



Турк Улсын логистикийн салбарын хөгжил, холбогдох туршлагыг Монгол Улсад нэвтрүүлэх боломж

Чулуунбаатарын Цэрэннадмид 

Ph.D

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

Хураангуй: Зах зээлийн нийгэмд логистикийн салбар нь маш өргөн цар хүрээг хамарч, эдийн засгийн салбар, үйлчилгээ, оролцогч хэн бүхэнд хурч үйлчилдэг амин чухал салбар болжээ. Тэр дундаа сүүлийн жилүүдэд цахим худалдааны зах зээл өргөжиж, нүүр тулахгүйгээр эдийн засгийн харилцаанд орох байдал улам бүр идэвхжиж байгаа нь тээвэр, логистикийн ухаалаг шийдэл, технологийн хэрэгцээ улам бүр өсөн нэмэгдэж буйг харуулж байгаа юм.

Монгол Улсын гуравдагч хөрш орнуудын нэг Бүгд Найрамдах Турк Улсын тээвэр, логистикийн салбарын өнөөгийн хүчин чадал, Монгол Улстай хил залгаа орнуудтай тус салбарт хамтран ажиллаж буй туршлагыг судалснаар хоёр орны худалдаа, эдийн засгийн салбарын харилцаа, хамтын ажиллагааг шинэ шатанд гаргахад шаардлагатай мэдлэг, мэдээлэл бий болох юм. Цаашиаад эдгээр мэдээлэлд тулгуурлан хоёр талын хамтарсан судалгаа, нарийвчилсан техник, эдийн засгийн үндэслэл боловсруулж, бодит ажил хэрэг болгож чадвал зөвхөн хоёр талын худалдаа, эдийн засгийн харилцаанд эерэг нөлөө үзүүлээд зогсохгүй, Монгол орны хил орчмын аймаг, сумдын хөгжил, ажил эрхлэлт, нийгэм, эдийн засгийн салбарын дэд бүтэц сайжрах өргөн боломж бүрдэх юм.

Өгүүллийн эхний хэсэгт Турк Улсын логистикийн салбартай холбогдох нэр томъёо, ойлголт, логистик төв байгуулахад шаардлагатай, гааль, шуудан, тээвэр зэрэг салбар хоорондын уялдаа, хамтын ажиллагааг зохицуулсан дүрэм, журам стандартын талаар товч танилцуулав. Дараагийн хэсэгт Турк Улсад хэрэгжүүлж буй болон хэрэгжүүлэхээр зорьж буй логистикийн мега төслүүд, ахиц дэвшил, тулгарч буй бэрхшээл, сургамжийн талаар дэд сэдэв тус бүрээр дүн шинжилгээ хийхийг зорив.

Турк Улсын гадаад улс орнуудад логистикийн төв байгуулах зорилт, тус улсын Азид чиглэсэн худалдааны бодлогын цөм, Монгол улсад Турк Улсын дэмжлэг, туршлагад суурилан логистикийн төв байгуулах боломж, нөхцөл, тулгарч буй саад, бэрхшээл зэргийг төгсгөл буюу дүгнэлт хэсэгт хураангуйлан оруулав.

Түлхүүр үгс: тээвэр логистикийн салбар, Монгол - Туркийн худалдаа, эдийн засгийн харилцаа, Шинэ Ази санаачилга, Дунд коридорын төсөл



Оршил

Зах зээлийн нийгэмд логистикийн салбар нь маш өргөн цар хүрээг хамарч, эдийн засгийн салбар, үйлчилгээ, оролцогч хэн бүхэнд хүрч үйлчилдэг амин чухал салбар болжээ. Хэдийгээр логистик гэдэг ойлголт барааны хадгалалттай холбогдож анх хэрэглэгдэх болсон ч орчин үеийн эдийн засаг, бизнесийн орчинд “түүхий эд, материал, үйлчилгээ, мэдээлэл, санхүүгийн хөрөнгийн урсгалыг” удирдахтай холбоотой ойлголт болон хамрах хүрээ нь өргөжсөн юм. Өөрөөр хэлбэл логистикийн гол үүрэг нь хэрэглэгчийн хэрэгцээ шаардлага, зорилгод нийцүүлэн аливаа түүхий эд, бараа, үйлчилгээ, мэдээлэл, санхүүгийн хөрөнгийн урсгалыг эхлэл цэгээс эцсийн хэрэглэгчид хүрэх хүртэл хамгийн үр ашигтай бараа бүтээгдэхүүнийг тээвэрлэлт, хадгалалт, хүргэлт, гүйцэтгэлийн хяналт зэргийг багтаасан нэгдмэл үйл явц болжээ.¹

Тэр дундаа хөгжиж буй улс орнуудын хувьд худалдааны логистик буюу бараа бүтээгдэхүүнийг олон улсын зах зээлтэй холбоход зохих үүрэг гүйцэтгэж чадвал өрсөлдөх чадвар нь дээшилдэг байна. Харин үүний тул тээвэрлэлтийн чадавхыг бүрдүүлсэн байх хэрэгтэй юм. Харин логистикийн төв² гэдэг нь дотоодын болон олон улсын дамжин өнгөрөх тээврийн бараа бүтээгдэхүүний түгээлтэй холбоотой бүхий л үйл

ажиллагааг арилжааны үндсэн дээр янз бүрийн оператор компаниуд гүйцэтгэдэг тодорхой газрыг хэлдэг. Иймд бараа, үйлчилгээний тээврийн үнэ өртгийг бууруулж, өрсөлдөх чадварыг нь сайжруулахад бүтээмж өндөртэй, сайн хөгжсөн логистикийн дэд бүтэц зайлшгүй шаардлагатай байдаг байна.

Логистикийн төвийг байгуулахад 1) дэд бүтэц болон байршлын төлөвлөлт (*territorial planning alongside infrastructure rationalization*), 2) тээврийн чанар (*transport quality*), 3) олон төрөлт буюу холимог тээвэрлэлтийн системтэй байх (*intermodality development*) гэсэн гурван хүчин зүйлсийг чухалчилдаг байна. Логистикийн төвүүд ямар хэлбэр, бүтэц, зохион байгуулалттай байхыг тээвэр зуучийн компаниуд, экспортлогчдод ямар давуу тал олгох, бараа, бүтээгдэхүүний нөөцийг хэрхэн бүрдүүлж, хүргэлт, түгээлтийг ямар системээр ажиллуулах гэх мэт ерөнхий тойм зураглалд түшиглэн төлөвлөлтийг нь хийдэг аж.

Логистикийн төвийн хамгийн чухал бүрэлдэхүүнд *олон төрлийн шаардлага хангасан тусгай агуулахууд* болон *тээвэрлэлтийн терминал* багтахад гадна *гааль, банк, шуудан холбоо, даатгалын* зэрэг үйлчилгээний салбарууд багтана.

1. Турк Улс дахь логистикийн мега төслүүд

Ази, Европ тивийг холбосон стратегийн байршил бүхий Бүгд Найрамдах Турк Улс нь зөвхөн Ойрх Дорнод, Европын зах зээлийг хамарсан бүс нутагт төдийгүй төв Ази, улмаар Хятад, Зүүн өмнөд Азийн орнуудын хувьд ч логистик, худалдааны салбарын чухал хамтрагч, ач холбогдолтой орон болж эхэллээ.

Газарзүйн энэ давуу тал, аж үйлдвэрийн өндөр хүчин чадал, харьцангуй залуу хүн ам, эдийн засгийн өсөлтийн чадавх зэрэг нь дэлхийн

хэмжээний худалдааны томоохон тоглогч болох замдаа явааг илтгэж байгаа юм.

