

ӨГҮҮЛЭЛ

Монгол-Хятадын хилийн боомтын Ковид-19 цар тахлын үеийн хамтын ажиллагаа: Замын-Үүд боомтын гео-эдийн засгийн жишээн дээр

Заанаагийн Өлзий*

Улс төр, Олон улсын харилцаа, Нийтийн удирдлагын сургууль,
Монгол Улсын Их Сургууль, Улаанбаатар, Монгол Улс
xxulzii5@gmail.com

Батмөнхийн Мөнх-Өлзий 

Доктор (Ph.D)

Улс төр, Олон улсын харилцаа, Нийтийн удирдлагын сургууль,
Монгол Улсын Их Сургууль, Улаанбаатар, Монгол Улс
ulzii03@num.edu.mn

Хураангуй: Жилээс жилд хөгжиж ирсэн Монгол-Хятадын худалдаа эдийн засгийн харилцаа, хил гаалийн тасалдалгүй ажиллагаа Ковид-19 цар тахал гарах хүртэл хэвийн явж ирсэн байна. Ковид-19 цар тахлын улмаас хоёр орны худалдаа эдийн засгийн харилцаа зогсонги байдалд орж, хилийн боомтуудад бэрхиээлтэй нөхцөл байдал үүссэн билээ. Ялангуяа Замын-Үүд боомт нь хоёр орны худалдаа эдийн засгийн харилцааны стратегийн ач холбогдолтой гол суваг учир цар тахлын нөхцөл байдлаас үүдэлтэй хямралууд шууд нөлөө үзүүлсэн байдаг. Иймд энэхүү өгүүллийн зорилго нь Ковид-19 цар тахлаас үүдэн гарсан худалдаа эдийн засгийн хүндрэл бэрхиээлтэй үед Замын-Үүд боомтын үйл ажиллагаа дээр үнэлэлт дүгнэлт өгөх, цаашид ийм асуудлаас хэрхэн даван туулах талаар хэлэлцэхэд оршиж байна.

Түлхүүр үгс: Ковид-19, цар тахал, Замын-Үүд боомт, Монгол-Хятадын худалдаа эдийн засгийн харилцаа, гео-эдийн засаг

* Corresponding author



Удиртгал

Монгол-Хятадын худалдаа, эдийн засгийн хамтын ажиллагаа 1989 оноос тогтворжиж, шинэ шатанд гаран өнөөг хүртэл хөгжиж байна. Хоёр улсын худалдааны эргэлт, 1993-1994 оны хооронд бага зэрэг буурсан ч, 1990 онд 33.6 сая ам.доллар, 1999 онд 286 сая ам.долларт тус тус хүрч тасралтгүй нэмэгдсээр Монгол Улсын нийт гадаад худалдааны 60 гаруй хувийг Хятад улс дангаараа эзлэх болсон байна³. Сүүлийн жилүүдэд Ковид-19 цар тахлын улмаас хоёр улсын худалдаа, эдийн засгийн харилцаанд саад бэрхшээл үүссэн боловч хоёр талын засгийн газрын хүчин чармайлтын үр дүнд нөхцөл байдал дээрдэж байна⁴. Иймд тус судалгаа нь Ковид-19 цар тахлаас үүдэн хоёр орны худалдааны харилцаанд тулгамдаж ирсэн байгаа худалдаа эдийн засгийн асуудлуудыг тоймлох, цаашид ийм асуудлаас хэрхэн даван туулах тухай дүгнэн хэлэлцэх юм.

БНМАУ болон БНХАУ-ын хилийн гэрээ анх 1962 онд байгуулагдсан бөгөөд, үүгээр БНМАУ нь өмнөд хилээ албан ёсоор баталгаажуулсан байна. Улмаар 1962-1964 онд улсын хилийг газар дээр нь тогтоон тэмдэглэжээ.

Монгол Улсын нутаг дэвсгэрийн долоон аймаг, нийт 49 боомтын 13 нь БНХАУ-тай хиллэж байна. Тэдгээрийн нэг Замын-Үүд боомт нь байнгын ажиллагаатай ба БНХАУ-ын Эрээн боомттой хил залгаа оршдог билээ⁵.

Судлаачдын үзэж байгаагаар гео-эдийн засаг нь геополитикийн зорилтуудыг хэрэгжүүлэхэд эдийн засаг, орон зай, цаг хугацаа, улс төрийн арга хэрэгслүүдийг ашигладаг үйл ажиллагаа юм.⁶ Замын үүд, Эрээний боомт нь Монгол Улс болон БНХАУ-ын худалдаа, бүс нутгийн эдийн засгийн харилцаанд голлох үүрэгтэй газар юм. Үүний учир, Монгол Улсын болон БНХАУ-ын худалдаа, бүс нутгийн гео-эдийн засгийн хүчин зүйлд Замын үүд, Эрээний боомт хэрхэн нөлөөлж буйгаас олон зүйл шалтгаалж байна. Тиймээс бид энэхүү судалгааны ажилдаа Монгол-Хятадын худалдааны харилцаа ба бүс нутгийн гео-эдийн засгийн хүчин зүйлсэд Замын-үүд, Эрээн хилийн боомт ямар үүрэг гүйцэтгэж байгаа хийгээд цаашид хэрхэн үр ашигтай ажиллах, ямар боломж бололцоо байгааг судлан тодруулахыг хичээв⁷.

³ Erina (2023). Retrieved on December 20, 2023, from https://www.unii.ac.jp/erina-unp/archive/wp-content/uploads/2023/02/se16802_tssc.pdf

⁴ Ganbaatar, Bayarmaa, Juan Huang, Chuanmin Shuai, Asad Nawaz, and Madad Ali. "Empirical analysis of factors affecting the bilateral trade between Mongolia and China." *Sustainability* 13, no. 7 (2021): 4051.

⁵ Ganbaatar, Bayarmaa, Juan Huang, Chuanmin Shuai, Asad Nawaz, and Madad Ali. "Empirical analysis of factors affecting the bilateral trade between Mongolia and China." *Sustainability* 13, no. 7 (2021): 4051.

⁶ Luttwak, Edward N. "From geopolitics to geo-economics: Logic of conflict, grammar of commerce." *The national interest* 20 (1990): 17-23.

⁷ Khatik, Mukesh H., and Upasana Bhandari. "Indo-Mongolian Relations in Present Era." *Electronic Journal of Social and Strategic Studies* 2 (2021): 118-131.

