



Монгол-Хятадын нүүрсний худалдаа: Боломж, сорилт

Рэнцэндоржийн Давааням 

Шинжлэх Ухааны Академийн Олон улс судлалын хүрээлэн
Улаанбаатар, Монгол Улс
davaanyamr@mas.ac.mn

Хураангуй: БНХАУ нь дэлхийн хамгийн том нүүрс үйлдвэрлэгч, хэрэглэгч, импортлогч орон хэвээр байгаа бол Монгол Улс газарзүйн ойр байршил болон арвин нөөцдөө тулгуурлан БНХАУ-ын коксжих нүүрсний томоохон нийлүүлэгчдийн нэг болсон. Энэхүү судалгаанд Монгол-Хятадын нүүрсний худалдааны өнөөгийн байдал, экспортын үзүүлэлт, дэд бүтцийн хөгжил, логистикийн хүндрэл, тарифын бодлого болон урт хугацааны хамтын ажиллагааны механизмыг авч үзэв. Мөн хоёр талын эдийн засгийн хамтын ажиллагаанаас үүсэх боломжууд, логистикийн саад бэрхшээл, дэлхийн эрчим хүчний шилжилттэй холбоотой эрсдэлийг шинжилэхийг хичээсэн болно. Судалгааны үр дүнгээс үзэхэд Монгол Улсын БНХАУ-ын нүүрсний зах зээл дэх ирээдүйн өрсөлдөх чадвар нь зөвхөн байгалийн нөөцөөс гадна тээврийн үр ашиг, дэд бүтцийн оновчтой зохион байгуулалт, худалдааны бодлогын уялдаа болон нэмүү өртөг шингэсэн үйлдвэрлэлийн хөгжлөөс ихээхэн хамаарах төлөвтэй байна.

Түлхүүр үгс: Монгол Улс, БНХАУ, нүүрсний худалдаа, логистик, төмөр замын дэд бүтэц, экспортын өрсөлдөх чадвар, татварын бодлого.

Удиртгал

Сэргээгдэх эрчим хүчний технологи эрчимтэй хөгжиж байгаа хэдий ч нүүрснээс эрчим хүч гаргаж авах нь олон улсын хэмжээнд чухал байр суурь эзэлсээр байна. Азийн эдийн засаг, ялангуяа БНХАУ болон Энэтхэг улс нь олон улсын нүүрсний хэрэглээний дийлэнх хувийг бүрдүүлдэг хамгийн том хэрэглэгчид бөгөөд цаашид ч хэвээр байхаар байна. Европ болон Хойд Америкт нүүрсний хэрэглээ нүүрстөрөгч бууруулах бодлого, байгаль орчны шаардлагын улмаас аажмаар буурч байгаа боловч Азийн орнуудад аж үйлдвэрийн өсөлт, гангийн үйлдвэрлэл, цахилгаан эрчим хүчний хэрэгцээнээс шалтгаалан нүүрсний эрэлт харьцангуй тогтвортой хэвээр байна.

БНХАУ нь дэлхийн хамгийн том нүүрс үйлдвэрлэгч, хэрэглэгч орон бөгөөд мөн дэлхийн томоохон нүүрс импортлогчдын нэг юм. 2016 оноос эхлэн Хятадын Засгийн газар “нийлүүлэлтийн талын бүтцийн шинэчлэл” (supply-side structural reform) хэрэгжүүлж,

нүүрсний салбарын илүүдэл хүчин чадлыг бууруулах, жижиг болон үр ашиггүй уурхайнуудыг хаах, аюулгүй ажиллагаа болон байгаль орчны хяналтыг чангатгах бодлого хэрэгжүүлсэн.¹ Эдгээр шинэчлэл нь дотоодын нүүрсний нийлүүлэлтийг бууруулж, нүүрсний үнийг өсгөсөн бөгөөд үүний үр дүнд олон улсын нүүрсний худалдаа идэвхжиж, Австрали, Индонез, ОХУ, Монгол зэрэг экспортлогч орнуудад боломж бий болсон.

Монгол Улсын хувьд нүүрсний экспорт нь төсвийн орлого, гадаад валютын урсгалын гол эх үүсвэрийн нэг юм. Зорилтод зах зээлтэй ойр газарзүйн байршлын давуу талаас шалтгаалан Монгол Улс далайн тээврээр нүүрс нийлүүлдэг орнуудтай харьцуулахад тогтвортой, найдвартай нийлүүлэлт хийдэг мөн тээврийн зардлыг зохион байгуулалт хийх боломжтой. Гэсэн хэдий ч Монголын нүүрсний худалдаа нь БНХАУ-ын зах зээлийн нөхцөл, хил боомтын хүчин чадал, логистикийн үр ашигтай байдлаас

¹ “Coal Production Down 9.4% in 2016,” *China.org.cn*, July 27, 2016, www.china.org.cn/business/2016-07/27/content_38972748.htm.



ихээхэн хамааралтай хэвээр байна. Энэхүү судалгааны зорилго нь Монгол-Хятадын нүүрсний худалдааны өнөөгийн байдлыг шинжлэх, цаашдын боломж болон эрсдэлийг

үнэлэхэд оршино. Судалгаанд худалдааны бүтэц, дэд бүтцийн холболт, логистикийн хүндрэл, тарифын бодлого болон стратегийн ирээдүйн төлөвийг авч үзхийг хичээлээ.

1. Дэлхийн нүүрсний зах зээлийн чиг хандлага ба Монгол Хятадын нүүрсний худалдаа

Олон улсын эрчим хүчний зах зээлийн үнэлгээнээс үзэхэд нүүрс хүчлийн хий болон хүлэмжийн хийг бууруулах² хэлэлцээрийг улс орнууд хүлээн зөвшөөрч хэрэгжүүлэхийг зорьж буй ч дэлхийн геополитикийн нөхцөл байдлаас шалгаалж нүүрсний эрэлт дунд хугацаанд харьцангуй тогтвортой байх төлөвтэй байна. Хэдийгээр өндөр хөгжилтэй орнууд нүүрсний хэрэглээг бууруулж байгаа боловч Азийн орнууд аж үйлдвэрлэл болон цахилгаан эрчим хүчний үйлдвэрлэлдээ нүүрсийг ихээхэн ашигласан хэвээр байна.

