

# 乌兰察布市物流产业高质量发展对策建议

■ 王昱颖

**摘要：**物流业是融合运输、仓储、货代、信息等产业的复合型服务业，是支撑国民经济发展的基础性、战略性产业。乌兰察布市是连接俄蒙欧的重要战略通道以及沟通华北、东北、西北地区的交通枢纽，拥有得天独厚的区位优势。做大做强现代物流产业，对于乌兰察布市促进产业结构调整、转变经济发展方式、提高区域经济竞争力具有重要意义。

**关键词：**现代物流业 高质量发展 物流枢纽 区域经济

## 一、乌兰察布市物流业发展现状

### （一）物流业贡献作用日益突出

近年来，乌兰察布市紧抓建设国家向北开放桥头堡重要机遇，充分发挥独特区位优势，获批国家陆港型物流枢纽，建成保税物流中心（B型）、海关监管作业场所等，运营中欧、中蒙、中老国际货运班列，现代物流业蓬勃发展。截至目前，全市注册物流企业、个体工商户729家，从业人员2万余人，4.5吨以上营运车辆约12570辆。2022年，全市社会物流总额完成2122.4亿元，同比增长3.9%；全市物流业增加值完成78.4亿元，同比增长6.2%，占GDP比重为7.7%，占第三产业增加值比重达19.9%。

### （二）中欧班列中通道建设初见成效

乌兰察布市充分利用区位优势抢占通道物流制高点，组建市对外经贸公司，具体承担中欧班列中通道建设过程中的信息沟通、政策协调、货源组织、

班列发运及补贴政策落实等。自2016年以来，累计开行中欧、中蒙、中老、中亚18条国际货运线路，通达俄罗斯、德国、哈萨克斯坦、老挝等7个国家。

（三）综合交通体系不断完善  
铁路方面，京包、集二、集通、大准、集张、集包等6条干支线铁路密集覆盖，中欧班列中通道运营有序；公路方面，京藏、京新、二广高速，110、208国道纵横交错，打通了乌兰察布-乌兰巴托-乌兰乌德“三乌通道”，取得了TIR国际道路运输经营许可证；航空方面，集宁机场升级改造完成，具备开通国际航空口岸条件；多式联运方面，与天津港、曹妃甸港合作建设内陆港，打通俄蒙产品多式联运“出海口”通道。

### （四）物流园区蓬勃发展

乌兰察布市现有物流园区17个，其中规模以上物流园区5个，包括七苏木国际物流园、北方陆港国际物流园、万益物流园、136国储库园区和银盾物流园。其中，庙梁综合物流园区被批准为自治区重点物流园区、自

治区首批服务业集聚物流园区，集宁现代物流园区被评为全国优秀物流园区。乌兰察布依托物流园区布局，重点建设了皮革、冷藏蔬菜、肉类加工、木材、铁合金、煤炭洗选等专业化分工明晰、功能突出的市场。

## 二、物流业发展存在的问题

### （一）管理体制混乱、资源分散

目前，物流业是分部门管理体制与分行业运输管理方式并存，铁路、公路、航空、发改、商务、邮政、海关等部门各管一块、各自为政、政出多门，管理上存在交叉重叠、缺位空位现象，造成物流资源分散、整合困难。全市物流业发展缺乏统一的规划和规章制度，导致衔接不畅、重复建设和资源闲置浪费突出，物流企业盲目竞争，时有偷漏税现象发生，市场秩序较为混乱。

### （二）基础设施建设有待加强

1. 枢纽配套功能不完善。

缺失口岸功能，货物集聚能力不强、流通量不大；没有综合保税区、跨境电商综试区，北方陆港分拨中心、七苏木标准化厂房等项目未建成投运，对相关产业吸引力弱，难以带动物流业快速发展。

2. 物流网络体系不健全。市内物流基础设施连接不充分，干线与园区、园区与园区间的连接线尚未畅通，城市物流末端网点分布不尽合理，城市配送存在短。多式联运发展缓慢，高效、顺畅、便捷的综合交通运输网络尚不健全，区域间货物流通运输不够通畅便利。

3. 物流园区服务功能偏差。物流园区建设缺乏统一的规划与管理，存在重复建设的问题，与本地产业集群和产业特色匹配度差，园区服务功能较低，定位不明确。

4. 物流信息平台建设滞后。全市物流信息管理水平和技术手段比较落后，没有

公共物流信息平台，订单管理、货物跟踪、库存查询等服务功能较弱，制约了物流运行效率和服务质量的提高。

### （三）物流专业服务水平低

全市规模以上、A级以上现代化物流企业入驻少，管理较为粗放，总体表现为“小、弱、散、乱”，形不成规模效应。大多数物流企业设备自动化水平低，专业化水平不高，仅限于提供运输、仓储等单一服务，物流与商流、信息流、资金流结合不够紧密，与农业、工业、商贸业融合程度不够深，全市物流业多数企业物流活动主要依靠企业内部自我服务完成，难以实现供应链一体化、智能化、集成化管理。

