

内蒙古满洲里口岸经济发展研究

申秀清¹ 丁娜¹ 郭海清^{2*}

1. 内蒙古财经大学 商务学院, 中国·内蒙古 呼和浩特 010070;

2. 内蒙古农业大学 职业技术学院, 中国·内蒙古 包头市 014109

【摘要】满洲里口岸作为我国最大陆路口岸,在对俄蒙合作中地位非常重要。文章从口岸基础情况、外贸规模与结构及口岸产业情况剖析其经济发展现状,发现虽取得显著成效,但存在出口贸易结构待优化、产业结构不均衡等局限。经分析,其发展受口岸规划与基础设施建设不完善、人力资源匮乏、产业结构不合理等内在因素,以及跨境基础设施对接不足、区域同质化竞争加剧等外在因素制约。基于此,提出合理规划口岸功能布局、吸引汇聚人才、培育特色产业、借助援助拓宽融资渠道和加强国际交流与合作等对策,旨在提升口岸综合实力,推动其经济可持续发展,为满洲里口岸及类似口岸的未来规划提供参考。

【关键词】满洲里口岸; 经济发展; 制约因素; 发展对策

【基金课题】内蒙古直属高校基本科研业务费用项目(NCYWR22023); 中蒙俄经济走廊研究协同创新中心(ZMEY202215); 国家社会科学基金项目(20XMZ090); 内蒙古直属高校基本科研业务费项目(NCYWT23020); 区域数字经济与数字治理研究中心项目(SZZ1202515); 中蒙俄经济走廊协同创新中心项目(ZMEY202218)

1 内蒙古满洲里口岸经济发展现状

1.1 口岸基础情况

经过多年建设,满洲里口岸现已形成了公路、铁路、航空三位一体的立体化交通网络优势。作为国家向北开放的前沿,满洲里公路口岸在促进中蒙俄贸易往来,推动区域经济协同发展等方面发挥着重要作用。且通过智慧海关建设、优化通关流程等一系列举措,使得货物通关速度大幅提升,货运量显著增加。截至2024年6月21日,该口岸进出口货运量已突破100万吨,较去年同期相比增长55.6%。满洲里铁路口岸是中欧班列东通道的核心枢纽,承担了东通道80%以上的陆路运输任务。自“一带一路”倡议提出以来,通过满洲里铁路口岸出入境的中欧班列数量逐渐占至全国通行总量的三分之一,其通行量从2015年至2023年一直在持续增长(见图1),2024年略有下降,但2024年全年

进出口货物运量达2201.07万吨,创十年来历史新高。满洲里空运口岸(满洲里西郊国际机场)可满足国内国际进出境旅客200万人次、高峰小时1400人次的需求,为人员往来以及高附加值货物运输提供了便捷的空中通道。2024年7月,满洲里机场恢复了中断多年的航空货运业务,并开通了至蒙古国乌兰巴托和俄罗斯克拉斯诺亚尔斯克的国际货运航线。这些航线的恢复标志着满洲里空运口岸功能的全面恢复,使其成为连接中国与俄罗斯、蒙古的重要空中通道。

1.2 口岸产业情况

满洲里的产业结构历经多次调整与升级。曾经,木材加工业在满洲里口岸占据主导地位。然而,全球金融危机的冲击以及俄罗斯卢布贬值等诸多因素接踵而至,使得该产业深陷困境。面对这些严峻挑战,满洲里积极主动地推进产业升级,逐步向现代物流、旅游与会展业等领域发力拓

