

# 对蒙口岸发展现状及趋势分析

王悦歆<sup>1</sup>，图门其其格<sup>2</sup>

(1. 内蒙古大学 经济管理学院，内蒙古 呼和浩特 010021; 2. 内蒙古大学 蒙古学研究中心，内蒙古 呼和浩特 010021)

**摘要：**中蒙两国建交 60 多年以来，两国关系虽然经历过一些波折，但是睦邻友好一直是主流。双方依托口岸，在政治、经济、文化及社会生活等多方面都展开了广泛的交流与合作。现阶段，内蒙古对蒙口岸已经形成一定规模，得到了长足发展。对口岸未来发展趋势分析，有利于口岸的进一步完善与发展，对中蒙两国建立友好合作关系具有实践意义。

**关键字：**对蒙口岸；口岸现状；发展趋势；中蒙关系

**中图分类号：**F118

**文献标识码：**A

## 一、内蒙古对蒙口岸及功能

蒙古国地处中国与俄罗斯之间，地理位置独特。中蒙两国的边界线长 4710 公里，其中与内蒙古自治区接壤边界线长 3103 公里。目前，中国对蒙古国开放的口岸有 10 个，其中二连浩特口岸、甘其毛都口岸、策克口岸、珠恩嘎达布其口岸、阿日哈萨特口岸属于常年开放口岸，也是中国对蒙的几个主要口岸。

### （一）二连浩特口岸

二连浩特口岸位于内蒙古自治区锡林郭勒盟的中蒙边界，与蒙古国的扎门乌德口岸相对应。二连浩特口岸分为铁路口岸和公路口岸。其中二连浩特铁路口岸自古就是我国通往北亚、东欧的重要通道，1956 年“北京—乌兰巴托—莫斯科”这条国际联线开通后，二连浩特就成为了我国第二条亚欧大陆桥的桥头堡，也被称为是我国的“北大门”。同时也是日本、东南亚及其他邻国与蒙古国、俄罗斯及东欧各国开展转口贸易的重要通道，更是蒙古国走向出海口的唯一通道。二连浩特铁路口岸的基础设施建设比较完善，口岸功能也较为齐全，各项检查设备比较先进。目前拥有准轨轨道线路 169 条，建设了世界上最大的散堆装火场及列车换轮库，同时拥有世界一流的 H986 货运列车检验系统。口岸吞吐能力达到 1000 万吨，实现了 24 小时通关。二连浩特铁路口岸主要进出口货物为木材、原油、铁矿石、铜矿石及水泥等。同时，蒙古国的 70% 水果蔬菜以及日用商品也是由二连浩特铁路口岸输出。

1992 年，二连浩特公路口岸正式试运营，当时二连浩特公路口岸只拥有一条客货混用的通道，基础设施和检查系统都十分简陋。2000 年 6 月进行了扩建改造，新公路口岸总面积达到 34.3 万平方米，总投资 5600 万元人民币。扩建后的二连浩特公路口岸的基础设施有：联检大楼 3889 平方米，货运报关楼 534 平方米，海关特检区货检大楼 274 平方米，边检营房 2100 平方米，以及相配套的口岸监管区。新建的联检区设有四进四出的八通道，实现了客货分流的通关模式。目前，二连浩特公路口岸已经成为集仓储运输、通关检查、生活服务、旅游休闲于一体的综合性口岸。从根本上摆脱了旧口岸基础设施简陋、口岸功能单一的状况，大大的提高了公路口岸的过货能力及通关速度。<sup>①</sup>

### （二）策克口岸

策克口岸位于内蒙古自治区最西端的阿拉善盟额济纳旗，边境线全长 500 多公里。1992 年，经内蒙古自治区政府批准成为双边性季节性对蒙开放口岸。2005 年 6 月，经国务院批准成为中蒙双边性常年型开放口岸，并于 2009 年 1 月 12 日正式常年对外开放。

策克口岸与蒙古国南戈壁省的西伯库伦口岸隔界相望。对外辐射蒙古国矿产资源较为丰富的省区，是阿拉善盟对外开放的唯一国际通道，也是我国最大公路口岸和内蒙古自治区第三大口岸。2003 年以来，内蒙古自治区政府先后对策克口岸投入资金 11 亿元人民币，建设了策克口岸“一关两检”的办公设备和监管区，完善了策克口岸贸易区水、电、路、讯等基础设施，建成市政道路 45 公里、给排水及管道安装 53 公里。临策铁路、嘉策铁路已经投入使用，天策一级公路、策达一级公路以及通勤机场已经开始建设，口岸地区立体交通网络即将形成，这将大力发展策克口岸的区位优势。<sup>①</sup>

