

Ковид-19-ийн дараах агаарын тээврийн салбар: Монгол ба дэлхийн хандлага

Post-COVID Aviation Industry: Global and Mongolian Trends

Л. Наранчимэг¹, Д. Дэлгүүнгэрэл²

Хураангуй

Ковид-19 цар тахал нь агаарын тээврийн салбарт түүхэнд байгаагүй гүн хямралыг авчирсан хэдий ч 2023 оноос эхлэн дэлхий нийтээр сэргэлтийн хандлагатай болж, зорчигчийн тоо, орлого, ашигт ажиллагаа аажмаар нэмэгдэж байна. Монгол Улсын агаарын тээврийн салбар ч мөн адил 2023 оноос хойш орлого, зорчигчийн тоо, олон улсын болон орон нутгийн нислэгийн чиглэлүүдээр тогтвортой өсөлттэй ажиллаж байна. Гэвч энэ сэргэлт нь бүтцийн хязгаарлалтууд, шатахууны өртөг, хүний нөөцийн хомсдол, өрсөлдөөний орчны тэгш бус байдал зэрэг шинэ сорилтуудтай давхцаж байгаа нь салбарын тогтвортой хөгжлийг эргэлзээтэй болгож байна. Энэхүү өгүүлэл нь дэлхийн болон Монголын агаарын тээврийн салбарын нөхцөл байдлыг харьцуулсан байдлаар судалж, сэргэлтийн чиг хандлага, тулгарч буй сорилт, боломжуудыг дүгнэн, бодлогын түвшинд хэрэгжүүлж болох шийдлүүдийг санал болгож байна.

Түлхүүр үгс: агаарын тээврийн сэргэлт, Ковид-19-ийн дараах нөхцөл байдал, Монголын агаарын тээвэр, орлого, зорчигчийн тоо, тогтвортой хөгжил

Abstract

The COVID-19 pandemic has led to an unprecedented crisis in the global aviation industry, but signs of recovery have emerged since 2023, as passenger traffic, revenues, and profitability continue to increase. Mongolia's aviation sector has also demonstrated steady growth in terms of revenue, passenger volume, and the expansion of both international and domestic routes. However, the recovery phase coincides with new structural challenges such as high fuel costs, human resource shortages, and unequal market competition, raising concerns over the sector's long-term sustainability. This paper examines and compares the current state of the global and Mongolian aviation industries in the post-pandemic period, analyzes trends in recovery and associated risks, and presents potential policy recommendations to support sustainable sectoral development.

Keywords: aviation recovery, post-COVID aviation sector, Mongolian air transport, revenue, passenger traffic, sustainable development

¹ МУИС-ийн Бизнесийн Сургууль, НББ-ийн тэнхим
E-mail: naranchimeg_1@num.edu.mn

² МУИС-ийн Бизнесийн Сургууль, НББ-ийн тэнхимийн докторант
E-mail: delguungerel@gmail.com

Удиртгал

Агаарын тээврийн салбар нь улс орнуудын эдийн засгийн хөгжил, бүс нутгийн интеграци, аялал жуулчлал, худалдаа, хүмүүнлэгийн хамтын ажиллагаанд шууд болон дам нөлөө үзүүлдэг стратегийн чухал салбаруудын нэг билээ. Ковид-19 цар тахал нь энэ салбарт урьд өмнө тохиож байгаагүй гүн хямралыг авчирсан бөгөөд дэлхий даяар зорчигчийн тоо огцом буурч, орлого болон ашигт ажиллагаа түүхэн доод түвшинд хүрч, олон агаарын тээврийн компаниуд дампуурлын ирмэгт хүрсэн билээ.

Цар тахлын сөрөг нөлөөлөл 2020-2022 оны хооронд давамгайлж байсан бол 2023 оноос дэлхийн болон Монгол Улсын агаарын тээврийн салбар сэргэлтийн үе рүү шилжиж, зорчигчийн тоо, орлого, нислэгийн чиглэл нэмэгдэж эхэлсэн байна. Дэлхийн агаарын тээврийн салбар 2023 онд 27.4 тэрбум ам.долларын цэвэр ашигтай ажиллаж, цар тахлын өмнөх 2019 оны түвшинд хүрсэн нь салбарын сэргэлтийн тод жишээ болж байна. Монгол Улсын хувьд 2024 оны эхний 9 сарын байдлаар агаарын тээврийн орлого 919.5 тэрбум төгрөгт хүрч, өмнөх оны мөн үеэс 30.2 хувиар, 2019 оны мөн үеэс 124.8 хувиар өссөн нь нөхцөл байдалд эерэг өөрчлөлт гарсныг харуулж байна.

Гэсэн хэдий ч сэргэлтийн энэ үе шат нь салбарын урт хугацааны тогтвортой хөгжлийг бүрэн хангаж чадахгүй бөгөөд бүтцийн өөрчлөлт, байгаль орчны шаардлага, шатахууны хангамж, хүний нөөцийн хомсдол зэрэг шинэ сорилтууд гарч ирж байна. Мөн Монголын нөхцөлд орон нутгийн нислэгийн үр ашиггүй бүтэц, төрийн оролцоо, хувийн хэвшлийн боломж хязгаарлагдмал байдал зэрэг асуудлууд илүү тодорхой ажиглагдаж байна.

