

# 基于向北开放新发展格局下的 内蒙古融入西部陆海新通道研究

■ 柯小梁<sup>1</sup> 杨廷宇<sup>2</sup>

**摘要：**打造中国向北开放重要“桥头堡”是内蒙古发展的五大任务之一，内蒙古自治区与成渝双城经济圈等广大西南地区在能源、农牧业等产业有联动发展的客观需求。为更好发挥内蒙古在联通国内国际双循环中的作用，促进西南西北区域经济互动，串联“一带一路”与“西部陆海新通道”，规划构筑了内蒙古融入西部陆海新通道铁路运输通道，探索打造升级版西部陆海新通道，旨在实现资源要素在更大范围内便捷流动，促进产业结构优化，推动经济社会高质量发展。

**关键词：**向北开放 内蒙古 成渝双城经济圈 西部陆海新通道 一带一路 班列

## 一、引言

内蒙古自治区横跨三北，煤炭等资源丰富，毗邻蒙俄区位优势重要，享有东北振兴、京津冀协同发展、西部大开发等国家战略的支撑，“成渝双城经济圈”是国家重大战略，被赋予带动西部地区发展的重任，能源、粮食需求持续增加，这两个区域具有相互联动发展的客观需求。习近平总书记提出要筑牢“两个屏障”，建设“两个基地”，打造一个“桥头堡”，为内蒙古今后一个时期指明了发展方向。其中打造中国向北开放重要桥头堡，是习总书记交给内蒙古的“五大任务”之一，肩负着推动中国向北开放的重大使命，努力实现更高水平的对外开放，以及实现高质量发展的目标。

经过多年的发展，内蒙古自治区人均生产总值已达到中等

偏上收入国家水平，形成了以农牧业为基础，服务业为主体，多种结构不断优化的新格局，同时还拥有中国第一的矿产资源、森林资源，全国第二的风光资源，以及名列前茅的旅游资源。2022年全区进出口总额1523.6亿元，其中与一带一路沿线国家贸易额935.5亿元，占比61%；与蒙古、俄罗斯、澳大利亚等183个国家建立了贸易关系。

此外，内蒙古还拥有我国最长的铁路运营里程，以及最多的中欧班列过境数量，具有较好的发展基础。

## 二、西部陆海新通道铁路通道规划建设情况

近年来，受公共卫生事件、贸易保护主义、地缘政治摩擦等因素影响，世界经济总体呈衰退趋势，不确定性陡然提高。面对

日益严峻的国际政治经济形势，党的二十大强调，要准备经受风高浪急甚至惊涛骇浪的重大考验。在此背景下国家重申共同富裕的根本原则，开启了新一轮的西部大开发战略，提出了“国内国际双循环”“新基建”等新发展模式。

2019年8月，为保障国内国际双循环、推进一带一路与西部大开发协同发展、完善城镇空间化布局，国家出台了《西部陆海新通道总体规划》，以成都、重庆为起点，以铁路作为骨干，通过东、中、西三大通道连接北部湾出海口。

西部陆海新通道相关规划自实施以来，相关项目建设保持强劲增长态势，显示出强大竞争优势和良好发展前景。班列运行质量、效益显著提升，基础设施网络持续完善，综合服务功能不断增强，统筹协调机制有效运

行。2022年班列开行数量超过8800列。截至2023年一季度，班列累计开行总量已超过25000列；新建黄百铁路，以及成渝铁路成隆段、隆黄铁路、黔桂铁路扩能、柳州枢纽、北部湾港扩改等项目正在加快推进中。

与此同时，西部陆海新通道发展仍存在一些问题。一是西部陆海新通道辐射带动作用发挥不足，西部陆海新通道与一带一路的衔接还有待加强；二是内蒙古与西部陆海新通道主通道的衔接还不顺畅，由内蒙古进入川渝地区乃至北部湾地区的部分货运通道尚不完善，铁路长距离运输优势未完全体现。因此，在新形势下，探索打造“西部陆海新通道+”，支撑内蒙古建设向北开放桥头堡显得尤为重要。

### 三、内蒙古融入西部陆海新通道的战略意义

西部陆海新通道是深化陆海双向开放、推进西部大开发形成新格局的重要举措。立足区域基础条件和未来发展需要，依托国家物流枢纽建设，以衔接西部陆海新通道主通道为重点，以“口岸+通道+枢纽”为载体，加快构建高效通关、快速通达、顺畅衔接的铁路运输骨干通道。

