

# 关于内蒙古建设北向国际物流通道的思考

丰华 吴清秀 尹秀英

**摘要：**北向国际物流通道的建设是内蒙古加快区域联动发展和战略对接，激发新潜能，共同推进“一带一路”建设、西部大开发、东北振兴，形成新发展格局的重大举措。本文针对内蒙古建设北向国际物流通道存在的障碍，提出对策建议。

**关键词：**北向国际物流通道 一带一路 向北开放 中欧班列

尽管实施多年的西部大开发、东北振兴已为北向国际物流通道的建设奠定了一定的基础，但随着中国融入全球价值链产业链，经济成本、制度成本以及其他各类成本的急剧攀升，国际物流通道的建设正面临诸多困难。

## 一、内蒙古建设北向国际物流通道存在的障碍

### （一）经济发展水平低

#### 1. 内蒙古经济与财政实力不强

内蒙古经济总量小，与其他省份差距显著，尽管资源禀赋丰富，但是资源转化能力不强，经济体量中等偏下；财政收入中等偏下，财政自给能力一般。政府债务负担较重，财政收入质量一般，财政自给能力居全国中游水平。

#### 2. 消费能力低，国内外市场需求有限

内蒙古社会消费水平相对较低，市场需求有限，且潜力不足，难以充分发挥大市场的效用，对经济增长的拉动能力远低于发达地区。2021年，社会消费品零售总额位列全国第23名。



此外，居民人均可支配收入低，购买力有限，反映出区域价值不高。对外进口货物的需求也有限，这也是中欧班列回程空箱的影响因素之一。

#### 3. 基础设施建设压力大

近年地区生产总值有所攀升，但此发展方式不可持续，且对资源环境承载能力产生巨大压力。而北向物流通道建设需要投入高额资金，需要足够的经济实力去支撑。

从地市层面看，各地级盟市发展相对不均衡，地区间经济实力差距较大。而物流通道基础设施建设是一项高成本、高投入的长期工程。经济压力较高，风险较大，亟需国家出台政策支持。

4. 关键节点城市支撑能力有限  
关键节点城市的资源整合能力，是充分发挥通道优势、加快要素流通、形成通道经济的重要条件。但是，目前北向国际物流通道的关键节点城市，经济基础还较为薄弱，对通道经济的支撑能力有限。

从经济总量看，6个节点城市经济实力均较弱。从产业结构看，在这些节点城市中，目前满洲里市、二连浩特市和呼和浩特市的第三产业占比超过60%；二连浩特市占比最高，达到75.64%，却是大而不强，层次不高。从其他要素看，首先，关键节点城市总体外贸水平较低，呼包、满洲里和二连浩特市的进出口额达到百亿级别，而口岸贸易额远高于进出口额。其他城市均不足百亿。其次，人口资源有限，劳动力资源和市场消费能力不足。此外，居民人均可支配收入的区域较不平衡。

### （二）北向国际物流通道基础设施存在短板

#### 1. 运输组织体系不合理

主要物流通道和物流集散地尚未建立，物流业运行缺乏规模

**基金项目：**呼伦贝尔学院横向课题《建设北向国际物流通道研究报告》研究成果。

化、物流成本较高，运输组织运行化及集约化水平低。外贸进出口主要依赖铁路运输和公路运输，成本较高。航空在物流通道中的作用尚未发挥。海铁联运、海空联运等联运方式尚待打造。

## 2. 国际物流通道稳定性差

铁路通道方面，目前内蒙古人均铁路里程位居全国第一位，但铁路密度小、运力不足。中蒙俄经济走廊中线铁路货运近年来稳步增长，但仍远远落后于经哈萨克斯坦的中转。公路通道方面，公路密度小、分布不均衡，道路等级低，路况差，公路总体建设水平低。空运通道方面，目前内蒙古仅有国内直达货运航线，尚未有国际直达货运航线。多式联运方面，内蒙古衔接国内的干线运输通道仍存“堵点”，亟待降低整体的物流成本。