Энэхүү өгүүлэл нь Ковид-19 цар тахлын дараах дэлхийн болон Монгол Улсын агаарын тээврийн салбарын өнөөгийн нөхцөл байдлыг харьцуулсан байдлаар шинжилж, сэргэлтийн хандлага, тулгамдаж буй сорилт, цаашдын хөгжлийн чиг хандлагыг тодорхойлох зорилготой. Судалгааны үр дүн нь бодлого боловсруулах байгууллагууд, хувийн хэвшлийн хөрөнгө оруулагчид, салбарын менежерүүдэд шийдвэр гаргалтад тулгуур болох мэдээллийг өгнө гэдэгт найдаж байна.

Өгүүлэл нь дараах бүтэцтэй байна: эхний хэсэгт судалгааны онолын үндэслэлийг; хоёрдугаарт, олон улсын агаарын тээврийн салбарын нөхцөл байдлыг, гуравдугаарт, Монгол Улсын нөхцөл байдлыг авч үзнэ. Дараа нь тулгамдаж буй сорилт, боломжуудыг тодорхойлж, эцэст нь дүгнэлт, бодлогын зөвлөмжийг санал болгоно.

Онолын үндэслэл

Агаарын тээврийн салбар нь дэлхийн эдийн засгийн өсөлт, бүс нутгийн интеграци, аялал жуулчлал, худалдааны эргэлтэд чухал нөлөө үзүүлдэг стратегийн салбаруудын нэг юм. Иймд Ковид-19 цар тахлын шууд болон дам нөлөө нь тус салбарт олон улсын хэмжээнд урт хугацааны бүтцийн өөрчлөлт үүсгэж, салбарын эрэлт, нийлүүлэлтийн тогтворгүй байдал, орлого, ашигт ажиллагааны уналт, хөрөнгө оруулалтын эрсдэлийг дагуулсан.

Олон улсын агаарын тээврийн холбоо (IATA) болон Олон улсын иргэний нисэхийн байгууллага (ICAO)-аас гаргасан судалгаанд цар тахлын улмаас 2020-2022 оны хооронд агаарын тээврийн салбар 180 гаруй тэрбум ам.долларын алдагдал хүлээсэн болохыг онцолсон байдаг.

Зорчигчийн тоо, нислэгийн давтамж, ашигт ажиллагаа зэрэг гол үзүүлэлтүүд огцом буурснаар тус салбарын тогтвортой байдалд хүндхэн сорилт тулгарсан. Энэ нь зөвхөн бизнесийн эрсдэлийн асуудал бус, мөн улс орнуудын хил хязгаар, нислэгийн эрх зүйн зохицуулалт, эрүүл мэндийн стандартын ялгаатай байдал зэрэг олон нийтийн бодлогын хүчин зүйлтэй холбоотой байв (ICAO, 2023).

Цар тахлын дараах сэргэлтийн үед тогтвортой хөгжил, уур амьсгалын өөрчлөлттэй уялдсан шинэ сорилтууд гарч ирж байна. Тухайлбал, Европын Холбоо болон дэлхийн томоохон авиа компаниуд байгаль орчинд ээлтэй технологи нэвтрүүлэх, нүүрстөрөгчийн хийн ялгаруулалтыг бууруулах хуулийн зохицуулалт болон сайн дурын санаачлагыг хэрэгжүүлж байна. Энэ хүрээнд хамгийн өргөн хэрэглэгдэх болж буй нэг технологи бол Sustainable Aviation Fuel (SAF) буюу байгаль орчинд ээлтэй нисэхийн түлш юм.

SAF нь нүүрстөрөгчийн ялгаруулалтыг 60-80 хүртэл хувиар бууруулах боломжтой гэж тооцоологдож байгаа хэдий ч өртөг өндөртэй, үйлдвэрлэл хязгаарлагдмал зэрэг бэрхшээлтэй. Гэсэн ч урт хугацаанд SAF хэрэглээг нэмэгдүүлэх нь салбарын байгаль орчинд үзүүлэх сөрөг нөлөөг бууруулах стратегийн чухал чиглэлд тооцогдож байна (IATA, 2024b).

Мөн хөгжиж буй орнуудад агаарын тээврийн дотоодын зах зээл нь зорчигчийн хязгаарлагдмал тоо, дэд бүтцийн сул хөгжил, өрсөлдөөнгүй орчноос үүдэн эдийн засгийн үр ашиггүй байдалтай тулгардаг. Монгол Улсын хувьд энэхүү асуудлууд нь салбарын үр ашигт ажиллагаа болон тийзний үнэ зэрэгт шууд нөлөөлж, хувийн хэвшлийн идэвхтэй оролцоог сааруулахад

хүргэж байна.

Эдгээр нөхцөл байдлыг харгалзан үзвэл, Монгол Улсад агаарын тээврийн салбарыг либералчлах, орон нутгийн нислэгийг хүртээмжтэй болгох, тогтвортой хөгжлийн бодлогоор дэмжих, мөн олон улсын нислэгийн сүлжээг өргөжүүлэх шаардлага нэн чухал бөгөөд судалгааны энэ өгүүлэл нь эдгээр асуудалд тулгуурлан бодлогын түвшинд үнэлгээ өгөх, шийдэл боловсруулахад чиглэж байна.