1. Монгол Улс, БНХАУ-ын худалдааны харилцаа ба хилийн боомтууд

Хоёр орны Засгийн газар хоорондын гэрээний дагуу байгуулагдах эдгээр 13 боомт нь Монгол Улс, БНХАУ-ын худалдааны харилцааг улам хөгжүүлэх, найрсаг хамтын ажиллагааг бэхжүүлэхэд туйлын ач холбогдолтой хэмээн хоёр тал санал нэгдсэн байдаг. Монгол улсын БНХАУ-тай харилцан тохиролцож байгуулсан хилийн боомтоос зөвхөн Замын-Үүд боомт л төмөр замын боомт болно. Төмөр замын боомт олон улсын хуурай замын тээвэр ложистикийн хамгийн боломжит өндөр үр ашиг бүхий харилцаанд зүй ёсоор тооцогддог. Хилийн Замын-Үүд боомт нь 1956 оны 01-р сарын 01-ны өдөр Дорноговь аймгийн Замын-Үүд суманд байгуулагдсан анхдагч гол боомтын нэг болно. Монгол Улсын Засгийн газар, БНХАУ-ын Засгийн газар хоорондын 2004 оны “Монгол, Хятадын хилийн боомт, тэдгээрийн дэглэмийн тухай” хэлэлцээрийн дагуу олон улсын зэрэглэлтэй, байнгын горимтой боомтоор тогтсон байна⁸.

Монгол Улсын Засгийн газраас тус боомтын үйл ажиллагааг сайжруулах талаар хөрөнгө оруулалт хийж шинэчлэхээр болсон байдаг. Өөрөөр хэлбэл, Монгол Улсын Засгийн газраас хэрэгжүүлж буй “Гаалийн шинэчлэл”-ийн хүрээнд Замын-Үүд боомтыг олон улсын жишигт нийцүүлэн шинээр барих,

хүчин чадлыг нэмэгдүүлэх төслийн бүтээн байгуулалтын ажлыг 2019 оны 9-р сарын 12-нд шав тавих ёслолын арга хэмжээ хийснээр эхлүүлсэн билээ^{9,10}.

Монгол Улсын БНХАУ-тай харилцах ачаа тээвэр, төмөр замын гол боомт болох Замын-Үүд боомтыг шинэчлэх, өргөтгөх бүтээн байгуулалт хийгдсэнээр нийт талбай 8 дахин, өдөрт нэвтрэх зорчигчийн тоо 4 дахин, том оврын ачаа тээврийн хэрэгслийн тоо 3 дахин, суудлын тээврийн хэрэгслийн тоо 7 дахин нэмэгдэж зорчигч, тээврийн хэрэгсэл хилийн боомтоор түргэн шуурхай нэвтрэн, ая тухтай үйлчлүүлэх боломж бүрдэж Монгол Улсын гадаад худалдаа, эдийн засгийн хөгжилд томоохон нөлөө үзүүлэх юм. Эхний ээлжид зорчигч тээврийн цогцолбор, дараа нь ачаа тээврийн цогцолборыг ашиглалтад оруулахаар төлөвлөсөн байдаг. Гэвч Ковид-19 цар тахлын халдварын нөхцөл байдлаас шалтгаалж энэ ажил зогсонги байдалд орсон.

Ковид-19 цар тахлын халдварын нөхцөл байдлаас шалтгаалж БНХАУ-ын талаас боомтын тодорхойгүй хугацаагаар хаах, ачаа бараа нэвтрүүлэхгүй байх зэрэг хүндрэлүүд гарсан. БНХАУ-ын Засгийн газраас Ковид-19 цар тахлын халдварын эсрэг баримталж буй хатуу бодлогоос шалтгаалж Замын-Үүд боомтын асуудлууд бүрэн шийдэгдэж

⁸ Chu, Amanda MY, Zhihui Lv, Niklas F. Wagner, and Wing-Keung Wong. “Linear and nonlinear growth determinants: The case of Mongolia and its connection to China.” *Emerging Markets Review* 43 (2020): 100693.

⁹ Williams, Edward T. “The Relations Between China, Russia and Mongolia.” *American Journal of International Law* 10, no. 4 (1916): 798-808.

¹⁰ Dygas, R. (2022). Multilateral Economic Ties of Mongolia with its Asian Trading Partners in period of 2011-2021. *Mongolian Journal of International Affairs*, 23(1), 23–39. <https://doi.org/10.5564/mjia.v23i1.2403>

чадахгүй байв. Монгол, Хятадын хилийн боомт тэдгээрийн дэглэмийн тухай Монгол Улсын Засгийн газар, БНХАУ-ын Засгийн газар хоорондын хэлэлцээрийн дагуу хоёр талын зэрэглэлтэй, түр горимтой боомт юм. Монгол Улсын хилийн мэдээллээс үзвэл, Зүүн буюу Дорнод бүс нутагт олон улсын зэрэглэлтэй, байнгын горимтой (Бичигт авто замын боомт), олон улсын зэрэглэлтэй боловч түр горимтой боомт (Сүмбэр авто замын боомт) тус бүр нэг, хоёр талын зэрэглэлтэй, түр горимтой боомт хоёр (Баянхошуу, Хавирга авто замын боомт) тус тус ажиллаж

байна. Харин өмнөд бүсэд олон улсын зэрэглэлтэй, байнгын горимтой (Замын-Үүд авто замын боомт), хоёр талын зэрэглэлтэй, байнгын горимтой боомт тус бүр нэг (Шивээ хүрэн авто замын боомт), хоёр талын зэрэглэлтэй, түр горимтой боомт нэг (Ханги авто замын боомт) тус тус ажиллаж байна¹¹.

Баруун бүс нутагт олон улсын зэрэглэлтэй, байнгын горимтой нэг боомт (Булган авто замын боомт), хоёр талын зэрэглэлтэй, түр горимтой гурван боомт (Байтаг, Бургастай, Даян авто замын боомт) ажиллаж байна.

Хүснэгт 1. Монгол, Хятадын хилийн боомтуудын мэдээлэл.

Монгол, Хятадын хилийн боомтууд 17 /ажиллаж байгаа 13, ажиллахгүй байгаа 4/					
Олон улсын		Хоёр талын байнгын ажиллагаатай		Хоёр талын түр ажиллагаатай	
1	Булган-Такашикэн	7	Бургастай-Лаоемяо	16	Даян-Хуншаньзюй
2	Замын-Үүд /АЗ/-Эрээн	8	Шивээхүрэн /АЗ/-Сэхээ	17	Байтаг-Улиастай
3	Замын-Үүд /ТЗ/-Эрээн	9	Шивээхүрэн /ТЗ/-Сэхээ	Тайлбар: Шинээр нээхээр төлөвлөж буй боомтуудыг улаан өнгөөр тодотгов. “Монгол, Хятадын хилийн боомт, тэдгээрийн дэглэмийн тухай Монгол Улсын Засгийн газар, БНХАУ-ын Засгийн газар хоорондын 2004 оны хэлэлцээр”-т 2020 онд нэмэлт оруулж шинээр 4 боомтыг байгуулахаар тусгасан.	
4	Бичигт /АЗ/-Зүүн хатавч	10	Цагаандэл Уул-Өлзий		
5	Бичигт /ТЗ/-Зүүн хатавч	11	Гашуунсухайт /АЗ/-Ганц мод		
6	Сүмбэр /түр/-Рашаан	12	Гашуунсухайт /ТЗ/-Ганц мод		
		13	Ханги-Мандал		
		14	Баянхошуу-Өвдөг		
		15	Хавирга-Ар хашаат		

Эх сурвалж: Цэдэв, Энх-Уянга, and Цолмон Энхжаргал. «БНХАУ-тай хиллэх боомтын менежментийг сайжруулах нь: Гашуунсухайт боомтын нүүрс тээврийн жишээн дээр.»

