүх машинууд нь дээрх 2.4 км урт зам бүхий талбайд тестлүүлдэг. Уг талбай нь 10 өөр гадарга бүхий замтайн дээр 240 км/цаг хүртэлх хурдыг авч болдог байна.

Мюнхен дэх "BMW"-ийн үйлдвэр (Герман):



Мюнхен хотын хойд хэсэгт "BMW" группийн үйлдвэр байрладаг. Ойролцоо нь "BMW"-ийн төв байр, компанийн музей, "BMW World" худалдааны төв байдаг аж. Дэлхийн 50 гаруй орноос ирсэн 9000 гаруй ажилчид тус үйлдвэрт ажилладаг.

Энэхүү үйлдвэр нь өдөрт 900 автомашин, 1400 хөдөлгүүр үйлдвэрлэх хүчин чадалтай.

Вольфсбург хот дахь "Volkswagen"-ий үйлдвэр (Герман):



6,500,000 м² үйлдвэрлэлийн талбай бүхий энэхүү цогцолбор нь дэлхий дээрх автомашины хамгийн том үйлдвэрт тооцогддог. Ийм том талбайтай тул ажилчид нь үйлдвэр дотроо унадаг дугуй унаж хүрэх газраа очдог ажээ. Мөн ажилтнууд нь өөрсдийн ажлын бүтээмж, чанартаа ямар ч нөлөө үзүүлэхгүйгээр нэг дор таван автомашин дээр ажиллах боломжтой байдаг.

Сүүлийн үеийн технологиор бүрэн тоноглогдсон тус үйлдвэрийн будгийн хэсэг нь Европтоо хамгийн анхны бөгөөд хамгийн том нь юм.

Ульсан дахь "Hyundai Motors"-ийн үйлдвэр (Өмнөд Солонгос):



Өмнөд Солонгосын эдийн засгийн үсрэнгүй хөгжлийн салшгүй нэгэн хэсэг нь Ульсан дахь "Hyundai" компанийн үйлдвэр билээ.

32,000 ажилчинтай, 500 гектар газрыг хамрах тус үйлдвэрт өдөр бүр 5600 машин үйлдвэрлэгдэн гардаг. Жилийн дотор хагас сая суудлын болон бага оврын жийп машин үйлдвэрлэх хүчин чадалтай.

Тус байгууламж асар том бөгөөд өөрийн гэсэн эмнэлэг, галын депо, замын сүлжээ, цэвэр бохирын системтэй байдаг. Мөн үйлдвэрийн хөлөг онгоцны зогсоол нь тус бүрдээ 50,000 тонны ачаатай гурван онгоцыг нэгэн зэрэг хүлээн авах чадалтай ажээ.

3.2 Олон улсын туршлага

3.2.1 Дотооддоо автомашин үйлдвэрлэх, угсрах үйлдвэр байгуулсан зарим улс орны өнөөгийн байдал

Хятад:



“Хятадын автомашин үйлдвэрлэгчдийн холбоо”-ны (СААМ) 2019 оны автомашин үйлдвэрлэлийн тайланд Хятад улс Америкийн нэгдсэн улс болон бусад улсын шахалт, шинэ цар тахлын (Covid) улмаас үйлдвэрлэл 7.5%-иар борлуулалт 8.2%-иар буурсан тухай дурдсан байна.

Хятад улсын автомашин үйлдвэрлэл, борлуулалт 2019 онд дараах байдалтай байсан байна. Үүнд:

- 2019 онд суудлын автомашины үйлдвэрлэл 21.360 сая ширхэг болж, 2018 онтой харьцуулахад 9.2% -иар буурсан,
- Суудлын автомашины борлуулалт 21.444 сая ширхэг болж, жилийн 9.6 % -иар буурсан.
- Зорчигч тээврийн хэрэгслийн үйлдвэрлэл, борлуулалт нийт тээврийн хэрэгслийн үйлдвэрлэл, борлуулалтад эзлэх хувь 2018 оныхоос 83.0%, 83.2%, 3.4% ба 1.2% -иар тус тус буурсан,
- Хүн болон ачаа тээвэрлэх зориулалттай тээврийн хэрэгсэл 2019 онд 4.36 сая ширхэг үйлдвэрлэсэн нь 1.9% -иар өссөн,
- Арилжааны автомашины нийт жилийн борлуулалт 4.324 сая ширхэг байсан нь өнгөрсөн оны мөн үеийнхээс 1.1% буурсан,
- 2019 онд NEV-ийн үйлдвэрлэл 1.242 сая болж, 2.3% -иар буурсан, борлуулалт 1.206 сая болж, 4.0% -иар тус тус буурсан,
- NEV-ийн дотроос BEV (аккумулятор цахилгаан тээврийн хэрэгсэл) -ийн үйлдвэрлэл 1.02 сая болсон нь 3.4% -иар өссөн бол борлуулалт 972.000 болж, 1.2% буурсан,
- Эрлийз тээврийн хэрэгслийн (PHV) үйлдвэрлэл 220.000, борлуулалт 232.000 болж, бууралт 22.5%, 14.5% тус тус буурчээ.

Бразил:



Дэлхийн хамгийн том хөгжиж буй эдийн засагтай улсын нэг Бразил нь дэлхийн 6 дахь том автомашины зах зээл болсон улс юм. Бразил улсын автомашины аж үйлдвэр 2017 онд бараг 60 тэрбум ам.долларын орлого олж байсан бол 2022 он гэхэд дэлхийн тэргүүлэх арван орны тоонд орох төлөвтэй байна.



Зах зээлийг импортын тариф, квот хэлбэрээр хамгаалах нь компаниудыг Бразилийн нутаг дэвсгэрт автомашины үйлдвэрлэлийн байгууламж нээх эсвэл өргөжүүлэхэд түлхэц болсон нь орон нутгийн эдийн засгийг идэвхжүүлэхэд чухал үүрэг гүйцэтгэсэн байна.

2018 оны байдлаа Бразилийн автомашины үйлдвэр таван сая гаруй автомашин үйлдвэрлэх хүчин чадалтай болсон ба 130 мянга гаруй шинэ ажлын байр бий болж 2 сая гаруй тээврийн хэрэгсэл үйлдвэрлэсэн байна.

Бразилийн эдийн засаг сүүлийн жилүүдэд огцом сэргэж эхэлсэн тул моторт тээврийн хэрэгслийн борлуулалт 2018 онд 2.5 сая болж өссөн нь өмнөх жилээс 12% -иар өссөн үр дүнтэй байна.

Бразил улсад BYD, Fiat, Volkswagen Group, Ford, General Motors, Nissan Motors, Toyota, MAN, SE, Mitsubishi, Mercedes, Benz, Renault, Honda, Hyundai, Kia, Volvo, BMW, Subaru, Chery, Geely, Lifan, Peugeot, JAC, Porsche, Audi, Citroën, Jeep Land Rover, Mini, Lexus гэх мэт дэлхийн бренд загварын автомашинуудыг үйлдвэрлэгч, дотоодын Troller, Marcopolo S.A., Agrale, Randon S.A., Excalibur гэх мэт компаниуд үйл ажиллагаа явуулж байна.

Голланд:

 Голланд улсын автомашин үйлдвэрлэл 1958 онд дотоодын үйлдвэрлэгч DAF нь анхны CVT (Variomatic) автомашин үйлдвэрлэж эхэлснээс үүдэлтэй бол өнөө үед  дотоодын болон гадаадын нийт 18 автомашин үйлдвэрлэгч шинэ автомашин үйлдвэрлэж дэлхийн зах зээлд жилд дунджаар 400.000 гаруй автомашиныг нийлүүлж экспортолж байна.

Голланд улсад автомашин үйлдвэрлэл, борлуулалтаар дараах 8 үйлдвэрлэгч тэргүүлж байна. Үүнд:

- #1 Volkswagen POLO
- #2 Renault CLIO
- #3 Kia PICANTO
- #4 Ford FIESTA
- #5 Opel KARL
- #6 Volkswagen UP!
- #7 Volkswagen GOLF
- #8 Peugeot 108

Суудлын автомашины борлуулалт Голланд улсад 2010-2019 оны хооронд ихээхэн хэлбэлзэлтэй байсан бөгөөд 2011 онд хамгийн их борлуулалттай жил байсан бол 2019 онд 446,000 гаруй машин борлуулсан байна.

Германы автомашин үйлдвэрлэгч Volkswagen 2019 онд Голландад хамгийн их борлуулалттай үйлдвэрлэгч байсан бол Renault, Opel тус тус хоёр, гуравдугаарт оржээ.

Худалдааны үзүүлэлтийг автомашины загвараар авч үзвэл Volkswagen нь 2019 онд 15,000 орчим Поло загвар зарж нэгдүгээрт бичигдсэн бол Renault Clio загвар хоёрдугаарт, Kia Пиканто загвар гуравдугаарт орсон байна.

Сүүлийн жилүүдэд цахилгаан автомашины үйлдвэрлэл болон хэрэглээ эрс нэмэгдсэн. Жишээлбэл 2013 онд цахилгаан автомашиныг дотооддоо үйлдвэрлэх болон гаднаас импортлох байдлаар нийт 4200 орчим цахилгаан автомашиныг ашиглаж байсан бол 2019 онд тус хэрэглээ 107.500 орчим болж нэмэгдсэн байна.

Цахилгаан автомашины хэрэглээ нэмэгдсэн нь “Tesla Model 3”-ийн үйлдвэрлэл нэмэгдсэн, худалдан авах хөнгөлөлт, татварын урамшуулал зэрэг дотоодын бодлого, зохицуулалтын үр дүн ихээхэн нөлөөлсөн байна.

Орос:



ОХУ-ын автомашины үйлдвэрлэл, борлуулалтын зах зээл тасралтгүй өсөн нэмэгдэж байгаа бөгөөд автомашин үйлдвэрлэл нь ОХУ-д чухал салбар ба нийт ажиллагсдын 1.3% нь буюу 750.000 гаруй хүн ажиллаж байна.

ОХУ-д дотоодын үйлдвэрлэгчдээс гадна гадаадын 11 автомашин үйлдвэрлэгч үйл ажиллагаагаа явуулж 2018 онд 1.767.674 автомашин үйлдвэрлэж, 2018 онд автомашин үйлдвэрлэгч орнуудын дунд 13-р байранд жагссан ба дэлхийн хэмжээнд үйлдвэрлэгдсэн автомашины 1.8 % -ийг эзэлж байна.

Орон нутагтаа тэргүүлэгч гол брендүүд нь суудлын автомашины үйлдвэрлэгч АвтоВАЗ, ГАЗ компаниуд бол хүнд даацын автомашин үйлдвэрлэлээр КамаЗ нь дотооддоо тэргүүлж байна.

Тус дотоодын үйлдвэрлэгчдийн автомашин 2019 оны 5-р сарын байдлаар анхдагч болон хоёрдогч зах зээл дээр тэргүүлж, хамгийн их зарагдсан суудлын автомашины зэрэглэлийг Веста 2019 оны эхний хагас жилийн байдлаар 60 мянга гаруй борлуулалтаар тэргүүлсэн бол бүх үйлдвэрлэгчийн нийт борлуулалт 1.8 сая нэгж болж, өмнөх онтой харьцуулахад ойролцоогоор 13 хувиар өссөн байна.

ОХУ-ын хэрэглэгчийн хамгийн их хүсэж буй дунд оврын суудлын автомашин (SUV) нь 2019 оны 7-р сарын байдлаар зах зээлийн борлуулалтын хамгийн их эрэлтийг бий болгосон бөгөөд энэ ангилалд хамгийн их борлуулагдсан автомашинаар нь Солонгосын Hyundai брэнд тодорсон байна.

Мексик:



Мексикийн автомашины аж үйлдвэрийн холбооноос (AMIA) Мексик улс 1.23 сая тээврийн хэрэгсэл үйлдвэрлэж, 740.544 сэлбэг хэрэгслийг зах зээлд нийлүүлж олж буй ашиг орлого нь дотоодын нефтийн бүтээгдэхүүний экспортын орлогоос илүү өндөр байгааг зарласан байна.

Мексик дэх автомашины үйлдвэр нь дэлхийн хамгийн том экспортлогчдын эхний 10-т багтдаг ба АНУ-д автомашины сэлбэг нийлүүлэлтээр тэргүүлэгч улс юм.

2017 оны эхний хоёр улирлын байдлаар суудлын автомашины үйлдвэрлэлийн хэмжээ 8.9% -иар өсч 1.051.725 автомашин үйлдвэрлэсэн бол, бага оврын ачааны автомашины үйлдвэрлэл 18.7% -иар өсч, 2017 оны эхний 6 сард 832.590 автомашин болсон ба нийт борлуулалт 2020 он гэхэд 120 тэрбум долларт хүрэх төлөвтэй байна.

Дэлхийн томоохон үйлдвэрлэгчид болох GM, Ford, Chrysler Volkswagen, Ниссан, Хонда, Тоёота нь Мексикт угсрах үйлдвэртэй ба дэлхий даяар 42 брэнд, 500 загварын автомашин үйлдвэрлэж, нийлүүлж байна.

3.2.2 Улс орнуудын дотооддоо автомашины үйлдвэр байгуулахаар авч хэрэгжүүлж буй нийтлэг арга хэмжээ

Дэлхийн автомашин үйлдвэрлэлийн салбарт жилд дунджаар 2 триллион (их наяд) америк доллар эргэлддэг ба түүний тодорхой хэмжээг дотоодын эдийн засгийн эргэлтэд оруулж, нэмэн өртөг шингээж ашиг орлогыг дотооддоо төвлөрүүлэх арга замыг улс орон бүр эрэлхийлж байна.

Автомашин хэрэглэгчдийн эрэлт, хэрэгцээ жил бүр өссөн хандлагатай байдаг тул энэ салбар нь хамгийн үр өгөөжтэй салбарын нэгт зүй ёсоор тооцогддог ба бүтээгдэхүүнээс (машинаас) олох орлого харьцангуй өндөр байдаг байна.

Жишээлбэл дийлэнх нийтлэг өргөн хэрэгцээний шинэ автомашин нь ойролцоогоор 50.000-150.000 доллараар зарагддаг ба (зарим автомашин үүнээс хэт их үнээр худалдаалагддаг) Porsche автомашин үйлдвэрлэгч автомашин бүрээс 17.250 долларын ашиг олдог бол BMW, Audi, Mercedes тус бүр дунджаар 10.500 долларын ашиг олдог байна.

Эх сурвалж: Bloomberg

Дотооддоо автомашины үйлдвэр байгуулахаар зорьж буй улс орнуудын авч хэрэгжүүлж буй нийтлэг арга хэмжээг дор дурдвал:

- 10 сая доллараас дээш хөрөнгө оруулалт хийсэн тохиолдолд 10 жилийн турш бүх төрлийн татвараас чөлөөлж, шинээр бий болгосон ажлын байр бүрд урамшуулал олгох ба тоног төхөөрөмжийг гаалийн татвараас чөлөөлөх
- Үйлдвэр байгуулахад шаардагдах бүх төрлийн тоног төхөөрөмжийн татвараас чөлөөлөх, үйлдвэр байгуулах бүс нутаг, газрыг төлбөргүй олгох, ашиглуулах,
- Хөрөнгө оруулагч, үйлдвэр байгуулагч нь өөрсдийн сонгосон бүс нутагт үйл ажиллагаагаа явуулах нөхцөлөөр бүрэн хангах,
- Автомашин үйлдвэрлэлд шаардагдах тоног төхөөрөмж, автомашины сэлбэг, эд ангийн үйлдвэрлэл, түүний импортод татвар ногдуулахгүй байх,
- Тухайн үйлдвэрлэгчийн бүтээгдэхүүний(машин, сэлбэг гэх мэт) зах зээлийг хамгаалах:
 - Ижил төрлийн бүтээгдэхүүний импортод өндөр татвар ногдуулах, зарим хориг тавих
 - Бүтээгдэхүүн худалдан авч буй дотоодын иргэдэд хөнгөлөлт үзүүлэх, бага хүүтэй зээл олгох
 - Ахуйн зардал буюу дэд бүтцийн өртөг, цахилгаан, газрын татвар, ашиг орлогын татвар зэргээс тодорхой хугацаанд чөлөөлөх(5 жил, 10 жил гэх мэт)

Хүснэгт 6. Дотооддоо автомашины үйлдвэр байгуулахаар зорьж буй зарим улс орнуудын авч хэрэгжүүлсэн, хэрэгжүүлж буй нийтлэг арга хэмжээ

Улс орон	Авч хэрэгжүүлсэн/хэрэгжүүлж буй арга хэмжээ
Тайланд	- Тоног төхөөрөмжийн гаалийн татварыг 50-100 хувь чөлөөлөх: - 3 жил татвараас чөлөөлж, 5 жилээр сунгах -Экспортод зориулан ашиглах түүхий эд, материалын импортын гаалийн татварыг 1-5 жил чөлөөлж, хугацааг сунгана, - Ашиг орлогын татвараас 8 жил чөлөөлөх, - Байршлаас хамаарч 5 жил 50 хувь, тээвэр, цахилгаан, усны зардлыг 2 дахин өсгөвөл 10 жил хөнгөлөх, цэвэр ашгаас элэгдэл хорогдлыг тооцох
Индонез	- Үйлдвэрийн тоног төхөөрөмж, түүхий эдийн импортын татвар, нэмэгдсэн өртгийн албан татвараас чөлөөлнө, - Стратегийн зориулалттай үйлдвэрийн татварыг бууруулах, төрөл бүрийн татвараас чөлөөлөх, элэгдэл хорогдлын шимтгэлийн хугацааг багасгах
Вьетнам	- Дэд бүтцийн компаний татварыг 10 хувь бууруулж, 4 жил татвараас чөлөөлж, 9 жил бууруулна. - Шинэ компаний татварыг 20 хувь бууруулна, 2 жил татвараас чөлөөлж, 4 жил татварыг бууруулна.
Малайз	- Хуулийн этгээдийн үр ашгийн албан татварыг 28 хувиас 9 хувь бууруулах - Түүхий эд, тоног төхөөрөмжийг импортын татвараас чөлөөлөх
Мьянмар	- 5 жил орлогын татвараас чөлөөлнө, хугацааг сунгах - Дахин хөрөнгө оруулалт хийвэл татварыг хөнгөлөх - Экспортод бүтээгдэхүүн гаргавал 50 хүртэл хувийг ашгаас нь хөнгөлөх, худалдааны татварыг хөнгөлнө - Судалгааны ажлын зардлыг гаалийн орлогын татвараас бүрэн чөлөөлнө - Түүхий эд, материалын зардлыг импортын болон бусад татвараас чөлөөлөх
Энэтхэг	- Эхний 5 жилд татвараас 100 хувь, дараагийн 5 жилд 50 хувь, нийтдээ 15 жил татвараас хөнгөлнө. - Дэд бүтэц, эрчим хүч үйлдвэрлэх, түгээх, дахин боловсруулах үйлдвэр, судалгааны ажилд төрөл бүрийн хөнгөлөлт үзүүлэх - Чөлөөт бүсүүдэд татварын хөнгөлөлт үзүүлнэ
Мексик	- Гадаад, дотоодын хөрөнгө оруулагчдад татварын хөнгөлөлт үзүүлнэ. - Мексикт байдаг үйлдвэрлэгч нар шаардлагатай эд анги, түүхий эд, төхөөрөмж зэргийг 0, 3, 5%-ийн татварын хөнгөлөлттэй импортолж болно
Турк	-Газар эзэмшигчийг нэмэгдсэн өртгийн албан татвараас чөлөөлнө. - Барилга, байгууламж барьсны дараа 5 жил үндсэн хөрөнгийн татвараас чөлөөлнө, - Ус, хий, холбооны төлбөрийг татвараас чөлөөлнө
Саудын Араб	- Хуулийн этгээдийн орлогын албан татварыг 20 хувь - Үндсэн хөрөнгө, түүхий эд, материалыг импортлох татварыг чөлөөлнө - Бага хүүтэй зээл олгох
ӨАБНУ	- Аж үйлдвэрийн салбарын тусгай бүсэд гаалийн татвар, НӨАТ, импортын татвараас чөлөөлөх, хөнгөлөлт үзүүлэх

	<ul style="list-style-type: none"> - Машин үйлдвэрлэлийн салбарыг импортын гаалийн татвараас чөлөөлөх - Зээлийн хөрөнгө оруулалтын 20 хувьтай тэнцэх тэтгэлэг олгоно. - Нэхмэл, хувцас эдлэлийг импортын татвараас чөлөөлнө, хөнгөлөлттэй зээл олгоно - Үйлдвэржилтийн инновацийг дэмжих хөтөлбөрт дэмжлэг үзүүлдэг
Египет	<ul style="list-style-type: none"> -Дотоод хөрөнгө оруулалтад газар эзэмшсний татварыг 10 хувь чөлөөлөх - Хөрөнгө оруулалтын бүсэд гаалийн татвар, борлуулалтын татварыг 5-10 жилийн татварыг барагдуулна. - Экспортыг барааг татвараас чөлөөлнө - Эзэмшлийн татварыг 10 хувь, цалингийн татварыг 5 хувь хөнгөлнө. - Ажлын байр бага үнэтэй түрээслэх ба түрээслүүлэх
ОХ	Байгууллагын ашгийн татварыг багасгах, эд хөрөнгийн татвар, газрын татвараас чөлөөлөх, экспорт, импортын татварыг НӨАТ-аас чөлөөлнө
Польш	<ul style="list-style-type: none"> - Гаалийн татварыг 19 хувь хөнгөлөх, чөлөөлөх - Шинэ ажилтнуудын цалингаас авах орлогын албан татварыг 2 жилийн хугацаанд: - Томоохон хэмжээний байгууллагад 30-50 хувь - Дунд хэмжээний байгууллагад 40-60 хувь - Жижиг хэмжээний байгууллагад бол 50-70 хувь - Үндсэн хөрөнгийн татвараас чөлөөлөх, хөнгөлөх

Гаднын улс оронд өөрсдийн автомашины үйлдвэрийн салбар байгуулах, үйлдвэрийг шилжүүлэн нүүлгэхдээ автомашин үйлдвэрлэгчдийн анхаарч буй гол шаардлагыг дор дурдвал:

- Хүн амын нягтрал ихтэй буюу худалдан авагч ихтэй улс орон, бүс нутаг байх,
- Хүн амын амьжиргааны төвшин, худалдан авах чадвартай хэрэглэгчийн эзлэх хувь өндөр байх,
- Дэд бүтцийн, ложистикийн хөгжил сайн байх (усан замын, автотээврийн, төмөр замын гэх мэт)
- Засгийн газрын бодлого, түүний хэрэгжилт, эдийн засаг бизнесийн таатай орчин, итгэл үнэмшил тогтвортой байдал
- Импорт, экспортын уян хатан бодлоготой байх
- Засгийн газраас үзүүлэх дэмжлэг, түүний баталгаатай байдал
- Хууль, эрхзүйн таатай орчин бүрдсэн эсэх
- Бусад төрлийн аж үйлдвэрлэлийн салбарын хөгжил
- Ажиллах хүч буюу хүний нөөц, түүхий эд, материал хангамжийн нөөц, жижиг дунд үйлдвэрлэлийн хөгжил гэх мэт

Дээрх авч хэрэгжүүлж буй улс орнуудын туршлагын хүрээнд Турк улс нь гаднын хөрөнгө оруулалт, автомашин үйлдвэрлэгчдийг татахын тулд нийт 22 бизнесийн чөлөөт бүс байгуулсан байдаг ба хамгийн том чөлөөт бүсийн нэг болох Измирийн үйлдвэрлэлийн чөлөөт бүсэд тээврийн хэрэгсэл, машин тоног төхөөрөмжийн эд ангийн үйлдвэр байгуулбал тухайн компанид газар үнэгүй олгож

бараа бүтээгдэхүүнд татвар ногдуулахгүйгээр экспорт, импорт хийх боломж олгодог байна.