### （三）甘其毛都口岸

甘其毛都口岸位于中蒙边境线 703 号界标附近，与蒙古国的噶顺苏海图口岸相对应，两口岸相距 1 公里。甘其毛都口岸对应的是蒙古国拥有丰富的煤、铜、金等矿产资源的南戈壁省，主要运输煤炭，口岸占地面积为 9.2 万平方米。目前，甘其毛都口岸的年设计过货能力为 3000 万吨，年旅客通行能力为 100 万人次。甘其毛都口岸的城镇总体规划控制面积为 54 平方公里，其中口岸城镇区规划建设用地为 2.2 平方公里，东西约 1.5 公里，南北约 1.8 公里，城镇规划总用地面积约 222.30 公顷。屋建筑面积 105.49 万平方米，基本形成了通关区、互市贸易区、专业市场区、生活居住区、集中商务区、B 型保税区等功能区布局。近几年，甘其毛都口岸的联检部门也得到了政府的关注，2008 年政府投资 900 万元人民币建设口岸边防检查站执勤现场办公楼，投资 1030 万元人民币建设了监管区的孔道围封及联检大楼的监控设备，开通了电子报关，埋设了通信光缆等基础设施。2009 年投资 100 万元完成了口岸联检楼中厅装饰工程；投资 1510 万元，建设完成海关、国检公寓楼；2010 年投资 3200 万元、建筑面积 15000 平方米的口岸报关报检中心建成。甘其毛都口岸的未来发展潜力极大，有望成为内蒙古自治区甚至全国重要的向北开放的前沿阵地和能源大通道。<sup>①</sup>

### （四）满都拉口岸

满都拉口岸位于内蒙古包头市满都拉镇境内，呼和浩特—包头—银川经济辐射圈内。满都拉口岸具有明显的区位优势，它是距离内蒙古自治区首府呼和浩特市和内蒙古自治区最大工业城市包头市最近的对蒙陆路口岸，距离呼和浩特市 289 公里，距离包头市 288 公里。而且满都拉口岸距离蒙古国首都乌兰巴托 600 公里，距离珠巴音火车站 213 公里。满都拉口岸对应蒙古国杭吉口岸，1992 年由内蒙古自治区政府批准成为季节性对外开放的二类口岸，2002 年 12 月 23 日首次实现开关过货。

包头市达茂旗政府根据《满都拉口岸总体规划》和《满都拉口岸详细规划》，对满都拉口岸投资 1.2 亿元人民币，进行了口岸货运通道、联检楼、综合业务楼以及关区内其他配套设施的建设。其中，货运通道占地面积 18.9 万平方米，包括查验报关厅、入境监管仓库、监管区、停车场等，2009 年建成投入使用。联检楼总建筑面积 3935 平方米，包括出境、入境查验通道和办公室 40 间，2010 年 9 月建成投入使用。综合业务楼总建筑面积 8155 平方米，2010 年 3 月建成投入使用。同时，完成 6.3 万平方米的通道硬化、绿化工程。经过几年的建设，完成了口岸疏港公路、输电线路、办公区等多个建设工程。目前，口岸区域占地面积达到了 43 万平方米。<sup>①</sup>

### （五）珠恩嘎达布其口岸

珠恩嘎达布其口岸位于内蒙古自治区锡林郭勒盟东乌珠穆沁旗的嘎达布其镇境内，与蒙古国的毕其格图口岸隔界相望。珠恩嘎达布其口岸自古是中蒙两国人民友好往来的重要通道，在蒙古国有很高的知名度。1992 年经国务院批准为国家一类口岸，2006 年 8 月，国务院批准将珠恩嘎达布其口

岸扩大为国际性常年对外开放口岸，2008年1月3号珠恩嘎达布其—毕其格图口岸正式常年对外开放。珠恩嘎达布其口岸地理区位很有优势，它位于二连浩特口岸和满洲里口岸的中间位置，口岸对外辐射蒙古国的苏赫巴托、东方和肯特三省都是有色金属、煤炭、石油等矿产资源富集区，也是动植物资源非常丰富的省份，对促进内蒙古区域经济发展具有十分重要的意义。

2004年以来，珠恩嘎达布其口岸逐步完善基础设施建设，先后建设了45万平方米的口岸联检区，2500平方米的边检生活楼、4000平方米的边检办公楼、4900平方米的口岸联检大楼、4151平方米的海关办公楼、3940平方米的出入境检验检疫局办公楼、2600平方米的口岸联检宿舍楼、3840平方米的珠恩嘎达布其边检站换勤宿舍楼、700平方米的口岸免税店、900平方米的国门、3万平方米的海关监管货场及相应办公和仓储设施工程。进一步建成了乌里雅斯太镇至口岸68公里二级疏港公路和乌里雅斯太镇至珠恩嘎达布其口岸延伸至蒙古国额尔敦查干县110千伏的输变电项目及各种标识、监控、电子显示系统、边检查验机要系统项目。口岸的光缆、给水工程、道路广场、绿化等基础设施也得到了进一步改善。另外，7872.52平方米的口岸报关报检综合楼正在建设中。<sup>①</sup>