### （四）商贸经济支撑不足

2022年，乌兰察布市实现地区生产总值1017.9亿元，社会消费品零售总额实现231亿元，外

贸进出口总额30.9亿元，在自治区排名较后，更难与南方经济重镇、港口城市及郑州、西安、重庆、成都等西部枢纽城市相比，经济体量支撑不足。此外，乌兰察布市未形成生产资料、商品货物集聚的大型专业性市场，大型商超、农贸市场等商业基础设施数量也偏少，商贸流通总量较低，对物流业促进性不足。

### （五）物流成本居高不下

1. 税负压力大。物流业纳税环节多，运输、配送、仓储等领域均需征税，燃油费上涨，公路收费较高，城市交通管制多，物流企业经营成本高，大部分处于微利或保本状态。

2. 物流服务体系不健全。物流枢纽、物流园区、配送中心、终端网点等构成的物流网络很不完善，衔接不畅通，运作环节多，导致效率低、成本高。

3. 物流标准化程度低。物流企业的设施设备以及包装、仓储、装卸、运输等作业程序标准化、机械化程度低，使用人工劳力成本高。

## 三、对策及建议

乌兰察布市要以铁路、公路、航空三大交通枢纽为支点，以现代化物流园区为依托，以农产品、工业品、商贸产品等专业物流中心为支撑，努力建设畅联国内、通达俄蒙欧地区的陆空国际物流大通道，全力打造陆港型国家物流枢纽，建成国际物流供



应链组织中心，将现代物流业打造为全市核心支柱产业。

(一) 加强组织领导与规划引领

要进一步加强对物流业发展的整体引导，建议成立包含发改委、交通局、商务局、海关、邮政局、财政局、税务局、铁路等部门在内的全市物流工作领导小组办公室，明确促进物流业发展的相关部门职责，建立健全综合协调机制，统筹推进全市现代物流业发展的顶层设计、整体规划、政策措施、重点项目推进等重大事项，协调解决发展中遇到的重大问题。以规划为先导，着力优化物流产业空间布局，加快编制全市物流业发展规划，明确交通枢纽、物流园区、物流信息体系建设等详细建设规划。

(二) 重点打造三大交通物流枢纽

1. 打造七苏木国际铁路货运枢纽平台。加快集通线电气化改造，完善海关铁路监管功能，提高通关服务效率，积极申请综合保税区，依托七苏木货场运能，整合周边水运、公路等各类物流资源，联通俄蒙欧，辐射呼包鄂、京津冀、长三角等地区，打造集多式联运、仓储配送、中转分拨、拆箱拼箱、信息服务、结算处理等多项功能于一体的现代铁路货运综合物流枢纽。2. 打造北方陆港公路货运枢纽平台。结合乌兰察布市主要对外公路交通枢纽布局，充分利用乌兰察

布—乌兰巴托—乌兰乌德“三乌”国际货运通道以及通达全国的交通网络，以国内国际市场需求为导向，打造果蔬、家居、农资、鞋服、医药、二手车、冷冻冰鲜等货物分拨中心，提供干支仓配、多式联运、分拨配送、仓储管理、整车物流、中转集散等基本服务，并逐步向展示交易、供应链集成、跨境电商、信息服务、保税物流等服务延伸。3. 打造乌兰察布航空货运枢纽平台。加快集宁机场飞行区改扩建工程建设，筹划开通莫斯科、乌兰巴托、伊尔库斯克等货运航线，开展对俄蒙欧的货运包机服务，重点发展航空运输、航空物流、跨境电商、临空制造等核心产业功能。

(三) 全力畅通国际国内物流大通道

1. 联通向南通往俄蒙欧、向南联通海口口的国际物流主通道。推进集通线电气化改造，加强国内铁路干线网络与西伯利亚铁路干线通道的对接能力，提高中欧班列中通道运输效率，提升内陆港和口岸过货能力。构建以集二铁路连接国内铁路网络和国外西伯利亚干线铁路作为北向物流通道的核心载体，以乌兰察布—乌兰巴托—乌兰乌德“三乌”国际公路通道的公路运输为支撑，以铁公水联运和航空运输为辅助的综合国际物流通道。2. 依托东部出海通道，联通海上丝绸之路。依托集张铁路，协同秦皇岛、唐山等港口开通铁海联

运班列，衔接中蒙俄经济走廊与海上丝绸之路，重点服务煤炭、矿石等大宗货物；协同天津港开展集装箱的海铁联运。3. 依托西部沿边通道，融入“一带一路”建设。稳定运行中亚、西亚国际班列，主要服务百货、汽车配件、机械设备、家具家电等货物出口以及食品、工业原料等货物进口。4. 依托西部陆海新通道，对接成渝、北部湾城市群。联接成渝、北部湾城市群、东盟国家，开拓 RCEP 成员国市场，重点服务马铃薯、肉类食品出口和矿石、橡胶等原材料进口。

