

以中欧班列为抓手 引领内蒙古开放新格局

吕东宸¹ 陈佳奇² 李洋³

摘要：身处向北开放前沿、驻守战略通道门户的内蒙古，重点承担两项任务：一是保畅通，服务国家战略，发挥国家中欧班列战略通道作用；二是促落地，提升自治区泛口岸经济发展水平，解决口岸“酒肉穿肠过”问题，实现物流落地、贸易落地、加工落地。自治区要以中欧班列通道建设为抓手，保战略通道畅通、促大宗商品落地，推动自治区泛口岸经济高质量发展。

关键词：内蒙古 中欧班列 口岸落地 发展

二连浩特、满洲里是国家《中欧班列建设发展规划》的中、东线的边境口岸节点。2022年，内蒙古全区进出境中欧班列7337列，同比增长19.1%。其中，二连浩特接运出入境中欧班列2519列，总货值352.03亿元，经满洲里口岸出入境的中欧班列达4818列，增幅40.7%，总货值达486.5亿元。疫情下中欧班列战略通道畅通，进出境班列逆势增长。

新冠疫情下，中欧班列国际战略通道作用受到高度关注。但在中欧班列运行过程中，内蒙古在辐射周边、资源集聚力散、要素融汇融通、过境资源转化增值的作用并没有完全凸显出来。为改变现状，内蒙古需要探索出一条路径来应对挑战并形成自身对外开放的新模式，发掘新机遇，争取更加积极地融入国际分工。目前迫切需要为中欧班列赋能，打造内蒙古开放新平台，通过重塑班列物流系统，创造融入国际供应链的条件，从根本上深化提升内蒙古对外开放水平。结合实际提出如下建议。

一、借助俄罗斯的“回程货源”发展内蒙古落地加工产业

俄罗斯是中欧班列往返的必经之地，俄罗斯在“2024年政府基本工作方针”中提到，到2024年非能源产品出口要达到2500亿美元，这是俄罗斯“经济多元化战略”的主要内容之一，实现这一目标的目的地主要是亚洲特别是中国。俄罗斯将过境贸易作为重要发展目标，力图提高对东亚地区出口比重。俄乌冲突下，欧盟同俄罗斯的双向制裁不断升级，除了能源类大宗商品，越来越多的非能源类产品进入了“黑名单”，此举必然引发俄罗斯市场对中国的出口需求，来填补欧盟出口市场。内蒙古应利用这一机遇，积极寻找开发俄罗斯的初加工产品作为中欧班列的回程货源，作为发展落地加工产业的基础产品，借机发展产业集群以及实现产业升级。其中，应把可再生能源关键矿产作为重要进口对象。在低碳大背景下，国家和内

蒙古大力发展新能源，但面临可再生能源关键矿产储量小、供应链脆弱的问题，而俄罗斯拥有丰富的铜、硅、镍、钴等可再生能源基础矿藏，中欧班列应积极利用东、中两个通道将俄罗斯可再生能源矿产输送回国，保障关键矿产供应链安全。

该目标项目需在自治区政府牵头下经过深入研究，由有关企业对接俄罗斯相关地区进行项目开发，争取更多具有特色且在国内有潜在需求的初级或半加工产品进行再加工，进而销往全国其他省份。此思路不应局限于俄罗斯，也可以同欧盟国家进行商业对接，有效利用中欧班列这一贸易载体，将内蒙古融入到中欧贸易分工之中。在此过程中，企业应成为参与主体，推动企业“走出去”，在俄罗斯或欧盟成立分公司，负责班列的场站布局和集疏网络协调，建立冷链、物流中心等设施。同时推动自治区相关企业在软硬件支持下开展国外业务，从而实现“内外联动”，将供应链由外向内辐射，