#### （六）阿尔山口岸

阿尔山口岸距离阿尔山市区28公里，与蒙古国接壤的边界线有93.513公里，距离蒙古国首都乌兰巴托有1111公里。阿尔山口岸地处东北亚经济圈的腹地，是中国东北经济区的西出口和连接亚欧大陆桥的最近通道。2004年将阿尔山口岸确定为国际性季节开放口岸，基础设施建设基本完成。

<sup>①</sup>

#### （七）额布都格口岸

额布都格口岸位于内蒙古自治区呼伦贝尔市阿木古郎镇，隔着哈拉哈河与蒙古国巴音胡舒口岸相对应。1991年被设立为临时过货点，1992年被内蒙古自治区政府批准为二类口岸。口岸进口货物主要有饲草、水产品、废旧金属、煤炭、大庆塔木察格油田的设施设备；出口货物主要有副食品、建材、电器、农机产品。

2012年12月，大庆石油公司首次从蒙古国“塔木察格油田”进口原油。2012年，5月、8月贸易通关期间，4次组织当地居牧民共110余人的旅游团赴蒙古国东方省哈拉哈苏木进行模拟式跨境游，通过实地考察，一条成熟的旅游线路已基本形成。额布都格公路口岸的发展前景十分广阔，这对于蒙古国矿产资源的开发和利用，以及发展跨国旅游起到至关重要的作用。<sup>①</sup>

#### （八）阿日哈沙特口岸

阿日哈沙特口岸位于内蒙古自治区呼伦贝尔市新巴尔虎右旗阿日哈沙特镇境内，与蒙古国的哈比日嘎口岸相对应。阿日哈沙特口岸与哈比日嘎口岸地势相同，属草原地段，交通便利通畅。自内蒙古自治区对外开放以来，中蒙双方实现了睦邻友好合作，经贸往来频繁。

近几年，口岸先后建设完成了联检楼、边检营房楼、海关宿舍楼、干部宿舍楼、国际运管站、检验检疫宿舍楼、采暖锅炉及供水供暖管网设施、食堂、防氟除氟设备、深水井、监管货场、检验平台、仓库、消毒槽、配电线路、接通了光缆及移动通讯，硬联检大楼前后两个广场和生活区场地也得到了硬化，又修建了进出境各三车道和阿日哈沙特口岸至蒙古国哈比日嘎口岸进出境各两车道口岸通道。实现了口岸通路、通电、通水、通讯、通光缆、通暖，同时还配备了地重衡、电子监护、验包机、“H2000”报关、“梅沙”通关系统和口岸电子监控等系统。<sup>①</sup>

表 1.1 内蒙古自治区对蒙主要口岸概况

Table 1.1 A profile of the Inner Mongolia autonomous region to cover main ports

口岸名称	运输方式	地理位置	批准开放机关	口岸性质	对应口岸
二连浩特	铁路	集二线终端，中蒙边界 815 号界标	国务院	一类常年	扎门乌德
	公路		国务院	一类常年	扎门乌德
策克	公路	内蒙古自治区阿拉善盟	国务院	一类常年	西伯库伦
额布都格	水路	呼伦贝尔市，中蒙边界 1423 号界标	自治区政府	二类季节	白音胡硕
阿尔山	公路	兴安盟阿尔山市	自治区政府	二类季节	松贝尔
甘其毛都	公路	中蒙 679 号界标	国务院	一类常年	噶顺苏海图
阿日哈萨特	公路	呼伦贝尔市，中蒙边界 1495 号界标	国务院	一类常年	哈比日戈
珠恩嘎达布其	公路	锡林郭勒盟，东乌珠穆沁旗	国务院	一类常年	毕其格图
满都拉	公路	包头市，中蒙边界 757 号界标	自治区政府	二类季节	杭吉
巴格毛都	公路	中蒙 679 号界标	自治区政府	二类	布敦毛都

资料来源：根据内蒙古商务厅网站、内蒙古口岸网站资料整理得出

## 二、内蒙古对蒙口岸发展情况

口岸名称	2003年	2004年	2005年	2006年	2007年	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年
二连浩特 (铁路、公路)	462.3	607.6	710.5	645.1	559.9	621.1	621.3	862.1	1030.3	1160.4
甘其毛都	0.5	3.7	37.9	64.3	196.8	198.5	291.0	832.4	1067.9	1241.7
策克	43.5	155.9	185.5	153.9	121.1	193.7	363.8	868.9	1033.7	902.8

珠恩嘎达布其	1.92	4.6	5.6	3.0	15.7	27.7	26.7	31.0	53.9	105.0
阿日哈沙特	0.78	2.8	3.2	2.2	8.5	8.8	7.4	7.8	13.0	14.8
额布都格	0.0032	0.3	0.2	2.1	5.5	4.4	8.6	2.8	4.0	5.4
满都拉	0.59	4.3	1.8	0.03	0.08	0.2	3.9	10.5	16.9	42.2

