

以中欧班列为载体 着力提升内蒙古对外开放水平

韩丽梅

摘要：随着经济持续发展和中欧贸易不断增长，中欧班列已成为加强“一带一路”沿线国家基础设施互联互通和提升经贸合作的重要载体。内蒙古充分发挥区位优势，依托中欧班列有力发挥通道作用，着力破解“酒肉穿肠过”困局，以持续提升开放发展水平，加快服务和融入新发展格局。

关键词：中欧班列 破解困局 开放发展

一、内蒙古中欧班列运行基本情况

中欧班列是内蒙古深化与“一带一路”沿线国家务实合作的重要支撑，自开行以来，实现了平稳运行，货源组织逐渐丰富，在带动多个外向型产业落地发展的同时，过境班列服务能力不断提升。

（一）开行数量逐年递增

内蒙古自2016年3月起首发的33列到2021年开行的304列，实现了快速发展。截至2022年2月底，内蒙古累计开行超1200列。2020年以来内蒙古开行中欧班列重箱率已达100%，有效解决空箱回程和有去无回等问题。

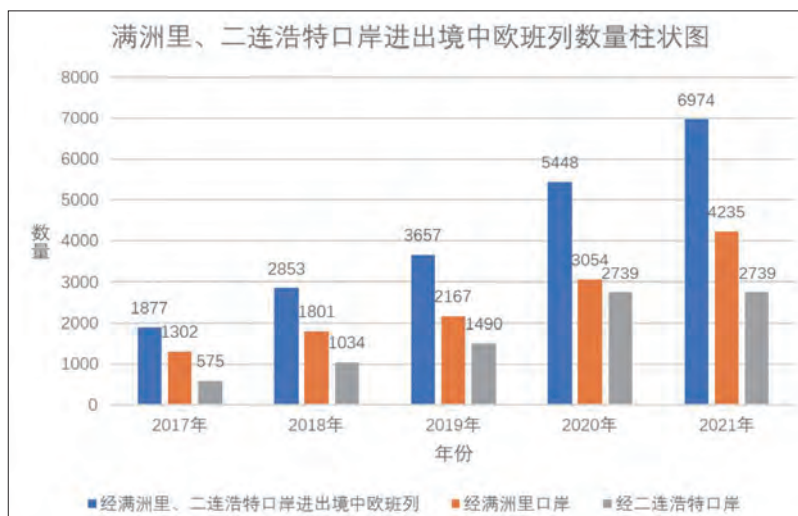
（二）货源组织不断丰富

内蒙古依托对外贸易企业与中国外运、中远海物流等国内外知名企业的合作，根据区域和货源等特点，组织发运出口汽车、赖氨酸、葵花籽等定制班列；组织开行木材、钾肥、粮食进口等回程定制班列。

（三）推动产业落地发展

开行中欧班列，有力带动进出口加工企业落地和产业发展。出口加工方面，引进多家东北、京津冀地区的外向型生产企业入驻乌兰察布产业园区，生产加工的家具、木屋别墅、卫浴等

产品，依托中欧班列销往俄罗斯及东欧国家。进口落地方面，随着满洲里、二连浩特、乌兰察布市的进口落地加工企业货值的不断增长，助推了内蒙古落地加工业的快速发展。



（四）过境服务能力不断提升

中欧班列的东通道满洲里口岸和中通道二连浩特口岸的通行数量增长较快。经满洲里、二连浩特口岸进出境中欧班列从2017年的1877列，增加到2021年的6974列。就2021年情况看，经满洲里铁路口岸入境中欧班列2235列，同比增加456列，增幅为25.6%；出境中欧班列2000列，同比增加194列，增幅为10.7%。

二、内蒙古推动中欧班列发展存在的主要问题

（一）开行布局需进一步优化

根据《中欧班列建设发展规划（2016—2020年）》，自2016年以来，内蒙古9个盟市相继组织开行中欧班列。以2021年为例，全年中欧班列304列的开行总量分布在不同的开行城市，年度开行超百列的仅有乌兰察布市和满洲里市。其余盟市开行班列数均不足20列。全区中欧班列

开行布局较分散，亟待形成货运班列始发、返程货物集结分拨、外贸货物集拼集运的货物集结模式。

（二）开行数量需进一步增加

内蒙古中欧班列开行数量与其他城市相比，仍需增加。就2021年开行情况看，国内开行中欧班列城市共68个。除西安、重庆、成都、郑州、乌鲁木齐5大中欧班列集结中心外，长沙、义乌、济南、沈阳、苏州、武汉等6个城市，2021年实现了日均开行超1列，而从内蒙古2021年度开行的304列数量看，尚未达到日均开行1列的水平。

（三）通道服务能力需进一步提升

根据口岸战略通道枢纽门户的定位调整，现有的口岸“装卸排”与国家战略通道节点应发挥的作用不够匹配。满洲里口岸场站线路布局交叉重叠，运行作业繁琐，通关效率低。二连浩特口岸换装线路现状，无法实现整

