

加快推动口岸国际陆港建设 打造沿边开放新高地

——以满洲里国际陆港建设为例

■ 崔波

摘要：建设国际陆港是近年来内陆地区加快开放发展的重要举措。随着中欧班列的稳定开行，西安、重庆、成都等地区通过不断完善交通网络，建设口岸作业区，构建物流服务体系，拓展对外贸易，发展落地加工，为国际国内双循环发展注入新动力。内蒙古满洲里等重点口岸，应把握机遇，加快国际陆港建设，推动形成“港、区、产、城”协同发展格局，成为建设国家向北开放重要桥头堡的增长极和动力源。

关键词：国家陆港 沿边开放 中欧班列发展

一、国际陆港的提出

当前国内一般意义上的国际陆港定义可总结为：地处内陆地区，与沿海港口、沿海口岸或空港有便利的运输通道，具有报关、报检等口岸功能的物流节点，是沿海港口或沿海口岸功能在内陆的延伸地。主要特征为：地处内陆地区、具备口岸功能、是沿海港口或沿海口岸功能在内陆的延伸地，具有方便快捷的运输通道，国际物流和国内物流业务互相支撑。

我国的陆港建设起步比较晚但发展迅速，从2002年天津港集团首先在北京朝阳口岸建设陆港开始，厦门、大连和青岛等城市陆续进行陆港的规划建设。近年来，我国沿海产业逐步向中西部内陆地区梯度转移，内陆地区通过港口运输的对内、对外贸易货物也日渐增多，促使沿海港口纷纷在货源集中的地区建立内陆港。目前，我国已建的陆港群有东北陆港群、华北与西北陆港



群、山东半岛陆港群及华东、华南与西南地区陆港群。其中，东北陆港群以营口、大连港为出海口，主要包括长春、沈阳及哈尔滨等城市；华北与西北陆港群以天津为出海口，主要包括石家庄、北京、郑州、西安、包头和乌鲁木齐等城市；山东半岛陆港群以日照、青岛为出海口，主要包括淄博、临沂和洛阳等城市；华东、华南与西南地区陆港群以厦门、宁波、北部湾港和深圳为出海口，主要包括义乌、金华、成都、重庆、赣州、南昌、龙岩、昆明和南宁等城市。

近年来，随着“一带一路”

建设和中欧班列的蓬勃发展，基于中欧班列组织开行和跨境口岸的陆港建设快速增长。此类型国际陆港一端连接中欧班列国际陆路通道，一端辐射联通海港，通过国际陆港区对物流、商流和信息流的整合，畅通了区域国际陆海联运通道，逐步构建区域联通国内国际的物流网络，赋能地区外向型产业经济发展。成都、重庆和西安等地区依托中欧班列，联系中西亚乃至欧洲等国，提升区域在国际的影响力。同时通过中欧班列辐射周边区域，吸引周边货物在陆港集聚，把中欧班列返程货在陆港进行分销，借助国际陆港的优势，积极发展跨境电商，打造区域跨境电商中心，实现陆港区“集货、建园、聚产业”的目标。

二、满洲里国际陆港发展潜力分析

党的二十大报告提出，推动形成全面开放新格局，拓展对

外贸易，培育贸易新业态新模式，推进贸易强国建设。实行高水平的贸易和投资自由化便利化政策，全面实行准入前国民待遇加负面清单管理制度，大幅度放宽市场准入。随着“一带一路”高质量发展，地处我国内陆的沿边省份内蒙古、黑龙江、新疆、西藏、云南等地将迎来陆路开放新机遇，作为我国陆向开放前沿，满洲里打造新型国际陆港恰逢其时。

（一）中蒙俄经济走廊建设为三国的经济发展开辟了新途径

“中蒙俄经济走廊”作为中国“一带一路”、蒙古“草原之路”和俄罗斯“跨欧亚大通道”三大倡议战略对接和落实的载体，为三方充分利用各自比较优势和经济结构的互补性，打造跨区域经济合作范例，推进落实三国共同利益诉求和发展意愿提供了重要平台。中蒙俄经济走廊建设将为三国自身发展带来极大机遇，也为整个东北亚区域经济合作注入新的活力。通过打造满洲里国际陆港，畅通对俄对蒙铁路国际联运通道，联动公路、国际机场、口岸等物流资源，打造三国经贸和物流组织平台，将成为推动中蒙俄经济走廊的重要抓手。

（二）中俄两国战略合作迎来新机遇

2022年，中俄双边贸易额达到创纪录的190271亿美元，同比增长293%，中国连续13

年稳居俄罗斯第一大贸易伙伴国。2023年3月21日中俄两国元首举行会晤，提出八方面的要求，并签署80多项重大战略合作协议。在纷繁变化的国际局势中，中俄关系已逐渐发展为成熟的新型大国关系，始终以稳健的步伐向前迈进。中俄经贸合作稳步推进，能源、投资、互联互通等领域合作取得新成果，为两国共同发展提供了助力。中国企业在俄投资正从传统的能源、农林开发等延伸至汽车、家电、食品加工等更多领域，各项合作稳步推进。

（三）中欧班列开行进入高质量发展新阶段

2022年全国中欧班列开行数量达到创纪录的18850列，其中经满洲里出入境中欧班列4818列，货物主要为日用百货、电子产品、家电、机械设备、汽车及零配件等，商品主要来自长三角、珠三角等制造业发达地区。进口中欧班列商品主要品类为板材等。中欧班列开行已进入从量变到质变的关键期。满洲里作为中欧班列战略通道的边境口岸枢纽，应把握契机，依托货源生产地和陆路边境口岸，打造中欧班列集结中心。