Өнгөрсөн хугацаанд буюу 2014-2016 оны хооронд дэлхийн нүүрсний зах зээл илүүдэл нийлүүлэлт, эрэлтийн бууралтаас шалтгаалан саарсан. Үүнд БНХАУ-ын зах зээлийн удаашрал голлон нөлөөлсөн.³ Харин 2017 оноос Хятадын нийлүүлэлтийн шинэчлэлийн дараа зах зээл дахин сэргэж эхэлсэн. 2020 онд дэлхийн нүүрсний олборлолт ойролцоогоор 8.3 тэрбум тоннд хүрсэн бөгөөд БНХАУ, Энэтхэг, Австрали, Индонез зэрэг орнууд олборлолтын өсөлтийн гол хувийг бүрдүүлжээ.⁴ Урт хугацааны таамаглалаар хөгжиж буй Азийн орнуудын аж үйлдвэрийн эрэлтээс шалтгаалан дэлхийн нүүрсний олборлолт 2050 он хүртэл бага хэмжээгээр өсөх төлөвтэй байна. БНХАУ-ын 2016 онд хэрэгжүүлсэн нүүрсний салбарын шинэчлэл нь дэлхийн нүүрсний худалдааны бүтэц, урсгалд томоохон өөрчлөлт авчирсан. Үйлдвэрлэлийн хязгаарлалт болон “276 ажлын өдөр”-ийн бодлого хэрэгжсэнээр дотоодын олборлолт буурч, импортын эрэлт өссөн. Хэдийгээр БНХАУ 2060 он гэхэд

нүүрстөрөгчийн саармагжилтад хүрэх зорилт дэвшүүлэн сэргээгдэх эрчим хүчийг эрчимтэй хөгжүүлж байгаа боловч нүүрс нь тус улсын эрчим хүчний аюулгүй байдлын бодлогын гол хэсэг хэвээр байна. Нүүрс нь цахилгаан эрчим хүчний үйлдвэрлэл болон аж үйлдвэрийн эрчим хүчний хэрэглээний томоохон хэсгийг бүрдүүлсээр байна.⁵ Иймээс БНХАУ нь ойрын болон дунд хугацаанд Монгол Улсын нүүрсний экспортын хамгийн том зах зээл хэвээр байх төлөвтэй.

Нүүрс нь Монгол Улсын хамгийн том экспортын бүтээгдэхүүн бөгөөд төсвийн орлогын чухал эх үүсвэр болдог. Монгол Улсын нийт экспортын 80 гаруй хувийг БНХАУ эзэлдэг бол экспортын орлогын 90 орчим хувийг уул уурхайн бүтээгдэхүүн бүрдүүлж байна.

Нүүрсний экспортын нийт хэмжээ өмнөх оныхоос 7%-иар өсөж, 2024 онд 83.8 сая тонн байсан бол 2025 онд 90.0 сая тоннд хүрч, засгийн газрын жилийн зорилтот 85 сая тонныг давлаа. Үүний эсрэгээр, экспортын үнэ 5.8 тэрбум ам.доллар болж, өмнөх оныхоос 33%-иар буурсан байна. Ерөнхийдөө 2025 он нь биет хэмжээ болон үнийн дүнгийн хоорондын зөрүү томорсон жил байлаа: ачилт нэмэгдсэн ч нүүрсний үнэ суларсан.⁶

Монгол Улс дэлхийн коксжих нүүрсний томоохон экспортлогч орнуудын нэг болж байна. 2023 онд Монгол Улс БНХАУ-д ойролцоогоор 54 сая тонн коксжих нүүрс нийлүүлсэн нь дэлхийн томоохон экспортлогчдын тоонд багтах үзүүлэлт болсон. 2024-2025 оны хооронд нүүрсний үнэ өндөр

² United Nations, *United Nations Framework Convention on Climate Change*, 1992; United Nations, *Kyoto Protocol to the United Nations Framework Convention on Climate Change*, 1997; United Nations, *Paris Agreement*, 2015.

³ International Energy Agency, *Coal 2017: Analysis and Forecasts to 2022* (Paris: IEA, 2017), <https://www.iea.org/reports/coal-2017>.

⁴ Statista, “Coal Consumption Worldwide from 1998 to 2024,” accessed March 13, 2026, <https://www.statista.com/statistics/265507/global-coal-consumption-in-oil-equivalent>.

⁵ International Energy Agency, *Coal 2024: Analysis and Forecast to 2027* (Paris: IEA, 2024), <https://www.iea.org/reports/coal-2024>.

⁶ “Монголын нүүрсний салбар: 2025 оны тойм ба 2026 оны төлөв байдал,” *Mongolian Mining Journal*, January 20, 2026, <https://www.mongolianminingjournal.com>.

савлагаатай байв. Олон улсын валютын сан (IMF), Австралийн “Resources and Energy Quarterly” зэрэг байгууллагууд дэлхийн эрэлт, нийлүүлэлт харьцангуй тэнцвэртэй байгаа нөхцөлд үнийн тогтворгүй байдал үргэлжилнэ магадлалтай гэж таамагласан.⁷

Монгол Улс үнийн бууралтыг экспортын хэмжээг нэмэгдүүлэх замаар нөхөх боломжийг эрэлхийж, оролдож буй боловч энэ нь тээврийн үнийг бууруулсан нь тээвэр, логистикийн хүчин чадалд илүү дарамт учруулж байна. Монгол Улсын нүүрсний экспорт БНХАУ-ын хойт бүс

нутгийн зах зээлээс хэт хамаарсан бүтэцтэй байна. Монголын нүүрсний экспортын дийлэнх нь дараах боомтуудаар дамжин хийгдэж байна. Үүнд:

- Гашуунсухайт-Ганцмод
- Шивээхүрэн-Сэхээ
- Ханги-Мандал гэх мэт. Цөөн тооны боомтоос хэт хамааралтай байдал нь түгжрэл, зохицуулалтын өөрчлөлт болон логистикийн гацалтын эрсдэлийг нэмэгдүүлэх сөрөг талтай.

