

依托中欧班列 建好向北开放桥头堡

杜凤莲¹ 徐紫涵²

摘要：在国家推动中欧班列发展的大潮中，内蒙古紧紧围绕“两个屏障”“两个基地”“一个桥头堡”战略定位，深度发挥区位优势，以中欧班列为“先行使者”，加快建设向北开放桥头堡。受到自治区经济增长方式和地区产业结构等因素制约，中欧班列运行过程中主要存在基础设施短板、短距离运输优势下降、集货能力不足等问题。文章对内蒙古自治区依托中欧班列，建好向北开放桥头堡中遇到的瓶颈和困难进行梳理，提出意见和建议。

关键词：内蒙古 中欧班列 向北开放 桥头堡

一、引言

随着中国“一带一路”倡议的推进，内蒙古地区逐渐成为中欧班列向北通道的重要节点之一。建好向北开放桥头堡是内蒙古地区加快对外开放和促进经济发展的重要举措之一。中欧班列自2011年开行以来，开创了亚欧国际运输新格局，搭建了沿线经贸合作新平台，打造了富有韧性的国际物流供应链，依托中欧班列向北通道，内蒙古地区可以更好地实现与周边国家的经济合作和贸易往来，还能够充分利用本地区丰富的资源和良好的生态环境，推动农业、林业、畜牧业等产业的发展，促进内蒙古地区经济多元化发展。

许多学者主要对内蒙古中欧班列向北开放的现状、中欧班列对内蒙古经济发展的影响和中欧班列存在问题三大方面研究。贺元元、李晓博（2018）探讨内



蒙古地区对俄物流出口的现状和存在的问题，提出了基于中欧班列的物流优化对策。李春晖等（2020）发现政策支持和市场需求是内蒙古中欧班列发展的主要优势，但存在着运输成本高、物流配套不足等问题。孙国庆等（2021）认为，内蒙古中欧班列的运营还受到物流技术、质量安全等因素的制约。为解决这些问题，内蒙古自治区需要继续加强物流基础设施建设、降低物流成本、提高物流企业的竞争力（李峰，2021）。加强对接

“一带一路”倡议、拓展货源市场、提高品牌知名度（李娜等，2020），加强技术创新和设施建设，进一步提高内蒙古中欧班列的运输效率和安全性，推动内蒙古中欧班列的可持续发展（秦玉峰等，2021）。同时内蒙古中欧班列可以通过与俄罗斯、蒙古等国家和地区的合作，拓展货源市场，提高运输效率和服务质量（陈云等，2020）。随着数字化、智能化技术的发展，内蒙古中欧班列也面临着转型升级的需求。孙振（2021）提出，内蒙古中欧班列需要构建智能化物流服务体系，实现物流信息化、智能化的全流程管理。此外还有一些研究聚焦于内蒙古中欧班列的运输效率、经济效益等方面。王丹等（2019）从货运量、货值、运输距离等方面对内蒙古中欧班列的经济效益进行评估，结果显示其经济效益显著，可以为中欧贸易合作提供重要支持。姚玉领等

基金项目：本文受国家社科基金重大项目《铸牢中华民族共同体意识视域下北部边疆安全建设机制研究》子课题（22VMZ013）、内蒙古自治区教育厅人文社科领军人才和创新团队建设项目《俄乌冲突背景下内蒙古融入双循环格局研究》（2022-2024）资助。

(2021) 从时间效率、运费水平等方面进行评价, 结果表明内蒙古中欧班列相对于海运和空运也有着明显优势。

这些研究为内蒙古依托中欧班列, 建设向北开放桥头堡提供了理论支持和实践指导, 同时也为相关产业的发展提供了重要参考。本文对内蒙古中欧班列开行主要成效进行客观分析, 不仅仅局限于内蒙古过境范围, 还将中欧班列与产业相联系, 进一步探讨其发展过程中遇到的瓶颈和困难, 以期更好地了解内蒙古中欧班列在推动形成口岸带动、腹地支撑、边腹互动的口岸发展新格局, 为保战略通道畅通、促大宗商品落地, 提升自治区口岸在建设向北开放重要桥头堡和带动地区经济发展的支撑作用提出意见和建议。

