

加快推进交通运输业发展 提升内蒙古首府经济竞争力

■ 单玉红

摘要 :交通运输业正迅速发展成为促进国民经济与社会发展,特别是推动第三产业快速增长的重要力量。本文从提升内蒙古呼和浩特城市核心竞争力出发,建议抓紧推进呼和浩特市交通基础设施建设,尽快完善综合交通运输体系,积极发展通道和枢纽经济,进一步深化行业改革,为呼和浩特市经济社会高质量发展提供有力支撑,为带动引领呼包鄂榆城市群发展和内蒙古自治区发展发挥更大作用。

关键词 :交通运输 呼和浩特 经济竞争力

一、内蒙古呼和浩特市交通运输业发展现状

(一)对经济社会健康发展起到有力支撑

2017年,内蒙古呼和浩特市交通运输仓储邮政业占全市GDP的比重10%左右,呼和浩特市交通运输仓储邮政业占全市第三产业比重为15%左右,交通基础设施投资占固定资产投资比重10%左右。

(二)运输网络不断完善,全社会运输量快速增长

2017年,内蒙古呼和浩特市公路完成货运量19076万吨、货物周转量371.7亿吨公里;公路客运量435万人、铁路客运周转量22.7亿人公里。铁路营业里程328公里、公路通车里程7743公里、民用航空航线172条、通航城市80个、吞吐人次1078.9万人。

(三)行业快速发展,区域

物流中心功能不断完善

公路、铁路、民航形成立体交通体系,形成四通八达、遍布城乡的运输网络,加上区位优势和产业基础,呼和浩特市物流业快速发展。目前,共有各类物流企业643家,具备仓储、配送功能的物流园区(配送中心)70多家,涵盖医药、快递、农副产品、家用电器、家具建材、电子商务等各个行业。其中具有一定规模的综合性物流园区10余家、区域性配送分拨中心50多家,拥有常温库、冷藏库仓储面积44万平方米,合计仓储能力110.9万吨。呼和浩特市成功获批国家跨境电子商务综合实验区,跨境电商及跨境物流项目集聚能力进一步提升,国际快件始发国由9个国家和地区的12个城市增至14个国家27个城市。

(四)行业转型升级不断深入,交通运输竞争力持续加强

随着国家关于供给侧改革大方针的不断推进,呼和浩特市交通运输行业转型升级工作也在不



断深化。近年来，呼和浩特市通过政府部门综合施政，行业不断突破，实现了不断深化改革的良好态势，甩挂运输、多式联运、无车承运人、网约车、共享单车、定制公交等新型经营模式不断涌现。目前，呼和浩特市加入环渤海湾甩挂运输联盟的物流企业 2 家、无车承运人试点企业 4 家、平台在册车辆数 3410 余台、网约车平台企业 9 家、在册网约车数量达 10 万余台、自行刷卡的公共自行车 10140 台、共享单车入驻我市 3 家、在营车辆 10 万台（分别是哈啰单车 7 万台、膜拜单车 1 万台、青桔单车 2 万台）。在通过物流运输拉动经济增长的同时，进一步优化了市内客运通行环境，对吸引外部投资起到了较为关键的作用。

二、内蒙古呼和浩特市交通运输业发展优势及存在问题

（一）发展优势

1. 呼和浩特市区位优势突出。呼和浩特市在依托“一带一路”“中俄蒙经济走廊建设”等国家战略中具备得天独厚的区位优势，是中国面向蒙古、俄罗斯开放的重要沿边开放中心城市。国务院印发的《“十三五”现代综合交通运输体系发展规划》，明确将呼和浩特市列入全国性综合交通枢纽城市。

2. 物产丰富的资源禀赋。

呼和浩特市矿产种类上，非金属矿产占优势地位，石灰岩（大理岩）、白云岩、饰面石材、高岭土、石墨等为优势矿种。金属矿产主要有金、铁、银、铅、锌等。丰富的资源和产品，为发展交通运输业奠定了坚实基础。

3. 交通网络日趋完善。在公路运输方面，截至 2018 年底，市域内国家高速公路网 5 条，共 350 公里；普通国道 5 条，共计 609 公里；普通省道 7 条，共 380 公里；农村公路共计 6237 公里，即县道 1636 公里、乡道 1562 公里、专用公路 120 公里、村道 2919 公里。全市公路总里程达到 7742 公里，公路网密度达到 44.95 公里/百平方公里。

4. 消费需求稳步上升。随着民生工程实施力度加大、社会保障措施加强以及国家惠农政策的落实，呼和浩特市城乡居民的纯收入和购买力大幅度增强。2016 年，城镇居民人均可支配收入 40220 元，农民人均纯收入 14517 元，均增长 7.6%。2019 年预期目标是：社会消费品零售总额增长 6.5%；城镇居民人均可支配收入和农民人均纯收入分别增长 8%、8.5%。城乡居民日益增加的消费需求，必然要求交通运输业相应快速发展。