Турк улсын байгуулсан чөлөөт бүсэд дэлхийн томоохон ханган нийлүүлэгч, үйлдвэрлэгч 250 гаруй компани идэвхтэй үйл ажиллагаа явуулж байна.

Автомашин үйлдвэрлэлийн үйл явц дараах үндсэн 3 төрлөөр дэлхий дахинд явагддаг ба дотооддоо автомашины үйлдвэр байгуулсан улс орнууд бүрэн болон хагас задаргааг нийлүүлж угсрах үйлдвэрлэлийг өргөн ашиглаж байна. Үүнд:

- Бүрэн задарсан - completely knocked down /CKD/
- Хагас задарсан - semi knocked down /SKD/
- Бүрэн угсарсан тээврийн хэрэгсэл - completely built – up vehicle /CBU/

Бүрэн задарсан /CKD/ үйлдвэрлэл гэдэг нь автомашин угсрахад шаардагдах эд ангийг ханган нийлүүлэгч үйлдвэрлэгчээс цуглуулж угсрах замаар шинэ автомашиныг гадаад улсад бүтээж үйлдвэрээс гаргах үйл явц юм.



CKD Import Process

Хагас задарсан /SKD/ үйлдвэрлэл гэдэг нь автомашины агрегат эд анги, бүрдэл хэсгийг хэсэгчлэн бүрэн угсарсан/ хөдөлгүүр, арал, кузов, хүч дамжуулах анги,



SKD/DKD Import Process

хурдны хайрцаг гэх мэт/ бэлдэц бүтээгдэхүүнийг цуглуулан угсрах замаар шинэ автомашиныг гадаад улсад бүтээж үйлдвэрээс гаргах үйл явц юм.

Бүрэн угсарсан тээврийн хэрэгсэл /CBU/ үйлдвэрлэл гэдэг нь тухайн автомашин үйлдвэрлэгч нь өөрийн улс орондоо буюу дотооддоо бүрэн угсарсан автомашин үйлдвэрлэж бүтэн автомашин импортлох үйл явц юм.



CBU Import Process

Эх сурвалж: <https://www.see-industry.com/>
<https://www.statista.com/>
<https://globalautoindustry.com/>

ДӨРӨВ. ЗАХ ЗЭЭЛИЙН БОЛОМЖ, НӨХЦӨЛ

4.1 Хууль эрхзүйн орчин

4.1.1 Монгол улс

Монгол Улсын Засгийн газар “Авто тээврийн тухай хууль”-ийн төслийг боловсруулан 1999 оны 06 сарын 04-ны өдрийн УИХ-ийн хуралдаанаар хэлэлцэн баталсан нь автотээврийн салбарын үйл ажиллагаатай холбогдсон харилцааг зохицуулах, төрийн бодлогыг тодорхойлох ач холбогдолтой үйл явдал болсон байна.

Энэ хуулийн зорилт нь автотээврийн хэрэгслээр ачаа, зорчигч тээвэрлэх үйл ажиллагаа болон автотээврийн хэрэгсэлд тавигдах нөхцөл, шаардлагыг тодорхойлох, автотээвэрлэлт болон автотээврийн хэрэгслийг ашиглахтай холбогдсон харилцааг зохицуулахад оршино.

“Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хууль”-иар (1999.04.30) замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлыг хангахтай холбогдсон харилцааг зохицуулах зарчим, техникийн аюулгүй байдлын шаардлагыг тусгасан. /2015 оны 7 дугаар сарын 8-ны өдөр шинэчлэгдсэн/

1968 оны 11 дүгээр сарын 08-ны Вена хотноо зохион байгуулагдсан “Замын хөдөлгөөний тухай конвенц”, “Замын дохио, тэмдгийн тухай конвенци” –ийг тус тус хүлээн зөвшөөрч манай улс 1997 оны 07 сарын 09-ний өдөр нэгдэн орсон.

“Автотээврийн тухай хууль” -ийн 4-р бүлгийн 18 дугаар зүйлийн 18.1. -т Автотээврийн хэрэгслийн ашиглалттай холбогдсон үндэсний стандартыг Стандартчилал, техникийн зохицуулалт, тохирлын үнэлгээний итгэмжлэлийн тухай хуулийн 9.1-д заасны дагуу стандартчилал, техникийн зохицуулалтын асуудал хариуцсан төрийн захиргааны байгууллага батална. /Энэ хэсгийг 2017 оны 12 дугаар сарын 21-ний өдрийн хуулиар өөрчлөн найруулсан./

“Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хууль”-ийн 5-р бүлгийн 21 дүгээр зүйл. Тээврийн хэрэгсэл, түүний хийцийн бүрэлдэхүүн хэсэг, нэмэлт тоног төхөөрөмж, сэлбэг хэрэгслийг үйлдвэрлэх, угсрах, импортлоход тавих шаардлага” -ын:

- 21.1.-т Монгол улсын нутаг дэвсгэрт замын хөдөлгөөнд оролцуулах зорилгоор тус улсад үйлдвэрлэсэн, угсарсан тээврийн хэрэгсэл, түүний хөдөлгөөний аюулгүй байдалд нөлөөлөх хийцийн бүрэлдэхүүн хэсэг, нэмэлт тоног төхөөрөмж, сэлбэг хэрэгсэл нь зохих техникийн норм, дүрэм, стандарт, замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын шаардлагыг бүрэн хангасан байх бөгөөд шинжлэх ухааны холбогдох байгууллагын дүгнэлтээр баталгаажсан байна.
- 21.2.-т Импортоор оруулж ирсэн тээврийн хэрэгсэл, түүний хөдөлгөөний аюулгүй байдалд нөлөөлөх хийцийн бүрэлдэхүүн хэсэг, нэмэлт тоног төхөөрөмж, сэлбэг хэрэгсэл нь зохих техникийн норм, дүрэм, стандарт, замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын шаардлагыг бүрэн хангасан байх бөгөөд холбогдох хууль тогтоомжид заасан журмын дагуу техникийн хяналтын үзлэг, оношилгооны дүгнэлт буюу гэрчилгээгээр баталгаажсан байна.

- 21.3.-т Гадаад улсад ашиглахыг хориглосон тээврийн хэрэгсэл, түүний хөдөлгөөний аюулгүй байдалд нөлөөлөх хийцийн бүрэлдэхүүн хэсэг, нэмэлт тоног төхөөрөмж, сэлбэг хэрэгслийг Монгол Улсад импортоор оруулахыг хориглоно.
- 21.4.-т Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын шаардлага хангасныг гэрчлэх шинжлэх ухааны холбогдох байгууллага, эсхүл техникийн хяналтын үзлэг, оношилгооны дүгнэлтгүйгээр тухайн тээврийн хэрэгслийг бүртгэхийг хориглоно.
- 21.5.-д Тээврийн хэрэгслийн хөдөлгөөний аюулгүй байдалд нөлөөлөх эд анги, нэмэлт тоног төхөөрөмжийн хийцийг өөрчилсөн тохиолдолд техникийн хяналтын үзлэг, оношилгоог давтан хийлгэж гэрчилгээ авна.

Гэж тус тус заасан байна.

*Эх сурвалж: “Автотээврийн тухай хууль”,
“Замын хөдөлгөөний аюулгүй байдлын тухай хууль”*

Зам, тээвэр хөгжлийн сайдын 2018 оны “Улсын үзлэг явуулах тухай” 146 дугаар тушаалаар зохион байгуулагдсан “Автотээврийн салбар”-ын стандартын улсын үзлэгээр нийт 112 стандарт хүчин төгөлдөр мөрдөгдөж байгаа нь тогтоогдсон.

Тус салбарт мөрдөгдөж буй 112 стандартын эрхзүйн байдлыг харвал “Сонгон хэрэглэх” 60, “Заавал мөрдөх 52 стандарт байна.

Хүснэгт 7. Автотээврийн салбарын стандарт

№	Стандартын тоо	Үндэсний стандартын төрөл				Эрхзүйн байдал	
		Бүтээгдэхүүний	Шинжилгээний арга, аргачлалын	Нэр томьёо	бусад	Заавал мөрдөх	Сонгон хэрэглэх
1	112	4	27	21	60	52	60

Эх сурвалж: Стандартын улсын үзлэг 2018.

Эдгээрээс олон улсын стандарт (ISO) 48, бүс нутгийн буюу европын холбооны (EN) 3, гадаад орны (ASTM) 1, Монгол улсын үндэсний стандарт (MNS) 60 байх ба нийт стандартын 54% нь үндэсний 46% нь олон улсын стандарт байна.

Монгол Улс Нэгдсэн Үндэстний Байгууллага (НҮБ)-ын Европын Эдийн засгийн комисс (ЕЭК)-оос гаргасан 2010 оны 8 сарын 31-ны өдрийн судалгаанд бүртгэгдсэн 57 гэрээ, хэлэлцээрээс автотээврийн салбарын дараах 4 конвенцид нэгдэн орсон байна. Үүнд:

1. Замын хөдөлгөөний тухай Конвенц (Вена 1968)
2. Замын дохио, тэмдгийн тухай Конвенц (Вена 1968)
3. ТИР Карнейг хэрэглэн барааг олон улсын хэмжээнд тээвэрлэх тухай конвенц (1975 он)
4. Ачааг хилээр нэвтрүүлэхэд хийх хяналт, шалгалтын нөхцөлийг уялдуулах тухай олон улсын конвенц (1982 он)

1997 оны эхээр Нэгдсэн Үндэстний Байгууллага (НҮБ)-ын Европын Эдийн засгийн комисс (ЕЭК)-оос гаргасан судалгаагаар 2011 онд нэгтгэсэн “Хууль эрх зүйн акт, гэрээ хэлэлцээр, норм болон стандартын жагсаалт” -д тээврийн салбарын 57 олон улсын гэрээ, хэлэлцээр бүртгэгдсэн байдаг байна.

Хүснэгт 8. Автотээврийн салбарын Олон Улсын гэрээ, хэлэлцээр

Д/д	НҮБ-д бүртгэгдсэн Автотээврийн салбарын гэрээ, хэлэлцээр, конвенцийн ангилал	НҮБ-д бүртгэгдсэн гэрээ, хэлэлцээр, конвенцийн тоо	Монгол Улсын нэгдэн орсон гэрээ, хэлэлцээр
1	Тээврийн дэд бүтэц	6	
2	Замын хөдөлгөөн ба дохио тэмдгийн тухай	11	2
3	Механикжсан тээврийн хэрэгсэл ба чиргүүл	3	
4	Авто замын тээвэрлэлттэй холбоотой бусад гэрээ хэлэлцээр	а/ Ажиллах нөхцөл	1
		б Албан татвартай холбоотой	3
		в/ Хувийн эрх зүй	5
		г/Эдийн засгийн зохицуулалт	1
5	Дотоодын усан замын тээвэрлэлт	8	
6	Хилийн бүсийн хөнгөлөлт	14	2
7	Аюултай ачааны тээвэрлэлт	4	
8	Хүнсний түргэн мууддаг эмзэг бүтээгдэхүүний тээвэрлэлт	1	
Нийт		57	4

Эх сурвалж: Нэгдсэн Үндэстний Байгууллага (НҮБ)-ын Европын Эдийн засгийн комиссын судалгаа.

4.1.2 Олон улс

Олон Улсын хамтын ажиллагаа нэн хурдацтай хөгжихийн хэрээр улс хоорондын ачаа тээвэрлэлтийн зохион байгуулалт, олон улсын замын хөдөлгөөний аюулгүй, шуурхай, оновчтой байдлыг нэгдмэл хүрээнд хангах асуудлыг улам бүр нарийвчлан тогтоох зайлшгүй шаардлага урган гарч байгаа юм. Эдгээр шаардлагыг хангах үүднээс Олон Улсын автотээврийн харилцааны эрх зүйн салбарт Нэгдсэн Үндэстний Байгууллага (НҮБ)-ын ивээл дор байгуулагдсан Олон Улсын гэрээ, хэлэлцээрүүдийн бүхэл бүтэн систем бүрэлдэн тогтжээ.

Нэгдсэн үндэстний байгууллагын Европын эдийн засгийн комиссоос 2011 онд судлагдсан байдлаар “Хууль эрх зүйн акт, гэрээ хэлэлцээр, норм болон стандартын жагсаалт”-д Механикжсан тээврийн хэрэгсэл ба чиргүүл ангилалд автотээврийн хэрэгслийн аюулгүй байдлын талаар нэгдмэл нөхцөл бүрдүүлэх тухай дор дурдсан 3 гэрээ, хэлэлцээр бүртгэгдсэн. Үүнд:

1. “Тээврийн хэрэгсэл түүний эд анги ба тоног төхөөрөмжийн нэгдсэн зааварчилгааны гэрээ ба харилцан хүлээн зөвшөөрөл” -1958 он.
2. “Тээврийн хэрэгслийн олон улсын техникийн зохицуулалтын гэрээ” - 1998 он.
3. “Тээврийн хэрэгсэлд техникийн хяналтын үзлэгийг тогтмол явуулах нэгдмэл нөхцөл бүрдүүлэх ба уг үзлэгийг харилцан хүлээн зөвшөөрөх” тухай -1997 он.

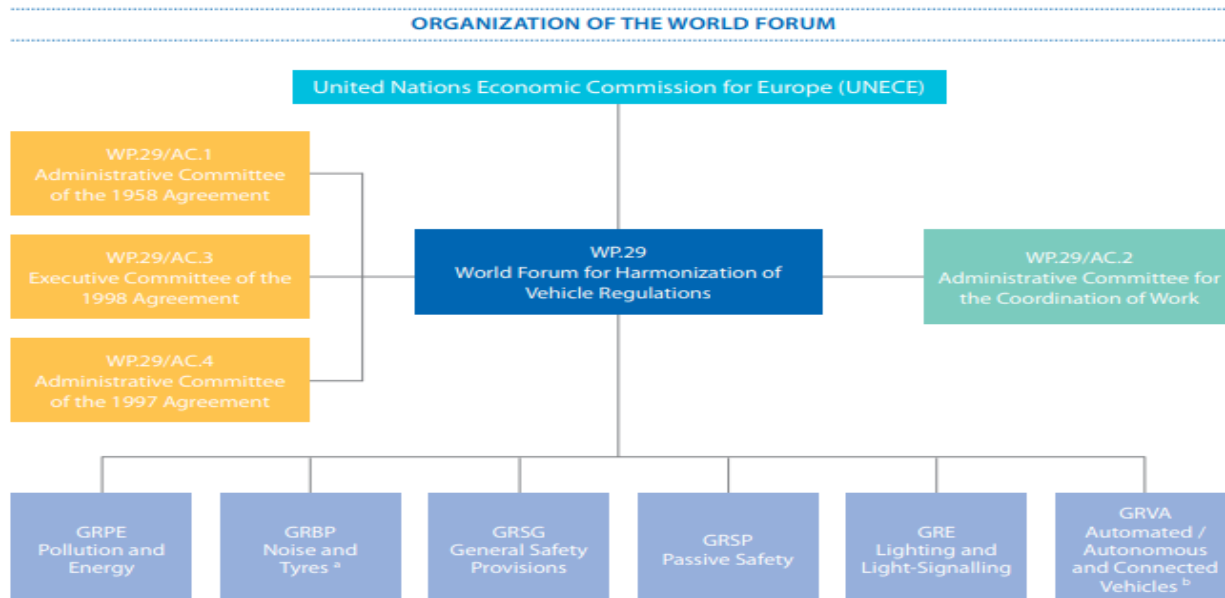
Эдгээр гэрээ хэлэлцээрт нэгдэн орсон орнууд Олон Улсад Тээврийн хэрэгслийн техникийн зохицуулалтын харилцан хүлээн зөвшөөрөх дэлхийн форум (WP.29)-д нэгдэн тээврийн хэрэгслийн эд анги, тоног төхөөрөмжийн стандартыг харилцан хүлээн зөвшөөрч ажиллаж байна.

НҮБ-ийн Европын эдийн засгийн комиссын Дотоодын тээврийн хороо (UNECE-WP.29)-ийн Тээврийн хэрэгслийн аюулгүй байдлын стандартыг бий болгох

6 ажлын хэсэг ажиллаж жилд 6 удаа Олон Улсын хурал /Дэлхийн форум/ зохион байгуулагддаг.

Тээврийн хэрэгслийн техникийн зохицуулалтыг харилцан хүлээн зөвшөөрөх дэлхийн форум (WP.29)-ын бүтэц зохион байгуулалтыг зураг 8-д харуулав.

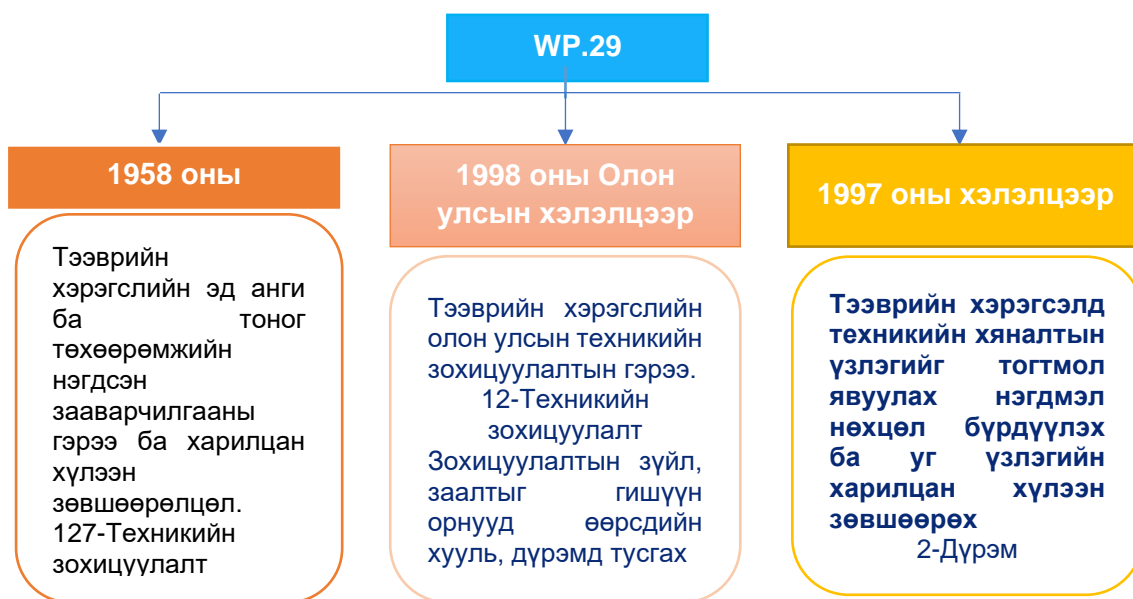
Зураг 8. Дэлхийн форум зохион байгуулалт, бүтэц



Эх сурвалж: <https://www.unece.org/>

Дор дурдсан гэрээ хэлэлцээрт нэгдэн орсон орнууд Олон Улсад Тээврийн хэрэгслийн техникийн зохицуулалтын харилцан хүлээн зөвшөөрөх дэлхийн форум (WP.29)-д нэгдэн тээврийн хэрэгслийн эд анги, тоног төхөөрөмжийг харилцан хүлээн зөвшөөрч, тээврийн хэрэгслийн аюулгүй байдлын стандартыг бий болгох, сайжруулах зорилгоор ажилладаг байна.

Зураг 9. WP.29 Олон улсын хэлэлцээр



“Тээврийн хэрэгсэл түүний эд анги ба тоног төхөөрөмжийн нэгдсэн зааварчилгааны гэрээ ба харилцан хүлээн зөвшөөрөл” 1958 оны гэрээнд автотээврийн хэрэгсэл түүний эд анги, нэмэлт тоног төхөөрөмжийн тус бүрд тавигдах шаардлагыг тусгасан 127 техникийн зохицуулалт, стандарт байдаг.

