

## 蒙古国政府决议

2008年5月14日

乌兰巴托市

### 项目计划批准书

蒙古国政府批准以下有关外贸便利化、国际和过境运输便利化组织工作的决议，批准并且执行支持蒙古贸易发展、运输和物流业发展的政策和指导方针：

- 1、附件一中的“过境蒙古 ( Transit Mongolia ) 国家项目，和附件二中的项目执行行动计划也分别予以批准。
- 2、蒙古国家贸易和运输便利化委员会主席、暨蒙古公路、运输和旅游部部长 ( R. Raash 先生 )，将负责监督整个项目的执行，并且确保项目的执行。
- 3、相关政府部门，相关政府部门主管和各省省长和/或首府首长负责项目行动计划中活动的按时实施。
- 4、财政部部长 ( Ch. Ulaan 先生 )、公路、运输和旅游部部长 ( R. Raash 先生 )、以及工业和贸易部部长 ( Kh. Naranhkuu ) 负责将国家项目执行的资金纳入年度国家和地方预算，并且组织活动告知各国际机构和捐助国有关项目执行的需求和成果，确保项目被纳入他们的贷款和援助中。
- 5、蒙古国家贸易和运输便利化委员会主席、暨蒙古公路、运输和旅游部部长 ( R. Raash 先生 )，负责在每年第一季度向蒙古政府提供有关项目执行的结果和进展情况。

签名

## 蒙古国政府 2008 年 183 号决议

### 附件一

#### “过境蒙古”国家项目

##### 一、总揽

##### 1、背景

在目前全球化的趋势下，蒙古国应该利用其地理优势，通过成为国际贸易、运输和物流网络的一部分，将自己建立成为一个过境运输国家，同时采取行动提高其在国际贸易、运输和物流市场中的竞争力，以及加快其经济发展进程，并且解决相当数量的经济和社会问题。

##### 2、贸易和运输便利化的概念

联合国经济和社会委员会在其对亚太地区的建议中对此进行了定义。“贸易便利化”指建立起了一个有利于进出口和过境货物的环境，使其能够高效、自由和尽量低成本通过的行动。

货物流通受到政府规章制度、边境、海关和检验机构的服务质量、业务技能、运输和运输基础设施、通信能力、财力和其他诸多因素的直接影响。

“运输便利化”的概念是贸易便利化活动中的重要组成部分，它由一系列复杂的活动组成，其中包括改善客货运输的法律环境、消除运输障碍和建立基础设施。

本项目中还包括一些外来术语，例如“过境”多式”等，其中，“过境”应该被理解为“经过”，而“多式”被理解为“混合/结合”。

##### 3、项目理由和需求

发展过境运输和物流需要贸易运输、边境、海关、国家检察和许多其他部门的统一合作，以及私营部门、政府和非政府组织、国际组织的积极参与。

在蒙古国，国家还不完全具备能力统一政策、开展协调，技术基础设施也不足够，贸易和运输便利化相关的法律环境也不完善。

目前，铁路在蒙古国的过境运输中扮演了重要的角色。在过去几年时间里，国家经济快速增长，国内贸易和对外贸易也有所增长，为了支持这一发展势头，需要发展和更新铁路车辆和技术能力。

目前,边境和海关检验控制的管理、组织和人力资源以及技术都不足以与国际标准和要求接轨,而与邻国边境和海关组织缺乏合作和协调造成了非关税壁垒。

目前在蒙古国的农业、矿业和其他部门,都没有使用运输物流中心,因此,工业和经济实体为了获得自用设备和原材料,以及在出口他们的产品和服务的时候,都需要支付额外的成本。

蒙古国的国家标准和要求不够清晰,并且已经过时,有的亟需的标准缺失,缺乏足够的技术和技术能力来开展相应的检查,这些都对控制进口产品产生了制约。

此外,造成蒙古向国际市场出口货物的供应问题的原因是,缺乏国际水平的本地机构开展国际标准、产地和服务认证。随着地区贸易的增加,国际运输和物流行业的竞争也愈发激烈,而蒙古的运输和物流业的发展仍然滞后于国际贸易和运输市场的发展,因此过境运输处于停滞状态。

## 二、项目目标、产出、活动和范围

### 4、项目目标

很多项目的目标都旨在根据市场的实际需要,支持和发展蒙古的过境运输和物流业,增加私营部门和国外投资者的积极参与,充分利用地理优势。应该在下列产出范围内实现目标:

4.1 改善对外贸易、国际运输和物流服务的法律环境;

4.2 支持贸易、运输和物流服务的便利化与发展;

4.3 扩大国家公路和运输网络,将其与国际运输体系连接起来;

4.4 支持国际过境运输;

4.5 提高边境、海关和国家检验的效率,实现便利化;

4.6 引入与贸易便利化、运输和物流服务相关的信息和通讯技术的创新;

4.7 改革贸易、运输和物流部门的结构,组织和加强人力资源管理。

### 5、项目产出下的活动

为了获得具体的产出，应该开展以下活动：

5.1 在产出的范围内，改善对外贸易、国际运输和物流服务的法律环境；

5.1.1 加入与贸易和运输便利化、货运代理和运输物流相关的国际公约、合同和协议，对国家法律和立法进行调整和修订，使其符合加入国际公约、合同和协议的标准。

5.1.2 调整和修订与汽车运输、民航、铁路、航宇相关的法律，使其能够反映过境运输和物流问题；

5.1.3 为过境运输相关的立法规则，以及规范物流活动使其符合边境和海关控制措施的规定；

5.1.4 积极参与国际和地区组织的活动；充分利用技术援助；

5.1.5 通过建立起与邻国统一的法律环境，为贸易和运输便利化提供有利的条件；

5.1.6 吸引私营部门积极参与贸易、运输和物流部门的政策、决议和活动的制定和形成；

5.2 支持贸易、运输和物流服务的便利化与发展范围内：

5.2.1 调整蒙古国内现行与外贸相关的文件，使其符合国际标准，过度到统一标准；

5.2.2 支持在外贸和国内贸易中运用条形码；

5.2.3 把“从仓库到仓库”的货物运输监督和管理机制引入海关服务；

5.2.4 在乌兰巴托附近建立示范货运专用枢纽中心和物流中心，同时建立起能够为人民提供满足健康和卫生要求的高质量食品和消费产品的网络；

5.2.5 在扎木乌德和乌兰巴托建立起高层次的物流中心和枢纽，在地区中心和其他地方建立 A-N 级物流重金和枢纽，形成全国网络；

5.2.6 协调阿勒坦布拉格 ( Altanbulag ) 和查干诺尔自由贸易区的活动、和扎木乌德自由经济区的活动，使其能够与物流中心和枢纽中心的活动相一致；

5.2.7 以将在乌兰巴托新建的国际机场为基础，建立起一个铁路、公路和航空运输的国际网络枢纽；

5.2.8 在乌兰巴托、Khonkhor、扎木乌德和苏赫巴特 ( Sukhbaatar ) 建立起符合国际标准、装卸贵重和化学产品的特别地点，以及存放没收的爆炸物和化学品的仓库；