（二）存在的问题

1. 交通运输发展不协调、不平衡。受当地经济基础薄弱制约，缺乏资金投入的限制，呼和浩特市南、北两翼武川县和清水

河县交通运输业发展相对比较缓慢，东部城区和西部城区发展不平衡，西部城区交通发展明显滞后。

2.“平台”建设和交通信息化系统建设存在短板。呼和浩特市在促进“互联网+交通”融合发展方面与发达地区相比差距明显，工业产品、冷链物流等方面面临瓶颈制约，运输效率较低、成本较高。

3. 现代化全国性综合交通枢纽构建尚且缓慢。与发达地区相比，呼和浩特市交通基础设施还存在不少短板和弱项，有效投资空间较大，存在投资不足的问题，培育发展枢纽和通道经济等新经济模式进展不快，交通运输集散功能没有完全发挥。

三、内蒙古呼和浩特市交通运输业发展对策建议

（一）政府部门综合施策，促进区域发展全面协调

一是应当制定必要的导向性交通运输政策。政府应从产业、出行需求的角度采取积极的引导政策，出台鼓励交通运输行业转型升级的纲领性文件。可以制定类似于五年规划的交通运输发展规划，明确交通运输行业转型升级的近期目标和长期目标，近期目标要尽量详尽、具体地制定出战略措施，长期目标要具有引导性、超前性，循序渐进地发展物流产业。在具备指导性综合交通

运输政策的支撑下，加紧出台一系列交通运输发展的倾斜性政策，减少企业在经营过程中所产生的一些不必要的成本，鼓励大型交通运输企业转型升级，大力整顿行业小、散、乱现象，以点及面，带动呼和浩特市交通运输行业竞争力整体提升。二是要采取有效手段平衡地区间发展不均衡的现状，结合呼和浩特市推动西部城区一体化高质量发展等有关政策，因地制宜地提供适应交通运输业发展的良好投资环境。三是要围绕打赢脱贫攻坚战和乡村振兴战略实施，加快推进农村公路建设。将农村地区交通运输纳入到整体的交通规划当中，加强乡镇地区的交通运输基础设施建设，加大衔接力度，争取更多的资金投入农村公路建设，不断缩小乡镇地区交通运输水平与城区之间的差距。

（二）深化改革，推进“互联网+交通”融合发展

呼和浩特市应选择、扶持具备条件的交通运输企业向现代化交通运输企业拓展转型，实现“互联网+交通”模式的深入推进。鼓励重点运输企业对分散经营的中小道路运输企业进行整合，特别是对那些拥有一定设备和人员、有能力从事专业运输服务的中小企业，通过并购重组使其成为属下的子公司。加强挂靠运输企业个体车辆的组织、控制和管理，确保挂靠车辆日常业务纳入重点企业整体经营和调度计

划。积极引进综合性互联网第三方服务平台，结合电商经济、共享经济等发展新模式，对呼和浩特市交通运输资源进行整合，进一步推进无车承运人、网约车、共享单车、定制公交等新型经营模式与呼和浩特市交通运输业的深度融合，利用互联网大数据技术提升交通运输业的综合运输效率，降低企业经营成本。

（三）构建立体综合交通体系，全面提升交通枢纽功能

加快构建“安全、便捷、高效、绿色、经济”的现代综合交通运输体系，着力打造“市内大循环、外围大辐射、区域大联通”的现代化立体综合交通网络，切实增强全国性综合交通枢纽功能。进一步放大呼和浩特市作为呼包鄂榆城市群中心城市的区位优势，紧密结合国家“一带一路”战略，西部大开发战略以及呼包鄂榆城市群发展规划，加强与京津冀、太原城市群、关中城市群等规划的衔接，提高呼和浩特市综合交通运输体系在全国全区规划中的地位，打造区域综合交通系统。须强化枢纽经济发展的基础设施建设等短板，巩固和放大呼包鄂榆区域综合交通枢纽和物流中心的定位，积极申报自由贸易区、综合保税物流园，引进和培育一批信息化、专业化、国际化的物流企业，配合呼和浩特市新机场、高铁、公路等建设，做好站点和综合站场布局，强化各交通方式之

间的联网运输能力，建立无缝对接的货物中转系统，形成沟通东西、连接南北的物流枢纽，建设西北地区重要的物流运输枢纽城市。

（四）扩大交通基础设施有效投资，助推经济稳定增长

作为国民经济基础性、先导性的生产性服务业，交通基础设施具有产业链长、带动作用强等特点。一是推进在建项目的施工进度，确保在建项目顺利实施，争取早日建成，早日发挥效益。二是积极谋划，力争新开工一批重大项目，在依法依规前提下，加快办理规划选址、用地预审、行业审查等手续，发挥重大项目对投资的带动作用，加快补齐短板，不断增强发展后劲。三是要加大资金筹措和保障力度。根据自身财力和交通建设规律有序推进项目建设，规范PPP方式运作，大力鼓励民间资本积极参与交通基础设施建设，提升当地交通运输业发展速度。四是根据发展实际，加大“放管服”改革的力度。贯彻落实国家、自治区深化“放管服”改革转变政府职能的精神，改革创新，优化审批流程，进一步压缩交通基础设施领域项目全流程审批时间，为加快项目建设营造良好环境。■

（作者单位：呼和浩特市道路运输管理局）

责任编辑：康伟