



Marktstudie Transport und Logistik Mongolei 2023

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

ERSTELLT VON PROF. DR.-ING. THOMAS
HOLLENBERG, DR. SANDARDORJ OTGONBAYAR
IM AUFTRAG DES DEUTSCH-MONGOLISCHEN
UNTERNEHMENSVERBANDES

03/05/2023

Inhaltsübersicht

1.	Mongolei: Länderprofil	8
1.1.	Einführung in Teil I	8
1.2.	Allgemeine Informationen	8
1.3.	Wirtschaft	11
1.4.	Politik und internationale Zusammenarbeit	15
1.5.	Herausforderungen für die Entwicklung der Mongolei	19
1.6.	Die Hauptstadt Ulaanbaatar	26
2.	Mongolei: Merkmale des Verkehrs- und Logistikmarktes	30
2.1.	Einführung in Teil II	30
2.2.	Transport und Logistik in der Mongolei	30
2.3.	Entwicklungsziele und Trends im Bereich Verkehr und Logistik	34
2.4.	Dichte der Verkehrsinfrastruktur	39
2.5.	Grenzübergangseinrichtungen mit China	39
2.6.	Infrastrukturmanagement, Verkehr und Logistik	41
3.	Chancen für deutsche Unternehmen	47
3.1.	Einführung Teil III	47
3.2.	Wirtschaftspartnerschaft zwischen Deutschland und der Mongolei	47
3.3.	Geschäftsmöglichkeiten - Beratung und langfristige Investitionen	49
3.4.	Geschäftsmöglichkeiten - Bergbau und Mineralien-Transportlogistik	50
3.5.	Geschäftsmöglichkeiten - Handel	53
3.6.	Ausfuhr- und Einfuhrverfahren - Allgemeiner Rahmen	57
3.7.	TOP 10 Internationale Spediteure in der Mongolei	61
3.8.	Verbindungsrouen zwischen Deutschland und der Mongolei	63
3.9.	Einfuhr über Tianjin	66
3.10.	Einfuhr durch China - Trans-Europa-Asien-Eisenbahnstrecke	69
3.11.	Handelspolitik	72
3.12.	Rechtliche und regulatorische Rahmenbedingungen	75
4.	Zusammenfassung	77
	Referenzen	80
	Anhang	83

Abkürzungen

2PL	Second Party Logistics
3PL	Third Party Logistics
ACD	Asian Cooperation Dialogue
ADB	Asian Development Bank
AH3	Asian Highway #3
AH32	Asian Highway #32
AH4	Asian Highway #4
AIIB	Asian Infrastructure Investment Bank
APTA	Asia-Pacific Trade Agreement
ARF	ASEAN Regional Forum
ASEM	Asia-Europe Meeting
B2B	Business – to – Business
B2C	Business -to – Customer
BDF	Bali Democracy Forum
BDI	Federation of German Industries
BRI	Belt and Road Initiative
BTEG	Bold Tumur Eruu Gol
CADS	Civil Aviation Development Strategy
CAIST	Customs Automation Information System Terminal
CAREC	Central Asia Regional Economic Cooperation Program.
CDMP	City Development Master Plan
CICA	Conference on Interaction and Confidence Building Measures in Asia
COC	Consignee owned container
DMUV	Deutsch-Mongolischer Unternehmer Verband
EBRD	The European Bank for Reconstruction and Development
EPA	Japan-Mongolia Economic Partnership Agreement
ETT	Erdenes Tavan Tolgoi
EU	European Union
EXW	Ex Work
FDI	Foreign Direct Investment
FEALAC	Forum for East Asia-Latin America Cooperation
FEU	Forty-Foot-Equivalent-Unit
FIATA	International Freight Forwarders' Association
FOB.	Free on Board
FX Reserve	Foreign Exchange Reserve
GABP	General Authority for Border Protection
GDP	Gross Domestic Product
GOM	Government of Mongolia
ICAO	International Civil Aviation Organization
ICT	Information Communication Technology
IFC	International Finance Corporation
IFFC	International Freight Forwarding Center
IFF-ers	International Freight Forwarders

IoT	Internet of Things
IRU	International Road Transport Union
JICA	Japanese International Cooperation Agreement
JVC	Joint Venture Company
LPI	Logistics Performance Index
MCAA	Mongolian Civil Aviation Authority
MGCA	Mongolia General Customs Authority
MECS	Ministry of Education, Culture Science and Sport
MET	Ministry of Environment and Tourism
MIAT	Mongolian Civil Aviation.
MIGA	Multilateral Investment Guarantee Agency
MMHI	Ministry of Minerals and Heavy Industry
MNCCI	The Mongolian National Chamber of Commerce and Industry
MoF	Ministry of Finance
MOFA	Ministry of Food and Agriculture
MoH	Ministry of Health
MRTD	Ministry of Road and Transport Development
MTZ	Mongolian Railway
NARTAM	National Road Transport Association of Mongolia
NDA	National Development Agency
NRDP	National Road Development Plan
NRTP	National Railway Transport Program
NSO	National Statistical Office
NVO	Non-Vessel Operator
ODA	Overseas Development Assistance
OECD	Organization Economic Cooperation Development
OSJD	Organization for Co-operation between Railways
PECC	Pacific Economic Cooperation Council
PPP	Public Private Partnership
RMF	Road Maintenance Fund
RZD	Russian Railway
SCO	Shanghai Cooperation Organization
SOC	Shipper owned container
SPRT	Strategic Plan for Railway Transportation
SWOT	Strengths-Weaknesses-Opportunities-Treats
TA	Technical Assistance
TC	Trading Conditions.
TEU	Twenty-Foot Equivalent Unit
TIR	Transports Internationaux Routiers
UBLC	Ulaanbaatar Logistics Center
UBRDD	Ulaanbaatar Road Development Department
UN	United Nations
UN ESCAP	United nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific
UNCOMTRADE	The United Nations Commodity Trade Statistics Database
VO	Vessel Operator

UPDI	Urban Planning and Development Institute
WITS	World Integrated Trade Solution
WTO	World Trade Organization
CNY	Chinese Yuan
MNT	Mongolian Tugrics
USD	United State's Dollar

Tabellen

Tabelle I-1 Bevölkerung, Urbanisierung und Beschäftigung in der Mongolei

Tabelle I-2 Die wichtigsten makroökonomischen Indikatoren der Mongolei (2015-2021)

Tabelle I-3 Die 5 wichtigsten Außenhandelspartner: Import und Export, 2021

Tabelle I-4 Mongolische Ausfuhren 2015-2021 (Mio. USD)

Tabelle I-5 Einfuhr aus der Mongolei 2015-2021 (in Mio. USD)

Tabelle I-6 Exportvolumen der wichtigsten Mineralien 2018-2020

Tabelle I-7a Vermögenswerte und inländische Investitionen 2015-2021

Tabelle I-7b ADI-Zufluss und kumulierte ADI 2015-2021

Tabelle I-8 Tor zum Meer: Häfen und Entfernung

Tabelle I-9 Gesamtstrecke und Länge von AH3, AH4 und AH32

Tabelle I-10 LPI-Rang der Mongolei und ihrer ausgewählten Handelspartner (2018)

Tabelle I-11 BIP von Ulaanbaatar und sektoraler Anteil 2015-2021

Tabelle I-12 Bevölkerung und Beschäftigung in der Stadt Ulaanbaatar, 2015-2021

Tabelle I-13 Entfernung zwischen dem Stadtzentrum und den Siedlungen am Stadtrand

Tabelle I-14 Gesamtlänge der Straßen und asphaltierten Straßen in der Stadt Ulaanbaatar

Tabelle I-15 Internationale Straße, Länge und Zubringer

Tabelle I-16 Anzahl der in Ulaanbaatar zugelassenen Fahrzeuge, 2015-2021

Tabelle II-1 Güter- und Personenverkehr Volumen und Umsatz nach Verkehrsträgern (2015-2021)

Tabelle II-2 Richtung des Güter- und Personenverkehrs nach Verkehrsträgern (2020-2021)

Tabelle II-3 Durchschnittliche Entfernung und Modalanteil im Güterverkehr

Tabelle II-4 Personenverkehrsaufkommen und -umsatz, 2015-2021

Tabelle II-5 Anteil der Verkehrsträger am Personenverkehr

Tabelle II-6 Im Bau befindliche Eisenbahnen

Tabelle II-7 Ausgewählte, im Bau befindliche Straßen

Tabelle II-8 Informationen zum neuen internationalen Flughafenkonzessionär

Tabelle II-9 Dichte der Verkehrsinfrastruktur (2021)

Tabelle II-10 Grenzübergangshäfen mit China.

Tabelle II-11 Die drei größten/wichtigsten Grenzübergangsstellen zu China.

Tabelle II-12 Anschlussfähigkeit der digitalen Infrastruktur (2021).

Tabelle II-13 Zahl der Verkehrsunfälle und ihre Folgen

Tabelle III-1 Zugelassene Metalle/Mineralien in geologischen Reserven (2020)

Tabelle III-2 Mineralienexplorationsplan der Mongolei (aktualisiert 2020)

Tabelle III-3 Güterverkehrsnachfrage auf der Schiene (bis 2045)
Tabelle III-4 Ausbauplan für die wichtigsten Eisenbahnmagistralen und Effizienzbeschränkungen (2013 und 2043)
Tabelle III-5 Einfuhren der Mongolei aus Deutschland (2015-2021, Tausend USD)
Tabelle III-6 Ausfuhren der Mongolei nach Deutschland (2015-2021, Tausend USD)
Tabelle III-7 Am häufigsten genutzte Transport- und Logistikrouten zwischen Deutschland und der Mongolei
Tabelle III-8 Durchschnittliche Zeitkosten für Container im Schienenverkehr zwischen Tianjin und Ulaanbaatar
Tabelle III-9 Durchschnittliche Zeitkosten für Container auf der Straße/Schiene zwischen Tianjin und Ulaanbaatar
Tabelle III-10 Strecken des China Railway Express zwischen China und Europa
Tabelle III-11 Lagergebühren in China

Abbildungen

Abbildung I-1 Karte der Mongolei
Abbildung I-2 Administrative und territoriale Struktur der Mongolei
Abbildung I-3 Häfen als Zugang zum Meer
Abbildung I-4 Internationale Verbindung über die Eisenbahn
Abbildung I-5 Asiatische Autobahnen durch die Mongolei
Abbildung I-6 Intermodale Verbindung mit Deutschland
Abbildung I-7 Ulaanbaatar Stadt und Vorstadtgebiete.
Abbildung I-8 Entfernung zwischen Aimag-Zentren und Ulaanbaatar auf der Straße

Abbildung II-1 Geplante Eisenbahnprojekte
Abbildung II-2 Wichtige Straßenbauprojekte im NRDP
Abbildung II-3 Gemeinsame Nutzung einer asphaltierten Straße
Abbildung II-4 Straßenkarte des Staates (2021)
Abbildung II-5 Eisenbahnkarte 2021
Abbildung II-6 Tavan Tolgoi-Manlai- Khang Road und Verbindungskarte
Abbildung II-7 Die internationale Glasfaserstrecke der ICN LLC
Abbildung II-8 Standorte von Frachtterminals/Lagern
Abbildung II-9 Energienetz der Mongolei

Abbildung III-1 Gesamtausfuhrmarkt Deutschlands und der Mongolei
Abbildung III-2 Gesamtimportmarkt von Deutschland und der Mongolei
Abbildung III-3 Entwicklung des Dienstleistungshandels in Deutschland
Abbildung III-4 Ausfuhrbewegungen für vier wichtige Mineralien der Mongolei
Abbildung III-5 Deutschlands Top-10-Güterexporte in die Mongolei -2021
Abbildung III-6 Deutschlands Top-10-Einfuhren von Waren aus der Mongolei -2021
Abbildung III-7 Liste der Dokumente für Import und Export
Abbildung III-8 Übersicht über die Transportwege zwischen Deutschland und mongolischen Händlern
Abbildung III-9 Hauptmerkmale der nördlichen und südlichen Eisenbahnkorridore
Abbildung III-10 Kühne+Nagel-Haupttrouten zwischen der EU und China.
Abbildung III-11 DB Cargo Eurasia-Hauptstrecken zwischen der EU und China.
Abbildung III-12 Wichtigste Schritte bei der Einfuhr von Containern über Tianjin
Abbildung III-13 Beim Grenzübertritt auf der Straße erforderliche Dokumente
Abbildung III-14 Zeit und Kosten für Import und Export
Abbildung III-15 Die wichtigsten von Chin Express Railway betriebenen Strecken

Abbildung III-16 Die wichtigsten von der RTSB-Gruppe betriebenen Strecken

Anhang

Tabelle A-1 Von der Mongolei aus Deutschland importierte Bergbau- und sonstige Ausrüstungen (2018-2022).

Tabelle A-2 Ausgewählte Waren, die Deutschland aus der Mongolei importiert (2020-2022).

Tabelle A-3 (I) Internationale Speditionsunternehmen in der Mongolei.

Tabelle A-3 (II) Internationale Speditionsunternehmen in der Mongolei.

Tabelle A-4 Liste internationaler Konventionen und Abkommen

Tabelle A-5 Liste der ausgewählten Genehmigungsbehörden

1. Mongolei: Länderprofil

1.1. Einführung in Teil I

Teil I enthält allgemeine Informationen über den mongolischen Markt: Wirtschaft, Bevölkerung und andere makroökonomische Statistiken, mit besonderem Focus auf internationale Handelsvolumen und -umsätze sowie internationalen Verbindungen. Außerdem sind auch einige Informationen über Ulaanbaatar, die Hauptstadt enthalten, die das größte bzw. einzige Transport- und Logistikzentrum des Landes ist, sowie über die makroökonomischen Herausforderungen für die Entwicklung des Transport- und Logistiksektors in der Mongolei und in Ulaanbaatar. Es enthält Informationen über die internationalen Eisenbahn- und Autoverkehrskorridore und setzt einen allgemeinen Rahmen über bilaterale und multilaterale Organisationen, die weiterhin eine aktive Rolle bei der Entwicklung des Verkehrs- und Logistiksektors in der Mongolei spielen.

1.2. Allgemeine Informationen

Geographie

Die Mongolei liegt in Asien, zwischen Russland und China (Abbildung I-1). Die Mongolei ist mit einer durchschnittlichen Höhe von 1.580 m eines der höchstgelegenen Länder der Welt und liegt zwischen 41° und 52° nördlicher Breite. Das Territorium der Mongolei umfasst eine Fläche von 1.564.116 km². Die Gesamtlänge der Landesgrenzen beträgt 8.158 km, wobei die Grenze zwischen der Mongolei und Russland von Westen nach Osten zwischen den beiden Dreiländerecks über 3.452 km lang ist. Die übrige Ländergrenze umfasst die internationale Grenze zwischen China und der Mongolei. Die Landschaft besteht aus einem der größten Süßwasserseen Asiens, dem Khuvsgul-See, vielen Salzseen, Sümpfen, Sanddünen, hügeligem Grasland, alpinen Wäldern und Hochgebirgsgletschern. Norden und Westen der Mongolei sind seismisch aktive Gebiete mit häufigen Erdbeben und vielen heißen Quellen und erloschenen Vulkanen.

Abbildung I-1 Karte der Mongolei



Quelle: Coastin, Carl (2021): <https://followthepin.com/where-is-mongolia/>

Klima

Aufgrund der geografischen Lage und der Entfernung zu den mäßigenden Einflüssen des Ozeans (der nächstgelegene Punkt befindet sich etwa 700 km westlich des Bo Hai) ist das Klima in der Mongolei stark kontinental geprägt. Die sehr kalten Winter werden von den über Sibirien zentrierten Antizyklonen dominiert. Die Sommer sind kühlen bis heiß mit großen Temperaturschwankungen jährlich und tageszeitlichen. Im Allgemeinen gibt es nur wenig Niederschlag. Der Unterschied zwischen den Durchschnittstemperaturen von Januar und Juli erreicht 44 °C, und an einem einzigen Tag können Temperaturschwankungen von bis zu 30 °C auftreten.

Die Durchschnittstemperaturen im nördlichen Teil des Landes sind im allgemeinen niedriger als in der Gobi im Süden: Die durchschnittlichen Januar- und Juli-Temperaturen im Gebiet von Ulaanbaatar liegen bei -22 °C bzw. 17 °C, während die entsprechenden Temperaturen in der Gobi bei -15 °C bzw. 21 °C liegen. Die Niederschläge nehmen mit der Höhe und dem Breitengrad zu, wobei die jährlichen Mengen von weniger als 100 mm in einigen der niedrig gelegenen Wüstengebiete im Süden und Westen bis zu etwa 350 mm in den nördlichen Bergen reichen; in Ulaanbaatar fallen jährlich etwa 250 mm. Die Zahl der klaren, sonnigen Tage liegt im Durchschnitt zwischen 220 und 260 pro Jahr, doch kann das Wetter auch streng und unberechenbar sein. Sandstürme oder Hagelstürme können ganz plötzlich auftreten. Starke Schneefälle treten vor allem in den Bergregionen auf, aber auch heftige Schneestürme fegen über die Steppen. (MNAMEM, 2022).

Bevölkerung, Urbanisierung und Beschäftigung

Territory (km ²)		
Mongolia	1,564,116	100%
Ulaanbaatar	4,704	0.30%
Population (persons)		
Mongolia	3,409,939	100%
Ulaanbaatar	1,639,172	48.07%

Source: Own estimate

2021 lag die Bevölkerung bei 3.409.939 und damit um 1,56 % höher als 2020 (Tabelle I-1). Die durchschnittliche Bevölkerungswachstumsrate im Zeitraum 2015-2021 betrug 1,89 % pro Jahr. Der jüngste Trend zeigt eine rasche Verstädterung. Der Anteil, der in städtischen Gebieten lebenden Menschen lag im Zeitraum 2015-2021 stets über 67 % und betrug im Jahr 2021 69,43 %. Das entspricht einem Zuwachs von etwa 1 % gegenüber 2015. Es zeigt sich, dass 48,07 %

der Bevölkerung nur auf 0,30 % des Territoriums leben.

Die 2021 durchgeführte Volks- und Wohnungszählung (2020) in der Mongolei hat ergeben, dass etwa 40 % der Menschen nicht erwerbstätig sind, wenn man die über 15-Jährigen als erwerbfähig zählt. Der Anteil der Erwerbstätigen an der Gesamtbevölkerung lag 2021 bei 52 % und damit 5 % unter dem von 2015. Die Arbeitslosenquote lag 2021 bei 8 %, wobei die Arbeitslosenquote der Männer (8,5 %) höher ist als die der Frauen (7 %).

Tabelle I-1 Bevölkerung, Urbanisierung und Beschäftigung in der Mongolei

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Population (persons)							
Total	3,057,778	3,119,935	3,177,899	3,238,479	3,296,866	3,357,542	3,409,939
Male	1,503,612	1,533,983	1,562,370	1,591,848	1,619,573	1,648,979	1,674,058
Female	1,554,166	1,585,952	1,615,529	1,646,631	1,677,293	1,708,563	1,735,881
Population growth rate (annual %)							
	2.08%	2.03%	1.86%	1.91%	1.80%	1.84%	1.56%
Share people living in urban area (%)							
In urban area	68.55	68.33	67.55	67.87	68.52	68.99	69.43
Ulaanbaatar	45.66	46.17	46.04	46.05	46.71	47.57	48.07
Employment part. (annual %)							
Total	57	55	56	56	54	55	52
Male	62.6	59.5	61	63.7	60.8	61.9	59.6
Female	51.7	49.8	50.9	49.6	48.7	48.3	46
Unemployment rate (annual %)							
Total	8	10	9	8	10	7	8
Male	8.2	11.6	9.6	8.3	11	7.3	8.5
Female	7	8	8	7	9	7	7

Quelle: NSO (2022), *Mongolische Statistische Informationsdienste: Bevölkerungs- und Haushaltsstatistik 2021*

Verwaltungsstruktur

Die Mongolei besteht aus 21 Aimags (Provinzen) und Ulaanbaatar, der Hauptstadt (Abbildung I-2). Die nächsthöheren Verwaltungseinheiten außerhalb Ulaanbaatars werden "Soum" genannt. Die Mongolei besitzt 330 Soums. Die Hauptstadt Ulaanbaatar ist in neun Bezirke unterteilt (NSO, 2022).

Sprache

Die offizielle Sprache ist Mongolisch und wird derzeit sowohl in kyrillischer als auch in traditioneller mongolischer Schrift geschrieben. Es gibt jedoch verschiedene ethnische Dialekte, wobei der khalkha-mongolische Dialekt vorherrscht. Ethnische Gruppen: 85 % Chalkha, 7 % Türkisch (größte Gruppe: Kasachisch), 4,6 % Tungusisch und 3,4 % andere, darunter Chinesisch und Russisch. Das Schulprogramm sieht Englisch als erste Fremdsprache vor, die ab der Mittelstufe unterrichtet wird.

Abbildung I-2 Administrative und territoriale Struktur der Mongolei



Quelle: Mappr (2023), https://www.mappr.co/political-maps/mongolia/#pgcSgb-sl-1_9906

Religion

Der Volkszählung von 2021 zufolge bezeichnen sich 59,4 % der Personen ab 15 Jahren als religiös, während 40,6 % angeben, keine religiöse Identität zu haben. Von denjenigen, die eine religiöse Identität angeben, bezeichnen sich 87,1 % als Buddhisten, 5,4 % als Muslime, 4,2 % als Schamanisten, 2,2 % als Christen und 1,1 % als Anhänger anderer Religionen. Viele Menschen praktizieren Elemente des Schamanismus in Kombination mit anderen Religionen, insbesondere dem Buddhismus. Die ethnische kasachische Gemeinschaft, die vor allem im äußersten Westen ansässig ist, ist mehrheitlich muslimisch.

1.3. Wirtschaft

Wirtschaft und Wirtschaftsleistung

Latest statistics:	
GDP Mongolia (2021):	\$15.1 billion
FDI Inflow (since 1990):	\$37.9 billion
Total Trade Turnover (2022/08)	\$13.3 billion
FX Reserves (2022/9):	\$2.79 billion
Inflation Rate (2022/8):	14.40%
Policy Interest Rate (2022/9):	12%
Exchange rate USD (2022/12)	3,443.37 MNT
Exchange rate EUR (2022/12)	3,661.58 MNT

Source: NSO (2022), Mongolbank (2022)

Das Schaubild veranschaulicht die aktuellen Statistiken über die Makroökonomie der Mongolei. Kurzgefasst, die umfangreichen Bodenschätze der Mongolei und das Wachstum des Bergbausektors haben dazu geführt, dass sich die Wirtschaft der Mongolei von der traditionellen Land- und Viehwirtschaft zu einer Wirtschaft entwickelt hat, die hauptsächlich aus Bergbau, Landwirtschaft und Dienstleistungen besteht. Die Mongolei befindet sich

in einem Strukturwandel, der durch den Bergbauboom, den Anstieg ausländischer Investitionen, die zum Teil durch ausländische Kredite finanziert wurden, und die zunehmende Komplexität des Privatsektors angetrieben wird.

Es zeigt sich, dass das BIP im Jahr 2020 im Vergleich zu 2019 um 4,6 % gesunken ist, aber im Jahr 2021 mit einer Wachstumsrate von 1,6 % ein positives Vorzeichen aufweist. Die Entwicklung des nominalen BIP in MNT ist positiv und zeigt 2021 einen Anstieg von 90 % gegenüber 2015. Sowohl in USD als auch in Basispreisen (2015=100) betrug das Wachstum jedoch 31,6 % bzw. 18,3 %. Im Jahr 2021 betrug die Inflation rund 13 % und war damit die höchste zwischen 2015 und 2021. Im Vergleich zu 2015 steigt der Anteil des verarbeitenden Gewerbes im Jahr 2021 von 34,2 % auf 40,1 %, während die Anteile der Landwirtschaft und des Dienstleistungssektors um 1 % bzw. 5 % sinken. Das Pro-Kopf-BIP schwankt um 4.000 USD, womit das Land nach der Klassifizierung der Weltbank in die Kategorie der Länder mit niedrigem mittlerem Einkommen fällt. Die Inflation: der Verbraucherpreisindex (VPI)) ist steigend, insbesondere aufgrund des Preisanstiegs bei Lebensmitteln und Importartikeln. Die Landeswährung (Tugrik) MNT erfährt seit Februar 2022 eine kontinuierliche Abwertung gegenüber dem USD. Der derzeitige Rückgang beträgt etwa 20 % im Vergleich zum gleichen Zeitraum des vergangenen Jahres. Der allgemeine Trend der Wirtschaftsleistung wird in Tabelle I-2 dargestellt.

Tabelle I-2 Die wichtigsten makroökonomischen Indikatoren der Mongolei (2015-2021)

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
GDP							
Current price, <i>mln MNT</i>	22,894,780.89	23,931,342.64	28,010,710.57	32,582,629.02	37,839,225.36	37,453,275.3	43,555,484.41
Base price 2015, <i>mln MNT</i>	22,894,780.89	23,235,863.79	24,545,640.7	26,446,671.27	27,928,278.39	26,655,376.7	27,091,663.82
Current price, <i>thousand, USD</i>	11,617,823.9	11,142,569.7	11,476,836.1	13,177,103.7	14,204,233.4	13,311,845.	15,286,434.3
GDP growth rate							
Net growth, %	2.38	1.49	5.64	7.75	5.6	-4.6	1.64
GDP per capita							
Current price, <i>thousand MNT</i>	7,724.06	7,906.21	9,042.54	10,314.06	11,855.57	11,612.87	13,267.87
Base price 2015, <i>thousand MNT</i>	7,724.06	7,676.44	7,923.93	8,371.72	8,750.33	8,264.84	8,252.66
Current price, <i>USD</i>	3,920.	3,895.	4,021.	4,248.	4,440.	4,194.	4,187.76
GDP major industry (%)							
Agriculture	14.00	12.50	11.00	11.30	11.50	12.84	13.02
Manufacturing	34.20	35.90	40.50	41.10	40.90	40.24	40.01
Services	51.80	51.60	48.60	47.60	47.60	46.93	46.98
Consumer price index							
Annual, %	1.9	1.3	6.4	8.1	5.2	2.3	13.4
Foreign trade (mln USD)							
Total turnover	8,467	8,274	10,538	12,887	13,747	12,875	16,096
Export	4,669	4,916	6,201	7,012	7,620	7,576	9,247
Import	3,798	3,358	4,337	5,875	6,128	5,299	6,849
Trade balance	872	1,558	1,863	1,137	1,492	2,277	2,399

Quelle: NSO (2022), *Mongolische statistische Informationsdienste. Bruttoinlandsprodukt 2021*

Da es sich um eine vom Bergbau angetriebene Wirtschaft handelt, wurde das Hauptwachstum durch den Export von Rohstoffen wie Gold, Kupfer aber auch Kaschmir angekurbelt. Dies deutet darauf hin, dass der Bergbausektor ein wichtiger Bestandteil der mongolischen Wirtschaft und eine wichtige Quelle des Wirtschaftswachstums geworden ist. MRPA und NSO (2022) berichten, dass mit Stand vom 31.12.2020 2.363 Unternehmen Lizenzen für den Abbau und die Exploration von Mineralien in 2.642 lizenzierten Gebieten besaßen. Der Bergbausektor trug in den letzten drei Jahren im Durchschnitt 21,6 % zum BIP der Mongolei bei. Im Jahr 2020 ist der Anteil des Sektors am BIP im Vergleich zum Vorjahr um 2,1 % gesunken. Der Anteil des Bergbausektors an der gesamten Industrieproduktion der Mongolei betrug in den letzten drei Jahren durchschnittlich 72,5 %. Im Jahr 2020 ist dieser Indikator im Vergleich zum Vorjahr um 1,9 % gestiegen. Der Sektor konnte im Jahr 2020 42 % der Gesamtinvestitionen, 30,9 % der Staatseinnahmen und 89,3 % der Ausfuhren auf sich vereinigen. Zum Beispiel produzierte das Land im Jahr 2020 1.276,7 kt Kupferkonzentrat (nach Metallgehalt), 6,1 kt Molybdänkonzentrat (nach Metallgehalt), 20.225,5 kg Gold, 85 kt Fluoritkonzentrat, 9.224,5 kt Eisenerzkonzentrat, 47.079,3 kt Kohle usw. (MRPA, 2022).

Im Dezember 2022 wurde das Wirtschaftswachstum der Mongolei durch eine hohe Inflation, anhaltende Handelsstörungen, strengere Außenfinanzierungsbedingungen und komplexe geopolitische Risiken gebremst, bevor es in diesem Jahr wieder angezogen hat, da die Bedenken wegen COVID-19 und der Handelsstörungen nachlassen. Die ADB ging Anfang 2022 davon aus, dass das Wirtschaftswachstum der Mongolei im Jahr 2022 um 2,3 Prozent wachsen wird, verglichen mit 1,4 Prozent im Jahr 2021, bevor es im Jahr 2023 auf 5,6 Prozent ansteigt, gestützt durch die Binnennachfrage, Investitionen und die Erholung in der Industrie, der Landwirtschaft und des Dienstleistungssektors.

Außenhandel

Abgesehen von den höheren Handelskosten, die sich aus der Binnenlage bzw. dem fehlenden Zugang zum Meer ergeben, ist die Mongolei eine sehr offene Wirtschaft. Die durchschnittlichen Zölle liegen bei 5,5 % mit relativ wenigen Abweichungen um dieses Niveau, und die Mongolei stützt sich kaum auf nichttarifäre Hemmnisse. Japan ist das einzige Land, das nur ein einziges vollwertiges präferenzielles Handelsabkommen hat, nämlich das 2016 unterzeichnete Wirtschaftspartnerschaftsabkommen. Die Mongolei erhielt 2005 den APS+-Status und hat alle 27 internationalen Übereinkommen über Menschenrechte, Arbeitnehmerrechte, Umweltschutz und verantwortungsvolle Staatsführung

ratifiziert. Die EU hat im Jahr 2020 Waren im Wert von 50 Mio. EUR eingeführt, wovon etwa 14 Mio. EUR im Rahmen der APS+-Regelung begünstigt wurden.

Der Außenhandelsumsatz der Mongolei belief sich im Jahr 2021 auf 16.096,11 Mio. US\$, womit der gesamte Handel in beide Richtungen etwa 116 % des BIP ausmachte. Das entspricht einem Anstieg von 90 % bzw. 25 % gegenüber 2015 bzw. 2020. Der Handelsüberschuss im Jahr 2021 betrug 2.399 Mio. US\$ (2015: 872 Mio. US\$). Während der Pandemie ist das Außenhandelsvolumen weitgehend zurückgegangen, aber die Einnahmen scheinen aufgrund des Anstiegs der Kohle- und Kupferpreise stabil zu sein. Dies deutet darauf hin, dass der größte Teil der Verluste, die durch den Rückgang des Exportvolumens entstanden sind, durch den Preisanstieg ausgeglichen wurde (Tabelle I-2).

Im Jahr 2020 exportierte die Mongolei in 74 Länder und importierte aus 138 Ländern der Welt (WITS 2022). Der wichtigste Handelspartner der Mongolei war China (62,89 %). Die wichtigsten Importeure von mongolischen Produkten waren China (82,53 %), die Schweiz (6,41 %), Singapur (2,75 %), Südkorea (2,41 %) und Russland (1,22 %). Die wichtigsten Exportpartner der Mongolei waren China (36,4 %), Russland (28,65 %), Japan (6,62 %), Südkorea (4,51 %) und Deutschland (0,33%) (Tabelle I-3).

Tabelle I-3 Die 5 wichtigsten Außenhandelspartner: Import und Export, 2021

Top 5 import partners	Value (million USD)	Share (%)	Top 5 export partners	Value (million USD)	Share (%)
Total	6,849.31	100	Total	9,247.44	100
China	2,493.10	36.40	China	7,631.19	82.52
Russia	1,962.20	28.65	Switzerland	869.74	9.41
Japan	453.16	6.62	Singapore	254.09	2.75
South Korea	308.74	4.51	South Korea	223.31	2.41
Germany	22.73	0.33	Russia	112.78	1.22

Quelle: MCGA (2022). Zollstatistik Außenhandelsstatistik nach Ländern und Wert: Partner 2021.

Tabelle I-4 zeigt den Exportwert 2015-2021. Sie zeigt, dass die Exporte nach Asien und Europa einen steigenden Trend aufweisen. Ein starker Anstieg der Ausfuhren nach Europa (509 Mio. USD im Jahr 2019 und 1.868 Mio. USD im Jahr 2020) ist auf den Anstieg der Ausfuhren in die Schweiz zurückzuführen. Die Pandemie wirkt sich aus und führt zu einem Rückgang der Ausfuhren nach Europa um etwa 40 % im Jahr 2021 im Vergleich zu 2020.

Tabelle I-4 Mongolische Ausfuhren 2015-2021 (Mio. USD)

Region and country	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
TOTAL	4,669.28	4,916.34	6,200.59	7,011.77	7,619.75	7,576.31	9,247.41
Europe	590.69	934.27	798.72	344.94	509.03	1,868.42	1,061.53
Germany	10.81	43.39	11.65	12.28	13.46	11.59	12.19
Russia	76.87	55.77	67.66	85.94	68.09	57.27	112.78
Asia	4,055.06	3,965.38	5,386.69	6,654.82	7,041.65	5,692.83	8,145.36
Korea	66.57	8.47	11.62	21.20	27.82	21.42	223.30
China	3,910.12	3,901.62	5,307.43	6,542.82	6,789.77	5,493.58	7,638.57
Japan	20.32	14.03	14.82	26.47	15.52	9.68	17.73
America	20.42	14,361.9	11,00	10,41	27,73	11,51	31,82
USA	18.73	10,46	8,30	7,60	26,00	10,82	31,03
Australia	3,09	1,26	3,48	1,30	39,66	1,48	0,71

Quelle: MCGA (2022). Zollstatistik: Außenhandelsstatistik nach Ländern und Wert; Export 2021.

Tabelle I-5 zeigt den Wert der Einfuhren im Zeitraum 2015-2021, bei denen ein steigender Trend erkennbar ist.

Tabelle I-5 Einfuhr aus der Mongolei 2015-2021 (in Mio. USD)

Region and country	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
TOTAL	3,797.52	3,358.14	4,337.32	5,874.80	6,127.44	5,298.91	6,849.31
Europe	1,491.25	1,343.88	1,792.88	2,407.61	2,457.55	2,123.99	2,872.78
Germany	124.48	120.30	128.35	168.74	188.89	184.77	223.25
Russia	10,209.86	880.40	1,217.26	1,710.35	1,729.86	1,399.96	1,955.19
Asia	2,126.43	1,800.29	2,224.27	3,112.38	3,197.77	2,816.65	3,635.03
Korea	258.70	197.89	197.70	262.37	266.97	235.77	308.75
China	1,389.94	1,061.16	1,429.69	1,994.81	2,060.79	1,910.21	2,520.02
Japan	274.64	330.62	363.15	561.04	585.48	406.71	453.17
America	153.40	179.61	269.88	285.52	393.70	289.84	271.01
USA	116.49	139.23	208.44	211.46	289.57	245.36	213.38
Australia	20.77	30.59	43.94	57.38	69.00	57.95	59.53

Quelle: MCGA (2022). Zollstatistik. Außenhandelsstatistik nach Ländern und Wert: Import 2021

Tabelle I-6 zeigt die wichtigsten Mineralienexportmengen 2018-2020. Den volumenmäßig größten Anteil hat die Kohle.

Tabelle I-6 Exportvolumen der wichtigsten Mineralien 2018-2020

Types of minerals	Unit of measurement	2018	2019	2020
Iron ore concentrate	thous.t	7,449.1	8,448.8	8,202.3
Copper concentrate	thous.t	1,436.7	1,403.6	1,395.0
Zinc ore concentrate	thous.t	123.9	134.8	134.0
Raw or semi-processed gold	kg	3,431.9	9,069.5	30,491.0
Coal	thous.t	36,671.4	36,809.1	31,177.8

Quelle: Mongolische Erdöl- und Ressourcenbehörde (2022). Mineralressourcen- und Erdölstatistik: Abgerufen von MRPA 2021:11.

Anlagevermögen und Investitionen

Tabelle I-7 zeigt das Anlagevermögen und die Investitionen in der Wirtschaft der Mongolei 2015-2021. Um den Transport- und Logistiksektor hervorzuheben oder zu beleuchten, wurden die Daten für den Transport- und Lagersektor gesondert dargestellt. Sowohl das Anlagevermögen als auch der Umfang der inländischen Investitionen sind in diesem Zeitraum gestiegen. Das gesamte Anlagevermögen und die Investitionen haben sich zwischen 2015 und 2021 verdoppelt. Insbesondere die Investitionen in den Transport- und Lagersektor sind drastisch gestiegen. Zum Beispiel erreichte das Anlagevermögen des Sektors 2019 10,588 Billionen MNT, was einem Anstieg von 19 % gegenüber dem Vorjahr entspricht. Die Investitionen des Sektors beliefen sich 2019 auf 5,9 % der gesamten Investitionen der Wirtschaft in diesem Jahr.