车换装，调车作业耗时，集装箱仓储场地紧缺，存在以车代库等现象。2021年，西部通道新疆阿拉山口、霍尔果斯口岸进出境中欧班列（中亚）达12210列。而经内蒙古满洲里、二连浩特口岸进出境中欧班列合计6974列。内蒙古通道服务能力亟待提升。

（四）带动产业落地发展作用有待提升

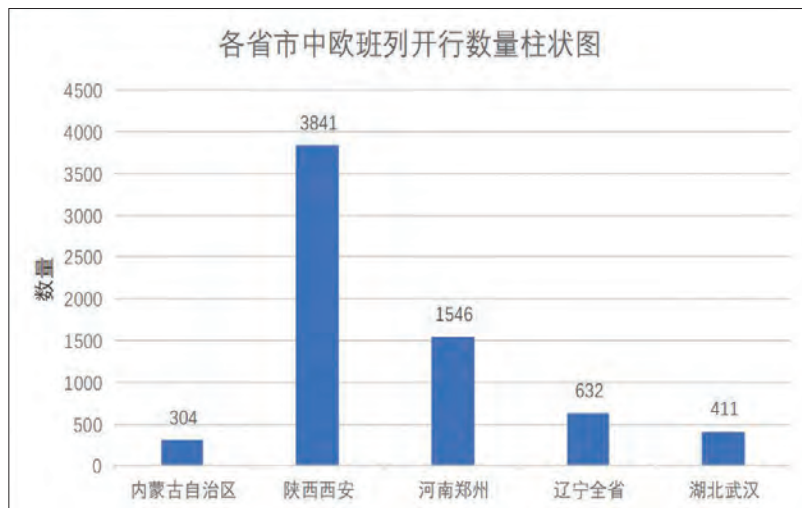
依托中欧班列引进的企业在数量上仍显不足。全区外向型企业中，货运代理和贸易企业多于外向型生产企业，外向型生产企业亟需与自治区重点产业链、产业集群及地方主导的产业加强协作，不断提高出口份额和进口货物的落地加工能力。

（五）口岸集结作用尚未得到充分发挥

满洲里、二连浩特口岸作为国家沿边陆路口岸节点，要素集中、集聚、集约度不高，设施、政策、运营主体分散，需要构建具备高效率集疏运、低成本进销存的网络辐射体系。亟需以“班列+”的发展模式，联动口岸与腹地经济发展，有效发挥推动口岸经济转型升级的作用。

三、推动内蒙古中欧班列市场化转型发展的对策建议

破解“酒肉穿肠过”困局，需要从建立健全常态长效政策机制、优化布局、发展产业、稳定货源等方面找准主攻方向，以政





策机制有力保障中欧班列完成市场化转型和可持续健康发展。

(一) 组建运营平台企业

统一运营、规范管理是中欧班列向市场化转型，可持续健康发展的需要。结合开放发展实际，由自治区政府主导成立中欧班列统一运营企业，根据国家《中欧班列组织管理暂行办法》，统筹内蒙古开行中欧班列的货源组织、运价、线路、海外仓发展、市场化转型、各地的发运需求等，全面统筹协调区内、对接区外，签署框架协议、合约等。以“政府引导，市场主导”的原则，保障中欧班列市场化健康发展。

(二) 建立常态长效工作机制

随着中欧班列补贴退坡政策落实到位，为保障市场化转型发展，由各盟、市政府和自治区职能部门建立常态长效工作机制，形成合力，保障中欧班列运营、开行等，依托中欧班列，促进贸易、信息、资金、人才的聚集与流动，共同推进内蒙古中欧

班列健康发展。

(三) 提升通道服务水平

在国家“一带一路”倡议的深入实施以及铁路部门不断推行“散改集”运输模式等的新形势下，满洲里、二连浩特口岸需要持续提升通道服务能力。满洲里口岸承担着全国中欧班列近三成的运量。在已形成五个行车场、两个编组场、八个换装场的基础上，与俄方加快建立工作协调机制，推动中欧班列“宽轨出境”计划达成共识、落地见效。并加快制定建设海外仓、园区、生产基地等方案，进一步延伸国际货场服务能力。二连浩特需与蒙古国口岸城市扎门乌德加快建立经济合作区协调推进工作机制，有效推动务实合作。同时推动“宽轨出境”计划全方位落地见效；为打牢中欧班列“绿色通道”基础，亟需制定与乌兰察布协同发展和与周边地区合作的工作方案以及融入西部陆海新通道的政策措施。

(四) 优化中欧班列运行布局

一是明确中欧班列运行枢纽、节点功能定位。优化班列开行模式。开行混编列车，提升对欧洲既有铁路网络公共班列的利用效率。货物从境内枢纽站到欧洲境内枢纽站后，利用既有铁路网分发货物到下一站点，节省境外段的运输成本。提升中欧班列运输时效。在境外重要地段设立运输监控中心，加强对境外货物的实时监控能力，平衡去程、回程班列比例，提高班列回程重载率、降低双向平均运输成本等。二是实施“集拼集运”模式。通过“集拼集运”“专列”等模式，实现就近集货。充分发挥本地开行中欧班列的运距短、成本低等优势。以“智慧海关、智能边境、智享联通”的合作理念，实现一体化通关，确保班列即到即查、即验即放，进一步压缩班列在口岸的停留时间。