1958 оны гэрээнд нэгдэн орсон орнууд эдгээр 127 техникийн зохицуулалт, стандартыг харилцан хүлээн зөвшөөрч эдгээрээс сонгон хэрэглэж, үндэсний хууль тогтоомж эрх зүйн баримт бичигтээ нийцүүлэн дагаж мөрдөж байна. Жишээлбэл: БНСУ-д 23 техникийн зохицуулалтыг харилцан хүлээн зөвшөөрч ажиллаж байна.



Мөн Ази номхон далайн бүс нутгийн тээврийн хэрэгслийн стандартын зохицуулалтын дэд хороо нь тээврийн хэрэгслийн аюулгүй ажиллагаа, утаа ялгаруулалтын талаарх хууль, дүрмийн зохицуулалтыг олон улсын холбогдох стандарт, шаардлагууд болон АПЕК дэх автомашин үйлдвэрлэлийн бүтээгдэхүүний борлуулалтыг зохицуулах, уялдуулах үндсэн үүрэгтэй. Мөн үйл ажиллагааны бизнес төлөвлөгөөг хөгжүүлэх UNECE Regulations and Global Technical Regulations (GTR)-тэй тухайн улсын дотоодын авто тээврийн хуулийн зохицуулалтын асуудлаар хамтран ажиллах

үүрэгтэй. VSHG нь дүрэм журмын зохицуулалтыг дэмжих, гэрчилгээжүүлэлт, зохицуулалтын системийг хөгжүүлэхэд туслах үүрэгтэй. Мөн 1958 болон 1998 оны гэрээнүүдэд тусгагдсан заалт, ойлголтуудын талаарх мэдээллийг дамжуулах, түгээх зорилгоор форум зохион байгуулдаг.

Автотээврийн хэрэгслийн ашиглалт аюулгүй байдалтай холбоотой эдгээр баримт бичгийг судлан үзэхэд Олон Улсад Тээврийн хэрэгслийн техникийн зохицуулалтын харилцан хүлээн зөвшөөрөх дэлхийн форум (WP.29)-д нэгдэн орсон улс орон нь тээврийн хэрэгслийн эд анги тоног төхөөрөмжийн стандарт, техникийн зохицуулалт, үндэсний хууль тогтоомжийг нэгдсэн байдлаар боловсруулан дагаж мөрдөж байна.

Тээврийн хэрэгслийн техникийн зохицуулалтын харилцан хүлээн зөвшөөрөх дэлхийн форум (WP.29)-д нэгдсэн орнууд автомашин түүний эд ангийн үйлдвэрлэл явуулах, үйлдвэрлэх бүтээгдэхүүний зураг төслийг зохион бүтээх, сорилт туршилт хийх, тохирлын гэрчилгээ олгох, худалдаанд гаргах зэрэг бүхий л үйл ажиллагааг энэхүү хэлэлцээрийн хавсралт болох техникийн зохицуулалт, дүрэм, журамд нийцүүлэн үйлдвэрлэдэг байна.

Монгол улс НҮБ-ын Европын эдийн засгийн комиссын Дотоодын тээврийн хорооны Тээврийн хэрэгслийн техникийн зохицуулалтыг харилцан хүлээн зөвшөөрөх Дэлхийн форум (UNECE WP29) –д нэгдэн дор дурдсан хэлэлцээрт нэгдэн орох боломжийг судлан үзэж, холбогдох ажлыг зохион байгуулснаар автомашин түүний эд ангийн үйлдвэрлэл, ашиглалт, аюулгүй байдлын эрх зүйн орчинг бүрдүүлэх, импорт, экспорт, дотоод худалдаатай холбоотой харилцааг

зохицуулах, үйлдвэрийн сорилт туршилтыг чанартай хийх зэрэг ажлыг зохион байгуулах боломжийг бүрдүүлэх ач холбогдолтой байна.

1. “Тээврийн хэрэгсэл түүний эд анги ба тоног төхөөрөмжийн нэгдсэн зааварчилгааны гэрээ ба харилцан хүлээн зөвшөөрөл” 1958 он.
2. “Тээврийн хэрэгслийн олон улсын техникийн зохицуулалтын гэрээ” 1998 он.
3. “Тээврийн хэрэгсэлд техникийн хяналтын үзлэгийг тогтмол явуулах нэгдмэл нөхцөл бүрдүүлэх ба уг үзлэгийг харилцан хүлээн зөвшөөрөх” тухай. 1997 он.

Эх сурвалж: *Автомтээврий хэрэгсэлтэй холбоотой олон улсын эрхзүйн баримт судалгаа* 2015 он,
UNECE Bluebook-2019. World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations (WP.29),
UNECE 2015 он, Compendium of Legal Instruments, Norms and Standards,
<https://en.wikipedia.org/>
<https://www.unece.org/>
<http://www.nhtsa.gov/cars/rules/import/fmvss/index.html#SN101>
<http://www.ts2020.kr/index.action>

4.2 Үйлдвэр байгуулах бүс нутаг, байршил

Тээврийн хэрэгсэл угсрах, эд анги үйлдвэрлэх боломжит бүс нутаг, байршилыг тогтоох хамгийн чухал үзүүлэлтүүд бол тухайн бүс нутгийн дэд бүтцийн хөгжил, үндсэн түүхий эдийн байршил, аж үйлдвэрүүдийн байршил, хүн амын нягтрал, инженер техникийн боловсрол олгох сургууль, боловсон хүчний нөөц, ложистикийн менежмент хийхэд тохиромжтой байрлал зэрэг үндсэн үзүүлэлтүүд чухал байдаг байна.

Аж үйлдвэр байгуулахад тохиромжтой бие даасан хот суурин байхгүй тохиолдолд дээрх үндсэн үзүүлэлтийг хангах, хангахын тулд хөгжүүлэх боломжтой суурин газар, хотуудыг зэрэгцүүлэх буюу бүсчлэх замаар томоохон аж үйлдвэр байгуулах үйл ажиллагааг зохион байгуулдаг олон улсын туршлага байдаг байна.

Монгол улсыг бүсчлэн хөгжүүлэх бодлого, үйл явц нь 1995 оноос эхлэлтэй бөгөөд Монгол Улсын Их Хурлын 2001 оны 57 дугаар тогтоолоор **“МОНГОЛ УЛСЫН БҮСЧИЛСЭН ХӨГЖЛИЙН ҮЗЭЛ БАРИМТЛАЛ”** -ыг баталж, хэрэгжүүлэх үйл явц эхэлсэн байна.

Бүсчилсэн хөгжлийн үзэл баримтлалын зорилго, зорилтыг хангах үндсэн арга зам нь Монгол Улсад эдийн засгийн бүсчлэл тогтоож, түүгээр дамжуулан бүс нутаг, хот, хөдөөгийн хөгжлийн нэгдмэл болон харьцангуй бие даасан тогтолцоонд суурилсан бүс нутгийн эдийн засаг, нийгмийн цогцолборуудыг бүрдүүлэх явдал мөн.

Улсын хөгжлийн бодлого нь:



Урт хугацааны төлөвлөлт 15-20 жил: Монгол улсын тогтвортой хөгжлийн үзэл баримтлал 2030.



Дунд хугацааны төлөвлөлт 8-10 жил: Төрөөс баримтлах бодлого, Бүсчилсэн хөгжлийн бодлого, Аймаг, нийслэлийг хөгжүүлэх хэтийн зорилт.



Дунд хугацааны төлөвлөлт 3-5 жил: Засгийн газрын үйл ажиллагааны хөтөлбөр, Засаг даргын үйл ажиллагааны хөтөлбөр, Эдийн засгийг сэргээх хөтөлбөр, Улсын хөрөнгө оруулалтын хөтөлбөр.



Богино хугацааны төлөвлөлт 1 жил: Улсын эдийн засаг, нийгмийг хөгжүүлэх үндсэн чиглэл, Аймаг, нийслэл, сум, дүүргийн эдийн засаг, нийгмийг үндсэн чиглэл.

Бүсчилсэн хөгжлийн үзэл баримтлалын зорилго нь:

Тус улсын газар, түүний баялаг, газар тариалан, мал аж ахуйн гаралтай түүхий эдийн нөөц, оюуны чадавхийг байгаль орчны даацад зохицуулан оновчтой ашиглах үндсэн дээр хүн ам, үйлдвэрлэлийн өнөөгийн зохисгүй бөөгнөрлийг задалж, хот, хөдөөгийн хөгжлийн ялгаа, аймаг, бүс нутаг хоорондын тэгш бус, тэнцвэргүй байдлыг багасгаж хөгжлийн төвшинг ойртуулах, үндэсний эдийн засаг, нийгмийн дэвшлийг түргэтгэх дотоод, гадаад таатай орчныг бүрдүүлэхэд оршино.

Хүн ам, аж ахуйн олон салбаруудын өөр хоорондоо нийгэм эдийн засгийн талаар харилцаа холбоо бүхий засаг захиргааны нэгжийг хамарсан нутаг дэвсгэрийн тодорхой хэсгийг **Бүс нутаг** гэнэ.

Бүс нутгийг :

1. **БАРУУН БҮС:** Ховд, Увс, Баян-Өлгий, Говь-Алтай, Завхан Тулгуур төв: Ховд, Улиастай.
2. **ХАНГАЙН БҮС:** Архангай, Өвөрхангай, Баянхонгор, Булган, Орхон, Хөвсгөл Тулгуур төв: Эрдэнэт, Хархорин.
3. **ТӨВИЙН БҮС:** Сэлэнгэ, Төв, Дархан-Уул, Дорноговь, Дундговь, Өмнөговь, Говь-сүмбэр Тулгуур төв: Дархан, Зуунмод.
4. **ЗҮҮН БҮС:** Дорнод, Хэнтий, Сүхбаатар Тулгуур төв: Чойбалсан, Өндөрхаан.
5. **УЛААНБААТАРЫН БҮС:** Дүүргүүд Тулгуур төв: Улаанбаатар гэж хуваана.

Бүсчилсэн хөгжлийн эрх зүйн орчин:

1. Монгол Улсын Үндсэн Хууль” /1992 оны 1 дүгээр сарын 13-ны өдөр/
2. “Монгол улсад эдийн засгийн чөлөөт бүс байгуулах үзэл баримтлал” /1995 онд/

3. “Монгол улсын тогтвортой хөгжлийн үзэл баримтлал” /1996 онд/
4. “Монгол улсын бүсчилсэн хөгжлийн үзэл баримтлал” /2001 онд/
5. “Бүсчилсэн хөгжлийн удирдлага зохицуулалтын тухай” хууль /2003 оны 5 дугаар сарын 30-ны өдөр/
6. “Чөлөөт бүсийн тухай” хууль /2015 оны 2 дугаар сарын 12-ны өдөр/
7. “Хөгжлийн бодлого, төлөвлөлтийн тухай” хууль /2015 оны 11 дүгээр сарын 26-ны өдөр/
8. “Монгол улсын Тогтвортой хөгжлийн үзэл баримтлал” /2016 оны 2 дугаар сарын 05-ны өдөр/
9. “Эдийн засгийг бүсчлэн хөгжүүлэх, төвлөрлийг сааруулах бодлого” /2017 оны 11 дүгээр сарын 16-ны өдөр, Ерөнхий сайдын захирамж/

Бүсчилсэн хөгжлийн өнөөгийн байдал:

- Эдийн засгийн хөгжлийн төвшин, үр өгөөжийг илэрхийлэгч нэг хүнд ногдох ДНБ-ий өсөлт Баруун, Хангайн бүсэд 2013 он хүртэл өсөөд буурсан, УБ, Төв ба Зүүн бүсэд аажмаар өсч буй хандлага (УБ-аас бусад нь улсын дунджаас доогуур)
- Нэг хүнд ногдох ДНБ-ний Баруун бүс хамгийн доогуур (46.9%), Хангайн бүс, Төвийн бүс дундаж (60 гаруй%), Зүүн бүс ба (80.8%) Улаанбаатарын бүсэд өндөр (46.3%), хүн амын амьдралын төвшин ялгаатай, тэгш бус байдал 2010 оноос нэмэгдэх хандлагатай болжээ.
- Хүн амын ажил эрхлэлтийн төвшин Баруун бүсэд буурах, Хангайн ба Зүүн бүсэд өсөх, Төв ба УБ-ын бүсэд тогтворжих хандлагатай байна.
- Хүн амын ажилгүйдлийн төвшин Баруун ба Төв, Зүүн бүсэд буурсан нь, хүн ам шилжин явсан Улаанбаатар, Хангайн (Эрдэнэт) бүсэд өссөн нь хүн ам олноор шилжин ирсэнтэй холбоотой.
- Ядуурлын төвшин: Хамралтын (20-36%) хүрээгээр бүх бүсэд нэмэгдсэн.
- Хөгжлийн төвшний ерөнхий индекс улсын дундаж (0339), Баруун, Зүүн бүсэд хамгийн доогуур (0177-0182), Хангайн, Төвийн бүсэд дундаж (0251-0307), УБ-ын бүсэд (0521) өндөр байна.
- Бүс нутгийн хүн амын бүтээмж (бизнесийн ЭЗБӨЧСТ) Төвийн бүсийн Дархан, Өмнөговь, Баруун бүсийн Увс, Баян-Өлгий, Зүүн бүсийн Дорнод, Хангайн бүсийн Орхон, Хөвсгөл аймгууд харьцангуй өндөр 70-100%, бусад аймгууд 40-60%-ийн зэрэгтэй байна.
- Монголын эдийн засгийн орон зай үндсэндээ бэлчээрийн мал аж ахуйн байршилт зонхилсон хэвээр байна. /УБ-аас бусад бүсэд ХАА-н салбар ДНБ-ний 35-45% эзэлж байна/
- Төв ба Хангайн бүсээс бусад бүсэд ХАА-н дараа худалдаа, үйлчилгээний салбар орж байна. Боловсруулах үйлдвэр бага хөгжсөн.
- Эдийн засгийн орон зай дахь байгаль, бэлчээрийн үр өгөөж тун бага байна. Жишээ нь: rent буюу ашиг 1 га-д 2 ам.доллар;
- Бүс хоорондын хүн амын тархалтад Төвийн бүс буюу Өмнөд Говийн бүсэд шилжсэн мэдэгдэхүйц өөрчлөлт орсон. УБ-аас бусад бүсэд хүн амын өсөлт (1.5-3%) буурах хандлагад орсон. Эдийн засгийн идэвхтэй хүн амын тоо мөн 2010

оноос хойш УБ, Төв (Дархан, Өмнөговь), Хангайн бүс (Орхон)-ээс бусад бүх аймагт буурч байна. Энэ нь хүн ам Төв рүү буюу УБ, Дархан, Эрдэнэт чиглэн шилжиж буй нь буюу газар нутаг эзэнгүйдэх хандлагатай болж байгааг харуулж байна.

- Бүс нутгийн аж ахуйн бөөгнөрөл, төрөлжилтийн индекс (1-ээс их бол төрөлжсөн)-ийг УБ, Дархан, Эрдэнэтийг хасаж, ойролцоогоор тооцвол бүх бүсэд мал аж ахуй, худалдаа үйлчилгээгээр төрөлжсөн гэж үзэхээр байна. Гэхдээ эдгээр салбарын таваарлаг чанар буюу нэмэгдсэн өртөг доогуур (0,5-аас бага) зөвхөн аймгуудаас УБ руу, эргээд УБ-аас аймгууд (Дархан, Эрдэнэт) руу бараа түүхий эдийн солилцоо явагдаж буй учир “Бүсүүд төрөлжөөгүй”, эдийн засгийн адил төстэй бүтэцтэй байна.
- Хөдөлмөрийн нутаг дэвсгэрийн хуваарь, бүс нутгийн хоршилт хөгжөөгүй, УБ, Дархан, Эрдэнэт, Өмнөговь тэдгээрийг холбосон улсын гол тэнхлэг рүү татагдсан орон зайн бүтэц, зохион байгуулалт хэвээр байна.

Бүс нутгийн хөгжлийн бодлогыг тодорхойлж байсан нөхцөлүүд (1990 оноос өмнөх байдлаар):

1. Далайд гарцгүй (Land locked) улс
2. Зах зээл муутай (зөвхөн өөрийн зах зээлийн багтаамжийн тухай ойлголттой байсан)
3. Дэд бүтцийн хөгжил муу
4. Хоёр их хөршөөс улс төр болон эдийн засгийн хувьд хараат (ээлжлэн) байдалтай, бие даасан шийдвэр гаргах бололцоогүй
5. Хаалттай, төвлөрсөн эдийн засагтай
6. Мэдээлэлжилт сул хөгжсөн (мэдээлэл солилцоо, мэдээлэл түгээх систем хаалттай, хяналттай чөлөөт бус)
7. Ашигт малтмалын эрэл, хайгуул, судалгааны мэдээлэл хомс Дэлхийн уул уурхайн салбарынхны болон хөрөнгө оруулагчдын анхаарлыг татах, сонирхол төрүүлэхүйц томоохон орд газар ховор (Эрдэнэтийг эс тооцвол)
8. Эдийн засгийн болон санхүүжүүлэх чадвар сул

Бүсчилсэн хөгжлийн гадаад хамтын ажиллагааны хүрээнд төрөөс хэрэгжүүлэх ажил, зорилт нь :

- **Монгол Улсын нутаг дэвсгэрийг зүүн бүсэд:** Чойбалсан-Эрэнцав, Чойбалсан-Сүмбэр-Рашаантын чиглэлээр Азийн орнуудын авто болон төмөр замын сүлжээнд холбож улмаар Зүүн хойд Азийн хамтын ажиллагааны "Түмэн гол" хөтөлбөрийг хэрэгжүүлэхэд идэвхтэй оролцож, Ази Номхон далайн орнуудтай харилцах гарц нээх;
- **Төвийн бүсэд:** Алтанбулаг-Сүхбаатар-Улаанбаатар-Сайншанд-Замын үүдийн чиглэлээр Азийн авто болон төмөр замын олон улсын сүлжээнд холбож Ази-Европыг дамжсан улс хоорондын худалдаа-тээврийн харилцааны гол талбар болгох;
- **Баруун бүсэд:** Цагаан нуур, Хандгайт, Арц суурь, Булган, Бургастайн чиглэлээр ОХУ, БНХАУ-ын худалдаа-эдийн засгийн сүлжээнд холбох

зорилтыг үе шаттай хэрэгжүүлэх, цаашид Таван богдын шилийн чиглэлээр улсын хөндлөн гол тэнхлэгийг Дундад Ази, Ойрхи Дорнодын орнуудтай холбох боломжийг судлах;

- **Хангайн бүсэд:** Бага -Илэнх, Ханх, Тэшиг, Шивээ хүрэнгийн чиглэлээр ОХУ, БНХАУ-тай худалдаа, эдийн засгийн сүлжээнд холбогдох зорилтыг үе шаттайгаар хэрэгжүүлэх;
- Эхний ээлжинд ОХУ-тай хил залгаа "Алтанбулаг" /Сэлэнгэ аймаг/, "Цагааннуур" /Баян-Өлгий аймаг/, БНХАУ-тай хил залгаа "Замын-Үүд" /Дорноговь аймаг/ боомтод түшиглэн худалдаа, гаалийн тусгай /чөлөөт/ бүсүүд байгуулж, олон улсын жишгийн дагуу уг бүсүүдийн хүрээнд дотоод, гадаадын худалдаа эрхлэгчид, хөрөнгө оруулагчид харилцан ашигтай, хамтран ажиллах бизнесийн орчныг бүрдүүлэх, зохих туршлага бүрдмэгц Монгол Улсын нутаг дэвсгэрийн гүнд тусгай /чөлөөт/ бүсийг зохистой төрөл, чиглэлээр байгуулах ажлыг өргөжүүлэх;
- Өрнө, дорно, өмнөд, умардын орнуудтай төмөр замаар холбогдох асуудлыг сонирхогч улс орнуудын оролцоотойгоор хамтран судлах;
- Гадаадын сонирхогч орнууд болон гадаадын хөрөнгө оруулагчидтай хамтран Монгол Улсын тодорхой бүс нутгийг хөгжүүлэх иж бүрэн арга хэмжээний хөтөлбөр боловсруулж, түүнийг хэрэгжүүлэх хүрээнд олон улсын банк, санхүү, мэдээлэл, технологийн өндөр үр ашигтай тогтолцоог тогтвортой ашиглах нөхцөлийг бүрдүүлэх;
- Бүсчилсэн хөгжлийн үзэл баримтлалын зорилтын хэрэгжилтийг гадаад харилцааны олон сурвалжит бодлогоор дэмжих арга, хөшүүргийг тогтоож, дэлхийн хөгжингүй орнуудаас Монгол Улсад үзүүлж байгаа дэмжлэг, эдийн засгийн хамтын ажиллагааны боломжийг бүс нутгуудын хүрээнд өргөжүүлэн гүнзгийрүүлэх.

Монгол Улсын Баруун, Хангайн, Төвийн, Зүүн, Улаанбаатарын бүсийн хөгжлийн хөтөлбөрүүдийн хэрэгжих хугацаа буюу нэгдүгээр үе шат 2006-2010 онд, хоёрдугаар үе шат 2011-2015 онд дууссан ба бүсүүдийн тулгуур төвөөр тогтоосон 8 хотын тусгайлсан ерөнхий төлөвлөгөө хэрэгжээгүй бөгөөд 2001 онд Монгол Улсын "Бүсчилсэн хөгжлийн үзэл баримтлал"-ыг баталснаас хойш улсын эдийн засаг, нийгэм, байгаль орчны төлөв байдалд ихээхэн өөрчлөлт гарснаас гадна хөрш орнууд болон гадаад эдийн засгийн орчин нөхцөл ихээхэн өөрчлөгдсөн байна.

