

陆路枢纽如何提质增效

——内蒙古口岸经济发展调查

本报记者 余健陈力



满洲里铁路国际集装箱货场。本报记者 余健摄

今年上半年,内蒙古自治区口岸经济成绩亮眼——作为我国向北开放的陆路枢纽,内蒙古不少口岸在疫情防控常态化下实现进出境中欧班列数与进出口贸易值双增长。这些口岸是如何实现稳步发展的?同时,拥有得天独厚区位优势的内蒙古口岸目前还面临哪些发展瓶颈,如何实现“通道经济”向“落地经济”的转变?经济日报记者日前深入当地几个具有代表性的口岸采访调研。

内蒙古自治区位于我国北部边疆,边境线长达4200多公里,共有各类口岸19个,承担着中蒙陆路运输总量的95%,中俄陆路运输总量的65%。2018年,内蒙古自治区《政府工作报告》第一次明确提出发展泛口岸经济,不仅仅把口岸作为物流、人流通道,更重要的是发挥口岸的集聚和辐射效应,提升口岸价值。即使面对新冠肺炎疫情的持续影响,今年上半年,内蒙古不少口岸仍然取得了不错的成绩。如,经内蒙古满洲里口岸进出境中欧班列达1610列,同比增长20.51%;甘其毛都口岸进出口贸易值94.26亿元,同比增长46.9%。不过记者深入采访发现,这些变化仍无法彻底改变内蒙古口岸经济发展“酒肉穿肠过”的困局,再加上疫情影响的叠加,内蒙古泛口岸经济发展的探索仍在路上。

夯实基础稳步发展

在位于二连浩特市内蒙二连浩特一扎门乌德经济合作区中方一侧施工区域内,数条柏油公路平整宽阔,一幢幢现代化厂房拔地而起。“开工至今,这里已完成2202米地下综合管廊、3.4万平方米厂房等建设工程,累计完成投资7亿元。”二连浩特市驿信城乡发展建设投资有限公司工程部经理薛凯峰告诉记者:“目前,中方一侧的核心区正在建设综合查验楼,力争在年底达到封关条件。”

二连浩特口岸是我国对蒙古国开放的最大口岸,承担着蒙古国50%的生产资料和70%的生活资料进口;也是“一带一路”中蒙俄经济走廊上的重要节点,过境中欧班列占全国总量的20%。“近年来,二连浩特市主动参与‘一带一路’中蒙俄经济走廊建设,积极搭建对外开放新平台,推进基础设施互联互通,发展壮大特色产业,深化对外人文交流合作,加快建设北方一流口岸城市。”二连浩特市副市长张英杰告诉记者,二连浩特市的进出口加工产业发展质量不断提升,铁矿石、粮油等一批加工项目建成投产达效,规模以上工业产值年均增长3%。

数据显示,今年上半年,二连浩特海关累计监

管进出境中欧班列1241列,集装箱12.88万标箱,货运量109万吨,货值26.12亿美元,同比分别增长28.07%、32.89%、14.92%、59.57%;新增线路5条,累计运行线路达50条。

中欧班列的持续增长是内蒙古口岸经济稳步发展的具体体现。“尽管受疫情影响,满洲里铁路口岸的国际列车和边境旅游小客已经暂停,但是出入境的大宗货物数量不降反增。”满洲里海关所属满洲里车站海关副关长李广才告诉记者,以中欧班列为例,2020年,经满洲里铁路口岸进出境中欧班列共计3079列,同比增长42.09%,货值341.69亿元,同比增长30.95%。“我们采取多项措施优化通关流程、提高通关效率、提升服务水平,不断优化口岸营商环境。”李广才说。

近年来,受益于内蒙古自治区加快中蒙俄经济走廊建设,培育充满活力的沿边经济带,内蒙古口岸经济发展迅速。“十三五”期间,内蒙古进出口总额年均增长8.5%,服务过境中欧班列占全国近50%,回程货物品类不断增加。与此同时,口岸通关时间不断缩短,通关成本大幅度降低。党的十八大以来,各级累计投入口岸建设资金约74亿元,支持建设了200余个项目,口岸功能得到进一步提升,全区口岸货运能力达到2亿吨,客运能力达到3000万人次。