Tabelle I-7a Vermögenswerte und inländische Investitionen 2015-2021

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Fixed asset (current price ,mln MNT)							
Total in Mongolia	4,184,456.40	4,466,703.70	6,260,102.40	8,746,945.90	10,588,722.60	8,830,800.00	11,688,263.90
Transport and warehouse sector	45,836.60	66,863.00	236,112.40	278,756.10	560,342.50	420,317.20	690,249.25
Percent in total (%)	1.10	1.50	3.77	3.19	5.29	4.76	5.91
Change (per annum, %)	-	45.87	253.13	18.06	101.02	-24.99	64.22
Investment (current price mln MNT)							
Total in Mongolia	7,114,146.30	8,940,616.60	10,784,585.00	13,463,841.40	16,300,670.20	17,162,333.00	15,869,024.80
Transport and warehouse sector	74,458.40	151,294.60	217,746.60	281,723.20	522,839.10	316,502.60	337,368.20
Percent in total (%)	1.05	1.69	2.02	2.09	3.21	1.84	2.13
Change (per annum, %)	-	103.19	43.92	29.38	85.59	-39.46	6.59

Quelle: NSO (2022), Mongolische statistische Informationsdienste. Investitionen nach Sektoren 2015-2021

Tabelle I-8 zeigt die ADI-Ströme sowie die kumulierten ADI: 2015-2021. Der Hauptanziehungspunkt für ADI war der Bergbausektor. Nichtsdestotrotz ist bei den DI im Verkehrs- und Lagersektor ein starker Anstieg zu verzeichnen (etwa das 3,5-fache in den Jahren 2015-2021), sowohl was die jährlichen DI-Ströme als auch die kumulierten DI betrifft. Im Jahr 2019 konnte der Sektor

beispielsweise 29,3 Mio. USD an Investitionen aus dem Ausland anziehen und lag damit deutlich höher als im Vorjahr (1,7 Mio. USD). Im Jahr 2019 wurden in der Branche Investitionen im Wert von 149,1 Mio. USD akkumuliert. Trotz der Pandemie konnte der Sektor im Jahr 2021 Investitionen in Höhe von 65,2 Mio. USD akquirieren. Die gesamten ausländischen Direktinvestitionen in diesem Sektor erreichten 2021 einen Wert von 209,9 Mio. USD.

Tabelle I-8 ADI-Zufluss und kumulierte ADI 2015-2021

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Foreign direct investment (annual. mln US\$)							
Total	1,396.30	1,486.40	2,086.30	2,728.70	3,130.80	2,560.30	2,713.62
Mining	789.70	941.20	1,442.40	2,130.30	2,374.50	1,678.80	2,076.54
Others	600.30	538.50	602.70	596.70	727.00	843.50	610.05
Transport and warehousing	6.30	6.70	41.20	1.70	29.30	38.00	27.02
Share (%)	0.45	0.45	1.97	0.06	0.94	1.48	1.00
Change (per annum, %)	-	6.35	514.93	-95.87	1,623.53	29.69	-28.88
Foreign direct investment (accumulated. mln US\$)							
Total	20,696.30	16,277.50	18,019.90	20,223.00	22,555.70	24,206.70	26,281.82
Mining	15,360.00	11,518.30	12,825.80	14,566.80	16,366.10	17,703.30	19,099.07
Others	5,278.60	4,704.20	5,134.50	5,534.00	6,040.50	6,320.30	6,972.89
Transport and warehousing	57.70	55.00	59.60	122.20	149.10	183.10	209.86
Share (%)	0.2788	0.3379	0.3307	0.6043	0.6610	0.7564	0.7985
Change (per annum, %)	-	-4.68	8.36	105.03	22.01	22.80	14.62

Quelle: NSO (2022), *Mongolische statistische Informationsdienste. Zufluss ausländischer Direktinvestitionen nach Sektor 2015-2022*

1.4. Politik und internationale Zusammenarbeit

Politisches System und Innenpolitik

Gemäß der Verfassung der Mongolei, die am 12.02.1992 in Kraft trat, ist die Mongolei eine unabhängige, souveräne Republik. Das politische System der Mongolei ist ein "halbpräsidiales" System mit einem staatlichen Parlament (Großer Khural) und einem Premierminister sowie dem Präsidenten, die beide vom Volk gewählt werden. Obwohl die Mongolei ein Mehrparteiensystem hat, wechselt die politische Macht seit der Demokratisierung des Landes im Jahr 1990 zwischen den beiden großen Parteien, der Mongolischen Volkspartei (MPP, Nachfolgerin der MPRP) und der Demokratischen Partei (DP). Die DP und die MPP können auf eine Reihe von friedlichen Machtwechseln verweisen. Während des größten Teils ihrer Geschichte hatte die Mongolei eine geteilte Regierung, wobei die Präsidentschaft und die parlamentarische Mehrheit von verschiedenen Parteien gehalten wurden.

Das Parlament ist eine gesetzgebende Körperschaft mit einer einzigen Kammer und 76 Sitzen. Die Parlamentswahlen finden alle vier Jahre statt, und es werden 76 Abgeordnete gewählt. Das derzeitige Wahlsystem basiert auf dem Mehrheitswahlrecht mit 29 Wahlbezirken im ganzen Land. Jeder mongolische Bürger über 18 Jahren kann an den Wahlen teilnehmen oder für Regierungämter einschließlich des Parlaments kandidieren. Das Parlament ist für die Verabschiedung von Gesetzen, die Genehmigung von Verträgen, die Bestätigung der Minister der Regierung und die Anhörung verschiedener Regierungsbeamter zuständig. Die Mitglieder des Parlaments genießen Immunität vor Gericht und haben das Recht, Regierungsdokumente einzusehen, um über die Tätigkeit der Regierung Rechenschaft abzulegen.

Bei den Wahlen 2020 behielt die MPP ihre Mehrheit im Parlament. Die MPP gewann 62 Sitze, die DP 11 Sitze, "Unsere Koalition", die "Koalition der Rechten" und ein unabhängiger Kandidat gewannen jeweils einen Sitz.

Der Präsident: die Präsidentschaftskandidaten werden in der Regel von Parteien nominiert, die über Sitze im Parlament verfügen. Der Präsident wird vom Volk für eine nicht wiederholbare Amtszeit

von sechs Jahren gewählt. Der Präsident ist Staatsoberhaupt, Oberbefehlshaber der Streitkräfte und Vorsitzender des Nationalen Sicherheitsrates. Der Präsident ist befugt, einen Premierminister vorzuschlagen, die Auflösung der Regierung zu fordern (dazu ist eine Zweidrittelmehrheit im Parlament erforderlich), Gesetze zu initiieren und Dekrete zu erlassen (die mit der Unterschrift des Premierministers in Kraft treten). Obwohl der Präsident nur über begrenzte Exekutivbefugnisse verfügt, vertritt er die Nation auf internationaler Ebene, unterzeichnet internationale Verträge und Übereinkommen und berät das Kabinett in wichtigen sozioökonomischen Fragen. Nach seiner Wahl muss der gewählte Präsident seine Parteizugehörigkeit aufgeben, um als "Symbol der Einheit" zu fungieren.

Im Juni 2021 gewann der ehemalige Premierminister Ukhnaagiin Khurelsukh (MPP) die Präsidentschaftswahlen und wurde am 21.06.2021 in sein Amt eingeführt.

Das Kabinett: der Premierminister steht an der Spitze des Kabinetts und hat eine vierjährige Amtszeit. Der Präsident ernennt den Premierminister nach jeder Parlamentswahl und ernennt die Mitglieder der Regierung auf Vorschlag des Premierministers. Gelingt es dem Präsidenten nicht, innerhalb einer Woche einen Konsens mit dem Ministerpräsidenten über die Ernennung des Kabinetts zu erzielen, wird die Angelegenheit dem Parlament vorgelegt. Die Entlassung der Regierung erfolgt durch den Rücktritt des Premierministers, durch den gleichzeitigen Rücktritt der Hälfte des Kabinetts oder durch einen Misstrauensantrag, den das Parlament stellt. Der Premierminister verfügt über die meisten Exekutivbefugnisse in der mongolischen Politik. Der Premierminister wird von der Partei (oder Koalition) gewählt, die die Mehrheit der Sitze im Parlament hat. In der Regel führt der Premierminister eine große politische Partei an und verfügt im Allgemeinen über die Mehrheit im Parlament. Das Kabinett besteht aus dem Premierminister, dem stellvertretenden Minister, dem Kabinettssekretär und 14 Ministern. Die Regierung besteht aus sechs Ministerien mit allgemeinen Aufgaben, acht Fachministerien, vier Agenturen für die Politikgestaltung, 23 Agenturen für die Politikumsetzung, vier Agenturen unter direkter Kontrolle des Premierministers und fünf Agenturen unter direkter Kontrolle des stellvertretenden Premierministers.

Der derzeitige Premierminister der Mongolei ist Herr Luvsannamsrain Oyun-Erdene (MPP)

Außenpolitik und diplomatische Beziehungen

Die Mongolei ist seit 1964 Mitglied der UNO. Oberste Priorität in der Außenpolitik der Mongolei ist es, gute, freundschaftliche und ausgewogene Beziehungen zu Russland und China zu pflegen und gleichzeitig, eine gute Zusammenarbeit mit beiden Ländern als guter Nachbar zu entwickeln. Die Mongolei hat mit China ein Abkommen über eine umfassende strategische Partnerschaft (2014) und mit Russland ein Abkommen über freundschaftliche Beziehungen und eine umfassende strategische Partnerschaft (2006) geschlossen. Gleichzeitig verfolgt die Mongolei auch eine Politik des "dritten Nachbarn", die den Schwerpunkt auf die Entwicklung von Beziehungen außerhalb der unmittelbar angrenzenden Staaten legt. Die Mongolei bezeichnet Japan, die Vereinigten Staaten, Korea, Deutschland, Indien, die Türkei und einige andere Länder als ihre wichtigen dritten Nachbarn. Neben den beiden Nachbarländern hat die Mongolei strategische Partnerschaften mit Japan (2010), Indien (2015) und den Vereinigten Staaten (2019) geschlossen.

Im Jahr 2022 unterhält die Mongolei diplomatische Beziehungen zu 163 Ländern. Die Beziehungen zu UN-Organisationen und anderen internationalen und regionalen Organisationen wurden vertieft und die Beteiligung der Mongolei an multilateralen regionalen Aktivitäten erhöht. Die Mongolei treibt die Diplomatie weiterhin aktiv voran, um ihre Position in der asiatischen Region zu stärken, die

bilateralen Beziehungen zu anderen Ländern der Region zu intensivieren, einen Dialog über die politische, sicherheitspolitische und wirtschaftliche Zusammenarbeit in der Region zu führen und sich an den regionalen Integrationsprozessen zu beteiligen. Im Rahmen der regionalen Zusammenarbeit beteiligt sich die Mongolei aufgrund des ihr zugewiesenen Status an wichtigen regionalen Integrationsveranstaltungen und -mechanismen, darunter das ASEAN-Regionalforum (ARF), der Pazifische Wirtschaftskooperationsrat (PECC), die Shanghaier Organisation für Zusammenarbeit (SOZ), der Asiatische Kooperationsdialog (ACD), das Asien-Europa-Treffen (ASEM), die Konferenz über Interaktion und vertrauensbildende Maßnahmen in Asien (CICA), das Forum für ostasiatisch-lateinamerikanische Zusammenarbeit (FEALAC) und das Bali Democracy Forum (BDF).

Internationale Zusammenarbeit bei der Entwicklung von Verkehr und Logistik

Der Bedarf an Investitionen in die Verkehrs- und Logistikinfrastruktur ist enorm. Die Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturprojekten erfolgt zum einen über öffentliche Finanzierung, also Direktinvestitionen aus dem Regierungshaushalt und die Entwicklungshilfe (ODA) aus offiziellen, ausländischen Zuschüssen und staatlich garantierten Anleihen (konzessionäre/zinsgünstige Darlehen). Diese werden von bilateralen und multilateralen Entwicklungsagenturen bereitgestellt und stellen immer noch das Hauptinstrument zur Finanzierung der Entwicklung der Mongolei dar. Der Gesamtbetrag der Darlehen und Zuschüsse, die die mongolische Regierung zwischen 1991 und 2017 erhalten hat, beläuft sich auf rund 4,38 Milliarden US-Dollar. Eine ADB-Studie (2020) stellt fest, dass die Mongolei seit 2011 jährlich im Durchschnitt Zuschüsse und Darlehen in Höhe von etwa 5 % des BIP und 15 % der Haushaltsausgaben erhält. Japan, die Volksrepublik China, die ADB, die Weltbank und Deutschland sind die fünf größten Entwicklungspartner, auf die 92 % der Gesamthilfe entfallen, die hauptsächlich für Verkehr, städtische Infrastruktur und Sozialschutz bestimmt ist.

Nachfolgend sind einige Beispiele aufgeführt, die die Bedeutung der internationalen Zusammenarbeit für die Entwicklung des Transport- und Logistiksektors in der Mongolei verdeutlichen. Die Informationen können auch für deutsche Unternehmen nützlich sein, die in der Lage und daran interessiert sind, sich an der Umsetzung der Projekte als Auftragnehmer, Berater, Zulieferer usw. zu beteiligen (weitere Informationen über derzeit laufende Projekte finden Sie in Teil 3: Chancen für deutsche Logistik- und Transportunternehmen).

- **ADB:** Mit Stand vom 15.02.2021 verfügt die ADB über ein aktives Portfolio von 40 Projekten, die durch 66 Darlehen und Zuschüsse mit einem Nettogesamtwert von 1.705,85 Mio. USD finanziert werden, und 58 aktive TH-Projekte mit einem Nettogesamtwert von 50.952,00 Mio. USD. Im Verkehrssektor hat die ADB 722,4 Millionen USD für die Umsetzung von 58 Projekten bereitgestellt, einschließlich der beiden im Dezember 2021 genehmigten Projekte. Von der Gesamtsumme (722,4 Mio. USD) werden 630,2 Mio. USD, 67,6 Mio. USD und 24,6 Mio. USD als Darlehen, Zuschüsse bzw. TH vergeben. Mit Stand 18.12.2021 waren 4 Projekte aktiv, die mit zinsgünstigen Darlehen finanziert wurden, darunter zwei, die im Dezember 2021 genehmigt wurden. Gemäß dem "Project Readiness Enhancement Project", das im Dezember 2021 genehmigt wurde, wird die ADB in den Jahren 2021-2024 mehrere große Infrastrukturprojekte unterstützen. Darunter fallen komplexe Projekte im Bereich des städtischen Verkehrs und des Verkehrsmanagements in der Stadt Ulaanbaatar, die Entwicklung von Satellitenstädten und damit verbundene Eisenbahn- und Logistikprojekte, exportorientierte Landwirtschafts- und Viehzuchtentwicklung sowie

Straßenverkehrsprojekte.¹

- **Weltbank:** Für die Mongolei wurden insgesamt 1,28 Mrd. USD an Finanzmitteln zugesagt. Die Internationale Finanz-Corporation (IFC) und die Multilaterale Investitionsgarantie-Agentur (MIGA) haben ebenfalls private Investitionen unterstützt. Im Verkehrssektor laufen derzeit zwei Projekte, die Darlehen in Höhe von 210 Mio. USD bereitstellen. Die WB hat derzeit zwei aktive Projekte im Verkehrs- und Logistiksektor: "Mongolia Transport connectivity and logistics improvement project" und "Ulaanbaatar sustainable urban transport project".
- **EBRD:** Die Europäische Union (EU) investierte in der Mongolei und finanzierte zwischen 2015 und 2020 über 150 Millionen Euro für Projekte der Entwicklungszusammenarbeit, darunter Bergbau und Infrastruktur (42 Millionen Euro).² Die Europäische Bank für Wiederaufbau und Entwicklung (EBRD) hat im vergangenen Jahr über 827 Millionen Euro in den Staat investiert, davon 71% (587 Millionen Euro) in Projekte in den Bereichen Industrie, Handel und Agrarwirtschaft. Das jüngste Partnerschaftsdokument ist die "Strategie für die Mongolei", die vom Verwaltungsrat in seiner Sitzung am 7. Juni 2017 genehmigt wurde. Ab 2022/10/22 belaufen sich die kumulativen EBWE-Investitionen auf 2.286 Millionen Euro.³
- **JICA:** Im Zeitraum 2010-2021 hat die japanische Regierung der Mongolei insgesamt 87,136 bzw. 27,247 Mrd. JPY in Form von ODA-Darlehen und Zuschüssen zur Verfügung gestellt und den aktuellen Partnerschaftsrahmen durch den "Japan-Mongolia Mid-term Action Plan for a Strategic Partnership" (2017-2021) festgelegt.⁴ Darin enthalten ist ein zinsgünstiges Darlehen in Höhe von 65,7 Mrd. JPY mit einer Laufzeit von 40 Jahren zur Deckung von 95 % der Kosten des "New Ulaanbaatar International Airport Construction Project." Die Bauarbeiten begannen 2013, und der neue Flughafen nahm am 4. Juli 2021 seinen Betrieb auf. Der internationale Flughafen liegt im Tuv aimag, 50 Kilometer südlich von Ulaanbaatar. Er umfasst 30 Gebäude: ein dreistöckiges, 37 000 m² großes Passagierterminal, einen Flugsicherungsturm, ein Betriebsgebäude und eine 3 600 m lange und 45 m breite Betonpiste. Der Flughafen hat eine Kapazität von etwa 3 Millionen Passagieren pro Jahr. Die Konzession für das Management des neuen internationalen Flughafens Ulaanbaatar war die erste Maßnahme der mongolischen Regierung, die dem Privatsektor den Einstieg in das Management eines internationalen Flughafens in der Mongolei ermöglichte.
- **China:** China hat ein zinsgünstiges Darlehen in Höhe von insgesamt 1,8 Milliarden US-Dollar zugesagt, und bis 2021 wurden 1,75 Milliarden US-Dollar berücksichtigt: 931,7 Mio. USD wurden für die Umsetzung von 16 Projekten verwendet, 326,6 Mio. USD sind für 2 Projekte bestimmt, die derzeit umgesetzt werden, und 493,0 Mio. USD werden derzeit für die Umsetzung von 7 Projekten geprüft. Was die Zuschüsse betrifft, so wurden insgesamt 3,3 Milliarden CNY zugesagt, und bis 2021 wurden 3,187 Milliarden CNY berücksichtigt: 93,6 Mio. CNY wurden für die Umsetzung von 4 Projekten verwendet, 946,6 Mio. CNY sind für 3 Projekte vorgesehen, die derzeit umgesetzt werden, und 2,15 Mrd. CNY werden für die Umsetzung von 6 Projekten geprüft. Das letzte Projekt, das im Bereich Verkehr und Logistik durchgeführt

¹ ADB (2022). *Projekt Readiness Enhancement Projekt*: <https://www.adb.org/55291-001/main>

² Europäische Kommission (2016). *Partner für eine Die Zusammenarbeit der EU und ihrer Mitgliedstaaten mit der Mongolei*. <https://www.consilium.europa.eu/media/23638/eu-mongolia-en-ld-160621.pdf>

³ EBRD (2022). *EBWE in der Mongolei*. <https://www.ebrd.com/mongolia.html>

⁴ Außenministerium Japans (2021). *Evaluierung der japanischen ODA für die Mongolei*. <https://www.mofa.go.jp/policy/oda/evaluation/FY2020/pdfs/mongolia.pdf>

wurde, ist ein Projekt zur Modernisierung der Häfen an zwei Grenzübergängen: Zamiin Uud und Gashuun Sukhait. Das Projekt, für das insgesamt 349,1 Mio. CNY bereitgestellt werden, wird zwischen 2019 und 2023 durchgeführt. Zu den Projektaktivitäten gehören der Bau eines Passagierterminals, die Erneuerung der technischen Infrastruktur und Arbeiten zur Erweiterung anderer Infrastrukturkapazitäten.

- **Straßenbauinitiative:** Die Mongolei hat Chinas Initiativen zur BRI unterstützt, wurde Mitglied der Asiatischen Infrastruktur-Investitionsbank und begann, bei chinesischen Banken Mittel für mögliche Infrastrukturprojekte zu beantragen. Während des ersten Straßenforums im April 2017 schloss die Mongolei mit China eine Absichtserklärung zur Zusammenarbeit im Rahmen der BRI ab. Es wurde eine trilaterale zwischenstaatliche Arbeitsgruppe eingerichtet, und es wurden Kooperationsdokumente zur Umsetzung von 32 Projekten im Zusammenhang mit dem Wirtschaftskorridor China-Mongolei-Russland unterzeichnet. Mit der Umsetzung der Initiative wird die Mongolei zu einer Landverbindung zwischen zwei Märkten. Die BRI sieht 13 Projekte im Verkehrs- und Logistiksektor vor: 7 Projekte im Eisenbahnbereich, 1 Projekt im Logistikbereich, 4 Projekte im Straßenbau und 1 Projekt im Telekommunikationsbereich.

1.5. Herausforderungen für die Entwicklung der Mongolei

Herausforderungen für die sozioökonomische Entwicklung

Wirtschaftliche Herausforderungen: obwohl die Mongolei, gemessen am BIP, als schnell wachsende Wirtschaft gilt, gelingt es dem Land nicht, seine Wirtschaft zu diversifizieren. Das Wirtschaftswachstum und die Staatseinnahmen der Mongolei sind stark vom Bergbau abhängig. Diese Abhängigkeit von gewinnbaren natürlichen Ressourcen hat einige Kosten mit sich gebracht. Zunächst einmal waren die Einnahmen des Landes sehr anfällig für die Schwankungen der Rohstoffpreise und die Nachfrage der Importeure. So ist es beispielsweise üblich, den Kupferpreis und die Nachfrage nach Kohle in China als zentralen Punkt bei der jährlichen Erörterung und Verabschiedung des Staatshaushalts zu betrachten. Wenn der Rohstoffpreis fällt oder die Nachfrage nach natürlichen Ressourcen sinkt, erhöht die mongolische Regierung in der Regel ihre schuldenfinanzierten Ausgaben, was zu einer höheren Staatsverschuldung führt. Laut der Rangliste des Global Competitiveness Report 2019 liegt die Mongolei unter 140 Ländern auf Platz 102 der wettbewerbsfähigsten Nationen der Welt.⁵ Diese Situation führt zu weiteren Herausforderungen wie Abwanderung von Fachkräften, Abwanderung von Potenzial, Anstieg der Auslandsverschuldung, Korruption usw., die sich negativ auf das soziale Wohlergehen der Bevölkerung auswirken.

Auslandsverschuldung: Die makroökonomischen Ungleichgewichte spiegeln sich in der rasch wachsenden Verschuldung der Mongolei wider. In den frühen 2000er Jahren kam es zu einer grundlegenden Veränderung der mongolischen Verschuldung und ihrer Zusammensetzung. Ausschlaggebend dafür waren der Boom im Bergbau, die zunehmenden Auslandsinvestitionen, die zum Teil mit ausländischen Krediten finanziert wurden, und die zunehmende Komplexität des Privatsektors. Die Mongolei nahm verschiedene Anleihen auf dem internationalen Markt auf, um ihre Entwicklung zu finanzieren. Die begrenzten Möglichkeiten zur Überwachung der Kreditvergabe und die durch den Einfluss der politischen Entscheidungsträger verzerrte Finanzdisziplin führten jedoch zu einem ernsten

⁵ Weltwirtschaftsforum (2021). *Global Competitiveness Report 2019*. <https://www.weforum.org/>

Problem bei der Rückzahlung der Kredite innerhalb der vereinbarten Frist. Die Auslandsverschuldung der Mongolei belief sich im Juni 2022 auf 33,3 Mrd. US\$, verglichen mit 33,9 Mrd. US\$ im vorangegangenen Quartal.⁶

Abwanderung von Fachkräften: Die Bergbauindustrie stellt immer mehr Arbeitsplätze zur Verfügung und beschäftigt etwa 5,35 % der Arbeitskräfte in der Mongolei. Es ist zu beobachten, dass viele qualifizierte Fachkräfte aus anderen Sektoren in den Bergbau abgewandert sind, weil sie von den höheren Einkommen angezogen werden. Insbesondere im verarbeitenden Gewerbe führt dies zu Qualifikationsdefiziten führt. Darüber hinaus hat der Anstieg des Wertes der Rohstoffexporte zu einer Aufwertung des realen Wechselkurses geführt, wodurch andere exportorientierte Sektoren wie das verarbeitende Gewerbe und die Landwirtschaft auf den lokalen und globalen Märkten weniger wettbewerbsfähig sind. Im Juni 2022 lebten und arbeiteten etwa 160.000 Menschen im Ausland⁷ und die Gesamtsumme, der im Jahr 2022 erhaltenen persönlichen Überweisungen, betrug 548,8 Millionen US-Dollar.⁸

Korruption: Obwohl das Land in Bezug auf die politischen Rechte, die bürgerlichen Freiheiten und die Abwesenheit von politischer Gewalt gut abschneidet, sind Korruption und klientelistische Netzwerke in den großen politischen Parteien weit verbreitet. Generell scheint die Korruption in den letzten Jahren zugenommen zu haben, insbesondere im Zusammenhang mit dem Engagement des Staates im Bergbausektor. Laut dem Korruptionswahrnehmungsindex 2021 liegt die Mongolei auf Platz 110 von 180 Ländern.⁹

Herausforderungen für die Entwicklung des Verkehrs- und Logistiksektors:

Die größten Herausforderungen bei der Entwicklung des Verkehrs- und Logistiksektors, die höhere Transportkosten und eine begrenzte Expansion des internationalen Handels zur Folge haben, sind der fehlende direkte Zugang zum Meer sowie die internationale und die nationale Konnektivität durch die begrenzten Kapazitäten der Grenzübergänge.

Zugang zum Meer:

Die Mongolei sieht sich in den Bereichen internationaler Handel, Transit und sozioökonomische Entwicklung mit Herausforderungen konfrontiert, die auf den fehlenden territorialen Zugang zum Meer und die daraus resultierende die Abgeschlossenheit und Isolierung von den Weltmärkten sowie die hohen Transitkosten zurückzuführen sind. Gemäß Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen von 1982 hat die Mongolei das Recht auf Zugang zum Meer und freie Durchfahrt. Der Mongolei stehen 4 Häfen in Russland und 3 Häfen in China für den Zugang zum Meer zur Verfügung (Abbildung I-3). Der wichtigste Hafen ist Tianjin in China, über den 95 % der Sendungen in die und aus der Mongolei laufen.

⁶ Mongol Bank (2022). The Mongolian Foreign Sector Statistics 2nd QTR, 2022
<https://stat.mongolbank.mn/?lang=mn#bulletin>

⁷ Nationales Statistisches Amt der Mongolei (2022), Statistisches Bulletin 2022.
<https://www.1212.mn/mn/statistic/statcate/573051/table/573051>

⁸ Die Weltbank (2022). *Globaler Wettbewerbsfähigkeitsbericht 2019*.
<https://data.worldbank.org/indicator/BX.TRF.PWKR.CD.DT?locations=MN>,

⁹ Transparency International (2022). *Korruptionswahrnehmungsindex 2021*.
<https://www.transparency.org/en/countries/mongolia>

Abbildung I-3 Häfen - Zugang zum Meer



Quelle: MRTD (2020). Einführung in den Trockenhafen in der Mongolei.

Tabelle I-8 Tor zum Meer: Häfen und Entfernung

Through Russia		
Vanino	3845	Altanbulag, Trans Mongolian railway – Ulaan Ude, Trans - Siberian - Vanino
Nakhodka	5600	Altanbulag, Trans Mongolian railway – Ulaan Ude, Trans - Siberian - Nakhodka .
Through China		
Tianjin	995	Zamin Uud , Trans Mongolian railway – Ereen hot, China railway - Tianjin
Jinzhou	1200	Zamin Uud , Trans Mongolian railway – Ereen hot, China railway - Jinzhou

Quelle: Zusammenfassung von S.Otgonbayar, Daten und Informationen von GoM (2008). Nationales Transitprogramm der Mongolei .

Internationale Konnektivität

Eisenbahnverbindung: Ulaanbaatar Railway (UBTZ) ist die einzige Eisenbahngesellschaft der Mongolei, die die Hauptstrecke der Magistrale auf dem Gebiet der Mongolei besitzt und berechtigt ist, über den internationalen Eisenbahnkorridor zu fahren. Die UBTZ ist Mitglied der Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSShD), die 28 Mitgliedsländer hat und den internationalen Eisenbahnverkehr zwischen Europa und Asien sicherstellt, entwickelt und verbessert. Die Transmongolische Eisenbahn ist mit dem Transsibirischen Eisenbahnkorridor (OSShD-Korridor Nr. 1) am Eisenbahnknotenpunkt Ulan-Ude, Russland, und mit der Chinesischen Eisenbahn über Ereen hot, China, verbunden (Abbildung I-3).

Abbildung I-4 Internationale Verbindung über die Eisenbahn



Quelle: OSJD (2022) Karte der Rialway-Transportkorridore Organisation für die Zusammenarbeit im Eisenbahnwesen

Corridor # 1 passes through

the territory of Poland, Latvia, Lithuania, Estonia, Belarus, Russia, Kazakhstan, Uzbekistan, China, **Mongolia** and DPRK. Kunovice – Warsaw – Brest – Minsk – Moscow – Nizhni Novgorod – Kotelnich – Perm – Yekaterinburg – Omsk – Novosibirsk – Krasnoyarsk – Irkutsk – Zaudinski Zavod – Karymskaya – Volochaevka – Nakhodka/Vanino/Khasan.

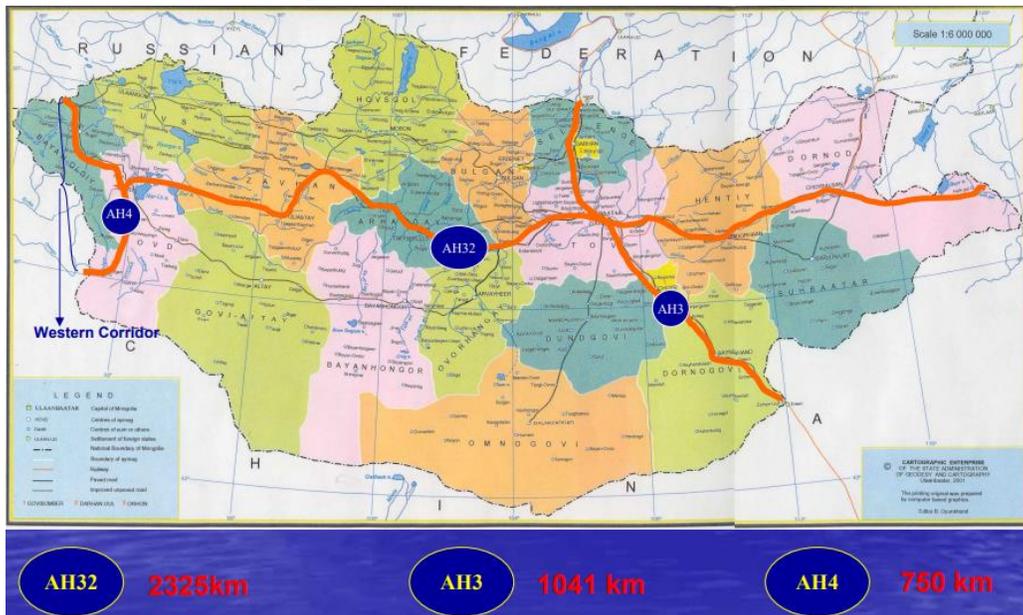
Korridor #1 ist weiter mit den paneuropäischen (kretischen) Korridoren verbunden, zu denen auch die deutsche Bahn gehört. Je nach Ausgangs- oder Zielort der Sendung können die Frachten über einen der kretischen Korridore II, III oder IV bis zum Anschlussknoten befördert werden.

Die chinesische Eisenbahn hat eine andere Spurweite (1435 mm oder 4 Fuß und 8,5 Zoll) als die UBTZ (1520 mm oder 4 Fuß und 11,84 Zoll), so dass der Umschlag am Grenzübergang der empfangenden Partei erfolgen muss. Die Mongolei hat über den Hafen in Ereen hot Zugang zum chinesischen Eisenbahnnetz und zu den Seehäfen in China.

Die derzeitige Kapazität der UBTZ, die durch das Fehlen von Verbindungen zu den Bergbaugebieten, die begrenzte Anzahl von rollendem Material, Lokomotiven, die Durchsatzkapazität der Eisenbahnknotenpunkte und die Logistikeinrichtungen an der Grenze und in Ulaanbaatar bedingt ist, stellt die größte Herausforderung für den Eisenbahnsektor dar, wenn es darum geht, den Betrieb entsprechend der Marktnachfrage auszuweiten.

Straßenverbindung: Die multilateralen und bilateralen Entwicklungspartner Asian Highway Network (AH) Network Project von ESCAP, regionale Verkehrskorridore von ADB, CAREC und BRI von China usw., fördern die Mongolei, um Transitkorridore zu schaffen. Es handelt sich um eine regionale Plattform für die Zusammenarbeit im Verkehrsbereich, die die Effizienz und den Ausbau der Straßeninfrastruktur in Asien verbessern soll. Ein weiteres Ziel ist die Förderung der Entwicklung eines internationalen, integrierten, intermodalen Transport- und Logistiksystems für die Region mit dem AH-Netz und den transasiatischen Eisenbahnnetzen und Trockenhäfen. Das AH-Netz umfasst inzwischen über 145.000 km Straßen, die durch 32 Länder führen. Die Autobahnen: AH3/CAREC 4b, AH4/CAREC 4a und AH32 durchqueren die Mongolei (Abbildung I-5).

Abbildung I-5 Asiatische Autobahnen durch die Mongolei



Quelle: MRD (2009). Straßentransportsektor der Mongolei.

Tabelle I-9 Gesamtstrecke und Länge von AH3, AH4 und AH32

AH3	7331 km	Ulan-Ude, Russia (on AH6) through Altanbulag and Zamiin Uud, Mongolia, to Tanggu, and Shanghai, China (on AH5) to Chiang Rai, Thailand and Kyaing Tong, Myanmar (both on AH2).
AH4	6024 km	Novosibirsk, Russia (on AH6) to Yarantai, Mongolia; and Urumqi, China (on AH5) to Karachi, Pakistan (on AH7).
AH 32	3478 km	Sonbong, North Korea (on AH6) to Khovd, Mongolia

Quelle: Zusammenfassung von S.Otgonbayar. Daten und Informationen von UNESCAP (2016). Einführung in den asiatischen Highway

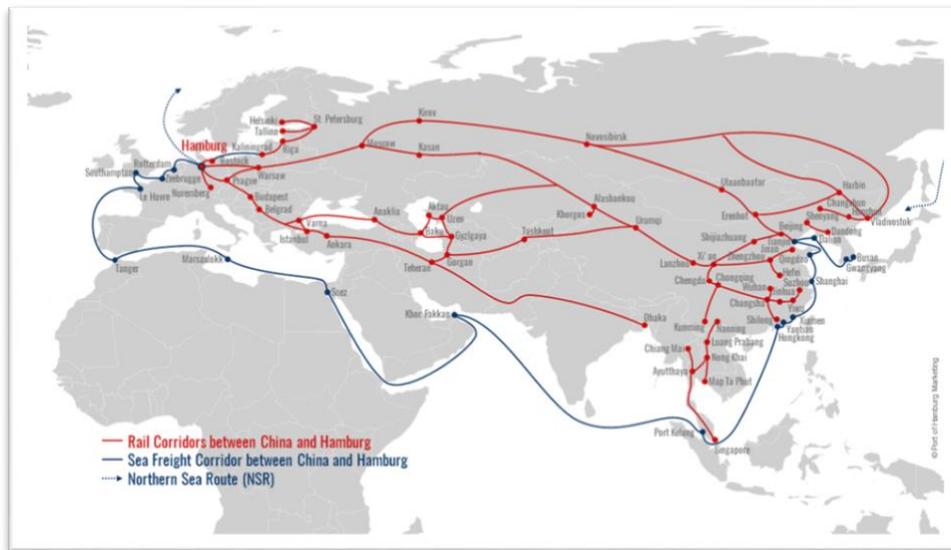
Die größten Herausforderungen im Straßentransport sind der Straßenzustand, minderwertige, hauptsächlich in Privatbesitz befindliche Lkw, die rechtliche und regulatorische Koordinierung des internationalen Transports, Umweltfragen und der starke Wettbewerb mit den chinesischen Speditionsunternehmen insbesondere im Kohletransport. Zwischen den Regierungen der Mongolei, Russlands und Chinas wurde ein trilaterales Abkommen über den Autotransport geschlossen, dass es allen Parteien ermöglicht, Autotransporte durch ihre Hoheitsgebiete durchzuführen. Leider dürfen in der Mongolei zugelassene Lkw in den meisten Fällen keine Fracht über die vorgesehene Haltestelle an der Grenze zu China hinaus befördern. Dementsprechend führen die meisten mongolischen Lkw ihre Transporte auf einer kürzeren Strecke durch als die chinesischen. Auf dem Markt für Kohletransporte zwischen China und der Mongolei sind sowohl mongolische als auch chinesische Speditionsunternehmen tätig. Chinesische Lkw-Betreiber haben einen eindeutigen Kosten- und Qualitätsvorteil, denn sie tanken den Kraftstoff in China, der viel billiger ist als in der Mongolei, und auch die Wartung der Lkw ist in China billiger und wird regelmäßig überprüft, so die Vertreter der lokalen Unternehmen. Das Überangebot an Lkw-Dienstleistungen bzw. die Überkonkurrenz im Kohletransport führte zur "Geburt der Bestechung" in fast allen Phasen des Kohletransports.