Тус улсын Засгийн газрын зүгээс ч дэлхийн хэмжээний худалдааны томоохон тоглогч болох зорилгодоо хүрэхийн тулд байгальд ээлтэй, ногоон логистикийн хүчирхэг дэд бүтэц бий болгох, худалдаа, экспортыг нэмэгдүүлэх, гадаад улс орнуудад тээвэр, логистикийн үйл ажиллагаа эрхэлж буй үндэсний аж ахуйн нэгжүүдээ хөнгөлөлттэй зээл, санхүүгийн дэмжлэгээр

¹ Kate Vitasek, comp., *Supply Chain Management Terms and Glossary* (August 2013), 117

² Улс орноос шалтгаалан янз бүрээр нэрлэж ирсэн: Logistics park, platform freight terminal, interporto, transport centre, freight village, logistics village гэх мэт

урамшуулах,³ хиймэл оюун ухаанд түшиглэсэн цахим худалдаа болон бусад шаардлагатай ур чадвар бүхий хүний нөөц бэлтгэх, төлөвшүүлэхэд тусгайлан анхаарч эхэлжээ.

Дэлхий нийтийн арилжааны ачаа тээврийн хөдөлгөөний эрчмийг харахад 2023 оны байдлаар тээвэрлэсэн нийт ачаа 12 тэрбум тонн байгаа бөгөөд энэ тоо 2030 он гэхэд 25 тэрбум тонн, 2050 он гэхэд 95 тэрбум тонн болж өсөх төлөвтэй.⁴ Энэхүү өсөлтийн гол тэнхлэгүүдийн нэг болох Ази, Европ тивийн худалдааны харилцаа нь улс орнуудын эдийн засгийн хэлхээ холбоог бэхжүүлж, логистикийн коридорын стратегийн ач холбогдлыг улам нэмэгдүүлж байна.

Ази, Европ тивийг холбосон стратегийн чухал байршил дээр оршин буй Турк Улс нь 600 тэрбум ам.долларын хөрөнгө оруулалт бүхий худалдаа, эдийн засгийн эрчимтэй логистикийн дэд бүтэц, хурдны болон төмөр замын өргөн сүлжээ, далайн боомтууд, агаарын тээвэр, хүчин чадал улам нэмэгдэж, зөвхөн 4 цаг үргэлжлэх агаарын тээврээр Европ, Африк, Төв Ази, ОХУ зэрэг томоохон газар нутгийг буюу нийт 67 улс орныг хамарч, 1,5 тэрбум хэрэглэгчид хүрэх боломж бүхий логистикийн том төв болохоор зорьж буйг доорх зургаас харж болно.

Зураг 1. Турк Улсын геополитикийн ашигтай байршил



Эх сурвалж: БНТУ-ын Тээвэр, дэд бүтцийн яамны танилцуулгаас

Бүгд Найрамдах Турк Улс нь өрнө, дорныг холбосон олон улсын худалдааны гол зангилаа дээр орших газарзүйн ашигтай байршилтай боловч бүс нутгийн хамгийн том логистикийн төв – сүлжээ болж хараахан чадаагүй байна.

Дэлхийн банкнаас гаргадаг олон улсын логистикийн гүйцэтгэлийн индекс (International Logistics Performance Index)-ээр Турк нь 2023 онд 38, 2018 онд 47 дугаарт, 2016 онд 34 дугаарт эрэмбэлэгдэж байв.⁵ Энэхүү индексийг гаргахад

дэд бүтэц, олон улсын тээвэр, логистикийн үйлчилгээний чанар, тээвэрлэлтийн хяналт, цаг зарцуулалт зэрэг зургаан үндсэн үзүүлэлтээр улс орнуудыг дүгнэдэг.

Турк Улсын хувьд 2018 онд дунджаар 3.15⁶ онооны үзүүлэлттэй байсан бол 2023 онд энэ үзүүлэлт нэмэгдэж 3.4 болсон нь 2018 онтой харьцуулахад Турк Улсын гаалийн хүнд суртал, үйлчилгээний чанар нэмэгдсэнтэй холбоотой байна. 2018 онд тус үзүүлэлт хамгийн бага буюу

³ T.C. Ticaret Bakanlığı Uluslararası Hizmet Ticareti Genel Müdürlüğü, *Dış Ticaret Lojistiği 2024* (Ankara, April 2024), 27-30.

⁴ T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, *Ulaştırma ve Lojistik Ana Planı* (Ankara, 2022)

⁵ World Bank, “2023 Logistics Performance Index (LPI),” accessed February 14, 2026, <https://lpi.worldbank.org/international/global>

⁶ 1-ээс 5 оноо хүртэл үнэлгээ өгдөг бөгөөд Герман 4,20 оноогоор бусад улс орныг тэргүүлдэг бол Туркийн бүс нутгийн өрсөлдөгч Грек 3,20 оноогоор 42 дугаарт буюу Туркээс 0,05 оноогоор тэргүүлж байна. Манай улс 2018 онд 2.37 оноогоор жагсаалтын 130 дугаарт бичигдсэн бол 2023 онд 2.5 болж бага боловч ахиц гаргажээ.

2.71 үнэлгээтэй байсан бол 2023 онд 3.0 болж нэмэгджээ. Хэдийгээр гааль, банк санхүүгийн байгууллагын бүтэц, үйл ажиллагааг Европын Холбооны жишигт нийцүүлэхээр ажиллаж байгаа ч энэ үзүүлэлт Европын Холбооны бусад оронтой харьцуулахад сул хэвээр байгаа нь Европын Холбооны зүгээс шүүмжлэх гол шалтгаан болдог байна.

Турк Улс бүс нутагтаа тэргүүлэгч тээвэр, логистикийн төв болох зорилгоо хэрэгжүүлэхээр 2003-2024 он буюу өнгөрөгч 20 гаран жилийн хугацаанд 280 тэрбум ам.долларын хөрөнгө оруулалтыг зам, тээвэр, харилцаа холбооны дэд бүтцийг өргөжүүлэхэд зарцуулжээ. Дээрх хөрөнгө оруулалтын 168.8 тэрбум ам.доллар буюу 60.2 хувийг хурдны зам барихад, төмөр замыг өргөжүүлэхэд 60.2 тэрбум ам.доллар буюу 21.5 хувийг тус тус зарцуулсан байна.⁷ Цар тахлын үед ч тус салбарт хөрөнгө оруулалтын хэмжээ буурсангүй харин ч нэмэгдэж 2020 онд 5.7 тэрбум ам.долларт хүрсэн байна. Эдгээр хөрөнгө оруулалтын дүнд өнгөрөгч 20 гаран жилийн

хугацаанд Турк Улс газар нутаг дээрээ нийт 23,100 км давхар эгнээ бүхий авто зам, 2251 км өндөр хурдны төмөр зам, 30 гаран нисэх онгоцны буудал барьж байгуулжээ.⁸ Харьцангуй тогтвортой, хурдацтай өсөж буй эдийн засагтай Турк Улс бизнес, хөрөнгө оруулалтын ээлтэй бодлогын орчин, өндөр ур чадвартай хүний нөөц, Европ, Ази, Африк тивийн огтлолцолд орших дэлхийн зах зээлд нэвтрэх боломж зэрэг давуу талууддаа түшиглэн, энэ богино хугацаанд өндөр үр ашигтай хөрөнгө оруулалтыг татаж чаджээ. Гэхдээ угаас үйлдвэрлэлийн өндөр чадавхтай улс байсны дээр хөрөнгө оруулалтын таатай орчныг бүрдүүлэхэд чиглэсэн суурь шинжтэй, шийдэмгий шинэчлэлүүдийг бодитой хийсний дүнд дээрх амжилтад хүрснийг мөн энд тэмдэглэх ёстой.