(一) 内蒙古对蒙口岸运行情况

内蒙古对蒙口岸运行情况可以通过货运量和客运量两个方面表现出来。从2003—2012年内对蒙各主要口岸的货运量和客运量的具体数值可以看出，对蒙口岸的整体运行情况良好，整体趋势呈现出稳步增长的态势。(如表2.1和表2.2所示)

表 2.1 2003—2012 年全区对蒙各口岸货运量统计表

Table 2.1 The port to Mongolian's freight volume statistics in 2003- 2012

口岸名称		2003年	2004年	2005年	2006年	2007年	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年
陆路口岸	二连浩特 (铁路、公路)	70.9	96.7	118.8	125.1	159.4	169.6	137.5	178.2	202.6	210.7
	甘其毛都	4.5	5.9	10.4	6.1	10.2	16.1	15.3	31.1	41.9	37.6
	策克	6.4	11.5	12.5	8.3	6.5	8.5	16.2	28.1	30.0	24.2
	珠恩嘎达布其	0.95	1.9	2.5	2.1	3.7	5.1	5.7	5.3	7.2	8.6
	阿日哈沙特	1.9	3.2	4.2	3.9	5.2	4.5	3.2	3.1	4.1	4.2
	额布都格	0.05	0.4	0.2	1.4	3.1	1.6	1.9	0.8	1.5	1.6
	满都拉	0.9	3.1	3.3	3.1	2.8	2.9	2.6	4.0	4.7	9.0
航空口岸	呼和浩特	1.7	1.0	1.2	1.6	1.5	0.6	0.5	1.2	4.0	4.5

(单位: 万吨)

数据来源: 根据内蒙古口岸办提供资料整理得出

由表 2.1 所反应数据来看, 2003-2012 年间内蒙古对蒙各主要口岸的整体过货量是呈增长趋势的。尤其在 2011 年, 二连浩特口岸、甘其毛都口岸及策克口岸均突破了 1000 万吨。2012 年, 全区对蒙口岸的总过货量达到了 3472.3 万吨, 是 2003 年总过货量的 6 倍还多。可见, 2003-2012 年间内蒙古对蒙口岸的过货能力有所进步, 口岸经济也进一步发展。

表 2.2 2003—2012 年全区对蒙各口岸客运量统计表

Table 2.2 The statistics on the Mongolian each port passenger volume in 2003-2012

(单位: 万人次)

数据来源: 根据内蒙古口岸办提供资料整理得出

由表 2.2 分析, 二连浩特口岸的客运量明显高于其他对蒙口岸客运量, 2012 年二连浩特口岸客运量达到 210.7 万人次, 占全区该年总客运量的 70.2%。可见二连浩特口岸承担了主要的客运工作。其他对蒙口岸的客运量虽在个别年份出现减少情况, 但整体趋势呈现上升趋势, 且增长情况稳定。

通过对内蒙古对蒙各主要口岸的过货量及客运量数据分析, 可以看出内蒙古对蒙口岸的运行情况良好, 并且在逐年改善。客运量及货运量均呈现出整体上升趋势, 并且在 2012 年均达到了历史新高。

## (二) 内蒙古对蒙口岸的对外贸易情况

2003-2012 年间, 内蒙古对蒙各主要口岸的对外贸易水平整体提高, 呈现出了逐年递增的态势。由表 2.3 所示, 2003 年内蒙古对蒙口岸的贸易总额为 1.7 亿美元, 2012 年内蒙古对蒙口岸的贸易总额就达到了 32.6 亿美元, 是 2003 年的 19.2 倍。另外, 2003-2012 年逐年增长率也保持较高水平, 2006 年和 2011 年的同比增长率最为突出, 分别达到了 57.9% 和 68.3%。由此可见, 中蒙两国在近十年间保持着密切的贸易往来合作, 这对于两国的经济发展都起到了积极的影响。

表 2.5 2003-2012 年全区对蒙贸易额统计表

Table 2.5 The statistics on Inner Mongolia Autonomous Region of Mongolian trade in 2003-2012

(单位: 亿美元)

年份	总额	同比%	进口	出口
2003 年	1.7	-	-	-
2004 年	2.2	-	-	-
2005 年	2.7	22.1	-	-
2006 年	5.8	57.9	4.6	1.2
2007 年	6.7	17.3	4.9	1.8
2008 年	9.9	46.8	7.0	2.9

2009年	12.2	24.5	6.8	5.4
2010年	16.8	36.8	11.5	5.3
2011年	28.4	68.3	19.3	9.1
2012年	32.6	14.6	22.1	10.5