(2023). Wuyun, Oyun. «Issues on trade and economic cooperation of Mongolia-China.» Journal of International Studies (2018): 81-101.

Монгол Улсын Засгийн газар, БНХАУ-ын Засгийн газар хоорондын 2004 оны “Монгол, Хятадын хилийн боомт, тэдгээрийн дэглэмийн тухай” хэлэлцээрийн дагуу Монгол, Хятадын хилд дараах 13 боомтыг нээн ажиллуулахаар тогтсон:

1. Даян - Хуншаньзюй боомт

2. Булган- Такашикэн боомт
3. Байтаг-Улиастай боомт
4. Бургастай - Лаоемяо боомт
5. Шивээ хүрэн - Сэхээ боомт
6. Гашуун сухайт-Ганц мод боомт
7. Ханги- Мандалын боомт
8. Замын-Үүд-Эрээн хот боомт, төмөр зам,

¹¹ World Bank. “Mongolia Economic Update, January 2020: Macroeconomic Stability and Credit Growth.” (2020).

- | | |
|--|---|
| <p>9. Замын-Үүд-Эрээн хот боомт, авто зам</p> <p>10. Бичигт-Зүүн хатавч боомт</p> <p>11. Сүмбэр-Рашаан боомт</p> <p>12. Баянхошуу-Өвдөг боомт</p> <p>13. Хавирга-Ар Хашаат боомт эдгээр болно.</p> | <p>Засах Орны нутаг дэвсгэрт байрлаж байгаагаараа онцлогтой юм. БНХАУ-ын хилийн боомтуудаас ӨМӨЗО-ны хилийн боомтууд, тэдгээрт хийсэн хөрөнгө оруулалтын мэдээллийг харж болно. Энэхүү мэдээлэлд тулгуурлан Монгол Улсын хилийн боомтын үйл ажиллагааны чиглэлийг уялдуулж чадвал хоёр улсын худалдаа, хилийн харилцаа амжилттай хөгжих боломж бүрдэх талтай юм¹².</p> |
|--|---|

БНХАУ дахь хилийн боомтууд

БНХАУ-ын хилийн боомтууд Өвөр Монголын Өөртөө Засах Орон болон Шинжаан Уйгурын Өөртөө

Хүснэгт 2. БНХАУ-ын хилийн ӨМӨЗО-ны нутагт байрлах боомтууд.

Боомтын нэр	Тэвэрлэлтийн хэлбэр	Газарзүйн байрлал	Үйл ажиллагаа	Хил залгаа боомт
Эрээн хот	Төмөр зам	2-р шугаман терминал, хилийн 815-р шугам	I зэрэг бүтэн жил нээлттэй	Замын Үүд
	Авто зам		I зэрэг бүтэн жил нээлттэй	Замын Үүд
Сэхэ	Авто зам	ӨМӨЗО-ны Алшаа аймаг	I зэрэг бүтэн жил нээлттэй	Шивээ хүрэн
Өвдөг	Усан зам	Хөлөнбуйр хот хилийн 1423-р шугам	II зэрэг улирлын чанартай	Баян хошуу
Рашаант	Авто зам	Хянган аймаг Рашаан хот	II зэрэг улирлын чанартай	Сүмбэр
Ганц мод	Авто зам	Хилийн 679-р шугам	I зэрэг бүтэн жил нээлттэй	Гашуун сухайт
Ар Хашаат	Авто зам	Хөлөнбуйр хот, хилийн 1495-р шугам	I зэрэг бүтэн жил нээлттэй	Хавирга
Зүүн хатавч	Авто зам	Шилийн гол аймаг, Зүүн Үзэмчин хошуу	I зэрэг бүтэн жил нээлттэй	Бичигт
Мандал	Авто зам	Бугат хот, хилийн 757-р шугам	II зэрэг улирлын чанартай	Ханги
Баг мод	Авто зам	хилийн 679-р шугам	II зэрэг	Бүдүүн мод

Эх сурвалж: БНХАУ-ын Өвөр Монголын өөртөө засах орны Худалдааны танхимын веб сайт, Боомтын веб сайт.

¹² Nasanbayar, Alatan, and Bazardorj Damdindorj. “Sumer-Rashaan port on the Mongolian-Chinese border: Current situation and development opportunities.” *Journal of International Studies* 44, no. 112 (2021): 95-107.

Хилийн боомтуудын зэрэглэлээс харахад үйл ажиллагааны чиглэл боломжийн харагдаж байгаа боловч Замын-Үүд авто замын боомтыг эс тооцвол бусад боомтууд Монгол Улсын уул уурхайн бүтээгдэхүүнийг БНХАУ-д тээвэрлэн хүргэх зориулалтайгаар ажиллаж байгаа гэж тодорхойлж болохоор байна. Өөрөөр хэлбэл, Монголын зүүн, өмнөд, баруун бүс нутагт байгуулагдсан тэдгээр хилийн боомтуудын үйл ажиллагааны чиглэлээс авч үзвэл дийлэнх нь тухайн бүс нутгийн байгалийн ашигт малтмалыг тээвэрлэхэд чиглэгдсэн байна¹³. Энэ нь нэг талаараа Монгол Улсын эдийн засагт чухал ач холбогдолтой бараа бүтээгдэхүүний эргэлт мөн боловч иргэдийн харилцан зорчих, аялах, харилцан худалдаа хийх хилийн боомт харьцангуй бага байгаа нь ажиглагдана. Худалдаа эдийн засгийн харилцааны гол үүд болох Замын-Үүд боомт нь БНХАУ-ын цар тахлын эсрэг авч хэрэгжүүлсэн арга хэмжээтэй холбоотойгоор байнгын үйл ажиллагаа тасалдаж, ачаа тээвэрлэлтэд түгжрэл, гацаа үүссэн билээ. Тэгэхээр энэ байдалд дүгнэлт хийж 2-3 байнгын ажиллагаатай боомтуудыг зохион байгуулах шаардлага юм.

БНХАУ-ын хилийн боомтуудын хөрөнгө оруулалт харьцангуй нээлттэй тодорхой бөгөөд олон нийтэд мэдээлэл түгээх чанараараа сайн байна. Хилийн боомтыг хөгжүүлэхэд дан ганц улсын төсөв санхүүгийн дэмжлэгээс гадна түүнд оролцох хувь, хүн бусад аж ахуйн

нэгжийн оролцоо чухал учир тэднийг оролцоог нэмэгдүүлэхэд анхааран ажиллаж байгаа юм байна.