Олон улсын агаарын тээврийн салбарын нөхцөл байдал

Ковид-19 цар тахлын улмаас агаарын тээврийн салбар 2020-2022 оны хооронд ихээхэн хохирол амссан хэдий ч 2023 оноос эхлэн сэргэх хандлага ажиглагдаж байна. IATA-ны мэдээллээр тус салбар 2023 онд 27.4 тэрбум ам.долларын цэвэр ашигтай ажилласан нь цар тахлын өмнөх түвшин болох 2019 онтой харьцуулахуйц хэмжээнд хүрсэн үзүүлэлт юм. Гэсэн хэдий ч нэг зорчигчоос олж буй цэвэр ашиг дөнгөж 6.14 ам.доллар байгаа нь хангалтгүй хэвээр байгааг харуулж байна. Энэ нь нислэгийн тоо болон үр ашгийг нэмэгдүүлэх, мөн эрэлт, нийлүүлэлтийн зохистой тэнцлийг хангах шаардлагатай байгааг илтгэнэ.

Салбарын сэргэлтэд нөлөөлж буй нэгэн томоохон хүчин зүйл бол зардлын бүтэцтэй холбоотой асуудал юм. Нисэх онгоцны үйлдвэрлэл, засвар үйлчилгээ, нийлүүлэлтийн тасалдал, нөөцийн хомсдол зэрэг нь зардлыг нэмэгдүүлж, ашигт ажиллагаанд сөргөөр нөлөөлж байна (Aboulafia, 2024). Мөн улс орнуудын байгаль орчныг хамгаалах бодлогоос үүдэн нүүрстөрөгчийн хийн ялгаруулалтыг бууруулах шахалт нэмэгдэж, тогтвортой хөгжлийн зорилтуудын хүрээнд SAF

зэрэг ногоон технологиудыг нэвтрүүлэх шаардлага агаарын тээвэрлэгчид болон үйлдвэрлэгчдэд үүсч байна.

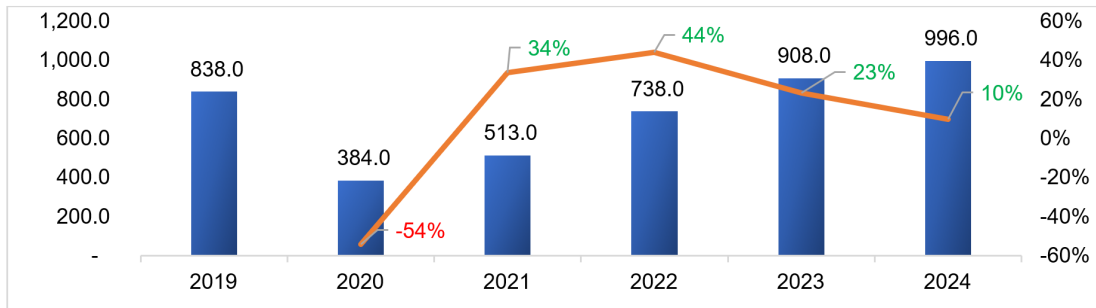
2023 онд дэлхий даяар 450,000-500,000 тонн SAF хэрэглэсэн нь ердийн TC-1 шатахуунаас 2.8 дахин үнэтэй тул тухайн жилийн шатахууны зардал 756 сая ам.доллараар нэмэгдсэн байна. Гэсэн хэдий ч SAF нь нийт шатахууны ердөө 0.2 хувийг эзэлж байгаа нь нийлүүлэлтийн хязгаарлалтыг илтгэж байна. 2024 онд энэхүү хэрэглээ 0.53 хувьд хүрэх төлөвтэй

бөгөөд энэ нь 2.4 тэрбум ам.долларын нэмэлт зардал үүсгэх тооцоо гарсан байна.

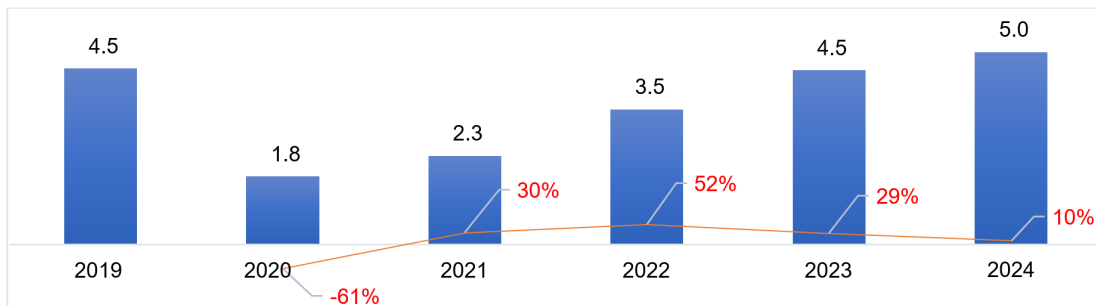
Агаарын тээврийн салбар 2023 онд 52.2 тэрбум ам.долларын үндсэн үйл ажиллагааны ашигтай ажилласан бол 2024 онд энэ үзүүлэлт 14.4 хувиар өсч, 59.9 тэрбум ам.долларт хүрэхээр байгаа нь салбарын тогтвортой өсөлт үргэлжилж буйн илрэл юм.