数据来源：根据内蒙古口岸办提供资料整理得出

### 三、内蒙古对蒙口岸发展趋势分析

#### (一) 预测思路

为了数据具有可比性，统一口径，选取中蒙常年开放性口岸作为预测样本，即二连浩特口岸、甘其毛都口岸、策克口岸、珠恩嘎达布其口岸、阿日哈萨特口岸。运用 2000-2012 年以上各口岸的历年过货量和客运量预测未来五年（2014-2019 年）的过货量及客运量。

#### (二) 预测方法

采用定量计算方法。利用二次移动平均预测法：

预测模型为： $y_{t+T} = a_t + b_t T$

式中： $y_{t+T}$  是  $t+T$  期的预测值；

$T$  是第  $t$  期后的期数；

$a_t = 2y_t - y'_t$ ， $b_t = \frac{2}{n-1} (\bar{y}_t - \bar{y}'_t)$  是估计值的计算。其中  $y_t$  代表一次平均值， $y'_t$  代表二次平均值， $n$  代表移动步长。

表 3.1 为样本口岸 2000-2012 年历年的货运量，表 3.3 为样本口岸 2000-2012 年历年的客运量，是该预测模型的样本数据。

表 3.1 2000-2012 年样本口岸过货量

Table 3.1 Sample port cargo in 2000-2012

(单位：万吨)

口岸名称	2000年	2001年	2002年	2003年	2004年	2005年	2006年	2007年	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年
二连浩特 (铁路、公路)	221.9	298	421.1	462.3	607.6	710.5	645.1	559.9	621.1	621.3	862.1	1030.3	1160.4
甘其毛都	0.2	0.3	0.37	0.5	3.7	37.9	64.3	196.8	198.5	291.0	832.4	1067.9	1241.7
策克	0.1	0.12	0.16	43.5	155.9	185.5	153.9	121.1	193.7	363.8	868.9	1033.7	902.8

珠恩嘎达布其	0.07	0.08	2.26	1.92	4.6	5.6	3.0	15.7	27.7	26.7	31.0	53.9	105.0
阿日哈沙特	1.4	1.24	1.24	0.78	2.8	3.2	2.2	8.5	8.8	7.4	7.8	13.0	14.8

数据来源：根据内蒙古口岸办提供数据整理得出

经过反复测算，本例中的移动步长  $n=3$  预测结果最好，以下阐述二连浩特口岸的详细运算过程，其他口岸的运算过程不再赘述，直接罗列预测结果，供后文分析。通过预算模型，得到预测见表 3.2：

表 3.2 二连浩特口岸历年过货量二次平均值

Table 3.2 Erlianhaote port has a volume of two times the average value

年	实际值	一次平均值		at	bt
1	221.9				
2	298				
3	421.1	313.6666667			
4	462.3	393.8			
5	607.6	497	401.4889	592.5111	95.51111
6	710.5	593.4666667	494.7556	692.1778	98.71111
7	645.1	654.4	581.6222	727.1778	72.77778
8	559.9	638.5	628.7889	648.2111	9.711111
9	621.1	608.7	633.8667	583.5333	-25.1667
10	621.3	600.7666667	615.9889	585.5444	-15.2222
11	862.1	701.5	636.9889	766.0111	64.51111
12	1030.3	837.9	713.3889	962.4111	124.5111
13	1160.4	1017.6	852.3333	1182.867	165.2667

根据预测公式可以计算二连浩特未来过货量：

$$2013 \text{ 年 } y_{13+1} = a_{13} + b_{13} * 1 = 1348$$

$$2014 \text{ 年 } y_{13+2} = a_{13} + b_{13} * 2 = 1513$$

$$2015 \text{ 年 } y_{13+3} = a_{13} + b_{13} * 3 = 1679$$

2016年  $y_{13+4}=a_{13}+b_{13}*4=1844$

2017年  $y_{13+5}=a_{13}+b_{13}*5=2009$

表 3.3 2000-2012 年样本口岸客运量

Table 3.3 Sample port passenger volume in 2000-2012

(单位: 万人次)

口岸名称	2000年	2001年	2002年	2003年	2004年	2005年	2006年	2007年	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年
二连浩特 (公路、铁路)	56.9	55.3	76.48	70.9	96.7	118.8	125.1	159.4	169.6	137.5	178.2	202.6	210.7
甘其毛都	5.9	6.7	7.75	4.5	5.9	10.4	6.1	10.2	16.1	15.3	31.1	41.9	37.6
策克	3.8	4.9	4.48	6.4	11.5	12.5	8.3	6.5	8.5	16.2	28.1	30	24.2
珠恩嘎达布其	0.7	0.44	0.97	0.95	1.9	2.5	2.1	3.7	5.1	5.7	5.3	7.2	8.6
阿日哈沙特	1.74	2.27	2.81	1.9	3.2	4.2	3.9	5.2	4.5	3.2	3.1	4.1	4.2

数据来源: 根据内蒙古口岸办提供数据整理得出

通过模型通过预算模型，得到表 3.4:

表 3.4 二连浩特口岸历年客运量二次平均值

Table 3.4 Erlianhaote port passenger volume of two times the average annual

年	实际值	一次平均值		at	bt
1	56.9				
2	55.3				
3	76.48	62.89333333			
4	70.9	67.56			
5	96.7	81.36	70.60444	92.11556	10.75556
6	118.8	95.46666667	81.46222	109.4711	14.00444
7	125.1	113.5333333	96.78667	130.28	16.74667
8	159.4	134.4333333	114.4778	154.3889	19.95556
9	169.6	151.3666667	133.1111	169.6222	18.25556
10	137.5	155.5	147.1	163.9	8.4
11	178.2	161.7666667	156.2111	167.3222	5.55556
12	202.6	172.7666667	163.3444	182.1889	9.42222
13	210.7	197.1666667	177.2333	217.1	19.93333

2013 年  $y_{13+1}=a_{13}+b_{13}*1=237$

2014 年  $y_{13+2}=a_{13}+b_{13}*2=257$

2015 年  $y_{13+3}=a_{13}+b_{13}*3=277$

2016 年  $y_{13+4}=a_{13}+b_{13}*4=297$

2017 年  $y_{13+5}=a_{13}+b_{13}*5=317$

其他对蒙口岸运算过程参照二连浩特口岸。

### (三) 预测结果

利用预测模型的计算公式，对二连浩特口岸、甘其毛都口岸、策克口岸、珠恩嘎达布其口岸及阿日哈沙特口岸未来五年过货量和客运量的预测结果如表 3.5 和表 3.6:

表 3.5 样本口岸过货量预测结果

Table 3.5 The prediction results of sample port cargo

(单位: 万吨)

	2013 年	2014 年	2015 年	2016 年	2017 年
二连浩特(公路、铁路)	1348	1513	1679	1844	2009
甘其毛都	1663	1971	2279	2587	2895
策克	1361	1574	1788	2001	2214
珠恩嘎达布其	104	124	145	165	185
阿日哈沙特	16	18	20	22	25

表 3.6 样本口岸客运量预测结果

Table 3.6 The prediction results of sample port passenger volume

(单位: 万人次)

	2013 年	2014 年	2015 年	2016 年	2017 年
二连浩特(公路、铁路)	237	267	277	297	317
甘其毛都	53	60	68	76	84
策克	36	40	44	48	52
珠恩嘎达布其	8.8	9.7	10.5	11.4	12.3
阿日哈沙特	4	4.3	4.5	4.6	4.8

由上表 3.5 和图 3.1 所示的预测结果可以得出结论: 内蒙古自治区对蒙主要口岸未来五年的过货量均呈现出上升趋势, 未来的过货量与现阶段过货量相比均有所增加, 且增幅稳定。先从预测结果分析, 在没有特殊情况下, 二连浩特口岸、甘其毛都口岸及策克口岸未来五年中过货量均会突破 2000 万吨。其中甘其毛都口岸最早突破, 2015 年过货量就会达到 2279 万吨, 此后几年仍会呈现出增长趋势; 策克口岸会在 2016 年过货量达到 2001 万吨; 二连浩特口岸会在 2017 年突破 2000 万吨, 其过货量达到 2009 万吨。这对口岸的过货能力是一个严峻的考验。可见, 对蒙的主要口岸现有过货能力需要进一步提高, 从而满足未来口岸较高过货需求。另外, 内蒙古自治区各主要对蒙口岸未来五年过货量的增长率也出现逐年递增的情况, 且增长率增长情况较为稳定。2013-2017 年二连浩特口岸、甘其毛都口岸、策克口岸、珠恩嘎达布其口岸及阿日哈沙特口岸过货量的年平均增长率分别为 10.5%、14.9%、13%、15.5%和 11.8%。