Transportwege von und nach Deutschland:

Eisenbahnverbindungen sind über China und Russland möglich. Die Verbindung durch russisches Gebiet erfolgt über den Korridor Nr. 1, der zuvor kurz beschrieben wurde (Abbildung I-6). Die

wichtigsten Eisenbahnunternehmen auf diesem Korridor sind die assoziierten Eisenbahnunternehmen der OSShD-Mitglieder: BELINTERTRANS, die Russische Eisenbahn (RZD), die Ulaanbaatar-Eisenbahn (UBTZ) und andere. Darüber hinaus hat die RTSB-Gruppe seit 2013 Ganzzugverbindungen von Deutschland nach China aufgenommen, und je nach Agenturnetz und Marktnachfrage ist dieser Korridor wahrscheinlich die erste Wahl für Händler zwischen der Mongolei und Deutschland (*weitere Informationen in Teil III*).

Abbildung I-6 Intermodale Verbindung mit Deutschland



Quelle: Port Hamburg (2023): <https://www.hafen-hamburg.de/en/special/chinaspecial/>

Intermodal: Zwischen Deutschland und der Mongolei gibt es sowohl See-Schienen- als auch See-Straßen-Transporte über den Hafen Tianjin in China. Die Häfen in Deutschland sind hauptsächlich der Hamburger Hafen und das Containerterminal Bremerhaven. Die Container zwischen Deutschland (Hamburger Hafen und Bremerhaven) und China (Tianjin) werden auf dem Seeweg verschifft. Das dauert derzeit 35 Tage. Der Hafen von Tianjin ist der Hauptumschlagplatz für das Be- und Entladen von Containern, die von/nach Deutschland verschifft werden. Die Container zwischen Tianjin und Ulaanbaatar können entweder auf der Straße oder auf der Schiene transportiert werden. Der Bahntransport zwischen Tianjin und Ulaanbaatar dauert in der Regel 2-3 Tage. Der Straßentransport auf dieser Strecke wird nur selten genutzt und ausschließlich von chinesischen Speditionsunternehmen durchgeführt.

Grenzübergangsstellen/Häfen

20 Grenzhäfen sind gemäß den zwischenstaatlichen Vereinbarungen über ihre Regelung in Betrieb: 12 Häfen mit China und 8 Häfen mit Russland. Zwei Häfen: Zamyn-Uud und Altanbulag werden regelmäßig per Eisenbahn und Straße angefahren. Die Ausfuhr von Bergbauprodukten erfolgt auf der Straße über die Häfen Bichigt, Bayan-Khoshuu, Gashuunsuhait, Shiveehuren, Hangi und Bulgan, während andere Konsumgüter und Bergbauprodukte über den Hafen Zamyn-Uud ausgeführt werden.

Die Mongolei hat 2016 das zwischenstaatliche Abkommen über Trockenhäfen ratifiziert. Die Trockenhäfen der Mongolei, die in dem Abkommen als Teil des internationalen intermodalen Transport- und Logistiksystems genannt werden, sind (i) Altanbulag (Grenze zu Russland) (ii) Ulaanbaatar (iii)

Sainshand (iv) Zamyn-Uud (Grenze zu China) (v) Choibalsan. Um die Umsetzung zu fördern, hat die Regierung eine Arbeitsgruppe zur Verbesserung des rechtlichen Umfelds und zur Förderung von Investitionen durch Zusammenarbeit mit internationalen Organisationen und dem Privatsektor eingerichtet.

Die Regierung der Mongolei ist sich der Bedeutung der Häfen für die Steigerung des Exportvolumens und die Diversifizierung der Abnehmer von mongolischen Mineralien und anderen Waren bewusst. Die Regierung der Mongolei hat kürzlich (05.01.2023) einen Minister mit besonderer Zuständigkeit für die Entwicklung der Häfen ernannt, um die zahlreichen Herausforderungen zu bewältigen, z.B. die Erhöhung der Hafenskapazität, die Harmonisierung der Aktivitäten der Organisationen an den Grenzen, die Verstärkung der Kontrolle und Überwachung der Frachtbewegungen und die Aufrechterhaltung eines genauen Daten- und Aktenabgleichs zwischen Verladern und Empfängern usw.

Unterdurchschnittliche Leistung des Logistiksektors:

Der LPI wird verwendet, um die Logistikleistung der Mongolei darzustellen. Der LPI misst die Leistung eines Landes anhand von sechs Indikatoren: Zoll, Infrastruktur, internationale Sendungen, Logistikqualität und -kompetenz, Verfolgung und Rückverfolgung sowie Pünktlichkeit. Im Bericht 2018 liegt die Mongolei an 130. Stelle von 160 Ländern (Tabelle I-10).

Tabelle I-10 LPI-Rang der Mongolei und ihrer ausgewählten Handelspartner (2018)

Country	Overall LPI	Customs	Infrastructure	International shipments	Logistics quality and competence	Tracking and tracing	Timeliness
Germany	1	1	1	4	1	2	3
Japan	5	3	2	14	4	10	10
Korea, Rep.	25	25	22	33	28	22	25
China	26	31	20	18	27	27	27
Vietnam	39	41	47	49	33	34	40
Turkey	47	58	33	53	51	42	44
Kazakhstan	71	65	81	84	90	83	50
Russian Federation	75	97	61	96	71	97	66
Mongolia	130	127	135	117	140	152	93

Quelle: Weltbank (2019), *Logistics Performance Index : 2018*

Im Vergleich zu den Handelspartnern ist die Wettbewerbsfähigkeit der Mongolei am geringsten. Dies ist eine ernsthafte Überlegung, wenn die Mongolei eine Politik verfolgt, die darauf abzielt, als Transitverkehrskorridor ein Tor für chinesische und russische Exporteure und Importeure zu sein. Vergleicht man beispielsweise die Verfügbarkeit von Infrastrukturen in der Mongolei (135) mit den beiden Nachbarländern: Russland (61) und China (20), beträgt der Abstand 74 bzw. 115. Was die Qualität und Kompetenz der Logistik betrifft, so liegt die Mongolei auf Platz 140 im Vergleich zu den beiden Nachbarländern Russland (71) und China (18). Das bedeutet, dass die Mongolei z. B. bei der Entwicklung der Infrastruktur und der Logistikqualität und -kompetenz weit hinter ihren Nachbarn zurückliegt. Daher muss das Land proaktive Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrs- und Logistikinfrastruktur ergreifen.

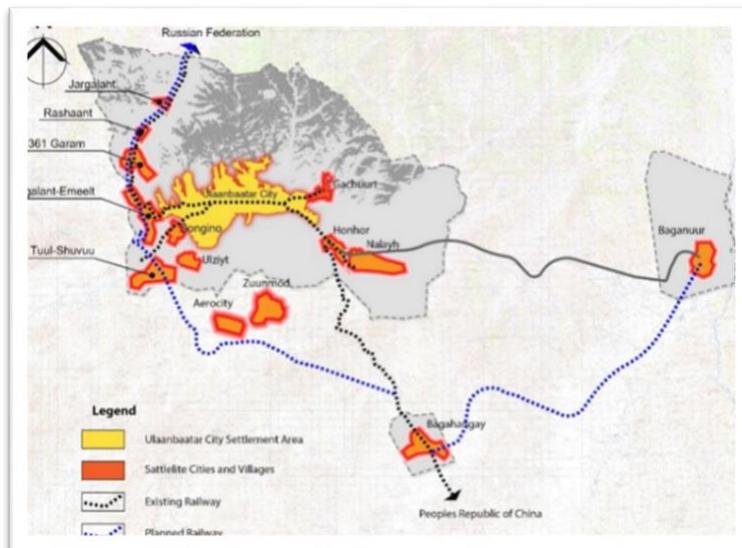
1.6. Die Hauptstadt Ulaanbaatar

Allgemeine Informationen:

Ulaanbaatar ist die Hauptstadt der Mongolei und liegt im nördlichen Zentralteil der Mongolei auf einer Höhe von etwa 1.300 Metern in einem Tal des Tuul-Flusses. Die Stadt wurde 1639 als buddhistisches Klosterzentrum gegründet, wechselte 28-mal ihren Standort und wurde 1778 dauerhaft an ihrem heutigen Standort angesiedelt. Die gesamte Verwaltungsfläche beträgt 4700 Quadratkilometer, was 0,3 % der Landesfläche entspricht.

Die Stadt besteht aus neun Verwaltungseinheiten, den sogenannten Bezirken. Die sechs Bezirke (Bayangol, Bayanzurkh, Chingeltey, Han-Uul, Songinokhayrhan und Sukhbaatar) befinden sich im Stadtzentrum und umfassen eine Fläche von 378,9 Tausend Hektar, von denen 35,2 Tausend Hektar als Siedlungsgebiet gelten. Die sechs Bezirke werden zusammen als Ulaanbaatar Capital City bezeichnet. Die drei Bezirke (Bagakhangay, Baganuur und Nalaikh) sind weit vom Zentrum entfernt und liegen zwischen 50 und 130 km vom Stadtzentrum entfernt. Alle neun Bezirke werden zusammen als Region Ulaanbaatar bezeichnet werden (Abbildung I-7).

Abbildung I-7 Ulaanbaatar Stadt und Vorstadtgebiete



Quelle: Bild von UPDI (2013). *Masterplan für die Stadtentwicklung von Ulaanbaatar bis 2020. Technischer Anhang A. S. 13*

BIP und Pro-Kopf-BIP

Die Stadt produziert etwa 68,93 % des gesamten BIP der Mongolei und erwirtschaftet damit 27,4 Billionen MNT bzw. 9,75 Mrd. US\$ im Jahr 2021, das sind etwa 13 % mehr als im Vorjahr. Den größten Beitrag zur Wirtschaft der Stadt leistet der Dienstleistungssektor, der rund 60 % des Gesamtleistung der Stadt ausmacht (Tabelle I-11).

Tabelle I-11 BIP von Ulaanbaatar und sektoraler Anteil 2015-2021

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
GDP							
Current price, mln MNT	14,704,133.70	15,725,769.20	18,262,567.70	21,765,833.50	25,217,038.00	24,187,785.70	27,444,280.70
Current price, bin US\$	7.46	7.32	7.48	8.80	9.47	8.60	9.75
Per capita (current price, US\$)	5,343.83	5,083.15	5,114.74	5,902.31	6,147.56	5,382.21	5,950.81
Growth rate (%)	6.59	-1.91	2.15	14.99	7.01	-10.11	11.87
GDP by industry(%)							
Agriculture	0.6	0.4	0.3	0.3	0.3	0.26	0.3
Production	36	37	40	42	42	42	40
Services	63.6	62.5	59.6	57.8	57.7	57.49	59.44

Quelle: NSO (2022). *Mongolische nationale statistische Dienste. Bruttoinlandsprodukt: Ulaanbaatar und Aimags*

Bevölkerung, Beschäftigung und Bevölkerungsdichte

Die Stadt Ulaanbaatar ist die bevölkerungsreichste Stadt der Mongolei mit 1,6 Millionen Einwohnern (etwa 48 % der Gesamtbevölkerung) im Jahr 2021. Die Bevölkerung der Stadt wuchs von 2015 bis 2021 um 17 %, im Durchschnitt um 2,43 % pro Jahr (Tabelle I-12). 94 % der Stadtbevölkerung leben in den sechs innerstädtischen Kernbezirken. Die Bevölkerungsdichte in Ulaanbaatar liegt bei 348 Personen pro Quadratkilometer, d. h. 48 % der Gesamtbevölkerung des Landes leben auf 0,30 % der Gesamtfläche. Die durchschnittliche Bevölkerungsdichte des Landes liegt bei 2,1 Personen pro Quadratkilometer. Daraus ergibt sich, dass die Stadt die stärkste und dynamischste Wirtschaftsbasis und das wichtigste Ziel für die Suche nach Arbeit und Geschäftsmöglichkeiten im Lande ist.

Tabelle I-12 Bevölkerung und Beschäftigung in der Stadt Ulaanbaatar, 2015-2021

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Population (end of year, persons)							
Total	1,396,288	1,440,447	1,462,973	1,491,375	1,539,810	1,597,290	1,639,172
Male	684,181	704,523	718,671	730,772	754,514	782,550	805,229
Female	712,107	735,924	744,302	760,603	785,296	814,740	833,943
Population growth rate (annual %)							
Total	2.08%	3.16%	1.56%	1.94%	3.25%	3.73%	2.62%
Employment level (annual %)							
Total	63	58	61	59	58	59	56
Male	63.9	60.2	61	64.5	62.8	63.7	59.6
Female	53.8	52.1	51.7	53.8	52.8	56.6	47.4

Quelle: NSO (2022) *Mongolische nationale statistische Dienste. Bevölkerungs- und Haushaltsstatistik 2015-2021.*

Anbindung an andere Gebiete, Entfernung, Zeit und Preise

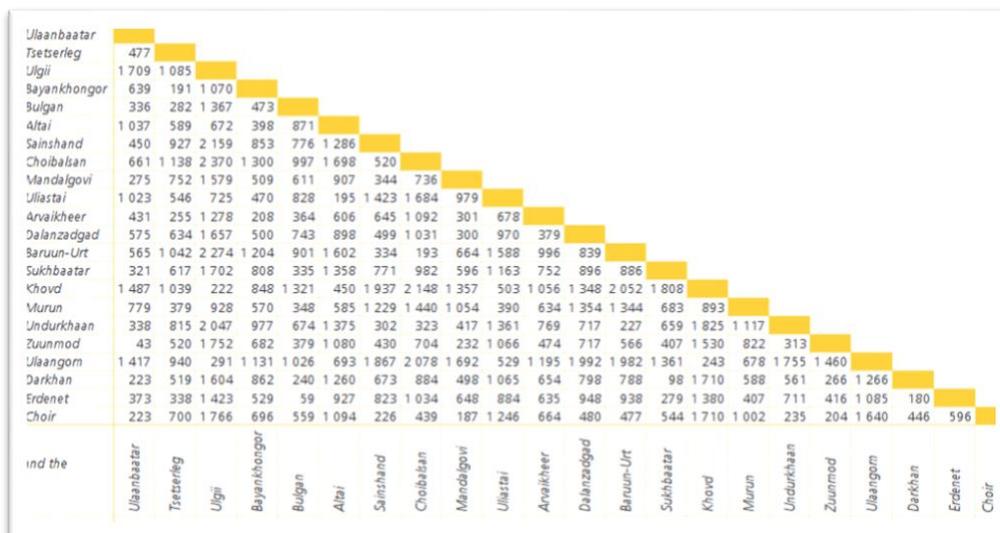
Die Stadt Ulaanbaatar ist mit ihren Vororten sowie mit allen Aimag-Zentren durch Straßen verbunden. Die Entfernung der Gebiete vom Stadtzentrum ist in Tabelle I-13 und Abbildung I-8 dargestellt.

Tabelle I-13 Entfernung zwischen dem Stadtzentrum und den Siedlungen am Stadtrand

Settlement area	Road Length, km	Settlement area	Road length, km
Gachuurt	21.8	Tuul	32
Honhor	24	Bio-Songino	42
Nalayh	35.7	Argalant-Emeelt	39
Bagahangay	82	Jargalant	53
Baganuur	130	Tereij	73
Zuunmod	46	361 Garam	35
Mongol Naadam	28	Summer camp area	27
Uziyt	33	Rashaant	45

Quelle: Zusammenfassung von S.Otgonbayar. Daten und Informationen von UBRDD (2022). *Entfernung zu Trabantenstädten*

Abbildung I-8 Entfernung zwischen Aimag-Zentren und Ulaanbaatar auf der Straße



Quelle: Wie von A.Chuluunbat angepasst. Daten von NRTDA (2019). Verfügbar unter <http://chuluunbatalimaa.blogspot.com/2019/>

Reisezeiten

Die Beförderungszeit wird vom Dienstleister geschätzt und öffentlich bekannt gegeben. Die Grundlage für die Schätzung: Der Bus fährt 70 km/Stunde und alle 200 km sollte der Bus 20 Minuten Pause machen. Für die Fahrt von Ulaanbaatar nach Tsetserleg (477 km) beträgt die Gesamtreisezeit beispielsweise etwa 7 Stunden und 20 Minuten.

Reisepreise/Gebühren

Die Grundgebühr wird durch einen Erlass des Ministers für Straßen- und Transportentwicklung genehmigt, und die NARTAM überwacht die Umsetzung. Die Grundgebühr basiert hauptsächlich auf dem durchschnittlichen Benzinverbrauch des Fahrzeugs und dem Benzinpreis. Die endgültige Gebühr wird zwischen dem Bieter und der NRTDA ausgehandelt. Die letzte Grundgebühr, die durch die Verordnung Nr. 374 im Jahr 2019 genehmigt wurde, setzt die Gebühr für 1 Person/km auf 60-75 MNT fest. Sie basiert auf dem Preis für 1 Liter Diesel von 2430 MNT. Dementsprechend zahlt eine Person, die 1720 km reist (z. B. Khovd), 129 Tausend MNT für eine einfache Fahrt (NRTDA, 2022).¹⁰

Ulaanbaatar Stadtstraßen und Fahrzeuge

Straßennetz: Die Stadt Ulaanbaatar ist über asphaltierte Straßen gut mit den Zentren aller Aimags und über die Eisenbahn von Norden nach Süden verbunden. Mehrere internationale und nationale Straßen führen durch die Stadt. Die Stellung als Wirtschaftszentrum des Landes hat zu einem extrem hohen Verkehrsaufkommen in der Stadt geführt. Tabelle 4.6 zeigt den Aufbau des Straßennetzes, wie er im Stadtentwicklungsplan CDMP 2030 dargestellt ist.

Länge des Straßennetzes: Das Straßennetz in der Stadt Ulaanbaatar und den benachbarten Satellitenstädten hat eine Gesamtlänge von 1.156,0 km, davon 244,7 km internationale und staatliche Straßen, 144 km Ausfallstraßen, 226,0 km Zubringerstraßen und Bezirksstraßen. Es gibt 70 Brücken mit einer Gesamtlänge von 3.956 m, die Flüsse und Eisenbahnstrecken überqueren (Tabelle I-14 und Tabelle I-15).

¹⁰ NRTDA-Pressekonferenz (21. Januar 2022), <http://www.gogo.mn.news>

Tabelle I-14. Gesamtlänge der Straßen und asphaltierten Straßen in der Stadt Ulaanbaatar

Year	Total road	Paved
2013	531.1	390.6
2014	555.9	415.4
2015	593.8	453.3
2016	610.5	644.1
2017	1080	1080
2018	1093.7	1093.7
2019	1102.4	1102.4
2020	1135.6	1135.6
2021	1156.7	1156.7

Quelle: Statistisches Amt der Stadt Ulaanbaatar (2022). *Länge der ausgebauten Straßen, km. 2013-2021.*

Tabelle I-15. Internationale Straße, Länge und Zubringer

64 km	East-West arterial links international road AH32 /AH32 consists of the state roads of A0301 /3.7 km/ and A0501 /50.3 km
105.6 km	North-South links vertical international road of AH3 /AH3 consists of the state roads of A0401 /52.7 km/ and A0101 /52.9 km/, 24.8 km of the state road A0201 for south western direction and 30.5 km of the state road A24 for Terej National Park

Quelle: UPDI (2018). *Hauptstadt Mittel- und langfristiger Masterplan für den Ausbau des Straßennetzes. S.72*

Fahrzeuge

Zahl der zugelassenen Fahrzeuge: Im Jahr 2015 betrug die Zahl der zugelassenen Fahrzeuge in Ulaanbaatar 466.668, von denen 72,9 % Limousinen waren. Bis 2021 hat sich diese Zahl auf 662.644 (das 1,52-fache) erhöht, davon 70,2 % oder 478.469 Pkw (das 1,52-fache) (Tabelle I-16).

Tabelle I-16 Anzahl der in Ulaanbaatar zugelassenen Fahrzeuge, 2015-2021

		2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Bus	Mongolia	6,474	6,823	6,859	6,501	19,535	36,084	34,073
	Ulaanbaatar	4,928	5,055	4,942	4,482	11,021	16,834	16,573
Truck	Mongolia	181,665	188,884	198,668	211,945	227,525	241,268	225,539
	Ulaanbaatar	85,208	85,481	87,098	88,710	91,670	98,176	87,372
Sedan car	Mongolia	509,287	547,299	586,854	631,436	667,375	715,309	775,171
	Ulaanbaatar	337,181	356,544	377,071	397,990	417,383	447,413	478,469
Special	Mongolia	22,852	23,013	22,630	21,468	20,075	20,672	58,717
	Ulaanbaatar	11,812	11,952	11,903	10,752	9,984	9,925	29,955
Mechanisms	Mongolia	9,931	10,612	11,335	12,561	13,595	15,004	16,527
	Ulaanbaatar	7,748	8,200	8,599	9,410	10,120	10,988	12,000
Trailer	Mongolia	21,039	22,169	25,596	31,043	47,972	40,616	52,997
	Ulaanbaatar	13,835	13,947	15,459	18,734	22,959	22,452	27,326
Motorcycle	Mongolia	38,472	42,752	48,203	55,926	46,951	67,781	71,677
	Ulaanbaatar	5,971	6,349	6,935	7,594	5,729	9,834	10,949
Total	Mongolia	789720.00	841552.00	900145.00	970880.00	1043028.00	1136734.00	1234701.00
	Ulaanbaatar	466683.00	487528.00	512007.00	537672.00	568866.00	615622.00	662644.00

Quelle: NSO (2022). *Mongolische nationale statistische Dienste. Anzahl der zugelassenen Fahrzeuge. 2015-2021*

2. Mongolei: Merkmale des Verkehrs- und Logistikmarktes

2.1. Einführung in Teil II

Teil II enthält detaillierte Informationen und Statistiken über den mongolischen Verkehrs- und Logistikmarkt. Dabei entstammen die meisten Informationen aus offiziellen Statistiken des Ministeriums für Straßen- und Verkehrsentwicklung (MRTD), der Allgemeinen Zollbehörde (GCA), des Nationalen Statistikamtes (NSO) und aus offiziellen Dokumenten, die von bilateralen und multilateralen Entwicklungsagenturen veröffentlicht wurden.

Teil II dient dazu

- Projekte zur Entwicklung des Verkehrs- und Logistiksektors für verschiedene internationale Organisationen sowie den öffentlichen und privaten Sektor der beiden Länder Deutschland und Mongolei entwerfen und entwickeln,
- die Transport- und Logistikrouten analysieren, um Kapazitäts- und Kostenschätzungen durchführen zu können.

2.2. Transport und Logistik in der Mongolei

Arten, Volumen und Umsatz des Güter- und Personenverkehrs:

In der Mongolei sind alle Verkehrsarten vertreten: Schiene, Straße, Luftfahrt und Schifffahrt auf Flüssen. Dementsprechend umfasst die Verkehrsinfrastruktur der Mongolei ein Straßen- und Schienennetz, zahlreiche Verkehrsinfrastruktureinrichtungen wie Bahnhöfe, Flughäfen, Dienstleistungsunternehmen und -dienste, die Fahrzeugreparaturen anbieten, sowie Dienstleistungen für die Beschäftigten und Fahrgäste im Verkehrswesen. Tabelle II-1 zeigt den Güterverkehr 2015-2021 und den Umsatz, um die Merkmale des Güterverkehrs nach Verkehrsträgern zu veranschaulichen.

Der gesamte Güterverkehr:

Im Jahr 2021 wurden insgesamt 49,2 Millionen Tonnen Fracht mit allen Verkehrsarten befördert, was einem Rückgang von 11,1 Millionen Tonnen oder 18,5 % gegenüber dem gleichen Zeitraum des Vorjahres entspricht. 24,8 % der Gesamtfracht wurden auf der Straße und 75,2 % auf der Schiene befördert. Im Allgemeinen hat der Güterverkehr eine steigende Tendenz, aber während Covid-19 ist der Gütertransport zurückgegangen, da die Grenzen aufgrund der Epidemie geschlossen wurden.

- **2018-2019:** Das Gesamtvolumen der im Jahr 2019 beförderten Güter erreichte 68,9 Mrd. MNT und lag damit um 1,2 Mrd. Tonnen über dem des Jahres 2018. Vor Covid-19 war die Bahn fast voll ausgelastet. Der Güterverkehr auf der Straße hat jedoch stark zugenommen und machte 2019 etwa 60 % des gesamten Güterverkehrs aus.
- **2020-2021:** Das Gesamtvolumen der beförderten Güter ging im Jahr 2021 um etwa 30 % bzw. 19.759,42 Millionen Tonnen Fracht zurück. In diesem Zeitraum ging der Gütertransport auf der Schiene nicht zurück, so dass der Rückgang des gesamten Gütertransports auf den Rückgang des Straßenverkehrs zurückzuführen ist, der im Vergleich zu 2019 um 58 % oder 22.878,45 Mio. Tonnen Fracht abnahm.

Güterverkehr auf der Straße: 2021 wurden 17,9 Millionen Tonnen Fracht auf der Straße befördert, was einem Rückgang von 12,5 Millionen Tonnen oder 41 % gegenüber dem Vorjahr

entspricht. Im Jahr 2021 wurden 31,9 Millionen Tonnen Fracht auf der Schiene befördert, was einem Anstieg von 1,3 Millionen Tonnen gegenüber 2020 entspricht. Davon entfielen 12,6 Millionen Tonnen oder 39,5 % auf den Inlandsverkehr, 10,9 Millionen Tonnen oder 34,1 % auf den Exportverkehr, 3,3 Millionen Tonnen oder 10,3 % auf den Importverkehr und 13,16 % auf den Transitverkehr. Die auf dem Luftweg beförderte Fracht erreichte im Jahr 2021 6.430 Tonnen, was einem Anstieg von 138,1 % im Vergleich zu 2020 entspricht. Im Zeitraum 2015-2019 ist das Gesamtvolumen des Güterverkehrs um das 2,14-fache gestiegen: 2015 (32,2 Millionen Tonnen) und 2019 (68,9 Millionen Tonnen).

Güterverkehr auf der Schiene: Das Volumen des Schienenverkehrs hat während des gesamten Zeitraums 2015-2021 allmählich zugenommen.

Der Anteil beider Verkehrsträger an der Gesamtbeförderung war sehr hoch. Im Zeitraum 2015-2019 stieg das Volumen des Straßenverkehrs mit einem jährlichen Wachstum von etwa 50 % pro Jahr. Dieser Anstieg ist auf die Zunahme der Exporte von TT und OT zurückzuführen. Dementsprechend ist der Anteil des Straßenverkehrs am Gesamtvolumen gestiegen und hatte 2019 den größten Anteil. Im Jahr 2015 betragen die Anteile von Eisenbahn- und Straßentransport 59,48 % (19,1 Millionen Tonnen) bzw. 40,51 % (13,0 Millionen Tonnen). Aber innerhalb von 5 Jahren bzw. im Jahr 2019 steigt der Anteil des Straßenverkehrs auf 59,20 % (40,8 Millionen Tonnen), während der Anteil der Eisenbahn auf 40,79 % (28,1 Millionen Tonnen) sinkt. Es handelt sich nicht um einen Rückgang des Schienenverkehrs, denn die Ulaanbaatar Railway (UBTZ) hat ihre Auslegungskapazität bzw. ihre maximale Kapazität erreicht.

Tabelle II-1 Güter- und Personenverkehr Volumen und Umsatz nach Verkehrsträgern (2015-2021)

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Freights carried, thousand tons							
Total	32,197.30	40,400.20	53,983.40	67,802.88	68,997.51	60,297.76	49,238.09
Railway	19,150.80	19,989.10	22,765.10	25,763.30	28,143.00	29,840.06	31,261.36
Road	13,043.70	20,406.20	31,212.90	42,033.78	40,848.75	30,454.96	17,970.30
Air	2.80	4.90	5.37	5.75	5.76	2.74	6.43
Share of freights carried, transport mode							
Total	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
Railway	59.48	49.48	42.17	38.00	40.79	49.49	63.49
Road	40.51	50.51	57.82	61.99	59.20	50.51	36.50
Air	0.01	0.01	0.01	0.01	0.01	0.00	0.01
Freight turnover, mln. ton.km							
Total	13,844.30	16,619.40	19,167.80	21,969.51	23,601.78	23,861.00	20,674.56
Railway	11,462.60	12,371.00	13,493.30	15,315.30	17,384.10	19,167.60	18,345.08
Road	2,374.00	4,236.20	5,661.30	6,640.61	6,203.78	4,685.30	2,313.92
Air	7.70	12.20	13.20	13.60	13.90	8.10	15.56
Passenger, mln persons							
Total	260.30	264.40	216.10	197.01	173.02	126.52	107.11
Railway	2.80	2.70	2.63	2.60	2.95	1.97	0.35
Road	256.50	260.70	212.20	193.00	168.44	124.10	106.53
Air	1.00	1.00	1.25	1.40	1.62	0.45	0.20
Water	0.10	0.00	0.02	0.01	0.01	0.00	0.02
Passenger turnover, mln persons							
Total	4,931.60	4,988.50	5,434.69	6,598.08	7,146.18	3,416.87	1,563.44
Railway	996.70	955.50	973.20	993.70	1,111.50	579.30	90.66
Road	1,940.50	1,959.90	2,040.90	2,919.90	2,925.09	2,178.00	1,023.01
Air	1,993.50	2,072.40	2,420.20	2,684.20	3,109.40	659.57	449.37
Water	0.90	0.70	0.39	0.28	0.19	0.00	0.40

Quelle: NSO (2022), *Mongolische nationale statistische Dienste. Fracht- und Personenbeförderung nach Modus und Volumen 2015-2021.*

In den Jahren von Covid-19 (2020-2021) gab es einen Rückgang des Verkehrsaufkommens bei allen Verkehrsträgern außer beim Eisenbahntransport. Der Rückgang im Straßenverkehr war mit 43% gegenüber 2019 der größte (2021 17,970 Mio. t).

Zum Entladen und Umladen müssen die Zugführer an den Grenzstationen nicht miteinander in Kontakt treten. Die Hygieneverfahren für den Zug und die darauf befindlichen Güter (Kupferkonzentrat und Eisenerz) gelten als viel einfacher und sicherer. Somit war der Eisenbahnverkehr weniger von den Grenzschließungen betroffen. Laut NSO (2021) exportierte die Mongolei im Jahr 2019 1,1 Mio. Tonnen Kupferkonzentrat, die im Jahr 2020 nur um 4,5 % zurückgingen und 2021 auf demselben Niveau blieben.

Dies beweist, dass der Bahntransport während der Pandemie mit weniger Unterbrechungen funktionierte. Die Hauptgründe dafür könnten die technischen Merkmale des Bahntransports sein, die es ermöglichen, die Züge und Container leicht zu reinigen, sowie die Eigenschaften der Fracht Kupferkonzentrat und Eisenerz. Kohle wird per Lkw transportiert und läuft hauptsächlich über den Hafen von Gashuun Sukhait. Im Jahr 2021 verkehren täglich etwa 500 Lkw zwischen der Mongolei und China. Es wird prognostiziert, dass diese Zahl auf 600 steigt. Das ist bei weitem nicht genug, wenn man bedenkt, dass vor der Covid-19-Pandemie mehr als 2.000 Lkw die Grenze überquerten (Global Times, 2021). So ging beispielsweise die Menge der aus der Mongolei nach China exportierten Kohle von 28,6 Millionen Tonnen im Jahr 2019 auf 19,8 Millionen bzw. 12,0 Millionen Tonnen in den Jahren 2020 und 2021 zurück (NSO, 2021).

Luftverkehr: Das Frachtvolumen im Luftverkehr ist im Vergleich zum Schienen- und Straßenverkehr gering.

Güterumschlag: Der Güterumschlag bezieht sich auf das Volumen des Güterverkehrs. Bei allen Verkehrsträgern ist der Güterumschlag im Zeitraum 2015-2019 gestiegen. Im Jahr 2021 (2.313,92 Mio. Tonnenkilometer) ist der Güterumschlag im Straßenverkehr stark zurückgegangen und beträgt nur etwa 30 % des Wertes von 2019 (6.203,78 Mio. Tonnenkilometer). Im Jahr 2021 (18.345,08 Mio. tkm) lag der Güterumschlag im Schienenverkehr über dem des Jahres 2019 (17.384,1 Mio. tkm). Infolge der Zunahme der internationalen Flüge stieg auch der Luftfrachtumschlag an.

Wegbeschreibung für den Transport: Tabelle II-2 zeigt die aktuellen Verkehrsrichtungen 2020-2021 nach Verkehrsträgern. Sie zeigt, dass die Eisenbahn in allen Richtungen dominiert: Import, Export und Transit. Der innerstaatliche Straßenverkehr wird nicht erfasst, da sich die meisten Autotransportunternehmen auf den Kohletransport und den grenzüberschreitenden Verkehr zwischen dem Hafen Zamyn Uud in der Mongolei und dem Hafen Ereen in China konzentrieren.

Güterverkehr - durchschnittliche Entfernung und Anteil der Verkehrsträger: Die Schätzung ist in Tabelle II-3 dargestellt.

Tabelle II-2 Richtung des Güter- und Personenverkehrs nach Verkehrsträgern (2020-2021)

Indicators	Types of transport	2020	2021	Growth
Freight carried (mln.tons)	Road	30454.90	17970.30	59.0%
	Rail	29840.10	31193.20	104.5%
	Air	2.70	6.43	238.1%
	Total	60297.70	49169.94	81.5%
Transit freight (thousand.tons)	Railway	4278.10	4239.60	99.1%
	From Russia to China	3480.30	3400.00	97.7%
	From China to Russia	803.70	1000.00	124.4%
	Total	4278.10	4239.60	99.1%
Export (mln.tons)	Railway	11454.00	10992.30	96.0%
	To through Russia	190.20	232.50	122.2%
	To through China	11263.80	10759.80	95.5%
	Road	28781.50	15402.90	53.5%
	Total	40235.50	26395.20	65.6%
Import (mln.tons)	Railway	3050.60	3358.00	110.1%
	To through Russia	2176.70	2264.40	50.2%
	To through China	873.90	1093.60	259.1%
	Road	1489.10	1010.50	67.9%
	Total	4539.70	4368.50	96.2%
Domestic transport (mln.tons)	Railway	11211.60	12670.00	113.0%
	Road	-	-	-
	Total	11211.60	12670.00	113.0%
Number of passengers (mln.persons)	Road	124.10	106.53	85.8%
	Railway	1.97	0.36	18.3%
	Water	0.00	0.02	-
	Air	0.45	0.20	44.4%
	Total	126.52	107.09	84.6%
Passengers travel abroad (thousand.persons)	Road	529.50	235.00	44.4%
	Railway	6.40	0.00	0.0%
	Air	161.80	100.20	61.9%
	Total	697.70	335.20	48.0%
Domestic passenger travel (thousand.persons)	Road	1477.77	557.00	37.7%
	Railway	1957.30	353.90	18.1%
	Air	285.70	97.90	34.3%
	Total	3720.77	1008.80	27.1%

Quelle: Zusammenfassung der Statistik. Daten und Informationen von MRTD (2020-2022). *Statistik des mongolischen Verkehrssektors 2020-2022.*

Tabelle II-3 Durchschnittliche Entfernung und Modalanteil im Güterverkehr

	2015	2016	2017	2018	2019	Growth	2020	2021	Growth
Average distance (km)									
Rail	599	619	593	594	618	0	594	589	0
Road	182	208	181	158	152	-6.3	149	123	-6.3
Aviation	2,750	2,490	2,458	2,365	2,413	-2.5	2,341	2,458	-2.5
Modal share									
Rail	59.48	49.48	42.17	38.00	40.79	0.07	49.60	63.59	0.22
Road	40.51	50.51	57.82	61.99	59.20	-0.05	50.39	36.40	-0.38
Aviation	0.01	0.01	0.01	0.01	0.01	-0.02	0.01	0.01	0.60

Quelle: Schätzung von S. Otgonbayar auf der Grundlage von Statistiken (2022) des MRTD

Personenbeförderung:

Im Personenverkehr dominiert der Straßenverkehr mit einem Anteil von etwa 97 % am gesamten Personenverkehr. Die Mongolei mit ihrer riesigen Ausdehnung verfügt über ein sehr unterentwickeltes Eisenbahnnetz. Die zivile Luftfahrt beschränkt sich auf die Beförderung von Passagieren in abgelegene Provinzen. Somit ist der Straßenverkehr die einzige und dabei auch flexibelste Transportart, um Güter und Passagiere von Tür zu Tür und zu abgelegenen Haushalten zu transportieren. Außerdem erfordert der Straßenverkehr keine speziellen Häfen zum Be- und Entladen.

Der Personenverkehr weist jedoch während des gesamten Zeitraums (2015-2021) eine rückläufige Tendenz auf (Tabelle II-2). Als Folge der Covid-19-Pandemie wurden in der Mongolei mehrmals strenge Ausgangssperren verhängt und die allgemeine Katastrophenvorsorge verhängt. Die Einschränkung des in- und ausländischen Personenverkehrs wirkte sich unmittelbar auf die Personenbeförderung aus. Ende 2021 belief sich die Zahl der Passagiere aller Verkehrsarten auf 107,1 Millionen, was einem Rückgang von 19,4 Millionen Personen oder 15,4 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum entspricht. Dieser Rückgang ist vor allem auf einen Rückgang der Zahl der Fahrgäste im Schienen- und Luftverkehr zurückzuführen.