Дэлхийн агаарын тээврийн орлого, зорчигчийн тоо, бүс нутгийн ашиг, зах зээлийн хуваарилалт зэрэг гол

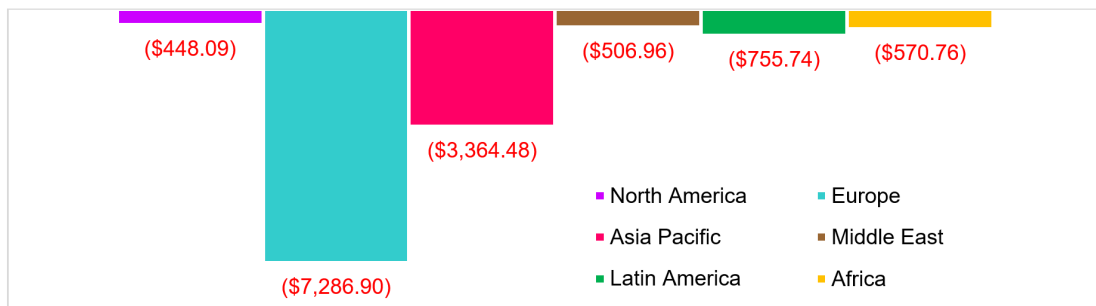
Зураг 1. Дэлхийн агаарын тээврийн салбарын орлого, тэрбум ам.доллар



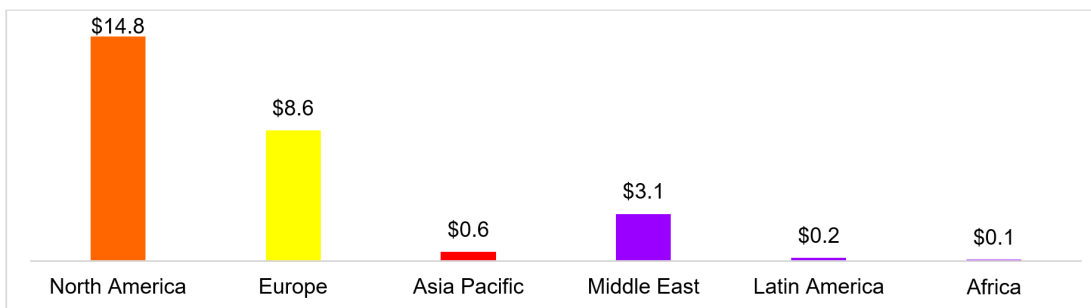
Зураг 2. Дэлхийн агаарын тээврийн тээвэрлэсэн зорчигчийн тоо, тэрбум хүн



Зураг 3. Агаарын тээврийн салбарын бүс нутгаарх алдагдлын харьцуулалт (2020/2019)

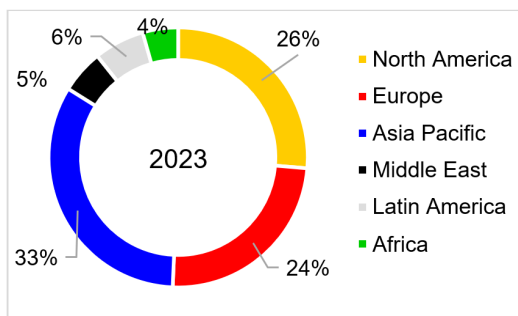


Зураг 4. 2023 оны бүс нутгийн цэвэр ашиг, тэрбум ам.доллар



үзүүлэлтүүдийг дараах Зураг 1-5-д харуулж байна.

Зураг 5. Бүс нутгаарх зах зээлийн хуваарилалт



Эдгээрээс харахад Хойд Америк, Европ тивүүд хамгийн өндөр ашгийг олж байгаа бол Ази, Африк, Латин Америк зэрэг бүсүүдийн ашиг харьцангуй бага байна. 2023 онд Хойд Америкт нэг зорчигчоос 12.4 ам.долларын ашиг олсон бол Ази, Номхон далайн бүсэд энэ тоо дөнгөж 0.40 ам.доллар байжээ.

Дээрх нөхцөл байдлаас дүгнэхэд, агаарын тээврийн салбар сэргэлтийн шатандаа байгаа хэдий ч зардлын өсөлт, нийлүүлэлтийн хязгаарлалт, байгаль орчны шаардлагууд зэрэг олон талын сорилттой тулгарч байна. Үр ашигтай удирдлага, технологийн хөрөнгө оруулалт, олон улсын хамтын ажиллагаа нь ирээдүйд салбарын тогтвортой байдлыг хангах гол хүчин зүйлс болох юм.