2. Нүүрс тээвэр ба дэд бүтэц ба логистикийн нөхцөл байдал

Төмөр замын дэд бүтэц нь Монголын нүүрсний экспортын өрсөлдөх чадварт чухал үүрэгтэй. Таван Толгойн нүүрсний ордыг БНХАУ-ын хилтэй холбосон төмөр замын бүтээн байгуулалт экспортын үр ашгийг мэдэгдэхүйц нэмэгдүүлсэн.

2025 оны хоёрдугаар сард Монгол Улс болон БНХАУ нүүрс тээврийн дэд бүтцийг өргөжүүлэхтэй холбоотой хэлэлцээрүүд байгуулсан бөгөөд үүнд Гашуунсухайт-Ганцмодын төмөр замын төсөл багтаж байна. Уг төсөл хэрэгжсэнээр Монгол Улсын экспортын хүчин чадал жилд ойролцоогоор 30 сая тонноор нэмэгдэх төлөвтэй байна. Мөн:

- Гашуунсухайт-Ганц мод
- Шивээхүрэн-Сэхээ
- Ханги-Мандал чиглэлийн төмөр замын төслүүд хэрэгжсэнээр экспортын чиглэлийг төрөлжүүлж, логистикийн хүндрэлүүдийг бууруулах боломжтой болно.

Дэд бүтэц сайжирч байгаа хэдий ч Монгол Улс логистикийн томоохон хүндрэлүүдтэй хэвээр байна.

Хүндрэлүүдэд:

1. Хилийн түгжрэл, гаалийн бүрдүүлэлтийн удаашрал;
2. Логистикийн терминал болон нүүрс хадгалах байгууламжийн хомсдол;
3. Авто тээврээс өндөр хамааралтай байдал;

4. Монгол, Хятадын төмөр замын царигийн ялгаа;
5. Далайд гарцгүй орны өндөр тээврийн зардал; зэрэг асуудлууд багтаж байна. Тээврийн үр ашиггүй байдал нь экспортын өртгийг нэмэгдүүлж, далайн гарцтай өрсөлдөгч орнуудтай харьцуулахад Монголын өрсөлдөх чадварыг бууруулж байна.

Монгол Улс далайд гарцгүй орны хувьд хөрш орнуудын дамжин өнгөрөх тээврээс ихээхэн хамааралтай байдаг. Улаанбаатар хотоос Тяньжин боомт хүртэлх зай 1600 гаруй километр бөгөөд энэ нь тээврийн хугацаа, зардлыг нэмэгдүүлдэг. Казахстанар дамждаг тээврийн коридортой харьцуулахад Монголын логистикийн тогтолцоо нь төмөр замын хүчин чадал хязгаарлагдмал, ачаа тээврийн хурд удаан зэрэг шалтгаанаар үр ашиг багатай хэвээр байна.

Монгол-Хятадын нүүрсний худалдааны боломж

БНХАУ сэргээгдэх эрчим хүчний шилжилтийг эрчимжүүлж байгаа хэдий ч нүүрс нь аж үйлдвэрийн үйлдвэрлэл болон цахилгаан эрчим хүчний гол эх үүсвэр хэвээр байна. Ялангуяа Хятадын гангийн үйлдвэрлэлийн салбар дахь коксжих нүүрсний тогтвортой эрэлт нь Монгол Улсад урт хугацааны экспортын боломжийг бүрдүүлж байна.⁸

Төмөр замын холболт болон хил орчмын логистикийн байгууламжуудыг өргөжүүлэх нь

⁷ Department of Industry, Science and Resources, *Resources and Energy Quarterly* (Canberra: Australian Government, 2025), <https://www.industry.gov.au/publications/resources-and-energy-quarterly>.

⁸ International Energy Agency, *World Energy Outlook 2025* (Paris: IEA, 2025), <https://www.iea.org/reports/world-energy-outlook-2025>.

нүүрсний экспортын хүчин чадлыг мэдэгдэхүйц нэмэгдүүлэх боломжтой.

Төлөвлөж буй ухаалаг боомтын систем, автомат удирдлагатай тээврийн хэрэгсэл (AGV), орчин үеийн логистикийн терминалууд нь ачаа боловсруулах үр ашгийг нэмэгдүүлж, хил дээрх хүлээлгийн хугацааг бууруулах төлөвтэй байна.⁹

Монгол Улс, БНХАУ нь дараах чиглэлүүдээр хоёр талын хамтын ажиллагаагаа өргөжүүлж байна. Үүнд:

- “Бүс ба Зам” санаачилга;
- Монгол Улсын “Талын зам” болон “Шинэ сэргэлтийн бодлого”;
- Хил дамнасан эдийн засгийн хамтын ажиллагааны хэлэлцээрүүд;
- Дамжин өнгөрөх тээврийн хэлэлцээрүүд.

Замын-Үүд-Эрээн эдийн засгийн хамтын ажиллагааны бүс нь үйлдвэрлэл, логистик, хөрөнгө оруулалтын хамтын ажиллагааг өргөжүүлэх чухал платформ болж байна.¹⁰

Нүүрс нийлүүлэлт болон тээвэрлэлтийн урт хугацааны гэрээнүүд нь зах зээлийн тодорхойгүй байдлыг бууруулж, экспортын орлогыг тогтворжуулах ач холбогдолтой.