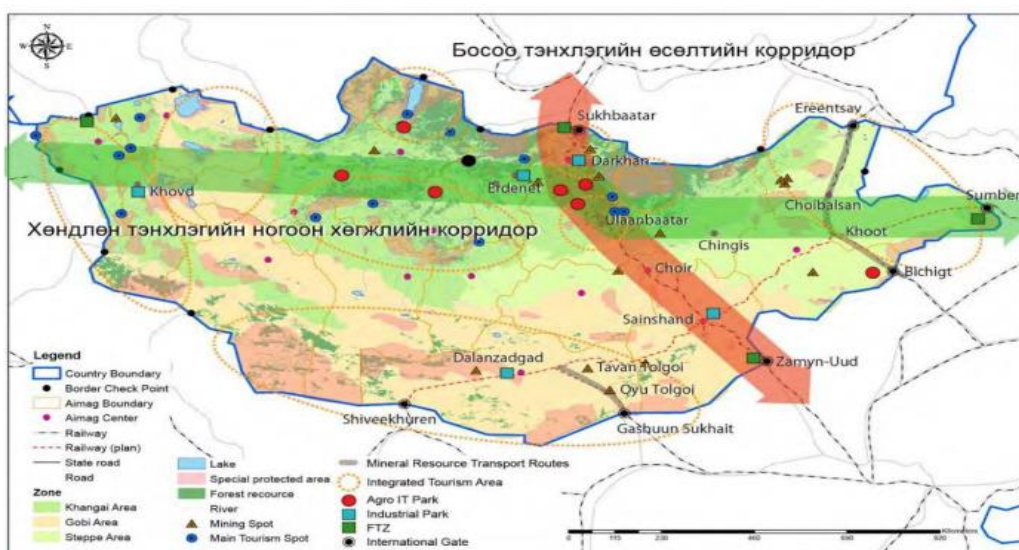
Автотээврийн хэрэгсэл, эд анги үйлдвэрлэх, угсрах аж үйлдвэр байгуулах боломжит бүс нутаг, байршлыг тогтоох хамгийн чухал үзүүлэлт нь тухайн бүс нутгийн ложистикийн хөгжил байх ба автомашин үйлдвэрлэж, угсрахад шаардагдах түүхий эд материал, хагас (CKD) болон бүрэн (SKD) задалсан эд анги, агрегатуудыг их хэмжээгээр импортлох, үйлдвэрээс гарсан бүтээгдэхүүнийг экспортлох ложистикийн менежмент хийхэд тохиромжтой, төмөр зам, усан зам болон автозамын сүлжээ хөгжсөн, хөгжүүлэх боломжтой байх шаардлагатай.

Улаанбаатар хотруу чиглэсэн хүн амын шилжилт, хэт их төвлөрлийг сааруулан, тэнцвэртэй аж үйлдвэрлэлийн төвлөрлийг дэмжихийн тулд, орон

нутгийн томоохон хотуудад автотээврийн хэрэгсэл, эд анги үйлдвэрлэх, угсрах аж үйлдвэр байгуулах нь илүү тохиромжтой.

Тохиромжтой орон нутаг ба бүс нутаг нь босоо тэнхлэгийн дагуу байрласан 5 хот (Дархан, Эрдэнэт, Чойр, Сайншанд, Замын Үүд) , хөндлөн корридор дагуу байрлах 2 хот (Чингис, Чойбалсан) байна. Эдгээр хотод бүх төрлийн худалдаа, үйлчилгээ, зах зээл, мөнгө санхүү, даатгалын үйлчилгээ, эрүүл мэнд, боловсрол, засаг захиргаа, мэдээлэл зэрэг олон төрлийн хотын функцийг сайжруулж, түүнтэй уялдуулан автотээврийн хэрэгсэл үйлдвэрлэлийг хөгжүүлэх боломжтой.

Зураг 10. Гадаад худалдаа ба бүс нутгийн хөгжлийн корридор



Эх сурвалж: Зургийг Жайка олон улсын байгууллагын “Бүсчилсэн хөгжлийн судалгаа”-ны тайлангаас.

Босоо тэнхлэгийн дагуу байрлах (Дархан, Эрдэнэт-Орхон, Сэлэнгэ) хотуудад нь автотээврийн хэрэгсэл болон эд анги үйлдвэрлэх үйлдвэрт ажиллах боловсон хүчний нөөц, боловсон хүчнийг бэлтгэх мэргэжлийн сургалт, үйлдвэрлэлийн төв, технологийн сургуультай ба дараах чиглэлээр мэргэжил эзэмшүүлж байна. Үүнд:

- **Дархан хот:** Гагнуурчин, токарьчин, фрезерчин, машин механизмын оператор, халаалт, агааржуулалт, хөргөлтийн тоног төхөөрөмжийн засварчин, бетон арматурчин, гагнуурчин, ХАА-н машин механизмын засварчин, автомашины засварчин, цахим тоног төхөөрөмжийн үйлчилгээний ажилтан, үйлдвэрийн машин, тоног төхөөрөмжийн механик.
- **Орхон аймаг:** Автомашины засварчин, ХАА-н тоног төхөөрөмжийн засварчин, тракторч, машинч, Гагнуурчин, токарьчин, фрезерчин.
- **Сэлэнгэ аймаг:** Авто машины засварчин, цахилгаан, хийн гагнуурчин, барилгын сантехникч, барилгын цахилгаанчин

Түүхий эдийн байршил, дэд бүтцийн хөгжил, аж үйлдвэрийн нөхцөл, хүн амын нягтрал, төмөр зам болон автозамын сүлжээ зэрэг гол хүчин зүйлсийг тооцоолбол автотээврийн хэрэгсэл болон эд анги үйлдвэрлэх үйлдвэрийг Дархан, Улаанбаатар хот, Эрдэнэт, Сайншанд (Замын үүд)-д байгуулах бүрэн боломжтой харагдаж байна.

Дээрх боломжит бүс нутаг болон орон нутгийг дараах судалгааны ажлуудад металлурги, материал судлал, механик инженерчлэлийн чиглэлийн судалгаа боловсруулалт, туршилт явуулах, Шинжлэх ухааны парк байгуулах, аж үйлдвэрлэл хөгжүүлэх, арьс шир, ноос ноолуур боловсруулах, оёдлын болон модны үйлдвэрлэл явуулахад нэн тохиромжтой гэж тодорхойлсон байна. Үүнд:

- Японы Олон Улсын Хамтын Ажиллагааны Байгууллага “ЖАЙКА” болон Алмек корпорацийн “ЭКСИ Идея” ХХК-ийн хамтран 2016 онд хийсэн “Монгол улсын бүсчилсэн хөгжлийн нэгдсэн судалгаа”
- 2006-2010 онуудад Үйлдвэр худалдааны яамны захиалгаар хийгдсэн “Хөнгөн, хүнсний үйлдвэрлэл явуулах ҮТП байгуулах судалгаа”
- Эдийн засаг хөгжлийн яамны захиалгаар хийгдсэн “Дархан-Сэлэнгийн бүсэд шинжлэх ухааны парк байгуулах боломж” техник эдийн засгийн урьдчилсан судалгаа”

Хилийн боомт, чөлөөт бүс

Боомт: Улсын хилээр нэвтрэх зорчигч тээврийн хэрэгсэл, бараа болон мал амьтан, ургамал, тэдгээрийн гаралтай түүхий эд, бүтээгдэхүүнд хилийн хяналтын байгууллага хяналт хийх зориулалтаар тусгайлан тогтоож, төхөөрөмжилсөн газрыг хилийн боомт гэнэ.

Зураг 11. Монгол улсын ОХУ болон БНХАУ-тай хиллэж буй хилийн боомтуудын байршил



Эх сурвалж: Газар зохион байгуулалт геодезийн газар

Монгол Улс нь авто замын 39, төмөр замын 3, агаарын замын 4, бүгд 46 хилийн боомттой ба эдгээрийн 29 боомт нь Монгол-Оросын улсын хилийг нэвтрэх чиглэлд, 13 боомт нь Монгол-Хятадын улсын хилийг нэвтрэх чиглэлд, 4 боомт нь олон улсын чиглэлд нислэг хийх онгоцны буудалд байна. Үүнээс 2018 онд Монгол-Оросын хилийг нэвтрэх чиглэлд 10, Монгол-Хятадын хилийг нэвтрэх чиглэлд 13,

агаарын замын 2, бүгд 25 боомт нээгдэж ажиллаж бусад боомтууд 21 боомт нь ажиллах хэрэгцээ шаардлага гараагүй учраас нээгдэж ажиллаагүй байна. Үүнд:

1. Төмөр замын 3 боомт /олон улсын зэрэглэлээр-2, хоёр талын зэрэглэлээр 1/
2. Автозамын 20 боомт /олон улсын зэрэглэлтэй байнгын горимоор 7, хоёр талын зэрэглэлтэй байнгын горимоор 9, хоёр талын зэрэглэлтэй түр горимоор 4/,
3. Агаарын замын 2 боомт /Буянт-Ухаа, Чойбалсан/.

Эх сурвалж: Монгол Улсын Бүсчилсэн Хөгжлийн Нэгдсэн Судалгаа 2016 он.
Монгол улсын бүсчилсэн хөгжлийн үзэл баримтлал 2001 он.

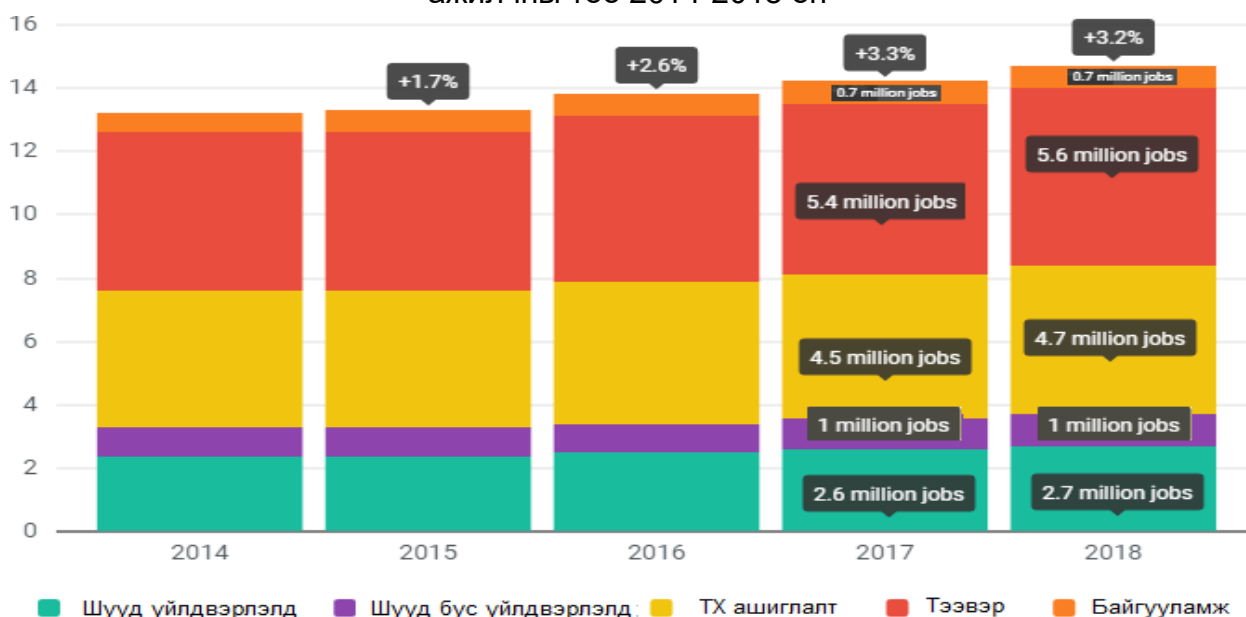
4.3 Хүний нөөц

Дэлхийн даяар автомашин үйлдвэрлэлийн салбарт загвар зохион бүтээгч инженерээс авхуулаад сорилт туршилтын менежер хүртэлх 15 сая гаруй нарийн мэргэшсэн, өндөр ур чадвар бүхий ажилчин ажилдаг гэсэн тооцоо байдаг бөгөөд тус салбарт шинэ технологийн хөгжил, өөрчлөлт асар хурдтай явагдаж байдаг тул түүнийг дагаад өндөр ур чадвар бүхий ажилчдын хэрэгцээ улам бүр нэмэгдэж байна.

Моторт тээврийн хэрэгслийн үйлдвэрлэл олон улсын байгууллага (ОСИА) – аас мэдээлэлснээр 60 сая тээврийн хэрэгсэл үйлдвэрлэхэд 9 сая ажилчин шаардлагатай байдаг байна.

Европын автомашин үйлдвэрлэгчийн холбооны (ACEA) 2019 онд хийсэн судалгаанаас үзэхэд Европын автомашин үйлдвэрлэлийн салбарт 14.7 сая хүн ажилладаг ба үүний 11.5% нь буюу 3.7 сая ажилчин нь шууд болон шууд бус үйлдвэрлэлд ажилладаг гэсэн тооцоо гарсан байна.

Зураг 12. Европын автомашин үйлдвэрлэлийн салбарын ажил, ажилчны тоо 2014-2018 он



Эх сурвалж: Европын автомашин үйлдвэрлэгчийн холбоо (ACEA)

Дэлхийн дахинд автомашин үйлдвэрлэлийн салбарын ажилчдын тоог дээрх 5 ангилалд хувааж үзэж байна. Тухайлбал Европын автомашин үйлдвэрлэлийн салбарт ажиллаж буй ажилчдын тоог хамаарах ангиллын дагуу тодотгон харуулбал дараах байдалтай байна.

Зураг 13. Европын автомашин үйлдвэрлэлийн салбарын ажилчны тоог ангилал тус бүрээр харуулсан байдал 2017 он.

13.8m jobs	2.6m jobs direct	3.5m jobs manufacturing	DIRECT MANUFACTURING ШУУД ҮЙЛДВЭРЛЭЛД		2,607	
			Motor vehicles	Моторт тээврийн хэрэгсэл	1,130	
				Bodies (coachwork), trailers and semi-trailers	Их бие, чиргүүл, хагас чиргүүл	164
				Parts and accessories	Эд анги, хэрэгсэл	1,314
		0.9m jobs	3.5m jobs manufacturing	INDIRECT MANUFACTURING ШУУД БУС ҮЙЛДВЭРЛЭЛД		887
	Rubber tyres and tubes, retreading and rebuilding of rubber tyres			Резин дугуй ба олгой, дугуй сэргээн засварлах	121	
	Computers and peripheral equipment			Компьютер, нэмэлт төхөөрөмж	68	
	Electric motors, generators and transformers			Цах. мотор, генератор ба хувиргагч	244	
	Bearings, gears, gearing and driving elements			Холхивч, араа ба хөтлөгч элемент	211	
	Cooling and ventilation equipment			Хөргөлтийн ба агааржуулалтын төхөөрөмж	243	
		4.5m jobs	10.3m jobs non-manufacturing	AUTOMOBILE USE АВТОМАШИН АШИГЛАЛТ		4,526
	Sale of motor vehicles			Тээврийн хэрэгсэл борлуулалт	1,555	
	Maintenance and repair of motor vehicles			ТХ-ийн засвар, техникийн үйлчилгээ	1,568	
	Sale of motor vehicle parts and accessories			Эд анги, хэрэгслийн худалдаа	735	
	Retail sale of automotive fuel in specialised stores			Шатахууны худалдаа	469	
	Renting and leasing of motor vehicles	ТХ-ийн лизинг ба түрээс	198			
		5.1m jobs	10.3m jobs non-manufacturing	TRANSPORT ТЭЭВЭР		5,148
	Other passenger land transport			Зорчигч тээвэр	1,993	
				Freight transport by road	Ачаа тээвэр	3,155
	0.6m jobs	10.3m jobs non-manufacturing	CONSTRUCTION БАЙГУУЛАМЖ		626	
				Roads and motorways	Авто ба мотоциклийн зам	583
				Bridges and tunnels	Гүүр ба нүхэн гарц	43

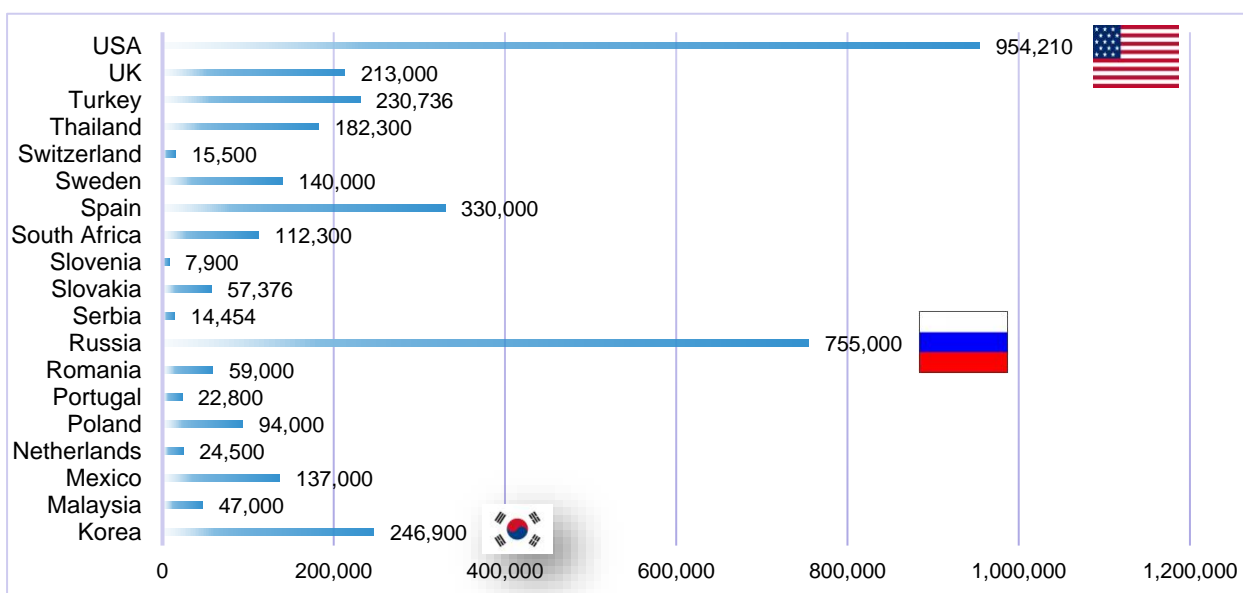
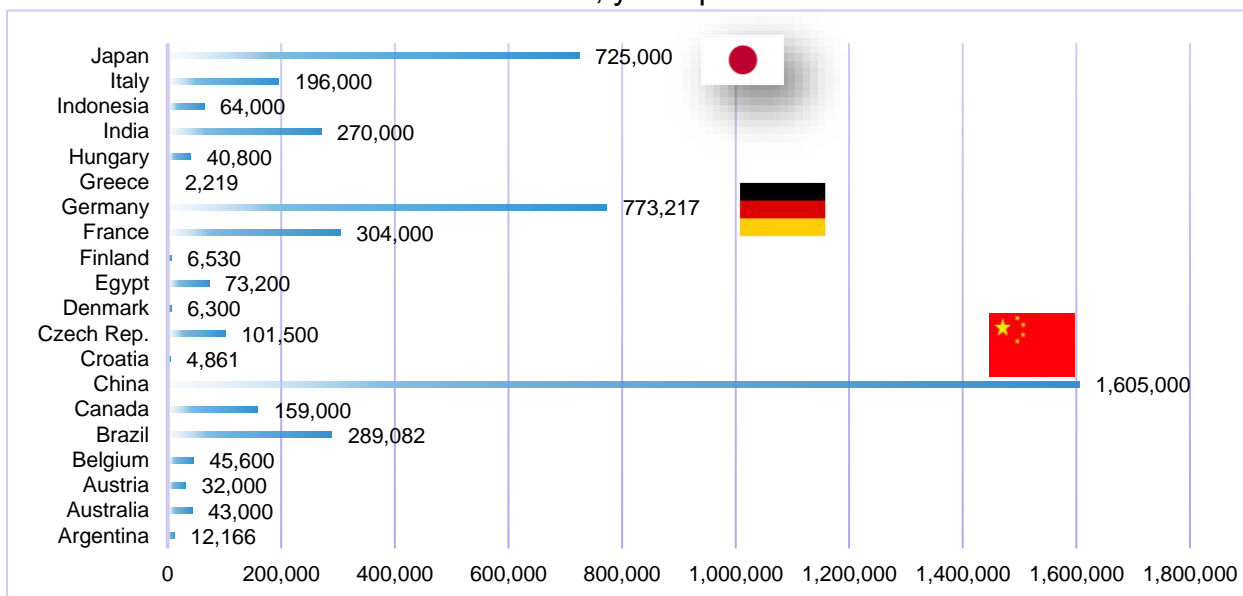
Эх сурвалж: 2019-2020 оны *The Automobile Industry Pocket guide: Европын автомашин үйлдвэрлэгчийн холбоо (ACEA)*.

Автомашин үйлдвэрлэлийн салбарын ажилчдын тоог дэлхийн хэмжээнд авч үзвэл зөвхөн шууд үйлдвэрлэлд 8.4 сая орчим хүн ажиллаж байгаа бөгөөд шууд үйлдвэрлэлийн салбарт ажиллаж буй хүний тоогоор БНХАУ 1.6 сая ажилтантайгаар тэргүүлдэг бол АНУ 954000 ажилтантайгаар 2 дугаарт, Герман улс 770000 ажилтантайгаар 3 дугаарт, Орос улс 755000 ажилтантайгаар 4 дүгээрт, Япон улс 725000 ажилтантайгаар 5 дугаарт тус тус ордог байна.

Мөн эдгээр 41 улсаас автомашин үйлдвэрлэлийн салбарт хамгийн бага ажилтантай 5 улсыг дурдвал Грек улс 2.2 мянган ажилтантай, Croatia улс 4.8 мянган

ажилтантай, Денмарк 6.3 мянган ажилтантай, Финланд улс 6.5 мянган ажилтантай, Словени улс 7.9 мянган ажилтантай байна.

