

阿拉善盟“十四五”口岸发展规划

序 言

“十四五”时期是我国全面建成小康社会、实现第一个百年奋斗目标之后，乘势而上开启全面建设社会主义现代化国家新征程、向第二个百年奋斗目标进军的第一个五年，也是我盟口岸发展走好以生态优先、绿色发展为导向的高质量发展新路子，实现生态文明建设新进步，实现生态环境高水平保护和贯彻向北开放的重要桥头堡战略、推进外向型经济高质量发展的关键阶段。

口岸作为对外开放的门户，人员和经贸往来的桥梁，国家安全的重要屏障，是新时期实施全面对外开放新格局的支点，我盟外向型经济发展的重要引擎，全盟经济高质量发展的重要组成部分。依据《内蒙古自治区“十四五”口岸发展规划》《内蒙古自治区口岸布局与功能定位中长期发展规划》《阿拉善盟国民经济和社会发展规划“十四五”规划》，为全方位培育阿拉善盟口岸开放发展新动能，更好的服务于“十四五”时期全盟对外开放和经济高质量发展，制定《阿拉善盟“十四五”口岸发展规划》。

规划依据

《中华人民共和国国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五年远景目标纲要》

《内蒙古自治区国民经济和社会发展第十四个五年规划和二〇三五年远景目标纲要》

《阿拉善盟国民经济社会发展第十四个五年规划和二〇三五年远景目标纲要》

《内蒙古自治区“十四五”口岸发展规划》

《额济纳自治区重点开发开放实验区实施方案（2021—2030年）》

《内蒙古自治区国家重点生态功能区产业准入负面清单》（试行）

《阿拉善盟“十四五”交通发展规划》

《阿拉善盟“十四五”铁路建设规划》

《阿拉善盟“十四五”工业经济发展规划》

《阿拉善盟“十四五”旅游发展规划》

规划期限

规划期限：2021年—2025年，基准年为2020年，目标年为2025年，远景展望2035年。

第一章 发展基础

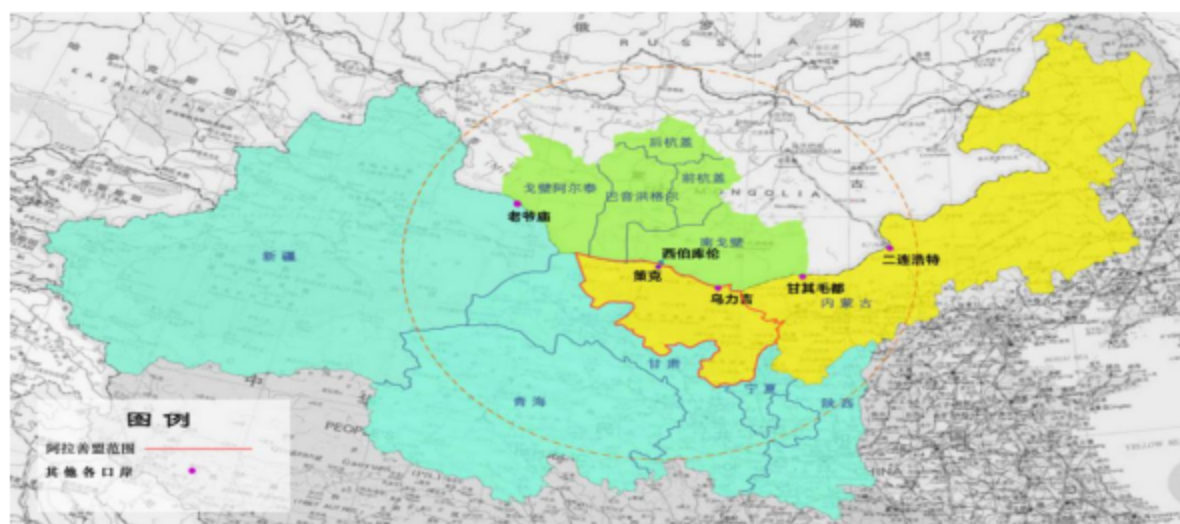
第一节 “十三五”时期发展成效

“十三五”时期，面对复杂多变的经济环境和艰巨繁重的改革稳定任务，在盟委、行署的领导下，全盟口岸开放建设工作稳步推进，口岸基础设施逐步完善，通关效率明显提升，口岸发展和建设工作呈现良好局面。