2025 онд Монголын төмөр замын компаниуд БНХАУ-ын “China Energy” зэрэг түншүүдтэй урт хугацааны тээвэрлэлтийн гэрээ байгуулж, нийлүүлэлтийн тогтвортой байдал болон логистикийн зохицуулалтыг сайжруулах чиглэлээр хамтран ажиллаж эхэлсэн. Монгол Улс нь далайд гарцгүй хөгжиж буй орнуудын эрх, дамжин өнгөрөх тээврийн олон улсын хэлэлцээрүүдийг ашиглах боломжтой. Мөн БНХАУ-ын дараах далайн боомтуудыг өргөнөөр ашиглах нь Монголын олон улсын худалдааны холболтыг сайжруулах боломжтой. Үүнд:

- Тяньжин;
- Жиньжоу;
- Цаофэйдянь;
- Паньжин. Эдгээр боомтуудыг ашигласнаар тээврийн хугацаа, логистикийн зардлыг бууруулах нөхцөл бүрдэх боломжтой.¹¹

Монгол-Хятадын нүүрсний худалдааны сорилтууд

Нүүрсний үнэ нь дэлхийн эрэлт, нийлүүлэлтийн өөрчлөлтөд өндөр мэдрэг хэвээр байна. Үнийн бууралт нь Монгол Улсын төсвийн орлого, валютын нөөц болон эдийн засгийн өсөлтөнд шууд сөргөөр нөлөөлдөг. БНХАУ нь Монгол Улсын экспортын гол зах зээл хэвээр байна. Газарзүйн ойр байршил нь давуу тал боловч нэг зах зээлээс хэт хамааралтай байдал нь бодлогын өөрчлөлт, импортын хязгаарлалт болон БНХАУ-ын эдийн засгийн удаашралын эрсдэлийг нэмэгдүүлдэг.¹²

2024 оноос эхлэн БНХАУ Монголын нүүрсэнд импортын гаалийн татварыг дахин ногдуулсан бөгөөд үүний зэрэгцээ Австрали болон АСЕАН-ы зарим оронд “0” тарифын бодлого хэвээр үйлчилж байна.

Одоогийн байдлаар:

- Эрчим хүчний нүүрсэнд ойролцоогоор 6%-ийн татвар;
- Коксжих нүүрс болон антрацит нүүрсэнд ойролцоогоор 3%-ийн татвар ногдуулж байгаа нь монголын нүүрсний үнийн өрсөлдөх чадварыг бууруулж байна.¹³

Ийнхүү тарифын хөнөгөлөлтөд хамрагдаагүй байгаа нь Монгол Улсын нүүрсний өрсөлдөх чадварыг бууралж буй гол хүчин зүйлсийн нэг юм.¹⁴ Монголын нүүрс авто тээврээр (өндөр өртөгтэй) тээвэрлэгддэг бол Австрали,

⁹ REAB Consortium, *Mongolia Coal and Logistics Market Assessment* (2024).

¹⁰ China-Mongolia Cooperation Program, *China and Mongolia Cooperation on Infrastructure, Trade and Border Connectivity* (2022).

¹¹ Government of Mongolia, *Coal Export and Border Infrastructure Policy Documents* (2025).

¹² International Monetary Fund, *Mongolia: Economic Outlook and Commodity Market Assessment* (Washington, DC: IMF, 2025).

¹³ China Customs Tariff Commission, *Adjustments to Coal Import Tariff Policy of the People's Republic of China* (2024).

¹⁴ БНХАУ-тай Чөлөөт худалдааны хэлэлцээртэй (FTA) орнууд давуу эрх эдэлж байна:

Австрали БНХАУ-Австралийн чөлөөт худалдааны хэлэлцээрийн (ChAFTA) дагуу Австралийн нүүрс 00 татвартай.

Индонези ба АСЕАН Хятад-АСЕАН-ы худалдааны хэлэлцээрийн хүрээнд Индонезийн нүүрс мөн 00 татвартай,

ОХУ, Монгол Улс тухайд БНХАУ-тай чөлөөт худалдааны гэрээгүй тул "Хамгийн тааламжтай үндэстэн" (MFN) статусаар дээрх 3-6%-ийн татвартай байна.

Индонезийн нүүрс далайн тээврээр (хямд өртөгтэй) Хятадын зүүн эргийн үйлдвэрүүдэд хүрдэг. Тээврийн зардлын зөрүү дээр тарифын 3-6%-ийн дарамт нэмэгдсэнээр Монголын нүүрсний Хятадын зах зээл дэх "эцсийн үнийн өрсөлдөх чадвар" суларч байна.

- Стратегийн гарц ба Шийдэл

Чөлөөт худалдааны хэлэлцээр (FTA) ба чөлөөт бүс

Монгол Улс БНХАУ-тай байгуулахаар яригдаж буй чөлөөт худалдааны хэлэлцээрийн техникийн нөхцөлүүдийг яаравчлан тохирч, нүүрсний импортын татварыг "0" болгох стратегийн зорилт тавих шаадлага байна. Үүнд.

- Ази Номхон далайн худалдааны хэлэлцээрийг ашиглах (APTA). APTA-ийн хүрээнд тарифын нэмэлт хөнгөлөлт эдлэх боломжийг Хятадын талтай дипломат шугамаар тохирох.
- Өртөг бууруулах. Тарифын дарамтыг нөхөхийн тулд дотоодын логистикийн зардлыг (төмөр замын холболт, боомтын автоматжуулалт) эрчимтэй бууруулж, нүүрсний биет өртгийг Австралийн нүүрснээс хямд байлгах нөхцөлийг бүрдүүлэх
- Монгол Улсын нүүрсний экспортын орлогын таамаглал (2025-2030)

Таамаглал нь Гашуунсухайт-Ганц мод төмөр замын холболт 2027 онд ашиглалтад орох, Чөлөөт худалдааны хэлэлцээр 2027 онд хэрэгжиж эхлэх гэсэн үндсэн хувьсагчтай хувилбарт тулгуурлаж хийхэд:

- Нүүрсний экспортын биет хэмжээний таамаг (сая тонноор)

2025 он ~ 90 сая тн (төмөр зам тээвэр, авто тээврийн дээд хүчин чадал)

2026 оны төлөв ~ 90-95 сая тн (Төмөр замын эхний ээлжийн холболт, тээврийн өртөг буурснаар эрэлт өснө)

2028 оны төлөв ~ 100-110 сая тн (FTA хэрэгжиж, тариф "0" болсноор Австралийн нүүрсийг орлох урсгал нэмэгдэнэ)

2030 оны төлөв байдлаар~120 сая тн (Боомтуудын автоматжуулалт болон төмөр замын сүлжээ бүрэн хүчин чадлаараа ажиллана)

- Экспортын орлогын таамаглал (тэрбум ам.доллараар)

Нүүрсний үнийг дэлхийн зах зээл дээрх дундаж хэлбэлзэл болон коксжих нүүрсний тогтвортой эрэлтийг тооцон тонн тутамд хямд буюу 70-90 ам доллар (хил дээрх дундаж үнэ) байхаар тооцов.