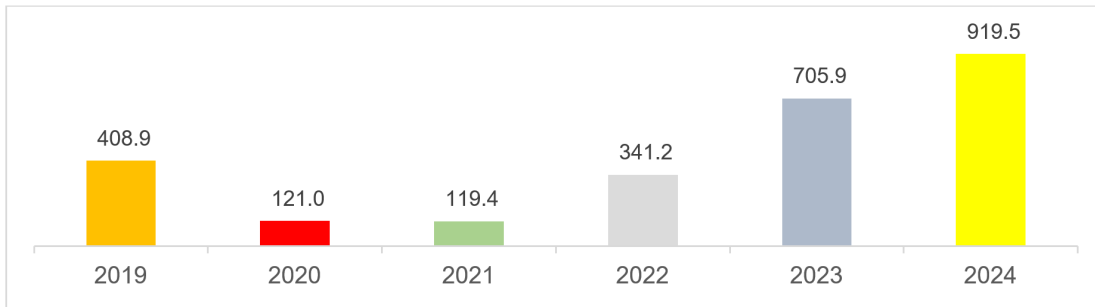
Монгол Улсын агаарын тээврийн салбарын нөхцөл байдал

Монгол Улсын агаарын тээврийн салбар нь цар тахлын дараах сэргэлтийн үед дотоод болон олон улсын нислэгийн эрэлт нэмэгдэж, орлого болон зорчигчийн тоо тогтвортой өсч буйгаар онцлог байна. 2023 онд салбарын нийт орлого 941.9 тэрбум төгрөгт хүрч, нийтдээ 1.7 сая зорчигчийг тээвэрлэсэн нь 2019 оны өмнөх түвшинтэй ойртож байгааг харуулж байна. 2024 оны эхний 9 сарын байдлаар салбарын орлого 919.5 тэрбум төгрөгт хүрч, өмнөх оны мөн үеэс 30.2%, 2019 оны мөн үетэй харьцуулахад 124.8%-иар тус тус өссөн байна (Зураг 6).

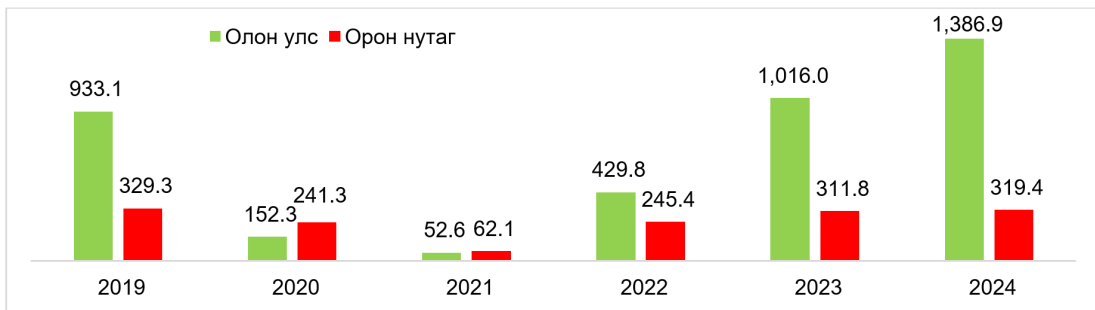
Зорчигч тээврийн тоон үзүүлэлтээр 2024 оны эхний 9 сарын байдлаар 1.7 сая зорчигч тээвэрлэсэн нь 2023 оны мөн үеэс 28.5%-иар, 2019 оны мөн үеэс 35.2%-иар өссөн үзүүлэлттэй байна (Зураг 7).

Монголын агаарын тээврийн салбарт 2023 оны байдлаар нийт 4,126 хүн ажиллаж байгаа бөгөөд үүнээс нисэхтэй шууд холбоотой ажлын байранд 73%, дагалдах чиг үүргийн ажлын байранд 27% тус тус ногдож байна. Энэ нь 2019 онтой харьцуулахад ажил эрхлэлт 5%-иар өссөнийг илтгэнэ (Зураг 8).

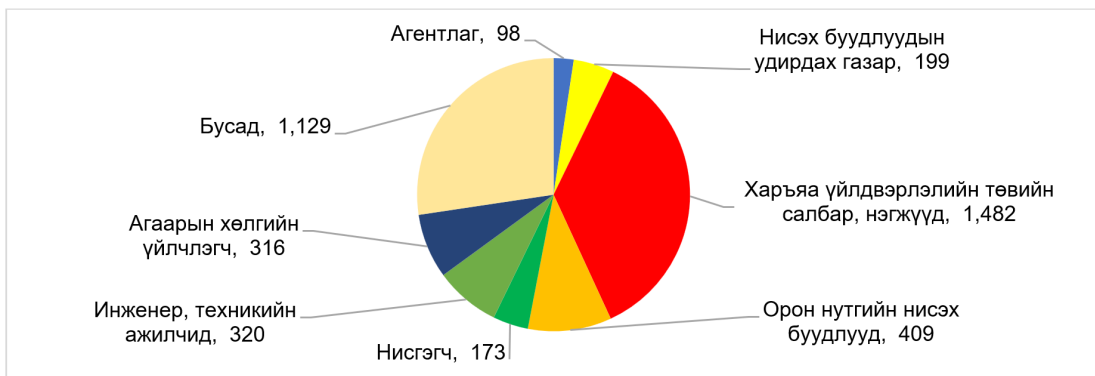
Зураг 6. Монгол Улсын агаарын тээврийн салбарын орлого, 2019-2024 оны эхний 9 сарын байдлаар, тэрбум төгрөгөөр



Зураг 7. Монгол Улсын агаарын тээврийн салбарын тээвэрлэсэн зорчигчийн тоо, 2019-2024 оны эхний 9 сарын байдлаар, мянган хүнээр



Зураг 8. Монгол Улсын агаарын тээврийн салбарын ажил эрхлэлт, 2023 он (хүний тоогоор, чиг үүргээр ангилсан)



Орон нутгийн нислэгийн нөхцөл байдал

2024 оны байдлаар орон нутгийн нислэгийг МИАТ ТӨХК, Хүннү Эйр ХХК, Аэромонголиа ХХК зэрэг гурван компани уул уурхайн захиалгат болон хуваарьт нислэгийн хэлбэрээр гүйцэтгэж байна.