因地制宜积极谋划

走进满洲里综合保税区,只见工程机械车辆进进出出,现场的繁忙景象出人意料。“今年以来,工程机械车辆出口情况良好。”满洲里万华货运代理有限公司经理刘满成告诉记者:“一般来说,这些车辆先要运到综合保税区,放上两三天就可以外运了。”作为当地第一家进驻综合保税区的货代公司,刘满成表示,他看中的正是综合保税区的出口退税政策,“货物只要进到综合保税区,就可以申请出口退税,帮助企业减轻了资金压力。”

“作为拥有百年历史的口岸城市,满洲里已建立起完备的公铁空立体化疏运体系。”满洲里口岸管理办公室副主任李喜国告诉记者,“满洲里口

岸经济的发展离不开联检、运输等各方的共同努力。我们将充分发挥自身的地缘、政策等优势,大力发展跨境电商业务。”

去年5月,满洲里市获批成为跨境电商电子商务综合试验区,并与京东集团签订战略合作框架协议。“我们希望通过京东集团带动当地传统的贸易企业向跨境电商转型。在疫情防控常态化的背景下,跨境电商有明显优势,有望成为满洲里的下一个经济增长点。”李喜国说。

虽然处于闭关期间,阿尔山口岸有关方面仍在加快建设步伐,为未来发展积蓄力量。为避免内蒙古口岸之间的同质化竞争,阿尔山口岸被定位为生态文化旅游口岸,而不是简单的能源通道。阿尔山市口岸管理局局长杨绍健告诉记者,“依托中蒙边境独特的自然风光和文化魅力,我们在加快推进口岸建设的同时,将‘生态+文化’理念融入地区发展全过程,大力发展对蒙旅游业,努力将阿尔山打造成为最美跨境生态口岸”。

近年来,内蒙古重点口岸地区与腹地盟市在物流、保税等方面还开展了务实合作,形成联动机制,推动发展泛口岸经济。同时,加强与毗邻省区合作和重点港口的联动,实现口岸资源共享共用。

发展瓶颈仍待突破

不可忽视的是,此次疫情仍对内蒙古的多个口岸带来不小的冲击。

街头巷尾冷清寂寥,边民互市贸易区门可罗雀……当记者来到满洲里时,切身感受到疫情给这座昔日繁华的边境小城带来的影响。满洲里地处东北亚经济圈中心,素有“东亚之窗”美誉,是全国最大陆路口岸城市。“过去,满洲里年均接待国内外游客170多万人次。”李喜国告诉记者,尽管满洲里口岸经济总体发展态势良好,但受疫情影响,如今来满洲里旅游的人数明显减少。

类似情况同样困扰着兴安盟阿尔山市。本该在盛夏时节迎来旅游旺季的阿尔山口岸,如今游客寥寥。根据中蒙两国协定,阿尔山口岸开关时间为每年4月1日至11月30日。“受疫情影响,阿尔山口岸从2019年11月末关闭至今。对我们这些从事进出口贸易和边境旅游的企业来说,是沉重的打击。”阿尔山水控文旅发展有限公司副总经理顾亚芬告诉记者。

受闭关影响,今年1月份至5月份,内蒙古口岸进出境客运量为25.9万人次,同比下降51.3%。“短期内,二连浩特口岸外向型经济发展面临更多不确定因素,且特色主导产业规模不大与结构不

优并存,区位优势、政策优势、平台优势尚未充分发挥等问题依然存在,基础设施互联互通不畅、水资源匮乏等瓶颈制约仍未破题。”张英杰说。

一辆辆满载进口煤炭和铜精矿的货运车漫道长驱,一字排开,陆续从无人值守的货运通道入境,“智能卡口”自动扫描张贴在货运车挡风玻璃上的电子车牌,并过磅称重,系统核查信息无误后,卡口自动抬杆放行……这是疫情期间中蒙边境上唯一保持不间断通关的公路口岸——甘其毛都口岸的日常场景。

受疫情影响,今年甘其毛都口岸半年度进出口货运量与过去正常年份相比明显缩水。甘其毛都口岸所属乌拉特海关旅检科科长张忠告诉记者:“我们在货运通道设置了卫生检疫岗,并和联防联控部门共建了核酸检测集中采样点和实验室,确保境外输入和自身感染‘双零’,货物通关不间断”。