一、提升口岸格局，开放型口岸初步形成

——口岸开放格局已具雏形。我盟与蒙古国南部三省份接壤，边境线长 735 公里，是国家向北开放桥头堡的重要组成部分。现有经国务院批准对外开放陆路口岸 2 个，策克—西伯库伦口岸、乌力吉—查干德勒乌拉口岸，已形成多方位、立体化的口岸开放格局。

图 1 阿拉善盟口岸分布图



策克口岸是我国对蒙第四大公路口岸，内蒙古第三大陆路口岸。与蒙古国南戈壁省西伯库伦口岸对应，辐射蒙古国南戈壁、巴彦洪戈尔、戈壁阿尔泰、前杭爱、后杭爱五个畜产品、矿产资源较为富集的省区，是阿拉善盟对外开放的重要通道，也是内蒙古自治区与陕、甘、宁、青五省区所共有的陆路口岸。2017年1月，策克口岸被列入国家西部开发“十三五”规划“五横两纵一环”中的“一环”沿边重点地区的总体空间布局内，策克镇被确定为百座特色小城镇中边境口岸型城镇。2019年7月，海关总署批复验收策克口岸进口肉类指定监管场地。2020年9月15日，中蒙外交部长会谈时将策克—西伯库伦铁路口岸纳入《中华人民共和国政府和蒙古人民共和国政府关于中蒙边境口岸及其管理制度的协定》。策克口岸已成为阿拉善盟对外开放的重要窗口，国家“一带一路”建设重要的节点，中蒙两国最为重要的贸易通道之一，自治区向北开放的重要门户。

乌力吉口岸是内蒙古自治区第18个口岸，第10个对蒙开放口岸。2016年初，国务院正式批复乌力吉公路口岸对外开放，口岸性质为双边性常年开放公路客货运输口岸。2016年5月，中蒙两国外交部联合工作组确认乌力吉—查干德勒乌拉公路口岸货运通道过境点位置为中蒙边境634界碑以西1042米处。至此，乌力吉口岸由申报阶段全面转入开发建设阶段。相继完成了口岸总体规划、土地利用总体规划、环评、控制性详规、智慧口岸、生态旅游规划等规划与设计的编制和审批工作。水、

电、路、讯等基础设施已投入使用，联检通关设施及配套项目主体工程已完工。2020年9月初，外交部边海防司、北部战区战备建设司分别批复同意乌力吉一查干德勒乌拉援建项目供水、供电工程。2020年12月，国家口岸办正式批复乌力吉口岸临时开放，标志着乌力吉口岸开放建设实现重大突破，为早日实现与蒙古国互联互通，加快推动正式开放奠定了坚实基础。

图2 策克口岸



——规划统筹逐步完善。“十三五”以来，为融入“一带一路”、中蒙俄经济走廊建设和打造自治区向北开放重要桥头堡，编制完成《阿拉善盟沿边开发开放经济区域规划》《阿拉善盟能源战略通道可行性研究》《乌力吉口岸总体规划》《策克口岸总体规划》《阿拉善盟口岸物流发展规划》《额济纳自治区重点开发开放试验区实施方案（2020—2035年）》等宏观规划和研究，

逐步建立起符合我盟地方特点的外向型经济支持体系，为稳步推进更高水平的开发开放，增强区域发展核心竞争力打开新局面。

二、构建效能口岸，进出境货物运量增长明显

“十三五”期间，策克口岸进出口货物总量达 6000 万吨，较“十二五”时期增长 41.8%；对外贸易进出口总额达 180 亿元人民币，较“十二五”增长 28%；出入境人员、车辆达到 154 万人次和 127 万辆次，较“十二五”期间分别增长 25%、27%；口岸税收、海关征收关税、代征增值税在高基数上持续增长，分别是“十二五”期间的 1.69 倍、9.07 倍和 1.15 倍，口岸经济多项指标位居自治区前列，为建设我国向北开放重要桥头堡做出应有贡献。

