

中蒙跨境物流便利化的障碍及破解思路

■ 李瑞峰 内蒙古财经大学

摘要:自2014年9月中蒙俄经济走廊建设共识达成以来,中蒙两国在双边经贸关系上取得了令人瞩目的成绩。中蒙贸易规模的持续扩大对两国跨境物流的便利化水平提出了更高要求。优质、高效、便捷的跨境物流服务,成为中蒙贸易发展的客观需要。然而,受制于铁路轨距标准不一、跨境物流电子化水平偏低、第三方物流服务商存在局限性等现实情况,中蒙跨境物流便利化之路不可避免会遇到一些障碍。为此,从提高物流信息共享度,推进无纸化通关,创建中蒙物流快线,推行邮企联合经营模式等方面提出破解思路。

关键词:中蒙;跨境物流;通关;便利化;破解

蒙古是世界第二大内陆国,在“一带一路”北线中起到关键支点作用。自中蒙建立全面战略伙伴关系以来,两国贸易活动不断增加,中国已连续13年成为蒙古第一大贸易国。特别是2014年中蒙俄提出共建经济走廊以后,两国贸易增长迅速。商务部统计信息显示,2019年蒙古与中国的双边贸易额高达89亿美元,同比增长11.4%(占蒙古外贸总额比例为65%)。

作为“一带一路”框架下的第一个多边合作规划纲要,《建设中蒙俄经济走廊规划纲要》将“促进交通基础设施发展及互联互通”列为首要目标,特别提出要“加强过境运输便利化”,“建设、发展国际陆路交通走廊”,“提升经贸合作水平”。中蒙跨境物流便利化是两国设施联通、贸易畅通的重要途径和保障。因此,从中蒙跨境物流发展现状出发,研究中蒙物流便利化发展过程中的主要障碍并提出对应的解决策略具有重要价值。

一、中蒙跨境物流发展基

本状况

(一)公铁建设进展迅速,物流通道网络逐渐完善

由于中蒙边境接壤,经贸往来中的货物运输主要通过铁路运输与公路运输完成。中蒙俄经济走廊建设日渐深入的背景下,中蒙两国对接的公路、铁路基础设施不断升级,现已初步形成功能较为齐备的陆路物流运输网,跨区域物流运输衔接基本实现。

在铁路物流网方面,中蒙之间有着4700公里的边境线,在铁路建设对接上有很强的地缘优势。早在1956年,两国之间就开通了连接中蒙两国的铁路,但随后由于历史原因发展缓慢。“一带一路”战略的持续推进则为两国铁路连接提供了良好契机。中蒙在阿尔山—松贝尔、策克—西伯库伦、珠恩嘎达布其—毕其格图、甘其毛都—嘎舒苏海图等跨境铁路通道建设取得重大突破。其中,连接中蒙的二连浩特中欧班列沿线铁路的开发,极大提升了中蒙货物运输的便利性。

据新华社报道,2020年第一季度,二连浩特口岸已经累计通行379列中欧班列,进出口货物的运输量已经达到405.05万吨,同比增长20.8%,实现了新冠疫情下的逆势增长。

在公路物流网方面,蒙古国与中国很早就在国际道路运输领域建立了良好合作关系,双方于1991年正式签署双边国际道路运输协定。经过近30年的发展,中蒙两国之间已经开通了21条公路客货运输线路。2013年11月,连接二连浩特与蒙古国首都乌兰巴托的公路正式开通,全长660公里,标志着中蒙公路物流建设迈上新的台阶。两国企业在运输煤炭、原油、铁矿石、食品等货物时,有布尔干—塔克什肯、嘎舒苏海图—甘其毛道、扎门乌德—二连浩特等多条公路可供通行。

(二)边境口岸陆续增多,货物吞吐能力提升

边境口岸是两国物流运输的重要节点。在中蒙俄经济走廊经济建设指导思路下,我国与蒙古国新

[基金项目]本文系教育部人文社会科学研究规划基金项目《中国与蒙古国跨境物流便利化问题研究》(18YJA630055)。

[作者简介]李瑞峰(1976—),女,内蒙古财经大学副教授,研究方向:企业管理、区域经济、物流工程。

增多个口岸，货物吞吐量逐年增加。截止到2020年5月，中蒙两国开放的主要陆路边境口岸共15个。口岸集中分布在内蒙古自治区与新疆维吾尔自治区(共14个，甘肃省1个)，包含二连浩特口岸、绥芬河口岸、珠恩嘎达布其口岸、满洲里口岸、黑河口岸、老爷庙口岸、红山嘴口岸、塔克什肯口岸等，这些口岸在中蒙货物运输方面承担了超过95%的货物运输量。其中，二连浩特、满洲里、策克和甘其毛都四大口岸均可实现一年1000万吨的进出境货运量。随着中蒙口岸数目的陆续增加，两国口岸货物吞吐能力大幅提升。