Хүснэгт 1. Монгол Улсын нүүрсний экспортын 2025-2030 оны таамаглал, орлогын динамик ба нөлөөлөх хүчин зүйлс

Он	Экспортын хэмжээ (сая тн)	Дундаж үнэ (ам.доллар)	Нийт орлого (тэрбум \$)	Нөлөөлөх гол хүчин зүйл
2025	83	85	7.2	Төмөр замын туршилтын тээвэр
2026	95	80	7.6	Төмөр замын бүрэн холболт
2027	105	78	8.2	FTA хэрэгжилт, 3-6% татвар чөлөөлөлт
2028	110	75	8.3	Зах зээлийн тэлэлт (Хятадын гүн рүү)
2029	115	72	8.3	Өрсөлдөөн нэмэгдэх, үнэ тогтворжих
2030	120	70	8.4	Хамгийн дээд хүчин чадал

Татварын хэмнэлтээр бий болгох боломжуудын тухайд жилд дунджаар хамгийн багадаа 100 сая тонн нүүрс экспортлох 3%-ийн татварын чөлөөлөлтийг шийдсэнээр монголын

тал нүүрсний экспортоос 250-300 сая ам долларын бодит хэмнэлтийг хийх боломжтой байхаар байна.

3. БНХАУ-ын худалдааг хөнгөвчлөх бодлого ба чөлөөт бүсийн туршлага

БНХАУ нь чөлөөт бүсэд үйл ажиллагаа явуулж буй компани, үйлдвэр, үйлчилгээний байгууллагуудад татвар, гаалийн өргөн хүрээний хөнгөлөлт үзүүлдэг. Тухайлбал, чөлөөт бүсэд импортлон оруулж буй тоног төхөөрөмж, машин механизм, барилгын материал, агуулах болон үйлдвэрийн байгууламжийн хэрэгцээний барааг импортын тариф болон нэмэгдсэн өртгийн албан татвараас чөлөөлдөг. Мөн чөлөөт бүсэд боловсруулан экспортолж буй бараанд экспортын татвар ногдуулахгүй байх бодлого хэрэгжүүлдэг.¹⁵

Үүнээс гадна БНХАУ нь гадаадын хөрөнгө оруулалтыг татах зорилгоор худалдаа, агуулах, тээвэр, логистик, үзэсгэлэнгийн чиглэлээр гадаад, дотоодын хөрөнгө оруулагчдад чөлөөт бүсэд компани байгуулах таатай орчныг бүрдүүлдэг. Чөлөөт бүсэд үйл ажиллагаа явуулж буй аж ахуйн нэгжүүдэд бизнесийн цар хүрээний харьцангуй уян хатан нөхцөл олгож, зарим төрлийн бараанд экспорт, импортын квот болон лицензийн хязгаарлалт үйлчлэхгүй байх зохицуулалт хэрэгжүүлдэг.¹⁶ БНХАУ-ын бүс нутгуудад татварын хөнгөлөлтийн ялгаатай дэглэмүүд үйлчилдэг бөгөөд эдгээр нь тухайн бүс нутгийн хөгжлийн стратеги, аж үйлдвэрийн бодлого болон хөрөнгө оруулалтын зорилттой уялддаг. Тухайлбал, Хайнаны Чөлөөт худалдааны боомт (Hainan Free Trade Port) болон Гуандун-Хонконг-Макаогийн Их булангийн бүс (Greater Bay Area) нь БНХАУ-ын өндөр технологи, санхүү, худалдаа, үйлчилгээний төв болгон хөгжүүлэх стратегийн хүрээнд тусгай татварын болон хөрөнгө оруулалтын хөнгөлөлтүүдийг хэрэгжүүлж байна. Харин эдийн засгийн хөгжил харьцангуй сул, газар зүйн байршлын давуу тал багатай Баруун бүсийн мужуудад татварын хөнгөлөлт, орлогын албан татварын бууруулалт, хөрөнгө

оруулалтын дэмжлэгийг түлхүү ашиглан гадаад болон дотоодын хөрөнгө оруулалтыг татах бодлого хэрэгжүүлдэг (State Council of the PRC, 2021; KPMG China, 2023). (english.www.gov.cn)

Хайнаны Чөлөөт худалдааны боомтын бодлогын хүрээнд тодорхой салбарын аж ахуйн нэгжүүдэд аж ахуйн нэгжийн орлогын албан татварын 15 хувийн тусгай хувь хэмжээ үйлчилж байгаа бол Greater Bay Area бүсэд инноваци, технологийн хөрөнгө оруулалтыг дэмжих чиглэлээр татварын урамшуулалт хэрэгжүүлж байна. Харин Баруун бүсийн хөгжлийн бодлогын хүрээнд аж ахуйн нэгжийн орлогын албан татварыг бууруулах, үйлдвэрлэл болон дэд бүтцийн хөрөнгө оруулалтыг татварын бодлогоор дэмжих арга хэмжээ авч байна (PwC China, 2022; Deloitte China, 2023). (pwchina.cn)

Ийм БНХАУ-ын чөлөөт бүсийг байгуулж буй арга зам, туршлагыг судалж өөрийн орны онцлогт тохирсон чөлөөт худалдааны бүс-Онцгой бүсийг экспортод гаргаж буй бүтээгдэхүүний онцлог, газар зүйн байршил, дэд бүтцийн бүтээн байгуулалт зэрэгт нийцүүлэх байдлаар үр ашигтай байдлаар бүтээн байгуулахад чиглэлд хамтран ажиллах, идэвхи гаргах шаардлагатай байна. Тухайлбал: Монгол Улсын нүүрсний экспортыг гол боомтууд болох Гашуунсухайт-Ганц мод, Шивээхүрэн-Сэхээ, Ханги-Мандал, Бичигт-Зүүнхатавч зэрэг боомтуудыг түшиглэн чөлөөт худалдааны бүсийг нүүрсний худалдаа, боловсруулалт хийхэд хамтран ажиллах чиглэлээр байгуулахад нь дэлхий нийтийг хамарсан цар тахал (Ковид-19 гэх мэт), Нүүрсний өртөг зардлыг бууруулах, боловсруулалт хийх замаар чанарыг дээшлүүлэх, өртөг шингээх гэх мэт олон боломжуудыг бий болгох давуу тал болно.