5.2.9 整修各种铁路货车货场并增加其数量；特别是整修那些可以存储易碎货物的列车车厢和货场；

5.3 扩大国家公路和运输网络，将其与国际运输体系连接起来的产出项下：

5.3.1 为绕行乌兰巴托的纵向 AI-3 设定路线，制定技术和经济规格，进行公路建设；

5.3.2 建设从 Choir 到扎木乌德的公路；

5.3.3 完成横向 AI-32 公路的建设；

5.3.4 用公路连接地区支柱中心和各个省中心；

5.3.5 开始建设西部地区纵向的 AI-4 公路，通过基础设施、物流网络和邻国的枢纽设施连接沿途的省中心；

5.3.6 建设总铁路网中的第二条铁路，增加过境运输；

5.3.7 研究使用电力机车的可能性；

5.3.8 促进与邻国以及东南亚贸易关系的拓展，通过在东部和戈壁地区建立铁路网络，向以上地区输送油和其他原材料；

5.4 支持国际过境运输方面：

5.4.1 促进扎木乌德-乌兰巴托-阿勒坦布拉格的国际公路过境运输和国际集装箱运输发展；

5.4.2 在国际公路上，每隔 150 到 200 公里建立服务基础设施（包括酒店、停车场、货场、汽车服务、加油站、餐厅、交通控制点、救护车服务、公共厕所等）；

5.4.3 通过使用《国际公路运输协定》，为发展国际水平的运输提供技术和设备支持；

5.4.4 拓展与来自中国、俄罗斯、亚洲和欧洲各国货运代理机构的合作；组织定期业务会议，介绍和推广“过境蒙古”国家项目在贸易、运输和物流方面的情况；

5.4.5 鼓励和拓展货运代理服务项目，例如亚-欧连接的“友谊”、“蒙古铁路通道 ( Mongol Vector )”集装箱线；

5.4.6 开展活动，促进蒙古公路运输者经过中国过境使用海港、组织双向运输；

5.4.7 以目前铁路网络运力为基础，提高蒙古境内过境运输的运输量，鼓励私营部门的参与，支持政府和私营部门之间的合作和伙伴关系；

5.5 提高边境、海关和国家检验的效率，实现便利化方面：

5.5.1 促进边境、海关和国家检验机构之间的协调，推行有关信息交换的管理和组织措施，简化和联合控制；

5.5.2 调整边境检查结构、组织和监管体系，提升实验室、设备和人力的水平，使其能够达到国际标准；

5.5.3 改进和拓展海关清关和控制的风险管理系统；

5.5.4 在扎木乌德和苏赫巴特口岸安装和使用 X 射线设备检验列车车厢，在苏赫巴特口岸安装检验集装箱的 X 射线设备；

5.5.5 引入先进技术设备，简化控制活动、提高效率，防止禁止入境的、质量不佳或有害废物跨越边境进入蒙古；

5.5.6 采购和使用特别列车车厢在铁路上运输爆炸性物品和化学物品；

5.6 引入与贸易便利化、运输和物流服务相关的信息和通讯技术的创新方面：

5.6.1 通过定义和协调相关政府部门的角色和活动，简化贸易和运输相关的单据和信息，建立起一个传输和交换国际贸易相关信息单据的系统；

5.6.2 简化贸易和运输相关单据信息，引入一个统一的标准，向电子版本过渡；

5.6.3 在外贸部门引入一站式电子服务；

5.6.4 通过国家贸易和运输便利化委员会的网站，以蒙古文、英语和其他国际语言发布信息；为政府和私营部门之间的合作建立一个有利的环境；

5.7 改革贸易、运输和物流部门的结构，组织和加强人力资源管理方面：

5.7.1 加强负责贸易运输和物流部门政策制定和执行的部委、政府部门、省和乌兰巴托省长办公室的人力资源和管理能力；

5.7.2 促进政府、非政府组织和私营部门之间的合作，建立起一个整合的信息系统，提供行业新闻和技术创新信息，建立起一个接受公众投诉和反馈的机制；

5.7.3 组织职业培训、研讨会会议和国际调研，参加者包括贸易、运输和物流方面的政府和非政府专业人士；

5.7.4 邀请国际上有经验的专家开展短期和长期活动，组织专家交流；

5.7.5 建立起永久国际研究中心，支持行业研究和分析，将研究的结果反映到政策和活动的规划和活动中；

5.7.6 向公众提供有关国家在贸易、运输和物流业方面的政策和活动的信息。

## 6、项目范围

6.1 贸易和运输便利化的“过境蒙古”国家项目，应包括政府、非政府组织和经济实体。

6.1.1 政府组织：

负责公路、运输、工业和贸易、外交、财政、司法和国内事务的中央政府管理机构，负责汽车运输、公路、铁路、民航、水路运输、边境、海关、国家检验、信息和通讯技术的政府机构、组织和其他办公室、下属组织和实验室。

6.1.2 非政府组织：

国家贸易和工业商会、蒙古汽车运输联合会、蒙古货运代理机构协会，以及其他相关非政府机构。

6.1.3 经济实体：

参与出口、进口、过境贸易、运输、货运代理、实验室分析和物流服务以及其他相关领域的经济实体。

### 三、项目执行阶段，原则

#### 7、项目执行阶段

“过境蒙古”国家项目的执行分为以下两个阶段：

第一阶段：为贸易和运输便利化做准备，建立运输和物流网络/2008-2011/。在这一阶段内，应该执行以下活动：

- 研究和运用蒙古成为国际过境国所需的国际标准，建立起一个有力的法律环境，便于建立商业关系。
- 在边境和海关检验中引入一站式电子服务和“从仓库到仓库”的检验模式。
- 使得对外贸易和运输实现便利化，通过消除各种关税和非关税限制，提高过境运输和物流业对蒙古经济的贡献。
- 开始发展“多式”联运，主要是铁路运输，也包括其他形式的运输。
- 在大型边境口岸建立起高水准的物流中心。
- 开始建立控制和分析实验室。
- 开始把自由贸易区和物流以及运输枢纽的活动联系起来。