(一) 促进西南西北区域经济互动

《国民经济和社会发展第十四个五年计划和2035年远景目标纲要》提出促进西北地区和西南地区合作互动。内蒙古于2019年10月签订框架协议签约，与13省合作共建西部陆海新通道。内蒙古融入西部陆海新通道能畅通连接西北地区综合运输通道，加强与西南地区主通道的衔接，融入国内大循环，促进形成国内国际双循环相互促进的新发展格局。

(二) “一带一路”向北开放的重要桥头堡

内蒙古是“一带一路”倡议的重点省区。要积极推动铁路基础设施互联互通，补齐发展中的要素短板，形成高质量对外开放格局。要加强口岸铁路后方通道建设，完善区域对内对外铁路通道，形成快速出区、内部畅通、通疆达海铁路网络格局，为区域经济社会发展提供新的发展动力，促进自治区形成外循环畅通、内循环高效的新格局。

(三) 扩大西部陆海新通道辐射影响范围

内蒙古加入西部陆海新通道，将西部陆海新通道的影响辐射范围扩大北延至我国北部乃至蒙古、俄罗斯等，并向欧洲方向延伸，夯实了西部大开发的交通基础，加强了西部陆海新通道与丝绸之路经济带的衔接，提升了通道对西北地区的辐射联动作用。

(四) 加强中蒙俄经济走廊铁路通道

作为“一带一路”框架下首条正式开建的多边经济走廊，是多边开放合作的成功典范，对促进中蒙俄三国合作乃至整个欧亚地区合作都具有重要意义。中线铁路走廊北起俄罗斯乌兰乌德，纵贯蒙古国，由二连浩特进入中国，将其与西部陆海新通道衔接，对加强俄罗斯、蒙古、中国间合作交流、促进投资和消费、创造需求和消费带动沿线地区经济发展，提升沿线人民生活水平有重要的意义。

(五) 推动构建中欧班列开放平台

内蒙古是中欧班列枢纽门户和重要物流节点，与西部陆海新通道连通后，将延伸丰富中欧班列运行路线，实现中蒙俄经济走廊与成渝双城经济圈和北部湾城市群的协同发展，进一步凸显内蒙古在向北开放中的重要作用。

### 四、内蒙古融入西部陆海新通道规划方案

(一) 南下通道发展现状

内蒙古至成渝地区地区有四个既有通道和两个规划铁路通道，自西向东分别从策克、乌力吉、甘其毛都、满都拉、二连浩特口岸出发。其中，策克



至成渝的距离分别为 2046km、2074km，经过主要干线为兰新、兰渝、宝成铁路等；甘其毛都至成渝分别为 1930km、1926km，经包兰、西康、襄渝铁路等；满都拉至成渝分别为 2049km、1833km，经包西、襄渝、宝成、呼鄂、包西、西康铁路等；二连至成渝分别为 2386km、2170km，经呼鄂、包西、西康铁路等；规划乌力吉至成渝分别为 1913km、1941km，经临策、银巴、包兰铁路等；规划蒙东地区满洲里至成渝分别为 4035km、3780km，经在建的满伊、白阿、集通铁路等。

### （二）现状与预测运量情况

从现状来看，内蒙古与西南 5 省的货物交流逐年上升，以发送为主，发送品类中集装箱、粮

食、钢铁占比最大，蒙西与西南 5 省的货物交流以钢铁占比最高，集装箱和粮食其次。包西线是内蒙古南下与西南及华南地区交流的主通道，南下区段密度达到 3981 万吨/年；兰新线为新疆南下与西南及华南地区交流的主通道，南下区段密度达到 5062 万吨/年；兰渝线为蒙西地区、新疆、甘肃、青海及宁夏南下的主通道，南下区段密度达到 2913 万吨/年，西康线是蒙中地区与陕西南下的主通道，南下区段密度达到 5354 万吨/年。兰新一兰渝通道是西部陆海通道衔接中欧班列的主通道，北上（重车方向）集装箱比例分别达到 32% 与 19%；宝中、包西与西康铁路以承担煤运功能为主，北上方向