“十三五”期间，累计完成工业总产值 51.49 亿元、规模以上工业增加值 15.27 亿元。煤炭洗选产业扩量提质明显，洗选煤炭累积达到 1346.82 万吨，规模以上工业企业达到 3 家，实现了零的突破。现代服务业发展势头强劲，煤炭物流及加工企业数量显著增加，成为地区税收多极支撑的重要一极；边境旅游加速发展，策克口岸国际文化旅游区 3A 级景区正式获批，旅游接待人数较“十二五”时期增长 147%，五年间游客规模总计达到 198.88 万，旅游收入突破 20.16 亿元；成功举办 13 届边民互市贸易，累积参展商户 2607 家，销售总额 7941.57 万元，较“十二五”时期分别增长了 123%和 93%；金融业起步发展，获批设立中国银行策克口岸支行。

三、建设平安口岸，安全工作有序推进

口岸安全治理得到新加强，先后建立完善消防、安保、疫情防控等常态化制度机制，联合关检单位、驻地边防部队、边防派出所、交警、运管等部门多次演练并建立完善综合治理平台和治安巡防联动体系。平安创建工程、扫黑除恶取得实效，治安满意率明显提高，新冠肺炎疫情、鼠疫防控成效显著，安全生产四项指数持续下降。

四、升级智慧口岸，基础建设日趋完善

“十三五”时期，共投入口岸建设资金 29.27 亿元，口岸承载能力服务水平在持续建设中显著提升。



图 3、4 策克口岸通道

策克口岸累计投入建设资金 14 亿元，实施建设项目 200 余项，先后完成了“六进四出”运煤通道改扩建、进口肉类指定监管场地、国际检验检疫中心、报关楼、联检大楼改扩建、海关 H986 查验场改造提升等一批支撑口岸功能提升的基础设施

建设项目。实施了“智慧口岸”建设工程，策克电子口岸大数据中心、煤炭交易网联网运行。完成了国际贸易“单一窗口”智能卡口建设，成为全国首个将智能卡口系统成功接入海关总署金关二期系统的陆路口岸，获批全区口岸智能卡口的示范单位。全面贯彻落实国家和自治区通关便利化、贸易便利化以及沿边金融改革措施，不断优化通关环境，建立“三互”大通关协作机制、执法互助合作机制，改进通关流程，整合通关资源，口岸综合管理、通关、服务能力水平得到有效提高。



图5 乌力吉口岸现场施工

乌力吉口岸累计投入建设资金 13.4 亿元，实施建设项目 20 项。乌力吉口岸—京新高速连接线、供电工程、供水工程（一期）、通信工程全部建成并投入使用。口岸联检楼、报关报检中心、边检营房、边防派出所、服务中心、生活用房等联检通关查验及配套设施主体已全部封顶进入装修阶段。完成市政道路

油面铺设、防洪工程临时防洪堤、泄洪沟等主体工程。口岸市政道路、联检通关查验及配套设施达到通关验收条件，口岸煤炭物流监管区建设完成，援建查干德勒乌拉口岸项目扎实推进。

累计投资 1.87 亿元，建成集货物集散、货运代理、信息查询、物流金融等功能为一体的阿拉善国际陆港。实现了转关、实货放行和全国通关一体化通关模式。2016 年 11 月，经呼和浩特海关现场查勘完成验收，已正常运营。

五、强化内外联动，区域合作成果显现

对外交流工作全面加深。积极主动融入国家“一带一路”和中蒙俄经济走廊建设，成立联合工作组与南戈壁省、西伯库伦、查干德勒乌拉口岸联检等部门保持经常性沟通联系。协调推动蒙古国财政部（口岸委）等部门专题研究乌力吉—查干德勒乌拉公路口岸及策克—西伯库伦跨境铁路建设事宜；2019 年 6 月，中蒙双方签署《关于查干德勒乌拉口岸联检建筑、基础设施援助建设事宜》，明确援建企业、施工单位以及双方义务责任。乌力吉—查干德勒乌拉公路口岸、策克—西伯库伦铁路口岸已列入《中华人民共和国政府和蒙古国政府关于中蒙边境口岸及其管理制度的协定》。多次接待蒙古国驻呼和浩特总领事馆、蒙古国部长、蒙古国口岸委秘书长等蒙方政府官员，举办中蒙边民文化交流活动，双边友好往来全面加深。跨区域通关协作持续深化。全面深化与周边地区口岸合作，与酒泉、嘉峪关、张掖、武威、银川、中卫等周边区域的经济联系不断强化。参与