(五) 推动外向型产业发展

内蒙古中欧班列开行城市需加快形成具有自身特色的产业结构，联动腹地发展产业，持续提升产品附加值。一是推行合作互访机制。探索推行在中欧班列政策合作机制框架下，与“一带一路”沿线城市建立长期结对关系，依托发展中欧班列确立合作互访机制，合作项目动态库，合作示范区域和物流分拨、人文交流等多个合作试点领域，形成“1+N”合作试点推进体系。着力引进国外信誉资质良好的企业协会、商会、欧盟商会和国别

产业园等。为落户内蒙古的“新技术、新工艺、新材料”的科技研发企业创造良好的发展环境。二是推行“班列+”运营模式。口岸作为战略通道枢纽门户的定位，满洲里、二连口岸需要构建作为枢纽应具备高效率集疏运、低成本进销存的网络辐射体系，通过“班列+保税仓储+多式联运+跨境电商”模式牵引带动口岸经济转型升级。推行“班列+”运营模式，着力引进外向型生产企业落户，实时监测外资企业的发展环境并动态公开发布监测信息，以优质环境培育产业集群，提高出口产品本地份额。同时，推动进口粮油、木材、钾肥等进口加工企业投产运营、建成达效。

（六）稳定中欧班列货源渠道

利用满洲里、二连现有成熟的铁路专用线及场所的基础上，构建要素齐全、设施完整的枢纽基地。一是加快在建项目落地见效。加快推动进口钾肥等重要战略物资加工仓储产业项目落地，争取纳入国家战略储备项目，实现产业落地，助力稳定中欧班列货源渠道。加强内、外联动能力。一方面畅通国内通道，提高集散能力；另一方面提升境外换装站异常情况处理能力和换装效率。二是加快形成集疏运体系。加快形成“干支结合、枢纽集散”的高效集疏运体系，以通道服务开放、带动贸易、集聚产业、深化合作，稳定境内货源。利用现有合作机制，以共商共建

共享为原则，选取更多有利于稳定中欧班列境外货源的场址，加快建设海外仓和堆场等。

（七）推动中欧班列提质增效

扎实做好中欧班列补贴退坡工作，着力补齐存在的短板，实现中欧班列去补贴化后，常态化稳定运行。一是发展通道经济新模式。探索打造跨境电商全国集结中心。发展“中欧班列+跨境电商”的新模式，促进供给能力提升，完善营销和配送网络，设立稳定的电商货品配送点，实现国内产业链供应链稳定。打造物流创新联动模式。在境外选址建设农产品物流加工园区，在口岸建设综合保税区、农产品物流加工园区，承载精深加工和分拨中转的功能，构建粮油种植、储存、加工、贸易和物流的“一条龙”体系。以物流带动贸易、以贸易带动产业、以产业推动创新，打造面向“一带一路”沿线国家的物流中心、金融中心、贸易中心、生产加工中心及人文交流基地。二是打造联通内外新模式。打造枢纽、口岸集结模式。构建以枢纽城市、口岸基地为起点的全程物流通道，平台企业统筹各盟市开行的中欧班列，形成互补、货物再集结、再开行等经营模式，推出全天候服务的同时提供仓储、分拨、转运等物流增值服务。并针对客户的个性化物流需求，设计专属方案，提供个性化服务。保障扩容提质。针对中欧班列返程货源分散、多点分

布的特点，运用揽货平台优势，与内地物流企业合作，实施跨区域集中统一调配，利用返程空车在枢纽城市和口岸基地汇集货源，再向内地分拨，实现运力成本最低化。

内蒙古根据“政府支持、市场主导”的原则，以“班列+金融”等模式，加快推进内蒙古中欧班列实现“定点、定线、定车次、定时、定价”的“五定”开行目标，保障中欧班列完成市场化转型和可持续健康发展，有力破解“酒肉穿肠过”开放困局、有效提升开放发展水平、有序加快服务和融入新发展格局。■

参考文献：

- [1] 崔艳萍, 魏玉光. 铁路服务“一带一路”倡议丛书中欧班列实务[M]. 北京: 中国铁道出版社有限公司, 2019.
- [2] 王维. 丝路大通道中欧班列纪行[M]. 北京: 外文出版社有限责任公司, 2018.
- [3] 李伟. “一带一路”经济走廊: 畅通与繁荣[M]. 北京: 中国发展出版社, 2018.
- [4] 翟崑等. 内蒙古深度融入“一带一路”全面提升对外开放水平研究[M]. 北京: 中国发展出版社, 2019.
- [5] 陈江生. 中共中央党校(国家行政学院)马克思主义理论研究丛书对外开放与中国经济发展[M]. 北京: 社会科学文献出版社社会政法分社, 2019.

(作者单位: 内蒙古自治区宏观经济研究中心)

责任编辑: 张莉莉