（四）提升满洲里国际综合竞争力的需要

传统经济模式下内陆口岸城市属于国家经济网络末端，城市经济规模小、承载能力弱、国际知名度低、综合竞争力不强等

问题十分突出。特别是地处边境的满洲里市，产业基础薄弱等问题十分凸显。按照传统的产业发展规划和产业聚集路径，依托满洲里自身的产业要素，在短期内难以实现既有产业的规模扩张。满洲里国际陆港建设，有利于满洲里从经济末梢变为开放前沿，吸引货物集散、保税仓储、交易结算等配套要素的加快聚集，打造城市新经济增长极，利用两个市场、两种资源加快发展，提升满洲里的国际竞争力。

三、满洲里国际陆港建设路径

满洲里国际陆港总体布局为“两港两区四联动”，总面积近80平方公里。“两港”为铁路、公路口岸跨境生产作业区。铁路口岸包括：满洲里火车站宽准轨到发场、调车场和老站换装区；公路口岸包括：满洲里公路口岸及国际公路物流中心。“两区”为铁路、公路综合物流服务集聚区。铁路综合物流集聚区以目前国际物流产业园区为核心；公路综合物流集聚区包括：综合保税区、公路口岸国际物流贸易综合体、汇丰物流园。“四联动”分别联动满洲里国际空港、跨境快递电商物流产业园、满洲里互市贸易区和八钢铁路场站片区。通过提升六大能力，建设安全、高效、绿色的现代化国际陆港。

（一）提升通道网络畅通能力

按照中欧班列东通道布局，畅通与俄罗斯、东北亚重点物流节点、境外园区、国际贸易中心的通道网络，深化交通物流和经贸发展合作。重点在俄罗斯莫斯科、叶卡捷琳堡、新西伯利亚、后贝加尔斯克等国际城市，布局境外中欧班列货源集拼分拨中心、物流园区、跨境合作园区。国内重点构建东北陆海大通道，依托满洲里陆港资源，打通与东北区域大连、锦州等港口的交通物流通道，通过铁海联运辐射东北亚、长三角及大湾区。实现形成由满洲里陆港为枢纽，对外与西伯利亚大通道畅通衔接，对内服务联动国内循环的国际陆港网络体系。

（二）提升枢纽场站生产能力

围绕满洲里站 - 后贝加尔站间干线通道，着力加快跨境干线运输通基础设施扩能改造，优化口岸生产作业流程及其他制度安排，全面实现铁路口岸通道运输能力规模提升。同时与后贝加尔车站协调，促进俄方场站扩能改造，实现国际枢纽车站宽准轨运输及口岸站作业能力适配。公路口岸重点加快口岸停车、配货、TIR 综合服务能力建设，实现满洲里陆港口岸国际枢纽场站作业畅通。

（三）提升综合物流服务能力

依托满洲里综保区等开放平台，拓展进境指定口岸功能，提升陆港专业物流服务能力，针

对大宗商品，通过专用线进园区，推进陆港运贸产融一体化创新模式落地发展。提升陆港多式联运服务能力，通过规模化、系统化、数字化的物流组织，实现国际陆港整体降本增效。

（四）提升国际班列组织能力

加快中欧班列满洲里枢纽基地建设，依托数字化、智能化的场站条件，为陆港国际班列组织提供基础设施保障。创新陆港运输组织模式，强化与俄铁沟通，提升陆港宽轨始发国际班列运输线路、品类和运输规模，提升满洲里国际陆港班列组织能力。细化运输需求，重点围绕跨境电商、冷链产品、电子信息、高端装备等增长潜力较大且货值较高的适铁货物提升铁路技术水平、创新运营模式，打造精品班列。推进班列运贸一体化模式，提供定制化设计的贸易、物流、金融一体化服务产品。扩大营销投入，推进集结中心班列品牌建设，提升国内外影响力。

（五）提升供应链管理能力

按照建设国际贸易“单一窗口”的要求，高标准新建国际陆港口岸信息系统，加强陆港口岸管理相关部门对进出境申报、物流监控、查验、放行、企业资质等相关信息的整合规范力度，推动与既有公路、铁路、航空、邮政口岸查验监管信息系统互联互通，加快推进口岸通关监管证件无纸化进程，对接国内外电子口岸平台，扩大口岸辐射能级。

鼓励商业银行、供应链核心企业等在国际陆港建立供应链金融服务平台，为供应链上下游企业提供包括应收账款融资、担保、抵押、仓单质押、金融仓储等高效便捷的融资服务；围绕中俄贸易主流品类，推动进出口商品标准化、货币化建设，探索依托国际陆路运输和陆港仓储的供应链金融产品创新，推动国际陆港电子口岸和供应链金融赋能。

（六）提升枢纽经济发展能力

依托边境口岸枢纽优势，重点发展现代物流业，以物流为本，以境内外场站、园区和节点为目的，有效整合物流、信息流、资金流，推动物流业与国际商贸、加工制造业的有机衔接，拓展产业链，提升价值链。提升发展国际商贸业，结合中俄蒙特色商品，发展一般贸易、大宗商品贸易、跨境电商贸易，通过高效的物流组织，实现满洲里国际陆港买全球、卖全球。集聚发展先进制造业，围绕口岸进出口商品特点，突出“专业、精细、特色”定位，集聚优势，联动蒙东和东北腹地，发展先进制造业。依托满洲里国家向北开放枢纽门户特点，创新发展旅游、文化、金融等高端服务业，拓展支撑性产业平台，擘画新型枢纽经济发展蓝图。■

（作者单位：内蒙古自治区发展和改革委员会）

责任编辑：张莉莉