签订了《甘肃省嘉峪关市人民政府内蒙古自治区阿拉善盟行政公署经济社会发展合作协议》《甘肃省金昌市人民政府内蒙古自治区阿拉善盟行政公署经济社会发展战略合作协议》《甘肃省武威市人民政府内蒙古自治区阿拉善盟行政公署经济社会发展战略合作框架协议》等七市合作协议，在共同加快基础设施互联互通，打通“蒙煤入宁”“蒙煤入甘”等方面达成合作意向，累积引进投资 18.06 亿元。强化与周边地区煤炭运输合作，其中公路运量占 61.65%，主要销往金昌、嘉峪关、张掖、宁夏、石嘴山、乌海、河南、河北、四川等地。铁路运量占 38.35%，主要销往嘉峪关、酒泉、河北唐山、天津等地。

专栏一 蒙古国入境煤炭走向				
蒙煤入境点	矿点名称(煤种)	输送地点及输送量		
策克口岸	那林苏海特 A 煤、B 煤、F 煤	甘肃 55% (酒泉、嘉峪关、金昌、张掖、武威)	内蒙本土 35% (乌海、阿盟、鄂尔多斯、包头、巴彦淖尔)	外省 10% (河南、河北、山西、江西、宁夏、福建、江苏、云南)
乌力吉口岸	塔温陶勒盖、额尔登布拉格 主焦煤、三分之一焦煤	内蒙本土 65%-70% (乌海、阿盟等)	外省 30%-35% (河北、山西、宁夏)	—

六、打造美丽口岸，生态环境不断改善

建立相对完善的生态建设工作格局和生态规划体系，初步形成环境综合治理框架体系。圆满完成监管区露天堆放煤炭清理等重点行业整治，全面关停 10 蒸吨以下燃煤锅炉，顺利完成“十三五”减排任务。累计投入 22.9 亿元实施全封闭式环保储煤棚仓建设项目、运煤专线改造以及煤炭监管区道路绿化，建成 50 万平方米公路车辆候检区、生活垃圾转运站及三座日处理 200 立方的污水处理设施，依法取缔、拆除汽修点、废品收购站 171 处，口岸煤尘污染、违规建筑、随意倾倒建筑、生活垃圾等现象得到有效遏制。新增植树造林 0.24 万亩，人居环境得到明显改善。

第二节 “十三五”时期发展存在的问题

我盟口岸在“十三五”期间虽然取得了长足进步，但与口岸发达地区相比，对标高质量发展新要求，还存在一定差距。主要是口岸开放合作水平不高，开放带动作用不强，进口资源落地加工率不高，境内外基础设施互联互通建设缓慢，沿边开放优势未能得到充分发挥。

第二章 “十四五”时期口岸发展环境

“十四五”时期是我国开启全面建设社会主义现代化国家新征程的第一个五年，也是完成 2035 年远景目标的关键时期，世界百年未有之大变局深度演化和我国社会主义现代化建设新征程起步相互交融，发展的外部环境和内部条件发生复杂而深刻的重大变化，将进入充满挑战的重要战略机遇期。同时也是我盟口岸优化发展动能走上高质量发展新道路的重大关口，总体看机遇大于挑战，但仍处于大有作为的重要战略机遇期。

第一节 发展机遇

——“一带一路”倡议和中蒙俄经济走廊建设深度实施，为我盟加快推进开放发展提供重要机遇

“十四五”时期，我国将更加履行“共担时代责任、共促全球发展”的新发展使命，形成“创新、协同、公正、惠普”的增长模式、合作模式、治理模式、发展模式。我国将积极参与 RCEP（区域全面经济伙伴关系协定）、CPTPP（全面与进步跨太平洋伙伴关系协定）等通关便利化领域的国际交流合作，共建“一带一路”将进入高质量发展阶段。从开放政策来看，中国将坚持实施更大范围、更宽领域、更深层次对外开放，依托大市场优势，促进国际合作，实现互利共赢。从开放措施来