Tabelle II-4 Personenverkehrsaufkommen und -umsatz, 2015-2021

	2015	2016	2017	2018	2019	Growth	2020	2021	Growth
Volume (million passengers)									
Rail	2.8	2.6	2.6	2.6	2.9	-2.3	1.97	0.35	-82.23
Road	256.5	260.7	212.2	193	168.4	-13.1	124.1	106.3	-14.34
Aviation	1	1	1.3	1.4	1.6	18.9	0.47	0.2	-57.45
Total	260.3	264.4	216.1	197	173	-12.8	126.54	106.85	-15.56
Turnover (million passenger-km)									
Rail	996.7	955.5	973.2	993.7	1111.5	-1.4	579.30	90.66	-84.35
Road	1940.5	1959.9	2040.9	2919.9	2925.1	0.9	2,178.00	1,023.01	-53.03
Aviation	1993.5	2072.4	2420.2	2684.2	3109.4	20	659.57	449.37	-31.87
Total	4930.7	4987.8	5434.3	6597.8	7146	6.4	3,416.87	1,563.04	-54.26

Quelle: MRTD der Mongolei, Verkehrssektorstatistik 2018-2022

Im Jahr 2021 reisten 106,5 Millionen Menschen über die Straße, was einem Rückgang von 17,6 Millionen Menschen oder 14,2 % gegenüber dem Vorjahr entspricht. Der Hauptgrund dafür war der Rückgang der Zahl der Fahrgäste, die die öffentlichen Verkehrsmittel der Hauptstadt nutzen. In der ersten Hälfte des Jahres 2021 wurden aufgrund der Umstellung auf die allgemeine Katastrophenvorsorge wegen der Covid-19-Epidemie keine Fahrgäste mit der Bahn befördert. Bis Ende 2021 wurden 0,36 Millionen Fahrgäste befördert, was einem Rückgang von 1,61 Millionen Fahrgästen oder 81,7 % gegenüber dem Vorjahr entspricht. Bis Ende 2021 wurden mehr als 200.000 Personen mit dem Flugzeug befördert, was einem Rückgang von 250.000 Personen (-55,6 %) gegenüber dem Vorjahreszeitraum entspricht.

Personenverkehr - durchschnittliche Entfernung und Anteil der Verkehrsträger: Die Schätzung ist in Tabelle II-5 dargestellt.

Tabelle II- 5 Anteil der Verkehrsträger am Personenverkehr

	2015	2016	2017	2018	2019	Growth	2020	2021	Growth
Average trip distance (km)									
Rail	356.7	361.2	370	386.3	377	0.9	314	297	-5.41
Road	7.6	7.5	9.6	15.1	17.4	16.2	7.9	6.1	-22.78
Aviation	2,085.50	2,025.80	1,933.10	1,887.00	1,917.50	1	2011	1996	-0.7458976
Modal share (%)									
Rail	1.08	0.98	1.20	1.32	1.68	0.21	1.56	0.33	-3.75
Road	98.54	98.60	98.20	97.97	97.34	-0.01	98.07	99.49	0.01
Aviation	0.38	0.38	0.60	0.71	0.92	0.23	0.37	0.19	-0.98

Quelle: Schätzung von S. Otgonbayar auf der Grundlage von MRTD-Statistiken (2022)

2.3. Entwicklungsziele und Trends im Bereich Verkehr und Logistik

Langfristiger Entwicklungsplan

Die Mongolei sieht in Fragen der Verkehrs- und Logistikkonnektivität den zentralen Schwerpunkt für die künftige Entwicklung des Sektors und stützt sich dabei auf vier Säulen: (i) Zugang zum Meer, (ii) internationale Konnektivität zur Integration in die Weltwirtschaft durch internationalen Handel und das Angebot von Transitverkehrsdiensten, (iii) inländische Konnektivität für mehr Wohlstand für die Entwicklung des Landes und das Wohlergehen der Menschen und (iv) die Verbindung der großen Bergwerke mit ihren Märkten. Gegenwärtig beabsichtigt die Mongolei, die Verkehrsinfrastruktur zu verdichten, indem sie die Konnektivität in den vorgenannten Säulen ausbaut. "Vision 2050",¹¹ und "New Revival Policy" sind die jüngsten vom Parlament der Mongolei verabschiedeten Dokumente, in denen die Entwicklungsziele des Landes und die Prioritäten der Aktions- und Investitionspläne festgelegt sind, die zuvor genehmigt wurden und derzeit umgesetzt werden.

"Vision 2050" Politik: Dabei handelt es sich um das jüngste Dokument zur langfristigen Entwicklungspolitik der Mongolei mit 9 grundlegenden Zielen und 50 Entwicklungszielen, die in drei Gruppen von Maßnahmen mit einer Laufzeit von je 10 Jahren (2020-2030, 2031-2040 und 2041-2050) unterteilt sind. Es werden folgende Ziele genannt, die erreicht werden sollen, wobei die Vision im Mittelpunkt steht, dass die Mongolei mit ihrem Wirtschaftswachstum und ihrer sozialen Entwicklung eine Führungsrolle übernimmt und ein Land ist, das seine Natur, Sprache, territoriale Integrität und Kultur nachhaltig bewahrt. In der Politik wurde der Verkehrs- und Logistiksektor als vorrangiger Sektor für die Entwicklung der Mongolei bezeichnet, und es wurde angestrebt, den Beitrag dieses Sektors zur Wirtschaft von 4,6 % im Jahr 2030 auf 9,8 % im Jahr 2040 bzw. 11,8 % im Jahr 2050 zu erhöhen. Um dieses Ziel zu erreichen, hat die Regierung der Mongolei eine Agenda für die Entwicklung einer angemessenen und effizienten Verkehrsinfrastruktur aufgestellt und 65 Investitionsprojekte im Verkehrs- und Logistiksektor als Projekte von landesweiter Bedeutung festgelegt.

Politik der "Neuen Wiederbelebung": In diesem Dokument werden sechs "Aufschwung"-Bereiche genannt: Hafen, Energie, Industrie, Stadt und Land, grünes Wachstum und staatliche Produktivitätssteigerung. Jeder dieser Aufschwungbereiche zielt darauf ab, Hindernisse zu überwinden,

¹¹ GoM (2020). Vision 2050. Genehmigt durch die 52. Entschließung des Parlaments

die die Entwicklung der Mongolei einschränken. Im Bereich der Verkehrs- und Logistikentwicklung zielt die Politik auf die Verdreifachung der Kapazitäten von Trockenhäfen, Land-/Grenzhäfen und Flughäfen ab. Die Politik zur Wiederbelebung der Häfen zielt darauf ab, die Kapazitäten der Trockenhäfen und Flughäfen der Mongolei zu erhöhen und die Verkehrsinfrastruktur des Landes zu verbessern. Die vorgenannten Maßnahmen stehen in vollem Einklang mit bereits genehmigten politischen Dokumenten und sektoralen Masterplänen wie dem „Strategic Plan for Railway Transportation“ (SPRT), dem „National Road Development Plan“ (NRDP) 2015-2020 usw.

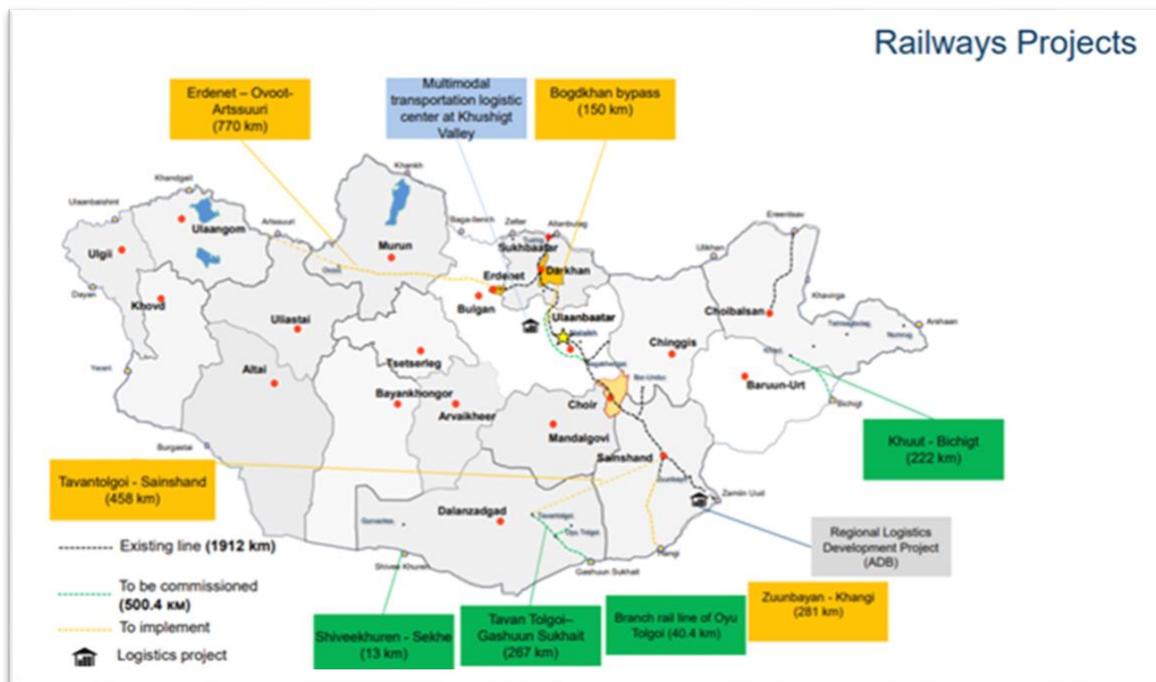
Langfristiger Investitionsplan

Für die Verkehrsarten gibt es mehrere lang- und mittelfristige Investitionspläne: (i) SRRT¹², (ii) NRDP 2016-2020, (iii) State Policy on Civil Aviation up to 2020 (SPCA)¹³, (iv) Action Plans of GoM for 2020-2024¹⁴ usw., die klar ausgearbeitete Phasen, spezifische Verkehrswege, wichtige Knotenpunkte, Investitionsoptionen und dergleichen enthalten.

Eisenbahn - Staatliche Politik für den Eisenbahnverkehr:

SPTR plante den Bau von 5683 km neuen Eisenbahnstrecken in 3 Phasen (Abbildung II-1).

Abbildung II-1 Geplante Eisenbahnprojekte



Quelle: Bild von der Präsentation. MRD (2018). *Verkehrssektorpolitik der Mongolei*. S.8 Verfügbar unter http://www.se.uni-oldenburg.de/documents/sumocos/presentations/sumocos_mn_1_2_3.pdf

¹² GoM (2010). Staatliche Eisenbahnverkehrspolitik. Genehmigt durch die 32. Entschließung des Parlaments, Mongolei

¹³ GoM (2013). Nationales Straßenentwicklungsprogramm 2016-2020. Genehmigt durch 18. Entschließung des Parlaments, Mongolei, 3

¹⁴ GoM (2016). Staatliche Politik der Zivilluftfahrt bis 2020. Genehmigt durch 94. Entschließung des Parlaments, Mongolei,

Die beiden Projekte Tavantolgoi-Zuunbayan (414,6 km) und Tavantolgoi- Gashuunsukhait (240 km)¹⁵ wurden 2022 in Betrieb genommen. Es wird erwartet, dass die Eisenbahn eine Transportkapazität von 30 Millionen Tonnen Kohle, Bergbauprodukten und anderen Gütern pro Jahr schafft, die Kosten für den inländischen Kohletransport um das Vierfache senkt und den Export von 30-50 Millionen Tonnen Kohle pro Jahr erhöht.

Tabelle II-6 Im Bau befindliche Eisenbahnen

414.6 km	Tavantolgoi -Zuunbayan railway railway	80 % completion	ETT JVC
240 km	Tavantolgoi – Gashuunsukhait railway	85 % completion	ETT JVC
463 km	Tavantolgoi -Manlai-Khangai railway		
270 km	Tavantolgoi-Tsagaandel uul railway		
547 kn	Northern Rail line: Erdenet-Ovoot	Under concession in progress	Northen Railway

Quelle: ET (2021). *Erdenes Tavan Tolgoi: A6-20 Mittelfristiger Geschäftsplan 2021-2025*.

Die Tavantolgoi-Zuunbayan-Eisenbahn wird Eigentum der Zuunbayan Tumor Zam LLC sein und die Tavantolgoi- Gashuunsukhait-Eisenbahn wird Eigentum der Tavan Tolgoi Tumor Zam LLC sein. Beide sind Tochtergesellschaften von Erdenes Tavan Tolgoi JVC. Mit der Fertigstellung der Zuunbayan-Khangai-Eisenbahn wird die Transportstrecke vom Bahnhof Yoru, UBTZ, zum Bahnhof Bugat von 1.722 km (Zamyn-Uud-Ereen) auf 1.404 km (Hangi-Mandal) um 318 km verkürzt. Dadurch werden die Kosten für den Transport von Eisenerz um 4-8 US\$ pro Tonne/km gesenkt (Tabelle II-6).

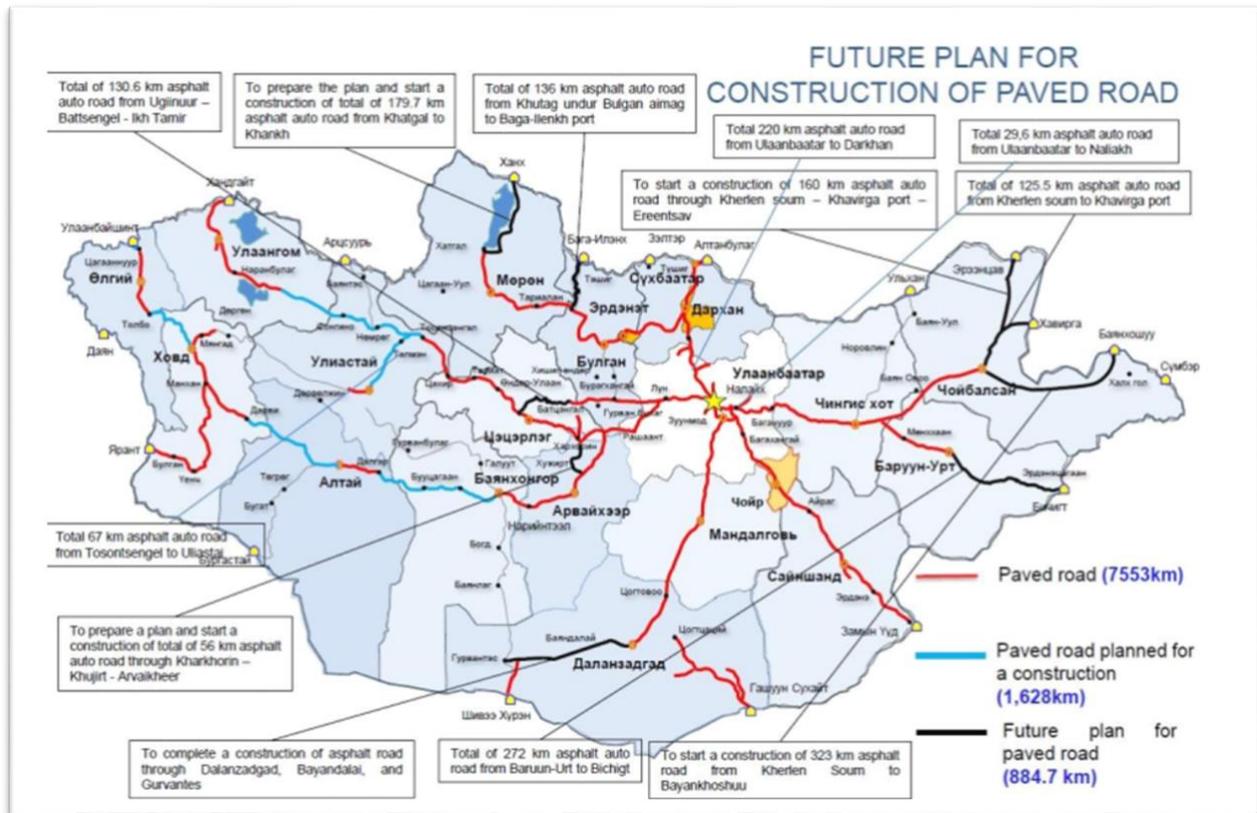
Die UBTZ hat einen umfassenden Plan für die technische Modernisierung und Entwicklung entwickelt, um ihre Kapazität bis 2030 auf 54 Millionen Tonnen zu erhöhen, wobei die Investitionskosten für die Infrastruktur auf 1,6 Milliarden US-Dollar und für das rollende Material auf 1,6 Milliarden US-Dollar geschätzt werden (UBTZ, 2022).

Straße - Nationales Straßenentwicklungsprogramm: 2016-2020:

Dieses auf 15 Jahre angelegte Investitionsprogramm zielt darauf ab, den Anteil der befestigten Straßen an der Gesamtstrecke zu erhöhen und die Beteiligung des Privatsektors an der Entwicklung der Straßeninfrastruktur zu erleichtern. Für den Investitionsplan werden allein für den Verkehrssektor rund 11 Mrd. US\$ benötigt. Er sieht jährliche Investitionsausgaben vor, die 34 % des BIP ausmachen könnten.

¹⁵ Erdenes Tavan Tolgoi (ETT) JSC (2020), Geschäftsplan A6-20

Abbildung II-2 Wichtige Straßenbauprojekte im NRDP



Quelle: Bild von der Präsentation. MRD (2018). *Verkehrssektorpolitik der Mongolei*. S.12 Verfügbar unter http://www.se.uni-oldenburg.de/documents/sumocos/presentations/sumocos_mn_1_2_3.pdf

Das NRDP schien zwar ehrgeizige Ziele zu haben, dient aber immer noch als zentrales politisches Dokument für die Entwicklung des Straßensektors und wird als Grundlage für die Investitionsplanung verwendet. Das Ziel, die Aimag-Zentren über eine asphaltierte Straße mit Ulaanbaatar zu verbinden, ist 2020 erreicht. Im Jahr 2021 wurden insgesamt 95 Projekte und Maßnahmen mit einer Länge von 1.702,7 km befestigter Straßen sowie der Bau, die Instandsetzung und Renovierung von 1.338,6 m langen Stahlbetonbrücken an 15 Standorten aus dem Staatshaushalt, mit ausländischen Krediten und PPP-Investitionen umgesetzt. 326,3 km befestigte Straßen und 550 Meter Stahlbetonbrücken wurden aus dem Staatshaushalt finanziert.

Die Politik der "Neuen Wiederbelebung" umfasst den Ausbau der internationalen Autobahn: 978 km zwischen Altanbulag und Zamiin Uud. Außerdem ist die Umsetzung des Projekts "Local Road" geplant, um das Zentrum der Soums mit einer kostengünstigen Straße zu verbinden. Für den Zeitraum 2020-2024 ist die Anbindung von insgesamt 45 Soum-Siedlungen geplant.

Tabelle II-7 Ausgewählte, im Bau befindliche Straßen

978.6 km	Local paved road	
1172.5 meters	Reinforced concrete bridge	
893.47 km	Paved road for tourism	
220 meters	Reinforced concrete bridge in tourist area	
2254.35 km	Special road to link the mining site with the border point	
	998 km	Special road for mining
	777.32 km	Paved road to expand economic corridor

Quelle: MRTD (2022). *Statistik des Mongolischen Verkehrssektors: 2022.*

Häfen

20 Grenzhäfen sind gemäß den zwischenstaatlichen Vereinbarungen über ihre Regelung in Betrieb: 12 Häfen mit China und 8 Häfen mit Russland. Zwei Häfen: Zamyn-Uud und Altanbulag werden regelmäßig per Eisenbahn und Straße angefahren. Die Ausfuhr von Bergbauprodukten erfolgt auf der Straße über die Häfen Bichigt, Bayan-Khoshuu, Gashuunsuhait, Shiveehuren, Hangi und Bulgan, während andere Konsumgüter und Bergbauprodukte über den Hafen Zamyn-Uud ausgeführt werden.

Die Mongolei hat 2016 das zwischenstaatliche Abkommen über Trockenhäfen ratifiziert. Die Trockenhäfen der Mongolei, die in dem Abkommen als Teil des internationalen intermodalen Transport- und Logistiksystems genannt werden, sind (i) Altanbulag (Grenze zu Russland), (ii) Ulaanbaatar, (iii) Sainshand, (iv) Zamyn-Uud (Grenze zu China), (v) Choibalsan. Um die Umsetzung zu fördern, hat die Regierung eine Arbeitsgruppe zur Verbesserung des rechtlichen Umfelds und zur Förderung von Investitionen durch Zusammenarbeit mit internationalen Organisationen und dem Privatsektor eingerichtet.

Luft - Staatliche Politik für die Zivilluftfahrt 2020:

Die Politik lenkt die Aufmerksamkeit auf die Entwicklung der Luftverkehrsdienste. In den untersuchten Jahren wurde der neue internationale Flughafen Chingis Khan gebaut und in Betrieb genommen. Die nächste Bemerkung im Bereich des Luftverkehrs betrifft die Konzession für das Management des neuen internationalen Flughafens Ulaanbaatar, denn dies ist die erste Maßnahme der mongolischen Regierung, die den Eintritt des Privatsektors in das Management eines internationalen Flughafens in der Mongolei ermöglicht. Was den lokalen Flughafen anbelangt, so befinden sich die Erweiterungen des Flughafens - der neue, von Kuwait finanzierte Flughafen Undurkhaan und der Flughafen Deluun Boldog - noch im Bau.

Tabelle II-8 Informationen zum neuen internationalen Flughafenkonzessionär

Concessionaire	New Ulaanbaatar International Airport (NUBIA) LLC	
Concession type	Invest – Operate- Transfer	
Concession term:	15 years, with possible extension maximum for 10 years	
Share holders of NUBIA LLC	50%	Japan Airport Management LLC: (Special Purpose Company funded by MC, NAA, JAT and JALUX)
	49%	“Khushigiin Khundii Airport” Stated Owned LLC: (Special Purpose Company funded by the Government of Mongolia)

Quelle: NUBIA LLC (2022). *Konzessionsvertrag zwischen GoM und New Ulaanbaatar International Airport LLC.*

2.4. Dichte der Verkehrsinfrastruktur

Die Verkehrsinfrastrukturdichte wird anhand der Statistiken für das Jahr 2021 geschätzt. Gesamtlänge der Straßen: 111.942,70 km, Länge der Schienenwege: 1.815 km, Länge der Wasserstraßen: 580 km, 25 Flughäfen, darunter 4 internationale Flughäfen (Tabelle II-8).

- Straßendichte: 32.833,61 km Straße pro 1 Million Einwohner und 71,57 Meter Straße pro Quadratkilometer.
- Schienendichte: 532,27 km Schienenweg pro Million Einwohner und 1,16 Meter Schienenweg pro Quadratkilometer.
- Dichte der Binnenwasserstraßen: 174,21 km pro Million Einwohner und 0,37 Meter Wasserstraße pro Quadratkilometer
- Flughafendichte: 7,33 Flughäfen pro Million Einwohner und 0,014 Flughäfen pro Quadratkilometer.

Tabelle II-9. Dichte der Verkehrsinfrastruktur (2021)

	Total (km)	Per 1 million inhabitants	Per km ²
Road	111,942.70	32,833.61 km	71.57 m
Rail	1,815.00	532.27 km	1.16 m
Waterways	580.00	174.21 km	0.37 m
Airports	25.00	7.33	0.0014

Quelle: Schätzung von S. Otgonbayar auf der Grundlage von MRTD-Statistiken (2022)

2.5. Grenzübergangseinrichtungen mit China.

Tabelle II-27 zeigt die Grenzübergänge zu China. Der Hafen Zamyn Uud – Ereen ist aufgrund seiner Einrichtungen sowie der Verbindung mit dem Hauptseehafen Tianjin, wo etwa 95 % der über den Seeweg eingehenden Sendungen abgefertigt werden, der wichtigste. Diese Zone zeichnet sich auch dadurch aus, dass sie auf beiden Seiten über freie Wirtschaftszonen verfügt. Darüber hinaus dient diese Zone als Hauptbasis für den internationalen Logistikvertrieb und die Import- und Exportverarbeitung für China, die Mongolei, Russland und europäische Länder und ist außerdem ein Tor zum zentralen Wirtschaftskorridor zwischen China und der Mongolei. Dementsprechend wird der Region viel Aufmerksamkeit geschenkt und es werden Investitionen getätigt. Das jüngste Projekt betrifft die Modernisierung der Häfen an 2 Grenzübergängen: Zamiin Uud und Gashuun Sukhait. Insgesamt werden 349,1 Mio. CNY bereitgestellt, und das Projekt wird 2019-2023 umgesetzt.

Zu den Projektaktivitäten gehören der Bau eines Passagierterminals, die Erneuerung der technischen Infrastruktur und Arbeiten zur Erweiterung anderer Infrastrukturkapazitäten. Bis 2022 sind die wichtigsten Einrichtungen der Kooperationszone im Wesentlichen fertiggestellt und bilden eine relativ vollständige und einheitliche Infrastruktur für Straßen, Wasserversorgung und Entwässerung, Strom, Wärme, Erdgas, Kommunikation und Ringwaden; die Soft- und Hardwareeinrichtungen werden voraussichtlich weiter verbessert.

Tabelle II-10 Grenzübergangshäfen mit China

Border port in Mongolia	Mode	Location	Approval organization	Feature	Corresponding port in China
Zamyn Uud	Railway	Connecting to China Railway	State Council	Class I	Eren hot
	Road	China –Mongolia border	State Council	Permanent operating	
				Class I	
Bulgan	Road		State Council	Permanent operating	Takhshiken
				Class I	
Shivee Khuren	Road		State Council	Permanent operating	Sekhe
Sumber	Road	Hinggan League Arxan	State Council	Class II	Arxan
Gashuun Sukhait	Road	China –Mongolia border	State Council	Temporary operating	
				Class I	
Khavirga	Road	Hulun Buir PRC–Mongolia border	State Council	Permanent operating	Arkhashaat
				Class I	
Bichigt	Road	Xilingol League Dong Wuzhu MuqinQi	State Council	Class I	Juangadabuqi
				Permanent operating	
Khangi	Road	Damaoqi County, PRC–	Inner Mongolian Authority	Class II	Manduk
BodonMaodu	Road	PRC–Mongolia border	Inner Mongolian Authority	Class II	BageMaodu
Bayankhoshuu	Waterway	Hulun Buir China –Mongolia border	Inner Mongolian Authority	Class II	EbudugeJua
				Permanent operating	

Quelle: Allgemeine Behörde für Grenzschutz der Mongolei (2022). *Grenzübergangshafen und -betrieb, aktualisiert 2020.*

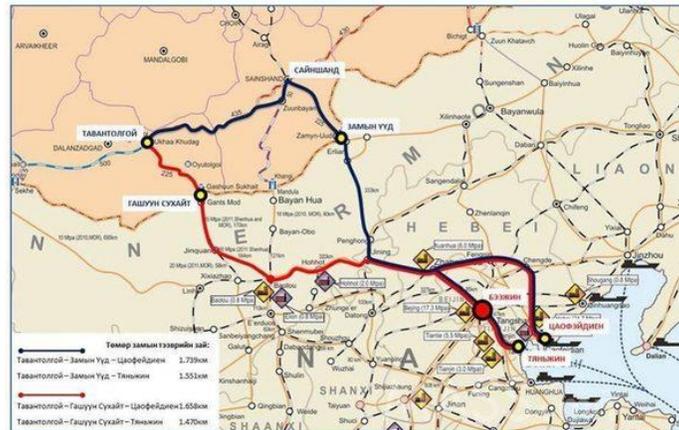
Tabelle II-30 und Abbildung II- 6 sollen die Bedeutung dreier Grenzübergangsstellen aufgrund ihrer Bedeutung für die Steigerung des Mineralexports und des internationalen Handels sowie ihrer Nähe zu den wichtigsten Seehäfen und Abnehmern in China unterstreichen: Boatou, Erdos, Hebei und andere.

Tabelle II-11 Die drei größten/wichtigsten Grenzübergangsstellen zu China

Gashuun sukhait -Ganqimaodu	Zamyn Uud - Ereen hot	Khang-Mandula port
523 km Huhhot, Baoou and Erdos	840 km from Beijing, Tianjin and Hebei	228 km from Huhhot Baotou and Erdos, 800 km from Xian
Road	Road	Road
	Railway	
The largest freight volume (Maingateway for TT (coal) and OT (copper concentrate))	The largest port for Mongolia and transit through Mongolia	The new railway and road connections are underway
		

Quelle: ADB (2020), *Plan für nachhaltige Entwicklung und Investitionen in der Inneren Mongolei*. <https://www.adb.org/sites/default/files/linked-documents/51192-001-sd-03.pdf>

Abbildung II-6 Tavan Tolgoi-Manlai- Khangai Road und Verbindungskarte



Quelle: Bild von Z.Enkhbold (2019). *Erläuterung zum Bau der Tavan Tolgoi-Zuun Bayar-Eisenbahn: Kurz.* <https://mass.mn/n/56813>

2.6. Infrastrukturmanagement, Verkehr und Logistik

Digitale Lösungen

Die Anwendung digitaler Lösungen in Transport und Logistik könnte in drei Hauptbereiche unterteilt werden: (i) digitale Konnektivitätsinfrastruktur, (ii) IKT-Anwendungen für das Datenmanagement und (iii) Anwendung neuer Technologien für die Transport- und Lagerüberwachung und/oder Qualitätssicherung.

Digitale Konnektivität: Was Internet und Mobiltelefonie betrifft, so ist das Land einschließlich der Dienstleister im Transport- und Logistiksektor, der Schiffsbetreiber und der Kunden gut vernetzt. Die Mongolei ist durch ein inländisches Glasfasernetz mit einer Länge von 47.278 km gut angebunden, dessen Ausbau von 2011 bis 2021 um das 2,8-fache gestiegen ist. Auf die staatliche Information Communications Network Company (ICN LLC oder Netcom) entfallen rund 40 % des gesamten Glasfasernetzausbaus, der größtenteils entlang der bestehenden Straßen verläuft. Darüber hinaus wird die internationale Konnektivität durch Verbindungen nach China und Russland erreicht, von wo aus der Verkehr zu den Asien-Europa-Netzen auf dem Landweg und über Unterwasserkabel geleitet wird (Tabelle II-31).

Die Mongolei profitiert von einigen der niedrigsten Latenzzeiten zwischen ostasiatischen und europäischen Märkten. Daher sind mehrere russische Betreiber, darunter TransTelekom, MegaFon und Rostelecom, sowie chinesische Betreiber, darunter China Unicom und China Telecom, Partnerschaften mit den mongolischen Betreibern ICN LLC, Gemnet und Mobicom eingegangen, um Verbindungen zwischen Europa und Asien anzubieten. Es gibt internationale Glasfaserverbindungen in Sukhbaatar an der nördlichen Grenze zu Russland und in Zamiin-Uud an der südlichen Grenze zu China, die Teil einer terrestrischen Verbindung mit relativ geringer Latenz zwischen Europa und Asien über nationale Netze in Russland und China sind (Abbildung II-7).

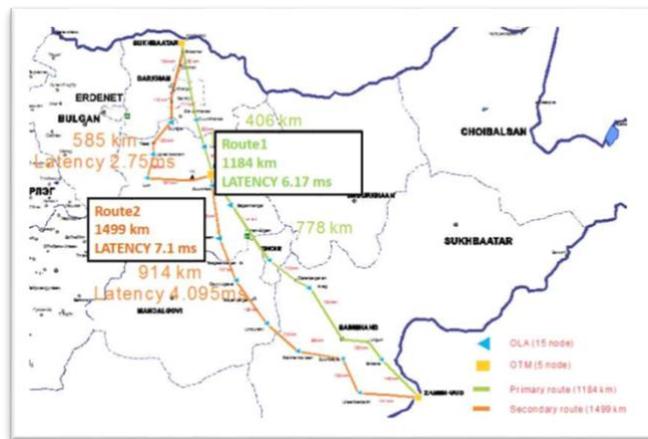
So sind alle Akteure des Transport- und Logistiksektors über das Internet und das Mobiltelefon gut digital vernetzt.

Tabelle II-12 Anschlussfähigkeit der digitalen Infrastruktur (2021)

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
International bandwidth /GB/							
Total	60	100	120	140	155	418	450.5
Contracted at ISP /Gb/							
Total		53.8	52	68	85	145	184.2
Fiber optic Cable network length /km/							
Total	35,392	36,760	38,905	44,424	45,346	47,748	48,684
Gemnet LLC	2,265	2,265	2,265	2,265	2,265	2,265	2,265
SkyNetwork LLC	7,195	7,870	8,883	10,880	10,880	11,960	12,195
Mobicom network LLC	7,435	7,757	8,714	11,643	11,685	12,572	12,895
Information and Communication Network, SOE	17,091	17,462	17,637	17,989	18,869	19,239	19,548
RAIL.COM Center	1,406						
MT Network LLC				241	241	241	241
Айфон тооног LLC						65	133

Quelle: UNESCAP (2019), *Forschungsbericht zur gemeinsamen Nutzung von IKT-Infrastrukturen mit Transport- und Energieinfrastrukturen in der Mongolei*. S.40

Abbildung II-7 Die internationale Glasfaserstrecke der ICN LLC



Quelle: UNESCAP (2019), UNESCAP (2019). *Forschungsbericht zur gemeinsamen Nutzung von IKT-Infrastrukturen mit Transport- und Energieinfrastrukturen in der Mongolei*. S.49.

IKT-Anwendungen für die Datenverwaltung: Die Regierungsorganisationen: General Tax Office, General Customs Authority, State Specialized Inspections (ab 2. Januar 2023 aufgelöst und als Teil der jeweiligen Fachministerien umstrukturiert), Behörden für Grenzschutz, alle Geschäftsbanken haben ihre eigenen Datenbanken und Datenbankmanagementsysteme. Die Benutzer können einen bestimmten Zugang zum Datenbankmanagementsystem haben (z.B.: GCA: CAIST-System, UBTZ- Informations- und Dispatchersystem usw.), die ohne größere Störungen recht gut funktionieren. Das CAIST-System weist automatisch den Risikosatz für jeden Wirtschaftsbeteiligten zu und ermöglicht es allen, ihre Zollanmeldung direkt oder über zugelassene Zollbroker im Voraus oder kurz vor dem Eingang der Sendung abzugeben.

IoT und andere neue Technologien: Der Transport- und Logistiksektor hinkt im Allgemeinen immer noch hinterher, wenn es darum geht, neue Technologien und Ausrüstungen in seinem Betrieb einzusetzen. In den meisten Fällen beschränkt sich ihre Anwendung auf die Verwendung von GPS und die Weitergabe von Informationen über E-Mail, Viber, Wechat usw. sowie soziale Medienplattformen.

Moderne Technologien und energieeffiziente Geräte sind noch im Frühstadium.

Logistikzentren und Lagerhäuser

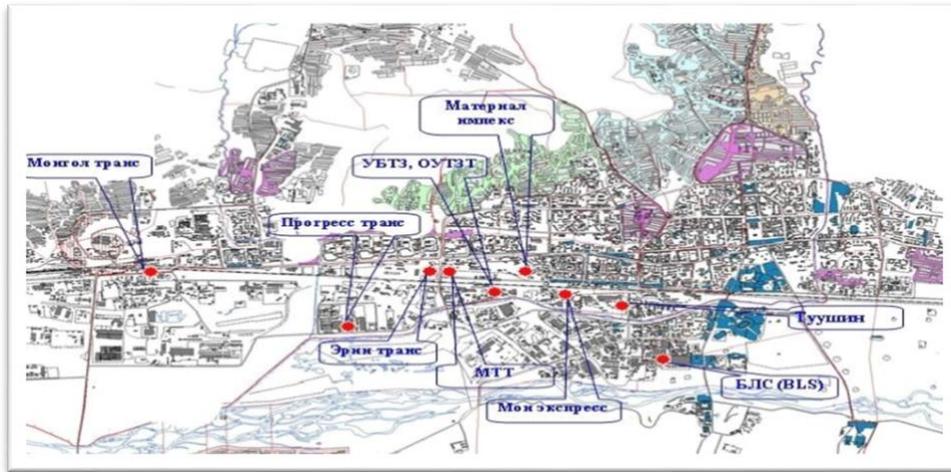
Der Logistiksektor in der Mongolei ist recht unterentwickelt, und die meisten Logistikdienstleistungen werden immer noch von internationalen Speditionsunternehmen angeboten, um in erster Linie Kunden mit Transportunternehmen oder anderen internationalen Speditionsunternehmen zu verbinden, die über ein internationales Agenturnetz verfügen. In dieser Situation verfügen die meisten Unternehmen über ein eigenes Logistikteam oder eine eigene Person und verwalten die Lagerung und Verteilung ihrer Waren auf eigene Weise.

Derzeit gibt es mehr als 300 Unternehmen, die nach eigenen Angaben Speditionsdienstleistungen anbieten. Bis 2016 mussten die internationalen Spediteure für die Erbringung von Dienstleistungen spezielle Lizenzen erwerben. Nur 10 der Unternehmen verfügen über eigene Terminals und Lager für ihre Kunden. Die übrigen arbeiten mit einem Doppelvertrag zur Nutzung der Terminals dieser Unternehmen. Mit Ausnahme des internationalen Transportvermittlungszentrums der Ulaanbaatar-Eisenbahn sind 100 % der Unternehmen des privaten Sektors im Bereich der Transportvermittlung tätig. Die Terminals bieten Dienstleistungen auf 2PL-Ebene an, vor allem Standard-Brokerage- und Frachtumschlagsdienste im Zusammenhang mit der Annahme von Import- oder Exportfracht und deren Auslieferung an die endgültige Versandstelle. In der Nähe der Terminals befinden sich staatliche Dienstleistungen wie Zoll- und Berufsaufsicht, Zollmakler, vorübergehende und garantierte Lagerdienste. Die meisten Terminals befinden sich in der 2. Zone der Stadt entlang der Haupteisenbahnlinie. Die gesamte Straßenfläche beträgt 271.923 m², die Länge der Nebenbahn beträgt 10.136 m, die Be- und Entladefläche 53.502 m² und die Kontrollfläche 74.212 m². Derzeit gibt es 11 Warmlager mit einer Gesamtfläche von etwa 40.000 m² und 37 Kühlhäuser mit einer Fläche von 28.000 m² (Abbildung II-8). Die größte Herausforderung für die Händler besteht darin, ein Lagerhaus zu finden, denn in vielen Fällen sind die Lagerhäuser langfristig gepachtet, und nur wenige sind als Zolllager verfügbar.