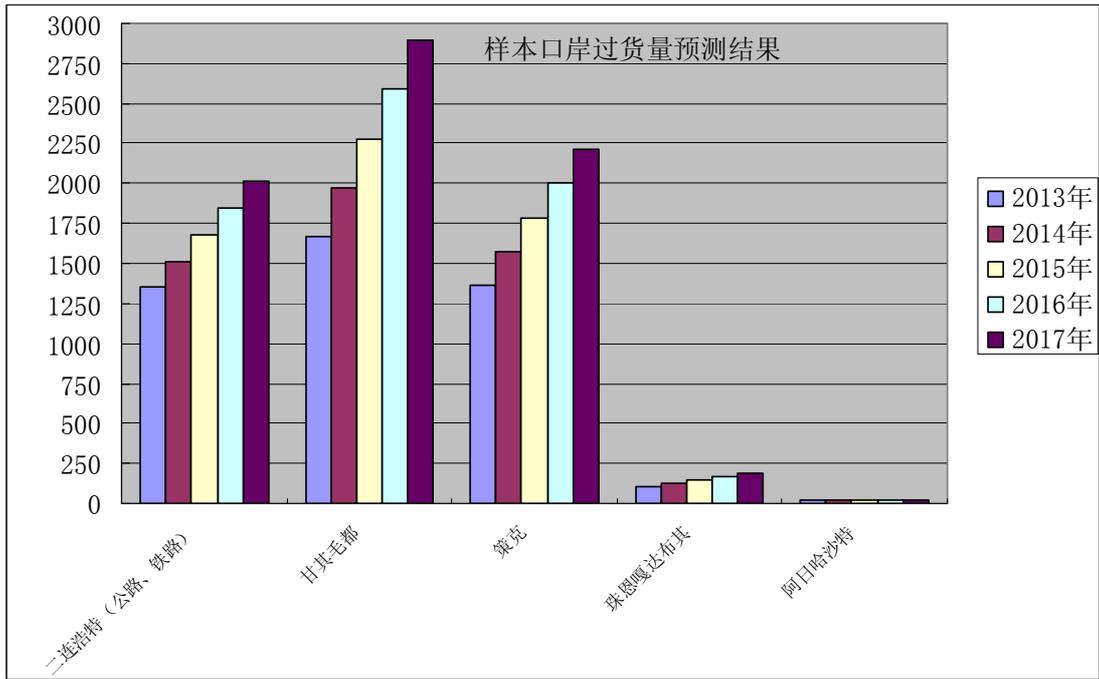


图 3.1 样本口岸过货量预测结果图

FIGURE 3.1 The prediction results of sample port cargo

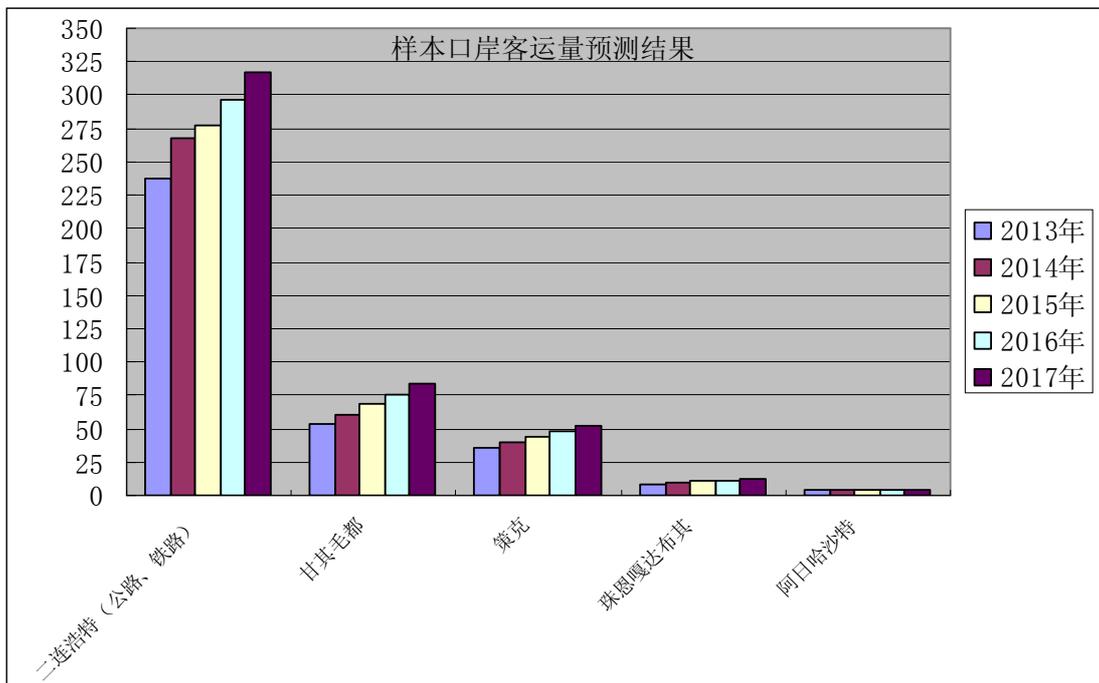


图 3.2 样本口岸客运量预测结果图

FIGURE 3.2 The prediction results of sample port passenger volume

另外，由表 3.6 和图 3.2 表明，样本口岸未来五年的客运量呈现出逐年递增的情况，但是增长幅度不大，与货运量的增长情况相比，客运量的未来压力较小，现有的通关能力能够满足未来的客

运需求。客运量仍然是二连浩特口岸最大，且超出其他口岸较多。由此可见，通过内蒙古自治区过境蒙古国的客运工作主要由二连浩特口岸承担。2013—2017年二连浩特口岸、甘其毛都口岸、策克口岸、珠恩嘎达布其口岸及阿日哈沙特口岸过货量的年平均增长率分别为7.5%、12.2%、9.6%、8.7%和4.6%，除了甘其毛都口岸的年均增长率达到12.2%，其他口岸的年均增长率均不超过10%。