График 16. Дэлхийн автомашин үйлдвэрлэлийн салбарын ажилчдын тоо, улсаар



Эх сурвалж: International Organization of Motor Vehicle Manufacturers (OICA)

Моторт тээврийн хэрэгслийн үйлдвэрлэл олон улсын байгууллага (ОСИА) –ын 60 сая тээврийн хэрэгсэл үйлдвэрлэхэд 9 сая ажилчин шаардлагатай гэсэн тооцооллын дагуу болон дараах зурагт харуулсан улс орнуудын үйлдвэрлэж буй тээврийн хэрэгсэл, ажилчдын тоотой харьцуулан Монгол улсад жилд дунджаар 100.000 автомашин үйлдвэрлэх хүчин чадалтай үйлдвэр байгуулна гэж тооцвол технологи, үйлдвэрлэлийн төрлөөс хамааран 9000-15000 гаруй ажилтан шаардлагатай болох юм.

Зураг 14. Улс орнуудын үйлдвэрлэж буй тээврийн хэрэгслийн тоо ба ажилчдын харьцаа



Эх сурвалж: <https://www.fircroft.com/>

Олон улсын туршлагыг авч үзвэл нийт ажилчдын 50-60% нь мэргэжлийн байх шаардлагатай ба хамгийн багадаа нийт ажилчдын 70 хувь нь эрхлэх ажлын хүрээнд үйлдвэрлэлийн мэргэшүүлэх сургалтад хамрагдаж, ажил гүйцэтгэх ур чадварыг бүрэн эзэмшсэн байх ёстой байдаг байна.

Үүнээс үзвэл жилд дунджаар 100.000 автомашин үйлдвэрлэх үйлдвэрт шаардагдах 9000 ажилчны 60% нь буюу 5400-н тухайн чиглэлээр мэргэжил эзэмшсэн, мэргэжлийн боловсон хүчин байх шаардлагатай болно.

Тухайлбал автомашин үйлдвэрлэлийн салбарт шаардлагатай зарим ажил, мэргэжлээс дор дурдвал:

- Материал судлалын инженер
- Зураг төслийн инженер
- Механик инженер
- Үйлдвэрлэлийн технологи
- Программист, IT инженер
- Автоматжуулалтын инженер
- Электроникийн инженер
- Цахилгааны инженер
- Инженер эдийн засагч
- Логистик инженер, менежер
- Автын инженер
- Хэмжилт, чанарын баталгаажуулалтын инженер
- ХААБ-ын инженер
- Удирдлага менежмент

Дээрх шаардлагатай боловсон хүчний нөөцийн байдлыг “Монгол улсын дээд боловсролын үндсэн үзүүлэлтүүдийн төлөв байдал”-ын статистикаас үзвэл их, дээд сургууль, коллежийн суралцагчид 2018/2019 оны хичээлийн жилд 31.0 мянга (19.7 %) нь худалдаа, бизнесийн удирдлагын чиглэлд, 23.3 мянга (14.8 %) нь багш, боловсрол судлал, сурган хүмүүжүүлэх чиглэлд, 22.4 мянга (14.2 %) нь анагаах ухааны чиглэлд, 16.8 мянга (10.6 %) нь инженерийн чиглэлд, 12.3 мянга (7.8 %) нь хууль, эрх зүйн чиглэлд, 51.9 мянга (32.9 %) нь бусад чиглэлд тус тус суралцаж байна.

Хүснэгт 9 . Монгол улсад үйл ажиллагаа явуулж буй их, дээд сургууль, коллежид суралцагчид, мэргэжлийн чиглэлээр

МЭРГЭЖЛИЙН ЧИГЛЭЛ	2016	2017	2018	2019
Суралцагчид	157,138	155,248	157,625	148,446
Багш, боловсрол судлал, сурган хүмүүжүүлэх	22,006	20,810	23,324	22,854
Хүмүүнлэгийн ухаан	7,099	7,931	8,094	7,148
Урлагийн төрөл, урлаг судлал	4,702	4,833	5,698	4,761
Хууль, эрх зүй	8,825	8,903	12,322	11,248
Нийгмийн шинжлэл	6,853	7,554	5,454	5,983
Худалдаа, бизнесийн удирдлага	33,134	31,498	30,974	32,615
Нийтийн мэдээлэл, бичиг хэрэг	1,346	1,482	1,638	1,546
Математик, компьютер	4,785	4,182	5,659	5,626
Үйлчилгээ	6,237	5,643	6,333	6,528
Байгалийн шинжлэл	5,073	5,546	3,649	3,817
Анагаах ухаан	18,540	20,722	22,387	20,903
Инженер	19,010	17,277	16,749	14,282
Архитектур, хот төлөвлөлт	8,247	8,412	6,074	5,596
Хөдөө аж ахуй, ойн аж ахуй, загас агнуур	4,098	3,426	3,528	2,239
Бусад мэргэжил	7,183	7,029	5,742	3,300

Эх сурвалж: Үндэсний статистикийн хороо, Education 2019 хэвлэл.

Дээрх мэргэжлийн хүрээнд жилд дунджаар МСҮТ-ийг 20000, их, дээд сургуулийг дунджаар 40000 хүн суралцаж төгсдөг бол нийт төгсөгчдийн 70 орчим хувь нь хөдөлмөр эрхэлдэг гэсэн статистик байдаг байна.

Тухайлбал 2015-2016 оны хичээлийн жилд их дээд болон мэргэжлийн боловсрол, сургалтын байгууллагыг мэргэжлийн анхан шатны болон түүнээс дээш бакалаврын боловсрол эзэмшин төгссөн 44.9 мянган төгсөгчдийг төлөөлүүлэн 4909 төгсөгчдийг хамруулсан Хөдөлмөр, нийгэм хамгааллын институтын 2019 онд хийсэн “Төгсөгчдийн хөдөлмөр эрхлэлтийн судалгаа”-аар нийт төгсөгчдийн 76.5 хувь нь хөдөлмөр эрхэлж, 3.6 хувь нь ажилгүй, 19.9 ажиллах хүчнээс гадуур буюу эдийн засгийн идэвхгүй байсан байна.

Сургуулийн төрлөөр нь үзвэл ИДС төгсөгчдийн 82.1 хувь нь, МБСБ/МСҮТ -ийн төгсөгчдийн 76.9 хувь нь эдийн засгийн идэвхтэй байгаа бол ИДС төгсөгчдийн

17.9 хувь нь, МБСБ/МСҮТ төгсөгчдийн 23.1 хувь нь ажиллах хүчнээс гадуур байгаа төгсөгчид байна.

Дээрх статистикаас үзэхэд автомашин үйлдвэрлэлийн салбарт шаардлагатай мэргэжилтэй боловсон хүчний нөөц Монгол улсад хангалттай байгаан харагдаж байна.

Гэвч Монгол улсад үйл ажиллагаа явуулж буй 94 Их, дээд сургууль болон 81 МСҮТ -ийн сургалтын хөтөлбөр, сургуулийн чадавх, төгсөгчдөд олгож буй мэдлэг, ур чадварын төвшин, зэргээс үзвэл шууд автомашин үйлдвэрлэлд ажиллах боломжтой мэргэжилтэн хараахан байхгүй юм.

Олон улсын туршлагаас үзвэл автомашин үйлдвэрлэлийн салбарт ажиллах мэргэжилтэнг бэлтгэхэд хамгийн багадаа 2-3 жил шаардагддаг тул хүний нөөцийн асуудлыг урьдчилан шийдвэрлэж, холбогдох бүхий л чиглэл, мэргэжлээр шаардлагатай тоо хэмжээгээр ажилтанг бэлтгэсэн байдаг байна.

4.4 Үйлдвэрлэл тоног төхөөрөмж, технологи нөхцөл

Автомашин үйлдвэрлэлийн үйл явц дараах үндсэн 3 төрлөөр дэлхий дахинд явагддаг ба дотооддоо автомашины үйлдвэр байгуулсан улс орнууд бүрэн болон хагас задаргааг нийлүүлж угсрах үйлдвэрлэлийг өргөн ашиглаж байна. Үүнд:

- Бүрэн задарсан CKD- completely knocked down /CKD/
- Хагас задарсан SCD- semi knocked down /SKD/
- Бүрэн угсарсан тээврийн хэрэгсэл - completely built – up vehicle /CBU/

Автомашин үйлдвэрлэлийн үйл явц, технологи, тоног төхөөрөмж, барилга байгууламжийн зохион байгуулалт зэрэг бүхий л үйл ажиллагаа бүх автомашин үйлдвэрлэгчдийн хувьд ижил төстэй байдлаар стандарчлагдсан байдаг байна.

Автомашин бий болох үйлдвэрлэгдэх үйл явц нь түүхий эд болох төмөр боловсруулах **Steelmaking** үйлдвэрийн шат дамжлагаас эхэлдэг бол бэлдэц төмрийг хэвлэх, хэлбэрт оруулах **Press shop/stamping**, хэвлэсэн хэлбэрт оруулсан бэлдэцийг эвлүүлж гагнах **Welding shop**, угсрагдаж гагнагдсан бэлдэцийг будах **Paint shop**, бүх эд ангийг угсрах **Assembly shop**, бэлэн болсон эцсийн бүтээгдэхүүнийг шалгах, тестлэх **Inspection center** зэрэг үндсэн 5 дамжлагаар хийгдэж байна.

Дээрх үндсэн 5 дамжлага бүхий үйлдвэрлэлийн үйл явц нь бүх автомашин үйлдвэрлэгчидэд тогтсон үндсэн загвар байх бөгөөд эдгээр дамжлагыг дагсан туслах дэд бүтцийн үйлдвэр, цехтэй байх нь тухайн үйлдвэрийн онцлог, хүчин зүйлсээс шалтгаалдаг байна.

Зураг 15: Автомашины үйлдвэрийн бүтэц, дамжлага болон байгууламжийн нийтлэг загвар



Эх сурвалж: HYUNDAI WORLDWIDE

1- р дамжлага “Steel making” үйлдвэр/цехийн тухайд:

Бүх төрлийн хэлбэр бүхий төмрийг 2000°C хүртэлх температурт бүрэн хайлуулж автомашины их бие, хаалга, шал, арал гэх мэт эд ангийг хэвлэх болон цутган гаргаж авахад зориулж тусгай бэлдцийг гарган авах, боловсруулах үйл явц тус цехэд явагддаг.

2- р дамжлага “Press shop/stamping” үйлдвэр/цехийн тухайд:

Нэгдүгээр дамжлагаас гарч ирсэн тусгай бэлдэц бүхий төмөр хуудсыг өндөр хүчин чадал бүхий бүрэн програмчлагдсан, автомат ажиллагаатай шахагч машин, төхөөрөмжөөр автомашины хаалга, копуд, багааж, их бие, шал зэргийг хэвлэн гаргаж авах үйл явц тус цехэд явагдана.

3- р дамжлага “Welding shop” үйлдвэр/цехийн тухайд:

Хоёрдугаар дамжлагаас гарч ирсэн эд ангийг бүрэн автомат ажиллагаа бүхий робот төхөөрөмжийн тусламжтай гагнаж автомашины их биеийг угсрах үйл явц тус цехэд явагдана.

4- р дамжлага “Paint shop” үйлдвэр/цехийн тухайд:

Гуравдугаар дамжлагаас гарч ирсэн бүрэн угсрагдсан автомашины их биеийг бүрэн автомат ажиллагаа бүхий робот төхөөрөмж болон хүний тусламжтайгаар будаж өнгө өгөх үйл явц тус цехэд явагдана.

5- р дамжлага “Assembly shop” үйлдвэр/цехийн тухайд:

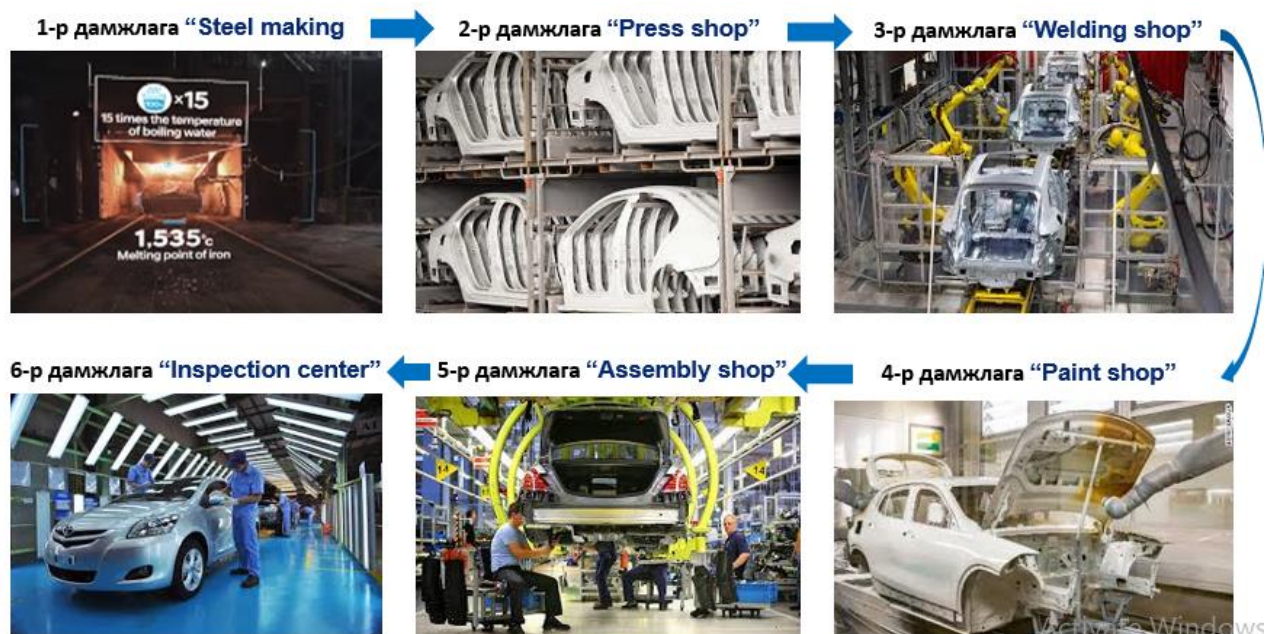
Дөрөвдүгээр дамжлагаас гарч ирсэн бүрэн угсрагдаж будагдсан их биед хүн болон робот төхөөрөмжийн тусламжтай хөдөлгүүр, хурдны хайрцаг, явах эд анги,

суудал, гэрэл дохио, дугуй гэх мэт холбогдох бүх эд ангийг угсарч бүрэн автомашин болгон гаргах үйл явц тус цехэд явагдана.

6-р дамжлага "Inspection center" -ийн тухайд:

Үйлдвэрийн бүх шатны дамжлагаар үйлдвэрлэгдэж, угсрагдсан эцсийн бүтээгдэхүүн болох бүрэн угсрагдсан автомашиныг хэрэглэгчдэд нийлүүлэхээс өмнөх аюулгүй байдлын үзлэг, хяналт тус төвд явагдана. Аюулгүй байдлын үзлэг, хяналт нь тухайн автомашины тоормос, аюулгүй хэрэгсэл ба систем, экологийн үзүүлэлт, тэнхлэг тохиргоо, гэрэл, явах ангийн хэвийн ажиллагааг хамруулан үздэг байна.

Зураг 16. Автомашин үйлдвэрлэлийн дамжлага, үйл явцын дараалал



Эх сурвалж: Google.com

Дотооддоо автомашины үйлдвэр байгуулсан улс орнуудын автомашин үйлдвэрлэх үйл явц дээрх 6 шат дамжлагын хүрээнд явагдах бөгөөд тухайн үйлдвэр нь бүрэн задарсан - completely knocked down /CKD/ эсвэл хагас задарсан- semi knocked down /SKD/, Бүрэн угсарсан тээврийн хэрэгсэл - completely built – up vehicle /CBU/ төрлийнх гэдгээс хамаарч зарим төрлийн эд ангийг (хөдөлгүүр, хурдны хайрцаг) угсрах цех нэмэлт дамжлага болон орж ирэх эсвэл дээрх үндсэн дамжлагаас (6 дамжлага) хасагдах зэрэг бүтцийн хувьд харилцан адилгүй байна.

Жишээлбэл SKD эсвэл CKD эд анги ашиглан дотооддоо автомашин угсрах үйлдвэр байгуулсан тохиолдол үндсэн 6 дамжлагын 1 ба 2 дугаар дамжлагыг хасах эсвэл хүчин чадлыг бууруулан ашиглах зохион байгуулалт хийж болно.

Зураг 17. Бүрэн задарсан - completely knocked down /CKD/ үйлдвэр



Тухайн үйлдвэр нь бүрэн задаргааны эд ангийг /CKD/ угсрах замаар автомашин үйлвэрлэдэг бол үндсэн 6 дамжлагаас дараах 2 дамжлага үйлдвэрлэл шаардлагагүй байж болно. Үүнд:

- 1-р дамжлага болох төмрийн бэлдэц хийх үйлдвэр,
- 2- дугаар дамжлага болох төмөр бэлдцийг хэвлэх үйлдвэр

Учир нь CKD эд анги нь угсрахад бэлэн болсон эцсийн бүтээгдэхүүн байдлаар үйлдвэрэгч улс, үйлдвэрээс нийлүүлэгдэнэ.

Зураг 18. Хагас задарсан - Semi knocked down /SKD/ үйлдвэр



Хагас задаргааны эд ангийг /SKD/ угсрах замаар автомашин үйлвэрлэдэг бол үндсэн 6 дамжлагаас дараах 3 дамжлага үйлдвэрлэл шаардлаггүй байж болно. Үүнд:

- 1-р дамжлага болох төмрийн бэлдэц хийх үйлдвэр,
- 2-р дамжлага болох төмөр бэлдцийг хэвлэх үйлдвэр,
- 3-р дамжлага болох гагнах үйлдвэр

SKD нь тухайн эд ангийг бүрэлдэхүүн (хөдөлгүүр, хурдны хайрцаг, руллийн аппарат, кузов, цап зэргийг бүрэн угсарсан) тус бүрээр угсарч бэлэн болсон эцсийн бүтээгдэхүүн байдлаар үйлдвэрлэгч улс, үйлдвэрээс шууд нийлүүлэгдэнэ.

Мөн тухайн үйлдвэрт ашиглагдах тоног төхөөрөмжийн нэр төрөл, тоо ширхэг, робот болон хүний харьцаа, технологийн шугам, үйлдвэрийн барилга байгууламж, хамрах талбай, цехийн нэр төрөл, үйлдвэрийн дамжлагийн тоо, хүчин чадал, шаардагдах боловсон хүчин зэрэг чухал үзүүлэлтүүд нь тус үйлдвэрийг гаднаас нүүлгэн шилжүүлж дотоодоо байгуулсан эсвэл тухайн үйлдвэрийн нэр төрлийн хамрах хүрээ зэргээс шалтгаалж харилцан адилгүй байдаг байна.

4.5 Зах зээлийн эрэлт, нөлөөллийн судалгаа

Тодотгол: Автотээврийн хэрэгсэл болон эд анги үйлдвэрлэх үйлдвэрийг байгуулахад анхаарч үзэх гол хүчин зүйл нь тухайн үйлдвэрээс гарах бүтээгдэхүүнийг худалдан авах дотоодын зах зээлийн эрэлт, худалдан авагчийн санхүүгийн чадамж, хүн амын амьжиргааны төвшин, цалин хөлс, орлого тухайн улсын эдийн засгийн хөгжил, нэг хүнд ногдох ДНБ-ийн төвшин, гадаад худалдаа гэх мэт олон үзүүлэлтийг тооцож үзэх шаардлагатай байдаг байна. Иймд дээрх үзүүлэлтийг харуулах зарим статистик мэдээллийг судалгааны “Зах зээлийн эрэлт, нөлөөллийн судалгаа” хэсэгт нэгтгэн харуулна.

Хүн ам:

Монгол Улсын нийт хүн ам 2019 онд 3.3 сая болж, 2010 оноос 535.9 мянга (19.4 %) -аар нэмэгдэж, 2010-2019 онд жилд дунджаар 2.2 хувиар өссөн байна. Улсын хэмжээнд 2019 онд 79.6 мянган хүүхэд төрснөөс 77.6 мянга (97.5 %) нь Монгол Улсад, 2.0 мянга (2.5 %) нь гадаадад төрсөн байна. Өрхийн тоо 2019 оны эцэст 897.4 мянга болсны 67.6 хувь нь хотод, 32.4 хувь нь хөдөө байгаа бөгөөд улсын дунджаар нэг өрхөд 3.6 хүн ногдож байна.



Төрөх үеийн хүйсийн харьцаа 2019 онд 100 охинд 105 хөвгүүн ногдож байна. 1000 хүнд ногдох төрөлт 2019 онд 24.4 болж, 2010 оноос 1 хүнээр өсөв.

Зураг 19. Монгол улсын хүн ам 2019 оны байдлаар /Бүс, Нийслэлээр/

Аймаг, нийслэл	Aimags and the Capital	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Бүгд	Total	2 761.0	2 811.6	2 867.7	2 930.3	2 995.9	3 057.8	3 119.9	3 177.9	3 238.5	3 296.9
Баруун бүс	Western region	357.1	356.2	361.0	363.3	378.9	390.6	393.1	400.7	409.0	412.0
Хангайн бүс	Khangai region	521.7	523.7	530.0	532.9	570.0	577.3	582.8	593.7	604.4	605.2
Төвийн бүс	Central region	450.7	456.2	467.1	469.9	480.2	485.5	492.5	504.3	513.4	516.6
Зүүн бүс	Eastern region	186.9	188.4	191.5	192.2	203.8	208.1	211.1	216.2	220.3	223.3
Улаанбаатар	Ulaanbaatar	1 244.4	1 287.1	1 318.1	1 372.0	1 363.0	1 396.3	1 440.4	1 463.0	1 491.4	1 539.8

Эх сурвалж: Үндэсний статистикийн хороо 2019 оны эмхтгэл.