## 3. 尚未建立立体化综合交通网

内蒙古东中西部高速公路主通道尚未贯通，6个盟市行署或政府所在地与自治区首府未实现高速公路直通；内蒙古西向、南向的高铁通道有待完善。

4. 物流整体水平低，物流成本高

内蒙古物流市场主体培育仍显薄弱，尚未有效形成专业化现代物流企业。在物流成本方面，内蒙古单位GDP物流费用仍然较高。

(三) 产业集聚不强，口岸辐射带动能力弱

### 1. 物流产业集聚不强

目前，内蒙古物流业不具备产业竞争力，存在物流产业集聚环境营造不足和物流资源整合缺乏力

度等问题。物流园区布局有待优化，物流园区功能较为单一，且以传统物流活动模式为主，梯次配置尚未形成，同质化、重复性建设问题突出，物流集散效应有待提高，产业集聚发展载体作用发挥有限。

2. 口岸辐射带动能力弱，口岸引力不强

内蒙古口岸辐射带动能力较弱，与腹地协同发展不够，口岸优势发挥不足，引力不强。能源和资源合作一直是蒙古国和俄罗斯贸易的主要内容。目前沿边口岸同质化竞争日趋激烈，在对俄罗斯及东北亚经济合作中，满洲里正面临黑龙江省内外和邻近的沿边同质化口岸强劲挑战，中国(黑龙江)自由贸易试验区绥芬河片区的设立给满洲里口岸带来更大挑战。

3. 枢纽支撑力不足，枢纽经济有待培育

内蒙古没有大枢纽支撑大通道，亟需建设多式联运枢纽，提高多式联运能力。但目前各种运输方式资源在空间上非常分散，物流枢纽承载地区基础设施多式联运和物流服务能力需要提升，物流运作和产业组织方式尚待形成，与重要农畜产品产地、工业品生产区和主要消费地还未实现串联。

(四) 中欧班列发展需加大推动 破解“酒肉穿肠过”困局，可以依托中欧班列发挥通道作用。虽然9个盟市相继组织开行中欧班列，但开行总量分布在不同的开行城市，开行布局较分散需统筹优化。日开行尚不足1

列，与卓越的区位优势不匹配，开行数量需继续增加。中欧班列还未能发挥组织物流、带动产业发展的作用。目前借助中欧班列销往欧洲的本土产品货源单一，与内蒙古通道沿线产业的结合不够紧密。

(五) 配套政策不足，体制机制需要完善

北向国际物流通道建设，涉及众多环节和领域，需优化营商环境，破除体制机制障碍。口岸通关便利化水平尚待提高，口岸通关效率也需提升。物流业发展在信息互通、重大问题协商、重大项目推进、重大政策协同等方面渠道不畅。信息化水平较低，物流标准化程度不高，产业政策、土地政策、边贸政策、检验检疫政策以及配套政策，包括金融政策、人才政策、中介服务业政策及国际争端解决机制不完善。

## (六) 国际环境风险严峻

北向国际物流主要面向中亚和欧洲，而欧亚地处不同文明汇集带和地缘政治板块交汇带，矛盾冲突不断。俄罗斯深陷乌克兰危机中，为建设北向国际物流通道项目增添地缘政治、地缘安全风险。

俄罗斯与西方之间的对抗，蒙古国试图维持两个“永久邻国”力量平衡以及与西方国家的互动都为通道建设带来风险。大国间战略竞争聚焦于对国际合作空间的争夺，美欧也提出“倡议”“构想”“计划”，试图参与发展中国家的基础设施建设，为中国商品和生产要素输往欧洲带来阻碍。

## 二、内蒙古北向国际物流通道建设对策建议

### (一) 优化通道空间布局

内蒙古建设北向国际物流通道应优化主通道布局,创新中欧班列等物流组织模式,强化呼和浩特、包头中央确定的区域中心城市和包头、呼和浩特、鄂尔多斯等物流节点城市的枢纽辐射作用,发挥铁路在陆路运输中的作用,促进形成通道引领、枢纽支撑、衔接高效、辐射带动的发展格局。