Логистикийн салбарыг өргөжүүлэх томоохон төслүүдийн хүрээнд Газрын дундад тэнгисийн эрэгт байрлах Мэрсин боомтын хүчин чадлыг 2.6 саяас 3.6 сая TEU⁹ чингэлгийн багтаамжтай болгохоор ажиллаж байна.¹⁰

Зураг 2. Олон улсын ачаа тээврийн Мэрсин боомт



⁷ Republic of Türkiye Investment Office, “Logistics & Transportation,” accessed January 30, 2026, <https://www.invest.gov.tr/tr/sectors/sayfalar/logistics-transportation.aspx>

⁸ Presidency of the Republic of Türkiye Investment Office, *Türkiye Lojistik Piyasasının Görünümü* (2024), https://www.invest.gov.tr/view?path=_tr_library_publications_lists_investpublications_turkiye-lojistik-piyasasinin-gorunumu.pdf&view=flipbook&page=28

⁹ TEU – 20-foot equivalent unit буюу 20 фут (*бидний хэлж занисанаар 20 тонны контейнер*) чингэлэгтэй тэнцэх нэгж. 20 футын чингэлэг нь логистикийн салбарын стандарт хэмжигдэхүүн бөгөөд ачааны хэмжээ, хөлөг онгоцны багтаамжийг TEU-ээр хэмждэг. 40 футын чингэлгийг 2TEU эсвэл FEU – 40-foot equivalent unit гэж нэрлэнэ.

¹⁰ Abdulkadir Uraloğlu, interview in “Mersin Port’s Capacity to Be Increased to 3.6 Million TEU,” *Hürriyet Daily News*, January 5, 2025, <https://www.hurriyetdailynews.com/mersin-ports-capacity-to-be-increased-to-3-6-million-teu-204431>

Эх сурвалж: Мэрсин ОУ-ын ачаа тээврийн боомт, 2021 оны 3-р сар. (AA Photo)

Турк Улсын тус салбарт хэрэгжүүлэхээр зорьж буй бас нэг томоохон төсөл бол Босфорын хоолойтой зэрэгцүүлэн 45 км урт суваг гаргах “Канал Истанбул” төслийг хэрэгжүүлэхээр төлөвлөж байна. 2026 онд ашиглалтад оруулахаар зорьж буй энэхүү сувгаар өдөрт 160-180 тээврийн усан онгоц нэвтрэх хүчин чадалтай болох бөгөөд улмаар Босфорын хоолойн¹¹ ачааллыг бууруулах, нөгөө талаас хүчин чадлыг нэмэгдүүлэх ач холбогдолтой.

Энэхүү мега төслийг хэрэгжүүлэхэд 12,6 тэрбум ам.доллар шаардлагатай бөгөөд Нидерланд, ОХУ, БНХАУ оролцох сонирхлоо тус тус илэрхийлсэн байна. Босфорын хоолойд шинээр барих 3 давхар авто болон төмөр замын “Grand Istanbul Tunnel” (усан доорх 3 дахь туннел)

төслийг “барих-ашиглах-шилжүүлэх” нөхцөлтэйгөөр олон улсын тендер зарлан барилгын ажил эхэлсэн боловч орон нутгийн иргэд, байгаль хамгааллын салбарынхны хүчтэй эсэргүүцэлтэй тулгарч, төслийн ажил төлөвлөсөн хуваарийн дагуу хэрэгжих боломж хязгаарлагдмал байсаар байна.

2003 онд 26 олон улсын нисэх онгоцны буудалтай байсан Турк Улс 2024 оны эцсийн байдлаар 57 олон улсын иргэний нисэх буудал үйл ажиллагаа явуулж байгаа ба 3 нисэх буудал барилга угсралтын шатандаа байгаа юм.¹² 2018 онд ашиглалтад орсон Станбулын шинэ олон улсын нисэх онгоцны буудал 2019 онд 55 сая зорчигч хүлээн авч байсан бол 2024 онд энэ тоо 80 сая¹³ зорчигч болон нэмэгджээ.

2. Тээвэрлэлтийн дэд бүтэц

Турк Улсын Хөрөнгө оруулалтыг дэмжих агентлагийн мэдээлснээр логистикийн салбар нь ДНБ-ний 10-15 хувийг бүрдүүлдэг ба энэ салбарын нийт хэмжээ 2025 онд энэ дүн 65.2 тэрбум ам.долларт хүрэх хүлээлттэй байгаа ба 2030 онд 80 тэрбум ам.долларт хүрэх тооцоолол гарчээ.¹⁴ Туркийн гадаад худалдааны эргэлт 2019

онд 373 тэрбум (экспорт 171 тэрбум, импорт 202 тэрбум) ам.доллар, 2024 онд 606 тэрбум (экспорт 261.9 тэрбум, импорт 344.1 тэрбум) ам.долларт хүрсэн байна.¹⁵ Гадаад худалдааны дийлэнх буюу 50-аас дээш хувь нь далайн тээврээр хийгдэж байгаа ч төмөр зам ердөө 1 орчим хувийг эзэлсээр байна.

Хүснэгт 1. Гадаад худалдааны тээвэрлэлтийн хэлбэр, ам.д

Тээврийн төрөл	Экспорт (ам.д)			Импорт (ам.д)		
	2021	2022	2023	2021	2022	2023
Хуурай зам (\$) Нийт дүнд эзлэх хувь (%)	68.749 %30,5	78.879 %31	83.235 %32,5	48.896 %18	59.446 %16,3	66.942 %18,5
Далайн тээвэр (\$) Нийт дүнд эзлэх хувь (%)	133.714 %59,4	150.255 %59,1	143.358 %56,0	157.390 %58	193.799 %53,3	195.172 %53,9

¹¹ T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü, “Kanal İstanbul,” accessed January 30, 2026, <https://aygm.uab.gov.tr/kanal-istanbul>

¹² Türkiye Investment Office, *Logistics Market Overview of Türkiye* (2024), 32

¹³ “Istanbul Airport Growth in 2024,” accessed February 10, 2026, <https://airport-istanbul.com/istanbul-airport-growth-in-2024/>.

¹⁴ Mordor Intelligence, “Turkey Freight and Logistics Market,” accessed February 05, 2026, <https://www.mordorintelligence.com/industry-reports/turkey-freight-and-logistics-market>

¹⁵ Republic of Türkiye Ministry of Trade, *Economic Outlook 2024* (Ankara, December 2024), <https://www.trade.gov.tr/data/5b9229ab13b876136466584b/Economic%20Outlook%202024%20December.pdf>

ОЛОН УЛС СУДЛАЛ

Төмөр зам (\$) Нийт дүнд эзлэх хувь (%)	1.648 %0,7	2.460 %1	1.960 %0,7	2.891 %1,1	2.968 %0,8	1.996 %0,5
Агаарын тээвэр (\$) Нийт дүнд эзлэх хувь (%)	18.735 %8,3	20.686 %8,1	25.511 %9,9	26.057 %9,6	38.581 %10,6	53.840 %14,8
Бусад (\$)* Нийт дүнд эзлэх хувь (%)	2.366 %1,1	1.892 %0,7	1.710 %0,6	36.189 %13,3	68.917 %18,9	43.821 %12,1
НИЙТ	225,214	254,172	255,777	271,425	363,711	361,774

Эх сурвалж: “Гадаад худалдааны логистик” тайлан, хуудас 2, БНТУ-ын Худалдааны яам, 2024 оны 4-р сар

*Дамжуулах хоолой, шуудан тээвэр, цахилгаан эрчим хүч дамжуулалт болон бие даасан хөдөлгөөнт хэрэгслүүд хамаарна.

Төмөр замаар тээвэрлэх гадаад худалдааны хэмжээг 2023 онд 15%-д хүргэх зорилт тавин ажилласан боловч дөнгөж 1 хувьд хүрсэн үзүүлэлттэй байгаа нь туйлын хангалтгүй хэмээн үзэж төмөр замын тээвэр, логистикийн үйлчилгээг нэмэгдүүлэхээр олон төсөл, арга хэмжээг

эхлүүлээд байгаа юм. Энэ хүрээнд Туркийн хөгжлийн 11, 12-р 5 жилийн төлөвлөгөөнд тээвэр, дэд бүтцийн салбарын хүчин чадлыг 2018-2023, 2024-2028 онд доорх үзүүлэлтэд хүргэхээр тусгажээ.