Өөрөөр хэлбэл, тухайн боомтод хийж буй хөрөнгө оруулалт цаашид уг боомт хэр өргөжих тэлэх ирээдүй, нөхцөл бололцоог байгааг нээн харуулж байгаа хэрэг болно¹⁴.

Хилийн боомтын хөрөнгө оруулалт, нөхцөл байдлын сайжралд тулгуурлан хувь хүн, аж ахуйн нэгж уг хилийн боомтыг түшиглэн аж ахуй эрхлэх, худалдаа арилжаа хийх, хоол цайны газар ажиллуулах, аялал жуулчлал хөгжүүлэх зэрэг олон талын үйлсийг өрнүүлэх таатай бололцоо бүрдэнэ. Тийнхүү хилийн боомт түшиглэсэн суурин байгуулагдаж, түүгээр дамжин хилийн худалдаа эргэлт нэмэгдэх, богино хугацаанд хямд бараа бүтээгдэхүүн харилцан ашигтай нийлүүлэх боломж бололцоо бүрдэнэ гэж үздэг.

БНХАУ-ын зүгээс энэхүү бодлогын хүрээнд хилийн боомтын дэд бүтцийг сайжруулж, цахилгаан эрчим хүч зэрэг суурин аж төрөхөд шаардлагатай, таатай нөхцөлийг бүрдүүлэхээр олон төсөл хөтөлбөр, хөрөнгө оруулалт хийсэн байна. Хоёр улсын хилийн худалдаа, харилцааны гол гарц, орц болох хилийн боомтуудын үйл ажиллагааг харьцуулж үзэхэд багагүй ялгаатай байна. Үүнд, Монголын хилийн боомтуудын хөрөнгө оруулалтын талаарх мэдээлэл хомс байхаас гадна тэдгээр боомтуудын хэтийн төлөвийн талаарх бодитой бодлого зохицуулалт, төлөвлөлтийн

¹³ Mongolian Statistical Database (2023). Retrieved on January 15, 2024, from https://www2.1212.mn/Stat.aspx?LIST_ID=976_L14&type=sectorbook

¹⁴ Liu, Manlu, Seung Ho Kang, and Woo Chul Ahn. "Analysis of the market structure and shift-effects in North China ports." *The Asian Journal of Shipping and Logistics* 32, no. 3 (2016): 179-186.

төлөвлөгөө тодорхой биш байдаг.

Монголын хилийн боомтуудын дэд бүтцийг сайжруулах зайлшгүй шаардлагатай байна. Хилийн боомтын дэд бүтцийн асуудлыг шийдсэнээр БНХАУ-ын хил залгаа хилийн боомтуудын үйл ажиллагааны чиглэлтэй уялдуулж хөгжих, хөрөнгө оруулалт татах, улмаар түр зуурын

үйл ажиллагаатай боомтуудыг өргөтгөх нөхцөл бүрдэх болов уу. Энэ тохиолдолд байнгын үйл ажиллагаатай хилийн боомт нэмэгдэж, Монгол Улсын эдийн засагт асар их нөлөө үзүүлэх боломжтой юм. Нөгөө талаас, Замын-Үүд гэх ганц гарцаас олон гарц бүхий хилийн боомттой болох нөөц боломж байна¹⁵.

2. Монгол Улс, БНХАУ-ын худалдааны харилцаа: Шинэ нөхцөл байдал

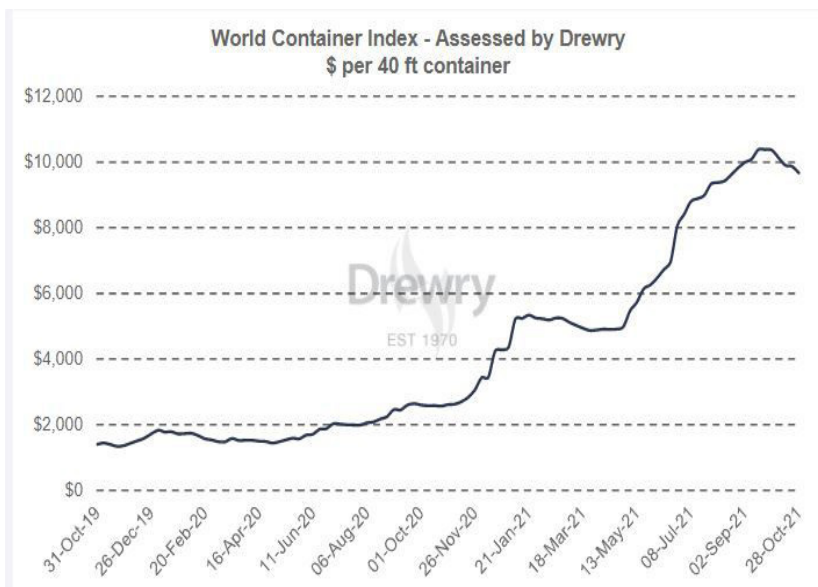
Орчин үеийн худалдааны харилцаанд хэзээ ч хэн ч төсөөлж байгаагүй бэрхшээл тулгарсан нь Ковид-19 гэх цар тахал юм. Олон улсын худалдаа, эдийн засгийн онолуудад орчин үед дэлхий дахинд үүссэн шиг тийм нөхцөл байдал үүснэ гэдгийг таамаглаж байсангүй. Цар тахлын нөхцөл байдал дэлхийн улс орнуудад тээвэр логистикийн маш хүнд бэрхшээл авчирсан байна. Тиймээс шинэ шийдэл, гарц эрэх, уламжлалт тээврийн маршрут, харилцааг шинэчлэх нь зайлшгүй боллоо гэж олон судлаач нар санал нэгтэй тэмдэглэсэн байдаг¹⁶. Тээвэр ложистикийн энэхүү хүндрэл дэлхийн бүх улс орнуудад нөлөөлж тээврийн зардлын нэмэгдлийг авчирсан бөгөөд тэр хирээр тухайн улс орны эдийн засагт сөргөөр нөлөөлж, бараа

бүтээгдэхүүний хомсдолд орох, улмаар үнэ нэмэгдэх үндэс суурь болжээ. Тухайлбал, дэлхий даяар тээврийн үнэ 2021 оны 8-сард өмнөх оны мөн үеэс 3 дахин өсөж стандарт контейнер буюу чингэлэг тээвэрлэх үнэ 10 мянган доллар дөхөж очсоныг Drewry компаниас тооцож зарладаг индексээс харж болохоор байна. Уг судалгаанд 2019 оны 10-р сараас 2021 оны 10-р сар хүртэлх чингэлэг тээврийн үнийн өсөлтийг таш тодорхойгоор тооцож гаргасан байна. Түүнээс гадна ачаа тээврийн 83% нь цар тахлын өмнөх үед буюу 2019 онд тогтоосон хугацаандаа хүрдэг байсан бол энэ үзүүлэлт 2021 оны байдлаар 39 % болтлоо буурсан болохыг Freightos компани мэдээлсэн байна.