(三) 中蒙跨境电商物流需求强烈,推动物流园区建立

近年来，中蒙两国跨境电商发展迅猛，物流需求激增。蒙古国的加工制造业水平较低，而中国在这方面具有明显优势。越来越多的蒙古国居民在跨境消费中将购物目光投向中国。这一背景下，跨境电商成为中蒙两国物流贸易往来的新增长点。中商产业研究院《2020年中国跨境电商行业市场前景及投资研究报告》显示，面向蒙古国的跨境电子商务平台在辽宁省、黑龙江省、内蒙古自治区以及吉林省等区域发展迅速，主营产品涉及服装、数码产品、家电、工程机械等多个领域。

跨境电商繁荣的背后意味着大量商品订单的物流配送。而跨境电商对于物流的强需求则带动了中蒙物流园区的快速发展。目前，中蒙两国已经建立多批专项物流园区，如中蒙国际物流园、津蒙东疆物流园、东新粮油加工仓储物流园等。2019年5月26日，天津港集

团公司与蒙古国铁路国有公司在自由贸易试验区天津港片区，正式签约中蒙国际物流园有限公司合资合同。中蒙国际物流园位于东疆保税港区，占地面积约10万平方米，投资金额为2.3亿元。该物流园区规划中，明确提出要新建堆场、仓库等物流设施，并优先为中蒙间的货物流通提供仓储、通关等服务。同时，天津与乌兰巴托分别设立通关服务联络处，代理对方企业办理本国口岸进出口通关手续，为对方企业货物运输开辟“绿色通道”。而在津蒙东疆物流园中，企业可对货物流通的通关、仓储、质检、分拣、打码以及发货等环节进行一站式管理。这种管理方式减少了一半的跨境运费，并大幅提高了货物配送速度。

二、中蒙物流便利化发展的主要障碍

(一) 物流通关效率较低

通关是跨境物流过程中非常重要的环节。高效的边境通关手续对于消除可避免的延误和提高供应链可预测性至关重要。通过表1可以看出中国与蒙古在海关与边境管理清关的效率上从2007-2019总体呈现上升趋势。但中国与蒙古的海关与边境管理清关的效率与世界发达国家，如和德国相比，还有比较大的差距。以承载对蒙运输量最大的二连浩特口岸为例，虽然名义上实行24小时通关机制，但仅针对铁路而言，海关、银行等中间机构均未实施24小时化的工作。在实际操作中，报检、报关、缴费等环节的延迟，致使货物平均停留时间延长14-17个小时，严重降低通关效率。扎门乌德口岸是蒙古国境内对接中国的最大陆路口岸，其货运量在每年4月份开始大幅增加，但其通关效率较低，高峰期货运延误时间最多时长达20余

表1 德国、中国、蒙古的海关与边境管理清关的效率对比(1=low to 5=high)

		德国	中国	蒙古
2007	排名	4	35	131
	得分	3.88	2.99	2.00
2010	排名	3	32	149
	得分	4.00	3.16	1.81
2012	排名	6	30	144
	得分	3.87	3.25	1.98
2014	排名	2	38	132
	得分	4.10	3.21	2.20
2016	排名	2	31	100
	得分	4.12	3.32	2.39
2018	排名	1	31	127
	得分	4.09	3.29	2.22
2019	排名	1	26	125
	得分	4.10	3.31	2.22

数据来源：物流绩效指数报告(2007-2019)

天。

通关效率低下还体现在清关申报环节。具体而言,某些货物的清关申报流程较复杂,支出费用较高,且没有做出差异性区分。例如,零担货物、小件货物自身的重量或者容积较小,不满足整车输送的条件。但是其清关流程却与整车运输的货物并无差异,均需要经历换单、电子申报、报检、交接单、查验、放行等环节。并且,由于清关流程涉及到多个部门,从货物到港开始清单申报到放行大约需要4-10个工作日,且需要提交多项纸质证明文件。清关申报的耗时较长,导致部分口岸形成了灰色通关途径。这些灰色途径专门服务于一些量少的货物,以实现其快速通关,虽然短时间内看似为小宗货物提供了便利化的物流服务,但其本质是占用了其他货物的通关服务,对中蒙整体货物通关便利化造成不利影响。