4. Монгол Улсын эдийн засаг, худалдааны хамтын ажиллагаа ба экспортын өрсөлдөх чадвар

БНХАУ нь “Бүс ба Зам” санаачилгыг хэрэгжүүлж эхэлснээс хойш Монгол Улсад

олгох буцалтгүй тусламж болон хөгжлийн дэмжлэгийн хэмжээг нэмэгдүүлсэн. Үүний

¹⁵ General Administration of Customs of the People's Republic of China, *Announcement No. 58 of 2022* (Beijing: GACC, 2022).

¹⁶ Ministry of Commerce of the People's Republic of China, *Trade Zone Research Report* (Beijing: MOFCOM, 2021).

хүрээнд “Хөгжлийн бэрхшээлтэй иргэдэд зориулсан тусгай тоноглол бүхий спорт цогцолбор”, “1008 айлын орон сууц”, “Хилийн боомтын дэд бүтцийн бүтээн байгуулалт” зэрэг томоохон төслүүдийг хэрэгжүүлсэн нь дэд бүтэц, боловсрол, орон сууц, нийгмийн халамжийн үйлчилгээний хүртээмжийг сайжруулахад чухал хувь нэмэр оруулсан байна.¹⁷

Нэгдүгээрт, хоёр улсын хөгжлийн стратегийн уялдаа улам бүр гүнзгийрч байна. Хоёр улсын төрийн тэргүүн нарын дэмжлэгийн дор БНХАУ-ын “Бүс ба Зам” санаачилга болон Монгол Улсын “Талын зам” хөтөлбөрийг уялдуулах ажлыг идэвхтэй хэрэгжүүлж, Монгол-Хятад-Оросын эдийн засгийн коридорыг хамтран хөгжүүлэх чиглэлээр ажиллаж байна. Энэ нь хоёр улсын иж бүрэн стратегийн түншлэлийн урт хугацааны тогтвортой хөгжлийн үндэс болж байна.

Хоёрдугаарт, Монгол Улс болон БНХАУ-ын эдийн засаг, худалдааны хамтын ажиллагаа тогтвортой өргөжин тэлж байна. 2021 оны байдлаар хоёр орны худалдааны нийт хэмжээ 10 тэрбум ам.долларыг давж, өмнөх оноос 37.3 хувиар өссөн нь Монгол Улсын нийт гадаад худалдааны 63.1 хувийг бүрдүүлжээ. Монгол Улсаас БНХАУ руу хийсэн экспорт 7.64 тэрбум ам.долларт хүрч 39.2 хувиар өссөн бол БНХАУ-аас Монгол Улсад хийсэн импорт 2.52 тэрбум ам.долларт хүрч 30.4 хувиар өссөн байна. Мөн 2020 оны эцсийн байдлаар БНХАУ-аас Монгол Улсад оруулсан шууд хөрөнгө оруулалтын үлдэгдэл 3.24 тэрбум ам.долларт хүрсэн нь хөрөнгө оруулалтын хамтын ажиллагааны томоохон үзүүлэлт болж байна.¹⁸

БНХАУ нь Монгол Улсын хамгийн том худалдааны түнш, хөрөнгө оруулалтын гол эх үүсвэр, чухал хандивлагч орон хэвээр байна. Энэ нь хоёр улсын эдийн засгийн харилцаа тогтвортой, харилцан хамаарал өндөр байгааг харуулж байна. Хоёр талын худалдаа дэлхийн эдийн засгийн хүндрэлтэй нөхцөлд ч өсөлттэй

хэвээр байгаа нь хамтын ажиллагааны тогтвортой байдлыг илтгэж байна.

Монгол Улс, БНХАУ-ын худалдаа, эдийн засгийн хамтын ажиллагаа нь экспорт, хөрөнгө оруулалт, үйлдвэрлэлийн хөгжлийг дэмжихэд эерэг нөлөө үзүүлж байна. Мөн хоёр тал олон улсын эдийн засаг, худалдааны платформуудад идэвхтэй оролцож байгаа нь худалдааны хүртээмж болон өрсөлдөх чадварыг нэмэгдүүлэхэд чухал ач холбогдолтой.

Бүтээгдэхүүний өрсөлдөх чадвар ба тээврийн нөхцөл: Монгол Улсын экспортын гол бүтээгдэхүүн болох нүүрсийг Тавантолгойн ордоос, зэсийн баяжмалын ихээхэн хэсгийг Оюу Толгойн уурхайгаас авто тээврээр БНХАУ руу экспортолж байгаа нь бүтээгдэхүүний тээврийн өртгийг нэмэгдүүлж, олон улсын зах зээл дээрх өрсөлдөх чадварыг бууруулж байна. Монгол Улс өргөн уудам нутаг дэвсгэртэй, үйлдвэрлэл болон мал аж ахуйн нөөц тархай байрласан нь бүх төрлийн бүтээгдэхүүний логистикийн зардлыг өсгөдөг.¹⁹

Монгол Улсын экспортын бүтээгдэхүүнүүдийн харьцангуй давуу талын шинжилгээгээр мах, махан бүтээгдэхүүн, хивс, сүлжмэл эдлэл зэрэг эцсийн хэрэглээний бүтээгдэхүүнүүд, мөн зэсийн баяжмал, нүүрс, төмрийн хүдэр зэрэг уул уурхайн бүтээгдэхүүнүүд экспортын давуу талтай бүтээгдэхүүнд тооцогдож байна.