¹⁵ Mongolian Statistical Database (2023). Retrieved on January 15, 2024, from https://www2.1212.mn/Stat.aspx?LIST_ID=976_L14&type=sectorbook

¹⁶ Bazar, S. A. N. J. M. Y. A. T. A. V. “The Most favourable direction for Mongolia in regional integration: the Eurasian economic union.” *Erina report 6* (2018): 142.

Стандарт буюу 40 фунт контейнер буюу чингэлэг тээвэрлэх дундаж үнэ.



Эх сурвалж: Drewry (2023). Retrieved on October 10, 2023, from <https://www.drewry.co.uk/supply-chain-advisors/supply-chain-expertise/world-container-index-assessed-by-drewry>

Дэлхийн олон улс орнууд БНХАУ-аас худалдан авч буй барааныхаа ихэнхийг далайгаар тээвэрлэдэг бөгөөд тийм ч учраас тус улсад 20 орчим том, 100 гаруй жижиг далайн боомт ажилладаг. Эдгээр боомтын заримд нь цар тахалтай холбоотой хорио цээрийн дэглэм тогтоосны улмаас чингэлгүүдийг ачиж буулгах ажил графикаас хоцорч эхэлсэн бөгөөд энэ нөхцөл байдлаас үүдээд асар их хэмжээний бараа бүтээгдэхүүн товлосон хугацаанаас хоцорч хугацаа нь тодорхойгүйгээр сунжрах нь хэвийн үзэгдэл болж, түүнээс гарах арга зам цар тахлын сэжигтэй тохиолдол намдах, БНХАУ усан боомтуудын үйл ажиллагааг нээхийг тэвчээртэй хүлээж харахаас өөр

арга зам байхгүйд хүргэсэн. Ковид-19 цар тахлын тархалтаас сэргийлэхийн тулд улс орнууд хилээ хааж, хөл хорио тогтоон, улмаар дэлхийн эдийн засгийн идэвхжил суларч, үйлдвэрлэл тасалдаж улмаар дэлхий дахинд гадаад худалдааны эргэлт 2020 онд саармагжсан байдаг¹⁷.

Энэхүү үүсээд байгаа нөхцөл байдлаас шалтгаалж далайн тээвэр, ложистикийн компаниуд зөөх ачааны хомсдолд орж, алдагдлаа бууруулахын тулд олон улсын тээвэр хийх онгоцны тоогоо цөөрүүлсний зэрэгцээ сул контейнероо эргэн татахаа багасгах арга хэмжээ авч эхэлсэн байна. Нөгөө талаар, Азийн улс орнууд, тухайлбал БНХАУ 2021 оны эхнээс цар тахлыг

¹⁷ Kiyota, Kozo. "The COVID-19 pandemic and the world trade network." Journal of Asian Economics 78 (2022): 101419.

бүрэн хяналтдаа авч чадсанаар, эдийн засаг нь сэргэн, үйлдвэрлэл, гадаад худалдаагаа тэлэх боломжтой болсон байна. Иймд цаашид худалдааны эргэлтийг нэмэгдүүлэх, дэд хангалт нийлүүлэлтийн сүлжээг хөгжүүлэхийн тулд Зам тээвэр, ложистикийн хөгжил байршлын төлөвлөлтийн судалгааны¹⁸ ажил нь дараах хүрээг хамран хийхээр болжээ. Үүнд:

- МУ-ын зам тээврийн салбарын өнөөгийн байдалд дүн шинжилгээ хийх;
- МУ-ын зам тээврийн салбарт мөрдөгдөж байгаа хууль, бодлогын баримт бичгүүдийн хэрэгжилт, уялдаж буй байдалд дүн шинжилгээ хийх, холбогдох дүгнэлт, саналыг боловсруулах;
- МУ-ын ачаа эргэлт, ачаа үүсэх ба шингээх цэг, хэтийн төлөвийг тодорхойлох;
- Ачаа тээврийн үйлчилгээний зохицуулалт, зохион байгуулалтыг сайжруулах, эдийн засгийн үр ашигтай тээвэрлэлтийн нөхцөлийг бүрдүүлэх боломж, нөхцөлийг тодорхойлох;
- Ачаа тээврийн логистик төвийн төрөл, зориулалт, хүчин чадал, зэрэглэлийг тоймлон тогтоох,

санал боловсруулах;

- Үндэсний логистикийн сүлжээг төлөвлөн, логистик төвийн байршлыг тогтоон, зураглал гаргах;
- Олон улсын тээвэр логистикийн сүлжээнд нэгдэх гарцыг тодорхойлох, энэ чиглэлээр дүгнэлт, санал боловсруулах.
- Тээврийн үйлчилгээний түвшнийг олон улсын жишигт нийцүүлэх зөвлөмжийг боловсруулахад гол зорилго оршиж байсныг тэмдэглэжээ.

Монгол Улсын Засгийн газрын тохируулагч агентлаг Үндэсний хөгжлийн газар, Монгол Улсын Их Сургуулийн Эдийн засгийн хүрээлэнгийн дээрх судалгаа нь ложистикийн чиглэлийн улсын гол баримт бичиг болж байна. Мөн ложистикийн чиглэлийн цөөнгүй судалгаа, олон улсын байгууллагатай хамтран хэрэгжүүлсэн, хэрэгжүүлж байгаа төсөл хөтөлбөрүүд байна. Жишээ нь, БНСУ-тай хамтран хэрэгжүүлж байгаа Монгол Улсад ухаалаг ложистик, тээврийг хөгжүүлэх стратеги (Smart Logistics and Transportation Strategy for Mongolia) төсөл юм¹⁹.

3. Монгол-Хятадын худалдааны харилцааны өнгөрсөн ба өнөөгийн байдал

Далайд гарцгүй, хоёр хөрш оронтой Монгол Улсын худалдааны харилцаанд мэдээж хэрэг хоёр хөршийн оролцоо маш их байх нь мэдээж. Гэхдээ хоёр

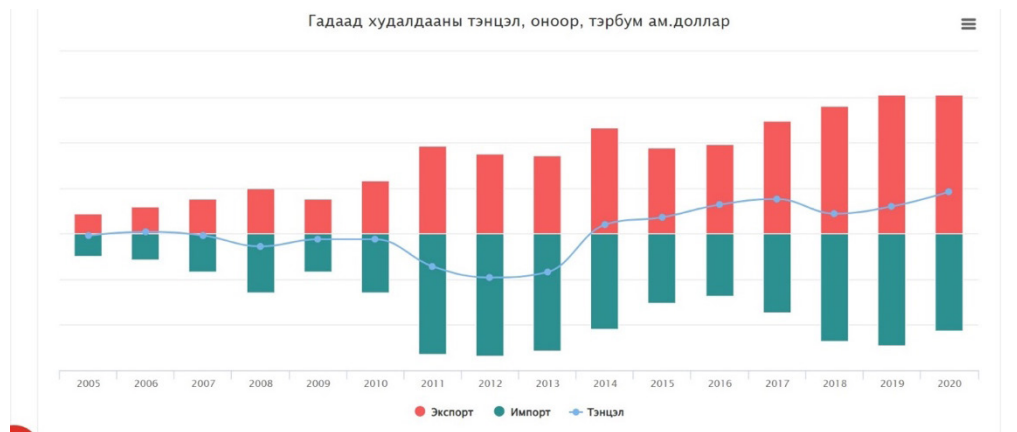
хөрш орны гадаад худалдааны харилцаа тэнцэл харилцан адилгүй байна. БНХАУ нь Монгол Улсын хувьд эдийн засгийн харилцааны гол түнш орон гэдгийг