看，中国为世界各国更好共享“中国市场”不断优化环境提供多个平台。中国持续提高贸易便利化水平，不断下调部分商品进口关税，大幅削减进口环节制度性成本，持续优化营商环境，推进“一带一路”沿线国家基础设施互联互通。中蒙俄经济走廊作为重点建设的六大经济走廊之一，合作基础较好，将形成边境—腹地—沿海联系的国际经济走廊发展格局，是加强我国与欧亚经济联系的重要载体，有利于我国形成向北开放的经济发展新增长极。在此背景下，内蒙古作为向北开放的重要桥头堡，立足蒙俄、放眼欧亚的开放发展优势不断显现，这将增强我盟口岸在中蒙俄陆海联运通道中的枢纽作用，深化与周边国家多层次的经贸往来。

——国家加快构建“双循环”新发展格局，为我盟口岸借力借势发展提供重要机遇

构建以国内大循环为主体，国内国际双循环相互促进的新发展格局，是适应我国经济发展阶段变化的主动选择，是应对错综复杂的国际环境变化的战略举措。有利于我盟口岸充分发挥平台作用，积极对接国际国内两个市场，促进口岸对接国际市场商品流通、贸易往来、互利共赢，全面提升开放型经济发展水平；有利于我盟口岸产业嵌入国内消费链，带动重大领域投资和新型基础设施建设；有利于边境旅游、进口产品加工等特色优质产品有效需求规模持续扩大；有利于我盟口岸精准有效补齐短板，推动供给与需求相互促进、投资与消费良性互动，

扩大市场发展新空间，为经济社会持续健康发展创造良好环境。

——国家加快推进区域发展战略，为我盟口岸在区域协同联动发展中提供重要机遇

国家加快推进“一带一路”、中蒙俄经济走廊建设、京津冀协同发展、东北振兴、新时期西部大开发、黄河流域生态保护与高质量发展等区域发展战略，推进实施一系列重大战略和重大举措，有利于增强口岸与沿海内陆地区联系，为我盟口岸更大范围更深层次承接产业转移；与周边地区创新联动、共享资源、共创平台，更好对接国内国外市场创造新条件。

——国家、自治区政策优势支撑，为我盟口岸推进高质量发展提供重要机遇

我盟是多重优惠政策的叠加区。内蒙古享有包括西部大开发的产业政策和区域政策，具有增加资金投入、增强西部地区吸引力、提高竞争力、吸引人才和发展教育的政策等。同时也具备少数民族地区优惠政策，可依照法律规定行使自治权，可根据本地实际，在不违背宪法和法律的原则下，有权采取特殊政策和灵活措施加快民族自治地区经济和社会和谐稳定发展。

第二节 面临的挑战

国际经贸格局发生深刻变化，对我盟口岸高质量发展提出新挑战。当今世界正经历百年未有之大变局，国际形势呈现竞

争优势重塑、经贸规则重建、力量格局重构的叠加态势，全球经济的传统增长动能逐步减弱。从世界能源格局变化看，能源需求将进一步放缓，将引发全球能源生产和消费方式的深刻变革，加之蒙古国能源资源进出口政策存在不确定性。国内能源结构正朝着高效、清洁、多元化、智能化方向转型发展，煤炭、石油等传统能源消费量总体呈下降态势，我盟口岸以煤炭为主要进口种类，保持运量平稳增长的难度显著增加。因此，口岸能源进出口可能面临供应端与消费端的变化，客观上增加了口岸发展的不稳定性与发展难度。

我国进入新的发展阶段，资源环境约束趋紧，对我盟口岸发展提出更高要求。我盟边境地区生态保护红线约束比较大，口岸地处生态脆弱区。随着资源环境红线约束增强，水资源瓶颈制约加剧。在碳达峰、碳中和的发展背景下，节能减排压力不断加大，依靠资源要素投入的粗放发展方式已经不能适应当下的要求，推进口岸产业结构多元化发展面临更大的困难。

受新冠肺炎疫情影响，不确定因素增加，对我盟口岸经济发展带来新挑战。受疫情影响，全球经济不稳定因素增加，宏观经济不确定因素增加，经济增长后劲不足，口岸经济面临着发展要素流失和周边区域经济支撑乏力的双重难题。同时招商引资困难加大，产业转型、推动集聚集群发展面临诸多制约。