二、内蒙古中欧班列开行主要成效

(一) 确保通道畅通, 保障国家供应链安全

2020 年到 2022 年 3 月, 中欧班列往返发送 2.25 万列、188.8 万标箱, 月平均发送 1407 列、11.8 万标箱。其中北向通道 3 条, 第一是经西线的阿拉山口和霍尔果斯口岸, 运送总量占总量的 48.73%; 第二是经东线的满洲里和绥芬河口岸, 运送总量占总量的 31.30%; 第三是经中线的二连口岸, 运送总量占总量的

19.97%, 内蒙古作为我国向北开放的桥头堡, 拥有中欧班列东中两条通道, 自 2016 年开行以来, 在确保东中通道畅通的同时保障着国家供应链的安全。

(二) 自治区中欧班列开行数量质量逐步提高

内蒙古自治区自 2016 年 3 月开行第一列中欧班列以来, 开行数量逐年递增, 从最初年度开行 33 列到 2021 年开行 304 列, 年均增长 44.7%。截至 2022 年 3 月底, 累计开行中欧班列 1255 列, 累计运输 11.39 万 TEU 标准集装箱, 完成进出口贸易额 24.89 亿美元, 开行线路增长到 29 条。开行质量稳步提升, 2020 年以来内蒙古开行中欧班列满载率达 100%, 空箱回程、有去无回等问题得到有效解决。班列开行城市逐年增加, 内蒙古先后有乌兰察布、呼和浩特、鄂尔多斯、巴彦淖尔、通辽、乌海、赤峰等城市开通了中欧班列。2020 年到 2022 年 3 月共开通中欧班列 162 列, 运送货物 13478 标箱, 其中乌兰察布开通班列 147 列占全区的 90.7%。

(三) 中欧班列开行推动产业落地发展

中欧班列的开通有效促进了物流集聚地建设, 进一步推动了内蒙古自治区相关产业的落地发展。借助中欧班列枢纽通道和保税物流中心优势, 助推进口木材、粮油等落地加工, “进口—加工—销售”一体化发展模式已

初步形成, 班列支撑向北开放桥头堡作用显现。2022 年全年外贸进出口总额 1523.6 亿元, 比上年增长 23.2%。其中, 出口总额 630.3 亿元, 增长 31.9%; 进口总额 893.3 亿元, 增长 17.8%。从主要贸易方式看, 一般贸易进出口额 982.4 亿元, 增长 21.8%, 占进出口总额的比重为 64.5%; 边境小额贸易进出口额 283.0 亿元; 加工贸易进出口额 116.8 亿元。对“一带一路”沿线国家进出口总额为 935.5 亿元, 比上年增长 29.6%。

三、内蒙古中欧班列运行存在的问题

(一) 基础设施短板降低班列运输速度

1. 口岸设计通行能力低。目前中欧班列运输途中存在“标准轨”和“宽轨”两种铁轨规则, 单程运输过程中至少需经过两次换轨换装。在阿拉山口、二连浩特岸等口岸, 由于基础设施及对方换装能力不足等原因, 换轨延长了班列过境时间, 严重影响换装速度。

2. 功能性基础设施布局错位。满洲里和二连浩特口岸受自身的功能布局不合理, 专用换装场地空间小等限制, 工业园区、物流园区、海关监管、口岸标准化仓储、保税、交易、结算、金融等综合服务功能要素分散, 集中集聚力度不高, 严重制约口

岸资源、功能布局的整合及统一规划建设，影响中欧班列东、中通道过境能力的提升。

(二) 激烈竞争抵消短距离运输优势

1. 补贴退坡使中欧班列失去相对海运的运价优势。与海运相比，铁路运输的缺点是运输规模小、价格高，依靠高额补贴的中欧班列初期具备一定的运价优势而得以快速扩张，然而一旦相关地方政府补贴和中铁运价优惠取消，补贴退坡，班列的运价优势就会消失。