“近年来,我们不断优化口岸营商环境,对外贸易加速发展,但是也出现了诸多困难,包括双边互联互通水平低、口岸基础设施薄弱等。”甘其毛都口岸管理委员会副主任薛飞告诉记者,由于资金投入严重不足,口岸配套设施建设不完善,通关能力难以满足贸易需求。目前,相关部门在严格落实疫情防控的基础上正想方设法持续优化营商环境,提高口岸通关效率。

做深泛口岸经济文章

“目前,内蒙古口岸优势尚未完全转换为竞争和发展优势,同质化竞争、孤立式运行状况仍然存在,推动内蒙古泛口岸经济高质量发展首先要做大贸易量。”内蒙古自治区党校经济学教授梁鲜桃研究口岸经济多年,她建议,一是自行组织内蒙古中欧班列,把内蒙古的特色农产品“卖全球”;二是做实物流链。积极吸引内地零散货源和优势产品在口岸的集结、拼箱和分拨,由此带动口岸地区仓储、物流、货代、会展、金融、信息等相关行业的发展;三要做强加工业。重点依托满洲里综合保税区和二连浩特跨境经济合作区,吸引承接发达地区外向型企业落地口岸地区,实现出口商品在口岸地区组装加工,进口商品在口岸地区落地加工增值,最终形成“贸易先行、产业跟进、贸工联动”的发展格局。

内蒙古师范大学马克思主义学院教授李丽则认为,内蒙古口岸存在“酒肉穿肠过”的弊端,最根本原因是本土的产品和服务,产业链的供给无法满足国内外市场需求。内蒙古要真正提高对外贸易质量,归根到底需要全区上下经济的高质量发展和产业结构的转型升级。围绕产业链、创新链、资金链等诸多环节挖掘出具有竞争力和高附加值的开放链,真正让开放的实惠普惠内蒙古的发展,在开放的进程中倒逼内蒙古经济的转型升级和改革。

记者在采访中还发现,资金短缺是大家普遍关注的问题。对此内蒙古自治区口岸管理办公室表示,他们将积极争取国家对重点口岸建设的资金支持,进一步完善相关投入机制,引进央企、国企投资口岸基础设施和园区建设,稳定口岸建设资金来源。此外,在推动口岸与腹地协同发展方面,当地将通过物流带贸易、贸易带产业的发展方式,建设进口资源在自治区口岸和腹地产业园区落地加工基地。通过“陆海新通道”“沿黄经济带”等合作机制,推动自治区重点口岸加强与沿海、内陆重点省区的口岸协作,扩大合作范围。

做强口岸经济,内蒙古一直在努力。记者了解到,当前,内蒙古口岸发展正在步入由数量增长型向质量提高型的发展阶段,下一阶段,将以《内蒙古自治区“十四五”口岸发展规划》为引领,优化口岸开放布局,加快重点项目建设,创新投融资机制,引领口岸经济高质量发展。



如何推动口岸经济加快发展,值得认真思考。有观点认为,内蒙古在发展口岸经济过程中,地缘优势尚未转化为经济优势、口岸产业结构单一等问题依然存在,叠加疫情的冲击,发展之路任重道远。究竟存在哪些瓶颈?记者在采访中发现,具体困难集中在观念守旧、资金匮乏、人才紧缺、政策偏向宏观和产业发展滞后上。

一是观念守旧。口岸相关人员应具备开放意识。然而在采访中,一些口岸缺乏开放创新意识,同质化竞争激烈。二是资金匮乏。不少采访对象诉苦,目前口岸基础设施建设和运营维护费用预算少、困难大,加之在疫情防控常态化背景下,防护设备、医疗垃圾处理等防疫举措均需要大笔费用,资金压力很大。三是人才紧缺。边境地区大多条件落后,很难吸引人才、留住人才,再叠加客流减少、产业发展受阻等因素,人才流失严重。四是政策落地难。“政策很好,但是真正落地、具有实操性的还不够”“政策不需要太多,关键是要真正管用”……受访者纷纷表达心中的期望。五是产业发展滞后。由于产业结构单一、基础薄弱,在不少口岸,进口资源虽多,但落地加工的却很少。