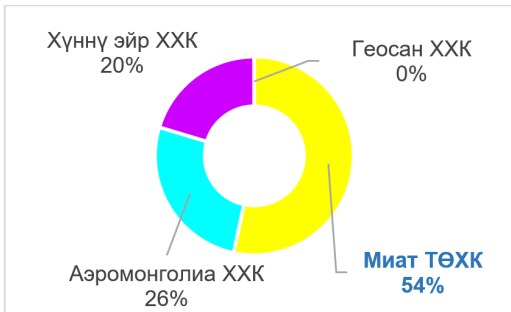
Нийт нислэгийн 80%-ийг захиалгат, 20%-ийг хуваарьт нислэг эзэлж байна.

2023 онд нийт 10,310 орон нутгийн хөөрөлт, буултын нислэг үйлдсэн нь 2019 онтой харьцуулахад 29%-иар, 2022 онтой харьцуулахад 17%-иар тус тус өссөн байна. Мөн “Алсын хараа-2050”,

“Шинэ сэргэлтийн бодлого”-ын хүрээнд “Хямд тийз-хүртээмжтэй нислэг” зорилтыг хэрэгжүүлж, 15 жилийн дараа дахин орон нутагт МИАТ ТӨХК тогтмол нислэг үйлдэж эхэлсэн нь онцлог үйл явдал болж байна.

Тухайлбал, 2023 оны 6-р сараас эхлэн 8 аймаг руу 50 хүний суудалтай CRJ-200 онгоцоор хуваарьт нислэг үйлдэж эхэлсэн бөгөөд 2024 онд “Мазаалай” нэртэй CRJ-700 онгоц нэмэгдсэнээр орон нутгийн зах зээлд хүчин чадал нэмэгдсэн байна. Энэ нь 1-2 өдөр үргэлжлэх авто замын аяллыг 1.5 цагийн нислэгээр орлуулах боломж бүрдүүлж байна (Зураг 9, 10).

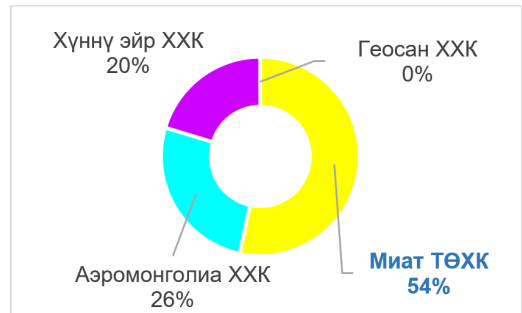
Зураг 9. Монгол Улсын орон нутгийн агаарын тээврийн зах зээлийн бүтэц, 2023 он (тээвэрлэгчдээр ангилсан хувиар)



Гэсэн хэдий ч МИАТ ТӨХК-ийн оролцооны улмаас хувийн хэвшлийн компаниудын

алдагдал нэмэгдэж, орон нутгийн хуваарьт нислэгээс татгалзах нөхцөл байдал үүсчээ. 2024 оноос эхлэн орон нутгийн хуваарьт нислэгийг зөвхөн МИАТ ТӨХК гүйцэтгэж байгаа бөгөөд хувийн компаниуд уул уурхайн захиалгат нислэгт чиглэж байна.

Зураг 10. Монгол Улсын орон нутгийн агаарын тээврийн зах зээлийн бүтэц, 2024 оны эхний 9 сарын байдлаар

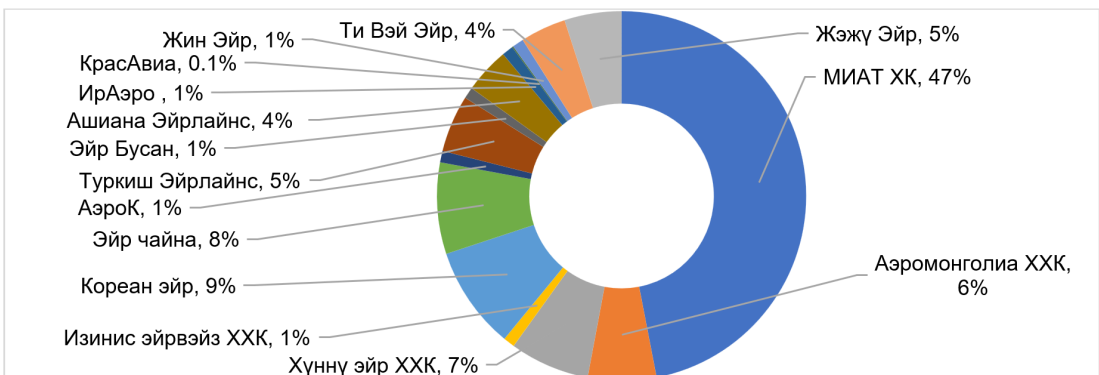


Олон улсын нислэгийн нөхцөл байдал

2023 онд нийт 9,654 олон улсын нислэг үйлдэгдсэн нь 2022 оныхоос 81%-иар өссөн үзүүлэлт юм. Гэвч 2019 онтой харьцуулахад 5%-иар бага хэвээр байна. Иймд нислэгийн чиглэл болон тоог нэмэгдүүлэх нь салбарын өсөлтөд чухал нөлөө үзүүлэхээр байна.