Хүснэгт 2. Тээвэр, дэд бүтцийн салбарын 2018-2023 оны үр дүн, 2024-2028 онд хүрэх үр дүнгийн тооцоолол

Төрөл	2018 оны үзүүлэлт	2023 оны төлөвлөлт	2023 он хүрсэн үр дүн*	2028 оны төлөвлөлт
Хурдны болон өндөр хурдны галт тэрэгний зам (км, нийт урт)	1,213	5,595	2,251	5,343
Олон эгнээ бүхий хурдны зам (км, автозамыг оруулан нийт урт)	26,642	29,514	29,378	31,250
Автозам (км, нийт урт)	2,842	3,779	3,726	4,330
Хатуу хучилттай автозамын сүлжээ (км, нийт урт)	25,215	31,478	30,861	35,500

* 2023 оны хүрсэн үр дүн БНТУ-ын Тээвэр, дэд бүтцийн яам, ЦЕГ-ийн статистик мэдээлэл, бодит хүлээлт, тооцоололд үндэслэв.

Түүнчлэн, Баку-Тбилис-Карсын 826 км төмөр замын шугам 2017 онд ашиглалтад орсноор¹⁶ Турк нь Гүрж, Азербайжан, Каспийн тэнгисээр дамжин Төв Азийн орнууд, БНХАУ-тай төмөр замаар холбогдох болсон. Ингэснээр Мармарай

туннелээр дамжин Хятад-Туркийн хооронд чингэлгийн буухиа галт тэрэгний туулах замын хугацаа 1 сар орчим байсныг 12 хоног, цаашлаад БНХАУ-аас Европын улсууд хооронд өмнө нь 25-

¹⁶ A. Uzümcü, E. Tokucu, and G. Ergiçay, “Significance of Kars Logistics Center (KLC) in Development of TRA2 Region and Kars Province: An Economic Analysis,” *The Journal of KAU IIBF* 6, no. 10 (2015): 191–222

45 хоногт тээвэрлэдэг байсан ачаа тээвэр 15 хоног болж буух боломж бүрдэв.

2022-2024 оны хооронд Гүрж Улсын газар нутгаар өнгөрдөг 184 км сегментэд их засварын ажил хийж, 2024 оны 5 сараас эхлэн бүрэн хүчин чадлаараа ажиллаж эхэлсэн Баку-Тбилис-Карс-ын төмөр замаар жилд 1 сая орчим зорчигч тээвэрлэх хүчин чадалтай гэж тооцож байгаа бол жилд 17 сая тонн хүртэлх ачаа тээвэрлэх боломжтой хэмээн тооцоолж байна.

Энэхүү 3 улсын нутаг дэвсгэрээр дамжин Европ, Төв, Ази, Хятадын зах зээлд хүрч буй энэхүү төмөр замын сүлжээнд нэгдэн орсон Азербайжан улсын төмөр замын тээвэр 2019 онд 3,8 сая тонн байсан бол 2024 онд 6,8 сая тонн болж нэмэгдсэн нь¹⁷ тээвэр, логистик, дэд бүтцийн салбарын томоохон төсөлд олон улсын хамтын ажиллагаа хэрхэн үндэсний эдийн засагт эергээр нөлөөлж буйн нэг жишээ юм.

Бүгд Найрамдах Турк Улс төмөр замын энэхүү коридороо бүрэн ашиглах зорилгоор Карс мужид

логистикийн төв барьж байгаагийн зэрэгцээ Турк, Гүржийн хил дээр хоногт 3500 тонн ачаа шилжүүлэн ачилт хийх хүчин чадалтай байгууламжийг 2020 оны сүүлээр ашиглалтад оруулсан. Төмөр замын анхны төлөвлөлт, тооцооллын дагуу Лондон хотоос Бээжин хүртэл 40-60 хоног үргэлжилдэг байсан ачаа тээвэр энэхүү төмөр замын тээвэр эхэлснээр 12-14 хоног болж буурах боломж бүрдэв.¹⁸

Туркийн Карс мужийн Худалдаа, аж үйлдвэрийн танхимын дарга Кадир Бозан, Европ тивээс Хятад хүртэл, Хятадаас Европын орнуудын зүг БТК төмөр замаар тасралтгүй ачаа тээвэр явагдаж эхэлснээр БНТУ-ын зүүн бүс нутгийг дэлхийн тээвэр, логистик, худалдааны гол шугамтай холбож байгааг онцлоод Карс Худалдаа болон үйлдвэрлэлийн танхимын дарга (КАТСО) Кадир Бозан, Баку-Тбилиси-Карс төмөр замын шугамаар 2025 оны эхний 7 сарын хугацаанд 250 мянган тонн ачаа тээвэрлэгдсэн гэдгийг тэмдэглэв.

Зураг.3 Карс-Тбилис-Баку чиглэлийн төмөр зам



Эх сурвалж: Боташи компанийн цахим хуудас: <https://bil.gov.tr/en/btchatti>

Сибириэр дамжин Орос, Хятадыг холбосон умард коридороор Европ хүрэх 5000 нэгж галт тэрэгний 30 хувийг Баку-Тбилис-Карсаар дамжин явуулах зорилготой бөгөөд энэхүү өмнөд

¹⁷ "Baku-Tbilisi-Kars Railway Expansion Completed, Boosting Cargo Volume to 5 Million Tons," *Caspian News*, May 7, 2024, <https://caspiannews.com/news-detail/baku-tbilisi-kars-railway-expansion-completed-boosting-cargo-volume-to-5-million-tons-2024-5-7-0/>

¹⁸ "Kars Asya ve Avrupa Arasında Köprü Oluyor, Lojistik Hedefi Büyüyor," *Ekonomist*, accessed February 06, 2026, <https://www.ekonomist.com.tr/gundem/kars-asya-ve-avrupa-arasinda-kopru-oluyor-lojistik-hedefi-buyuyor-63230>

коридороор жилд 1500 нэгж чингэлгийн галт тэрэг явуулах, улмаар Хятад, Туркийн хоорондох тээвэрлэлтийн хугацааг 12-оос 10 хоног болгон бууруулах зорилт тавиад буй. 2024 онд Туркийн экспортын гол түнш нь Герман, импортын гол түнш нь Хятад тус тус болжээ. 2018, 2019 онд импортын гол түнш орон Оросыг Хятад “халсан” нь дээрх төмөр замын шууд тээвэрлэлт нэмэгдсэнтэй холбоотой байна. Үүнээс өмнө

БНХАУ-аас Европ руу хүрэх болон эсрэг чиглэлийн чингэлгийн буухиа галт тэрэгний бүх урсгал нь зүүн буюу Манжуур-Өвөр Байгаль коридор, төв буюу Монголын нутгаар дамжин өнгөрөх коридор, баруун буюу Казахстаны нутгаар дамжин өнгөрөх коридороор тээвэрлэж байсан бол Туркийн нутгаар дамжин Европ руу гарах боломжтой болсноор өмнөд буюу 4 дэх коридор бий болсон.