(二)铁路轨距标准不一致

目前,中国和蒙古国的铁路轨道标准化建设是相互分离的状态,标准制定和实施不一致,铁路轨道间距存在差异。铁路轨道标准不同致使中蒙物流运输物流运转时效不高、物流成本偏高,严重阻碍了中蒙跨境物流便利化与贸易便利化的发展。例如,蒙古扎门乌德港每年向中国出口500万-700万吨矿产品。但由于蒙古和中国的铁路轨距不同(中国铁路轨道间距为标准轨,技术参数为1.435米,蒙古国轨道间距为1.520米),在边境口岸出口产品时,运输商需要将蒙古宽轨商品火车上的全部货物转运到仅能在中国运输的JSQ型火车上,再继续发往目的地。这种输送方式会受到车辆数量以及调度的束缚。在运输工具

对接方面耗时严重,增加货物在港口的停滞时间。在转运作业的过程中,经常由于转运设施繁忙或无法使用,导致延误。另外,变换车辆的过程较复杂,致使货物在频繁装卸过程中面临受损的风险。

(三)跨境物流电子化水平偏低

伴随跨境电商发展势头的不可阻挡,中蒙跨境物流产品种类及数量激增,对两国物流业电子化水平提出了更高要求。然而,现阶段中蒙两国物流企业的智能化、信息化水平普遍偏低,根本无法实现双边物流信息的及时对接和高效匹配。据新浪网报道,电子化水平低是我国对蒙公路物流行业的空载率居高不下、配送货物效率整体偏低的主要原因之一。《2019年中国跨境电商消费问题研究报告》中则指出,受制于中蒙两国物流信息传输不及时、共享度低的原因,中国跨境商品订单面临丢失、退换货难度高以及取消量大等问题。截止到目前为止,中蒙还没有建立统一的物流公共信息平台,各物流相关部门如检验检疫、边防、交通管理等未能实现相互间信息的有效沟通和透明共享。中蒙跨境物流电子化水平低还体现在物流识别技术方面,据物流信息网报道,越来越多的国家在跨境物流中开始应用无线射频识别技术(RFID),提高录入效率及货物追踪能力,但蒙古国至今尚未引入该项技术。

(四)第三方物流服务商存在局限性

在跨境物流过程中,第三方物流服务商的存在可以促使物流服务质量全方位升级。通过为企业提供对接口岸、货物配送、线路规划等综合服务,第三方物流服务商可大幅

度提升货物运输效率。然而,针对中蒙跨境业务的第三方物流服务商发展尚不成熟。对于蒙古国而言,受制于较低的市场发展水平,其国内的第三方物流服务商规模偏小、运营管理效率不高。我国虽然已经具备了一批发展成熟的第三方物流服务商,如顺丰、圆通等,但其业务范围目前集中在国内市场,极少涉及蒙古国业务。国内排名前十的第三方物流商中,仅顺丰开通了部分地区至蒙古乌兰巴托的跨境物流业务。其中,内蒙古、天津、北京及部分华东地区是为数不多的支持中蒙一站式配送服务的区域。其他第三方跨境物流商,如沈阳国桥国际货运代理有限公司虽然也开通了中蒙跨境货运代理服务,但并不支持蒙古方面的货运,对方区域只能单独寻找其他服务商。可见,当前中蒙两国的第三方物流服务商存在较大的局限性,严重制约了两国物流的便利化程度。

三、中蒙跨境物流便利化的破解思路

(一)积极推进无纸化通关,实施“零等待”边检验放

目前,中蒙两国的海关在检验跨境物流货品时,仍然需要通过报关单等单证来验证通关,这一点极大延缓了通关时间。所以在2019年,蒙古海关耗费了接近两亿元人民币对本国的通关相关设施设备进行了更新换代。在这一有利背景下,我国应该与蒙方积极沟通,建立起双方可以实时有效对接的海关业务信息系统,实现单证通关、电子通关,减少通关耗时,改善双方产品与资金的流通效率,为实现

中蒙跨境物流便利化提供支持。同时,我国边检站应提高通关手续的办理速度,合理调整勤务模式,提供高效优质的通关便利化服务。例如,对于鲜活农产品、中蒙进出口商品以及运输抗疫物资等方面的货物,边检站可以将多项检测项目进行集中检验处理。对于交通运输工具的车体检查可以与监装监卸进行融合,减少运输车辆在边境口岸中等候检测的时间,将“群众跑”变为“边检跑”,全面实施“零等待”的边检验放,实现即检即放。