2024 оны эхний 9 сарын байдлаар олон улсын нислэгийн 61%-ийг дотоодын

Зураг 11. Монгол Улсын агаарын тээврийн салбарын орлого, 2019-2024 оны эхний 9 сарын байдлаар, тэрбум төгрөгөөр



4 тээвэрлэгч, 39%-ийг гадаадын 11 тээвэрлэгч гүйцэтгэсэн байна (Зураг 11). 2019 онд 21 чиглэлд нислэг үйлдэж байсан бол 2023 онд энэ тоо 41 чиглэлд хүрсэн байна.

Сүүлийн үеийн бодлогын өөрчлөлтүүдийн хүрээнд:

- АНУ-ын United Airlines компани 2025 оноос Улаанбаатар-Токио чиглэлд шинэ нислэг нээхээ мэдэгдсэн.
- 2024 онд Латви болон Узбекистантай агаарын харилцааны гэрээ байгуулж, шинэ зах зээл рүү тэлэх боломж бүрдүүлсэн.

Эдгээр өөрчлөлтүүд нь Монголын агаарын тээврийн салбарыг бүс нутгийн түвшинд өрсөлдөхүйц болгох, аялал жуулчлалын урсгалыг нэмэгдүүлэх суурийг тавьж байна.

Сорилт ба боломж

Ковид-19 цар тахлын дараах сэргэлттэй уялдан Монгол Улсын агаарын тээврийн салбарын өсөлт хурдацтай явагдаж буй хэдий ч салбарын тогтвортой хөгжлийг хангахад саад болж буй тодорхой сорилтууд оршсоор байна. Үүний зэрэгцээ бодлогын оновчтой дэмжлэг үзүүлж чадвал дотоодын тээвэрлэгчдийн өрсөлдөх чадварыг дээшлүүлж, бүс нутгийн агаарын тээврийн сүлжээнд илүү үр дүнтэй нэгтгэх боломж бүрдэхээр байна.

Орон нутгийн нислэгийн зах зээлийн хүндрэл

Орон нутгийн нислэгийн хамгийн том сорилт бол ашигт ажиллагааны түвшний бууралт юм. Дундаж суудал ашиглалт 60 орчим хувьтай байгаа нөхцөлд нийт зардлын 45-50 хувийг эзэлдэг шатахууны өндөр өртөг нь хувийн хэвшлийн тээвэрлэгчдийн алдагдлыг нэмэгдүүлж

байна. 2023 оноос МИАТ ТӨХК хуваарьт нислэгийн зах зээлд орж ирсэн нь хувийн агаарын тээврийн компаниудад өрсөлдөөний хүндрэл үүсгэж, зарим оператор үйл ажиллагаагаа зогсооход хүрсэн байна. Энэ нь зах зээлийн төвлөрөл үүсгэж, эрүүл өрсөлдөөнд сөргөөр нөлөөлөх хандлагатай байна.

Хүний нөөцийн хомсдол

2021-2030 оны Агаарын тээврийн либералчлалын бодлогын хүрээнд нислэгийн чиглэл, тоо нэмэгдэж байгаа хэдий ч хүний нөөц, ялангуяа нисгэгч, инженер техникийн ажилтнуудын хүрэлцээ дутагдалтай хэвээр байна. Тус мэргэжилтнүүдийг бэлтгэх сургалтын өртөг өндөр, хугацаа урт байдаг тул төрөөс бодлогын түвшинд санхүү, эрх зүйн дэмжлэг үзүүлэх шаардлагатай байна.

Шатахууны нийлүүлэлтийн хязгаарлалт ба үнэ

Агаарын тээврийн зардлын дийлэнх хэсгийг эзэлдэг түлшний үнийн хэлбэлзэл нь салбарын санхүүгийн тогтвортой байдалд ноцтой нөлөө үзүүлж байна. Шатахуун нийлүүлэлтийн тал дээр цөөн нийлүүлэгчээс хамааралтай байдал нь өрсөлдөөнгүй орчныг бүрдүүлж, үнэ өндөр хэвээр хадгалагдахад хүргэдэг. Иймд шатахуун нийлүүлэгчдийг бодлогоор дэмжих, өрсөлдөөнийг нэмэгдүүлэх замаар шатахууны үнийг бууруулах хэрэгтэй байна.

Санхүүгийн дарамт ба татварын ачаалал

Салбарын аж ахуйн нэгжүүдийн хувьд алдагдалтай ажиллах шалтгааны нэг нь татвар, төлбөрийн өндөр ачаалал юм. Тухайлбал, орон нутгийн тийзний үнэ нь нэмэгдсэн өртгийн албан татвараас чөлөөлөгдөөгүй байгаа нь тийзний өртгийг

нэмэгдүүлж, хэрэглэгчийн эрэлтэд сөргөөр нөлөөлж байна. Иймд татварын хөнгөлөлт үзүүлэх, өр төлбөрийг тодорхой хугацаанд царцаах зэрэг санхүүгийн дэмжлэг үзүүлэх нь чухал юм.