3. Гадаад улс орнуудад логистикийн төв байгуулах зорилт

Турк Улсын Төмөр замын ерөнхий газрын харьяа 9 логистикийн төв байдаг бол 2023 онд дотоодын логистикийн төвийг 20 болгох зорилт дэвшүүлсэн. Бүгд Найрамдах Турк Улс байгуулагдсаны 100 жилийн ой 2023 онд тохиохтой холбогдуулан Туркийн эрх баригчид эдийн засгийн өсөлтөөрөө дэлхийд эхний 10-т бичигдэх “хүчирхэг улс” болох зорилтыг дэвшүүлсэн “Турк Улсын алсын хараа 2023” хөтөлбөрийг 2010 оноос хэрэгжүүлж эхэлсэн байдаг. Хэдийгээр дэлхийд эхний 10-т бичигдэх хүчирхэг эдийн засагтай орон болох зорилтоо бүрэн биелүүлж чадаагүй ч 2023 оны байдлаар ДНБ-ий жилийн дундаж өсөлт 5,3 хувьд хүрч дэлхийд эхний 12-т орох том эдийн засагтай орны тоонд багтсан¹⁹ бол 2024 онд харин буурч 17-р байрт жагсжээ.²⁰

Турк улсын хувьд эдийн засгийн хөгжлийн гол тулгуур нь экспортод чиглэсэн үйлдвэрлэл хөгжүүлэх, экспортын бараа бүтээгдэхүүний чанар, тоо хэмжээг нэмэгдүүлэх явдал юм. Иймд экспортын бүтээгдэхүүний өрсөлдөх чадварыг нэмэгдүүлэх, тээвэрлэлтийг хөнгөвчлөх, бараа бүтээгдэхүүнийг шинэ зах зээлд нэвтрүүлэхийн тулд дотоодын хүчин чадлыг нэмэгдүүлэхээс гадна экспортын гол зангилаа орнуудад Туркийн

логистикийн төвүүдийг байгуулах нь зүйтэй хэмээн Туркийн Худалдааны яам үзэж, 2020 оны 10 дугаар сарын 14-ний өдөр Ерөнхийлөгчийн зарлиг гаргуулжээ.²¹

Хилийн чанадад Туркийн логистикийн төв байгуулах санаачилгыг Туркийн Эдийн засгийн сайд Зафер Чаглаян 2010 онд АНУ-ын Лос Анжелос хотноо ажиллах үеэрээ дэвшүүлж, тус хотын боомтыг түшиглэн Туркийн бараа бүтээгдэхүүнийг хадгалах, түгээх агуулахыг туршилт маягаар барьж, тэндээсээ АНУ-ын бусад хотууд руу түгээх ажлыг эхлүүлэхийг Туркийн экспортлогчдын нийгэмлэгийн тэргүүнд даалгаж байсан байна. Чаглаян сайд гадаадад логистикийн төвүүд байгуулахын тулд Туркийн экспортыг нэмэгдүүлэх боломжтой орнуудыг сонгох, үүнд эхний ээлжид ОХУ, АНУ-ыг, удаах шатанд Румын,²² Ирак зэрэг орнуудад байгуулж болохыг мэдэгдэж байв.

Иймд зорилтот зах зээлд логистикийн төвүүд байгуулснаар экспортын бүтээгдэхүүнийг зардал багатайгаар зах зээлд нэвтрүүлэх, нэн ялангуяа жижиг дунд үйлдвэрлэгчдийг гаднын зах зээлд гарахад тулгарах санхүүгийн бэрхшээлүүд, тухайлбал, төлөөлөгч ажиллуулах, оффис нээх, агуулах түрээслэх гэх мэт асуудлыг улсын зүгээс

¹⁹ Presidency of the Republic of Türkiye Investment Office, *Annual Report on Logistics and Transportation Industry in Türkiye* (March 2025), 3

²⁰ World Bank, “Turkey Overview,” accessed February 06, 2026, <https://www.worldbank.org/en/country/turkey/overview>.

²¹ Republic of Türkiye, “Yurt Dışı Lojistik Merkezlerin Desteklenmesi Hakkında Karar,” *Resmî Gazete*, no. 31274 (October 14, 2020), <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2020/10/20201014.pdf>

²² Румынд логистикийн төв байгуулах нь байршлын хувьд хэр зохимжтой талаар PROMETHEE (Preference Ranking Organization Method for Enrichment Evaluations), GAIA (Graphical Analysis for Interactive Assistance) аргачлалыг ашиглан Тургай Батгал, Садит Өзлэн Башер гэх судлаачид маш дэлгэрэнгүй судалгаа хийсэн.

бодлого, санхүүжилтээр дэмжих боломжтой хэмээн үзэж байгаа юм.

Туркийн Ерөнхийлөгчийн зарлигт²³ хилийн чанадад логистикийн төв байгуулахдаа дараах хөнгөлөлт, дэмжлэгийг үзүүлэхээр заажээ. Тухайлбал, хилийн чанадад байгуулах 1 логистик төвийн²⁴ үйл ажиллагаагаа эхлүүлэхэд нь үүсгэн байгуулах, хөрөнгө оруулах, тусгай зөвшөөрөл авахад шаардагдах зардалд 5 сая хүртэлх ам.доллар, түрээс, урсгал зардалд 3 сая хүртэлх ам.долларыг эхний хоёр жилд, зар сурталчилгаа, зөвлөх үйлчилгээ авах, үйл ажиллагааны зардалд жилийн 700 мянган ам.доллар, тус төвийг ашиглах ялангуяа жижиг дунд аж ахуйн

эрхлэгчдэд түрээс, татварын зардалд жилийн 100 мянган ам.долларын дэмжлэгийг улсаас олгохоор заасан байна.

Логистикийн төв байгуулах аж ахуйн нэгжүүд нь Туркийн экспортлогчдын нэгдсэн нийгэмлэг /TIM/, Туркийн эдийн засгийн гадаад зөвлөл /DEIK/, Худалдаа аж үйлдвэрийн танхим /TOBB/ зэрэг худалдааны танхимуудын гишүүн байх шалгууртай. Сонгон шалгаруулалтыг эдгээр байгууллага Худалдааны яамтай хамтран хийх юм. Логистикийн төв байгуулахад хүсэлтэй аж ахуйн нэгжүүдийн өргөдөл хүсэлтийг мөн эдгээр байгууллагууд бүртгэж авдаг юм.

4. Ази руу чиглэсэн худалдааны бодлого

Япон, Солонгос, Хятад, Сингапур нь импортын хэмжээгээр дэлхийд дээгүүрт тооцогддог тул Турк нь газарзүйн хувьд алслагдмал Ази, Номхон далайн зорилтот зах зээлийг экспортлогчдод ойртуулах чиг бодлоготой байна. Ази, Номхон далайн орнууд руу далайн тээвэрлэлт дунджаар 45 хоног байдаг тул тус бүс нутагт логистикийн төв байгуулснаар бараа бүтээгдэхүүнийг саадгүй, тогтвортой, шуурхай нийлүүлэх боломжтой гэж үздэг. Турк Улсын гадаад худалдааны түнш орнуудыг Ази, Европ тивийн орнуудаар харьцуулан харвал гадаад худалдаанд Азийн орнууд 2018 онд дөнгөж 16,4 хувь, 2019 онд 13,04 хувь, 2020 онд 15,9 хувийг тус тус эзэлжээ.²⁵

Турк Улстай худалдаа хийдэг ихэнх улс орнууд газар зүйн байршлын хувьд харьцангуй ойр буюу Европ, ойрх дорнодын орнууд байдаг. Харин Турк Улсын алслагдсан улс орон, бүс нутагтай хийж буй худалдаа дэлхийн дунджаас доогуур байгаа

тул тус улсын засгийн газраас алслагдсан улс орон, бүс нутагт хүрч, худалдаагаа тэлэх бодлогыг 2018 оноос эхлэн баримталж, газар зүйн байршлаар алслагдсан бүс нутаг, тухайлбал 18 улстай хийж буй худалдааны нийт эргэлт 2020 онд 20 тэрбум ам.доллар байгааг 2028 онд 50 тэрбум ам.доллар болгох зорилт тавин ажиллаж эхэлжээ.²⁶

Улмаар 2021 онд Туркийн худалдааны яамнаас Азийн орнууд тэр дундаа Хятад, Энэтхэгийн асар том зах зээлд анхаарлаа хандуулахыг уриалав. Тухайлбал Азийн орнуудаас долоон орныг тусгайлан сонгож, эдгээр орнуудтай хийх худалдаа, эдийн засгийн хамтын ажиллагаагаа нэмэгдүүлэх боломжтой гэж үзэн “Нэг бүс, нэг зам” санаачилгын хүрээнд Хятадтай худалдаа, эдийн засгийн хамтын ажиллагааг нэмэгдүүлэх, Европ, Азийг холбох худалдааны гүүр болох зорилт тавьжээ.