第三章 “十四五”口岸发展思路

第一节 口岸发展定位

紧扣自治区向北开放战略部署和“两个基地”、“两个屏障”和“一个桥头堡”战略定位，结合我盟口岸区位优势和发展基础，“十四五”期间的发展定位是：

- 后方陆域煤炭、有色金属等能源矿产品进出口加工基地
- 服务丝绸之路经济带和中蒙俄经济走廊的重要通道。
- 西北、华北、华中地区向北开放重要桥梁与展示窗口。
- 内蒙古西部向北开放重要桥头堡

第二节 指导思想

高举中国特色社会主义伟大旗帜，以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，全面贯彻党的十九大和十九届二中、三中、四中、五中、六中全会精神及习近平总书记对内蒙古工作重要讲话重要指示批示精神，立足新发展阶段，贯彻新发展理念，围绕自治区“两个基地”、“两个屏障”和“一个桥头堡”的战略定位，深度融入共建“一带一路”，全面参与中蒙俄经济走廊建设，加快构建以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局，充分发挥我盟开放优势，以安全、高效、绿色、智能为发展导向，以

完善口岸基础设施建设、加快周边地区协同发展、提升口岸经济发展质量、扩展对外开放平台功能、持续优化营商环境、健全口岸安全防控体系为任务，持续优化我盟口岸新发展格局，为构建向北开放重要桥头堡做出重要贡献。

第三节 基本原则

一、抢抓战略机遇，服务国家战略

坚持胸怀全局、着眼大局，主动服务于“一带一路”、双循环经济发展新格局、沿黄生态经济带、长江经济带、黑河经济带、中蒙俄经济走廊建设、西部大开发等国家重大战略实施的需要。坚持与国家战略同频共振，充分发挥我盟口岸优势，根据实际发展需求，抢抓战略机遇，全面提升开放水平。

二、坚持生态优先，创新绿色发展

统筹经济高质量发展和生态环境高水平保护关系，按照“集约化、规模化、可持续发展”的原则，推进口岸经济高质量发展。

三、坚持科学布局，强化内外协作

完善口岸功能，构建效能口岸、智慧口岸，形成口岸与腹地联动发展格局。深化与周边区域合作，增强互联互通，完善合作机制，带动口岸高位发展。

四、坚持系统观念，实现协调发展

坚持资源环境和经济社会协调发展，着力固根基、扬优势、

补短板、强弱项，注重防范化解重大风险，实现发展质量、规模、效益、安全相统一。

第四节 “十四五”时期口岸发展目标

“十四五”时期，按照国家政策与发展战略，充分发挥我盟口岸优势和区位优势，不断增强口岸联通内外、辐射周边、资源集聚集散、要素融汇融通功能，推进口岸经济高质量发展。

口岸经济发展显著。口岸进出口货物总量年均增长 6.5%。到 2025 年，出入境车辆、出入境人员分别达到 55 万辆次和 65 万人次，进出口货物量突破 2500 万吨。

口岸基础设施持续改善。口岸基础设施在功能、产业、物流体系配套等方面有显著改善，与蒙古国口岸互联互通水平有明显提升。智能通关模式有效推广，口岸集疏运能力显著提升，实现国际贸易“单一窗口”标准版功能模块全覆盖，口岸通关效率全面提升，整体通关时间进一步压缩。

产业体系建设取得新进展。乌力吉口岸煤炭等多金属矿产品进口取得新进展，策克口岸畜产品加工业加快推进，进口资源落地加工扩量提质，新兴产业培育取得实质性进展，边境旅游和物流业显著提升。到 2025 年，口岸煤炭洗选量达到 2500 万吨。

生态建设取得新成效。口岸地区生态环境持续好转，资源

利用效率大幅度提高，货物作业方式绿色、低碳水平上升。主要污染物排放总量达到自治区、盟级要求，空气质量、人居环境明显改善。口岸生态环境质量进一步优化，筑牢祖国西部生态安全屏障。

区域衔接水平全面提升。策克口岸与乌力吉口岸之间，两口岸与腹地园区、陆港之间有机衔接、互联互通，成为自治区西部地区煤炭、多金属矿产资源进口枢纽。通过签订口岸、园区合作协议，促进策克、乌力吉口岸与国外、国内市场连结，实现双向协同水平的全面提升。到 2025 年以策克口岸、乌力吉口岸、阿拉善国际陆港为枢纽的“口岸+腹地”发展格局与腹地联系更加紧密，盟内与园区协同联动发展成果显现，区内与乌海、包头、鄂尔多斯等地，区外与宁夏银川、石嘴山、中卫及甘肃省嘉峪关、酒泉、张掖、武威等沿黄河经济带城市群、河西走廊经济带，蒙古国南部资源富集省区合作进一步加深，逐步呈现既服务盟内区内国内用户，又促进外向型经济发展良好局面。