(二)完善多式联运换装设备,优化运输结构

中蒙跨境物流的便利化发展依赖于重要公铁交通网络及口岸之间的联动协作。由此,中蒙跨境物流口岸可学习欧美多式联运的先进经验,引入先进的多式联运转运设备,使多种运输方式互联互通,实现无缝对接。当企业难以在公路通关业务结束前通过关口时,可以及时选择改为铁路运输的方式,降低货物在口岸的停留时间。对于部分小件货物、零担货物进行“拼单”、“凑单”的集中性处理。同时,相关口岸可针对果蔬生鲜类产品对运输结构进行改善,确保多式联运换装设备不会损伤产品,为企业提供便利化的物流服务。

(三)去除换装环节,实行“只换轮”的变轨方式

中蒙两国铁路轨道标准不一致,使得双边的每种进出口货物均需要在口岸或者港口进行换轮、换装以及重新编排等,严重影响中蒙物流便利性。2020年4月13日,中国铁路货车首次以“只换轮不换装不解编”方式出境运输。一列JSQ型铁路运输专列装载着250台商

品汽车通关更换车轮后,由二连浩特口岸出关,开往蒙古国乌兰巴托站。此次运输是中国JSQ型铁路商品汽车专用车首次行驶出国门,意味着中蒙两国间的跨境物流从技术上彻底实现了“畅通”无缝的衔接。因此中蒙两国铁路局应积极推广中铁特物流股份有限公司的换轮技术,去除此前中蒙铁路物流的换装环节,提高商品运输的便利化程度。

(四)提高物流信息共享度,积极引入RFID技术

跨境物流便利化的发展需要物流信息化的支撑。而物流信息共享是现代跨境物流活动的必要基础,也是不同领域物流要素汇集并合理分配运用的前提条件,能够在很大程度上优化资源利用率以及节约物流费用,还能够加快物流进程。不难发现,信息化使当代物流活动变得越来越有效率、越来越便捷。所以,中蒙两国都应该充分考虑在跨境物流便利化的建设过程中,提高物流信息的共享度,例如将包裹信息进行中蒙双语标注,促使物流信息在传递过程中被更多主体获取,进一步实现信息共享。利用语言编辑器,及时转换中蒙跨境物流活动中的全环节数据,保障不同物流节点的信息可以实现准确对接。另外,中蒙双边的录入物流信息时可采用统一的物流信息识别技术,积极引入无线射频识别(RFID)等技术,降低双方信息合作与共享的成本,减少信息识别错误。

(五)开通中蒙物流快线,推行邮企联合经营模式

中蒙跨境物流时效性偏低,成本居高不下,便利化发展难以推

进,一定程度上是由于现有运输班列的单一和企业经营模式固化双重原因所导致。为满足中蒙双边快速发展的繁荣贸易需求,邮政企业联合经营模式的推行势在必行。一方面,逐步开通中蒙物流快线班列,对于生鲜农产品等运输周期要求高的产品,实现特货快运。另一方面,以邮政体系为基础,融合物流企业优势共同打造现代化合作的经营模式,拓宽跨境物流运输的覆盖面,匹配多种跨境物流业务的需求。这一过程中,中蒙跨境物流商可借鉴德国EDEKA集团配送经验,建立快速货物通道,保障新鲜度要求较高产品能够快速运输到目标地。通过邮企联合经营的模式,将物流成本进行分摊。根据承载货物及运输路线,让物流商仅需承担某一段线路或者某一种货物的运输费用,以此提高物流运输的总体效率。▲

参考文献:

- [1]范俊怀.中蒙甘其毛都口岸跨境铁路总体方案研究[J].铁道运输与经济,2019(11):69-74.
- [2]米军,李娜.中蒙俄经济走廊建设:基础、挑战及路径[J].亚太经济,2018(5):5-12.
- [3]李瑞峰.中蒙跨境物流运输便利化创新路径研究[J].技术经济与管理研究,2017(11):124-128.
- [4]郑楠,黄卓.中蒙俄跨境物流运输便利化的合作机制探析[J].对外经贸实务,2018(11):84-87.
- [5]闫贤贤,杨岚.中国跨境专线物流发展的现状、障碍与升级策略[J].对外经贸实务,2017(4):85-88.