中集装箱比例较低。

根据预测，内蒙古南下各铁路通道功能不变，与西南地区区间铁路运量以向西南地区发送为主，发送量远期将达到 968 万吨/年。

### （三）内蒙古融入西部陆海新通道规划目标与方案

规划初期打通堵点、补齐短板，加强内蒙古境内煤炭、粮食等大宗物资与成渝地区交流初步形成稳定、顺畅的“内蒙古—成渝（西部陆海新通道）”通道；近期实现成渝与内蒙古优势资源互换，基本建成双向、大能力的“西部陆海新通道+”；远期贯通中欧通道与西部陆海新通道，资源要素在更大范围便捷流动形成顺畅的北上南下大通道，全面建

成“西部陆海新通道+”。

从“一带一路”视野上来看，规划形成北以对蒙对俄口岸为起点，南至成都、重庆，进而衔接西部陆海新通道至北部湾，东接沿江通道，联动西北的格局。

规划东、西两条铁路通道，东线以呼包鄂城市群为节点，辐射二连浩特、甘其毛都、珠恩嘎达布其、满洲里等口岸，经包西、西康等线达到川渝；西线以蒙西阿拉善盟等地区为节点，辐射策克、乌力吉等口岸，经兰新、包兰、兰渝、成兰等线达到川渝。其中，东线连接蒙中呼包鄂城市群核心区，均由既有线组成，辐射口岸更多，且与中欧班列通道径路重合，推荐东线为主通道，西线为重要通道。

为保证通道畅通，建议“十四五”期间加快实施集通铁路增建二线及电气化改造、成都至兰州铁路、包银高铁及包银高铁银巴支线；规划建设临哈铁路提能升级及电气化改造、集二铁路增建二线及电气化改造、巴彦浩特至银川铁路、包兰铁路银川至中卫、干塘至兰州北段增建二线扩能改造等；规划研究查干德尔斯至巴彦浩特铁路、满洲里至伊尔施铁路、乌力吉至苏宏图铁路等；此外，加快推进策克、甘其毛都等口岸跨境铁路建设。

## 五、措施与建议

(一) 积极争取国家层面的纳规

积极争取内蒙古融入西部陆海通道，乌兰察布、包头、鄂尔多斯、满洲里物流枢纽纳入国家西部陆海新通道总体规划(修编)，相关铁路基础设施建设项目纳入西部陆海新通道高质量建设实施方案(修编)，积极参与西部陆海新通道建设，推动内蒙古自治区铁路高质量发展。

(二) 全面拓展建设资金来源  
结合“大力推进西部陆海新通道建设”、中部地区崛起等国家政策，积极争取中央预算内投资专项资金支持相关铁路项目建设。同时，进一步做实项目运营收入，积极吸引社会资本参与，鼓励和支持各类市场主体创新融资方式，建议探索推进资产证券化、发行企业债等，支持具备条件的项目开展不动产投资信托基金(REITs)试点。

(三) 加强与西部陆海新通道沿线各省区市相关部门沟通

建立常态化的省际协商合作机制，搭建跨区域公共运营平台公司，建立通道公共信息平台，共建多式联运体系，创新通道金融服务保障体系，探索建立“信息共享、制度共建、模式共创”的合作机制。

(四) 积极打造“内蒙古+西部陆海新通道”特色班列品牌

充分发挥通道纽带功能，推进内蒙古与通道沿线省区市共建一批优势互补、互利共赢的产业转移合作园区，积极打造“内蒙古+西部陆海新通道”特色班列品牌，利用中国—蒙古国博览会、中国西部国际投资贸易洽谈会、“一带一路”陆海联动发展论坛等合作平台，提升通道对外开放水平。

### 参考文献：

[1] 杨帆. 突破2万亿：内蒙古经济行稳致远[N]. 内蒙古日报(汉), 2022-04-07(001).

[2] 朱贝特. 《西部陆海新通道总体规划》发布[J]. 中国物流与采购, 2019(17).

[3] 谭庆红. 西部陆海新通道建设的机遇、问题及路径[J]. 社会科学家, 2022(8).

[4] 郑平标. 西部陆海新通道海铁联运班列运营组织方法研究[D]. 中国铁道科学研究院, 2021.

(作者单位: 1. 中铁二院工程集团有限责任公司; 2. 中国中铁“一带一路”互联互通研究中心)

责任编辑: 康伟