Хөдөлмөр, цалин:

Ажиллах хүчний оролцооны төвшин 2019 онд 60.5 хувь, хөдөлмөр эрхлэлтийн төвшин 54.4 хувь байна.

Хөдөлмөрийн дутуу ашиглалт 2019 онд 201.6 мянга болж, 127.7 (63.3%) мянга нь ажилгүй хүн, 58.8 (29.2%) мянга нь боломжит ажиллах хүч, 15.1 (7.5%) мянга нь цаг хугацаанаас хамаарсан бүрэн бус хөдөлмөр эрхлэгчид байна.

Хөдөлмөрийн дутуу ашиглалтыг нийлмэл төвшин 2019 онд 15.1 хувь, ажилгүйдлийн төвшин 10.0 хувь, ажилгүй хүн болон боломжит ажиллах хүчний нэгдсэн төвшин 14.0 хувь, цаг хугацаанаас хамаарсан бүрэн бус хөдөлмөр эрхлэлт болон ажилгүйдлийн нэгдсэн төвшин 11.2 хувь байна.

Зураг 20. Хүн амын хөдөлмөр эрхлэлтийн үзүүлэлт, бүс, аймаг, нийслэлээр, 2019 он

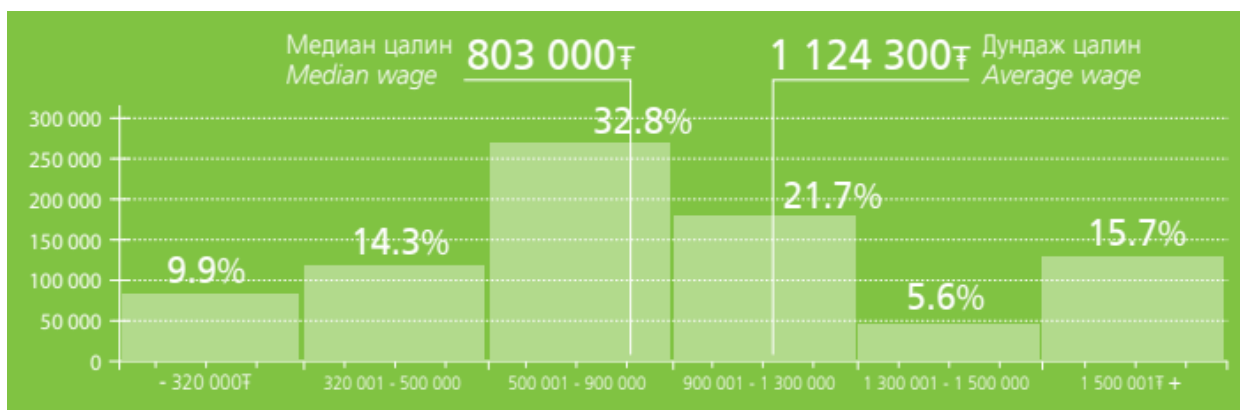
Аймаг, нийслэл	Aimags and the Capital	Ажиллах хүч Labour force		Ажиллагчид Employed			Ажилгүй хүн Unemployed		
		Бүгд Total	Эмэгтэй Female	Бүгд Total	Эмэгтэй Female	Цаг хугацаанаас хамаарсан бүрэн бус хөдөлмөр эрхлэгч Time-related underemployment	Бүгд Total	Эмэгтэй Female	
									Бүгд Total
мянган хүн / thousand persons									
Дүн	Total	1 273.9	591.8	1 146.2	539.3	15.1	8.2	127.7	52.5
Баруун бүс	Western region	167.2	80.8	147.7	70.7	3.0	1.9	19.5	10.0
Баян-Өлгий	Bayan-Ulgii	34.0	16.3	25.8	11.8	1.5	0.8	8.2	4.5
Говь-Алтай	Govi-Altai	27.1	13.6	24.3	11.9	0.1	0.0	2.9	1.6
Завхан	Zavkhan	30.8	15.2	29.2	14.3	0.7	0.5	1.5	0.9
Увс	Uvs	34.9	15.5	32.6	14.2	0.1	-	2.3	1.3
Ховд	Khovd	40.4	20.2	35.8	18.5	0.6	0.6	4.6	1.7
Хангайн бүс	Khankai region	260.7	122.5	239.4	113.4	3.2	1.5	21.3	9.1
Архангай	Arkhangai	49.9	21.3	47.5	20.2	1.9	0.7	2.4	1.1
Баянхонгор	Bayankhongor	36.0	17.6	33.4	16.0	-	-	2.6	1.6
Булган	Bulgan	29.9	15.3	28.2	14.5	0.4	0.2	1.7	0.8
Орхон	Orkhon	35.8	17.4	31.6	15.9	0.1	-	4.2	1.5
Өвөрхангай	Uvurkhangai	51.7	23.1	48.5	21.6	0.8	0.6	3.3	1.5
Хөвсгөл	Khuvsgul	57.4	27.8	50.2	25.2	-	-	7.1	2.6
Төвийн бүс	Central region	218.0	102.6	201.3	94.3	1.7	0.5	16.6	8.3
Говьсүмбэр	Govisumber	8.0	3.8	7.3	3.4	0.2	0.1	0.8	0.5
Дархан-Уул	Darkhan-Uul	42.8	20.5	34.8	16.8	0.5	0.2	8.0	3.7
Дорноговь	Dornogovi	33.0	15.6	31.7	14.8	0.3	-	1.3	0.8
Дундговь	Dundgovi	23.2	11.4	22.0	10.5	0.1	0.0	1.1	0.8
Өмнөговь	Omnogovi	32.5	15.5	30.5	14.6	-	-	1.9	0.9
Сэлэнгэ	Selenge	37.7	16.7	35.9	16.1	0.2	0.1	1.8	0.6
Төв	Tuv	40.8	19.1	39.1	18.1	0.4	0.1	1.7	1.0
Зүүн бүс	Eastern region	98.5	45.3	86.8	40.0	1.6	1.1	11.8	5.4
Дорнод	Dornod	33.5	15.1	26.5	12.0	0.3	0.3	7.0	3.1
Сүхбаатар	Sukhbaatar	30.6	13.8	28.3	13.0	0.9	0.5	2.3	0.9
Хэнтий	Khentii	34.4	16.4	32.0	15.0	0.4	0.3	2.5	1.4
Улаанбаатар	Ulaanbaatar	529.5	240.6	471.0	220.9	5.6	3.2	58.5	19.7

Эх сурвалж: Үндэсний статистикийн хороо 2019 оны эмхтгэл

Төрийн албанд 2016 оны эцэст 189.0 мянган албан хаагч ажиллаж байсан бол 2019 оны эцэст 198.5 мянга болж, 9.5 мянгаар өслөө. Төрийн албанд ажиллаж байгаа албан хаагчдын 3.6 мянга буюу 1.8 хувь нь улс төрийн, 19.0 мянга буюу 9.6 хувь нь төрийн захиргааны, 38.6 мянга буюу 19.4 хувь нь төрийн тусгай, 137.2 мянга буюу 69.2 хувь нь төрийн үйлчилгээний албанд ажиллаж байна.

Аж ахуйн нэгж, байгууллагын ажиллагчдын сарын дундаж цалин 2019 онд 1.1 сая төгрөг болж, 2018 оноос 121.4 (12.1%) мянган төгрөгөөр өссөн байна. Харин медиан цалин 803.0 мянган төгрөг байна.

Зураг 21. Аж ахуйн нэгж, байгууллагын ажиллагчид, цалин хөлсний бүлгээр, дунд эзлэх хувь, 2019 он



Эх сурвалж: Үндэсний статистикийн хороо 2019 оны эмхтгэл

Нийгмийн даатгалын ерөнхий газрын нийгмийн даатгалын шимтгэл төлөлтийн тайланд 2019 онд хамрагдсан нийт ажиллагчдын 80.7 (9.9%) мянга нь 320.0 мянган төгрөг хүртэлх цалинтай, 116.4 (14.3%) мянга нь 320.0-500.0 мянган төгрөгийн цалинтай, 266.9 (32.8%) мянга нь 500.0-900.0 мянган төгрөгийн цалинтай, 176.7 (21.7%) мянга нь 900.0-1300.0 мянган төгрөгийн цалинтай, 45.6 (5.6%) мянга нь 1300.0-1500.0 мянган төгрөгийн цалинтай, 127.4 (15.7%) мянга нь 1500.0 мянган төгрөгөөс дээш цалинтай байна.

Цалин хөлсний бүлгээр	Groups of wage and salaries	2019	
		Ажиллагчид Employees	Дунд эзлэх хувь Share to total
Бүгд	Total	813 744	100.0
320 000 төгрөг хүртэл	Less than 320 000 togrogs	80 668	9.9
320 001-500 000	320 001-500 000	116 440	14.3
500 001-700 000	500 001-700 000	141 691	17.4
700 001-900 000	700 001-900 000	125 173	15.4
900 001-1 100 000	900 001-1 100 000	104 834	12.9
1 100 001- 1 300 000	1 100 001- 1 300 000	71 827	8.8
1 300 001- 1 500 000	1 300 001- 1 500 000	45 658	5.6
1 500 001 төгрөгөөс дээш	1 500 001 togrogs and over	127 453	15.7

¹Хөдөлмөрийн хөлсний доод хэмжээг 2019 оны 1 дүгээр сарын 1-ний өдрөөс эхлэн сард 320 000 төгрөг (гурван зуун хорин мянган төгрөг) байхаар шинэчлэн тогтоосон.

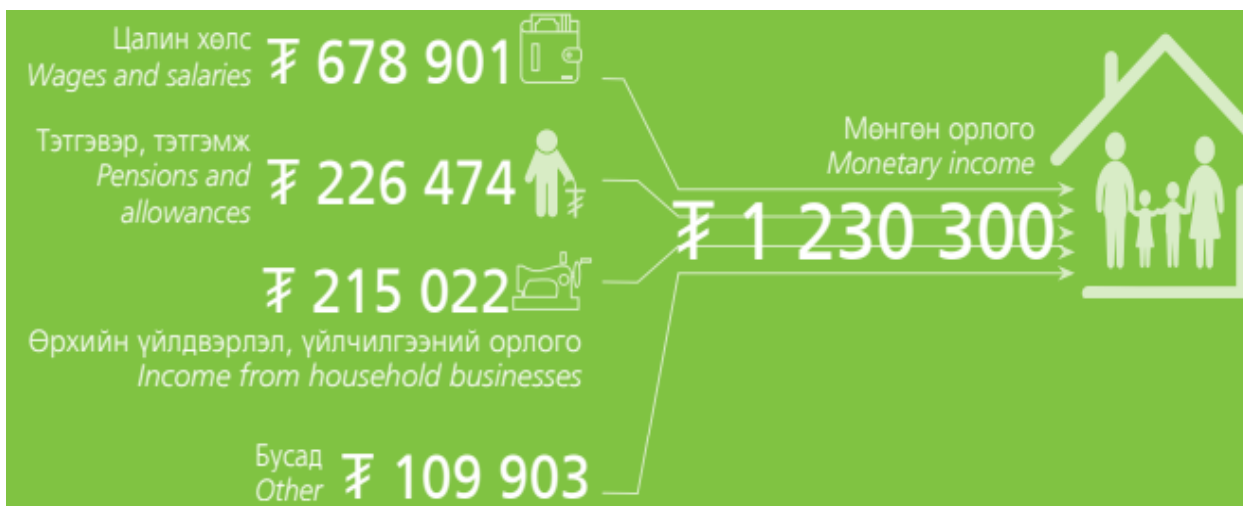
Зураг 22 . Аж ахуйн нэгж, байгууллагын ажиллагчид, цалин хөлсний бүлгээр, 2019 он.

Эх сурвалж: Үндэсний статистикийн хороо 2019 оны эмхтгэл

Хүн амын амьжиргаа:

Нэг өрхийн сарын дундаж нийт орлого 2010 онд 448.0 мянган төгрөг байсан бол 2019 онд 1.3 сая төгрөг болж, 895.4 мянган төгрөгөөр өсжээ. Нэг өрхийн сарын дундаж мөнгөн орлого 2010 онд 387.1 мянган төгрөг, 2014 онд 974.4 мянган төгрөг, 2018 онд 1.1 сая төгрөг байсан бол 2019 онд 1.2 сая төгрөг болж өссөн байна.

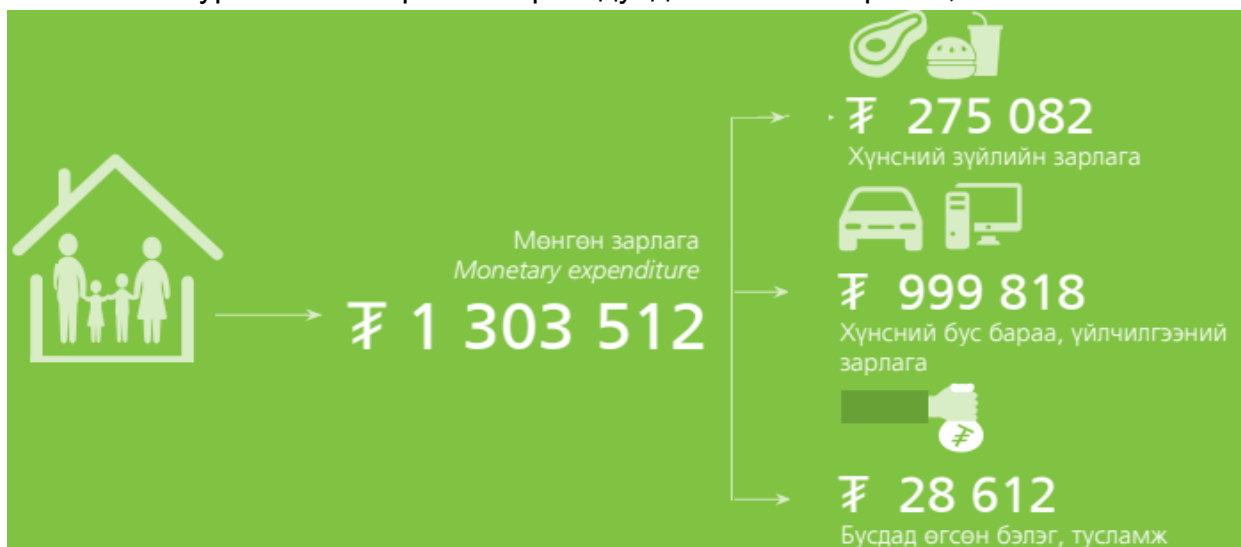
Зураг 23. Нэг өрхийн сарын дундаж мөнгөн орлого, 2019 он.



Эх сурвалж: Үндэсний статистикийн хороо 2019 оны эмхтгэл

Харин нэг өрхийн сарын дундаж нийт зарлага 2010 онд 450.2 мянган төгрөг байсан бол 2019 онд 1.4 сая төгрөг болж, 966.4 мянган төгрөгөөр өсжээ. Нэг өрхийн сарын дундаж мөнгөн зарлага 2010 онд 389.3 мянган төгрөг, 2014 онд 970.8 мянган төгрөг, 2018 онд 1.1 сая төгрөг байсан бол 2019 онд 1.3 сая төгрөг болж нэмэгдсэн байна.

Зураг 24. Нэг өрхийн сарын дундаж мөнгөн зарлага, 2019 он



Эх сурвалж: Үндэсний статистикийн хороо 2019 оны эмхтгэл

Өрхийн нийт орлогын 50.5 хувийг цалин хөлс, 16.9 хувийг тэтгэвэр, тэтгэмж бүрдүүлж, өрх нийт зарлагынхаа 70.6 хувийг хүнсний бус бараа, үйлчилгээнд, 19.4 хувийг хүнсний зүйлд 2019 оны байдлаар зарцуулсан байна. Өрхийн 2019 оны мөнгөн орлогыг 2015 оны зэрэгцүүлэх үнэд шилжүүлэн тооцсоноор бүлэглэн үзэхэд 300.0 мянган төгрөгөөс доош орлоготой өрх нийт өрхийн 9.5 хувийг, 300.0-500.0 мянган төгрөгийн орлоготой өрх 14.3 хувийг, 500.0- 700.0 мянган төгрөгийн орлоготой өрх 17.4 хувийг, 2.1 сая төгрөгөөс дээш орлоготой өрх 7.4 хувийг эзэлж байна.

Улсын хэмжээнд өрхийн нийгэм, эдийн засгийн 2019 оны 1 дүгээр улирлын судалгаагаар нэг өрхийн сарын дундаж мөнгөн зарлага аймгийн төвд 1.28 сая төгрөг, сумын төвд 1.18 сая төгрөг, хөдөөд 974.6 мянган төгрөг байна.

Нэг хүнд ногдох сарын дундаж бодит (үнийн нөлөөллийг арилган тооцсон) орлогын хэмжээ амьжиргааны доод төвшнээс улсын дунджаар 68.0 хувь, Төвийн бүсэд 88.6 хувь, Зүүн бүсэд 80.0 хувь, Улаанбаатар хотод 71.4 хувь, Хангайн бүсэд 58.2 хувь, Баруун бүсэд 44.3 хувиар их байна.

Зураг 25. Нэг хүнд ногдох сарын дундаж бодит орлого, амьжиргааны доод төвшний харьцаа бүсээр, 2019 он

	Хүн амын амьжиргааны доод түвшин (2019 оны 2 дугаар сарын 1-нээс мөрдсөн), төгрөг	Нэг хүнд ногдох сарын дундаж бодит (үнийн нөлөөллийг арилган тооцсон) орлого, 2019 оны 1 дүгээр улиралд, төгрөг	Бодит орлого Амьжиргааны доод түвшин %
Улсын дундаж	203 116	341 266	168.0
Баруун	190 700	275 168	144.3
Хангай	194 300	307 422	158.2
Төв	187 100	352 868	188.6
Зүүн	187 600	337 669	180.0
Улаанбаатар	217 900	373 495	171.4

Эх сурвалж: Төв аймаг Статистикийн хороо.

Хүн амын хэрэглээний тэгш бус байдлыг тодорхойлох Жини коэффициент 2019 оны 1 дүгээр улиралд Зүүн бүсэд 0.336, Улаанбаатар хотод 0.321 болж, улсын дунджаас 0.006-0.021 нэгжээр их, Баруун, Хангай, Төвийн бүсэд 0.283-0.311 болж, улсын дунджаас 0.004-0.032 нэгжээр бага байна. Улсын дунджаар Жини коэффициент өмнөх оны мөн үеэс 0.023 нэгж, өмнөх улирлаас 0.006 нэгжээр буурсан.

Орлогын ялгаатай бүлэг доторх болон бүлэг хоорондох тэгш бус байдлыг харуулах Тейлийн индекс 2019 оны 1 дүгээр улиралд 0.166 болж, өмнөх оны мөн үеэс 0.034 нэгж, өмнөх улирлаас 0.008 нэгжээр буурлаа.

Зураг 26. Тэгш бус байдлын хэмжигдэхүүн, бүсээр, улирлаар, 2019 он

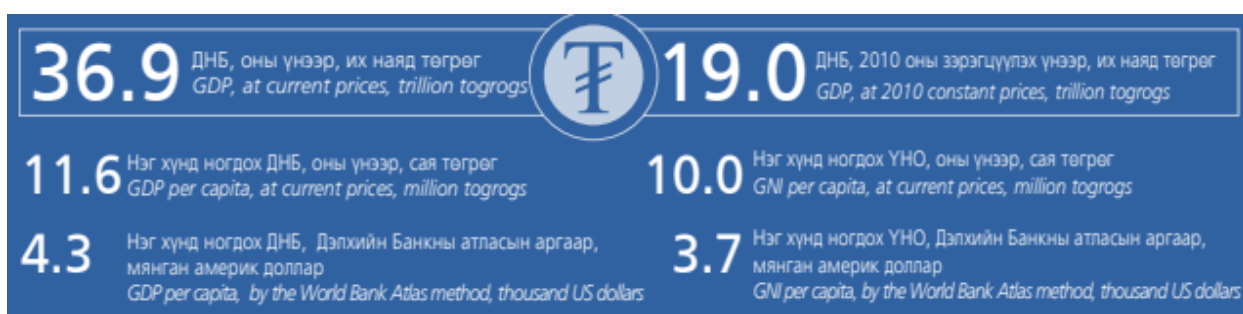
	Жини коэффициент			Тейлийн индекс		
	2018		2019	2018		2019
	I-III	X-XII	I-III	I-III	X-XII	I-III
Улсын дундаж	0.338	0.321	0.315	0.200	0.174	0.166
Баруун	0.318	0.283	0.283	0.171	0.133	0.138
Хангай	0.323	0.307	0.294	0.177	0.155	0.142
Төв	0.341	0.322	0.311	0.198	0.173	0.162
Зүүн	0.368	0.352	0.336	0.259	0.208	0.187
Улаанбаатар	0.337	0.323	0.321	0.201	0.178	0.173

Эх сурвалж: Төв аймаг Статистикийн хороо.

Дотоодын нийт бүтээгдэхүүн:

Монгол Улсын эдийн засаг 2019 оны урьдчилсан гүйцэтгэлээр 5.1 хувиар өсөв. Нэг хүнд ногдох ДНБ, оны үнээр 11.6 сая төгрөг, Дэлхийн Банкны атласын аргаар тооцсоноор 4292 америк долларт хүрсэн байна.

Зураг 27. Нэг хүнд ногдох ДНБ ба ҮНО, 2019 он



Эх сурвалж: Үндэсний Статистикийн хороо.

Бүтээгдэхүүн, үйлчилгээний нийт нөөцийн хэмжээ 2018 онд 85.2 их наяд төгрөгт хүрсэн ба нийт нөөцийн 37.6 хувь нь завсрын хэрэглээнд, 25.1 хувь нь эцсийн хэрэглээнд, 15.1 хувь нь хөрөнгийн нийт хуримтлалд зарцуулж, 22.2 хувийг экспортод гаргасан байна.