¹⁸ Ж.Сэрээтэр, Зам тээвэр, логистикийн хөгжил, байршлын төлөвлөлтийн судалгаа, Улаанбаатар, 2018, тал.5-8

¹⁹ Asian Development Bank (2023). Retrieved on December 01, 2023, from <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/400826/mongolia-transport-sector-fact-sheet.pdf>

олон судалгаа харуулдаг. Тухайлбал, үзвэл тухайн хоёр орны худалдааны Монгол Улсын экспортыг бүтцийг авч харилцааны илүү тодорхой харагдана.

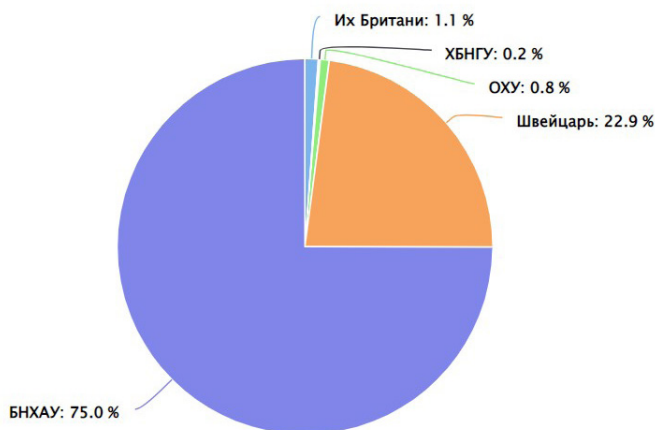
Зураг 2. Гадаад худалдааны тэнцэл, оноор, мөнгөн дүнгээр.



Эх сурвалж: Mongolian Statistical Database (2023). Retrieved on January 15, 2024, from https://www2.1212.mn/tables.aspx?TBL_ID=DT_NSO_1400_001V1

Монгол Улсын статистикийн худалдааны өнөөгийн байдал энэ үндэсний хорооны гаргасан дээрх хэмжээнд байна гэж үзэж болох юм. Энэ баримтаас үзэхэд, нийт экспортын 75 нөхцөл байдал чухам юутай холбоотой хувийг БНХАУ дангаараа эзэлж байна. байна гэвэл гео-эдийн засгийн Өөрөөр хэлбэл, Монгол-Хятадын асуудалтай шууд холбогдоно.

Зураг 3. Монгол Улсын экспортын бүтэц. Экспортын бүтэц, орноор, дүнд эзлэх хувь



Эх сурвалж: Mongolian Statistical Database (2023). Retrieved on January 15, 2024, from https://www2.1212.mn/tables.aspx?TBL_ID=DT_NSO_1400_001V1

Зураг 4. Ачааны экспортуудын боомтуудын эзлэх хувь.



Эх сурвалж: Зам, тээврийн салбарын статистик мэдээлэл 2021.

БНХАУ-ын хилээр гарч байгаа ганц бүтээгдэхүүн бол нүүрс байна. Гашуун Сухайт, Шивээ хүрэн боомтоор нэвтэрч байгаа нүүрсний экспортод хэт найдах нь маш их эрсдэл дагуулна. Гэхдээ дээрх хоёр боомтоор гарч байгаа нүүрсний хэмжээтэй тэнцэхүйц, ядаж 50 хувьтай тэнцэхүйц бараа бүтээгдэхүүнийг харилцан нэвтрүүлэх боломжийн судлах хэрэгтэй болов уу. Эдгээр боомт нүүрс тээврийн боомт учраас Замын- Үүд, Эрээний хилийн боомтыг 100 хувь биш гэхэд 80 хувь ашиглах шаардлага тулгарч байна. Гэтэл цар тахлаас шалтгаалж Замын-Үүд, Эрээний хилийн боомтоор зөвхөн “Чингэлэг тээвэр” –ийг нэвтрүүлэх болсон билээ.

Үүнээс харвал чингэлэг тээвэр нь эерэг, сөрөг талтай байна. Гэхдээ эергээс илүүтэй, сөрөг тал давамгайлж байна гэж хувь судлаачийн хувьд үзэж

айна.

Монгол Улсын эдийн засагт, үнийн хөөрөгдөлд гол нөлөө үзүүлэх хүчин зүйлийн нэг бол яах аргагүй чингэлэг тээвэр юм. Чингэлэг тээврээр юу авч болно гэвэл хүнсний зүйл, хувцас хунар, ахуйн өдөр тутмын хэрэглээний зүйлийг л авна. Энэ нь өмсөж зүүх, идэж уух хэрэглээний зүйл болохоос эдийн засагт нөлөөлөх суурь бараа бүтээгдэхүүн биш юм. Чингэлэг тээвэр нэвтэрснээс барилгын гол материал болох арматур төмөр, том оврын техник, тоног төхөөрөмж, түүний сэлбэг хэрэгсэл орох боломжгүй болсон байна. Тиймээс Замын-Үүд боомтын гео-эдийн засгийн хүчин зүйлийг шинээр тооцож гаргах, түүнд тулгуурласан бодлого хэрэгжүүлэх нь хойшлуулшгүй зорилт болох ёстой гэж бодож байна.

Монголоор дамжуулан нийлүүлэлт хийх маршрут нь тээвэрлэлт болон

бусад нөхцөл байдлын хувьд илүү үр дүнтэй байх бол “Алтай”²⁰ төслөөр нийлүүлэлт хийх нь Хятадын хамгийн өндөр хэрэглээтэй зах зээлд байгалийн хийг хүргэж чадахгүй, үр ашгийн хувьд алдагдалтай байх юм. Харин ОХУ-ын хувьд «Алтай» төсөл нь илүү өгөөжтэй. Учир нь Баруун Сибирь дэх Оросын хамгийн том орд газраас «Алтай» төсөл эх авч байгаагийн зэрэгцээ Европ руу нийлүүлж буй хий улс төрийн шалтгаанаар эрсдэлд орлоо гэхэд тэр алдагдлыг “Алтай” төсөл нөхөх боломжтой юм. Ингэснээр ОХУ-ын байгалийн хийн өрсөлдөх чадвар нэмэгдэнэ. Харин БНХАУ-ын хувьд “Алтай” төсөл ямар ч ашиггүй гэж Эдвард Чоу дүгнэжээ.