Die Terminals wurden ursprünglich auf der Grundlage der vorhandenen technischen Möglichkeiten gebaut, ohne die Marktnachfrage und Wachstumstrends zu berücksichtigen, und einige von ihnen waren in Bezug auf Platz und Investitionen begrenzt. Die meisten der dort eingesetzten Anlagen sind veraltet und ihre Effizienz ist gering, was die Fähigkeit einschränkt, das Angebot an Dienstleistungen zu erhöhen, wenn die Marktnachfrage steigt. Aus diesem Grund gibt es viele Schwierigkeiten wie Verzögerungen bei der Abholung der Fracht, erhöhte Bearbeitungskosten, die Unfähigkeit, leere Container rechtzeitig zurückzugeben, und Warteschlangen. Der hohe Anteil der Transport- und Logistikkosten an den Warenpreisen wirkt sich nicht nur negativ auf die Entwicklung des Speditionsgewerbes selbst, sondern auch auf andere Wirtschaftszweige aus.

Der Masterplan für die Stadtentwicklung von Ulaanbaatar bis 2030 sieht vier Terminals in der Hauptstadt vor.

Abbildung II-8 Standorte von Frachtterminals/Lagern



Quelle: Bild aus dem Machbarkeitsstudienbericht. UBLC (2016). *Machbarkeitsstudie zur Errichtung eines integrierten Frachtlogistikzentrums in Ulaanbaatar. S.107.*

Sicherheit im Straßenverkehr

2021 wurden insgesamt 72.260 Notrufe abgesetzt, das sind etwa 20 % mehr als im Jahr 2020. Die Zahl der Unfälle mit Personenschäden ist jedoch zurückgegangen, die Zahl der Durch Unfälle getöteten Menschen ist 2021 um 119 Personen oder 45 % gegenüber dem Vorjahr gestiegen.

Tabelle II-13 Zahl der Verkehrsunfälle und ihre Folgen

Accidents and crimes		2020	2021	Comparison
Emergency call	numbers	65,650	79,260	120.73%
Recorded road and traffic accident	numbers	21,768	22,482	103.28%
Recorded crimes	numbers	23,064	915	3.97%
Due to road and transport accidents				
Affected person	a person	3,148		
Dead	a person	430		
Injured person	a person	2,718	2,475	91.06%
Due to crime				
Affected person	a person	1,048	915	87.31%
Dead	a person	264	383	145.08%
Injured person	a person	784	774	98.72%
Causes of accident				
Driver's fault	numbers	21,196		
Road condition	numbers	40	- - -	
Pedestrians' fault	numbers	532		

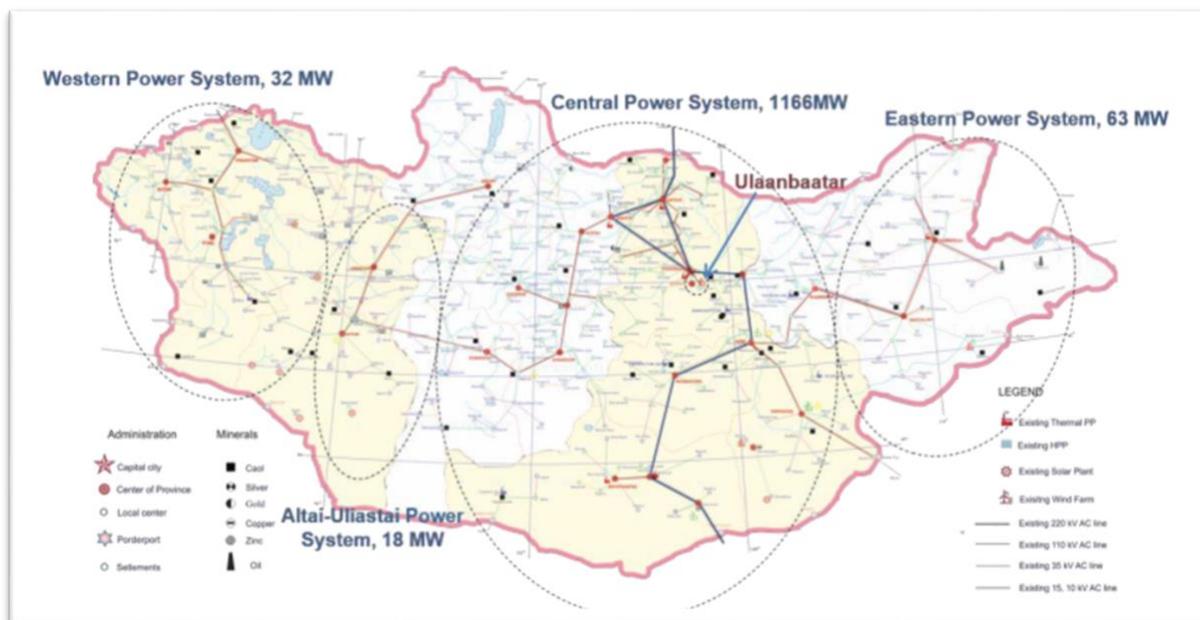
Quelle: MRTD (2022). *Verkehrssektorstatistik 2022*

Energieversorgung, Stromnetz und Brennstoffversorgung

Energieversorgung und Stromnetz

Die Gesamtlänge des Netzes in der Mongolei beträgt rund 41.945 km, davon sind 6.886 km 110-kV- und höhere Spannungsleitungen. Das Energieinfrastruktursystem besteht aus vier unverbundenen Energiesystemen: Zentrales Energiesystem, westliches Energiesystem, östliches Energiesystem und Altai-Uliastai-Energiesystem. Das Stromerzeugungssystem umfasst ein Kraft-Wärme-Kopplungs-Kraftwerk in Dalanzadgad sowie Dieselgeneratoren und erneuerbare Energiequellen. Derzeit gibt es kein einheitliches Energiesystem in der Mongolei.

Abbildung II-9 Energienetz der Mongolei



Quelle: Nautilus Institute (2020), *Mongolische Netzdaten, die in die Diskussionen über die internationale Energieinfrastruktur einfließen sollen*¹⁶

Im Jahr 2019 waren 304 von 331 Soums an das zentrale Stromnetz angeschlossen, das in ähnlicher Frequenz und Belastung vom russischen Netz unterstützt wird. Darüber hinaus werden 12 Soums durch erneuerbare Energiequellen versorgt, und 13 Grenzsoums in 7 Aimags sind an die Stromnetze der Nachbarländer China und Russland angeschlossen. Die Mongolei hat sich zum Ziel gesetzt, bis 2023 durch den Bau neuer Kohlekraftwerke und Wasserkraftwerke autark zu werden. Die Verlängerung der neuen Energieprojekte ist ein Nachteil für den mongolischen Energiesektor, und die Regierung muss dieses Problem angehen, indem sie weitere Finanzierungsmöglichkeiten erkundet und potenzielle Investoren anwirbt.

In der Mongolei wird die Stromerzeugung in drei Sparten unterteilt: (i) kohlebetriebene Kraftwerke, (ii) erneuerbare Energien und (iii) Importe. Der Strom wird fast vollständig (82 %) von insgesamt neun Kohlekraftwerken erzeugt, während die Erzeugung aus erneuerbaren Energien (13 %) und aus kleinen Dieselmotoren (5 %, meist in abgelegenen Gebieten) den Rest der Versorgung des Landes ausmacht. Die installierte Gesamtkapazität der Stromerzeugung beträgt derzeit (2019) 1.476,6 MW und setzt sich aus den folgenden Erzeugungsquellen zusammen:

- Die Gesamtkapazität der KWK-Anlagen (Kraft-Wärme-Kopplung) beträgt 1.162,2 MW
- Die Gesamtkapazität der Windkraftanlagen beträgt 155 MW
- Die Gesamtkapazität der Solarkraftwerke beträgt 60 MW
- Die Gesamtkapazität der Wasserkraftwerke beträgt 26,21 MW
- Die Gesamtkapazität der Dieselmotoren beträgt 72,6 MW (T.Purevjav, 2020)¹⁷

¹⁶ Nautilus Institute (2020), *Mongolische Netzdaten, die in die Diskussionen über die internationale Energie-Infrastruktur einfließen sollen* <https://nautilus.org/wp-content/uploads/2020/09/Tovuudorj-Purevjav-Grid-Data-SR-PDF-Sep20-2020.pdf>

¹⁷ T. Purevjav (2020). *Mongolian Grid Data*. NAPSNet Special Reports, <https://nautilus.org/wp-content/uploads/2020/09/Tovuudorj-Purevjav-Grid-Data-SR-PDF-Sep20-2020.pdf>

Kraftstoffversorgung:

Die Mongolei ist stark von Kraftstoffeinfuhren abhängig. Im Durchschnitt bezieht die Mongolei etwa 95 % ihres Kraftstoffs aus Russland und 5 % aus China. Doch die Qualität gibt Anlass zur Sorge.

3. Chancen für deutsche Unternehmen

3.1. Einführung Teil III

In diesem Teil werden kurz die Export- und Importverfahren durch China und ausgewählte Aspekte des rechtlichen und regulatorischen Rahmens dargelegt, den die Unternehmen einhalten müssen. Die wichtigsten Informationen und Daten in diesem Teil wurden hauptsächlich durch Interviews und Treffen mit wichtigen IFF-Akteuren, Händlern, Beamten des öffentlichen Sektors und Logistikplanern gesammelt. Die Statistiken stammen von der Zollbehörde, der OECD-Handelsstatistik, der EU-Handelsstatistik und ausgewählten Projektunterlagen der Entwicklungspartnerorganisationen. Die UN ESCAP und die ADB waren wichtige Informationsquellen und führten Studien zu verschiedenen transitbezogenen Themen durch, insbesondere im Bereich der Handelserleichterung. Das Hauptproblem bestand darin, dass die für 2020-2022 von IFF-Akteuren und Händlern erhobenen Zeit- und Kostendaten nicht konsistent waren und daher nicht im Detail dargestellt werden konnten. Der Grund dafür waren die stark volatilen Gebühren für Transport- und Logistikdienstleistungen während des Zeitraums von Covid-19 und die Auswirkungen der von der mongolischen Regierung ergriffenen Maßnahmen. Eine weitere Quelle für Daten und Informationen über die Entwicklungen vor Ort und die jüngsten Entwicklungen waren Websites und Zeitungsartikel.

Dieser Teil könnte für B2B- und B2C-Unternehmen nützlich sein, die an folgenden Themen interessiert sind

- Geschäfte im Bergbau und in der Bergbauzulieferindustrie
- Handel zwischen den Ländern, Auswahl von IFF-Anbietern und Suche nach Händlern
- Schiffsbetreiber oder Nicht-Schiffsbetreiber (NVO) im Bereich Transport und Logistik
- Abschluss von Vertretungsvereinbarungen mit lokalen IFF-Akteuren
- Durchführung von Transitverkehren durch China und Russland

3.2. Wirtschaftspartnerschaft zwischen Deutschland und der Mongolei

Deutsche Unternehmen in der Mongolei

Statistiken zeigen, dass der aktuelle Umfang des Handels und der Investitionen Deutschlands in der Mongolei von Jahr zu Jahr zunimmt (DMUV, 2023). Der Deutsch-Mongolische Unternehmensverband (DMUV) ist die beste Anlaufstelle für detaillierte Informationen und damit verbundene Dienstleistungen, um in den mongolischen Markt einzutreten und die Geschäftskultur der mongolischen Wirtschaft sowie Geschäftsmöglichkeiten besser zu verstehen.

Der DMUV ist ein Wirtschaftsverband, der 1995 in Ulaanbaatar, Mongolei, von deutschen und mongolischen Unternehmen gegründet wurde und 79 Mitglieder hat (DMUV, 2023). Er ist eine der ersten bi-lateralen Nichtregierungsorganisationen in der Mongolei, die sich zum Ziel gesetzt hat, die Geschäftspartnerschaft zwischen Unternehmen aus beiden Ländern zu stärken. Die DMUV bietet in Zusammenarbeit mit dem Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI) die Dienstleistungen einer deutschen Auslandshandelskammer (AHK) in der Mongolei an. Die DMUV ist eine wichtige Anlaufstelle für die Suche nach Geschäftspartnern und den Austausch von Basiserfahrungen bei Geschäften in der Mongolei. Weitergehende Informationen finden Sie auf der Website des DMUV.¹⁸

¹⁸

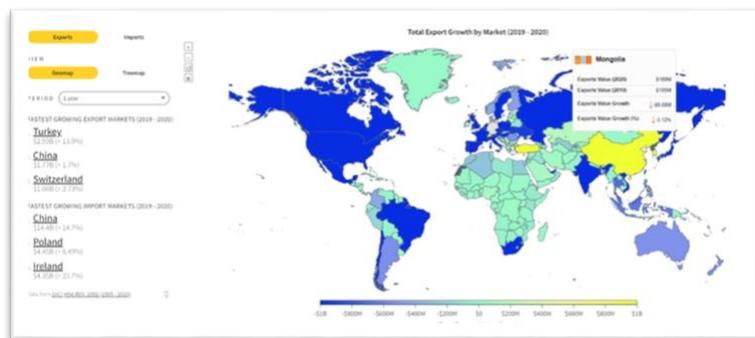
<https://www.dmuvmn>

Export und Import zwischen Deutschland und der Mongolei

Abbildung III-1 und Abbildung III-2 zeigen die gesamten Export- und Importmärkte Deutschlands. Wie dort vermerkt, ist der Anteil der Ein- und Ausfuhren in die Mongolei im Vergleich zu den anderen Märkten marginal. Dies könnte auf viele Faktoren zurückzuführen sein, wie z. B. die unterschiedlichen Produktionskapazitäten und Marktgrößen, die geografische Lage, die Kosten und die Wettbewerbsnachteile der Mongolei, dadurch, Deutschland zu erreichen und deutsche Exporteure anzuziehen.

Ein weiteres Bild über die Merkmale der deutschen Exporte und Importe lässt vermuten, dass es mehr Geschäftsmöglichkeiten gibt. Hinsichtlich des Volumens wären die Geschäftsmöglichkeiten marginal, aber wenn man es mit China, dem am schnellsten wachsenden Markt Deutschlands vergleicht, hat die Mongolei eine Nische, um das Handelsvolumen zu erweitern und ihre Importe und Exporte nach Deutschland zu diversifizieren.

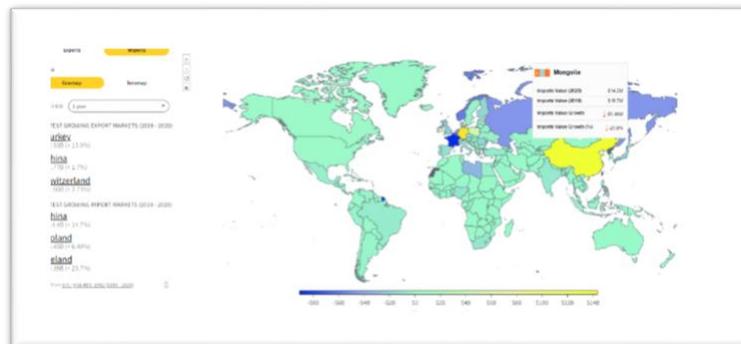
Abbildung III-1. Gesamtausfuhrmarkt Deutschlands und der Mongolei



Quelle: Grafik. Generierte Vom Portal OECD (2023) *Gesamtexportmarkt von Deutschland in die Mongolei: 2019-2020*.

<https://oec.world/en/profile/country/deu?depthSelector1=HS2Depth&subnationalTimeSelector=timeYear&yearlyTradeFlowSelector=flow0>

Abbildung III-2. Gesamtimportmarkt von Deutschland und der Mongolei

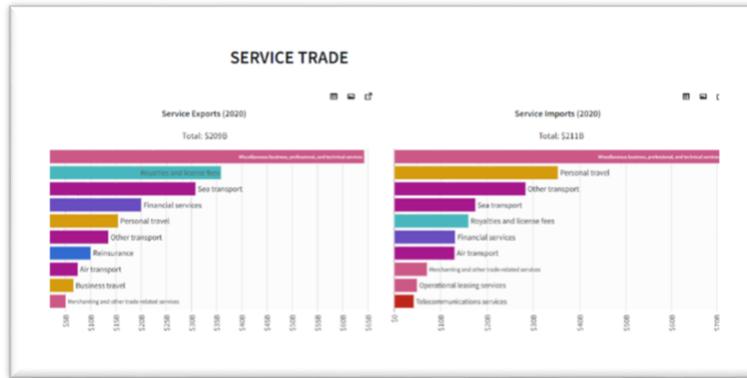


Quelle: : Grafik. Generierte Vom Portal OECD (2023). *Gesamtimportmarkt Deutschlands aus der Mongolei: 2019-2020*

<https://oec.world/en/profile/country/deu?depthSelector1=HS2Depth&subnationalTimeSelector=timeYear&yearlyTradeFlowSelector=flow0>

Abbildung III-3 zeigt den Anteil und die Arten des Dienstleistungsverkehrs, der für Transport- und Logistikdienstleistungen genutzt wird (Eisenbahn, See, Luft und Rückversicherung). Der Produktraum Deutschlands deutet darauf hin, dass die künftigen Exporte Deutschlands weiterhin stark mit den derzeitigen Exporten korrelieren werden. Somit kann die regionale Nähe der Mongolei zu China als Grundlage für eine Steigerung des Handels und der Investitionen zwischen Deutschland und der Mongolei dienen.

Abbildung III-3. Entwicklung des Dienstleistungshandels in Deutschland



Quelle: Grafik. Generierte Vom Portal OECD (2023). *Dienstleistungsgewerbe Deutschlands 2020*

<https://oec.world/en/profile/country/deu?depthSelector1=HS2Depth&subnationalTimeSelector=timeYear&yearlyTradeFlowSelector=flow0>

Die Geschäftsmöglichkeiten für deutsche Unternehmen lassen sich somit auf drei große Säulen verteilen:

1. Chancen in der Beratung und bei langfristigen Investitionen
2. Chancen im Bergbau und in der Mineralienlogistik
3. Chancen im Handel

3.3. Geschäftsmöglichkeiten - Beratung und langfristige Investitionen

Die Langfristige Entwicklungspolitik der Mongolei in Vision 2050¹⁹, ein mittelfristiges Programm New Recovery Policy²⁰ und die in Teil II dieser Studie vorgestellten Projektinformationen können den deutschen Unternehmen dazu dienen, einen allgemeinen Rahmen für die Geschäftsmöglichkeiten im Bereich der Beratungsdienste, der langfristigen Investitionen und der Konzeption, Umsetzung und/oder Beteiligung an regionalen und/oder größeren Transport- und Logistikentwicklungsprojekten zu schaffen.

In Bezug auf regionale Transport- und Logistikentwicklungsprojekte haben Unternehmen aus Deutschland wahrscheinlich einen absoluten Wettbewerbsvorteil, da (1.) Deutschland laut Weltbank Logistics Performance Index (kurze Informationen in Teil I der Studie) seit langem weltweit führend ist; (2.) sie wahrscheinlich breitere Möglichkeiten durch EBRD-Projekte haben, die in der Mongolei durchgeführt werden (kurze Informationen in Teil I und II der Studie).

EBRD (2023) berichtet, dass sich der Wert der gemeinsamen Deutschland-EBRD-Investitionen zum 31. Dezember 2020 auf 31,59 Milliarden Euro belief, wobei 16,05 Milliarden Euro auf EBRD-Finanzierungen und 15,54 Milliarden Euro auf deutsche Investitionen entfielen. Außerdem wird berichtet, dass deutsche Berater von 2015 bis 2019 19 Aufträge im Wert von über 413,1 Millionen Euro erhalten haben.²¹

¹⁹ Im Politikbereich "Regionale und lokale Entwicklung" zielt die Politik darauf ab, die Voraussetzungen für wirtschaftliches Wachstum zu schaffen, indem die Regionen durch integrierte Infrastrukturnetze miteinander verbunden werden; UB und Satellitenstädte: Entwicklung einer international wettbewerbsfähigen Metropole mit wachsenden Satellitenstädten als ausgewogenes Ökosystem mit einem stabilen rechtlichen Umfeld und guter Regierungsführung, die als Verkehrs-, Logistik- und internationale Drehscheiben in Nordostasien dienen sollen.

²⁰ Das Programm konzentrierte sich auf (i) den Ausbau der Grenzkapazitäten und der Konnektivität, (ii) die Modernisierung der Industrietechnologie, (iii) die regionale Integration, (iv) die Verbesserung der Energieübertragungs- und -verteilungsnetze usw.,

²¹ <https://www.ebrd.com/who-we-are/structure-and-management/shareholders/germany.html>

Der Senior Experten Service von Deutschland ist ein in der Mongolei sehr bekanntes Programm. Das liegt nicht nur an der Kosteneffizienz, sondern auch daran, dass es als Ausgangspunkt für die Identifizierung weiterer potenzieller Berater aus Deutschland usw. dient.

In diesem Bereich eröffnen sich weitere Geschäftsmöglichkeiten, über die Sie zusätzliche Informationen erhalten:

- allgemeine Informationen finden Sie bei den multinationalen und regionalen Finanzinstituten
- Informationen über genehmigte Projekte erhalten Sie beim Finanzministerium: <https://mof.gov.mn>
- Allgemeine Informationen zur Investitionspolitik und zu Projekten finden Sie auf dem Portal Invest Mongolia: <https://investmongolia.gov.mn>
- Informationen über Konzessions- und PPP-Möglichkeiten erhalten Sie beim Ministerium für Wirtschaft und Entwicklung: <http://en.med.gov.mn>
- Mittel- bis kurzfristige Geschäftsmöglichkeiten (Projekte und Beschaffung) finden Sie im System des öffentlichen Auftragswesens der Mongolei: <https://www.tender.gov.mn/en/index/>
- Der mongolische Fahrplan für Handel und Investitionen 2019-2023: <https://mfa.gov.mn/3d-flip-book/mongolias-trade-and-investment-roadmap-2019-2023>

3.4. Geschäftsmöglichkeiten - Bergbau und Mineralien-Transportlogistik

Die Mongolei ist reich an natürlichen Ressourcen, und es wird erwartet, dass die vom Bergbau angetriebene Entwicklungspolitik in den nächsten Jahrzehnten fortgesetzt wird. Daher wird es mehr Geschäftsmöglichkeiten im und um den Bergbau geben, darunter

- Bergbaubetriebe
- Bergbauausrüstung und Ersatzteilversorgung
- Entwicklung und Bereitstellung von Bergbauinfrastruktur

Mineralische Ressourcen und Reservestandorte

Man kann davon ausgehen, dass die Explorations- und Bergbauaktivitäten in der Mongolei aufgrund der geänderten Nachfragesituation bei Rohstoffen, die für Energiewandel benötigt werden, in erheblichem Maße zunehmen werden. Damit wird auch die Nachfrage nach Expertenwissen, Bergbauausrüstung und Technologien steigen, die für geologische Explorations, Untersuchungen und Aufschlüsse neuer Betriebe sowie andere damit verbundene Dienstleistungen benötigt werden. Dieser Anstieg bezieht sich nicht nur auf die Technologien, die während des gesamten Lebenszyklus von Bergwerken eingesetzt werden, sondern hat auch große Auswirkungen auf die Entwicklung der Verkehrs- und Logistikinfrastruktur, da die Mongolei die Anbindung der Bergbaustandorte an die jeweiligen Märkte verbessern muss. (Kurze Informationen hierzu finden Sie in Teil I und Teil II dieser Studie.)

Tabelle III-1, Tabelle III-2 und Abbildung III-1 zeigen eine allgemeine Wachstumstendenz des Marktes. Tabelle III-3 und Tabelle III-4 sind besonders für deutsche Unternehmen geeignet, die an Investitionen in den Bergbau oder in Transport und Logistik im Zusammenhang mit der Mineralexploration oder der Lieferkette usw. interessiert sein könnten.

Tabelle III-1 Zugelassene Metalle/Mineralien in geologischen Reserven (2020)

	unit	metals/minerals contained in geological reserves	World rank
Gold hard rock	kg	2,548,396.00	
Gold palcer	kg	228,177.00	
Copper without copper in polymetallic deposits	ton	60,654,700.00	IV
Iron	thous.ton	1,822,434.00	
Coal	thous.ton	38,522,035.00	VII
Lead	thous.ton	2,073.00	
Zinc	thous.ton	6,172.00	
Rare earth elements	ton	2,985,326.00	
Tungsten	ton	437,500.00	
Uranium oxide	ton	180,152.00	XI
Molybdenum	ton	160,000.00	VII
Flourspar	ton	47,842,740.00	
Phosphorite	ton	54,053,200.00	

Quelle: Mineral Resources Authority (2020). *Investitionspotenzial im Mineralsektor der Mongolei 2020*.

Die Mongolei verfügt über einen staatlichen Plan zur Erkundung von Mineralien und Metallen, der im Jahr 2022 entsprechend der Genehmigung des langfristigen Entwicklungsplans Vision 2050 aktualisiert wurde.

Nachfrage nach Transport- und Logistikdienstleistungen

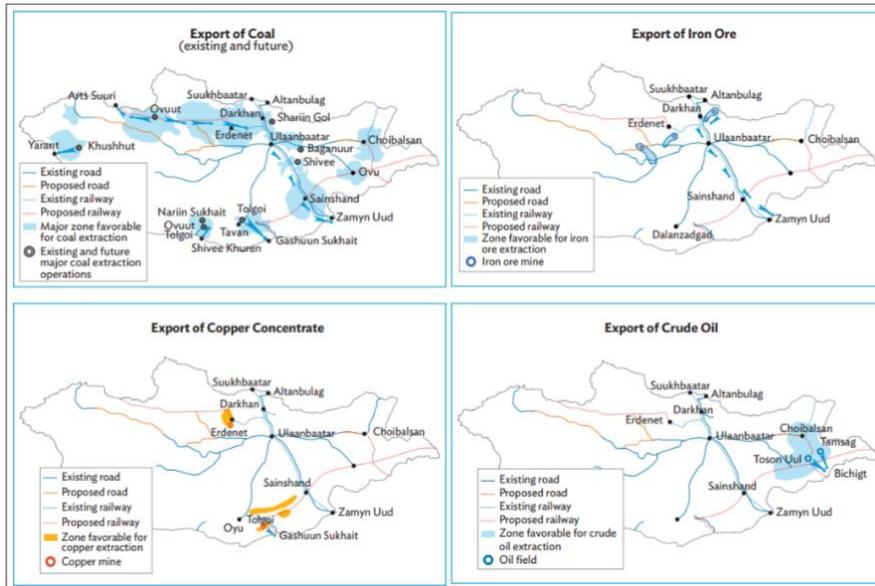
Abbildung III-4 gibt einen Überblick über die Arten und Standorte der Bodenschätze sowie die für den Export vorgesehenen Routen. Derzeit haben die meisten der vorgesehenen Häfen nur begrenzte oder gar keine Kapazitäten für große Exportmengen. Zusammen mit den Informationen in Teil II²² dieses Berichts und der Entwicklung der Transportnachfrage und -struktur können interessierte deutsche Unternehmen in die Bereiche der Bergbauunternehmen, Transportdienstleister, Transport-VOs oder nur NVOs einzusteigen oder Lokomotiven und rollendes Material an bestehende Eisenbahnunternehmen (UBTZ) oder neu gegründete Eisenbahnunternehmen (TTRW) oder an lokale oder internationale NVOs, die ein bankfähiges Angebot haben, zu verleasen oder zu verkaufen.

Tabelle III-2 Mineralienexplorationsplan der Mongolei (aktualisiert 2020)

Mineral	Unit	2015	2020	2025	2030	2032
Coal	mill.ton	64.5	74	101.8	122.8	131.4
Export	mill.ton	50	55	74.4	89	94.9
For thermal energy	mill.ton	11.7	15	21.8	27.1	29.3
For domestics use	mill.ton	0.8	0.9	1	1	1.1
other	mill.ton	2	3.1	4.6	5.7	6.1
Copper ore (35 %)	mill.ton	1.3	3.2	5.6	7.6	8.3
Copper cathode	thous.ton	2.6	2.6	2.6	2.6	2.6
Molebidenium ore (47%)	thous.ton	5.8	5.5	6.2	6.6	6.8
Gold	ton	19	24	34	39	40.8
Iron ore	mill.ton	10	10	11	12	12
Flourite	mill.ton	120	200	200	200	200
Wolframite(65%)	ton	150	150	150	150	150
Zinc (50%)	mill.ton	95.6	90.5	84.6	80	78

Quelle: NDA (2022). *Studie zur Planung der Entwicklung und des Standorts der Bergbau- und Schwerindustrie*. S.16.

Abbildung III-4. Ausfuhrbewegungen für vier wichtige Mineralien der Mongolei



Quelle: ADB (2018). Barrieren brechen: Nutzung von Transport und Logistik in der Mongolei

Tabelle III-3 Güterverkehrsnachfrage auf der Schiene (bis 2045)

Railway	Length of railway (km)	Freight demand per day (ton)	Freight demand per annum (ton/km)
Current	Baganuur-Bagakgangai	94	5,938,628
	Airag - Bor onder	60	5,448,233
	Sukhbaatar - Zamiin Uud	110	3,148,233
	Sharin gol-Darkhan	63	1,626,278
	Salkhit - Erdenet	164	1,097,671
	Sainshand-Zuun Bayar	47	714,486
New	Tavan tolgoi-Gashuun sukhait	230	16,000,965
	Narin sukhait-Shivee khuren	45	3,297,033
	Choibalsan - Huut-Bichigt	320	89,083
	Tavan tolgoi-Zuun Bayan	400	53,564
	Choibalsan - Huut-Humrug	540	52,790
	Burenkhaan-Erdenet	350	42,861
	Choibalsan -Huut- Sainshand	550	39,354
	Ereentsav - Choibalsan	238	12,576

Quelle: NDA (2022). Studie zur Planung der Straßenverkehrs- und Logistikentwicklung und -standorte. S.203.

Tabelle III-4 Ausbauplan für die wichtigsten Eisenbahnmagistralen und Effizienzbeschränkungen (2013 und 2043)

	Direction		Length (km)	Freight amount (ton/ day)	Put-through capacity (freight/day)	Max demand (thous.ton/ year)	Efficient rate (%)	Efficiency constrained (thous ton/year)
2013	Russia	Airag	749	7,056-18,489	10-50	1,95-54,750	38,48-87,68	4,213-48,002
	Airad	Bor-Undur	67	18927	5	5,475	- 26.18	-1,433
	Bor-Undur	China border	296	18,252-18,894	7-57	7,665-62,415	10,7-89,33	771-55,753
2043	Russia	Airag	384	28,505-60,825	18-28	13,140-30,660	9,19-61,08	1,207-18,727
	Sukhbaatar	Zamiin Uud	112	28,505-97,027	10-50	1,665-54,750	61,08--180	7,859--29,700
	Zamiin Uud	China border	-	18,252-18894	8-57	8,760-62,415	41,2-95.18	3,776-59,404

Quelle: NDA (2022). Studie zur Planung der Straßenverkehrs- und Logistikentwicklung und -standorte. S.210

3.5. Geschäftsmöglichkeiten - Handel

Highlights der Zukunft

Versorgung für den Bergbau: Die Nachfrage nach allen Arten von Versorgungsgütern für den Bergbausektor, angefangen von einfachen Sicherheitsvorrichtungen, Sicherheitskleidung und -schuhen bis hin zu schweren Maschinen und Logistikausrüstungen, einschließlich Überwachungssystemen, Kontrollgeräten und Wartungsdiensten nimmt zu. In der Anfangsphase des Bergbaubooms neigten die Unternehmen dazu, billigere und/oder gebrauchte Maschinen und Ausrüstungen zu wählen, woraus eine Erhöhung der Wartungskosten und der Leerlaufzeiten resultierte. Infolge der verbesserten Finanzlage und des verbesserten Managements suchen die Bergbauunternehmen nun nach den effizientesten, langlebigsten und geeignetsten Maschinen und Ausrüstungen.

Ausrüstung und Technologie für die landwirtschaftliche Produktion: Dies ist einer der vorrangigen Bereiche für die Mongolei. Das Land rät beispielsweise von Nutzung unverarbeiteter Rohstoffe und Fleisch ab. Die Politik schreibt nun die Verarbeitung vor, aber die Unternehmen haben immer noch keine weiteren Maßnahmen ergriffen, so dass eine große Menge an Häuten, Wolle und Nebenprodukten verschwendet wird.

Es gibt mehrere Initiativen zur Verarbeitung von Wolle und Häuten und zur Herstellung von Tiernahrung aus Fleischnebenprodukten, die in die EU exportiert werden, z. B. nach Italien, Deutschland, aber auch nach Japan, Korea usw. Der Umfang der Produktion liegt weit unter der vorhandenen Menge "Rohmaterial". Zur Zeit werden nur etwa 10-15 % der verfügbaren Rohstoffe verwendet.

Verarbeitete Lebensmittel: Das Marktpotenzial für deutsche Exporteure ist groß. Anbieter aus China, Südostasien, Russland, Korea, der Türkei, etc. sind aktiv. Deutsche Marken sind bei den Kunden bekannt und begehrt. BRÖLIO, Pflanzenöl, und die Marke "Gut & Günstig" der Edeka-Supermarktkette sind die Vertreter bereits bekannter deutscher Marken in der Mongolei.

Handelsvolumen und -richtung:

Da die Marktgröße und die Produktionskapazität der Mongolei jedoch nicht mit dem Import- und Exportpotenzial Deutschlands vergleichbar sind, hat der mongolische Markt Händler aus beiden Ländern angezogen. Deutsche Waren und Dienstleistungen sind in der Mongolei unter dem Aspekt "gesicherte Qualität" bekannt und es gibt mehrere Marken, die den mongolischen Kunden bereits bekannt sind. Tabelle III-5 und Tabelle III-6 zeigen die Entwicklung der Exporte und Importe zwischen den beiden Ländern.²³

²³

Detaillierte Informationen sind in der EU-Handelsstatistik verfügbar über https://webgate.ec.europa.eu/isdb_results/factsheets/country/details_mongolia_en.pdf

Tabelle III-5 Einfuhren der Mongolei aus Deutschland (2015-2021, Tausend USD)

Country	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Total	\$3,797,519.10	\$3,358,140.36	\$4,337,322.40	\$5,874,803.80	\$6,127,438.80	\$5,298,913.46	\$6,845,453.27
Europe	\$1,491,247.50	\$1,343,880.37	\$1,792,875.35	\$2,407,612.38	\$2,457,546.20	\$2,123,988.70	\$2,872,782.71
European Union	\$372,598.80	\$373,537.10	\$472,082.29	\$575,751.50	\$586,541.30	\$563,443.80	\$742,784.62
German	\$124,480.80	\$120,302.94	\$128,350.45	\$168,737.10	\$188,885.00	\$184,773.90	\$223,251.10
Share of Germany							
In total	3.28%	3.58%	2.96%	2.87%	3.08%	3.49%	3.26%
In Europe	24.99%	27.80%	26.33%	23.91%	23.87%	26.53%	25.86%
in EU	33.41%	32.21%	27.19%	29.31%	32.20%	32.79%	30.06%

Quelle: NSO (2023). Mongolische statistische Informationsdienste. Außenhandelsstatistik 2015-2021.

Tabelle III-6 Ausfuhren der Mongolei nach Deutschland (2015-2021, Tausend USD)

Country	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Total	\$4,669,280.50	\$4,916,335.40	\$6,200,593.00	\$7,011,765.00	\$7,619,753.90	\$7,576,310.85	\$9,241,123.17
Europe	\$590,689.40	\$934,272.30	\$798,920.25	\$344,940.00	\$509,031.50	\$1,868,421.50	\$1,061,530.82
European Union	\$403,551.00	\$645,568.00	\$727,163.08	\$252,958.80	\$362,550.80	\$126,710.80	\$65,497.34
German	\$10,810.00	\$43,386.50	\$11,648.02	\$12,280.70	\$13,460.30	\$11,588.60	\$12,188.11
Share of Germany							
In total	0.23%	0.88%	0.19%	0.18%	0.18%	0.15%	0.13%
In Europe	1.83%	4.64%	1.46%	3.56%	2.64%	0.62%	1.15%
in EU	2.68%	6.72%	1.60%	4.85%	3.71%	9.15%	18.61%

Quelle: NSO (2023). Mongolische statistische Informationsdienste. Außenhandelsstatistik 2015-2021.