Дотоодын нийт бүтээгдэхүүний 10.9%-ийг Хөдөө аж ахуйн салбар, 24.3%-ийг Уул уурхайн салбар, 17.7%-ийг Аж үйлдвэрийн салбар, 47.1%-ийг Үйлчилгээний салбар тус тус бүрдүүлж байна.

Зураг 28. Нэг хүнд ногдох ДНБ-2018, 2019 он /Бүс, аймаг, нийслэл, салбараар/

Аймаг, нийслэл	Aimags and the Capital city	2018				2019*			
		ДНБ, сая төгрөг GDP, million togrogs	Дүнд эзлэх хувь / Share to total			ДНБ, сая төгрөг GDP, million togrogs	Дүнд эзлэх хувь / Share to total		
			Хөдөө аж ахуй Agriculture	Аж үйлдвэр, барилга Industry, construction	Үйлчилгээ Services		Хөдөө аж ахуй Agriculture	Аж үйлдвэр, барилга Industry, construction	Үйлчилгээ Services
Дүн	Total	32 411 224.1	7.7	35.1	57.2	36 897 640.2	7.9	35.2	56.9
Баруун бүс	Western region	1 823 856.6	42.9	21.2	35.9	1 967 282.3	41.1	20.7	38.2
Баян-Өлгий	Bayan-Ulgii	370 892.5	38.5	18.5	43.0	407 170.5	37.4	17.6	45.0
Говь-Алтай	Govi-Altai	323 385.6	47.7	25.1	27.2	338 235.9	44.5	25.6	29.9
Завхан	Zavkhan	356 518.1	46.6	15.2	38.3	416 231.3	47.0	16.0	37.0
Увс	Uvs	388 296.4	40.9	24.7	34.4	417 527.3	39.9	23.5	36.6
Ховд	Khovd	384 764.0	41.8	22.4	35.8	388 117.2	37.0	21.7	41.3
Хангайн бүс	Khangai region	4 158 462.3	25.8	54.0	20.3	4 805 749.6	27.9	52.5	19.6
Архангай	Arkhangai	431 367.3	55.1	20.8	24.1	556 790.0	59.5	18.7	21.8
Баянхонгор	Bayankhongor	417 659.1	44.3	25.9	29.9	476 761.7	45.0	26.2	28.8
Булган	Bulgan	318 533.9	51.2	24.0	24.8	365 829.7	53.4	21.9	24.8
Орхон	Orkhon	1 871 485.7	0.7	88.3	11.0	2 080 088.6	0.8	88.3	10.9
Өвөрхангай	Uvurkhangai	502 110.6	43.1	25.5	31.4	606 108.5	44.0	26.9	29.0
Хөвсгөл	Khovsgul	617 305.8	41.7	30.5	27.9	720 171.2	43.8	29.8	26.4
Төвийн бүс	Central region	3 155 898.2	30.5	37.2	32.3	3 552 301.1	31.2	36.2	32.6
Говьсүмбэр	Govisumber	89 146.0	22.6	34.2	43.2	97 640.2	24.3	31.5	44.2
Дархан-Уул	Darkhan-Uul	428 447.5	9.2	44.1	46.7	474 710.7	10.2	45.1	44.8
Дорноговь	Dornogovi	368 335.5	31.3	20.6	48.1	405 359.7	31.6	18.7	49.7
Дундговь	Dundgovi	328 291.5	60.2	16.4	23.4	380 983.3	57.6	19.7	22.7
Өмнөговь	Umnugovi	657 803.3	19.8	48.1	32.1	728 463.3	20.0	44.6	35.4
Сэлэнгэ	Selenge	689 576.9	25.7	48.0	26.4	776 341.0	25.1	48.5	26.4
Төв	Tuv	594 297.4	47.6	29.9	22.5	688 802.9	50.7	27.4	21.9
Зүүн бүс	Eastern region	1 763 181.9	31.8	50.4	17.8	2 065 790.0	33.3	49.6	17.1
Дорнод	Dornod	837 735.3	17.4	67.1	15.5	1 020 309.4	19.0	66.6	14.4
Сүхбаатар	Sukhbaatar	501 192.2	35.7	48.9	15.4	538 749.7	38.9	44.8	16.3
Хэнтий	Khentii	424 254.5	55.5	19.2	25.3	506 730.9	56.1	20.4	23.5
Улаанбаатар	Ulaanbaatar	21 509 825.1	0.4	41.8	57.9	24 506 517.2	0.3	41.8	57.8

Эх сурвалж: Үндэсний Статистикийн хороо

Монгол Улсын дотоодын нийт бүтээгдэхүүн (2010 оны зэрэгцүүлэх үнээр болон үйлдвэрлэлийн аргаар) 2019 оны урьдчилсан гүйцэтгэлээр 19 их наяд төгрөг болсон ба Энэ нь өмнөх оноос 923.8 тэрбум төгрөг буюу 5.1%-иар өссөн үзүүлэлт болжээ. Үүнд:

- Үйлчилгээний салбарын нэмэгдэл өртөг 442 тэрбум төгрөгөөр (5.8%)
- Хөдөө аж ахуйн салбарын нэмэгдэл өртөг 195.5 тэрбум төгрөгөөр (8.4%) өссөн нь голлон нөлөөлсөн байна.

Дотоодын нийт бүтээгдэхүүн (оны үнээр, үйлдвэрлэлийн аргаар тооцсон) 2019 оны урьдчилсан гүйцэтгэлээр 36.9 их наяд төгрөгт хүрч, өмнөх оноос 4.5 (13.8%) их наяд төгрөгөөр өссөн байна.

Бусад салбарын тухайд:

- Уул уурхай, олборлох салбарын нэмэгдэл өртөг (2010 оны зэрэгцүүлэх үнээр) 2019 оны урьдчилсан гүйцэтгэлээр 3.9 их наяд төгрөг болж, өмнөх оноос 0.6 хувиар буурсан. Энэхүү бууралтад алт, хайлуур жоншны баяжмалын олборлолт буурсан нь голлон нөлөөлсөн байна.
- Аж үйлдвэр (уул уурхай, олборлолтын салбарыг оруулахгүйгээр), барилгын салбарын нэмэгдэл өртөг (2010 оны зэрэгцүүлэх үнээр) 2019 оны урьдчилсан гүйцэтгэлээр өмнөх оноос 9 хувиар өсөж, ДНБ-ий өсөлтийн 1.1 пунктийг бүрдүүлсэн байна.
- Үйлчилгээний салбарын нийт нэмэгдэл өртөг (2010 оны зэрэгцүүлэх үнээр) 2019 оны урьдчилсан гүйцэтгэлээр өмнөх оноос 5.8 хувиар өсөж, ДНБ-ий өсөлтийн 2.4 пунктийг бүрдүүлжээ.

Гадаад худалдаа ба Төлбөрийн тэнцэл:

Төлбөрийн тэнцэл 2010 онд 873.1 сая америк долларын ашигтай байсан бол 2019 онд 452.9 сая америк доллар болж, 2010 оноос 420.2 сая америк доллароор буурч, өмнөх оноос 594.6 сая америк доллароор өссөн байна.

Гаалийн ерөнхий газрын статистик мэдээллээр 2010 онд Монгол Улсын гадаад худалдааны нийт бараа эргэлт 6.1 тэрбум америк доллар байсан бол 2019 онд 13.7 тэрбум америк долларт хүрч, 2010 оноос 2.2 дахин их, 2018 оноос 860.6 (6.7%) сая америк доллароор өссөн байна. 2019 онд экспорт өмнөх оноос 607.9 (8.7%) сая америк доллароор, импорт 252.7 (4.3%) сая америк доллароор тус тус өссөн байна.

Зураг 29. Гадаад худалдааны нийт эргэлт \$, 2019 он /Импорт, Экспортоор/



Эх сурвалж: Үндэсний Статистикийн хороо

Монгол улс 2019 оны байдлаар 1177234,7 мян.ам.дол бүхий тээврийн хэрэгслийг импортоор худалдаж авсан байна. Үүнээс 418739,5 мян.ам.дол-оор суудлын автомашин, 421145 мян.ам.дол-оор ачааны автомашин, 232855,7 мян.ам.дол-оор хүнд машин механизмыг тус тус худалдан авсан байна.

Зураг 30. Импортын тээврийн хэрэгслийн төрөл, үнэ 2015-2019 он

Тээврийн хэрэгслийн ангилал	2015 он		2016 он		2017 он		2018 он		2019 он	
	тоо /шир/	үнийн дүн /мян.ам.дол/	тоо /шир/	үнийн дүн /мян.ам.дол/	тоо /шир/	үнийн дүн /мян.ам.дол/	тоо /шир/	үнийн дүн /мян.ам.дол/	тоо /шир/	үнийн дүн /мян.ам.дол/
Суудлын автомашин	37,086.0	209,967.6	37,735.0	219,679.2	48,870.0	260,382.7	64,039.0	407,847.0	69,472.0	418,739.5
Мотоцикл, дугуйт тэрэг	26,440.0	15,682.7	21,596.0	11,365.9	32,167.0	16,644.9	38,746.0	20,950.3	39,341.0	20,520.2
Ачааны автомашин	7,675.0	49,944.2	6,836.0	46,491.5	14,155.0	191,289.2	22,256.0	283,745.1	23,050.0	421,145.0
Унадаг дугуй.	13,237.0	511.7	14,735.0	800.2	15,300.0	868.0	15,886.0	940.5	12,220.0	642.0
Хүнд машин механизм	3,595.0	86,743.4	1,808.0	51,066.0	3,195.0	116,507.1	9,160.0	37,454.2	11,165.0	232,855.7
Тусгай/трактор, нийтийн/	1,646.0	38,747.7	2,055.0	49,623.0	1,700.0	33,062.1	1,990.0	36,992.8	2,699.0	56,642.8
Бусад	184.0	5,183.3	2,738.0	9,900.6	705.0	11,028.2	345.0	21,304.4	277.0	26,689.5
Нийт тээврийн хэрэгсэл	89,863.0	406,780.7	87,503.0	388,926.3	116,092.0	629,782.3	152,422.0	809,234.2	158,224.0	1,177,234.7

Эх сурвалж: ЗТХЯ, Гаалийн ерөнхий газар

Зураг 31. Нийт тээврийн хэрэгсэлд суудлын автомашины эзлэх тоо, үнэ



Эх сурвалж: ЗТХЯ, Гаалийн ерөнхий газар

Монгол дахь шинэ автомашины импорт, худалдаа, борлуулалт:

Монгол улсад дараах дистрибьютерийн болон диллерийн эрх бүхий 12 байгууллага нь нийт 20 гаруй брэндийн 60 гаруй модель, загварын шинэ автомашиныг зах зээлд нийлүүлж, худалдаалж байна. Үүнд:

1. Киа Моторс Монгол ХХК – Kia
2. МСМ Групп ХХК – Mercedes-Benz, Jeep, Ford
3. Монгол Хьюндай Автомотив ХХК – Hyundai
4. Моннис Моторс ХХК – Nissan, Renault
5. Таван Богд ХХК – Toyota
6. Старчайз Моторспорт Монгол ХХК – Porsche, Audi, Land Rover, Jaguar
7. Оч Моторс ХХК - Foton, Borgward
8. Мөнххада ХХК – Toyota
9. Номин Трейдинг ХХК – Chevrolet

10. Бридж ХХК – Suzuki
11. Руссо Моторс ХХК – LADA
12. Бавариа Моторс ХХК – BMW

Эдгээр шинэ автомашины зах зээлд борлуулагдаж буй дундаж үнэ 60.000.000-495000000 сая төгрөг байх ба худалдан авагчийн дийлэнх /80% ба түүнээс дээш/ хувь нь зээлийн нөхцөлөөр худалдан авч байна.

Зураг 32. Жишээлбэл шинэ Land 200 автомашины худалдаалагдах үнэ болон зээлийн нөхцөл, төлөлт

Автомашины загвар	SFX	Шатахууны төрөл	Үнэ /сая, төг/	Сарын төлөлт сая.төгрөгөөр				
				Урьдчилгаа 10%	Урьдчилгаа 20%	Урьдчилгаа 30%	Урьдчилгаа 40%	Урьдчилгаа 50%
Land Cruiser 200								
LC200 VX-R, (NEW AERO)	R8	Бензин	280.9	4.99	4.43	3.88	3.32	2.77
LC200 VX-R, (NEW AERO)	R9	Бензин	282.1	5.01	4.45	3.88	3.32	2.77
LC200 VX High	K3	Бензин	264.4	4.69	4.17	3.65	3.13	2.61
LC200 VX High	K9	Бензин	267.1	4.74	4.21	3.69	3.16	2.63
LC200 VX High	J3	Дизель	256.1	4.55	4.04	3.54	3.03	2.53
LC200 VX High	J6	Дизель	255.8	4.54	4.04	3.53	3.03	2.52
LC200 VX High	J8	Дизель	256.9	4.56	4.05	3.55	3.04	2.53
LC200 VX	J4	Дизель	225.4	4	3.56	3.11	2.67	2.22
LC200 VX	J5	Дизель	225.7	4.01	3.56	3.12	2.67	2.23
LC200 VX High	J7	Дизель	226.6	4.02	3.58	3.13	2.68	2.23
LC200 GX.R AT	T8	Дизель	207.6	3.69	3.28	2.87	2.46	2.05
LC200 GX.R MT	M7	Дизель	202.6	3.6	3.2	2.8	2.4	2
LC200 GX.R HIGH AT, URBAN style	L3	Бензин	201.4	3.58	3.18	2.78	2.38	1.99
LC200 GX.R HIGH AT, URBAN style	L4	Бензин	203.1	3.61	3.2	2.8	2.4	2
LC200 GX.R HIGH, AT, Leather	M2	Бензин	190	3.37	3	2.62	2.25	1.87
LC200 GX.R HIGH, AT, Leather	M4	Бензин	191.3	3.4	3.02	2.64	2.26	1.89
LC200 GX.R HIGH, AT	M1	Бензин	186	3.3	2.93	2.57	2.2	1.83
LC200 GX.R HIGH, AT	M3	Бензин	187.3	3.32	2.96	2.59	2.22	1.85
LC200 GX, MT Kannon Door	C2	Бензин	148.8	2.64	2.35	2.05	1.76	1.47

Эх сурвалж: Таван богд ХХК

Хамгийн их худалдаалагдаж буй шинэ автомашин нь дунд болон түүнээс дээш ангиллын SUV загварын жийп автомашин байна. Энэ нь нийт худалдаалагдаж буй шинэ автомашины 90%-ийг эзэлж байна.

Хүснэгт 10. Хамгийн их худалдаалагдаж буй шинэ автомашины зарим загвар, үнэ

Land 200	LC200 GX.R petrol high V6, AT (Winch)	187,300,000₮	
	LC200 VX diesel medium V8, AT	228,000,000₮	
	LC200 VX.R petrol high (New Aero)	282,100,000₮	
Land Cruiser Prado	TX, Бензин Механик 2.7 литр:	126,600,000₮	
	TX, Бензин Автомат 2.7 литр:	147,700,000₮	
	TX, Дизель Автомат 3.0 литр:	157,900,000₮	
	VX, Бензин Автомат V6, 4.0 литр:	185,500,000₮	
RAV4 2019	Petrol High, Бензин 2.0 литр:	128,100,000₮	
	HV Medium, Цахилгаан бензин хосолсон 2.5 литр:	119,000,000₮	

	NV High, Цахилгаан бензин хосолсон 2.5 литр:	136,900,000төг	
Land Cruiser 76	LC76 High, Дизель, 4.2 литр:	123,600,000төг	
	LC76 Medium, Дизель, 4.2 литр:	116,600,000төг	
	LC76 Low, Дизель, 4.2 литр:	101,500,000төг	
	LC76 Бензин V6, 4.0 литр:	114,800,000төг	
Land Cruiser 78	LC78 High Дизель, 4.2 литр:	127,700,000төг	
	LC78 Low Дизель, 4.2 литр:	117,700,000төг	
Juke	Бензин, автомат механик хосолсон	79,900,000төг	
Patrol Y62 V6 XE	Хөдөлгүүрийн багтаамж 4.0л 275м/х	165,500,000 ₮	
Patrol Y62 V6 T2	Хөдөлгүүрийн багтаамж 4.0л 275м/х	187,300,000 ₮	
Patrol Y62 V6 Titanium	Хөдөлгүүрийн багтаамж 4.0л 275м/х	199,000,000 ₮	

Хүснэгт 11. Худалдаалагдаж буй шинэ суудлын автомашины зарим загвар, үнэ

Camry	Camry, Бензин, 2.5 литр:	124,100,000төг	
Prius	Prius, Цахилгаан бензин хосолсон, 1.8 литр:	109,000,000төг	
Volkswagen Passat	2,000cc турбо бензин хөдөлгүүр, 210 морины хүч	99,000,000төг	
Sonata 8	Бензин 2.000cc DONC dual CVVT	83,295,000₮	

Монгол дахь шинэ автомашины үйлдвэрлэл, борлуулалт:

2019 оны байдлаар нийт тээврийн хэрэгслийн импорт 1177.3 сая ам.долларт хүрч 2018 оны мөн үеийн дүнгээс 171.9 сая ам.доллараар өсжээ.

Тайлант хугацаанд суудлын автомашин 61069, ачааны автомашин 19931 орж ирсэн бол өнгөрсөн оны мөн үетэй харьцуулахад суудлын автомашины импорт 8225-аар, ачааны автомашины импорт 1288-аар тус тус нэмэгдсэн байна.

Импортын бүтцийн хувьд эрдэс бүтээгдэхүүн, машин тоног төхөөрөмж, бүх төрлийн тээврийн хэрэгсэл, хүнсний бэлэн бүтээгдэхүүн болон үндсэн төмөрлөг түүгээр хийсэн бүтээгдэхүүний импорт давамгайлсан хэвээр байгаа бөгөөд 2019 оны эхний 10 сарын гүйцэтгэлээр дээрх төрлийн барааны импорт нийт дүнгийн 77.6%-ийг эзэлж байна.

Үүнд, эрдэс бүтээгдэхүүний импорт 22.1%-ийг, машин тоног төхөөрөмж, сэлбэгийн импорт 20.7%-ийг, бүх төрлийн тээврийн хэрэгсэл, тэдгээрийн эд ангийн импорт 18.3%-ийг, хүнсний бэлэн бүтээгдэхүүний импорт 7.1%-ийг, үндсэн төмөрлөг түүгээр хийсэн бүтээгдэхүүний импорт 9.4%-ийг тус тус эзэлж байна.

Монгол улсыг гадаад худалдааны алдагдаж оруулж буй импортын тээврийн хэрэгслийг худалдан авахад зарцуулж буй ихээхэн хэмжээний мөнгөний урсгалыг орлох бүтээгдэхүүн дотооддоо үйлдвэрлэх, угсрах замаар тодорхой хэмжээнд бууруулах, цаашилбал бүрэн зогсоох боломжийг эрэлхийлэх нь бидэнд тулгарч буй чухал асуудлын нэг юм.

Монгол улсад шинэ автомашины үйлдвэрлэл, угсралтын 3 аж ахуйн нэгж байдаг ба тус аж ахуйн нэгжүүд нь дунд оврын жийп автомашин, цахилгаан суудлын автомашин болон автобус, чиргүүл зэргийг тус тус үйлдвэрлэж байна.

Шинэ автомашин үйлдвэрлэж буй ААН:

- Монгол Машин Индустрал ХХК
 - Экологбус ххк “ECOBUS” авто угсралтын үйлдвэр
 - Цахилгаан тээвэр онөөатүг-ын Троллейбусны үйлдвэр
- “Барс моторс” ХХК

Экологбус хх компанийн “ecobus” авто угсралтын үйлдвэр:

Экологбус ХХК нь 2014 онд Монгол улсад машин байгууламжийн салбарын эхлэлийг тавьж, үүсгэн байгуулагдаж анх удаа Евро IV стандартын хөдөлгүүр, портал тэнхлэг, вакуум цонхтой ECOBUS J-800T загварын их багтаамжийн автобус үйлдвэрлэн, 2015 онд 20 ширхгийг нийслэлийн нийтийн тээврийн үйлчилгээнд гаргасан байна.

Ecobus брэндийн их ба дунд оврын автобус, цахилгаан машин, авто чиргүүл зэрэг импортыг орлох цуврал бүтээгдэхүүний зохион бүтээлт, үйлдвэрлэлийг амжилттай зохион байгуулсан тул манай улсын аж үйлдвэрийн салбарын ТЭРГҮҮН ДЭЭД ШАГНАЛ, “БИЛЭГТ ГӨРӨӨС” цомоор шагнуулсан.

Тус үйлдвэр нь 2000м² ашигтай талбай бүхий өөрийн үйлдвэрийн байртай, жилд 120 автобус угсарч үйлдвэрлэх хүчин чадалтай, захиалгаас хамаарч үйлдвэрлэлийг 2-3 ээлжээр зохион байгуулж хүчин чадлыг өсгөх боломжтой ба өөр өөр бүтээгдэхүүний үйлдвэрлэлийг нэгэн зэрэг зохион байгуулах технологийн бололцоотой, техник зохион бүтээлт, тооцоолол, технологи, чанарын хяналтын чиглэлийн инженер техникийн ажилтнуудтай.