Иймд дээр дурдсан сорилтуудыг шийдвэрлэхийн тулд дараах бодлогын арга хэмжээг нэн тэргүүнд авч хэрэгжүүлэх шаардлагатай байна:

- Орон нутгийн нислэгийн тийзний үнийг нэмэгдсэн өртгийн албан татвараас чөлөөлөх,
- Шатахуун нийлүүлэгчдийн тоог нэмэгдүүлэх замаар өрсөлдөөнийг бий болгож, үнийг бууруулах,
- Хүний нөөцийн бодлогын хүрээнд нисгэгч, инженер техникийн ажилтнуудыг бэлтгэх сургалтад төрөөс тэтгэлэг, зээл олгох,
- Агаарын тээврийн аж ахуйн нэгжүүдийн санхүүгийн ачааллыг бууруулах зорилгоор татварын хөнгөлөлт, зээлийн хөнгөлөлттэй нөхцөлийг хэрэгжүүлэх.

Дүгнэлт

Ковид-19 цар тахлын улмаас гүн хямралд орсон агаарын тээврийн салбар 2023 оноос эхлэн дэлхий даяар, тэр дундаа Монгол Улсад тогтвортой сэргэх хандлага үзүүлж байна. Дэлхийн агаарын тээврийн салбар 2023 онд 27.4 тэрбум ам.долларын цэвэр ашигтай ажиллаж, зорчигчийн тоо болон орлогын түвшнээр 2019 оны өмнөх

түвшинд хүрч чадсан нь сэргэлтийн бодит илрэл юм. Монгол Улсын хувьд 2024 оны эхний 9 сарын байдлаар агаарын тээврийн орлого 919.5 тэрбум төгрөгт хүрч, зорчигчийн тоо 1.7 саяд хүрсэн нь тус салбарын хөгжил бодлогын түвшинд дэмжигдэж байгааг харуулж байна.

Гэсэн хэдий ч агаарын тээврийн салбарын тогтвортой өсөлт, өрсөлдөх чадварыг хадгалахад дараах гол бэрхшээлүүд анхаарал татаж байна. Үүнд: орон нутгийн нислэгийн ашиггүй бүтэц, шатахууны нийлүүлэлтийн хязгаарлалт, хүний нөөцийн хомсдол, төрийн зохицуулалтын ачаалал зэргийг дурьдаж болох юм. Эдгээр нь зөвхөн зах зээлийн хүчин зүйлс бус, мөн институцийн дэмжлэгийн чанартай холбоотой байгааг анхаарах шаардлагатай.

Дүгнэж хэлэхэд, Монгол Улс агаарын тээврийн салбарын бодлогыг либералчлах, гадаад зах зээлд чиглэсэн шинэ нислэг нээх, дотоодын зах зээлийн бүтцийг оновчтой болгох алхмуудыг эхлүүлээд буй ч, эдгээр бодлого нь зөвхөн дунд болон урт хугацааны үр нөлөөг авчрах тул богино хугацааны шийдлүүдийг мөн хамтад нь хэрэгжүүлэх шаардлагатай байна. Тус салбарын цаашдын хөгжлийг хангахад төр, хувийн хэвшлийн үр дүнтэй хамтын ажиллагаа, нээлттэй өрсөлдөөний орчин, хүний нөөц, шатахууны зах зээл, зохицуулалтын уян хатан механизм зэрэг нь гол хөшүүрэг болох юм.

Ашигласан материал

Aboulafia, R. (2024). Supply Chain Bottlenecks and the New Aerospace Order. *The Vertical Space Podcast*. Retrieved from <https://theverticalspace.net/episode/92-richard-aboulafia-supply-chain-bottlenecks-and-the-new-aerospace-order>

IATA (2024a). *Annual Review 2024*. International Air Transport Association. <https://www.iata.org>

IATA (2024b). *Fact Sheet: Net Zero 2050 – Sustainable Aviation Fuels*.

IATA (2024, June). *Fact Sheet: Industry Statistics*.

IATA (2024, June 14). *Chart of the Week: All Regions to See Higher Profits in 2024*.

ICAO (2021). *ICAO and ADS-B Flightaware*. International Civil Aviation Organization. <https://www.icao.int>

ICAO (2023). *Effect of Novel Coronavirus (COVID-19) on Civil Aviation: Economic impact analysis*.

IPP Media. (2024, June 4). *The post-COVID Revitalization of the Global Airline Industry*. The Guardian. <https://ippmedia.com/the-guardian/business/read/the-post-covid-revitalization-of-the-global-airline-industry-2024-06-04-200413>

Statista (2024). *Airline industry revenue worldwide from 2019 to 2024*. <https://www.statista.com>

Иргэний нисэхийн ерөнхий газар (2023). *Статистикийн эмхэтгэл*. Улаанбаатар.

Иргэний нисэхийн ерөнхий газар (2024). *2024 оны эхний 9 сарын тээвэрлэлтийн мэдээ*. Улаанбаатар.

Иргэний нисэхийн ерөнхий газрын цахим хуудас - <https://www.mcaa.gov.mn>

МИАТ ТӨХК-ийн албан ёсны цахим хуудас - <https://www.miat.com>

Монгол Улсын үндэсний статистикийн мэдээллийн сан - <https://www.1212.mn>

Монгол Улсын хууль, тогтоомжийн нэгдсэн сан - <https://www.legalinfo.mn>