Монголоор дамжуулах хийн хоолойн хувилбар Хятадад ашигтай. Яагаад гэвэл зүүн мужуудаа байгалийн хийгээр хангах боломжтой болно. Хятадын баруун хэсэгт байгалийн хий хэрэггүй. Баруун мужаасаа тэр шугамыг Хятадын бүх нутгаар татаж, Бээжин, зүүн мужуудад хүргэх нь эдийн засгийн хувьд хохиролтой. Харин Монголоор дайруулбал байгалийн хийгээ Бээжинд шууд хүргэж чадна. Хятадад хийн хэрэглээ нэмэгдэж байгаа ч ОХУ-аас авахаас өөр хувилбар байхгүй. Тийм болохоор Монголоор дамжуулах хийн хоолойн гэрээ түргэн хугацаанд байгуулагдах байх гэж үзэж байгаа юм байна.

Дүгнэлт

Дэлхий нийтийг хамарсан Ковид-19 цар тахлын хорио цээр нь олон улсын хил гаалийн нөхцөл байдал, боомтын ачаа тээврийн хүчин чадал, тээвэр ложистикийн чадавх зэрэг олон хүчин зүйлийн өнөөгийн байдалд дүн шинжилгээ өгөх боломж олгосон гэж дүгнэж болно.

Үүнд,

- дайн байлдаан, сөргөлдөөнөөс бус, дэлхий нийтийг хамарсан цар тахлаас болж олон улсын худалдааны харилцаа саатах эрсдэл байж болохыг,

- хэзээ ч тохиолдож байгаагүй ч далайн тээвэр гацах боломжтойг,

- контейнер чингэлгийн бөөгнөрөл нэг талд үүсэж байхад, нөгөө талд контейнер чингэлгийн хомсдол үүсэх эрсдэл байж болохыг,

- бараа болон хүнсний бүтээгдэхүүний хувьд хэзээ ч нэг улс болон ер нь экспортын хараат байж болохгүйг,

- тээвэр, ложистикийн хувьд ч мөн нэг зам, нэг улс оронд хэт төвлөрсөн шинжтэй байх тээвэрлэлт эрсдэлтэй болохыг

- Дэлхий дахин даяаршиж харилцаа өргөжсөн хэдий ч худалдаа, эдийн засгийн харилцаа цөөн хэдэн улсын цөөн хэдэн улсаас шууд хамааралтай болохыг тус тус харуулсан байна.

Далайд гарцгүй, БНХАУ-аар дамжин орж ирэх төмөр замын тээвэрт түшиглэсэн Монголын хувьд гол боомтуудын нэг болох Замын-Үүдийн боомт нь геополитик, гео-эдийн засгийн

²⁰ Altai project (2023). Retrieved on December 10, 2023, from <https://itoim.mn/a/2023/10/31/article/kki>

хувьд ямар үнэ цэнтэйг харуулсны зэрэгцээ түүнд чиглэсэн тууштай бодлого тасралтгүй хэрэгжүүлэх зайлшгүй шаардлагатайг илтгэж байна. Энэ талаар Монгол Улсын Засгийн газрын зүгээс олон удаа БНХАУ-ын талтай уулзаж яриа хэлэлцээр хийсэн боловч тодорхой үр дүнд хүрэхгүй байж ирсэн байна. Энэ нь нэг талаас БНХАУ-ын зүгээс баримталж буй “Тэг-Ковид” бодлоготой тодорхой хэмжээгээр холбоотой байсан. Нөгөө талаас Монгол Улсын стратегийн чухал боомтын хүчин чадал, техник технологи, дэд бүтцийн асуудалтай шууд холбоотой билээ.

Монгол Улсын зүгээс геополитик, гео-эдийн засгийн хамгийн чухал амин цэг болох Замын-Үүд боомтын үйл ажиллагаанд онцгой анхаарал хандуулж тодорхой, тууштай бодлого хэрэгжүүлээгүй тохиолдолд Монгол Улсын эдийн засагт сөрөг хандлага, нөлөө үзүүлсээр байх төлөвтэй байна. Үүнээс гарах арга зам нь Замын-Үүд боомтын шинэчлэлтийг түргэтгэж цаашид хөгжүүлэх, гео-эдийн засгийн эргэлтэд оруулах явдал юм. Нөгөө талаас БНХАУ-ын “Тэг-Ковид” бодлого дахин хэрэгжих, олон улсын агуулах, барилгын цогцолбор байгуулахад гадаад хөрөнгө оруулалтад ОХУ, БНХАУ-ын хандлага харилцаанд сөргөөр нөлөөлж тэдгээр улсын геополитик болон хөгжлийн урт төсөл, хөтөлбөрт харшилж байна гэж үзээд саатуулах, зогсоох эрсдэлтэй.

Цаашлаад, эдийн засгийн батлан хамгаалалт нь улс орныг түгжигдмэл байдал бус ухаалаг нээлттэй бодлогод тулгуурлах, улстөржсөн парламентын дарамтаас харьцангуй ангижирсан тохиолдолд гео-эдийн засгийн бодлого амжилттай хэрэгжих боломжтой нь

ажиглагдаж байна. Гэхдээ гео-эдийн засгийн бодлогод хамгаалалт байр суурь баримтлах, эсвэл давшилтын байр суурь баримтлах эсэхээс цаашдын үр дүн ихээхэн хамаарах нь лавтай юм.

Хамгаалалтын байр суурь баримталсан тохиолдолд олон улсын зах зээлд оролцохоос илүүтэй тухайн үеийн нөхцөл байдлыг анхааралтай ажиглана гэсэн үг. Хэдийгээр анхааралтай ажиглаж байгаа нь давуу тал мэт боловч асар богино хугацаанд асар хурдацтай хөгжиж буй өнөөгийн эдийн засгийн үйл явдлаас хоцрох, гээгдэх эрсдэл их байна гэсэн үг. Харин давшилтын байр суурь баримтлах тохиолдолд үйл явдлаас хоцрох бус тухайн нөхцөл байдлаас ашиг олох, эдийн засгийн үйл явцыг өөрт ашигтайгаар эргүүлэх боломж бололцоо нээгдэнэ гэсэн үг.

Тиймээс гео-эдийн засгийн бодлого хэрэгжүүлэхийн тулд гео-эдийн засгийн стратегийг зөв боловсруулах залшгүй шаардлагатай. Гео-эдийн засгийн стратеги боловсруулж баримтлаагүй тохиолдолд дэлхийн эдийн зах зээлд өөрийн байр суурийг эзлэх бүрхэг, магадгүй боломжгүй болох магадлалтай. Гео-эдийн засгийн бодлого хэрэгжиж буй өнөөгийн нөхцөлд баялаг материаллаг чанараа алдаж технологийн дэвшил, цахим хөгжлийн үйл явцаар тодорхойлогдох болсоор байгаа билээ.