Эдийн засгийн онолын үүднээс авч үзвэл Давид Рикардогийн “Харьцангуй давуу талын онол” нь улс орнууд өөрсдийн хамгийн үр ашигтай үйлдвэрлэж чадах бүтээгдэхүүндээ төвлөрснөөр олон улсын худалдаанаас ашиг хүртэх боломжтойг тайлбарладаг. Монгол Улсын хувьд газарзүйн байршлын давуу тал, БНХАУ-тай хил залгаа оршдог нөхцөл нь уул уурхайн бүтээгдэхүүнийг бага өртгөөр нийлүүлэх боломжийг бүрдүүлж байна.

Иймээс Монгол Улс урт хугацаанд эдийн засгаа төрөлжүүлэх бодлого баримтлахын зэрэгцээ уламжлалт бөгөөд хамгийн ойрын зах

¹⁷ Ministry of Commerce of the People's Republic of China, *China-Mongolia Trade and Economic Cooperation Materials* (Beijing: MOFCOM, 2022), <https://english.mofcom.gov.cn>.

¹⁸ China-Mongolia Cooperation Program, *China-Mongolia Infrastructure and Trade Cooperation Initiatives* (2022).

¹⁹ Г.Дамдинсүрэн. (2021). Монгол-Хятадын нүүрсний худалдааны төлөв ба зах зээлийн чиг хандлага.

зээл болох БНХАУ-ын зах зээлийн боломжийг бүрэн ашиглах шаардлагатай байна.

Дүгнэлт, цаашдын төлөв

Монгол Улс БНХАУ-тай хийх худалдааны бодлогод дараах чиглэлүүдийг түлхүү анхаарах шаардлагатай. Үүнд:

- “Шинэ сэргэлтийн бодлого”-ын хүрээнд хилийн боомт, дэд бүтцийн хүчин чадлыг нэмэгдүүлэх;
- Тарифын болон тарифын бус саадыг бууруулж, хил нэвтрүүлэх үйл явцыг хурдасгах;
- Боловсруулах үйлдвэрлэл, экспортын чиг баримжаатай үйлдвэрүүдийг хөгжүүлэх;
- БНХАУ-ын Өвөр Монгол, Гансу, Шинжаан зэрэг бүсээс гадна бусад мужийн зах зээлд нэвтрэх;
- Нүүрс, төмрийн хүдэр зэрэг түүхий эдийн урт хугацааны худалдааны гэрээг төрийн түвшинд байгуулах;
- БНХАУ-ын “Хос эргэлт” (Dual Circulation) стратегитай уялдан экспортын бодлого боловсруулах.

Өнөөдрийн байдлаар Монгол Улсаас БНХАУ руу экспортолж буй бараа бүтээгдэхүүний 70 орчим хувь нь Өвөр Монголын зах зээлд төвлөрч байгаа нь зах зээлийн төвлөрлийн эрсдэлийг нэмэгдүүлж байна. Иймээс экспортын чиглэлийг төрөлжүүлэх, БНХАУ-ын бусад бүс нутагт нийлүүлэлтийг нэмэгдүүлэх нь стратегийн ач холбогдолтой юм.²⁰

Мөн Индонези, Австрали, ОХУ зэрэг нүүрс экспортлогч орнууд 6-12 сарын хугацаатай худалдааны гэрээг тогтмол байгуулдаг туршлагаас харахад Монгол Улс ч мөн төрийн түвшний дунд болон урт хугацааны худалдааны тогтвортой механизм бүрдүүлэх шаардлагатай байна. Энэ нь экспортын тогтвортой байдлыг хангах, үнийн савлагааны эрсдэлийг бууруулах чухал ач холбогдолтой.

Орчин үеийн тээвэр, ложистикийн хөгжлийн чиг хандлага нь бүс нутгийн эдийн засгийн интеграцчилал, худалдааны урсгалыг эрчимжүүлэхэд чиглэж байна. Энэ хүрээнд

дараах зорилтууд чухал ач холбогдолтой гэж үзэж байна. Үүнд:

- Орчин үеийн нэгдсэн тээврийн тогтолцоо байгуулах;
- Нэгдсэн, нээлттэй тээврийн зах зээл бий болгох;
- Бүх төрлийн тээврийн сүлжээний зохион байгуулалтыг сайжруулах;
- Түргэн ачаа тээвэр болон олон улсын агаарын тээврийн чадавхийг нэмэгдүүлэх;
- Дотоод болон гадаад холболт бүхий аюулгүй, үр ашигтай ложистикийн сүлжээ бүрдүүлэх зэрэг болно.

“Боомт төвтэй эдийн засаг” (Pan-port Economy) нь боомтын газарзүйн болон ложистикийн давуу талыг ашиглан дотоод болон гадаад худалдааг тэлэх, улмаар эдийн засгийн цогц бүс бий болгох хөгжлийн загвар юм. Энэхүү үзэл баримтлал нь БНХАУ-ын шинэ үеийн хөгжлийн стратеги болон бүс нутгийн интеграцчиллын бодлоготой нягт уялдаж байна.

БНХАУ-ын “Хос эргэлт” (Dual Circulation) хөгжлийн стратеги нь:

1. Дотоодын үйлдвэрлэл, хэрэглээг дэмжих;
2. Дотоод-гадаад эдийн засгийн эргэлтийг уялдуулах;
3. Бүс нутгийн нийлүүлэлтийн сүлжээг өргөжүүлэх;
4. Гадаад худалдааны тогтвортой байдлыг хангах; зорилготой бөгөөд боомтуудыг эдгээр урсгалын зангилаа төв болгон хөгжүүлэхийг зорьж байна.

Энэ хүрээнд боомтуудын үүрэг нь зөвхөн ачаа нэвтрүүлэхээс хэтрэхгүй бөгөөд:

- нийлүүлэлтийн сүлжээний интеграцчилал;
- ложистикийн үр ашгийг нэмэгдүүлэх;
- экспорт, импортын урсгалыг хурдасгах;

²⁰ Э.Энхтайван, 2022; China Dual Circulation Strategy Reports, 2021

- үйлдвэрлэл, худалдааны төвүүдийг холбох; чиглэлд өргөжин хөгжиж байна.