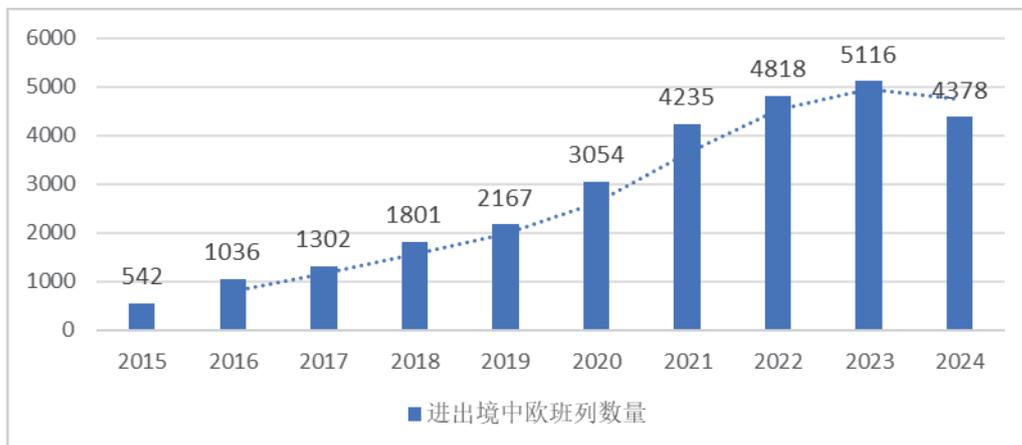


图1 2015-2024年满洲里口岸中欧班列通行量

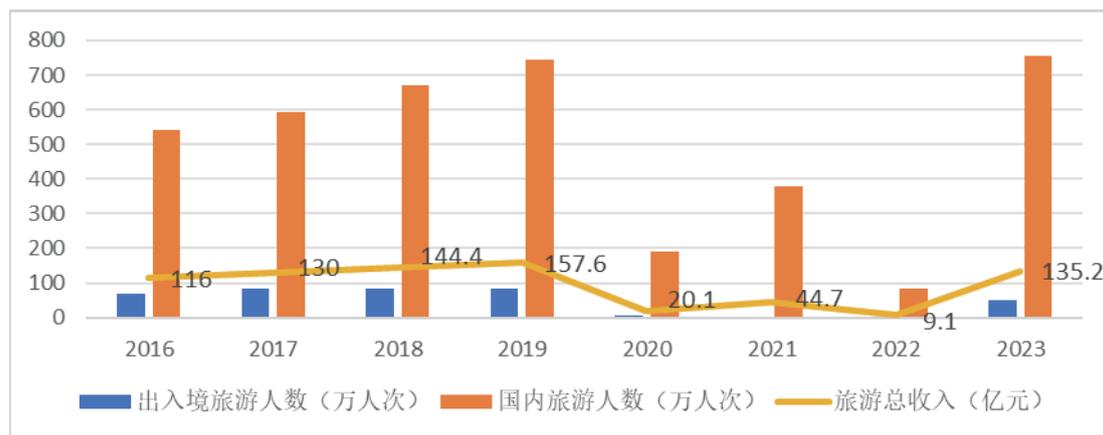


图2 2016-2023年满洲里口岸旅游情况

展。旅游方面，满洲里独特的中俄蒙三国风情吸引了大量国内外游客前来观光旅游。见下图，2016-2019年，国内经济稳步增长，居民可支配收入提高，促使出入境与国内旅游人数上升，旅游总收入从116亿元上升到157.6亿元。然而受新冠疫情冲击，出入境旅游近乎停滞，国内旅游人数波动大，旅游总收入锐减。2023年，随着疫情防控政策调整，人员流动恢复，出入境旅游人数显著回升，国内旅游人数增长，旅游总收入逐渐复苏，彰显出满洲里口岸旅游强大的韧性与复苏潜力。这些产业的发展显著提升了满洲里的经济多样性，使其不再局限于单一的贸易型经济。相关政府也出台了一系列优惠政策，为口岸经济发展提供了有力的政策支持。如在通关便利化方面，政府不断优化通关流程，简化通关手续，全面推行“一站式”通关服务。通过信息化技术的应用，实现了货物通关信息的快速传递和共享，大大提高了口岸的通关效率，减少了货物在口岸的滞留时间，对中俄贸易和中蒙贸易的货物通关都起到了积极的促进作用。（见图2）