借助班列开发自治区的相关增值服务，扭转平台公司规划的班列数高于市场增速的窘境，不仅解决班列返程空箱率高的问题，且从深层次上打造形成自治区贸易—加工发展新业态。

二、发挥枢纽节点优势、打造多式联运大型综合物流基地

内蒙古应支持在物流基地建设具备海关、检验检疫等功能的铁路口岸，加强与港口、机场、公路货运站及产业园区的统筹布局 and 联动发展，形成水铁、空铁、公铁国际多式联运体系，实现无缝高效衔接。鼓励自治区企业在国外重要节点城市 and 与我国产能合作密切城市，通过收购、合资、合作等方式，加强物流基地、分拨集散中心、海外仓等建设提升物流辐射和服务能力。

积极引进大型跨境电子商务企业，提升集聚货物能力，通过创新多式联运方式，培育多式联运经营主体，着力打造中欧班列铁路集装箱中心站、中欧物流贸易示范园和国际冷链物流集疏中心。助推中欧班列开行常态化；启动肉类、粮食、整车、药品等指定口岸申报工作，进一步丰富中欧班列货物资源，推动中欧班列双向开行。

继续完善地方政府、铁路、海关、商检、企业等部门参与的班列运输组织协同机制，推动

载货清单数据电子化传输，推进信息互换、监管互认、执法互助的合作模式。推进国际贸易“单一窗口”、口岸管理共享平台建设，简化单证格式，统一数据标准，优化口岸监管、执法、通关流程，提高口岸智能化水平，力争使班列在口岸停留时间不超过6小时。

三、着眼“后补贴”时代，提高运营效率

保证中欧班列的长期运营服务，需要降低铁路、机车和集装箱的各项费用，这样才能保证目前已受政府补贴的价格水平维持下去。实现该目标的前提是所有参与铁路运输的公司，尤其是国有铁路公司，必须降低价格，缩短运输时间，并提高运营质量和透明度。

从市场角度考虑，取消补贴是必由之路。2018年，政府补贴开始有计划地降低，这也是政府对中欧班列事业进一步优化的倒逼。而当补贴取消后，上述市场参与者的利润会被不断摊薄甚至亏损，鉴于目前铁路部门的高资产负债率和现金流风险，为了延续其之前的运营效果，维持低运费的掣肘会不断增加，在市场条件下会从整体上恶化铁路部门的财务状况。尽管摆脱补贴是实现市场化运营的必经之路，但无疑会导致托运人的成本更高，其中，自治区满洲里口岸—外贝加

尔斯克会受到比较大的冲击。对此，在管理层面内蒙古需要更合理的调配，更充分的协调，对于基础设施容量的扩展，对现有资源的重新整合，需要决策者超越短期利益的长远眼光。

在市场化条件下，中欧班列不仅仅是一个运输工具，更是融入商品的供应链环节，包括协同需求到生产、运输和仓储等规划环节，需要利用自身优势帮助更多欧洲企业进入自治区市场，同时需要兼顾仓位，平衡其他产品发展能力。这要求每个环节的联动和协同，也意味着对信息技术的高度依赖，并随时保持对市场的敏锐嗅觉。这样才能在“后补贴”时代重新获得利润增长点，对内蒙古中欧班列的可持续运营起到长久的支撑作用，也是对铁路物流系统的一次市场化重塑。

四、构建“跨境电商+中欧班列”模式

借助中蒙俄经济走廊打通物流新通道，大力支持大型电商平台在俄罗斯远东和西伯利亚地区布局海外仓，跨境电商产品在海外仓集结后，通过进口中欧班列实现跨境电商产品低成本物流运输。以特色产业和中欧班列交通便捷性为基础布局保税物流园区，利用新型开放平台优化成本，将更多物美价廉的内蒙古特色产品通过线上出口俄蒙等国。打造满洲里作为中欧班列中转