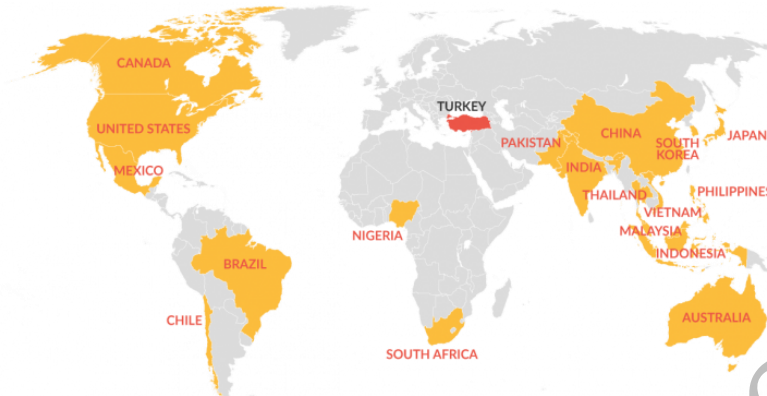
²³ БНТУ-ын Ерөнхийлөгчийн 2020 оны 10-р сарын 14-ны өдрийн 31274 тоот зарлигийн 2-р бүлгийн 4-р зүйл

²⁴ Republic of Türkiye, “Yurt Dışı Lojistik Merkezlerin Desteklenmesi Hakkında Karar,” *Resmî Gazete*, no. 31274 (October 14, 2020), <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2020/10/20201014.pdf>

²⁵ Turkish Statistical Institute (TÜİK), “Foreign Trade Statistics, March 2024,” accessed February 09, 2026, <https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Foreign-Trade-Statistics-March-2024-53535&dil=2>.

²⁶ Republic of Türkiye Ministry of Trade, *Türkiye Economic Outlook 2024* (Ankara, 2025), 24

Зураг 4. Турк Улс худалдаа, эдийн засгийн хамтын ажиллагаагаа өргөжүүлэхээр төлөвлөсөн алслагдсан 18 орон



5. Монгол Улсад Турк Улсын логистикийн төв байгуулах боломж

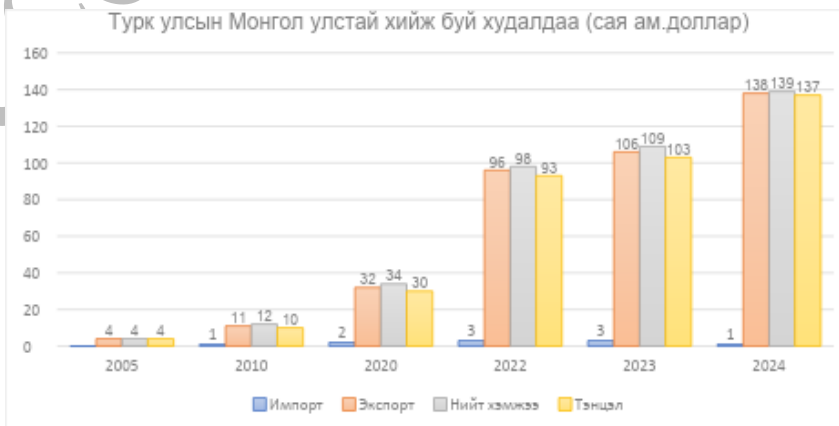
1969 онд албан ёсоор дипломат харилцаа тогтоосон Монгол Улс, Бүгд Найрамдах Турк Улс хоорондын харилцаа жил ирэх тусам өргөжин тэлж, 2025 онд харилцааны түвшнийг шат ахиулж стратегийн түншлэлд хүргэсэн билээ.

Стратегийн түнш болтлоо өргөжин тэлсэн энэхүү харилцааны түүхэнд улс төр, нийгэм, хүмүүнлэг, боловсролын салбарын хоёр болон олон талт харилцаа бүх шатанд эрчимтэй, үр дүнтэй хөгжиж ирсэн бол худалдаа, эдийн засгийн салбарын харилцаа харьцангуй сул, хоёр талын хүлээлтэд хүрэхгүй байгааг идэвхжүүлэх, стратегийн түншлэлийн түвшинд хүргэж хөгжүүлэх явдал хоёр орны ойрын ирээдүйн харилцаа, хамтын ажиллагааны гол зорилго,

чиглэлийг тодорхойлох нь зүйтэй болов уу. Тэр дундаа Турк Улсын арвин туршлага хуримтлуулсан тээвэр, логистикийн салбарын хөгжлийг системтэйгээр судлах, Монгол орны онцлог, нөхцөлд нийцүүлэн нутагшуулах, нэвтрүүлэх боломжийг эрэлхийлэх зайлшгүй шаардлага байгаа юм.

Монгол, Турк хоёр улс хоёр талын худалдааны эргэлтийг жилд 300 сая ам.долларт хүргэх зорилтыг 2018 онд дэвшүүлж, энэ зорилтоо биелүүлэх чиглэлд 2022 оныг хүртэл тодорхой ахиц гаргаж байсан ч 2023 оноос Монголын талаас экспортын хувь хэмжээ буурах, хоёр орны худалдааны эргэлт төлөвлөсөн түвшинд хүрэхгүй байгааг доорх зургаас харж болно. (Зураг 5).

Зураг 5. Турк Улсын Монгол Улстай хийж буй худалдаа²⁷



²⁷ T.C. Ticaret Bakanlığı, Country Profile - Ülke Profile (Ankara, 2026), 11

Иймээс хоёр орны худалдааны нийт хэмжээ төлөвлөсөн хэмжээнд хүрэхгүй, Монголын экспортын хэмжээ жил ирэх тусам буурахад нөлөөлж буй хүчин зүйл, Турк Улсаас ямар бараа бүтээгдэхүүнийг татан авчирч хил залгаа зах зээлд гаргах боломжтойг, тээвэр логистикийн төв байгуулснаар ямар хоёр орны худалдаа, эдийн засгийн харилцаанд хэрхэн нөлөөлөхийг нарийвчлан судлах нь чухал ач холбогдолтой юм. Одоогоор манай жижиг худалдаачид жилдээ 40 орчим сая ам.долларын гол төлөв тавилга, үнэт эдлэл, барилгын материал, өргөн хэрэглээний бараа, удаан хадгалах боломжтой хүнсний бүтээгдэхүүн, цахилгаан бараа, гоо сайхны бараа зэргийг импортолж байгаа бол Монгол Улсаас жилд 500 мянган ам.доллар-1 сая ам.доллар хүрэхгүй хэмжээний бараа бүтээгдэхүүнийг Турк Улс руу экспортолж байгаагийн дийлэнх хэсгийг арьс шир, түүхий эд, амьтны гаралтай ноос, ноолууран хувцас эзэлж байна.²⁸

Иймд дипломат яриа хэлэлцээ болон худалдаа, шуудан холбоо, хилийн боомт тээвэр-логистикийн салбарын мэргэжлийн байгууллага хоорондын харилцаа, хамтын ажиллагааг хүчирхэгжүүлэх хэрэгцээ байсаар байна. Энэ салбарын дээд түвшний айлчлал, бизнес форум, уулзалтуудыг тогтмолжуулах, хоёр улсын худалдаа, тээвэр логистикийн асуудал хариуцсан салбарын яамдын төлөөллөөс бүрдсэн, байнгын ажиллагаатай комиссыг байгуулан ажилласнаар аливаа ажлын уялдааг эхнээс нь хангах, хоёр улсын холбогдох салбарын стандарт, дүрэм, журмын талаар нэгдсэн ойлголттой эхлэх, хүнд суртлаас сэргийлэх зэрэг давуу талтай. Хоёр талын худалдаа, эдийн засгийн харилцааны эрх зүйн үндсийг бүрдүүлсэн үндсэн гэрээ, хэлэлцээрүүдийг 1990-ээс 2000-аад оны хооронд байгуулсан байдаг бөгөөд эдгээр гэрээ, хэлэлцээрүүд өдгөө хүчин төгөлдөр үйлчилж байна. (Хүснэгт 3.)