#### 四、结论

本文在掌握对蒙口岸的发展现状的基础上，基于历年对蒙各主要口岸的过货量及客运量，利用二次移动平均预测法预测内蒙古对蒙口岸未来趋势，得出以下几方面结论：

（一）内蒙古对蒙口岸发展态势良好，运行情况及对外贸易情况均呈现出稳定增长的趋势，且增长率保持较高水平。可见，对蒙口岸在基础设施及口岸建设等方面均得到了长足发展，这对中蒙两国的贸易往来合作起到了积极促进的作用。

（二）由预测结果来看，内蒙古对蒙口岸未来五年的货运量均呈现上升趋势，与现阶段过货量相比较，均有所增加。尤其是甘其毛都口岸的过货量增长较大，未来五年的过货量排名第一。在没有特殊情况下，二连浩特口岸、甘其毛都口岸及策克口岸未来五年的过货量均突破2000万吨。可见，现有口岸的过货能力需要进一步提高，从而满足未来过货需求。

（三）内蒙古对蒙口岸未来五年的客运量预测量也表现出逐年递增的情况，与货运量小比较增幅较小。从预测结果可以明显看出，二连浩特口岸依然是主要的客运口岸。可见，二连浩特口岸要继续担负起客运工作，为客运量增长做好充分准备。

（四）中蒙两国未来的贸易往来会进一步密切，这会促进两国进一步交流与合作。中蒙两国要更加重视口岸建设，注重硬件设施的投入，提高过货能力和通关能力，为未来增长的客货运量做好基础工作。

（五）中蒙两国在口岸建设中要注重软实力的培养，注重人员培训、技术改革。保证口岸建设更加现代化、立体化。丰富口岸功能，提高口岸服务水平。

目前，中蒙经济贸易往来发展总体态势趋好，中蒙关系的发展，直接促进中蒙贸易的发展，也直接影响着中蒙口岸的发展。同时，口岸的建设也直接影响着中蒙两国贸易的发展。因此，注重口岸建设，完善口岸基础设施和优化口岸软环境，是我国进一步发展蒙关系的重要关节，口岸建设需要备受关注。

#### 注释

①内蒙古电子口岸网。

#### 参考文献

- [1] 苏丽娜, 苏利德. 内蒙古边境贸易发展现状及对策研究[J]. 理论研究, 2011, (3).
- [2] 刘建利. 我国沿边口岸经济研究述评[J]. 内蒙古财经学院学报, 2011, (1).
- [3] 梁振氏, 陈才. 中俄边境城市满洲里口岸经济发展战略研究[J]. 世界地理研究, 2012, (2).
- [4] 包明齐. 中国与蒙古次区域经济合作研究[D]. 吉林大学硕士论文, 2011.
- [5] 刘建利. 内蒙古口岸经济研究述评[J]. 郑州航空工业管理学院学报, 2012, (1).
- [6] 蒙古国统计局. 蒙古国统计年鉴[M]. 乌兰巴托, 2001-2012年.

[7] 蒙古国统计局网站 [www.nso.mn](http://www.nso.mn) 有关统计数据.

[8] 蒙古国电子海关网站 [www.ecustoms.mn](http://www.ecustoms.mn) 有关统计数据.

[9] 内蒙古电子口岸网 <http://www.hhhtport.gov.cn>.

## The analysis of Ports for Mongolia development trends

WANG Yue-xin<sup>1</sup>, Tumenqiqige<sup>2</sup>

(1. Inner Mongolia University SEM, Huhhot 010021, China ; 2. Academy of Mongolian studies, Inner Mongolia University, Huhhot 010021, China)

**Abstract:** China and Mongolia established diplomatic relations 60 years, bilateral relations have experienced ups and downs, but the good-neighborly friendship has been the mainstream. Both sides rely on the port, launched a wide range of exchanges and cooperation in the political, economic, cultural and social life. At this stage, Inner Mongolia ports for Mongolia have formed a certain scale and made considerable progress. The future development trend analysis of ports, is conducive to further improvement and development of ports, for China and Mongolia to establish friendly and cooperative relations have practical significance.

**Key words:** Ports for Mongolia; Port Status; Trends; China-Mongolia relations

**收稿日期:** 2014-03-10;

**基金项目:** 教育部人文社会科学重点研究基地项目基金资助“蒙古国政局变化与中蒙关系发展趋势研究”(11JJD810019);

**作者简介:** 1. 王悦歆(1988-),女,汉族,内蒙古包头市人。内蒙古大学经济管理学院少数民族经济专业硕士研究生,主要从事少数民族经济研究。

2. 图门其其格(1961-),女,蒙古族,内蒙古锡林郭勒盟人。内蒙古大学蒙古学学院周边国家研究所所长、教授,从事蒙古国国别研究。