第二阶段：使项目活动正常化，并且成为国际联合网络的一部分/2012-2015/。在这一阶段，主要推行以下活动：

- 在这一阶段，蒙古国的法律、基础设施和商业环境都应该达到了发展过境运输和物流业的国际标准。
- 一站式电子服务和“从货舱到货舱”的检验模式应该已经引进，并且在边境和海关检验中普遍运用。
- 关税和非关税限制应该得以减少，运输和物流业应该达到了与国际市场相当的水平。过境运输和物流业对 GDP 的贡献应该达到 11.5%。
- 应该可以单独或多式联运的方式提供铁路、公路和航空过境运输服务，不仅仅在蒙古国境内，也包括其他国家境内。
- 物流中心和枢纽为增值货物和服务提供包装、接单、标签服务，以及某个层面上的加工服务，相关基础设施应该已经建立起来并且普遍使用。
- 继续建立控制和分析实验室。
- 自由贸易区和物流以及运输枢纽的活动联系已经建立，并且普遍使用。
- 负责研究发展、区是、政策、活动，研究贸易、运输和物流业对内陆国家影响的国际研究中心基地已经建立。

## 8、项目执行原则

8.1 蒙古国的贸易、运输和物流业应该成为国际统一体系中的一部分。

8.2 贸易、运输和物流业发展政策应该与《蒙古国整体国家发展战略》紧密联系。

8.3 贸易、运输和物流活动的执行，应该基于公民、私营部门、政府和非政府的合作。

8.4 贸易、运输和物流业发展活动应该符合国际组织的政策和指南，并且与这些组织保持和发展合作。

## 9、项目执行融资

9.1 项目应该从以下来源获得融资：

9.1.1 国家和地方政府预算拨出经费修建公路和基础设施，以及用于其他国家发展目的；

9.1.2 来自国际银行和国际金融机构的贷款和援助

国内和国外投资；

千年挑战基金；

私营部门投资和其他

## 四、项目管理和组织

10、项目的管理和组织应该按照以下方式开展：

10.1 负责对“过境蒙古”国家项目在全国范围内实施进行组织、协调和检测的单位，应该由国家贸易和运输便利化委员会主席担任领导。

10.2 项目在地方的实施应该由省长和乌兰巴托省长负责。

## 五、成果

11、项目执行之后，蒙古的经济结构和政策应该在以下反面发生原则性的变化：

11.1 过境贸易、运输和物流业对 GDP 的贡献增加，减少自然资源和矿物原料价格波动对国家经济和商业的影响。

11.2 传统的经济结构高度依赖不可再生资源的矿业部门，应该提高对贸易、运输和物流这些新行业的投入，同时加大对技术、人力资源的投入，提高国际贸易的增速。

11.3 蒙古作为国际贸易、运输和物流统一体系的一部分，可以提高蒙古在国际贸易和运输市场中的影响力和地位。

11.4 实现千年发展目标的可能性加大。

11.5 某些地区（地区支柱中心、贸易和经济自由区）应该有积极的经济收益。

11.6 与过境运输和物流业一同发展的服务提供者，其数量和收入都应该增加。

11.7 过境运输和物流业的税收在国民税收中所占比重，以及其在国家预算中所占比例都应该增加。

## 六、指标和影响

### 12、测量产出的指标

12.1 应该使用以下指标测量项目的执行：

	指标	基线数据 (2007)	第一阶段 (2012)	项目目标 (2015)
1	运输和物流行业在 GDP 中所占比重增加	9.6	11.2	11.5
2	与国际统一体系相连接的公路长度（公里）	1348	2877	4116
3	通过铁路的过境货运（英里·吨）	3.5	9.0	16.0
4	通过公路的过境货运（英里·吨）	0	0.5	2.5
5	高水平中心数量	0	1	2
6	通过蒙古境内货运列车所需平均时间			

	-苏赫巴特-二连线路	56	32	16
	-二连-苏赫巴特线路	72	36	18