*Хүснэгт 3. Хоёр орны худалдааны харилцааны эрх зүйн үндсийг бүрдүүлж буй үндсэн гэрээ болон протокол*²⁹

#	Гэрээ, хэлэлцээрийн нэр	Гарын үсэг зурсан огноо	Албан ёсны хэвлэлд нийтэлсэн огноо
1	Турк Улсын Засгийн Газар болон Монгол Улсын Засгийн Газрын хоорондын худалдаа, эдийн засаг, техникийн хамтын ажиллагааны гэрээ	29.05.1992	19.04.1993/21557
2	Турк, Монголын Хамтарсан эдийн засгийн комиссын 8-р хуралдаан	21.03.1998	-
3	Турк Улсын Засгийн газар болон Монгол Улс хоорондын Орлогын албан татварын давхардуулан ноогдуулахаас сэргийлэх, татварын зардалд хяналт тавих тухай гэрээ	12.09.1995	3.09.1996/22746
4	Турк Улсын Засгийн газар болон Монгол Улсын Засгийн газар хоорондын хөрөнгө оруулалтыг харилцан дэмжих, хамгаалах тухай гэрээ	16.03.1998	10.07.1999/23751
5	Бүгд Найрамдах Турк Улсын Засгийн газар болон Монгол Улсын Засгийн газрын хоорондын Гаалийн салбарт хамтран ажиллах, харилцан дэмжлэг үзүүлэх тухай гэрээ	28.09.1999	15.02.2000/23965

²⁸ T.C Ticaret Bakanligi, “Country Profile - Ülke Profile”, (Ankara 2025), 11.

²⁹ T.C. Ticaret Bakanligi, “İki Ülke Arasında Ticaretin Altyapısını Oluşturan Anlaşmalar ve Protokoller,” accessed February 10, 2026, <https://ticaret.gov.tr/yurtdisi-teskilati/dogu-asya/mogolistan/ikili-anlasmalar/iki-ulke-arasinda-ticaretin-altyapisini-olusturan-anlasmalar-ve-protokoller>.

Дүгнэлт

Дээр дурдсанчлан салбар болон байгууллага хоорондын ажлын уялдаа, арга барилаа тохирсон нөхцөлд хоёр орны худалдаа, эдийн засгийн харилцааг өргөжүүлэх, үйл явцыг түргэсгэх дараах стратеги, зарчмуудыг баримтлан ажиллах боломжтой. Үүнд:

1/ Логистик ба тээврийн дэд бүтцийг хөгжүүлэх

Турк Улсын санаачлан хэрэгжүүлж, их хэмжээний хөрөнгө оруулалт хийгээд буй Дунд коридор санаачилгыг үр дүнтэй ашиглах - Турк Улс, БНХАУ хооронд байгуулсан тээвэр, логистикийн шинэ сүлжээг Монгол улсын газар нутгаар дамжин өнгөрүүлэх боломжийг мөн судлах нь зүйтэй. Бүгд Найрамдах Турк Улсын хувьд Шинэ торгоны зам төслийн “Дунд коридор” төсөл нь энэхүү том төслийн чухал бүрэлдэхүүн хэсэг хэмээн үзэж, Турк Улсаас төмөр замаар Гүрж, Азербайжан, Хазаарын тэнгист хүрэх, улмаар усан онгоцоор Туркменистан, Казахстан, БНХАУ-ын Шинжаан Уйгарын автономит бүсийн Үрэмч хотыг дайран, эртний Хятадын нийслэл байсан түүхт Торгоны замын эхлэл цэг Шиань хотод хүрэх коридор нээх төлөвлөгөө юм. Төсөл хэрэгжих зам дагуу орших нийт 65 улс, дэлхийн нийт хүн амын 63 хувь нь амьдарч буй бүс нутагт, ойролцоогоор 21 их наяд ам.долларт хүрэх эдийн засаг бий болгох том зорилготой энэхүү төсөл амжилттай хэрэгжсэн нөхцөлд дамжин өнгөрөх газар нутагт оршин буй улс орнуудын эдийн засгийн өсөлт нэмэгдэж, иргэдийн аж байдал сайжрах боломжтой билээ.

Энэ талаар хоёр улсын хооронд дипломат харилцаа тогтоосны 50 жилийн ойн үер зохион байгуулсан ЭШХ-ын үеэр судлаачид өөрсдийн санал, зөвлөмжөө танилцуулж байсан ч төдийлөн ажил хэрэг болоогүй байна.

Логистикийн төвийн байршлыг тогтооход тухайн улсын эдийн засгийн хөгжлийн түвшин, хөдөлмөрийн хөлс, хүн амын тоо, аюулгүй байдал, тээврийн дэд бүтэц, шуудан холбоо, хөрөнгө оруулалт, гадаад худалдааны хэмжээ, хилийн боомттой ойр байдал зэрэг хүчин

зүйлсийг харгалзахаас гадна зам тээврийн хувьд Турктэй холбогдсон байх учиртай. Учир нь логистикийн төвийн байршлаас хамааран бараа үйлчилгээг эцсийн цэгт хүргэх цаг хугацаа, өртөг шууд хамаардаг. Монгол Улс дээрх үзүүлэлтүүдийг хэрхэн хангах боломжтойг тооцоолсон эдийн засгийн судалгаа, тооцоо, эерэг, сөрөг талуудаа тодорхойлсон байх шаардлагатай байна.

Орчин үеийн шаардлагад нийцсэн төрөл бүрийн зориулалттай агуулах, терминалгүйгээр чөлөөт бүсийг төсөөлөх аргагүй юм. Тиймээс энэ чиглэлээр хөрөнгө оруулалт хийх зайлшгүй шаардлага бий болно. Турк Улс хөрөнгө оруулалтаа хийнэ гэж хүлээх нь цаг хугацаа алдах эрсдэлийг бий болгох бөгөөд өөрсдөө ямар нэгэн байдлаар эхлүүлж байж бусдыг дуудах, урих хэрэгтэй юм. Гэвч Монгол Улсын зүгээс өөрсдийн боломж, ямар нөхцөлийг бүрдүүлэх, санал болгох, залгаа зах зээлийн төлөв зэргийг оруулан логистикийн төвийг байгуулах газарзүйн үндсэн шалгуурыг хангасан гэх үндэслэлээ Турк Улсын талд сайтар ойлгуулж, сурталчлах хэрэгтэй болно.

2/Чөлөөт бүс ба логистикийн төв. Манай улсад чөлөөт бүсээ түшиглэсэн логистикийн төв байгуулах нь зүйтэй гэж үзвэл Замын-Үдээс БНХАУ-ын зах зээлд, Алтанбулагаас ОХУ-ын Алс дорнодын зах зээлд хэрхэн гарах, цаашлаад эдгээр чөлөөт бүсүүдээс зах зээлд хэрэгцээтэй байгаа бараа бүтээгдэхүүн, тэдгээрийг тойрсон үйлчилгээний эрэлтийн нарийвчилсан судалгаа хийж, тогтмол шинэчлэх шаардлагатай болох юм. “Чөлөөт бүсийн салбарт хамтран ажиллах тухай Монгол Улс болон Бүгд Найрамдах Турк Улсын хоорондын харилцан ойлголцлын санамж бичиг”-т Монгол Улсаас БНТУ-д суугаа онц бөгөөд бүрэн эрхт элчин сайд Р.Болд, БНТУ-ын Худалдааны дэд сайд хатагтай Гонжа Йылмаз нар 2021 оны 1-р сарын 21-ний өдөр Анкара хотноо гарын үсэг зурснаар логистикийн төв байгуулах талаар ажиллах эрх зүйн эхлэл тавигдсан юм. Чөлөөт бүсээр дамжуулан экспортод түшиглэсэн

хамтарсан үйлдвэр байгуулах, хөрш орнуудын зах зээлд нэмүү өртөг шингэсэн бараа бүтээгдэхүүн экспортлох зэрэг хамтын ажиллагааны шинэ боломж нээгдэх бөгөөд Туркийн тал Монголд логистикийн төв байгуулах талаар хамтран судалгаа явуулахыг санал болгож байсан.³⁰

Ийнхүү зарим эхлэлийн чанартай арга хэмжээг Монголын талаас санаачлан эхлүүлсэн байгаа ч тогтмол харилцаатай байж, үр дүнд хүрэх, нарийвчилсан судалгаа, ажлын төлөвлөгөө гарган ажиллах хэрэгцээ байна.