站，围绕中转站建设物流仓库，将满洲里建设成为俄蒙欧商品在东北地区的分拨中心。

五、以现代物流人才推动中欧班列健康可持续发展

现代物流同科技的挂钩程度越来越紧密，是人流、物流和信息流的高效结合，这就需要适应现代物流的综合性人才。在“互联网+”的创新驱动下，智能配送机器人、自动货物分拣系统、智能客服等新技术正在引发物流行业的新一轮智慧变革。内蒙古要想在未来的物流运输行业中争得一席之地，就应该顺应科技物流大势，从人才着手。引进和培养既了解市场，又熟悉政策，既能抓业务细节，又具备全局眼光，能把中欧班列带来的潜在行业增长点发挥到极致，顺应市场化要求的专业人才，以现代物流为抓手促进自治区新对外开放平台的构建。

六、借助中欧班列参与全球供应链

中国存在这样一个现状，东部地区以要素优势来发展制造业和服务业，西部地区以资源型产业为主，最后导致区域间差距不断扩大。内蒙古作为资源型发展地区，受基础能源价格的影响很大，借助中欧班列发展外向型经济是重要方向之一。随着“后

疫情”时代的全球化重塑，内蒙古不应仅仅成为一个单纯的货物过境地，需要成为价值链的一部分，以中欧班列为载体参与国际贸易体系是实现产业转型的必由之路，进而从根本上摆脱能源+土地的传统财政汲取模式，重点要考虑如何参与、突破口在哪里。借助中欧班列参与全球及区域产业链是破局之棋。自治区需要通过制定综合性的方案，将申请和建设自贸区、发展泛口岸经济、综合保税区和物流园区开发、高新技术园区建设协调统一，整合进对外开放方案之中，从内生动力上下功夫，通过自身优势竞争国际货物、要素、资本和人才集散中心地位，为现代外向型企业创造最佳环境。

“十四五”期间是内蒙古自治区争取“自贸试验区”的重要窗口期，力争在泛口岸经济的框架下建立“转口贸易+落地经济”的新贸易架构，跻身新一批自贸试验区名单。在此基础上，改革内陆港建设运营模式，强化内贸班列的拓展，加强与沿海沿边港口和口岸的互动合作，构建多式联运体系，推进内陆港的国际交流和战略合作开发，深化海陆空立体化多式联运大通道体系建设，初步打造“陆海联动”的开放格局，形成中欧班列精品线路，为进一步设立“中蒙俄自由贸易区”创造市场和交通物流条件。中欧班列只是载体，自治区只有做好“内功”，将企业作为

新开放条件下的优先支持对象，才能向更高一级的产业链攀升，从而融入到全球贸易体系中，使出口成为未来自治区经济的缓冲垫和动力源，为自治区的新一轮经济增长奠定基础。■

参考文献：

[1] 王艳波. 中欧班列建设发展规划研究[J]. 铁道运输与经济, 2017, (1).

[2] 刘蔚. 适应铁组规则变化的我国铁路国际货物联运发展对策研究[J]. 铁道经济研究, 2022, (10).

[3] 刘兴波, 李洋. 深化内蒙古招商引资和对外合作发展对策研究[J]. 北方经济, 2020, (6).

[4] 李洋. 国际新形势下中国同俄罗斯经济合作的成功与困境[J]. 东北亚经济研究, 2020, (4).

[5] 本刊编辑部. 2021年中欧班列开行数据大幅增长[J]. 大陆桥视野, 2022, (1).

[6] 合试验区建设实施方案的通知[OB/OL]. 内蒙古自治区人民政府网站, 2020-07-23.

[7] 王岩. 顶层设计出炉 中欧班列提速[N]. 中国改革报, 2016-10-18.

[8] 潘强. 中欧班列设计5年发展规划[N]. 中国改革报, 2016-11-10.

[9] 刘彦博, 王遥飞, 丁凌云. 武汉建设国家物流枢纽经济示范区路径研究[J]. 物流技术, 2022, (5).

(作者单位: 1.3. 内蒙古民营经济发展促进中心; 2. 内蒙古自治区发展和改革委员会)

责任编辑: 康伟