建设东线和中线两条通路,建设自呼和浩特经乌兰察布至二连浩特,建设通辽至满洲里两条通路,共同形成北向国际物流通道的主通道。

着力打造国际性综合交通枢纽,发挥呼和浩特商贸服务型国家物流枢纽作用,增强对通道发展的引领带动作用;发挥包头内蒙古重要工业城市,铁路交汇和国家干线公路过境的优势,建设通道物流和运营组织中心;发挥通辽内蒙古东部区域中心城市、交通枢纽城市,东北地区进入内蒙古的主要节点的独特区位优势,建设通道物流和运营组织中心。

围绕两条主通道完善内蒙古综合交通运输网络,密切二连浩特、满洲里、乌兰察布、呼和浩特、鄂尔多斯等内蒙古重要节点城市和物流枢纽与主通道的联系,依托国家开发开放试验区、国家级经开区、边境(跨境)经济合作区、综合保税区等,创新通道运行组织模式,提高通道整体

效率和效益,支撑内蒙古经济社会高质量发展。

强化两条主通道与京津冀地区和东北地区综合运输通道的衔接,联通京津冀和东北地区重要城市。结合资源禀赋和特点,充分发挥铁路长距离运输优势,协调优化运输组织,加强北向国际物流通道与中蒙俄经济走廊的衔接,提升通道对内蒙古的辐射联动作用,扩大内蒙古开发开放。

### (二) 加快运输通道建设

#### 1. 完善交通物流基础设施

铁路物流通道建设应继续规划升级改造二连浩特铁路出入境装货场,增加标准轨边检线,提高中欧班列的周转效率。实施满都拉口岸跨境铁路项目规划,推动包头市重要枢纽城市和工业城市建设。

国内方面,对乌兰察布市、赤峰市产业布局等内容应提前做好谋划,综合经济、人口、产业、物流成本等多重因素,做好决策。

#### 2. 打造综合交通枢纽,提升综合交通枢纽功能

依据《内蒙古“十四五”交通规划》,提前谋划北向海空联运、空铁联运等运输方式,加快国际航空快件中心建设,提高货物集散能力。

#### 3. 与俄蒙设施联通,加强国际物流节点建设

推动甘其毛都至嘎顺苏海图等跨境铁路建设,推进甘其毛都至嘎顺苏海图至塔本陶勒盖等跨境公路建设,畅通内联腹地外接蒙俄及欧洲的经贸大通道。重点

开拓东亚、东南亚和俄蒙欧等主要地区的国际航线,培养国际航空物流龙头企业。

继续推动企业在俄蒙及西亚、东欧等国家进行节点布局。在各口岸节点开设综合园区、保税区等功能区。提供多种运输方式的选择,保障国际产业链供应链。

### (三) 加强物流设施建设

#### 1. 优化物流枢纽布局

依照《国家物流枢纽布局和建设规划》,发挥陆港型物流枢纽、生产服务型物流枢纽、商贸服务型物流枢纽和边境口岸型物流枢纽关键节点、重要平台和骨干枢纽的作用。

#### 2. 培育协同高效的运营主体

培育物流枢纽建设运营标杆企业,引导物流服务企业集群发展。此外,还要推动物流设施集约整合,重视信息技术应用,增强物流枢纽平台支撑能力。融入国家物流枢纽网络。

#### 3. 融入国家物流枢纽网络

二连浩特、乌兰察布向东面向京津冀、环渤海地区,围绕矿石、煤炭等大宗商品的贸易合作,为蒙俄两国发展国际贸易与国际物流打通海口。

呼和浩特、包头加快建设以新机场综合交通枢纽为核心的机场高速路,整合提升物流产业,打造中蒙俄经济走廊核心节点。

满洲里立足内蒙古东部,辐射蒙东及东北三省,锚定东北经济区物流集散转储的重要节点目标,加快推进落地加工,提升产品附加值。

### (四) 提升通道运行与物流效率

### 1. 加强物流运输组织

提高铁路班列服务,鼓励推行大宗货物中长期协议运输,鼓励各盟市结合发展需求,对接班列运输,引导货源向主通道集聚,做好东亚经内蒙古至俄蒙、欧洲的国际铁路联运班列全程运行图的联合铺画。