怎么破?笔者认为可从三处着力。首先是“上方”往下走。有关部门可以多倾听基层声音,了解他们的“急难愁盼”,为口岸发展打通堵点、解决难点、消除痛点,推动口岸经济稳定发展。其次是“地方”往实走。打铁还需自身硬,口岸需练好“内功”,创新口岸发展模式,持续优化营商环境,发挥自身比较优势,推动产业结构转型升级。最后是“他方”往里请。主动与其它盟市及发达地区建立经济联系,完善区域间协作发展机制,合作共赢,为打造我国向北开放的陆路枢纽注入强大动力。

突破

余健

调查手记

乡村网红带火网红乡镇

本报记者 张建军

广东佛山市三水区白坭镇是远近闻名的网红乡镇,2020年获评广东省“一镇一业”蔬菜专业镇。新冠肺炎疫情期间,他们保持了蔬菜产量与价格平稳增长,每户每亩收入达2.3万元,同比增长30%——这一网红乡镇是怎样做到的?记者近日来到当地,近距离感受他们如何以新媒体赋能乡村振兴。

“没想到我67岁了,还能上快手!”白坭镇中社村村民欧容喜笑颜开。被称为“网红阿婆”的她,是中社村村民小组长何文胜“白坭胜哥”短视频里的常客,他们一起通过直播带货,网红小视频推介小村绿富美。平日里,何文胜和村民的镜头聚焦葡萄、花卉、土鸡等农产品,不少网友亲切地称呼何文胜为“葡萄村长”。目前,“白坭胜哥”快手号已发布作品204个,播放量最高达213万。网红效应为当地带来显著收益,吸引大批游客前往,村里每公斤90元的香印葡萄被采摘一空。

同样刷屏的还有全国劳动模范、白坭康喜蔬菜专业合作社党支部书记李广彬。通过“线上+线下”推广发展采摘观光、研学游等手段,他成功带动3000多户农民集体致富,成为现代农

业创新发展的“领头羊”。

在去年9月启动的“乡村振兴·快看白坭”——白坭镇快手达人孵化成长行动中,他们还率先组建了全国首个镇街快手创作者学院和孵化基地,已吸引10多家企业入驻,创作作品1700多个,点播量超2.1亿次,孵化出一批接地气的本地网红;“白坭镇创作者挖掘计划”“白坭镇创作者扶持计划”“白坭镇创作者榜单计划”等也相继推出,表彰了一批优秀创作团队。

开车驶入白坭镇文创大道,远远就能看到写着“西江院子”4个大字的小小建筑群。走近看,水磨青砖为墙,青石板为路,巷道古朴静谧。这里原本是白坭镇桑基鱼塘上一个旧墟镇,楼龄普遍超过半个世纪,房屋大多空置,破旧不堪。“我们把特色小镇建设、乡村振兴与老旧小区改造相结合,集中资源和力量做出亮点。”白坭镇城建和水利办公室负责人江毅告诉记者,该片区位于佛山文创古镇核心区,现已成为乡村网红打卡点,是一个品味百年耕读之旅、江畔院落文化的特色体验区。

通过西江院子这一重要纽带,白坭镇形成一条串连沙围村、创意良仓、西江院子、陈氏大宗祠

等精品示范点,涵盖吃住行游的旅游线路和产业链条,做强了“游古村、品文化、逛花田、尝美食”的特色小镇旅游品牌,为乡村发展注入不竭动力。

当地还通过邀请抖音、快手平台拥有百万粉丝的网红们畅游白坭,打卡特色景点及河鲜美食,吸引到百万级别流量,让到白坭游玩、品美食成为一种网红现象,打造出众多网红打卡点和“盍家腊鸭扎”“禾秆盖珍珠”等非遗品牌网红美食。他们还结合打卡点发展党史微课堂、乡村党建研学游,2020年度接待游客超50万人次,接待国内政务交流参观考察团超600批次。

佛山电台将通过孵化乡村网红等措施,为白坭孵化一批“白坭故事广播员”快手视频达人”。佛山电台台长张伟立告诉记者,不久前,他与快手科技副总裁龙安一起到白坭镇调研,探索研究媒体联合平台孵化短视频创作人才。

记者在调研中发现,白坭镇创新探索新媒体在广大农村地区的应用,实现了经济效益、社会效益双丰收,全民参与乡村振兴的热情更加高涨;通过抓住“短视频+直播”这一新风口,探索出一条利用新媒体赋能乡村振兴之路。