Монголын нүүрсний экспортын өрсөлдөх чадварыг дээшлүүлэх боломжууд:

Монгол Улс, БНХАУ хоёр улс 2014 онд иж бүрэн стратегийн түншлэлийн харилцаа тогтоосноор эдийн засаг, худалдааны хамтын ажиллагаа эрчимтэй өргөжсөн. Гэсэн хэдий ч нүүрсний худалдаанд дараах хүчин зүйлүүд тодорхой хэмжээнд сөрөг нөлөө үзүүлж ирсэн.

1. Цар тахлын нөлөө

COVID-19 цар тахлын үеэр Монголын нүүрсний экспорт 2020 оны эхний саруудад түр хугацаанд саатсан. Гэсэн хэдий ч гуравдугаар сараас эхлэн:

- Замын-Үүд;
- Гашуунсухайт;
- Шивээхүрэн;
- Ханги; боомтуудаар нүүрсний тээвэрлэлтийг үе шаттай сэргээсэн байна.

2. Улс төрийн хүчин зүйлс

Хоёр улсын харилцаанд улс төрийн хүчин зүйлс тодорхой нөлөө үзүүлж байсан тохиолдол бий. Тухайлбал, Далай ламын айлчлалтай холбоотойгоор БНХАУ 2002 онд хилийн хөдөлгөөнд хязгаарлалт хийж, 2006 онд Бээжин-Улаанбаатар чиглэлийн нислэгийг цуцалж байсан нь худалдаа, тээврийн урсгалд нөлөөлсөн.

3. Олон улсын хэлэлцээр ба худалдааны орчин

Монгол Улс болон БНХАУ 2021 оны 1 дүгээр сарын 1-нээс Ази, Номхон далайн худалдааны хэлэлцээрийн (АРТА) тарифын хөнгөлөлтийн зохицуулалтыг хэрэгжүүлж эхэлсэн. Үүний хүрээнд Монгол Улс 366 нэр төрлийн бүтээгдэхүүнд дунджаар 24.2 хувийн тарифын бууралт эдлэх боломжтой болсон.

БНХАУ-ын Худалдааны яамны мэдээлснээр энэхүү зохицуулалт нь:

- “Бүс ба Зам” санаачилгын хэрэгжилтийг дэмжих;
- Хоёр улсын зах зээлийн нээлттэй байдлыг нэмэгдүүлэх; худалдаа, хөрөнгө оруулалтын хамтын ажиллагааг гүнзгийрүүлэх; ач холбогдолтой гэж үзэж байна.

4. Монгол-Хятадын худалдааны бүтэц

Монгол Улсын экспортын дийлэнх хувийг уул уурхайн бүтээгдэхүүн эзэлдэг бөгөөд нүүрс, коксжих нүүрс, төмрийн хүдэр нь БНХАУ-ын гангийн үйлдвэрлэлийн гол түүхий эдийн нэг болж байна.

2024 онд Монгол-Хятадын худалдааны нийт эргэлт 10 тэрбум ам.доллар давж, Монголын нийт гадаад худалдааны 63.1 хувийг бүрдүүлжээ. Экспортын 82.6 хувь нь БНХАУ руу чиглэж байсан нь худалдааны ашгийг үлэмж нэмэгдүүлэх боломжийг эрэлхийлэхийн ач холбогдолыг улам нэмэгдүүлж байна.

Ном зүй / References:

1. Australian Government Department of Industry. *Resources and Energy Quarterly*. Canberra: Australian Government, 2025.
2. Buckley, Tim. *China's Coal Supply-Side Reforms and Global Market Impacts*. Institute for Energy Economics and Financial Analysis, 2017.
3. China Energy Investment Corporation. *Coal Transportation Cooperation Agreements*. 2025.
4. Golomt Capital. *Mongolia Economic Outlook*. 2025.
5. Government of Mongolia. *Railway Cooperation Agreements between Mongolia and China*. 2025.
6. International Energy Agency. *Coal Market Report 2021*. Paris: International Energy Agency, 2021.
7. International Monetary Fund. *Mongolia: Macroeconomic Outlook and Economic Update*. Washington, DC: International Monetary Fund, 2025.
8. Mongolian Mining Journal. "Coal Price Declines and Export Outlook." 2024.
9. REAB Consortium. *Mongolia Coal Export Logistics Assessment*. 2024.
10. Reuters. "Global Coal Demand and Market Outlook." *Reuters Energy News*, 2025.
11. SXCoal. "Inner Mongolia Coal Production Restrictions and Market Impacts." 2025.
12. Дамдинсүрэн, Г. *Монгол Улсын тээврийн дэд бүтэц ба экспортын өрсөлдөх чадвар*. Улаанбаатар, 2021.
13. Монгол Улсын Гадаад харилцааны яам. *Монгол-Хятадын эдийн засаг, худалдааны хамтын ажиллагааны баримт бичиг*. 2022.
14. Монгол Улсын Үндэсний Статистикийн Хороо. *Гадаад худалдаа, тээврийн статистик мэдээлэл*. 2024.
15. Энхтайван, Э. *Монгол-Хятадын худалдааны харилцаа ба экспортын хамаарал*. Улаанбаатар, 2022.

Coal Trade between Mongolia and China: Opportunities and Challenges

Davaanyam Rentsendorj

Institute of International Studies, Mongolian Academy of Sciences

Ulaanbaatar, Mongolia

davaanyamr@mas.ac.mn

Abstract: *China remains the world's largest coal producer, consumer, and importer, while Mongolia, relying on its geographical proximity and abundant reserves, has become one of China's major suppliers of coking coal. This study examines the current state of Mongolia-China coal trade, export indicators, infrastructure development, logistical challenges, tariff policy, and long-term cooperation mechanisms. It also seeks to analyze the opportunities arising from bilateral economic cooperation, logistical barriers, and risks associated with the global energy transition. The findings suggest that Mongolia's future competitiveness in China's coal market will depend not only on its natural resources, but also on transport efficiency, the optimal organization of infrastructure, coherence in trade policy, and the development of value-added production.*

Keywords: *Mongolia, China, coal trade, logistics, railway infrastructure, export competitiveness, tariff policy.*

The day of submission: 2026.05.29

Completion of review: 2026.06.18

Final decision for acceptance: 2026.07.02