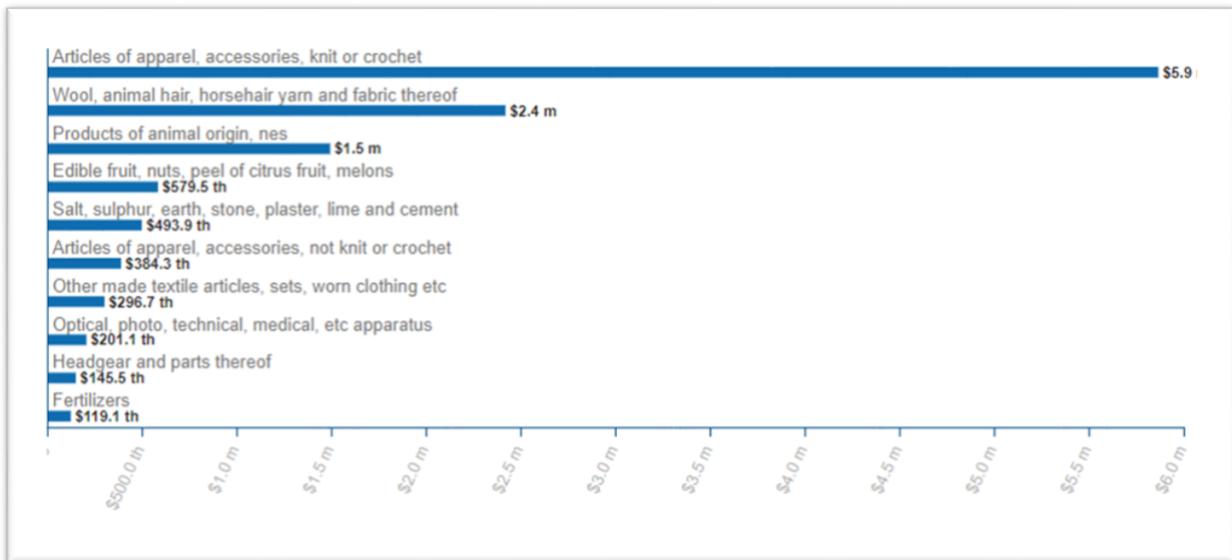
Die meistgehandelten Waren zwischen Deutschland und der Mongolei:

Abbildung III-5. Deutschlands Top-10-Güterexporte in die Mongolei -2021



Quelle: Grafik generierte vom Portal Vereinte Nationen (2023). Internationaler Handel mit Waren und Dienstleistungen basierend auf UN ComTrade Data (2023). Von Datenbank abgerufen: Reporter Deutschland und Partner Mongolei. <https://dit-trade-vis.azurewebsites.net/?reporter=276&partner=496&type=C&year=2021&flow=2>

Abbildung III-6. Deutschlands Top-10-Importe von Waren aus der Mongolei -2021



Quelle: Grafik generierte vom Portal Vereinte Nationen (2023). *Internationaler Handel mit Waren und Dienstleistungen basierend auf UN ComTrade Data (2023)*. Von Datenbank abgerufen: Reporter Deutschland und Partner Mongolei <https://dit-trade-vis.azurewebsites.net/?reporter=276&partner=496&type=C&year=2021&flow=2>

Die ausgewählten Exportgüter der Mongolei nach Deutschland sind in Tabelle A-2 dargestellt. Jeder Lieferant, von Einzelpersonen bis hin zu größeren Handelsunternehmen, kann mit allen Handelsketten einen Liefervertrag abschließen. Der Mindestzuschlag beträgt 20 Prozent, die Zahlungsbedingungen sind verhandelbar. Es gibt keine Einfuhrbeschränkungen für die wichtigsten Lebensmittel und Haushaltswaren, sofern alle Dokumente ordnungsgemäß gesammelt und vorgelegt werden. Für ausgewählte Waren wie Arzneimittel, bestehend aus gemischten oder ungemischten Produkten für therapeutische oder prophylaktische Zwecke, in abgemessenen Dosen (einschließlich solcher in Form von transdermalen Verabreichungssystemen) oder in Formen oder Verpackungen für HS-Code 3004 ist eine Einfuhrlizenz erforderlich.

Allgemeines Präferenzsystem /GSP+/:

Seit Juli 2005 kann die Mongolei ohne Zölle oder mengenmäßige Beschränkungen in den EU-Markt einführen. Damit besteht die Möglichkeit, über 7200 Produkte in alle 28 EU-Mitgliedstaaten zu liefern, z. B. alle Arten von Textilien und Strickwaren, Häute und Felle, Wolle und Kaschmir, Getränke, Spirituosen, Holzartikel, elektronische Waren, Schuhe, Teppiche, Kupfer und Kupferprodukte, Eisen und Eisenprodukte, um nur einige zu nennen.

Die Waren, die unter das APS+ fallen, könnten also eine gute Option für die Auswahl von Waren für ihren Import nach Deutschland und/oder ihren Export aus der Mongolei sein.

Vertrieb, Großhandel und Einzelhandel:

In der Mongolei sind alle Arten von Vertriebskanälen verfügbar. Offiziell gibt es keine Beschränkungen für Handelsgeschäfte, aber je nach Art der Waren, die in der Mongolei ein- und ausgeführt und verkauft werden sollen, gibt es zusätzliche Anforderungen, die von den Gemeinden in Bezug auf Gesundheits- und Hygieneanforderungen, Ursprungsnachweis usw. festgelegt werden. Es gibt keine speziellen Lagerkomplexe oder Handelsdörfer für Maschinen und Ausrüstungen, außer für Fahrzeuge.

Der Einzelhandelssektor bietet die größten Möglichkeiten für Importeure, d.h. Exporteure aus Deutschland, für Produkte zu werben und Markentreue für deutsche Produkte aufzubauen. Der Einzelhandelssektor umfasst Hypermärkte, Supermärkte und Verbrauchermärkte, die im Wachstum begriffen sind. Es gibt keine Beschränkungen bei der Lieferung von Waren, vorausgesetzt, der Händler hat ordnungsgemäße Dokumente über die Herkunft. Zu den Premium-Supermärkten gehören E-Mart, eine Discount-Kette des koreanischen Unternehmens Shinsegae, die Nomin Group, die Hyper- und Supermärkte im ganzen Land betreibt sowie Max Food, Orgil Center und Sansar, die ihre Supermärkte hauptsächlich in Ulaanbaatar betreiben. Etwa 30-50 Prozent der Produkte in diesen Supermärkten und Hypermärkten werden importiert. Seit kurzem weiten die Supermarktketten CU und GS25 ihre Aktivitäten aus. So hat die CU-Kette innerhalb von fünf Jahren rund 300 Geschäfte im ganzen Land eröffnet.

So kontaktieren Sie mongolische Unternehmen:

Außenhandelsfragen fallen in den Zuständigkeitsbereich des Ministeriums für Außenbeziehungen. Die Nationale Industrie- und Handelskammer der Mongolei (MNCCI) ist die zentrale Stelle für die Förderung des Außenhandels und die Organisation von Ausstellungen.

Aktuelle Informationen finden Sie unter <https://www.mongolchamber.mn/>.

Um regelmäßige Newsletter zu erhalten, besuchen Sie

<https://www.mongolchamber.mn/i/membership>.

Wenn Sie auf der Suche nach einer Geschäftsmöglichkeit und/oder einem Partner sind, können Sie eine Anfrage an MNCCI senden, aber eine Rückmeldung ist nicht garantiert.

Sie können sich auch an einzelne Berater und Logistikberatungs- oder Marktforschungsunternehmen wenden, um eine Voruntersuchung und Studie durchzuführen. Nachfolgend finden Sie ausgewählte Supermärkte und Handelsketten, die Handels- und Lieferverträge auf wettbewerbsfähiger Basis anbieten. Die Ladenprovision beginnt bei 25 % des Verkaufspreises und ist je nach Nachfrage und Lieferbedingungen verhandelbar.

Franchise/ Filialen von internationalen/ ausländischen Hypermärkten/Supermärkten

- E- Mart <http://www.emarmall.mn> /7 Geschäfte/
- Tout-en <http://www.touten.mn> /1 Laden/
- Carrefour <http://www.carrefour.mn> /2 Geschäfte/
- Ikea <http://www.ikea.mn> /5 + Geschäfte
- Goodprice <http://www.goodprice.mn> /5 Geschäfte

Franchise/Filialen internationaler/ausländischer Convenience-Store-Ketten

- CU <http://www.cumongol.mn> /180 Geschäfte/
- GS 25 <http://www.gs25.mn> /48 Geschäfte/
- Daiso <http://www.daiso.mn> /19 Geschäfte/
- Yoyoso <http://www.yoyoso.mn> /2 Geschäfte/

Inländische Hypermärkte/Supermärkte/Großhandelszentren

- Nomin <http://www.nomin.mn> /75 Geschäfte/
- Orgil <http://www.orgilship.mn> /24 Geschäfte/
- Sansar <http://www.altanjoloo.mn/company/sansar-khudaldao-uilchilgeenii-tuw> /12
Geschäfte/
- Bosa <http://www.chainstorebosa.mn>

Inländische Ladenketten

- M-Markt <http://www.MartMongolia.mn>
- Mini-Laden <http://www.mini-suljee.mn>

Finanzierung des Handels:

In der Mongolei gibt es mehrere Fonds zur Förderung des exportorientierten Wachstums, die zinsgünstige Darlehen gewähren. Sie sind jedoch nicht immer für ausländische Unternehmen oder lokale Unternehmen mit ausländischen Investitionen zugänglich. Auch wenn die Zinsen niedriger sind, sind sie nicht immer mit den Kosten für Geld vergleichbar, das auf dem ausländischen Markt beschafft werden könnte.

Es gibt keine spezielle Bank, die Export- und Importgeschäfte abwickelt, wie die Ex-Im-Banken in vielen anderen Ländern. Aber alle lokalen Geschäftsbanken bieten sowohl kurzfristige als auch langfristige Kredite an, hauptsächlich in MNT, aber auch in anderen Währungen. Die jüngste Entwicklung von Fintech bietet auch alternative Kreditquellen zur Finanzierung der internationalen Lieferketten. Der Betrag ist jedoch hauptsächlich auf einen Betrag in der Größenordnung von Transportgebühren und Zollgebühren beschränkt.

- Für weitere Informationen über lokale Banken:
 - o Mongolische Bankiervereinigung: <https://mba.mn>
- Wichtige Banken in der Mongolei ²⁴
 - o Handels- und Entwicklungsbank: <https://www.tdbm.mn/>
 - o Golomt Bank: <https://golomtbank.com>
 - o KHAAN Bank: <https://khanbank.com>
 - o Staatliche Bank: <https://www.statebank.mn>
 - o Khasbank: <https://www.khasbank.mn>

Für deutsche Unternehmen kann neben den lokalen Banken auch die EBRD eine potenzielle Quelle sein, wenn Sie mit der Mongolei Handel treiben. Deutsche Banken sind zum Beispiel am Handelserleichterungsprogramm beteiligt, durch das die EBRD die Zahlung von Handelsfinanzierungsinstrumenten garantiert. Seit 1999 hat die EBRD 2.391 Export- und Importgeschäfte deutscher Unternehmen mit insgesamt 1,6 Millionen Euro unterstützt. Von den über 800 ausländischen bestätigenden Banken und Bankniederlassungen im Programm sind deutsche (EBRD, 2023).²⁵

3.6. Ausfuhr- und Einfuhrverfahren - Allgemeiner Rahmen

Dokumente für Import und Export

Die Zollverfahren für die Ein- und Ausfuhr werden in der Mongolei durch zwei wichtige Gesetze geregelt: das Zollgesetz von 2008, das den allgemeinen Rahmen vorgibt, und das Gesetz über Zolltarife und Zollabgaben von 2008, das den Zolltarif, die Zollwertermittlung, die Ursprungsregeln sowie die Zahlung und Erhebung von Zöllen regelt.

Die wichtigsten Verfahren für die Einfuhr sind:

- Erstellung und Bereitstellung von Zolldokumenten für die Anmeldung von Waren;

²⁴ https://ecrc.mn/media/ecrc/content/Bank%20research/2018/Bank-review-1Q18_eng.pdf

²⁵ <https://www.ebrd.com/who-we-are/structure-and-management/shareholders/germany.html>

- Prüfung der Zolldokumente durch den Zoll;
- Kontrolle der Waren und Transportmittel;
- die Erhebung von Zöllen und anderen Steuern und deren Abführung;
- Erteilung der Genehmigung und Freigabe von Waren für den Grenzübertritt.

Das Zollabfertigungsverfahren für Ausfuhren umfasst im Wesentlichen dasselbe Verfahren wie für Einfuhren - Anmeldung der Waren, Prüfung der Zollpapiere, Kontrolle der Waren.

Die in den Verkehrskorridoren von und zur Mongolei gebräuchlichen Beförderungsdokumente sind:

- See- und Hausfrachtbriefe (decken den Versandteil und die gesamte Reise ab).
- FIATA-Multimodal-Frachtbrief (wird manchmal als Alternative zum Hausfrachtbrief für Exportsendungen aus der Mongolei verwendet).
- Der OSJD-Eisenbahnfrachtbrief (deckt den Eisenbahnteil der Reise in China und der Mongolei ab).

Eine Sendung, die von Deutschland nach Ulaanbaatar befördert wird, benötigt daher wahrscheinlich mindestens zwei verschiedene Transportdokumente: ein Haus-B/L oder einen FIATA-Multimodal-Frachtbrief.

Bei Ausfuhr- und Einfuhrsendungen wendet die Mongolei die von den internationalen Spediteuren empfohlenen Verfahren und Dokumente an und akzeptiert die von der International Freight Forwarders' Association (FIATA) empfohlenen Dokumente.²⁶ Alle für die Grenzabfertigung erforderlichen Dokumente, einschließlich der Beförderungsdokumente, werden jeder Sendung in Papierform beigelegt, unabhängig davon, ob einige Dokumente den Zollbehörden vorab in elektronischer Form übermittelt wurden oder nicht (Abbildung III-7).

Die wichtigsten Dokumente für die Abfertigung von gewöhnlicher Transitfracht sind:

- das Beförderungsdokument,
- den Handelsvertrag,
- die Handelsrechnung und
- die Packliste.

Für bestimmte Waren, wie Lebensmittel und Chemikalien, werden jedoch von anderen Behörden, die für Quarantäne, Gesundheit und Lizenzen zuständig sind, zusätzliche Unterlagen verlangt. Häufig wurde bemängelt, dass für einige Waren "viel zu viele" Dokumente erforderlich seien.

Handelsbedingungen

Die mongolischen Handelsbedingungen wurden 2012 vom Verband der mongolischen Spediteure genehmigt. Sie ist auf den Websites fast aller IFFs einsehbar. Leider kennen weder die Händler noch die IFF'er die Handelsbestimmungen (TC). Es ist unwahrscheinlich, dass die vereinbarte Bedingung als Vertragsgrundlage dient, da diese nicht beim Justizministerium registriert ist.²⁷

²⁶ <https://www.condor.eu.com/news/fiata-documents-and-forms/>
²⁷ Ab Juni 2019. <https://legalinfo.mn/mn/>

Abbildung III-7. Liste der Dokumente für Import und Export

Doing Business 2020		Mongolia	
Details - Trading across Borders in Mongolia - Trade Documents			
Export		Import	
Certificate of conformity		Certificate of origin	
Certificate of origin		Commercial invoice	
Customs export declaration		Customs import declaration	
Export permission		Packing list	
Invoice		Railway bill	
Packing list		Sales contract	
Phytosanitary certificate			
Railway bill			
Sales contract			

Quelle: Weltbankgruppe (2021), *Doing Business Mongolei 2020: Vergleich der Geschäftsregulierung in 190 Volkswirtschaften*.
<https://archive.doingbusiness.org/content/dam/doingBusiness/country/m/mongolia/MNG.pdf>

Incoterms und GS1

Es werden alle von der Internationalen Handelskammer empfohlenen Incoterms angewandt, aber die am häufigsten verwendeten Begriffe sind EXW und FOB. In der Mongolei ist MNCCI nicht für die Ausgabe von Strichcodes zuständig, sondern GS1 Mongolei (<https://www.gs1mn.org/>)

Frachtversicherung

Das ist der schwächste Punkt für mongolische IFF-Unternehmen. Einige wenige Unternehmen wie Monex LLC, Monlogistics Worldwide LLC, Landbridge LLC, Tuushin LLC usw. verfügen über eine Fracht- und Warenversicherung von bis zu 200 Mio. US\$. Die mongolischen IFF haben nur ein sehr begrenztes Wissen über Versicherungsdienstleistungen, den Unterschied zwischen Frachtversicherung und Frachthaftung sowie über die Kommunikationsmöglichkeiten mit ihren ausländischen Agenten. Darüber hinaus verfügen sie nur über begrenzte Kenntnisse des rechtlichen und regulatorischen Rahmens für internationale Speditions-, Transport- und Logistikdienstleistungen (internationale Konventionen, Verträge und Handelsbedingungen). Diese Situation macht versicherungsbezogene Fragen wie Risikobewertung, Risikoteilung, Streitbeilegung, Dokumentensammlung und -analyse ziemlich kompliziert und unsicher.

Die Versicherungspolitik der lokalen Versicherungsgesellschaften ist nicht eindeutig. Sie ziehen es vor, Verträge mit lokalen IFF's zu Bedingungen abzuschließen, die als "**All in One**" bezeichnet werden könnten. Die meisten von ihnen haben einen Doppelversicherungsvertrag mit einer ausländischen Versicherungsgesellschaft, und der Schwellenwert liegt bei 150 bis 200 Tausend US-Dollar.

Unter dieser Bedingung wird ausländischen Händlern geraten, sich genau über Risiken und Versicherungen zu erkundigen und sich schriftlich bestätigen zu lassen, dass die Waren versichert sind.

Für weitere Informationen:

- Versicherungsverband der Mongolei:

Versicherungsgesellschaften:

- Mongolisches Daatgal: <http://www.mongolmaatgal.mn>
- Mandal Daatgal: <https://www.mandal.mn>
- Mongolisch Re: <http://mongolianre.com>

- Khaan Daatgal: <https://khaandaatgal.mn>
- Kasko-Versicherung: <https://bodi-insurance.com>

Internationale Spediteure

Die Speditionsunternehmen organisieren den gesamten Prozess für ihre Verloader, von der Lagerung bis zum Versand ihrer Waren. Sie fungieren als Vermittler zwischen dem Verloader und den Transportdiensten, kommunizieren mit verschiedenen Spediteuren, verhandeln über den Preis und entscheiden über die kostengünstigste, fundierteste und schnellste Route. Spediteure schließen Verträge mit den jeweiligen Linern, d. h. Fluggesellschaften, Reedereien oder Spediteuren, um die Waren zu transportieren.

In der Mongolei werden Speditionsdienstleistungen von einer Person oder Organisation erbracht, die sowohl für die Beratung in Bezug auf Transport- und Logistikdienstleistungen wie z. B. Transportrouten, Transportarten, Zeitplanung, Auswahl von Containern, Zahlungsbedingungen usw., als auch für den Transport von Waren von einem Zielort zu einem anderen Zielort verantwortlich ist. Die mongolischen Spediteure bieten keine fortgeschrittenen Transport- und Logistikdienstleistungen an, bzw. viele von ihnen bieten immer noch nur Dienstleistungen auf 2PL-Ebene an. Aufgrund des Fehlens eines soliden Rechtsrahmens und branchenweiter Aktivitäten ist der Markt zersplittert und konkurriert hauptsächlich über die Gebühren. Sie alle besitzen schöne und informative Websites, auf denen sie behaupten, "umfassende Transport- und Logistikdienstleistungen" anzubieten unter Bezugnahme auf die Wahl der Routen und Korridore und die Grundpreise (UBTZ-Streckengebühr, Zoll- und Zollabfertigungsgebühren werden von UBTZ bzw. GCA festgelegt). Sie unterscheiden sich jedoch weitgehend in Bezug auf die Dienstleistungen für die Kunden und die Kapazitäten für die ordnungsgemäße Verwaltung, Rückverfolgung und logistische Abwicklung. Dies veranlasst die Händler, ein eigenes Team für den Umgang mit den IFF-Unternehmen und die Abwicklung der Einfuhr- und Ausfuhrverfahren zu bilden, wenn sich die Waren/Container auf mongolischem Staatsgebiet befinden.

Wie man ein IFF-Unternehmen in der Mongolei eröffnet: Um in der Mongolei als NVO oder VO oder in Kombination ein Unternehmen zu gründen, sollten Sie das in "Doing Business: 2020" (WB, 2021) beschriebene normale Verfahren für die Geschäftsaufnahme in der Mongolei befolgen.²⁸ Für den Markteintritt gibt es keine Hindernisse, außer dem Erhalt ausgewählter Lizenzen:

A: Gründung eines Speditionsunternehmens als NVO (**Non-Vessel Operator**):

- **Schiene:** Lizenz des MRTD und das Unternehmen sollte einen diplomierten Manager haben im Bereich Eisenbahnbetrieb/ Ingenieurwesen/Verkehrswirtschaft
- **Luft:** Vertrag mit Luftverkehrsunternehmen
- **Straße:** Nein
- **Zollvermittlungsdienste:** Lizenz der CGA und alle Makler sollten ein gültiges Zertifikat haben
- **Lager unter Zollverschluss:** Lizenz der CGA
- **Für die Post:** Lizenz der CRC

B: Spediteur und Frachtführer als VO/ Carrier (**Vessel Operator**) zu etablieren:

- **Schiene:** Lizenz des MRTD²⁹
- **Luft:** Lizenz des MRTD und der mongolischen Zivilluftfahrt³⁰

²⁸ The World Bank (2021); Doing Business Mongolia: 2020, Abschnitt 14-17.

²⁹ Die Haupteisenbahnmagistrale, Eigentum der UBTZ

³⁰ Es gibt mehrere private Luftfahrtunternehmen. Weitere Informationen finden Sie in Teil II dieser Studie sowie bei MRTD und MCAA

- **Straße:** Nein ³¹

3.7. TOP 10 Internationale Spediteure in der Mongolei

Für Ausfuhren und Einfuhren außerhalb des Bergbaus verfügt die Mongolei nur über zwei Häfen: Zamiin Uud und Sukhbaatar. Etwa 95 % der auf dem Seeweg in die Mongolei verschifften Waren kommen über den Hafen von Tianjin an, der auch über "einfache" Eisenbahn-/Straßenverbindungen mit der Mongolei verbunden ist. Somit gibt es keinen Wettbewerb bei der Wahl der Route, oder es bedeutet, dass alle Sendungen, unabhängig von den Spediteuren, über eine Route kommen. Dementsprechend sind die Preise und die Effizienz der mongolischen Spediteure in hohem Maße von den Vorteilen und Fähigkeiten der Agenten in Tianjin, China abhängig. Es ist üblich, dass kleinere Unternehmen von Fall zu Fall mit einer Person in Tianjin verhandeln.

Nachstehend finden Sie die größten IFF-Unternehmen in der Mongolei. Die Liste und die Kontaktadressen der inländischen Unternehmen finden Sie im Anhang: Tabelle A-3.

In der Mongolei tätige ausländische/ internationale Unternehmen



Instant Trans LLC: Ein offizieller Agent von **COSCO** Shipping Lines, dem seit 2018 weltweit führenden Container-Transportdienstleister. China COSCO Shipping Corporation Limited (COSCO Shipping) ist ein chinesischer multinationaler Mischkonzern in Staatsbesitz mit Hauptsitz in Shanghai. Die Gruppe ist auf Seetransportdienstleistungen spezialisiert. COSCO Shipping wurde im Januar 2016 durch den Zusammenschluss der COSCO Group und der China Shipping Group gegründet. Im März 2020 gehörte die Flotte des Unternehmens mit 1.310 Schiffen und einer Kapazität von 105,92 Millionen DWT zu den größten der Welt. Sie verfügt über insgesamt 376 Containerschiffe mit einer Gesamtkapazität von 2,1 Millionen TEU und liegt damit weltweit auf Platz 4 und in Asien auf Platz 1. COSCO SHIPPING Lines betreibt 362 internationale und inländische Schifffahrtsrouten, bestehend aus 228 internationalen Diensten (einschließlich internationaler Zubringerdienste), 47 inländischen Diensten, 87 Schifffahrtsdiensten auf dem Jangtse- und dem Perfluss und bedient 329 Häfen in 100 Ländern. COSCO ist auch als einer der aktiven Betreiber im transeuropäischen Korridor bekannt.

³²<http://en.instanttrans.mn/>



RTSB Mongolei: RTSB ist einer der führenden Eisenbahnbetreiber entlang des eurasischen Logistikkorridors und bekannt für seine Servicequalität, Flexibilität und Zuverlässigkeit.³³ Das Unternehmen betreibt reine Eisenbahndienste von Europa nach China, einschließlich des Grenzübergangs Erenhot, China,³⁴, der mit Zamiin Uud verbunden ist. Das bedeutet, dass die Sendungen nach Erenhot entweder auf der Straße oder auf der Schiene bis zum endgültigen Bestimmungsort in der Mongolei weiterbefördert werden können. Die von RTSB betriebenen Ganzzüge (zwischen Europa und China) sind wie folgt.

³¹ Die Mongolei ist Unterzeichner der IRU und der lokale Vertreter ist NARTAM.
<http://nartam.org/en/>

³² <https://www.ciiie.org/zbh/en/19SER/COSCO/>

³³ Während des Zeitraums der Marktstudie war der Vertreter nicht für ein Interview zu erreichen, aber die örtlichen Händler bestätigen, dass

Die RTSB-Dienste werden erweitert.

³⁴ <https://rtsb.group/services/block-train-operations/>

- Xian - Europa
- Chengdu - Europa
- Hefei - Europa
- Zhengzhou - Europa

Die Transitzeit beträgt 10-15 Tage. <https://rtsb.group/services/block-train-operations/>



Niederlassung von DHL in der Mongolei, gegründet 1989, mit 2 Büros in Ulaanbaatar und je einem Büro in Erdenet und Darkhan. DHL Global Forwarding kündigte die Entwicklung schienengestützter Speditionsdienste auf der China-Europa-Route über ein neues Joint Venture namens United Transport and Logistics Company (UTLC) an. Die Niederlassung in der Mongolei ist jedoch hauptsächlich auf internationale Expresssendungen und kleine Pakete sowie die damit verbundene Zollabwicklung und Zustellung spezialisiert. Die zuverlässigsten, aber nicht die billigsten Dienstleistungen. <https://www.dhl.com/mn-en/home.html?locale=true>

Inländische internationale Speditionsunternehmen

IFFC: International Freight Forwarding Center (IFFC) LLC ist zu 100 % im Besitz von UBTZ, einer Russischen Mongolischen JVC, die die Hauptmagistrale besitzt. Das Unternehmen wird unabhängig geführt. Das Frachtterminal des Unternehmens liegt dem UBTZ-Hauptumschlagplatz am nächsten und verfügt über Einrichtungen wie Zollfreilager, CY usw. Das Unternehmen ist hauptsächlich auf den Versand per Bahn spezialisiert. Wie UBTZ ist das Unternehmen von der Zahlung verschiedener Arten von Steuern befreit. Das Unternehmen hatte einen absoluten Vorteil bei der Suche nach Waggons, der Rücksendung leerer Container usw. Früher verkehrte es zweimal wöchentlich im Ganzzugverkehr zwischen Tianjin und Ulaanbaatar. <https://www.iffc.mn/en>

MIAT: Mongolische Zivilluftfahrt. Das nationale Luftfahrtunternehmen konzentriert sich hauptsächlich auf die Personenbeförderung. Hat aber den Plan, bald Frachtflüge durchzuführen. Die Frachtflotte flog im Januar zwischen Deutschland und der Mongolei 2023. <https://www.miat.mn/en>

Material Impex: Es ist das einzige internationale Speditionsunternehmen in öffentlichem Besitz. Sie hat die zweitgrößte größten Frachtterminal in der Stadt Ulaanbaatar. Etwa 60 % der mongolischen NVOs mieten die Terminals des Unternehmens. Der größte Teil der Einnahmen stammt aus dem CY-Betrieb. Der Standort ist sehr günstig, da er 500 Meter vom Zollamt Ulaanbaatar entfernt ist und etwa 40 IFF-s den Terminal des Unternehmens nutzen. <http://www.materialimpex.com>

Mongol Express LLC: Das Unternehmen, das die internationale Norm ISO 9000 erfüllt und Erfahrung mit der Zusammenarbeit mit DB Schenker, dem Global Logistics Supply Chain Company besitzt, verfügt über ein eigenes Terminal und ist in den Bereichen See-, Luft-, Schienen-, Straßen- und intermodaler Güterverkehr tätig sowie über Zollmakler- und Zolllagerdienste. <https://monex.mn/>

Tuushin LLC: Eines der ersten privaten Unternehmen im Bereich IFF in der Mongolei. Verfügt über ein eigenes Frachtterminal und tätig in den Bereichen See-, Luft-, Schienen-, Straßen- und intermodaler Güterverkehr. Die Tochtergesellschaft Tuushin Air LLC hat einen Vertrag mit Fedex. Tuushin Systems LLC, die Tochtergesellschaft von Tuushin LLC, bietet Zollabfertigungsdienste an. Es war ein Teil von Mongolia Vector, Ganzzug zwischen Brest und Ulaanbaatar dreimal im Monat, aber seit kurzem aufgrund von Änderungen in den Vertragsparteien in anderen Ländern, ist der Verkehr in Rückgang. <https://tuushin.mn/>

SB Logistics LLC bietet alle Arten von internationalen Speditionsdienstleistungen an: Schiene, Straße, Luft und intermodaler Verkehr, Zollabfertigungsdienste. Das Unternehmen verfügt jedoch über kein eigenes Frachtterminal, sondern unterhält eine langfristige Vereinbarung mit Mongol Trans, dem

einzigsten öffentlichen Unternehmen in diesem Sektor. Mongol Trans besitzt das zweitgrößte Frachtterminal. <https://www.sbl.mn/>

Land bridge LLC ist eines der agilen Unternehmen, das starke Marketing- und Öffentlichkeitsarbeit betreibt und alle Arten von internationalen Speditionsdienstleistungen anbietet: Schiene, Straße, Luft und intermodal, Zollabfertigungsdienste. <https://www.landbridge.mn/>

MonReTrans LLC: ist eine Gruppe von Unternehmen, die wettbewerbsfähige Tarife dank der günstigsten Waggonmiete anbieten. Zusammen mit lokalen Unternehmen wie Monlogistics Worldwide LLC spielt sie eine Schlüsselrolle im Transitverkehr. <https://monretrans-llc.business.site/#summary>

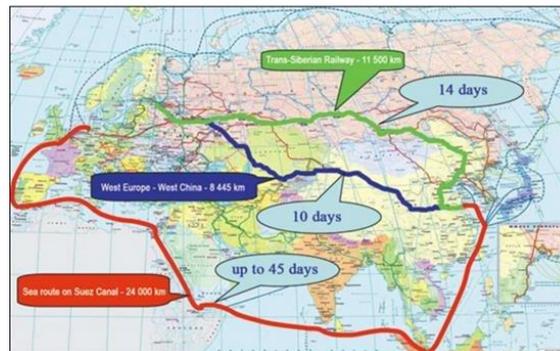
Mongol Teever Negdel LLC: spezialisiert auf Autotransport: Inlandtransport, Bergbau Gelegenheit. Zusammen mit lokalen Unternehmen wie Monlogistics Worldwide LLC spielt sie eine Schlüsselrolle im Transitverkehr. <https://monretrans-llc.business.site/#summary>

Transport, Projekttransport und internationaler Transport wird im Rahmen des TIR-Übereinkommens durchgeführt. Die Hauptrouten in die EU verlaufen durch das Gebiet der Russischen Föderation. Das Unternehmen hat Erfahrung mit Transporten zwischen Baataraatar und Tianjin, kann aber aufgrund der Beschränkungen durch die chinesischen Behörden nicht immer Dienstleistungen innerhalb und durch das chinesische Hoheitsgebiet anbieten. <http://www.mtn.mn/Default/1/1/1/1>

3.8. Verbindungsrouten zwischen Deutschland und der Mongolei

Es gibt verschiedene Routen für den Versand zwischen Deutschland und der Mongolei über See, Schiene und Straße. Abbildung III-8 und Tabelle III-7 zeigen die verschiedenen Routen, die Deutschland und die Mongolei verbinden. Die Gespräche mit lokalen Unternehmen und die Internetrecherche ergaben, dass die Händler mindestens 10 Routen für den Versand ihrer Waren von Deutschland in die Mongolei und umgekehrt identifizieren können.

Abbildung III-8. Übersicht über die Transportwege zwischen Deutschland und der Mongolei



Quelle: Bild von M. Turezhanova (2013). *Großer Verkehrskorridor zur Verbindung von Kasachstan, Russland und China bis 2015.*
<https://astanatimes.com/2013/02/major-transport-corridor-to-connect-kazakhstan-russia-china-by-2015-2/>

Tabelle III-9. Am häufigsten genutzte Transport- und Logistikrouten zwischen Deutschland und der Mongolei

Route	Origin in China/ Germany/I	Mode	Border Crossing point	Onward mode
1	Tianjin Port (China)	Rail	Erenhot-Zamiin Uud	Rail
2	Tianjin Port (China)	Road	Erenhot-Zamiin Uud	Road
3	Brest dry port Belarus	Rail	Naushki-Sukhbaatar	Rail
4	Brest dry port Belarus	Road	Naushki-Sukhbaatar	Road
5	Hamburg	Rail	Erenhot-Zamiin Uud	Rail
6	Hamburg	Rail	Erenhot-Zamiin Uud	Road
7	Duisburg	Rail	Erenhot-Zamiin Uud	Rail
8	Duisburg	Rail	Erenhot-Zamiin Uud	Road
9	Leiptsig	Rail	Erenhot-Zamiin Uud	Rail
10	Leiptsig	Rail	Erenhot-Zamiin Uud	Road

Quelle: Eigene Schätzungstabelle als Ergebnis dieser Studie.

Routen durch Russland

Die Mongolei ist über den Transsibirische Eisenbahnkorridor I mit Deutschland verbunden:

- **Schiene – Schiene:** Deutschland - Brest - Ulaanbaatar durch den Transsibirischen Korridor I. Zwischen Brest und Ulaanbaatar gibt es Ganzzugverbindungen, den sogenannten "Mongol Vector". Er verkehrt am 10., 20 und 30 eines jeden Monats. Der Zug braucht 14 Tage bis zur Ankunft in Ulaanbaatar. Der Tarif betrug 2.300 US\$ pro TEU.³⁵
- **Schiene - Straße.** Der Hauptumschlagplatz für den intermodalen Wechsel ist derzeit Tschechien. EGT Express ist unter den mongolischen IFF-Anbietern als das günstigste und reaktionsschnellste Unternehmen bekannt. EGT Express hat einen Vorteil im Straßentransport (TIR) und bietet daher hauptsächlich intermodale Transport- und Logistikdienstleistungen an. Ein vom EGT-Lagerhaus abgefahrener Lkw kam innerhalb von 15-17 Tagen in Ulaanbaatar an. Die Tarife variieren je nach Saison und Art der Waren. Das EGT-Expresslager ist eines der beliebtesten Ziele für LCL- und LTL-Sendungen und die Konsolidierung von Vollcontainer- und LKW-Sendungen.
- **Straße - Straße:** EGT Express bietet auch Straßentransportdienste von jedem Ort in der EU an. Darüber hinaus gibt es noch Mongol Teever Negdel LLC, die zu 100% im Besitz von mongolischen Unternehmen sind. Das Unternehmen könnte Sendungen direkt aus der Mongolei nach Deutschland transportieren.

Routen durch China - Meer.

Die am häufigsten genutzte Route ist Hamburg - Tianjin. Von Tianjin aus werden die Waren per Schiene oder Straße bis Erenhot, China und dann in die Mongolei befördert (zum detaillierten Verfahren siehe 3.6).

Die Routen durch China - Eisenbahn

Die führenden deutschen Unternehmen wie Kuehne+Nagel (KN),³⁶ DB Schenker,³⁷ DB cargo Eurasia³⁸ sind schon seit langem im Land tätig sind (Abbildung III-9, Abbildung III-10 und Abbildung III-11). Allerdings geben die Unternehmen an, dass sie die Waren versenden, die meisten der lokalen IFF-

³⁵ Vor dem Covid-19. Während des Covid-19 stieg der Tarif um das 2,4-3fache.

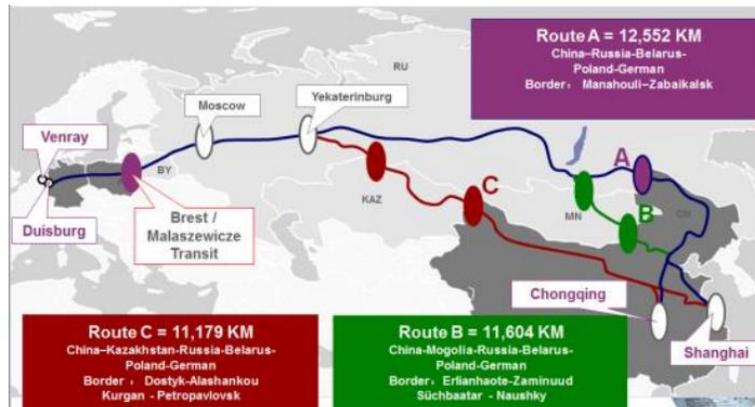
³⁶ <https://home.kuehne-nagel.com/>

³⁷ <https://www.dbschenker.com/global>

³⁸ <https://eurasia.dbcargo.com/eurasia-en>

Unternehmen geben an, keine Agentur mit langfristigen Verträgen zu haben. Bis Februar 2023 wurde noch keine offizielle Vertretung oder Niederlassung eröffnet.