Ном зүй / References:

1. Battal, Turgay, and Sadit Özlen Başer. “A Location Selection Model for International Logistics Centres: The Case of Romania from the Perspective of Turkish Foreign Trade.”
2. *Caspian News*. “Baku-Tbilisi-Kars Railway Expansion Completed, Boosting Cargo Volume to 5 Million Tons.” May 7, 2024. <https://caspiannews.com/news-detail/baku-tbilisi-kars-railway-expansion-completed-boosting-cargo-volume-to-5-million-tons-2024-5-7-0/>
3. *Ekonomist*. “Kars Asya ve Avrupa Arasında Köprü Oluyor, Lojistik Hedefi Büyüyor.” Accessed February 6, 2026. <https://www.ekonomist.com.tr/gundem/kars-asya-ve-avrupa-arasinda-kopru-oluyor-lojistik-hedefi-buyuyor-63230>
4. *Hürriyet Daily News*. “Mersin Port’s Capacity to Be Increased to 3.6 Million TEU.” January 5, 2025. <https://www.hurriyetdailynews.com/mersin-ports-capacity-to-be-increased-to-3-6-million-teu-204431>
5. “Istanbul Airport Growth in 2024.” Accessed February 10, 2026. <https://airport-istanbul.com/istanbul-airport-growth-in-2024/>
6. Mongolian National Broadcaster. “Чөлөөт бүсийн салбарт хамтран ажиллах тухай баримт бичигт гарын үсэг зурав.” Accessed January 22, 2026. <https://www.mnb.mn/i/227544>
7. Mordor Intelligence. “Turkey Freight and Logistics Market.” Accessed February 5, 2026. <https://www.mordorintelligence.com/industry-reports/turkey-freight-and-logistics-market>
8. Presidency of the Republic of Türkiye Investment Office. *Annual Report on Logistics and Transportation Industry in Türkiye*. March 2025
9. Presidency of the Republic of Türkiye Investment Office. *Türkiye Lojistik Piyasasının Görünümü*. 2024 https://www.invest.gov.tr/view?path=_tr_library_publications_lists_investpublications_turkiye-lojistik-piyasasinin-gorunumu.pdf&view=flipbook&page=28.
10. Republic of Türkiye. “Yurt Dışı Lojistik Merkezlerin Desteklenmesi Hakkında Karar.” *Resmî Gazete*, no. 31274. October 14, 2020. <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2020/10/20201014.pdf>
11. Republic of Türkiye Investment Office. “Logistics & Transportation.” Accessed January 30, 2026. <https://www.invest.gov.tr/tr/sectors/sayfalar/logistics-transportation.aspx>
12. Republic of Türkiye Ministry of Trade. *Economic Outlook 2024*. Ankara, December 2024. <https://www.trade.gov.tr/data/5b9229ab13b876136466584b/Economic%20Outlook%202024%20December.pdf>
13. Republic of Türkiye Ministry of Trade. *Türkiye Economic Outlook 2024*. Ankara, 2025
14. Republic of Türkiye Ministry of Trade. “İki Ülke Arasında Ticaretin Altyapısını Oluşturan Anlaşmalar ve Protokoller.” Accessed February 10, 2026. <https://ticaret.gov.tr/yurtdisi-teskilati/dogu-asya/mogolistan/ikili-anlasmalar/iki-ulke-arasinda-ticaretin-altyapisini-olusturan-anlasmalar-ve-protokoller>

³⁰ Mongolian National Broadcaster, “Чөлөөт бүсийн салбарт хамтран ажиллах тухай баримт бичигт гарын үсэг зурав” accessed January 22, 2026, <https://www.mnb.mn/i/227544>

15. T.C. Ticaret Bakanlığı. *Country Profile - Ülke Profili*. Ankara, 2025
16. T.C. Ticaret Bakanlığı Uluslararası Hizmet Ticareti Genel Müdürlüğü. *Dış Ticaret Lojistiği 2024*. Ankara, April 2024
17. T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. *Ulaştırma ve Lojistik Ana Planı*. Ankara, 2022
18. T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü. “Kanal İstanbul.” Accessed January 30, 2026. <https://aygm.uab.gov.tr/kanal-istanbul>.
19. Turkish Statistical Institute (TÜİK). “Foreign Trade Statistics, March 2024.” Accessed February 9, 2026. <https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Foreign-Trade-Statistics-March-2024-53535&dil=2>.
20. Türkiye Investment Office. *Logistics Market Overview of Türkiye*. 2024.
21. Üzümcü, A., E. Tokucu, and G. Ergiçay. “Significance of Kars Logistics Center (KLC) in Development of TRA2 Region and Kars Province: An Economic Analysis.” *The Journal of KAU IIBF* 6, no. 10 (2015): 191–222.
22. Vitasek, Kate, comp. *Supply Chain Management Terms and Glossary*. August 2013.
23. World Bank. “2023 Logistics Performance Index (LPI).” Accessed February 14, 2026. <https://lpi.worldbank.org/international/global>.
24. World Bank. “Turkey Overview.” Accessed February 6, 2026. <https://www.worldbank.org/en/country/turkey/overview>.

Accepted manuscript

Turkey (Türkiye)'s logistics sector development and opportunities for localizing relevant experiences to Mongolia

Tserennadmid Chuluunbaatar

Ph.D

Institute of International Studies, Mongolian Academy of Sciences

Ulaanbaatar, Mongolia

tserennadmidch@mas.ac.mn

Abstract: *In a market-based society, the logistics sector encompasses a vast scope and serves as a vital industry that reaches every participant in economic activities and services. By studying the current capacity of the Republic of Türkiye's transportation and logistics sector - one of Mongolia's third neighbor countries - and its collaborative experiences with nations bordering Mongolia, valuable knowledge and information can be acquired to elevate bilateral trade and economic relations to a new level. Furthermore, based on this information, joint research and detailed technical and economic feasibility studies should be carried out which would not only positively impact trade and economic relations between the two countries, but also create broad opportunities for improving infrastructure, employment, and socio-economic development in Mongolia's border provinces and districts.*

In the first section of the article, key terminology and concepts related to Türkiye's logistics sector are briefly introduced, along with the requirements for establishing logistics centers. It also outlines the coordination and cooperation among sectors such as customs, postal services, and transportation, as well as the relevant regulations and procedures.

The next section aims to analyze, under separate subtopics, the major logistics mega-projects currently being implemented or planned in Türkiye, including their progress, challenges, and lessons learned. The conclusion summarizes Türkiye's goal of establishing logistics centers abroad, its core trade policy focused on Asian economies, and the potential conditions and obstacles for establishing a logistics center in Mongolia with Türkiye's support and experience.

Keywords: *transportation and logistics sector, Mongolia – Turkey (Türkiye) trade and economic relations, New Asia Initiative, Middle Corridor Project*

The day of submission: 2026.01.03

Completion of review: 2026.02.18

Final decision for acceptance: 2026.03.12