### 2. 推动中欧班列发展,加强中欧班列品牌建设

组建运营平台企业,对货源组织、箱源组织、路径选择、运输组织、货运代理、信息追踪、费用结算和政策支持等八方面要素统一运营。

建设中欧班列货源渠道,开展适箱货源总体需求分析。研判中欧班列五种组织方式并合理选择。借鉴不同城市中欧班列发展的思路与差异性,结合地区经济和地区局势,寻找进出口需求增长潜力大的国家和地区,优化货品结构,努力提高每一个集装箱单位的商品质量,提升中欧班列质效。

优化中欧班列运行布局,推进具有内蒙古特色的中欧班列品牌建设,提升中欧班列发展水平。增加中欧班列开行列数,扩大覆盖国家和地区,逐步扩大国际班列腹地范围,丰富运输物资品类,重去重回。突出内蒙古农产品等特色,凸显中欧班列品牌效应。

### 3. 加强物流通道网络化建设

考虑内蒙古狭长的地域特点,科学选择北向物流通道的建设模式,科学划定枢纽与中心,推动物流通道建设中枢纽形成高效的

协作机制。

### 4. 物流产业与内蒙古区域经济联动发展

内蒙古应围绕“五大任务”,打造8大产业集群、12条产业链,巩固6大支柱性产业,基于“一带一路”沿线国家和全球需求,实现物流产业与内蒙古发展战略定位协同发展,实现物流产业与内蒙古产业特点和发展方向相匹配,同时适应内陆地区物流产业发展要求,构建覆盖多种运输方式的国际物流运输体系。实现物流产业与满洲里、二连浩特重点开发开放试验区、中俄蒙合作先导区产业发展方向、产业布局相匹配,加强物流通道间协同化建设。

### (五) 推进通道与区域经济融合发展

推进通道与区域经济融合发展应注重发展通道经济,优化产业布局,加快物流基地(园区)产业发展,培育枢纽经济,优化营商环境,推动交通物流环节降本增效。

立足“两个屏障”“两个基地”和“一个桥头堡”的战略定位,融入内蒙古加快建设现代化经济体系。以包头、鄂尔多斯为重点建设能源和战略资源基地。深入开展同蒙古、俄罗斯矿石产品进口贸易,做大铁合金产业,建设矿产品交易和高端化工产业基地。木材加工方面,充分利用通辽、乌兰察布、乌海等回程板材的优势,依托对俄木材进口贸易及产业园区,形成完整产业链。农畜产品加工基地建设方面,二

连浩特、满洲里应利用跨境经济合作区政策,打造农畜产品全产业链。巴彦淖尔市可以加强河套绿色有机高端农畜产品生产加工服务输出基地。完善呼和浩特市和乌兰察布市陆地港内贸功能,聚焦鄂尔多斯和包头被列为生产服务型国家物流枢纽承载城市建设机遇,提升现代供应链服务水平。提升自治区物流枢纽承载地区基础设施多式联运和物流服务能力,形成沿黄沿线的通道化物流运作和产业组织方式,高效串联农畜产品产地、工业品生产区和主要消费地。■

### 参考文献:

[1] 韩丽梅.以中欧班列为载体着力提升内蒙古对外开放水平[J].北方经济,2022,(11)

[2] 孙海雯.内蒙古口岸枢纽经济发展路径研究[J].商展经济,2022,(20).

[3] 中国仓储与配送协会.国家发展改革委 交通运输部关于印发《国家物流枢纽布局和建设规划》的通知[A].中国仓储业蓝皮书(2019)[C].北京:机械工业出版社,2019.

(作者单位:呼伦贝尔学院)

责任编辑:康伟