Abbildung III-9. Hauptmerkmale der nördlichen und südlichen Eisenbahnkorridore



Quelle: KN (2023) <https://home.kuehne-nagel.com/-/services/rail-freight>

Abbildung III-10. Kühne+Nagel-Haupttrouten zwischen der EU und China



Quelle: KN (2023) <https://home.kuehne-nagel.com/-/services/rail-freight>

Abbildung III-11. DB Cargo Eurasia-Hauptstrecken zwischen der EU und China



Quelle: DB Cargo (2023) <https://eurasia.dbcargo.com/eurasia-en>

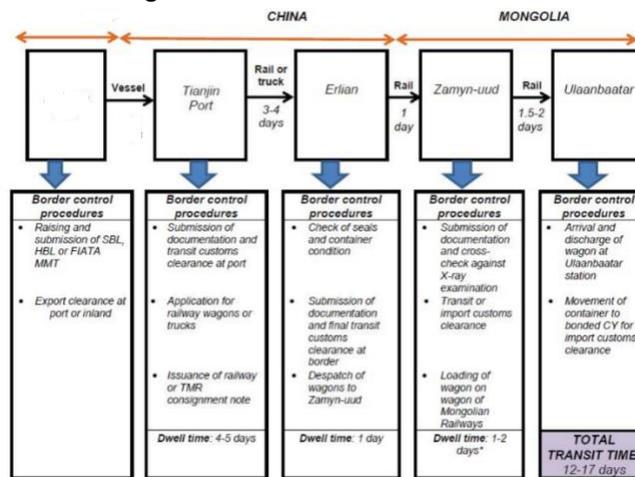
3.9. Einfuhr über Tianjin

Grenzkontrollen im Hafen von Tianjin: Container, die für die Mongolei bestimmt sind, treffen in Tianjin ein. Verlader oder IFF-Agenten müssen eine vollständige Erklärung für die Transitladung abgeben. Alle erforderlichen Unterlagen müssen dem chinesischen Zoll im Hafen vor der Ankunft der Sendung elektronisch übermittelt werden, ersetzen aber nicht die Dokumente in Papierform, die die Sendung weiterhin begleiten müssen. Die Überprüfung von Transitsendungen durch den Zoll in Tianjin erfolgt nach einem Standardverfahren, bei dem die Zollbeamten versuchen, die physische Sendung mit der in den entsprechenden Unterlagen enthaltenen Beschreibung abzugleichen. Zur Unterstützung dieses Prozesses wird ein Röntgengerät eingesetzt. Werden Unstimmigkeiten festgestellt, wird die Sendung als verdächtig gekennzeichnet und zur eingehenden physischen Kontrolle in ein spezielles Lager gebracht. Der Zoll behält sich das Recht vor, Container mit Holz, Holzartikeln oder Lebensmitteln zur physischen Kontrolle und Röntgenprüfung zurückzuhalten und eine Gebühr für die Zurückhaltung zu erheben. Die Gebühren und Röntgenuntersuchungen kosten je nach Dauer der Festhaltemaßnahme zwischen 80 und 250 US-Dollar. (Tabelle III-13) ³⁹

Die Zurückhaltung von Containern kann nach dem Zufallsprinzip erfolgen, was eine Berücksichtigung in der gesamten Logistikplanung erschwert. Die von den chinesischen Zollbehörden erhobene Festhaltegebühr dient der Lagerung, Bearbeitung und Inspektion von Containern, die möglicherweise verdächtige Fracht enthalten. Dies führt zu Verzögerungen, und es besteht die Möglichkeit, dass zusätzlich zu den Festhaltegebühren Liegegelder anfallen, wenn die Sendungen nicht rechtzeitig zugestellt werden.

Zu Ihrer Information: Bestimmte entzündliche oder explosive Güter, die als Gefahrgut bezeichnet werden, dürfen nicht über den Hafen von Tianjin eingeführt werden.

Abbildung III-12. Wichtigste Schritte bei der Einfuhr von Containern über Tianjin



Quelle: Bild von UNESCAP (2019). *Konnektivität entlang des euro-asiatischen Nordkorridors* S. 49

<https://www.unescap.org/sites/default/d8files/Ch%201%20Connectivity%20along%20the%20Eurasian%20Northern%20Corridor.pdf>

Grenzkontrollen an den Kontrollpunkten Erlian/Zamyn-Uud: Die Container werden auf dem Schienen- oder Straßenweg zum Grenzübergang Ereenhot in China weiterbefördert. Nach Überquerung der Grenze kommen die Container im Eisenbahnterminal von Zamyn Uud an. Anschließend durchlaufen die Container die Grenzkontrollbehörde, die staatliche Inspektionsbehörde und die Zollbehörde.

³⁹

Die Zeitangaben entsprechen den Angaben bei der UNESCAP-Präsentation. Sie wird also nicht aktualisiert

- Eine erste Überprüfung der Dokumente anhand der physischen Merkmale der Sendung (Anzahl der Container, Anzahl der Packstücke, Art der Waren usw.) wird durchgeführt, wenn möglich mit Hilfe von Röntgengeräten (Röntgengeräte sind auf beiden Seiten der Grenze in Zamyn Uud/Erlan installiert).
- Bei Unstimmigkeiten in der Anmeldung (Anzahl und Art der Packstücke oder Art und Menge der Waren, oder wenn die Sendung aus irgendeinem Grund verdächtig erscheint) wird sie zur eingehenden physischen Kontrolle in ein bestimmtes Lager gebracht. Sie können den Container öffnen und in extremen Fällen die Packstücke aus dem Container entladen und öffnen. Wenn die Ladung in ein Inspektionslager gebracht wird, kann sie für mindestens 2 Wochen verzögert werden, und Absender oder Empfänger müssen Gebühren für die Beförderung und Lagerung zahlen.
- Zusätzlich zur Anwendung dieser Standardverfahren werden etwa 5 % aller grenzüberschreitenden Fracht stichprobenartig kontrolliert.
- Nach Abschluss der Arbeiten werden die Container von den chinesischen Trailern oder Unterwagen auf mongolische umgeladen. Anschließend werden die Container an ihren Bestimmungsort in Ulaanbaatar, Erdenet und Darkhan oder an andere Orte entlang der transmongolischen Eisenbahnlinie versandt.
- Die meisten Container kommen im Eisenbahnterminal Ulaanbaatar Tumur Zam (UBTZ) an, wo sie sortiert und auf verschiedene Güterterminals in der ganzen Stadt verteilt werden, wobei Anschlussbahnen oder Lastwagen genutzt werden. Anschließend werden die Container oder Waren von der mongolischen Zollbehörde abgefertigt und erreichen den Endempfänger.

Von den Verkehrsbehörden geforderte Dokumente beim LKW-Transport zwischen China und der Mongolei

Abbildung III-13. Beim Grenzübertritt auf der Straße erforderliche Dokumente

China	Mongolia
<ul style="list-style-type: none"> • Vehicle registration certificate • Vehicle inspection certificate • Cross-border transport permit • Third-party liability vehicle insurance certificate • Valid driving license • National vehicle registration plate and distinguishing sign 	<ul style="list-style-type: none"> • Vehicle registration certificate • Cross-border transport permit • Vehicle insurance certificate • National vehicle registration plate and distinguishing sign • Transport operator registration certificate <p><i>Documents must be in Mongolian, Chinese or English language</i></p>

Quelle: Zusammenfassung des Interviews

Zeit und Kosten von Containerimporten

Tabelle III-8 zeigt den durchschnittlichen Zeit- und Kostenaufwand für die Einfuhr von Containern per Bahn von Tianjin nach Ulaanbaatar pro TEU. Die Daten sind Durchschnittswerte von 5 großen IFF-Unternehmen in der Mongolei. Neuere Daten von Handelsunternehmen sind viel höher, da sie "inoffizielle Gebühren" zahlen, um ihre Container aus dem Pool der in Tianjin, Erenhot sowie Zamiin Uud überfüllten Lager zu erhalten. Die alternative Quelle für die Darstellung des Zeit- und Kostenaufwands für die Einfuhr war Doing Business 2020 (WB, 2021). Die in diesem Bericht

angegebenen Kosten und Zeitaufwände sind erheblich niedriger als die von den IFF-Unternehmen und Händlern bei den Interviews und Treffen angegebenen Werte.

Die Gesamtentfernung zwischen Ulaanbaatar und dem Hafen von Tianjin beträgt rund 1.700 km auf der Schiene. Die Strecke ist seit dem 11. September 1989 in Betrieb. Das Verkehrsaufkommen in diesem Korridor hat zugenommen und unterliegt saisonalen Schwankungen, die mit der saisonalen Nachfrage in der Mongolei zusammenhängen. Die Hochsaison ist von April bis Oktober jeden Jahres. Besonders in den Monaten April und August steigen die Preise im Vergleich zur Nebensaison um etwa 20 Prozent und die Fahrzeit verlängert sich um mindestens 7-10 Tage.

Zu Ihrer Information: Die Informationen und Daten in Tabelle III-10, Tabelle III-11 und Abbildung III-14 sind nur die derzeit verfügbaren Aktualisierungen.

Tabelle III-10. Durchschnittliche Dauer und Kosten für Containertransporte im Schienenverkehr zwischen Tianjin und Ulaanbaatar

Leg	Mode	Distance		Time (days)				Cost	Cum cost
		Dist	cum	min	cum min	max	cum max		
Loaded cntr shipment									
Port changes in Tianjin								\$300.00	\$300.00
Tianjin CY charge								\$200.00	\$500.00
Tianjin - Ereen hot	Rail	990	990	2	2	15	15	\$1,650.00	\$2,150.00
Documant cost				0.5	2.5	3	18	\$70.00	\$2,220.00
Transit cost				0.1	2.6	2	20	\$40.00	\$2,260.00
Ereen hot Ulaanbaatar (border crossing)		14	1004	2	4.6	2	22	\$480.00	\$2,740.00
Zamiin Uud-Ulaanbaatar	Rail	710	1714	2	6.6	10	32	\$1,000.00	\$3,740.00
Ulaanbaatar -warehouse	Road	21	1735	1	7.6	3	35	\$250.00	\$3,990.00
Total		1735		7.6			35	\$3,990.00	
Return the empty cntr									
Warehouse-Ulaanbaatar	road							\$250.00	\$250.00
Ulaanbaatar -Zamiin Uud	rail							\$750.00	\$1,000.00
Zamiin Uud-Ereen hot (border crossing)		1735	3470					\$250.00	\$1,250.00
Ereen hot -Tianjin Port	rail							\$800.00	\$2,050.00
Total								\$2,050.00	
Grand total								\$6,040.00	

Quelle: eigene Schätzung auf der Grundlage von Informationen, die bei IFF-Unternehmen und Händlern eingeholt wurden.

Während der COVID-19 Epidemie und bis heute schwanken die Transport- und Logistikkosten zwischen Tianjin und Ulaanbaatar erheblich. Bei den Angaben in Tabelle III-11 und Tabelle III-12 handelt es sich um den Durchschnitt der von den IFF-Unternehmen und einigen Einzelhändlern eingeholten Notierungen. Die Kosten sind für SOC-Container und in TEU angegeben. Im Falle eines FEU, SOC, erhöht sich der angegebene Preis um etwa 1500 bis 3000 US\$. Diese Preise werden für größere Frachtmengen ausgehandelt und variieren von Agenten zu Agenten. In den Preisen sind die Kosten für die Rückführung des leeren Containers zum Hafen von Tianjin enthalten, die etwa 30 % der gesamten Transportkosten ausmachen.

Tabelle III-11. Durchschnittliche Dauer und Kosten für Containertransporte auf Straße und Schiene zwischen Tianjin und Ulaanbaatar

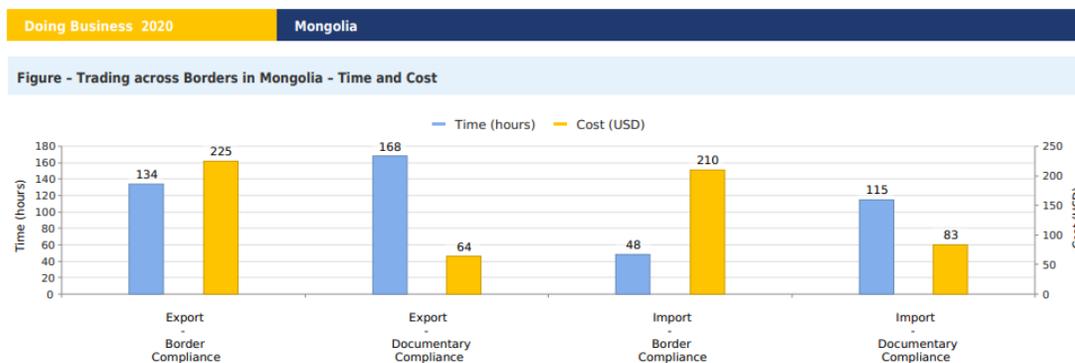
Leg	Mode	Distance		Time (days)				Cost	Cum cost
		Dist	cum	min	cum min	max	cum max		
Loaded cntr shipment									
Port changes in Tianjin								\$300.00	\$300.00
Tianjin CY charge								\$200.00	\$500.00
Tianjin - Ereen hot	Road	990	990	2	2	15	15	\$1,950.00	\$2,450.00
Documant cost				0.5	2.5	3	18	\$70.00	\$2,520.00
Transit cost				0.1	2.6	2	20	\$30.00	\$2,550.00
Ereen hot Ulaanbaatar (border crossing)		14	1004	2	4.6	2	22	\$560.00	\$3,110.00
Zamiin Uud-Ulaanbaatar	Rail	710	1714	2	6.6	10	32	\$1,000.00	\$4,110.00
Ulaanbaatar -warehouse	Road	21	1735	1	7.6	3	35	\$250.00	\$4,360.00
Total		1735		7.6			35	\$4,360.00	
Return the empty cntr									
Warehouse-Ulaanbaatar	road							\$250.00	\$250.00
Ulaanbaatar -Zamiin Uud	rail							\$750.00	\$1,000.00
Zamiin Uud-Ereen hot (border crossing)		1735	3470					\$250.00	\$1,250.00
Ereen hot -Tianjin Port	rail							\$800.00	\$2,050.00
Total								\$2,050.00	
Grand total								\$6,410.00	

Quelle: Eigene Schätzung auf der Grundlage der bei IFF-Unternehmen und -Händlern eingeholten Informationen.

Im Falle des Transports auf der Straße und der Schiene hat nur SINOTRANS eine "Lizenz" für den Transport von Containern von Tianjin nach Erenhot, China. Der Transport wird hauptsächlich von den chinesischen Agenten in Tianjin organisiert, und die mongolischen Spediteure spielen bei der Ermittlung und Verhandlung mit Speditionsunternehmen eine untergeordnete Rolle. Für den Grenzübertritt stehen mongolische und chinesische Speditionsunternehmen oder Einzelpersonen zur Auswahl, und die Preise werden ausgehandelt.

Der tatsächliche Unterschied zwischen den beiden Strecken (Schiene-Schiene und Straße-Schiene zwischen Tianjin und Ulaanbaatar) beträgt etwa 400 US-Dollar.

Abbildung III-14. Zeit und Kosten für Import und Export



Quelle: Weltbankgruppe (2021), *Doing Business Mongolei 2020: Vergleich der Geschäftsregulierung in 190*.
<https://archive.doingbusiness.org/content/dam/doingBusiness/country/m/mongolia/MNG.pdf>

3.10. Einfuhr durch China - Trans-Europa-Asien-Eisenbahnstrecke

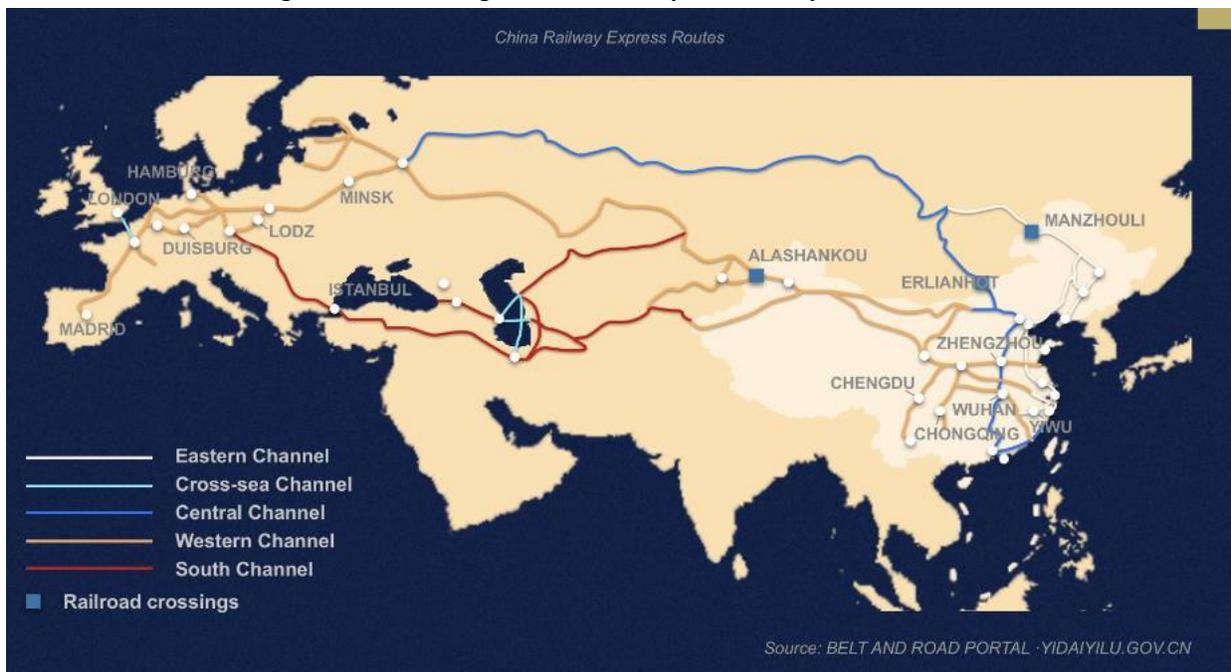
Tianjin gilt zwar als Haupthafen für die Mongolei, aber es gibt auch noch andere Möglichkeiten für den Transport auf der Schiene zwischen Deutschland und der Mongolei. Das heißt, wenn der

Güterverkehr zwischen Europa und China zunimmt, kann die Mongolei China als Transitland für das Land nutzen.

China Express Eisenbahn

Der China-Express hat drei Durchgänge. Der nördliche Durchgang durch Russland wird hauptsächlich für den Import und Export zwischen Deutschland und der Mongolei genutzt. Darüber hinaus können auch die westlichen, mittleren und östlichen Passagen für den Handel zwischen der Mongolei und Deutschland genutzt werden. (Abbildung III-15). Tabelle III-12 zeigt die wichtigsten Zielorte, Entfernungen und Fahrzeiten der China Express Railway. China-Europa-Eisenbahn-Expresszüge verkehren derzeit auf 73 Strecken, die mehr als 50 Städte auf dem chinesischen Festland mit 168 Städten in 23 Ländern verbinden. In China stehen die Städte Xi'an, Chongqing, Chengdu, Zhengzhou, Yiwu, Jinhua und Urumqi an der Spitze des Schienengüterverkehrs zwischen China und Europa.

Abbildung III-15. Die wichtigsten von Chin Express Railway betriebenen Strecken



Quelle: Bild von der Website Government of China (2021. Belt and Road Portal <https://www.chinatrainguide.com/freight/>)

Tabelle III-12. Strecken des China Railway Express zwischen China und Europa

	Routes	Length of the Journey (km)	Travel time (days)
1	Yuxinou Chongqing-Duisburg Port of Exit and Entry: Alashankou Port Countries on the Route: China, Kazakhstan, Russia, Belarus, Poland and Germany	11000	15
2	Yuxinou Chongqing-Duisburg Port of Exit and Entry: Alashankou Port Countries on the Route: China, Kazakhstan, Russia, Belarus, Poland and Germany	11000	15
3	Zhengxinou Zhengzhou-Hamburg Port of Exit and Entry: Alashankou Port Countries on the Route: China, Kazakhstan, Russia, Belarus, Poland and Germany	10245	15
4	China Europe Railway Express Harbin-Hamburg Port of Exit and Entry: Manzhouli Port Countries on the Route: China, Russia and Germany	9820	
5	China Europe Railway Express Lanzhou-Hamburg Port of Exit and Entry: Alashankou Port Countries on the Route: Kazakhstan, Russia, Belarus, Poland and Germany	8027	15
6	China Europe Railway Express Urumqi-Duisburg Port of Exit and Entry: Alashankou Port Countries on the Route: Kazakhstan, Russia, Belarus, Poland and Germany	8000	10
7	China Europe Railway Express Changsha-Duisburg Port of Exit and Entry: Alashankou Port Countries on the Route: China, Kazakhstan, Russia, Belarus, Poland and Germany	11808	18
8	China Europe Railway Express Wuhan-The Czech Republic Port of Exit and Entry: Alashankou Port Countries on the Route: China, Kazakhstan, Russia, Belarus, Poland and The Czech Republic	10700	15
9	China Europe Railway Express Suzhou-Warsaw Port of Exit and Entry: Manzhouli Port Countries on the Route: China, Belarus and Poland	11200	15
10	Yixinou Yiwu-Madrid Port of Exit and Entry: Alashankou Port Countries on the Route: China, Kazakhstan, Russia, Belarus, Poland, Germany, France and Spain	13458	21
11	Rongxinou Chengdu-Lodz Port of Exit and Entry: Alashankou Port Countries on the Route: China, Kazakhstan, Russia, Belarus and Poland	8027	15
12	Zhengxinou Zhengzhou-Warsaw Port of Exit and Entry: Alashankou Port Countries on the Route: China, Kazakhstan, Russia, Belarus and Poland	11200	15

Quelle: China Train Guide Freight Shipping Services (2023). *Expresszüge China – Europa* <https://www.chinatrainguide.com/freight/>

RTSB-Gruppe

Hat 2013 den Betrieb von Ganzzügen zwischen Deutschland und China aufgenommen. Jetzt betreibt sie Ganzzüge auf folgenden Strecken: ⁴⁰

- Duisburg nach Shanghai (China).
- Zhengzhou (China) nach Hamburg (Deutschland)
- Chongqing (China)-Duisburg (Deutschland/
- Chengdu - Tilburg (Niederlande) / Nürnberg (Deutschland)
- Xi'an (China) nach Hamburg/Duisburg/Neuss (Deutschland) und Budapest (Ungarn) wird eingerichtet.
- Ludwigshafen (Deutschland) und Xi'an (China)
- Frenkendorf /Niederglatt (Schweiz) und Xi'an /Hefei (China)
- Lüttich (Belgien) und Chengdu (China).

Der Ganzzugfahrplan ist zu finden unter: <https://rtsb.group/schedules/>

⁴⁰ Auf der Website der RTSB-Gruppe <https://rtsb.group/services/block-train-operations/> sind die folgenden Strecken aufgeführt

Abbildung III-16. Die wichtigsten von der RTSB-Gruppe betriebenen Strecken



Quelle: Bild von der Website. RTSB-Gruppe (2023) <https://rtsb.group/services/block-train-operations/>

Lagerhäuser in China

Tabelle III-13. Lagergebühren in den ausgewählten Häfen in China

Port	Storage charge (TEU)	Port	Storage charge (TEU)
Xiamen	Day 1-5 ¥6/day	Tianjin	Day 5-7 ¥7/day
	Day 6 ¥ 8/day		After day 7 the container is transferred to the CY outside the wharf
	Day 7-9 ¥ 10/day		
	Day 10 ¥ 13/day		
	Day 11 ¥63/day		
	Day 12-14 ¥13/day		
	Day 15-20 ¥16/day		
	Day 21 ¥66/day		
After 21 day ¥16/day			
Shanghai	Day 5-7 ¥8/day	Zhenhen	Day 8 or day 11-15 ¥125/day
	Day 9-10 ¥ 20/day		After day 15: ¥245/day
	Day >11 ¥10/day		
Ningbo	Day 5-15 ¥4/day	Guangzhou	Day 8 or day 11-15 ¥125/day
	After day 5 the container is transferred to the CY outside the wharf		After day 15: ¥245/day
Qingdao	Day 5-7 ¥5/day		
	Day 8-10 ¥ 15/day		
	Day >11 ¥30/day		

Quelle: Informationen aus dem Interview ⁴¹

3.11. Handelspolitik

Handelspolitik

- Die Mongolei hat ein Freihandelsregime, was bedeutet, dass es keine Quoten oder Lizenzanforderungen gibt.
- Die Mongolei ist seit 1995 Mitglied der WTO und wendet die gleichen bzw. ähnlichen Handelsbedingungen an.
- Die Ein- und Ausfuhr von Waren wird durch das Zollgesetz geregelt.

⁴¹ Wird von den Spediteuren arrangiert und ist im Kostenvoranschlag enthalten, es sei denn, Ihre Sendung verzögert sich aufgrund einer Anordnung des chinesischen Zolls o. Ä.

Einfuhrverbote, -beschränkungen und -lizenzen

Die Einfuhr von Waren in die Mongolei unterliegt keinen Beschränkungen, mit Ausnahme von Einfuhrlizenzen, die für wenige Produkte gelten. Die Importeure müssen sich bei den Steuerbehörden registrieren lassen; die Registrierung bei der IPNRO ist auch für die Zollabfertigung erforderlich.

Für die folgenden Waren sind Einfuhrlizenzen erforderlich:

- Chemikalien;
- Menschliches Blut und Organe;
- Sprengstoffe und Waffen usw.

Die Lizenzen werden von den Regierungsministerien ausgestellt:

- Ministerium für Umwelt und Tourismus
- Ministerium für Bildung, Kultur, Wissenschaft und Sport
- Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Leichtindustrie
- Ministerium für Gesundheit

Zölle:

- Ad valorem
- Spezifische
- Kombination der beiden oben genannten
- Jede der beiden erstgenannten Arten, die einen höheren Zollbetrag mit sich bringt.

Auf die meisten eingeführten Waren wird ein Wertzoll von 5 % erhoben. Bestimmte Waren für den Export unterliegen spezifischen Zollgebühren. Jede Privatperson und jedes Unternehmen, das im Außenhandel tätig ist, müssen bei der Einfuhr oder Ausfuhr von Waren Zölle sowie einige andere Steuern und Gebühren entrichten.

Zölle

Die folgenden Artikel sind von den Zöllen befreit:

- Geräte für den besonderen Gebrauch durch Behinderte und künstliche Organe sowie dazugehörige Ersatzteile;
- Waren für humanitäre Hilfe und ähnliche Spenden;
- Ausrüstung, Anlagen, Materialien, Rohstoffe, Geräte, Erdöl, Dieselmotoren für die Ölexploration, -ausbeutung und -verwendung gemäß einer mit der Regierung getroffenen Vereinbarung über die Aufteilung der Produkte im Ölsektor;
- Waren für den offiziellen Gebrauch durch ausländische diplomatische Vertretungen, die UN und ihre Sonderorganisationen;
- Persönliche Gegenstände der Reisenden;
- Blut, Blutprodukte, Körper und Organe, die für medizinische Zwecke verwendet werden sollen;
- Gaskraftstoff, dafür vorgesehene Behälter, Ausrüstungen, spezielle Maschinen, Anlagen und Geräte;
- Luftfahrzeuge der Zivilluftfahrt und zugehörige Ersatzteile;
- Persönliche Gegenstände für den Leiter der ausländischen diplomatischen Vertretungen, das diplomatische, technische und dienstliche Personal und dessen Familienangehörige, die für den Umzug in das Gastland erforderlich sind.
- Rohstoffe und Reagenzien, die nicht im Land produziert werden und für die Herstellung neuer Produkte auf dem ausländischen und inländischen Markt durch Innovationsprojekte benötigt werden

- Maschinen und Ausrüstungen, Materialien, Rohstoffe, Ersatzteile, Kraftstoffe oder Dieselöle, die zur Verwendung bei der Exploration, Förderung, Gewinnung oder Ausbeutung von Erdöl im Rahmen eines mit der Regierung abgeschlossenen Produktaufteilungsvertrags im Erdölsektor eingeführt werden;
- Unkonventionelles Erdöl und ölbezogene Berichte, andere Proben und Erdöl
- Andere Waren, die gesetzlich oder in internationalen Verträgen festgelegt sind;
- Waren, die nach den internationalen Verträgen der Mongolei von den Zöllen und Steuern befreit sind

Dokumentation und Verfahren:

Der Zoll bietet Dienstleistungen aus einer Hand an, und es ist möglich, alle erforderlichen Zollunterlagen und Abfertigungsverfahren an einem einzigen Ort zu erledigen. Die Zollabfertigung für die Ausfuhr und Einfuhr besteht aus den folgenden Schritten:

1. Erstellung und Bereitstellung von Zolldokumenten für die Anmeldung von Waren.
2. Prüfung der Zolldokumente durch den Zoll.
3. Inspektion der Waren und Transportmittel.
4. Erhebung von Zöllen und anderen Steuern und deren Zahlung.
5. Erteilung der Erlaubnis und Überlassung der Waren zum Überschreiten der Zollgrenze.

Jeder, der eine Lizenz von der GCA hat, kann auf das Customs Automation Information System (CAIST) zugreifen, um die Waren anzumelden. Je nach Risiko unterteilt das Customs Automation System die Unternehmen in die folgenden drei Kategorien:

- Grün (risikofrei: die Sendung wird ohne physische Kontrolle übergeben oder es werden nur die Dokumente überprüft)
- Gelb (unter Beobachtung: führt stichprobenartig eine physische Kontrolle durch)
- Rot (riskant: sorgfältige physische und dokumentarische Überprüfung)

Das Wirtschaftspartnerschaftsabkommen zwischen Japan und der Mongolei (WPA)

Das Wirtschaftspartnerschaftsabkommen (WPA) zwischen Japan und der Mongolei trat am 7. Juni 2016 in Kraft. Das WPA zielt darauf ab

- den Handel zu erleichtern, den Handelsumsatz zu steigern und die Zollabwicklung zwischen zwei Ländern zu erleichtern;
- Abbau nichttarifärer Handelshemmnisse;
- Transfer und Verlagerung von japanischer Hochtechnologie;
- Anziehung und Steigerung japanischer Investitionen und Export von Industrieerzeugnissen mit Mehrwert nach Japan;

Im Rahmen des WPA senkt die Mongolei die Einfuhrzölle auf 5.700 Waren und Japan senkt die Zölle auf 9.300 Waren direkt und schrittweise.

Asiatisch-pazifisches Handelsabkommen:

Die Mongolei ist dem Asiatisch-Pazifischen Handelsabkommen (APTA) beigetreten, das am 1. Januar 2021 in Kraft getreten ist. Dies ermöglicht es der Mongolei, die Zölle für Ausfuhren aus anderen APTA-Mitgliedsländern zu senken und von den Zugeständnissen anderer Mitgliedsländer zu profitieren.

3.12. Rechtliche und regulatorische Rahmenbedingungen

Rechtliche Rahmenbedingungen

Folgende Gesetze sind in Kraft, die den rechtlichen Rahmen für den Verkehrssektor in der Mongolei bilden.

Straßenverkehr: „Gesetz über den Straßenverkehr“, verabschiedet 1999. Es gibt 3 internationale Konventionen, 14 zwischenstaatliche Abkommen

Straße: „Gesetz über die Straße“, genehmigt am 11. Mai 2017

Zivile Luftfahrt: "Gesetz über die Zivilluftfahrt", verabschiedet am 5. Oktober 2015. Die Mongolei ist 11 Abkommen und Konventionen sowie 9 geänderten Protokollen beigetreten. 62 Vorschriften für die Zivilluftfahrt werden umgesetzt, die die Standards und Anforderungen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) für die Regulierung der Zivilluftfahrt im Einklang mit internationalen Verträgen und Abkommen, Flugsicherheit, Sicherheitskontrolle und Regulierung widerspiegeln.

Eisenbahn: "Gesetz über die Sicherheit des Eisenbahnverkehrs", verabschiedet im Mai 1996, "Gesetz über den Eisenbahnverkehr", verabschiedet im Juli 2007, geändert im August 2012. In der Mongolei werden 144 nationale Normen für den Eisenbahnverkehr umgesetzt. Bei der Eisenbahn gelten die OSSH-D-Vorschriften und Gesetze

Seeverkehr: "Gesetz über die Nutzung des Meeres", verabschiedet 2022. Die Mongolei ist auch an internationalen Konventionen und Abkommen beteiligt und hat bilaterale und multilaterale Abkommen zur Erleichterung von Handel und Verkehr geschlossen. Nachstehend einige ausgewählte Beispiele:

Bilaterale Abkommen:

Zwischenstaatliches Abkommen über den Zugang zum und vom Meer und den Transitverkehr durch das Gebiet der Russischen Föderation durch die Mongolei, 1992;

Zwischenstaatliches Abkommen über den Transitverkehr von Gütern mit der Eisenbahn, 2018. Die Mongolei hat auch Transit- und Straßenverkehrsabkommen mit China, die seit 1991 in Kraft sind. Dennoch haben Lastwagen aus der Mongolei immer noch Probleme, nach China zu gelangen, während chinesische Lastwagen bis zur nächsten mongolischen Grenzstadt fahren dürfen.

Multilaterale Konventionen:

Die Mongolei ist Unterzeichner des am 8. Juli 1965 in New York unterzeichneten Übereinkommens über den Transithandel von Binnenstaaten. In diesem Übereinkommen wird anerkannt, dass der Transithandel von Binnenstaaten, die ein Fünftel der Weltbevölkerung ausmachen, von größter Bedeutung für die wirtschaftliche Zusammenarbeit und die Ausweitung des internationalen Handels ist. Das Problem für die Mongolei besteht darin, dass China diesem Übereinkommen nicht beigetreten ist und daher nicht an seine Grundsätze gebunden ist.

Die Mongolei ist am 1. Oktober 2002 dem Zollübereinkommen über den internationalen Warentransport mit Carnets TIR beigetreten. Dieses Übereinkommen ist in der Mongolei am 1. April 2003 in Kraft getreten. Die Internationale Straßentransport-Union ist dabei, den Nationalen Straßentransportverband der Mongolei als ausstellenden Verband und bürgenden Verband für die Zwecke der mongolischen Zollbehörden zuzulassen. Wenn sich der Zulassungsprozess nicht verzögert, ist damit zu rechnen, dass das TIR-Verfahren angewendet wird.

Institutioneller Rahmen:

Ministerium für die Entwicklung des Straßenverkehrs: MRTD trägt die Gesamtverantwortung für die Verkehrspolitik und die Aufsicht. Die jeweiligen Abteilungen: Die Abteilung für die Umsetzung und Koordinierung der Straßen- und Verkehrspolitik, die Abteilung für die Umsetzung und Koordinierung der Luftverkehrspolitik und die Abteilung für die Umsetzung und Koordinierung der Eisenbahn- und Seeverkehrspolitik sind für die Verkehrspolitik und -planung sowie für die Verwaltung von Investitionsprojekten zur Entwicklung des nationalen Straßen-, Luft-, Eisenbahn- und Seeverkehrssystems zuständig.

Mongolische Zivilluftfahrtbehörde: Die MCAA ist für die Verwaltung des zivilen Luftfahrtbetriebs in Übereinstimmung mit der ICAO und anderen internationalen Standards zuständig. Die Behörde legt Vorschriften für alle Zivilluftfahrtdienste fest und sorgt für den Bau und die Instandhaltung der Flughafeninfrastruktur.

Eisenbahn: Der Minister für Straßen und Verkehr ist der Vertreter der Regierung im Vorstand der UBTZ, und der Vorstandsvorsitzende der MTZ untersteht direkt dem Minister. Die anderen Eisenbahnen: BETZ sind direkt der Abteilung für Eisenbahn- und Seeverkehr des MRTD unterstellt.

Finanzierungsrahmen für Verkehrs- und Logistikinfrastrukturen

In Bezug auf die Finanzierung des Verkehrsinfrastrukturprojekts: eine öffentliche Finanzierung, die direkte Investitionen der Regierung aus ihrem Haushalt und Overseas Development Assistance (ODA) beinhaltet, die sich auf offizielle ausländische Zuschüsse und staatlich garantierte Kreditaufnahmen (vorzugsweise/zinsgünstige Darlehen) usw. bezieht, vorausgesetzt von bilateralen und multilateralen Entwicklungsagenturen, wird immer noch als wichtigstes Instrument zur Finanzierung der Entwicklung der Mongolei angesehen.

Die Entwicklungsfinanzierung war und ist die wichtigste Triebkraft für die Mongolei, um ihre sozioökonomischen Entwicklungsziele zu erreichen. Obwohl die Mongolei die Bedeutung der Mittel bilateraler und multilateraler Entwicklungsagenturen unterstreicht, bemüht sie sich seit kurzem um die Mobilisierung von Finanzmitteln aus dem Privatsektor: PPP, die Option zur Förderung der aktiven Beteiligung des Privatsektors an Infrastrukturprojekten.

Darüber hinaus verfügt der Straßensektor über einen speziellen Straßeninstandhaltungsfonds (Road Maintenance Fund, RMF) im Rahmen des MRTD, der sich aus Straßenbenutzungsgebühren und anderen Zahlungen speist und für die eigentliche Verwaltung und Verteilung der Mittel für die Instandhaltung der öffentlichen Straßen zuständig ist. Der RMF befindet sich noch in der Aufbauphase, scheint aber die richtigen Bausteine für einen erfolgreichen Straßenfonds der "zweiten Generation" zu haben. Außerdem gibt es lokale Budgets, die Kosten für den Bau kleinerer Straßen sowie für die Instandhaltung enthalten.

4. Zusammenfassung

Die Marktstudie aktualisiert das Wissen über den aktuellen Stand und die Herausforderungen des Transport- und Logistiksektors in der Mongolei und liefert Daten und Informationen für die Unternehmen aus Deutschland, die in der Mongolei Geschäfte machen oder machen wollen. Die Studie präsentiert (1.) die Länderebene, (2.) die Ebene der Transport- und Logistikbranche und (3.) die Daten und Informationen auf Unternehmensebene.