2. 其他城市的综合补贴方式使内蒙古中欧班列劣势进一步凸显。以重庆和郑州为例，重庆的渝新欧以划拨土地、企业所得税退税及物流环境优化的名义给当地企业及物流平台补贴；郑州的郑新欧以土地加资金的方式对班列公司予以补贴，这些举措对招商引资和产业培育都发挥了积极作用，使得内蒙古中欧班列劣势进一步凸显。

(三) 集货能力不足限制班列运输模式

1. 出口商品与班列沿线国家需求不匹配。内蒙古本地企业通过中欧班列出口的商品以葵花籽等食品、设备和非金属矿产品以及电视机整机为主，出口商品结构相对较简单，而沿线国家的需求覆盖 IT 产品、机电、音像设备及其零附件、化学工业及其相关工业的产品、纺织原料及纺织制品。

2. 区内货源规模小且分散。内蒙古中欧班列线路的货源中本地货物占比 14.72%，而西安的本地货源占比达 30% 以上，成渝地区本地货源达到 70% 以上，区内货源占比与班列开行强省差距明显。

3. 集拼集运模式尚未开展。目前内蒙古班列开行采取的直达模式与集拼集运模式相比，存在线路重复的问题，该模式需要等待更长的时间进行货物集结，或者承担较高的运行成本开行满载率较低的班列。目前内蒙古自治区急需开展中欧班列的集拼集运模式。

四、政策建议

(一) 完善基础设施

1. 补强满洲里和二连浩特口岸集装箱换装能力，解决高峰拥堵问题。实施满洲里口岸站国际货场、二连浩特口岸站集装箱换装货场扩能改造等工程项目，预期项目实施后，满洲里和二连口岸站通货能力将分别达到 12.5 和 10.42 列/日，高峰达到 18.7 和 10.56 列/日。

2. 充分利用“宽进宽出”优势，有效提高运输时效性。依托二连浩特口岸宽进宽出运输能力，打通二连浩特口岸的换装堵点，提高运输时效性。宽轨直达模式的应用能够平均节约 1 至 2 天的换装及等待时间，同时避免进入旺季时的拥堵状况。

3. 推进班列信息共享平台和互联网服务平台建设。借鉴中欧班列“长安号”的先进经验，依托“互联网+”和大数据技术着力简化国际货运班列客户对接流程，提供集订舱、审单、关务、国际贸易等功能于一体的综合互联网服务平台，与境内外铁路公司联网实时交换电子运单及集装箱位置信息，确保国际货运班列的境外换装、查验放行效率和运输安全性。

(二) 建设双通道四口岸

以中、东通道为骨架，以二连浩特、满洲里口岸为基础，以甘其毛都、珠恩嘎达布其口岸为辅助缓解口岸运力不足。东部通道通过联动满洲里开行“X-满洲里/珠恩嘎达布其-欧洲”中欧班列，形成以满洲里为枢纽中心的中欧班列通道。中西部通道通过二连浩特-甘其毛都联动型陆上边境口岸型国家物流枢纽，开行“X-二连浩特/甘其毛都-欧洲/蒙古国”中欧班列，形成以二连浩特和乌兰察布为枢纽中心的中欧班列通道。双通道通过差异化中欧班列组织方式，侧重不同腹地网络构建，强化信息互联共享，提升内蒙古中欧班列组织水平，最终构筑中蒙俄经济走廊和 RCEP 贸易大通道。

(三) 变补运费为补产业

1. 变补运费为补产品短板。将现有补贴方式转为支持在自治区注册、依托中欧班列开展进出口贸易、进出口产品加工企业，

将运费补贴转化为产业落地的引导资金，吸引实力较强的企业在自治区内落地，依托园区孵化产业，进一步吸引该产业里同类中小型企业或者能提供配套服务的中小型企业入驻，通过同类企业的凝聚以实现打造相对完整的产业链。