2 满洲里口岸经济发展的制约因素分析

2.1 内在制约因素

2.1.1 口岸规划与基础设施建设滞后

满洲里口岸在发展过程中，随着城市的不断扩张，其功能区的规划逐渐暴露出问题。口岸最初划分的多个功能区，在实际运行中缺乏明确的主体定位。例如，铁路口岸区与周边的仓储物流区界限模糊，空间和业务范围没有清晰界定，导致土地规划混乱。而且，各功能区之间存在着明显的功能重叠现象。综合保税区的功能与其他多个功能区部分重合，这不仅在管理上带来了困难，也影响了资源的高效配置。近年来，满洲里口岸的进出口货物量和班列数量不断增加，然而口岸基础设施的不完善严重限制了其发展。且随着城市规模的扩大，基础设施的滞后性越发明显，尤其是在交通网络方面，道路建设速度缓慢，与周边地区的联系不够紧密，对

区域经济的发展产生了不利影响。

2.1.2 人力资源匮乏

受地理区位与自然条件的制约，满洲里常住人口数量有限，2022年常住人口仅为12.92万人，相当于东部沿海县级行政区平均规模的1/5，这种人口规模与口岸城市的战略定位形成明显反差。从劳动力供给结构看，其主要依赖口岸从业人员以及个体工商户。这种单一的就业格局导致人力资源市场存在双重矛盾：一方面是传统口岸服务业岗位饱和，另一方面是新兴产业人才严重短缺。在此情况下，满洲里面临着“引才难、留才难”的双重困境。一方面，由于第二产业基础薄弱，所能提供的就业岗位较为单一，并且薪酬待遇缺乏足够的竞争力；另一方面，高端服务业与新兴产业发展缓慢，难以对专业化人才产生吸引力。除此之外，满洲里中小企业占比较高，这些企业普遍融资能力较差，这进一步限制了其吸纳人才的能力。

2.2 外在制约因素

2.2.1 跨境基础设施对接不足与俄方政策波动

满洲里口岸的跨境协同效能受制于中俄双方基础设施建设的非对称性。尽管中方持续推进口岸扩能改造，但俄方后贝加尔斯克口岸的配套建设长期滞后。例如，中俄满洲里—后贝加尔斯克公路口岸俄方货运通道连接线1公里路段至今未贯通，导致客货混行、通关效率受限。2024年该口岸进出口货物达244.9万吨，贸易值911.2亿元，同比分别增长52.8%和68.5%，但俄方通道瓶颈仍导致车辆滞留时间延长。此外，俄罗斯政策调整频繁，2024年俄罗斯政府决定对中国进口的家具配件实施高额关税，关税税率从原先的0%一跃提升55.65%，且此次关税调整还具有追溯性，意味着从2021年起已经完成的交易也将被要求补缴高额关税。这种跨境基建与政策的不确定性，削弱了满洲里作为中俄贸易核心枢纽的稳定性。

2.2.2 区域同质化竞争与国际物流通道分流

东北亚口岸群的同质化竞争对满洲里形成挤压效应。黑河、绥芬河等毗邻口岸依托政策红利加速发展，2024年绥芬河铁路口岸过货量实现980万吨，其跨境电商综试区吸引京东等企业入驻，分流满洲里传统贸易份额。同时，国际物流通道多元化趋势加剧竞争，如“西部陆海新通道”通过重庆—广西线路使中欧班列运输时间缩短，一定程度上导致满洲里口岸的班列发运量和市场占有率下降。此外，俄方推动“东方经济走廊”建设，优先发展海参崴等远东港口，削弱了满洲里陆路通道的不可替代性。这种内外竞争压力迫使满洲里在有限的区域经济腹地（2024年呼伦贝尔市GDP仅占内蒙古6.58%）中艰难突围，急需通过差异化定位重构竞争优势。