Зураг 33. Экологбус ХХК-ийн “ЭКОБУС” авто угсралтын үйлдвэр



- 2014 онд байгуулагдсан
- 35 ажилтантай
- Зохион бүтээх, технологийн товчоо
- 12 посттой дамжлага шугам
- Хэт улаан туяан хатаалгатай будгийн цех

Эх сурвалж: Экологбус ХХК

ЭКОБУС авто угсралтын үйлдвэрийн инженер техникийн баг өмнө нь 2006 оноос Цахилгаан тээвэр компанийн Троллейбусны үйлдвэрийг үүсгэн байгуулж, ерөнхий удирдлага, Зохион бүтээх, технологийн товчоо, үйлдвэрлэлийн гардан удирдаж 200 гаруй тооны автобус, троллейбус, цахилгаан машин, авточиргүүл болон будаа ачигч, хуванцрын үйлдвэрийн тоног төхөөрөмж үйлдвэрлэж зах зээлд нийлүүлсэн, машин үйлдвэрлэлийн салбарын 8 стандарт, бүтээгдэхүүний техникийн зураг, технологи, норм нормативын баримт бичгүүдийг боловсруулж батлуулан ажилладаг туршлагатай, “Машин үйлдвэрлэл эрхлэх” 2014/054 тоот тусгай зөвшөөрлийн үндсэн дээр үйлдвэрлэл эрхэлдэг юм.

Зураг 34. Экологбус ХХК -ийн “Машин үйлдвэрлэл эрхлэх” 2014/054 тоот тусгай зөвшөөрөл



Эх сурвалж: Экологбус ХХК

Тус үйлдвэрийн Зохион бүтээх товчоонд SOLIDWORKS, AUTOCAD, ANSYS зэрэг программууд ашиглан зохион бүтээлт, техникийн зураг технологи

боловсруулах, ачааллын тооцоо туршилт, баталгаажуулалтын чиглэлээр эрдэм шинжилгээ, судалгааны ажил хийдэг, угсралтын толгой үйлдвэрт бүтээгдэхүүн нийлүүлдэг хуванцар, автопластик, механик боловсруулалт, цахилгаан-электрон тоноглолын зэрэг 10 гаруй дагалдах үйлдвэрүүдтэй кластерийн хэлбэрээр хамтарч, хоршиж ажилладаг.

Машин үйлдвэрлэлийн салбарын эрх зүйн орчныг бүрдүүлэх чиглэлээр ажиллаж, дараах үйлдвэрийн болон бүтээгдэхүүний үндэсний стандартууд боловсруулж, батлуулан мөрдөж байна. Бүтээгдэхүүн нь стандартын шаардлагыг хангасан тухай СХЗГ-аас олгосон УБД0000775 тоот тохирлын гэрчилгээтэй.



Хүснэгт 12. Экологбус ХХК-ийн үйлвэрлэж, угсарч буй тээврийн хэрэгсэл

Үйлдвэрлэсэн	Машины марк, загвар	Зураг	Хийцийн онцлог
“Цахилгаан тээвэр” нөөцтөг-ын Троллейбусны үйлдвэр	JEА-800 маркын троллейбус		Контактын шугамаас тэжээл авч ажилладаг, хөдөлгөөнийг удирдах IGBT электрон системтэй дэвшилтэт хийцтэй троллейбус. Манайд байсан ЗиУ-682Б маркын троллейбуснаас хурд, хүч, маневр илүү, цахилгаан 35% бага зарцуулдаг
	JEА-800М маркын электробус		Контактын шугамаас гадна аккумуляторын системээр дагнан 50м зайд хөдөлгөөн үйлдэх техникийн боломжтой.

<p>JEA-800F маркын дуобус</p>		<p>Контактын шугамаас гадна өөр дээр нь тоногдсон генератороос авдаг тэжээлийн хосолмолс' эх үүсвэртэй.</p> <p>2008 онд Казахстан улсад экспортод 2-ыг гаргасан.</p>
<p>UB-MOS маркын троллейбус</p>		<p>Москва хотын Троллейбусны үйлдвэрээс нийлүүлсэн кузовыг IGBT удирдлагын системээр тоноглон троллейбус болгосон</p>

Бусад бүтээгдэхүүн:





Ачааны болон суудлын цахилгаан машин






Зөөврийн сууц

Аялалын майхантай чиргүүл

1E-1.5 маркын бүхээгтэй чиргүүл

Эх сурвалж: Эко бус ХХК

“Барс моторс” ХХК:

“Барс моторс” ХХК нь Монголд суудлын автомашин угсрах үйлдвэр байгуулах төслийг эхлүүлж “АГТ Ауто” ХХК-ыг байгуулан суудлын автомашин үйлдвэрлэлийн салбарт олон жилийн туршлагатай Япон, Тайванийн хөрөнгө оруулалттай Юлон групп болон БНХАУ-ын төрийн өмчит Донгфень компаниудтай хамтран жилд 1000 гаруй автомашин угсрах хүчин чадалтай дунд гарын жийп машин угсрах эхний үйлдвэрийг 2019 онд багтаан ашиглалтад оруулж, 2020 оны 4 сард эхний 100 машиныг үйлдвэрээс гаргах зорилт тавин ажиллаж байгаа юм байна.

Зураг 35. “АГТ Ауто” ХХК БНХАУ-ын төрийн өмчит Донгфень ба Юлон групп компаниудтай “Автомашин үйлдвэрлэх үйлдвэр байгуулах” гэрээ байгуулж буй байдал



Эх сурвалж: <https://newswall.mn/>

Юлон групп нь Хятад, Филиппин, Тайвань дахь угсрах үйлдвэрүүдээрээ дамжуулан Chrysler, Geely, General Motors, Mercedes Benz, Mitsubishi болон Nissan-ын машинуудыг үйлдвэрлэдэг бол Донгфень мотор корпорац нь БНХАУ-ын 2 дахь том автомашин үйлдвэрлэгчийн нэг бөгөөд ачааны автомашин, зорчигч тээврийн автобусаас гадна Kia, Honda, Peugeot-Citroen, Renault зэрэг компаниудын автомашиныг үйлдвэрлэж байна.

Зураг 36. “АГТ Ауто” ХХК -ийн үйлдвэрлэх “МОЗО” автомашин



Эх сурвалж: <https://newswall.mn/>

2020 онд Монгол улсад үйлдвэрлэх дунд гарын жип машин нь “Luxgen Legend” гэдэг хамтарсан брэнд нэртэй байх бөгөөд “Luxurious, Genius and Legendary” гэдэг үзэл санаагаар Монгол үндэстний сэргэн мандлыг бэлгэдсэн, аж үйлдвэрийн 4 дүгээр хувьсгалыг эх орондоо эхлүүлсэн хамгийн эхний төсөл байх бөгөөд хэрэглэгчдэд тансаг, ухаалаг хүлгийг өөрийн үндэстний ДНК шингээсэн интерьер шийдлээр боломжийн үнээр хүргэх төлөвлөгөөтэй ажиллах ажээ.

“МОЗО” дунд гарын жийп автомашин нь зах зээлд 59 сая төгрөгийн үнэтэйгээр худалдаалагдах төлөвлөгөөтэй байна.

Тус үйлдвэр нь жилд 25 мянган автомашиныг үйлдвэрлэх хүчин чадалтай байна.

ТАВ. ДҮГНЭЛТ, САНАЛ ЗӨВЛӨМЖ

5.1 Дүгнэлт

Монгол улсын автотээрийн хэрэгслийн бүртгэл мэдээллийн санд 2019 оны 12-р сарын 31-ний байдлаар Австрали, Америк, Бельги, Вьетнам, Дани, Орос, Солонгос, Япон гэх мэт 30 улсаас импортлогдсон нийт 1.029.800 тээврийн хэрэгсэл бүртгэлтэй байна

Сүүлийн 5 жилийн байдлаар буюу 2014-2019 онд импортлогдсон 423911 тээврийн хэрэгслийг суудал, ачаа, механизм, тусгай зориулалтын, автобус гэсэн 5 төрлөөр ангилан Монгол улсад хамгийн их ашиглагдаж буй тээврийн хэрэгслийг ангилал тус бүрээр нь гарган үзвэл Toyota Prius, Hyundai porter, SEM механизм, UAZ пургон болон KIA Grand bird зэргийн тээврийн хэрэгслүүд байна.

Нийт бүртгэлтэй 631436 суудлын автомашины 171547 буюу 27% нь евро 3 стандартын, 161320 нь буюу 25.8% нь евро 4 стандартын, 45575 нь буюу 7.2% нь евро 5 стандартын, 10387 нь буюу 1.6 % нь евро 6 стандартын шаардлагыг хангаж байгаа бол үлдсэн 242607 суудлын автомашин нь Евро 2 ба түүнээс дооших стандартын шаардлагыг хангахааргүй байна. Энэ нь нийт суудлын автомашины 38.4% юм.

Автобус болон Ачааны автомашины хувьд евро III стандартад нийцэх 82901 автомашин байгаа бол евро IV-т 20118, евро V-д 30760, евро VI-д 9127 автомашин нийцэж байна. Евро 2 болон түүнээс дооших стандартад нийцэхгүй 97008 автомашин байгаа бөгөөд энэ нь нийт 239914 автобус болон ачааны автомашины 40.4%-ийг эзэлж байна.

Монгол улсын зах зээлд худалдаалагдаж буй хөдөлгөөний идэвхтэй аюулгүй байдал шууд нөлөөлөх 8 нэр төрлийн сэлбэг, эд ангийн 98% нь гарал үүсэл, чанар, стандартын гэрчилгээгүй байна.

2019 оны байдлаар дэлхий дээр 92 сая моторт тээврийн хэрэгсэл үйлдвэрлэгдсэн ба үүнээс 26.1 сая тээврийн хэрэгслийг БНХАУ, 22.1 саяыг Европын улс орны үйлдвэрлэгчид, 16.9 саяыг хойд Америкийн үйлдвэрлэгчид, 13.3 саяыг Япон болон Солонгос улсын үйлдвэрлэгчид, 8.9 саяыг өмнөд Азийн үйлдвэрлэгчид,

3.4 саяыг өмнөд Америкийн үйлдвэрлэгчид, 2 саяыг дундад болон зүүн Африкийн үйлдвэрлэгчид тус тус үйлдвэрлэсэн байна.

Дотооддоо автомашины үйлдвэр байгуулахаар зорьж буй улс орнууд дараах зохицуулалтыг хийж байна. Үүнд:

- 10 сая доллараас дээш хөрөнгө оруулалт хийсэн тохиолдолд 10 жилийн турш бүх төрлийн татвараас чөлөөлж, шинээр бий болгосон ажлын байр бүрд урамшуулал олгох ба тоног төхөөрөмжийг гаалийн татвараас чөлөөлөх
- Үйлдвэр байгуулахад шаардагдах бүх төрлийн тоног төхөөрөмжийн татвараас чөлөөлөх, үйлдвэр байгуулах бүс нутаг, газрыг төлбөргүй олгох, ашиглуулах,
- Хөрөнгө оруулагч, үйлдвэр байгуулагч нь өөрсдийн сонгосон бүс нутагт үйл ажиллагаагаа явуулах нөхцөлөөр бүрэн хангах,
- Автомашин үйлдвэрлэлд шаардагдах тоног төхөөрөмж, автомашины сэлбэг, эд ангийн үйлдвэрлэл, түүний импортод татвар ногдуулахгүй байх,
- Тухайн үйлдвэрлэгчийн бүтээгдэхүүний(машин, сэлбэг гэх мэт) зах зээлийг хамгаалах:
 - Ижил төрлийн бүтээгдэхүүний импортод өндөр татвар ногдуулах, зарим хориг тавих
 - Бүтээгдэхүүн худалдан авч буй дотоодын иргэдэд хөнгөлөлт үзүүлэх, бага хүүтэй зээл олгох
 - Ахуйн зардал буюу дэд бүтцийн өртөг, цахилгаан, газрын татвар, ашиг орлогын татвар зэргээс тодорхой хугацаанд чөлөөлөх(5 жил, 10 жил гэх мэт)

Гаднын улс оронд өөрсдийн автомашины үйлдвэрийн салбар байгуулах, үйлдвэрийг шилжүүлэн нүүлгэхдээ автомашин үйлдвэрлэгчдийн анхаарч буй гол нийтлэг шаардлага нь дараах байдалтай байна.

- Хүн амын нягтрал ихтэй буюу худалдан авагч ихтэй улс орон, бүс нутаг байх,
- Хүн амын амьжиргааны төвшин, худалдан авах чадвартай хэрэглэгчийн эзлэх хувь өндөр байх,
- Дэд бүтцийн, ложистикийн хөгжил сайн байх (усан замын, автотээврийн, төмөр замын гэх мэт)
- Засгийн газрын бодлого, түүний хэрэгжилт, эдийн засаг бизнесийн таатай орчин, итгэл үнэмшил тогтвортой байдал
- Импорт, экспортын уян хатан бодлоготой байх
- Засгийн газраас үзүүлэх дэмжлэг, түүний баталгаатай байдал
- Хууль, эрхзүйн таатай орчин бүрдсэн эсэх
- Бусад төрлийн аж үйлдвэрлэлийн салбарын хөгжил
- Ажиллах хүч буюу хүний нөөц, түүхий эд, материал хангамжийн нөөц, жижиг дунд үйлдвэрлэлийн хөгжил гэх мэт

Автомашин үйлдвэрлэлийн үйл явц дараах үндсэн 3 төрлөөр дэлхий дахинд явагддаг ба дотооддоо автомашины үйлдвэр байгуулсан улс орнууд бүрэн болон хагас задаргааг нийлүүлж угсрах үйлдвэрлэлийг өргөн ашиглаж байна. Үүнд:

- Бүрэн задарсан CKD- completely knocked down /CKD/
- Хагас задарсан SCD- semi knocked down /SKD/
- Бүрэн угсарсан тээврийн хэрэгсэл - completely built – up vehicle /CBU/

“Тээврийн хэрэгсэл түүний эд анги ба тоног төхөөрөмжийн нэгдсэн зааварчилгааны гэрээ ба харилцан хүлээн зөвшөөрөл” 1958 оны гэрээнд автотээврийн хэрэгсэл түүний эд анги, нэмэлт тоног төхөөрөмжийн тус бүрд тавигдах шаардлагыг тусгасан 127 техникийн зохицуулалт, стандарт байна.

1958 оны гэрээнд нэгдэн орсон орнууд эдгээр 127 техникийн зохицуулалт, стандартыг харилцан хүлээн зөвшөөрч эдгээрээс сонгон хэрэглэж, үндэсний хууль тогтоомж эрх зүйн баримт бичигтээ нийцүүлэн дагаж мөрдөж байна

Дэлхийн даяар автомашин үйлдвэрлэлийн салбарт загвар зохион бүтээгч инженерээс авахуулаад сорилт туршилтын менежер хүртэлх 15 сая гаруй нарийн мэргэшсэн, өндөр ур чадвар бүхий ажилчин ажилладаг гэсэн тооцоо байдаг бөгөөд Моторт тээврийн хэрэгслийн үйлдвэрлэл олон улсын байгууллага (OCIA) –аас мэдээлэлснээр 60 сая тээврийн хэрэгсэл үйлдвэрлэхэд 9 сая ажилчин шаардлагатай байдаг байна.

Моторт тээврийн хэрэгслийн үйлдвэрлэл олон улсын байгууллага (OCIA) –ын 60 сая тээврийн хэрэгсэл үйлдвэрлэхэд 9 сая ажилчин шаардлагатай гэсэн тооцооллын дагуу болон дараах зурагт харуулсан улс орнуудын үйлдвэрлэж буй тээврийн хэрэгсэл, ажилчдын тоотой харьцуулан Монгол улсад жилд дунджаар 100.000 автомашин үйлдвэрлэх хүчин чадалтай үйлдвэр байгуулна гэж тооцвол технологи, үйлдвэрлэлийн төрлөөс хамааран 9000-15000 гаруй ажилтан шаардлагатай болох юм.

Монгол улс 2019 оны байдлаар 1177234,7 мян.ам.дол бүхий тээврийн хэрэгслийг импортоор худалдаж авсан байна. Үүнээс 418739,5 мян.ам.дол-оор суудлын автомашин, 421145 мян.ам.дол-оор ачааны автомашин, 232855,7 мян.ам.дол-оор хүнд машин механизмыг тус тус худалдан авсан байна.

Монгол улсад дистрибьютерийн болон диллерийн эрх бүхий 12 байгууллага нийт 20 гаруй брэндийн 60 гаруй модель, загварын шинэ автомашиныг дундажаар 60-495 сая төгрөгөөр худалдаалж байгаа ба худалдан авагчийн дийлэнх /80% ба түүнээс дээш/ хувь нь зээлийн нөхцөлөөр худалдан авч байна.

Хамгийн их худалдаалагдаж буй шинэ автомашин нь дунд болон түүнээс дээш ангиллын SUV загварын жийп автомашин байна. Энэ нь нийт худалдаалагдаж буй шинэ автомашины 90%-ийг эзэлж байна.

5.2 Санал, Зөвлөмж

1. Дараах олон улсын хэлэлцээрт нэгдэх

- “Тээврийн хэрэгсэл түүний эд анги ба тоног төхөөрөмжийн нэгдсэн зааварчилгааны гэрээ ба харилцан хүлээн зөвшөөрөл” 1958 он.
- “Тээврийн хэрэгслийн олон улсын техникийн зохицуулалтын гэрээ” 1998 он.
- “Тээврийн хэрэгсэлд техникийн хяналтын үзлэгийг тогтмол явуулах нэгдмэл нөхцөл бүрдүүлэх ба уг үзлэгийг харилцан хүлээн зөвшөөрөх” тухай. 1997 он.

2. Босоо тэнхлэгийн дагуу байрлах Дархан, Эрдэнэт, Чойр, Сайншанд, Замын Үүд зэрэг аймгуудад олон улсын жишгийн дагуу эдийн засгийн чөлөөт бүс байгуулах.

Үүнд:

- 10 сая доллараас дээш хөрөнгө оруулалт хийсэн тохиолдолд 10 жилийн турш бүх төрлийн татвараас чөлөөлж, шинээр бий болгосон ажлын байр бүрд урамшуулал олгох ба тоног төхөөрөмжийг гаалийн татвараас чөлөөлөх
- Үйлдвэр байгуулахад шаардагдах бүх төрлийн тоног төхөөрөмжийг татвараас чөлөөлөх, үйлдвэр байгуулах бүс нутаг, газрыг төлбөргүй олгох, ашиглуулах,
- Хөрөнгө оруулагч, үйлдвэр байгуулагч нь өөрсдийн сонгосон бүс нутагт үйл ажиллагаагаа явуулах нөхцөлөөр бүрэн хангах,
- Автомашин үйлдвэрлэлд шаардагдах тоног төхөөрөмж, автомашины сэлбэг, эд ангийн үйлдвэрлэл, түүний импортод татвар ногдуулахгүй байх,
- Тухайн үйлдвэрлэгчийн бүтээгдэхүүний(машин, сэлбэг гэх мэт) зах зээлийг хамгаалах:
 - Ижил төрлийн бүтээгдэхүүний импортод өндөр татвар ногдуулах, зарим хориг тавих
 - Бүтээгдэхүүн худалдан авч буй дотоодын иргэдэд хөнгөлөлт үзүүлэх, бага хүүтэй зээл олгох
 - Ахуйн зардал буюу дэд бүтцийн өртөг, цахилгаан, газрын татвар, ашиг орлогын татвар зэргээс тодорхой хугацаанд чөлөөлөх(5 жил, 10 жил гэх мэт)

3. **“Алсын хараа-2050” монгол улсын урт хугацааны хөгжлийн бодлогод тусгагдсан дараах ажлыг хийж гүйцэтгэхэд анхаарах.**
Үүнд:

- 8.1.1. Олон улс, бүс болон орон нутгийн чанартай дараах чиглэлийн авто замуудыг байгуулна:
- 8.1.2. Хөгжлийн ирээдүйтэй сууринг тодорхойлж улс, бүсийн чанартай авто замын сүлжээнд холбоно.
 - “Ховдын Мянгад”–“Завханы Загастайн даваа”-ны арын уулзвар;
 - “Өлгий”-“Хөх эрэг боомт”;
 - “Батцэнгэл”–“Хануйн гүүр”;
 - “Ховд”–“Улаангом”;
 - “Завханы Сонгино”–“Тэс”–“Арц суурь боомт”;
 - “Есөнбулаг”–“Улиастай”;
 - “Бага Илэнхи”–“Тэшиг”–“Хутаг-Өндөр”;
 - “Булганы Орхон”–“Хишиг-Өндөр”–“Гурванбулаг”;
 - “Алтанбулаг”– “Дархан-Уул”–“Улаанбаатар”;
 - “Чойбалсан”–“Баруун-Урт”;
 - “Баяндалай” – “Шивээ хүрэн боомт”.
- 8.1.3. Стратегийн орд газруудыг хилийн боомттой холбосон дараах чиглэлийн төмөр замуудыг барьж, байгуулна:
 - “Таван толгой”–“Зүүнбаян”;
 - “Зүүнбаян”–“Ханги мандал”;
 - “Нарийн сухайт”–“Шивээ хүрэн”;
 - “Таван толгой”–“Гашуунсухайт”;
 - “Сайншанд”–“Баруун-Урт”–“Хөөт”.
- 8.1.4. Олон улсын тээвэр логиستيкийн 3, бүсийн тээвэр логиستيкийн 6, орон нутгийн тээвэр логиستيкийн 33 төвийг тус тус барина.
- 8.1.7. Замын-Үүд, Алтанбулаг, Цагааннуурын чөлөөт бүсийг барьж дуусгана.
- 8.1.8. Хавирга, Гашуунсухайт, Шивээ хүрэн, Булган, Боршоо, Арц суурь, Бага Илэнхи зэрэг хилийн боомтуудын нэвтрэх чадварыг нэмэгдүүлнэ.

4. **“МАШИН ҮЙЛДВЭРЛЭХ, УГСРАХ ҮЙЛДВЭР”-т ажиллах боловсон хүчний төлөөллийг сургах, бэлтгэх.**

- Дотооддоо машин үйлдвэрлэх, угсрах үйлдвэр байгуулсан улс орны туршлагаас үзэхэд шаардлагатай боловсон хүчнийг сургах, мэргэшүүлэх ажлыг үйлдвэр байгуулахаас хамгийн багадаа 2-3 жилийн өмнө хийж байна.