2. 依托中欧班列撬动产业发展。第一，积极运用 RCEP 规则，有针对性地发展落地加工再出口产业，可通过二连、满洲里跨境经济合作区，采取主权让渡等模式，通过国际原产地规则，深化产业双向对接，满足俄蒙欧和东北亚国家（地区）的市场需求。第二，发展班列加跨境电商模式。内蒙古自治区应率先建立大数据综合试验区，并依托“大数据+人才”，加快推动跨境电商综合试验区核心区建设。在此基础上，进一步积极申报建设跨境电子商务综合试验区，支持建设一批海外仓，推动监管创新，加快跨境电商 B2B 运营模式的推广。第三，以“中欧班列”拉动跨境金融。内蒙古自治区应创新中俄跨境金融结算，争取区域金融中心落地。把握国家推进人民币国际化的机遇，积极争取在自治区试点提高金融体系“反封锁”能力，创新中俄跨境金融结算，争取将对俄结算的 CIPS 系统（人民币跨境支付系统）和数字人民币支付中心在自治区落地。

3. 通过补产品短板带动外向型产业发展。依托班列稳定运

行吸引资本和产业集聚，吸引国内外知名物流企业和跨境贸易企业来内蒙古自治区投资，与新能源装备制造、光伏、家电、特色农产品加工等国际知名企业建立国际产能战略合作关系，充分发挥中欧班列开行的产业溢出效应。

（四）打造货源集散体系

1. 支持乌兰察布—二连浩特作为中欧班列连通内地和俄罗斯的重要节点。打造国家级货源枢纽，在吸引华北、华中和华南等地区货源的同时，带动沿海地区、京津地区、内陆省份，特别是将面向俄蒙欧市场的货源向乌兰察布市转移，最终经京广、集二等铁路干线运输。

2. 积极发展多式联运弥补班列运行不足。多式联运的运输组织形式不仅能够减少中间环节，提高运输质量，降低事故率，而且能够降低运输成本和节约运输费用，最终提高运输组织水平，实现合理运输。采用公铁联运和中蒙专列优势，可以实现在口岸的物理集结和口岸换装集结，能够弥补中欧班列运力不足和集货换装方面的短板。■

参考文献：

[1] 贺元元, 李晓博, 刘玉芝. 基于中欧班列的内蒙古对俄出口物流优化研究 [J]. 物流技术与应用, 2018, (22)

[2] 李春晖, 张波, 邓志涛. 内蒙古中欧班列 SWOT 分析及其发展对策 [J]. 物流技术, 2020, 39, (5).

[3] 孙国庆, 谢志勇, 高静. 内蒙古中欧班列运营现状及发展对策 [J]. 物流

技术, 2021, 40(1).

[4] 李峰. 中欧班列对内蒙古经济发展的影响及对策研究 [J]. 经贸时代, 2021, (5).

[5] 李娜, 胡建国, 王俊霞. 内蒙古中欧班列可持续发展研究 [J]. 物流技术, 2020, 39(7).

[6] 秦玉峰, 陈文静, 刘红. 内蒙古中欧班列技术创新与发展研究 [J]. 物流技术, 2021, 40(6).

[7] 陈云, 胡建国, 王俊霞. 内蒙古中欧班列国际合作及其发展对策 [J]. 物流技术, 2020, 39(8).

[8] 孙振. 内蒙古中欧班列智能化物流服务体系构建研究 [J]. 物流技术, 2021, 40(4).

[9] 王丹, 刘婷婷, 马伟. 内蒙古中欧班列经济效益评价 [J]. 物流技术, 2019, 38(7).

[10] 姚玉领, 梁璐, 吴璐. 内蒙古中欧班列运输效率评价研究 [J]. 物流技术, 2021, 40(3).

[11] 内蒙古自治区人民政府. 内蒙古自治区“十四五”口岸发展规划 [OB/OL]. https://www.nmg.gov.cn/zwgk/zfxgk/zfxgkml/ghxx/zxgh/202201/t20220105_1990452.html, 2023-06-14.

（作者单位：1. 内蒙古大学中俄经济研究院；2. 内蒙古大学经济管理学院）

责任编辑：康伟