Die Statistiken auf Kreisebene zeigen:

- Die Mongolei, als Binnenstaat zwischen Russland und China, verfolgt eine Politik zur Entwicklung ihrer Verkehrs- und Logistikindustrie. Dies geht aus lang- und mittelfristigen Strategiepapieren sowie aus Studien und Berichten der bilateralen und multilateralen Entwicklungsagenturen zur Analyse der Branche hervor.
- Die Bevölkerung der Mongolei beträgt 3.409.939 Einwohner, von denen etwa 67 % in städtischen Gebieten leben, hauptsächlich in der Hauptstadt Ulaanbaatar.
- Die Wirtschaft leidet immer noch unter den Herausforderungen der Zeit nach Covid-19, z. B. unter Versorgungsengpässen, die zu Inflation und Währungsabwertung führen. 2021 liegt das BIP bei 15,8 Mrd. USD und das Pro-Kopf-BIP bei 4.187 USD.
- Der Verkehrs- und Logistiksektor ist einer der am stärksten gefährdeten Wirtschaftszweige, der nach dem Rückgang der Kohleexporte einen drastischen Umsatzrückgang hinnehmen musste.
- Die Logistikdienste sind unterentwickelt und bieten hauptsächlich konventionelle 2PL- oder 3PL-Logistikdienste an.

Die Daten und Informationen aus der Transport- und Logistikbranche zeigen:

- Die Mongolei sieht die Problematik der Verkehrsanbindung in vier Hauptbereichen: (i) Zugang zum Meer, (ii) internationale Anbindung zur Integration in die Weltwirtschaft durch internationalen Handel und das Angebot von Transitverkehrsdiensten, (iii) inländische Anbindung zur Verbesserung des Wohlstands für die Entwicklung des Landes und das Wohlergehen der Menschen und (iv) Anbindung der großen Bergwerke an ihre Märkte.
- Der Verkehrssektor umfasst den Schienen-, Straßen-, Luftverkehr und Binnenschifffahrt.
- Die langfristigen Strategien für jeden Sektor - Eisenbahn, Straße und Luftfahrt - wurden genehmigt und werden in Zeitlupe umgesetzt. In den letzten Jahren wurden alle Aimag-Zentren über eine asphaltierte Straße mit der Hauptstadt verbunden, und es wird verstärkt darauf geachtet, die wichtigsten Bergbauggebiete über Schiene und Straße mit dem Markt (Grenzübergang zu China) zu verbinden. Die Erleichterung des Hafenbetriebs steht auf der dringenden Tagesordnung der derzeitigen Regierung, um die Mineralienexporte nach China zu erleichtern und zu steigern.
- Im Jahr 2021 hat das Land eine Gesamtstraßenlänge von 111.942,70 km, eine Eisenbahnlänge von 1.815 km, eine Wasserstraßenlänge von 580 km und 25 Flughäfen, darunter 4 internationale Flughäfen. Die Verkehrsinfrastrukturdichte in der Statistik für 2021 war (i) die Straßendichte: 32.833,61 km Straße pro 1 Million Menschen und 71,57 Meter Straße pro Quadratkilometer; (ii) die Schienendichte: 532,27 km Schiene pro Million Menschen und 1,16 Meter Schiene pro Quadratkilometer, (iii) Flughafendichte: 7,33 Stück Flughafen pro Million Menschen und 0,0,14 Stück Flughafen pro Quadratkilometer.

- Die drei die Mongolei durchquerenden internationalen Straßen Asian Highway AH3, AH4 und AH32 (Gesamtlänge 4.299,2 km), ein Teil der Straße AH3 im Abschnitt zwischen Ulaanbaatar und Darkhan wird seit etwa 4 Jahren renoviert.
- Die Haupteisenbahnmagistrale (1.110 km) gehört UBZT, dem Russisch-Mongolischen Joint Venture, und ist mit der Transsibirischen Eisenbahn und der Chinesischen Eisenbahn verbunden. Die derzeitige Beförderungskapazität beträgt etwa 34 Millionen Tonnen pro Jahr und soll bis 2030 auf 50 Millionen Tonnen pro Jahr ausgebaut werden.
- Die SPRT plante den Bau von rund 5.800 km Eisenbahnstrecke in drei Phasen. Als der Bergbau in der Mongolei boomte, zeigten die Bergbauunternehmen der Mongolei großes Interesse an einem Eisenbahntransport und begannen zu investieren. Erdenes Tavan Tolgoi, ein staatliches Unternehmen, finanzierte zwei Eisenbahnen: Tavan Tolgoi - Gashuun Sukhait (240 km) und Tavan Tolgoi- Zuun Bayan (414,3 km) und gründete zwei Tochtergesellschaften für den Betrieb dieser Bahnen. Darüber hinaus hat die Northern Railway LLC, eine Tochtergesellschaft von Aspire Mining Limited, einen Konzessionsvertrag mit der mongolischen Regierung über den Bau der Eisenbahnstrecke Erdenet-Ovoor (547 km) abgeschlossen und plant, die Strecke mit der Transsibirischen Eisenbahn durch Kirgisistan zu verbinden.
- Etwa 4 Seehäfen in Russland und China wurden als möglicher Zugang der Mongolei zum Meer identifiziert. Der Hafen von Tianjin in China ist jedoch der wichtigste Hafen.
- Die Mongolei ist über den Seeweg, die Schiene und die Straße mit Deutschland verbunden. Der wichtigste Seehafen für die Mongolei ist der Hafen Tianjin in China. Von Hamburg aus dauert es etwa 45 Tage bis zum Hafen Tianjin und von Tianjin nach Ulaanbaatar etwa 5-6 Tage. Bis zum Krieg wurden die meisten Sendungen von und nach Deutschland über Russland verschickt, was je nach Transportart etwa 20-21 Tage dauert.⁴² Als weitere Alternative wird in dieser Studie auch der Import und Export über China betrachtet.

Die Daten auf Unternehmensebene stammen hauptsächlich von internationalen Speditionsunternehmen, Händlern und UBZT.

- 2021 beliefen sich die Exporte der Mongolei nach Deutschland auf 12,19 Mio. US\$ und die Importe der Mongolei aus Deutschland auf 222,74 Mio. US\$. 2021 beliefen sich die ADI-Zuflüsse aus Deutschland in die Mongolei auf 11,18 Mio. USD und die kumulierten ADI aus Deutschland in die Mongolei auf 185,66 Mio. USD.
- Die Mongolei verfolgt eine relativ freie Handelspolitik und erhebt vor allem unformale Zollgebühren;
- Die derzeitige Situation und die Tatsache, dass die Mongolei Mitglied der WTO, der WCO, der FIATA, der IATA, der TIR, der OSShD ist, deutet darauf hin, dass es zwischen der Mongolei und Deutschland keine großen Unterschiede in den Handels- und Transportverfahren in Bezug auf die internationalen Versanddokumente und -verfahren gibt. Aber wenn die importierten Waren in der Mongolei ankommen und die Waren für den Export auf dem Territorium der Mongolei sind, werden einige Verwaltungsverfahren angewandt, gemäß dem Zollgesetz der Mongolei, das 2008 verabschiedet wurde und das wichtigste Dokument ist, das das Handelsverfahren festlegt. Es entspricht jedoch

⁴² Nach den Verkehrsdaten vor Covid-19. Aufgrund des Krieges und verschiedener unterbrechender politischen Entscheidungen, die nach Covid-19 angewendet wurden, verlängert sich die Transitzeit 2–3-mal.

- weitgehend den von den oben genannten internationalen Organisationen empfohlenen Verfahren.
- Das wirtschaftliche Umfeld legt nahe, dass deutsche Unternehmen Geschäftsmöglichkeiten in folgenden Bereichen haben
 - o Beratung und langfristige Investitionen
 - o Bergbau und Mineralienförderung Logistik und Lieferkette
 - o Handel
 - o Transport- und Logistikdienstleistungen.
 - Was den Spediteur betrifft, so ist der Hafen von Tianjin das wichtigste Tor für den Versand auf dem Seeweg, und es werden spezifische Verfahren für die Einfuhr über den Hafen erläutert.
 - Die Ineffizienz und der langsame Fortschritt der einheimischen IFF-Unternehmen entmutigen die internationalen Agenten, und die Unterschiede in den Dienstleistungen und der Kompetenz der einheimischen Unternehmen sind auf ihren offiziellen Websites nicht immer sichtbar. Unabhängig von ihrer Größe und dem Alter der Dienstleister konkurrieren die inländischen Unternehmen um marginale Einnahmen, was die Effizienz und Qualität der Dienstleistungen "unerwünscht" macht. Dieser Umstand hat dazu geführt, dass einige größere Versand- und Logistikdienstleister offizielle/exklusive Vertretungsverträge mit einem Unternehmen abgeschlossen haben und Händler dazu neigen, kleine Logistikeinheiten zu eröffnen, um ihre Importe und Exporte abzuwickeln.
 - Die praktikabelste und effizienteste Alternativroute könnte die Verschiffung von und zur der Mongolei durch China sein. Deutsche Frachtunternehmen, wie z. B. die RTSB-Gruppe, betreiben Ganzzüge zwischen Deutschland und China, die möglicherweise als alternative und sicherere Route für deutsche Unternehmen genutzt werden können. Darüber hinaus hat COSCO Shipping einen offiziellen Agenturvertrag mit einem mongolischen Unternehmen geschlossen und wird wahrscheinlich damit beginnen, die lokalen Speditionsunternehmen herauszufordern. Es wurde versucht, eine Zeit- und Kostenanalyse ausgewählter Routen durchzuführen, aber aufgrund der immer noch großen Auswirkungen von Covid-19 und des Krieges zwischen der Ukraine und Russland erwiesen sich die gesammelten Daten als uneinheitlich. Daher sollten die Informationen in den entsprechenden Tabellen überprüft werden. Die Listen der internationalen Speditionsunternehmen, der Handelsketten, die importierte Waren (Lebensmittel und Haushaltswaren) verkaufen, der örtlichen Banken und Versicherungsgesellschaften werden zur Verfügung gestellt.

Referenzen

- Asiatische Entwicklungsbank (2018). Überwindung von Barrieren durch Nutzung des Transport- und Logistiksektors der Mongolei. Verfügbar unter <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/464891/mongolia-transport-logistics-sector.pdf>
- Asiatische Entwicklungsbank (2019). Nutzung des Transport- und Logistiksektors der Mongolei, verfügbar unter <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/464891/mongolia-transport-logistics-sector.pdf>
- Asiatische Entwicklungsbank (2022). Mongolei: Projekt zur Verbesserung der Projektbereitschaft. Verfügbar um <https://www.adb.org/55291-001/main>
- Bolor Lkhaajav (2021). Die Überlastung des Hafens von Tianjin unterbricht die Lieferkette zwischen China und der Mongolei. <https://thediplomat.com/2021/10/tianjin-port-congestion-disrupts-china-mongolia-supply-chain/>
- CAREC (2021). Bewertung des Eisenbahnsektors für die Mongolei, https://www.carecprogram.org/uploads/CAREC-CRA-MON-_7th_5MAR2021_WEB.pdf
- Europäische Kommission (2016). Partner für eine bessere Zukunft: Die Zusammenarbeit der EU und ihrer Mitgliedstaaten mit Mongolei. Verfügbar unter <https://www.consilium.europa.eu/media/23638/eu-mongolia-en-ld-160621.pdf>
- EBWE (2022). EBWE in der Mongolei. Verfügbar unter <https://www.ebrd.com/mongolia.html>
- Erdenes Tavan Tolgoi (2021). Erdenes Tavan Tolgoi: A6-20 Mittelfristiger Geschäftsplan: 2021-2025. S.245 verfügbar unter. <https://ett.mn/files/bcb8916ca1c071d9c454fe4ac6bb4928.pdf>
- Allgemeine Behörde für Grenzschutz der Mongolei (2022). Grenzübergangshafen und -betrieb Aktualisiert 2020. Verfügbar unter <http://eng.bpo.gov.mn/content/88>
- Die Regierung der Mongolei (2020) Vision 2050. Genehmigt durch Entschließung Nr. 52 des Parlaments, Mongolei. Verfügbar unter https://cabinet.gov.mn/wp-content/uploads/2050_VISION_LONG-TERM-DEVELOPMENT-POLICY.pdf
- Die Regierung der Mongolei (2010) Staatspolitik im Schienenverkehr. Genehmigt durch den 32. Beschluss des Parlament, Mongolei. Verfügbar unter <https://mrted.gov.mn/i/2559>
- Die Regierung der Mongolei (2013). Nationales Straßenentwicklungsprogramm 2016-2020. Genehmigt bis 18 Entschließung des Parlaments, Mongolei. Verfügbar unter <https://mrted.gov.mn/t/186>
- Die Regierung der Mongolei (2016). Staatliche Politik für die Zivilluftfahrt bis 2020. Genehmigt durch die 94. Resolution desParlament, Mongolei. Verfügbar unter <https://www.mcaa.gov.mn/?p=618>
- Die Regierung der Mongolei (2008). Nationales Programm für die Transitmongolei. <https://legalinfo.mn/mn/detail?lawId=5400>
- JICA (2022), Datenerhebungsstudie zur Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur in Ulaanbaatar, Mongolei Abschlussbericht: <https://openjicareport.jica.go.jp/pdf/12367587.pdf>
- Mongol Bank (2022), „The Mongolian Foreign Sector Statistics 2nd QTR, 2022“ https://stat.mongolbank.mn/stats/pdfRender?i=sector_2022Q2
- Mongolische Zivilluftfahrtbehörde (2021). „MCAA-Monatsbericht“ 2016-2021 <https://www.mcaa.gov.mn/?lang=en>
- Mongolian Customs General Administration (2022) „Außenhandelsstatistik nach Land und Wert“ <https://gaali.mn/statistic/detail/03>
- Finanzministerium (2019) „Staatshaushalt 2019“ <https://mof.gov.mn/article/entry/2023--2023>
- Finanzministerium (2019) „Staatshaushalt 2022“ <https://mof.gov.mn/article/entry/2022--2022>
- Ministerium für Straßenverkehr und Entwicklung (2018). Verkehrssektorpolitik der Mongolei. S.8 Erhältlich bei http://www.se.uni-oldenburg.de/documents/sumocos/presentations/sumocos_mn_1_2_3.pdf
- Ministerium für Straßen- und Transportwesen (2019) „Mongolische Transportpolitik zum operativen Betrieb Connectivity For Integrated Intermodal Transport and Logistics In The Region“, Forum On Sustainable Transport Connectivity between Europe and Asia“ <https://unece.org/DAM/trans/doc/2019/wp24/>
- Ministerium für Straßen und Verkehr (2022) „Statistisches Bulletin für Straßen und Verkehr“, Reihe 2015-2021 <https://mrted.gov.mn/i/2672>
- Außenministerium Japans (2021) Evaluation of Japan’s ODA to Mongolia. Verfügbar um <https://www.mofa.go.jp/policy/oda/evaluation/FY2020/pdfs/mongolia.pdf>

Mineral Resource and Petroleum Authority (2022) „Mineral Resources and Petroleum Statistics: 2020/11“
<https://www.mrpam.gov.mn/public/pages/165/2020-11-stat-report-eng.pdf>

Nationale Agentur für Metrologie und Umweltüberwachung (2022) „Klima der Mongolei“. Verfügbar unter
<http://tsag-agaar.mn/>

Nationale Entwicklungsagentur (2022). Studie über die Planung der Bergbau- und Schwerindustrieentwicklung und Standort. S.16. Verfügbar um. <http://regional.nda.gov.mn/backend/f/df3mbmdVjA.pdf>

Nationale Entwicklungsagentur (2022). Studie zur Planung des Straßenverkehrs und der Logistikentwicklung und Ort. S.203. Verfügbar um. <http://regional.nda.gov.mn/backend/f/BNGGqDYfbC.pdf>

Nationales Statistikamt der Mongolei (2021) „Statistisches Bulletin 2020“, Reihe 2015-2022. <https://1212.mn/>

Nachrichten (2021), Die Preise für Covid-19-Pillen sind um das Dreifache gestiegen. <https://news.mn/r/2499229/>

Neuer internationaler Flughafen Ulaanbaatar (2022). Zwischen GoM und New abgeschlossener Konzessionsvertrag Internationaler Flughafen Ulaanbaatar LLC. Verfügbar unter
<http://nda.gov.mn/backend/files/KpgNP01UAouKBgX.pdf>

Organisation Wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (2023). Gesamtexportmarkt von Deutschland in die Mongolei:2019-2020. Verfügbar unter
<https://oec.world/en/profile/country/deu?depthSelector1=HS2Depth&subnationalTimeSelector=timeYear&yearlyTradeFlowSelector=flow0>

Otgonbayar S. (2018) Projekt Machbarkeitsstudie „Ulaanbaatar City Integrated Freight Logistics Center“
 Präsentiert auf dem von der Regierung der Mongolei organisierten Forum „Nationale Entwicklung der Mongolei“.

Otgonbayar. S und Tsakhiur.S (2013) „Ulaanbaatar City Logistics Plan and Location Choices“, inklusive im „Masterplan Stadtentwicklung Ulaanbaatar bis 2030“, 08.02.2013

Otgonbayar S. (2009) „Öffentlich-private Finanzierung einer Logistikanlage in Zamiin Uud, Mongolei: Herausforderungen und Chancen“ Proceedings of the Eastern Asia Society for Transportation Studien, Band 7, 2009

Organisation für die Zusammenarbeit zwischen Eisenbahnen (2021).
https://www.carecprogram.org/uploads/2015-RWG-Meeting-P13_OSJD_EN.pdf

Transparenz International (2022). Korruptionswahrnehmungsindex 2021. Verfügbar unter
<https://www.transparency.org/en/countries/mongolia>

T. Purevdorj (2020). "Mongolian Grid Data", NAPSNet Special Reports, verfügbar unter
<https://nautilus.org/napsnet/napsnet-specialreports/mongolian-grid-data/>

Weltbank (2022), „Neues 110-Millionen-Dollar-Projekt wird Transportkonnektivität und Logistik in der Mongolei verbessern“ <https://www.worldbank.org/en/news/press-release/2022/05/25/new-110-million-project-will->

Weltbank (2022). Empfangene persönliche Überweisungen (aktueller US-Dollar). Abgerufen von
<https://data.worldbank.org/indicator/BX.TRF.PWKR.CD.DT?locations=MN>,

Weltbank (2021). Logistikleistungsindex: 2019. Abgerufen von <https://lpi.worldbank.org/>

Weltbankgruppe (2021), Doing Business Mongolia 2020: Comparing Business Regulation in 190 Volkswirtschaften. Abgerufen von
<https://archive.doingbusiness.org/content/dam/doingBusiness/country/m/mongolia/MNG.pdf>

Weltwirtschaftsforum (2021). Globaler Wettbewerbsfähigkeitsbericht 2019. <https://www.weforum.org/>

Ulaanbaatar Tumor Zam (2022), „Monatsbulletin“ 2017,2019,2021. Verfügbar unter <https://ubtz.mn/>

Logistikzentrum Ulaanbaatar (2016). Machbarkeitsstudie zur Einrichtung eines integrierten Frachtlogistikzentrums In Ulaanbaatar. Projektbericht.

United National Economic Social Commission for Asia and Pacific (2019). Konnektivität entlang der euro-Asiatischen Nördlicher Korridor. S. 49 Verfügbar unter
<https://www.unescap.org/sites/default/d8files/Ch%201%20Connectivity%20along%20the%20Eurasian%20Northern%20Corridor.pdf>

United National Economic Social Commission for Asia and Pacific (2016). Einführung in den asiatischen Highway. Verfügbar unter <https://www.unescap.org/sites/default/files/Intro%20AH.pdf>

Institut für Stadtplanung und Design von Ulaanbaatar (2013). Masterplan für die Stadtentwicklung von Ulaanbaatar

Internationale Spediteure und Kaufleute

Herr G. Enkhtaivan,	stellvertretender Direktor der GCA
Mr. Yo. Jargalsaikhan,	Leiter der Abteilung MRTD
Frau M. Altanzul,	Geschäftsführerin, Landbridge LLC
Herr D. Enkhbat	GESCHÄFTSFÜHRER. "Mongol Express" LLC
Frau P. Minjmaa,	CEO. Altai Logistik GmbH
Herr B. Purevchuluun	Stellvertretender Geschäftsführer, Tuushin LLC
Frau N. Zulaa	Geschäftsführerin Prolog solution LLC
Frau P. Erdenezaya,	CEO, Instrant trans,

RTSB-Gruppe <https://rtsb.group/de/>

Für weitere Referenzen: siehe Tabelle A-3.

Anhang

Tabelle A-1 Von der Mongolei aus Deutschland importierte Bergbau- und sonstige Ausrüstungen (2018-2022)

HS Code	Name of goods	Quantity	Unit of measurement	Value (US\$)	Net weigh	
8413	Pumps for liquids, whether or not fitted with a measuring device; liquid elevators; parts thereof.	3172	pieces	\$4,210,959.51	90,888.3	2018-2022
8429	Self-propelled bulldozers, angledozers, graders, levellers, scrapers, mechanical shovels, excavators, shovel loaders, tamping machines and roadrollers	31.0	pieces	\$35,372,019.40	35,372,019.4	2018-2022
8430	Other moving, grading, levelling,scrapping excavating, tamping, compacting, extracting or boring machinery, for earth, minerals or ores, Pile-drivers and pile extractors; Snow ploughs and snow blowers.	6,191.0	pieces	\$5,960,059.18	242,556.4	2018-2022
8431	Parts suitable for use solely or principally with the machinery of headings 8425 to 8430	9,394.00	pieces	\$45,543,038.09	35,705,464.08	2018-2022
8474	Machinery of sorting, screening, separating, washing, crushing, grinding, mixing or kneading earth, stone, ores or other mineral substances, in solid	159.00	pieces	\$4,983,724.41	280,512.06	2018-2022
8483	Transmission shafts (including cam shafts and crank shafts) and cranks; Bearings housings and plain shaft bearings; Gears and gearing .	9,553.00	pieces	\$50,526,762.50	35,985,976.15	2018-2022
8501	Electric motors and generators (excluding generating sets)	153.00	pieces	\$2,922,883.97	64,854.10	2018-2022
8504	Electrical transformers, static converters, and inductors; parts thereof	751.00	pieces	\$3,421,222.20	72,998.95	2018-2022
8511	Electrical ignition or starting equipment of a kind used for spark-ignition or compression-ignition internal combustion engines (for example, ignition magnetos, magneto-dynamos, ignition coils, sparking plugs and glow plugs, starter motors); Generators	265.00	pieces	\$3,999,180.66	243,105.03	2018-2022
8537	Spark-ignition reciprocating or rotary internal combustion piston engines.	1,016.0	pieces	\$7,420,402.86	316,104.0	2018-2022
8703	Motor cars and other motor vehicles principally designed for the transport of persons, incl. station wagons and racing cars (excluding motor ...	11,738.00	pieces	\$68,290,452.19	36,683,038.19	2018-2022
8704	Spark-ignition reciprocating or rotary internal combustion piston engines	204.0	pieces	\$3,014,814.83	919,809.0	2018-2022
8802	Powered aircraft "e.g. helicopters and aeroplanes"; spacecraft, incl. satellites, and suborbital and spacecraft launch vehicles.	4.00	pieces	\$19,060,672.59	8,674.00	2018-2022
9018	Instruments and appliances used in medical, surgical, dental or veterinary sciences, incl. scintigraphic apparatus, other electro-medical apparatus and sight-testing instruments,	645,121.0	pieces	\$10,484,272.84	42,951.3	2018-2022
Total				\$265,210,465.2		

Quelle: MCGA (2022), Zollstatistik. Außenhandelsstatistik nach Ländern und Wert: Deutschland. 2018-2022

Tabelle A-2 Ausgewählte Waren, die Deutschland aus der Mongolei importiert (2020-2022)

Mongolia Exports to Germany	Value	Year
Articles of apparel, knit or crocheted	\$5.12M	2021
Products of animal origin	\$2.18M	2021
Wool, animal hair, horsehair yarn and fabric	\$1.76M	2021
Edible fruits, nuts, peel of citrus fruit, melons	\$1.05M	2021
Aircraft, spacecraft	\$482.93K	2021
Articles of apparel, not knit or crocheted	\$383.05K	2021
Headgear and	\$271.40K	2021
Other made textile articles, sets, worn clothing	\$241.66K	2021
Furniture, lighting signs, prefabricated buildings	\$194.12K	2021
Optical, photo, technical, medical apparatus	\$124.50K	2021
Fertilizers	\$113.99K	2021
Machinery, nuclear reactors, boilers	\$76.72K	2021
Electrical, electronic equipment	\$54.28K	2021
Animal, vegetable fats and oils, cleavage products	\$28.70K	2021
Aluminum	\$21.70K	2021
Articles of leather, animal gut, harness, travel good	\$15.91K	2021
Footwear, gaiters and the like,	\$11.04K	2021
Raw hides and skins (other than furskins) and leather	\$10.42K	2021
Wood and articles of wood, wood charcoal	\$8.98K	2021
Articles of iron or steel	\$7.69K	2021
Vehicles other than railway, tramway	\$6.55K	2021
Salt, sulphur, earth, stone, plaster, lime and cement	\$5.89K	2021
Miscellaneous articles of base metal	\$3.48K	2021
Musical instruments, parts and accessories	\$3.28K	2021
Printed books, newspapers, pictures	\$2.94K	2021
Carpets and other textile floor coverings	\$2.05K	2021
Miscellaneous chemical products	\$1.83K	2021
Wadding, felt, nonwovens, yarns, twine, cordage	\$1.76K	2021
Works of art, collectors' pieces and antiques	\$1.20K	2021
Tools, implements, cutlery of base metal	\$1.12K	2021
Stone, plaster, cement, asbestos, mica or similar materials	808	2021
Ores slag and ash	555	2021
Plastics	\$445	2021
Copper	303	2021
Rubbers	271	2021
Pearls, precious stones, metals, coins	269	2021
Miscellaneous manufactured articles	269	2021
Toys, games, sports requisites	236	2021
Special woven or tufted fabric, lace, tapestry	186	2021
Paper and paperboard, articles of pulp, paper and board	132	2021
Soaps, lubricants, waxes, candles, modelling pastes	72	2021
Mineral fuels, oils, distillation products	20	2021
Beverages, spirits and vinegar	\$11.10K	2020
Essential oils, perfumes, cosmetics, toileteries	\$7.97K	2020
Miscellaneous edible preparations	\$1.25K	2020
Furskins and artificial fur, manufactures	\$1.13K	2020
Knitted or crocheted fabric	848	2020
Ceramic products	355	2020
Albuminoids, modified starches, glues, enzymes	80	2020
Bird skin, feathers, artificial flowers, human hair	50	2020
Vegetable, fruit, nut food preparations	45	2020
Edible vegetables and certain roots and tubers	9	2020
Lac, gums, resins	8	2020
Meat and edible meat offal	\$70.7K	2020

Quelle: MCGA (2022), Zollstatistik. Abgerufen aus der Außenhandelsstatistik nach Land und Wert: Deutschland,

Tabelle A-3 (I) Internationale Speditionsunternehmen in der Mongolei

	Compan name	Contact Tel.	Email	Website
1	IFFC	976-51- 242586, 244845	info@iffc.mn	https://www.iffc.mn/en
2	Instant trans	976-75856600, 976-75857700, 976-94490333	info@instanttrans.mn	http://en.instanttrans.mn/
3	MIAT SHC	99117880, 379973, 88117129	marketing@miat.com batbaatar@miat.com	https://www.miat.com/
4	DHL Global Forwarding LLC	99021409	khulan.odgerei@dhl.com handa.s@dhl.com	https://www.dhl.com/
5	Mongol Express LLC	976-11- 313910, 319304, 319305	monexpress@magicnet.mn	https://monex.mn/
6	Tuushin LLC	976-11-312092, 312082, 320591	info@tuushin.mn purevchuluun@tuushin.mn oyunchimeg@tuushin.mn	http://tuushin.mn
7	SB Logistics LLC	70113802	info@sbl.mn soco@sbl.mn muugin@sbl.mn	http://sbl.mn
8	Monlogistics Worldwide LLC	70115454	admin@mlw.mn telenged@mlw.mn	http://mlw.mn
9	MonReTrans LLC	70116334 70136330	monretrans@gmail.com	https://monretrans-lc.business.site/
10	Monsped LLC	88111772	info@monsped.net	http://monsped.net
11	Prolog Solution LLC	99028984	info@prolog.mn bulgan@prolog.mn zulaa@prolog.mn	http://prolog.mn
12	Railnetwork LLC	99812258	info@rw.mn lkhagva@rw.mn	http://rw.mn
13	Simtai Global Solution LLC	90280066	info@simataimongolia.com	http://simataimongolia.com
14	Landbridge LLC	75055000 75057000	info@landbridge.mn	https://www.landbridge.mn/
15	Aziin zam LLC	70149969 70149939	solongo@asianway.mn contact@asianway.mn uyanga@asianway.mn	http://asianway.mn
16	Asian Logitics Team LLC	70115159	info@alteam.mn	http://alteam.mn
17	Altai logistics	77336677 88102217	sales@altailogistic.mn	http://altailogistic.mn
18	Grand logistics LLC	70140988	baigal@grandgroup.mn info@grandgroup.mn baigi@grandgroup.mn	http://grandgroup.mn
19	Global Worldwide LLC	99044888	battsatsral@globalworld.mn gurragecha@globalworld.mn	http://globalworld.mn
20	Jurmakh LLC	96680035 99994440	Jurmak@mongol.net info@jurmak.mn account@jurmak.mn	http://mongol.net
21	East Wind LLC	70110924	info@eastwind.mn	http://eastwind.mn
22	Anglo freight LLC	70007811	oyunbileg@anglo.mn khangal@anglo.mn	http://anglo.mn
23	Mongol Teever Negdel LLC	99322333	chimeddagva@mtn.mn finance@mtn.mn munkhorsji@mfc.mn	http://mtn.mn
24	Transgate LLC	242433	transgate@mbox.mn info@transgate.mn sodgere1.b@transgate.mn	http://mbox.mn
25	Anodjin Trans LLC	70117127 70117129	info@andjintrans.com chinbaaa21@hotmail.com chinbaaa21@yahoo.com	http://andjintrans.com
26	Anodjin LLC	99139999 91110636	aoj@anodjin.mn enkhee_aoj@yahoo.com enkhmandakh@anodjin.mn	http://anodjin.mn
27	Ashli Trans LLC	99108055 99095381	import@ashleytrans.mn chuka@ashleytrans.mn finance@ashleytrans.mn	http://ashleytrans.mn

Tabelle A-3 (II) Internationale Speditionsunternehmen in der Mongolei

	Compan name	Contact Tel.	Email	Website
28	Geo Expert LLC	99742020 99099856	ariunbold@geoexpert.mn ariunbold76@yahoo.com togtoh@geoexpert.mn	http://geoexpert.mn
29	Geo Mandal LLC	70100714 99901943	info@geomandal.mn enkhtur@geomandal.mn	http://geomandal.mn
30	Global Logistics LLC		global_lgstc@yahoo.com oyunaa_gl@yahoo.com	-
31	Yol Asia LLC	99108585	yoL_asia85@yahoo.com bolor_0858@yahoo.com	-
32	Elinks Express LLC	70121114	mail@linxexpress.mn info@linxexpress.mn	http://linxexpress.mn
33	Continental Logistics LLC	Empty	info@continental.mn import@continental.mn export@continental.mn	http://continental.mn
34	Landex LLC	55154894	gereL@landex.mn gereL@landex.us info@landex.mn	http://landex.mn
35	Magnai Trade LLC	78001010 53001010	info@mtgroup.mn munkhorgil.g@mtgroup.mn tenuun.b@mtgroup.mn	http://mtgroup.mn
36	Mongolian Alt LLC	70107482	mak@mak.mn d_erdenebileg@mak.mn tuvshintur.m@mak.mn	http://mak.mn
37	Mustin Gol LLC	70173331	info@mgmt.mn batoyun_ch@fmwa.mn mostingoltrade@yahoo.com	http://mgmt.mn
38	Nord Group LLC	99096819	buyanzaya09@gmail.com buyanzayas@yahoo.com 905942401@qq.com	http://email.com
39	Rep office CJ Shipping	21-252352 21-252997	s.sugar_76@yahoo.com	-
40	Sooton LLC	21-253880	madasta_mn@yahoo.com GereL_Da@yahoo.com	-
41	Tavan Tolgoi LLC	343237 343241	dagvadorj@ajnai.mn enkhtsetseg_ttt@ajnai.mn eegji_no@yahoo.com	http://ajnai.mn
42	Tera Express LLC	70120003	oyuka@terraexpress.mn bagana@terraexpress.mn bayartsetseg@chono.mn	http://terraexpress.mn
43	TI Logistics LLC	70189889	office@tilogistic.mn lkhagva@tilogistic.mn	http://tilogistic.mn
44	Tonj Logistics LLC	88812008	eodbt2@outlook.com eodbt3@outlook.com eodbt_s@yahoo.com	-
45	Khanjin trans LLC	99089869	info@khanjintrans.mn	http://khanjintrans.mn
46	Chono Group	70111517	hr@chono.mn ariunmaa@chono.mn ec@chono.mn	http://chono.mn
47	ACW Trans LLC	70115068	acwtrans@magicnet.mn acwtrans@mongol.net kh_deleer@yahoo.com	http://magicnet.mn
48	Air trans LLC	99262201	chuka@airtrans.mn info@airtrans.mn nominsoo_b@yahoo.com	http://airtrans.mn
49	Эм Жэ Логистикс ХХК Түвшинбаяр	98460245	tuvshin@mg-logistics.com	http://mg-logistics
50	Erin International LLC	70000289	info@erininternational.mn sampil@erininternational.mn farida.h@erininternational.mn	http://erininternational.mn
51	Erelt Impex LLC	343988	info@erelimpex.mn enkhtur3419@yahoo.com bayartseengel@erelimpex.mn	http://erelimpex.mn
52	UDS LLC	88077688	enkhamar@distribution.mn enkhamar83@yahoo.com	http://distribution.mn
53	UTL -Unitrans LLC	316802	admin@utl.mn info@utl.mn unitranslog@gmail.com	http://utl.mn
54	Adams Mining LLC	99018103	info@adamsmining.mn znomundari@adamsmining.mn nomuna777@gmail.com	http://adamsmining.mn

Quelle: MCGA (2022), Zollstatistik. Internationale Speditionsunternehmen 2022

Tabelle A-4 Liste internationaler Konventionen und Abkommen

	Convention
1	International Convention on Simplification and Harmonization of Customs Procedures
2	Convention on Temporary Admission (A combination of French and English phrases "Admission Temporaire/Temporary Admission.") (CPD carnet – Carnet de Passage en Douane)
3	Convention on the International Transport of Goods under Cover of TIR Carnets ("TIR" stands for "transports internationaux routiers" or "international road transport")
4	Agreement on Implementation of Article VII of the GATT 1994
5	International Convention on the Harmonization of Frontier Controls of Goods
6	Vienna Convention on Diplomatic Relations
7	Convention on International Trade in Endangered Species of Wild Fauna and Flora
8	Montreal Protocol on Substances That Deplete the Ozone Layer
9	The Basel Convention on the Control of Transboundary Movements of Hazardous Wastes and Their Disposal
10	Rotterdam Convention on the Prior Informed Consent Procedure for Certain Hazardous Chemicals and Pesticides in International Trade
11	The Cartagena Protocol on Biosafety
12	Stockholm Convention on Persistent Organic Pollutants
13	Paris Convention on Industrial Property
14	Berne Convention on Copyright
15	The Single Convention on Narcotic Drugs
16	Convention on Psychotropic Substances
17	The UN Convention Against Illicit Traffic in Narcotic Drugs and Psychotropic Substances
18	Vienna Convention on Consular Relations
19	The UN Convention on Contracts for International Sale of Goods
20	Convention Establishing a Customs Co-operation Council
21	International Convention on the Harmonized Commodity Description and Coding System
22	International Convention on Mutual Administrative Assistance for the Prevention, Investigation and Repression of Customs Offences
23	International Convention on mutual administrative assistance in Customs matters (Johannesburg Convention)

Tabelle A-5 Liste der ausgewählten Genehmigungsbehörden

License	Authorized authority for licensing
5.1. Construction of railway infrastructure	Government
5.2. Technical and economic basis of highways and road facilities, design development, construction, maintenance, repair, technical and technological monitoring consulting services	Central state administrative organization in charge of road issues
5.3. engage in the work of technical inspection of motor vehicles	Central state administrative organization in charge of road transport
5.4. production, assembly and repair of infrastructure and rolling stock	Central state administrative organization in charge of railway transport
5.5. production of vehicle number	Central state administrative organization in charge of road transport
5.6. use of railway infrastructure	Central state administrative organization in charge of railway transport
5.7. engage in railway transportation activities	Central state administrative organization in charge of railway transport
5.8. to operate waterway transport services	The central state administrative organization in charge of waterway transport
5.9. repair and service civil aircraft	State administrative organization responsible for civil aviation
5.10. to carry out flight activities by civil aircraft	State administrative organization responsible for civil aviation

Quelle: GoM (2023). Rechtliche Informationen: Portal für offizielle Rechtsdokumente. Abgerufen vom Gesetz über die Lizenzierung, verfügbar unter.