Далайд гарцгүй Монгол Улсын хувьд гурван улсын эдийн засгийн коридорыг ашиглан гео-эдийн засгийн бодлого хэрэгжүүлэх нь хөгжлийн хүрэх гол зам гэдгийг судалгааны үр дүнгүүд баталсаар байна. Замын-Үүд боомтын хөгжил, өнөөгийн байдал Монгол Улсын эдийн засаг, гадаад худалдааны харилцааны хамгийн гол

боомт. Өнгөрсөнд Замын-Үүд, Эрээний хилийн боомтын хөгжил маш өндөр түвшинд гарсныг олон тоо баримтаар хэлж болно. Гэтэл дэлхий нийтийн хамарсан цар тахлаас шалтгаалж урьд өмнө төсөөлж байгаагүй тийм нөхцөлд байдал үүссэн байна. Өнгөрсөн хоёр жил Монгол Улсад дэгдсэн цар тахлаас үүдэлтэйгээр Замын-Үүд, Эрээний хилийн боомтын хэвийн нөхцөл

байдлаар үйл ажиллагаа явуулж чадаагүй. Үүнээс үүдээд, бараа таваарын хомсдол, ачаа тээврийн бөөгнөрөл бий болсон бөгөөд тэдгээрийг зөв зүйтэй зохицуулах шаардлага гарсан. Харин Монгол Улсад 2022 он гарсаар цар тахлын асуудал үндсэндээ намжиж гадаад харилцаагаа эрчимжүүлж эдийн засгаа хөгжүүлэх таатай боломж гарч ирсэн билээ.

Ном зүй

1. Asian Development Bank (2023). Retrieved on December 01, 2023, from <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/400826/mongolia-transport-sector-fact-sheet.pdf>
2. Altai project (2023). Retrieved on December 10, 2023, from <https://itoim.mn/a/2023/10/31/article/kki>
3. Bazar, S. A. N. J. M. Y. A. T. A. V. “The Most favourable direction for Mongolia in regional integration: the Eurasian economic union.” *Erina report* 6 (2018): 142.
4. Chu, Amanda MY, Zhihui Lv, Niklas F. Wagner, and Wing-Keung Wong. “Linear and nonlinear growth determinants: The case of Mongolia and its connection to China.” *Emerging Markets Review* 43 (2020): 100693.
5. Drewry (2023). Retrieved on October 10, 2023, from <https://www.drewry.co.uk/supply-chain-advisors/supply-chain-expertise/world-container-index-assessed-by-drewry>
6. Dygas, R. (2022). Multilateral Economic Ties of Mongolia with its Asian Trading Partners in period of 2011-2021. *Mongolian Journal of International Affairs*, 23(1), 23–39. <https://doi.org/10.5564/mjia.v23i1.2403>
7. Erina (2023). Retrieved on December 20, 2023, from https://www.unii.ac.jp/erina-unp/archive/wp-content/uploads/2023/02/se16802_tssc.pdf
8. Ganbaatar, Bayarmaa, Juan Huang, Chuanmin Shuai, Asad Nawaz, and Madad Ali. “Empirical analysis of factors affecting the bilateral trade between Mongolia and China.” *Sustainability* 13, no. 7 (2021): 4051.
9. Khatik, Mukesh H., and Upasana Bhandari. “Indo-Mongolian Relations in Present Era.” *Electronic Journal of Social and Strategic Studies* 2 (2021): 118-131.
10. Kiyota, Kozo. “The COVID-19 pandemic and the world trade network.” *Journal of Asian Economics* 78 (2022): 101419.
11. Luttwak, Edward N. “From geopolitics to geo-economics: Logic of conflict, grammar of commerce.” *The national interest* 20 (1990): 17-23.
12. Liu, Manlu, Seung Ho Kang, and Woo Chul Ahn. “Analysis of the market structure and shift-effects in North China ports.” *The Asian Journal of Shipping and Logistics* 32, no. 3 (2016): 179-186.
13. Nasanbayar, Alatan, and Bazardorj Damdindorj. “Sumber-Rashaan port on the Mongolian-Chinese border: Current situation and development opportunities.” *Journal of International Studies* 44, no. 112 (2021): 95-107.
14. Mongolian Statistical Database (2023). Retrieved on January 15, 2024, from https://www2.1212.mn/Stat.aspx?LIST_ID=976_L14&type=sectorbook
15. Mongolian Statistical Database (2023). Retrieved on January 15, 2024, from https://www2.1212.mn/tables.aspx?TBL_ID=DT_NSO_1400_001V1
16. Williams, Edward T. “The Relations Between China, Russia and Mongolia.” *American Journal of International Law* 10, no. 4 (1916): 798-808.
17. World Bank. “Mongolia Economic Update, January 2020: Macroeconomic

- Stability and Credit Growth.” (2020).
18. Wuyun, Oyun. “Issues on trade and economic cooperation of Mongolia-China.” *Journal of International Studies* (2018): 81-101.
 19. Ж.Сэрээтэр, Зам тээвэр, логистикийн хөгжил, байршлын төлөвлөлтийн судалгаа, Улаанбаатар, 2018, тал.5-8
 20. Цэдэв, Энх-Уянга, and Цолмон Энхжаргал. «БНХАУ-тай хиллэх боомтын менежментийг сайжруулах нь: Гашуунсухайт боомтын нүүрс тээврийн жишээн дээр.» (2023).

Cooperation between Mongolia-China border ports during the Covid-19 pandemic: On the geo-economic example of the Zamyin-Uud port

Ulzii Zaanaa*

*School of Political Science, International Relations and Public Administration,
National University of Mongolia, Ulaanbaatar, Mongolia
2861426086@qq.com*

Munkh-Ulzii Batmunkh

Ph.D

*School of Political Science, International Relations and Public Administration,
National University of Mongolia, Ulaanbaatar, Mongolia
ulzii03@num.edu.mn*

Abstract: *The trade and economic relationship between Mongolia and China, which has been developing year by year has a long history and was going smoothly until the outbreak of the Covid-19 pandemic. Due to the Covid-19 pandemic, trade, and economic relations between the two countries have come to a standstill, and border ports faced a lot of challenges. As Zamin-Uud Port is the strategic channel of trade and economic relations between the two countries, however it was heavily affected by crisis caused by the Covid-19 pandemic. Therefore, the purpose of this article is to evaluate the operation of Zamin-Uud port during the period of trade and economic difficulties caused by the Covid-19 pandemic, and to discuss how to avoid or overcome such problems in the future.*

Keywords: *Covid-19, pandemic, Zamin-Uud port, Mongolia-China trade and economic relations, geo-economy*

<i>The day of submission:</i>	<i>2023.01.17</i>
<i>Completion of review:</i>	<i>2023.03.11</i>
<i>Final decision for acceptance:</i>	<i>2023.11.29</i>

• Corresponding author