3 满洲里口岸发展对策及建议

3.1 合理规划口岸功能布局

依据满洲里口岸的区位优势以及城市发展的实际情况，充分考虑口岸的环境承载能力、现有发展状况以及未来的发展趋势，将口岸划分为国际经贸区、国际物流区、国际金融区、资源加工区、生态旅游区。与最初划分的多个功能区相比，这种规划明确了功能区的主体，使各功能区具备独特的产业特色，同时又相互关联。例如，国际物流区集中了各类物流企业，通过整合资源、优化运输流程，形成了高效的物流网络；国际经贸区则依托口岸的贸易优势，吸引了众多国内外企业，促进了贸易的繁荣。

3.2 多措并举吸引汇聚人才

人才是满洲里口岸发展的关键因素。为吸引人才，满洲里市政府需完善城市基础设施建设，营造良好的生活环境，提供具有吸引力的薪酬待遇和福利政策。例如，为人才提供住房补贴、子女教育优惠等。同时，加强与高校、科研机构的合作，建立人才培养机制，通过定向培养、联合培训等方式，为口岸发展提供人才支持。此外，还应搭建人才交流平台，促进人才之间的沟通与合作，营造良好的人才发展氛围。

3.3 培育特色产业增长引擎

满洲里口岸产业结构不合理且产业基础薄弱，因此需要培育新的经济增长极。利用口岸的资源优势，发展特色产业，如跨境电商、能源加工、农产品加工等。以跨境电商为例，通过建立跨境电商平台，拓展海外市场，实现商品的快速流通和交易。同时，加强与周边地区的合作，形成产业协同发展的格局。例如，与俄罗斯、蒙古等国家的企业合作，共同开发资源、拓展市场。在产业发展过程中，注重技术创

新和产品升级，提高产品附加值，增强产业竞争力。

3.4 借助援助拓宽融资渠道

满洲里市积极争取国家和地方政府的支持，充分利用援助项目资金。与对口援助省份合作，吸引企业投资，推动口岸建设和产业发展。例如，与辽宁省合作，引进先进的技术和设备，促进口岸的升级改造。同时，加强与金融机构的合作，拓宽融资渠道，为口岸发展提供资金保障。此外，还可以通过政策引导，鼓励企业参与口岸建设和产业发展，形成多元化的投资主体。

3.5 加强国际交流与合作

满洲里口岸作为连接国内外的重要枢纽，应加强与周边国家和地区的交流与合作。通过举办各类贸易活动、文化交流活动等，增进与周边国家的了解和信任。例如，举办中俄蒙国际文化交流节，展示各国的文化特色，促进文化交流与合作。同时，加强对周边国家政策法规的研究，及时调整贸易策略，提高口岸的竞争力。此外，鼓励企业开展境外投资，拓展海外市场，实现贸易和投资的多元化发展。

4 结论

内蒙古满洲里口岸在发展过程中面临着诸多挑战，通过采取科学规划空间布局、构筑人才洼地、打造沿边地区新的经济增长极、利用援助项目加大融资以及积极对外交流合作等措施，能够有效提升口岸的综合实力，促进口岸经济的发展。同时，随着口岸的不断发展，其相应的规划、设施、制度也需要不断完善，以适应新的发展需求。未来，满洲里口岸应充分发挥自身优势，加强与国内外的合作，实现口岸经济的可持续发展。

参考文献：

[1] 中国人民银行呼伦贝尔市分行课题组, 王晓峰, 冯建功, 等. 满洲里口岸与绥芬河口岸外贸发展形势及扶持政策对比研究[J]. 北方金融, 2023, (08): 70-73.

[2] 张雷, 刘会超. 满洲里站国际货场扩能改造的研究[J]. 减速顶与调速技术, 2022 (3): 12-15.

作者简介：

申秀清（1975—），女，汉族，内蒙古呼和浩特市人，内蒙古财经大学教授，博士，研究方向：国际贸易与投资，农业经济管理；

通讯作者：郭海清（1976—），男，汉族，内蒙古呼和浩特市人，内蒙古农业大学教授，硕士，研究方向：农产品贸易，农业经济管理。