(四) 持续健全物流网络体系

1. 建设覆盖全国重要节点城市的物流设施，打通物流专线、建设仓储设施，精准对接市场资源需求，发挥乌兰察布国际物流枢纽的中心支点作用，利用进出口市场双向辐射优势，促进区域资源整合，加强要素集聚。2. 完善市内物流设施建设，建立区域性货物公共集散和配发中心，建设干线与园区、园区与园区之间的物流专用线，优化快递网点布局，形成物流枢纽、城市配送中心、末端配送网络的多层次物流网络体系，畅通衔接循环体系。3. 提高物流园区建设管理水平，提升改造一批契合本地优势特色产业、功能互补、优势突出的专业化物流园区，完善物流园区基础设施建设，提升园区配套服务能力。4. 推进物流公共信息平台建设，鼓励软件应用、平



台开发、快递物流、仓储配送等配套物流信息体系发展,完善信息平台仓单查询、运输追踪、库存管理等一体化服务,强化平台间互联互通机制,推动跨区域、多领域的信息网络联盟合作。

(五)努力推进物流业与其他产业融合

建立物流企业与其他产业的战略合作联盟关系,采用现代物流管理理念,实施流程再造,在仓储、运输和配送等多个环节进行物流剥离、合作和服务外包,推进物流供应链一体化建设。

1. 农业方面。构建现代化冷链物流体系,加快发展农村电商,打造“中央厨房+食材冷链配送”模式,打通乡村物流双向通道,加强邮政、快递物流与本地特色农产品生产基地合作。

2. 制造业方面。立足乌兰察布市在木材、铁合金、氟化工、俄蒙进口矿产资源等大宗商品的产量产能优势,大力发展大宗商品物流新装备新技术和智能化建设,协助制造企业进行供应链改造,实现“零”库存管理,提高运营效率,降低产成品运输成本。

3. 商贸业方面。加快建设皮革、家居建材、预制菜等专业市场,推进辖内商业设施规模化发展,不断提升商贸集聚力。推动物流线上线下融合,提升电商物流、新零售物流的服务和创新能力。整合传统商贸物流资源,逐步向配送运营中心和专业化、规模化第三方物流发展。

(六)培育物流主体壮大发展  
坚持培育与引进相结合,扶持壮大一批现代化物流企业。

1. 通过业务分离扶持一批,切实抓好农业、制造业、商贸业与物流业的产业融合工作,鼓励引导一批生产企业将采购、运输、整理、仓储、配送等物流业务剥离,交由独立运作、专业经营的第三方物流企业。

2. 通过整合重组壮大一批,整合利用现有物流资源,鼓励传统运输仓储企业通过兼并、联合等形式进行资产重组和业务整合,完善服务功能,健全服务网络,逐步形成一批主业突出、核心竞争力强的大型物流配送企业。

3. 通过招商选资引进一批,充分发挥乌兰察布市区位优势,加大招商选资力度,积极引进国内外知名的第三方物流企业,鼓励国内外大型物流企业在乌兰察布市设立采购中心、区域分拨中心和配送中心。

(七)不断优化物流业发展环境

发展现代物流业,必须注重发挥政府的引导作用,加大政策扶持力度,切实为现代物流业发展提供有力支持。

1. 在用地政策方面。优先保障物流用地需求,在用地计划上根据各区域发展需要,适当提高物流业用地比例。

2. 在税费减免方面。对于物流园区、物流基地设施和中大型物流企业可减免有关税费,切实降低运营成本,培育行业发展壮大。对于知名物流企业来乌兰察

布市投资的,可按照“一事一议”原则给予优惠政策。

3. 在金融政策方面。对第三方物流重点企业和物流基础设施项目,在财政贴息方面优先予以支持,并帮助协调和争取金融机构给予中长期贷款和低息贷款方面。

4. 在行业管理方面。制订行业准入政策,健全物流行业法规,成立物流业协会,规范市场秩序和企业经营行为,指导物流行业健康发展。

5. 在人才培养方面。鼓励引进各类物流高级管理人才和专业技术人才,在人才落户、子女入学、奖励等方面给予优惠政策。大力开展物流人才教育和培训工作,提高从业人员专业服务水平。■

#### 参考文献:

[1] 李庆. 襄阳市构建生产服务型国家物流枢纽承载城市的策略[J]. 物流技术,2023,(1).

[2] 赵世同, 查华超. 蚌埠市物流产业发展及对策研究[J]. 辽宁科技学院学报,2021,(02).

[3] 胡楚婷. 吉林省发展陆港物流产业的意义和对策研究[J]. 中国市场,2016,(02).

[4] 张利. 内蒙古现代物流产业与区域经济协调发展对策研究[J]. 智库时代,2019,(11).

[5] 熊静. 双循环背景下广东物流产业转型升级对策研究[J]. 物流工程与管理,2022,(01).

(作者单位:乌兰察布市发展研究中心)

责任编辑:张莉莉