通关便利化水平全面提升。口岸通关环境进一步优化，货物、服务流动更加自由，口岸信息化监管平台有效发挥作用，乌力吉口岸“智能卡口”全面启用、“单一窗口”业务应用实现全覆盖。口岸治理现代化水平、口岸监管能力和服务水平全面提升。

口岸治理能力和现代化水平取得实质性提升。协调关检单

位在创新监管模式、强化监管能力等方面取得明显进步。协同边防、安全等相关部门完善联防联控机制，口岸区域安全管控工作进一步加强，口岸疫情防控设施、设备进一步完善。

2035 年远景目标：

到 2035 年，我盟口岸对内对外协同能力实现新突破。与腹地及沿海地区、毗邻国家的合作水平明显增强。经济发展质量明显提高，区域影响力显著增强，形成对内相互联动、对外相互促进的新格局。

——策克口岸步入国际化发展水平，边民互市贸易区、进口肉类指定监管场地、跨境铁路稳定运作，实现与蒙古国、俄罗斯及国内市场相连接，进出口货物品种显著增加，口岸各项事业蓬勃发展。

——乌力吉口岸运转高效，口岸功能齐全，成为对接中蒙俄经济走廊和长江经济带，联络陆海新通道的国际物流枢纽中心。口岸特色小镇建设深入推进，口岸旅游、边境互贸、煤炭精深加工产业初见雏形。

——保税仓储、加工贸易、中欧班列、冷链物流、跨境电商等贸易方式基本完善。

第四章 重点工作任务

第一节 贯彻双循环发展战略，服务腹地经济发展

“十四五”时期，阿拉善盟口岸建设发展需立足自身优势，深度参与“一带一路”建设，立足“两个基地”、“两个屏障”、“一个桥头堡”定位，深入贯彻“双循环”发展战略。在提升口岸对外开放层级和水平基础上，筑牢全方位、多层次、宽领域的开放格局，结合我盟口岸发展特点及辐射带动优势，按照自治区重点专业口岸、普通口岸定位，以“两口岸两开发区一试验区一陆港”互为依托（即策克口岸、乌力吉口岸、阿拉善高新技术产业开发区、策克口岸经济开发区、额济纳自治区重点开发开放试验区、阿拉善国际陆港），充分利用国内国际两个市场两种资源，进一步整合口岸资源，构建矿产资源加工型“口岸+腹地”发展模式，打造面向国内市场的、功能完备的现代化



内陆口岸体系。

一、构建“口岸+腹地”联动发展模式。加强与蒙古国跨境商务和物流贸易合作，依托大企业、发展大产业、构建大集群，建立与周边省区、盟内园区的“口岸+腹地”合作模式，形成口岸辐射盟内外腹地的国际贸易、产业经济、商贸旅游业的口岸经济发展框架。依托河西走廊、宁夏地区及阿拉善盟丰富的畜产品、农贸蔬菜、水果粮食等资源，加快推进农畜产品输出，建成集冷藏、贸易、物流为一体的农畜产品进出口基地。策克口岸。以做大做强为目标，不断提升煤炭资源进口集散及加工、仓储物流以及跨国旅游产业的核心竞争力。“十四五”时期，积极推进现代化的口岸基础设施、更便利化的通关服务及更高水平的查验能力等软硬件建设。借助额济纳自治区重点开发开放试验区充分发挥枢纽作用，不断增强产业规模、城镇功能，重点发展现代物流、国际贸易、配煤产业、进口畜产品、大宗物资交易、跨境旅游，以及低耗水加工产业。打造成为中国西部重要的资源进口基地。乌力吉口岸。主动对接西部陆海新通道建设，以发展跨境商贸物流为突破，以构建跨境资源能源产业链为支撑，尽快实现通关过货，加强与阿拉善高新技术产业园、敖伦布拉格产业园协同联动发展，主动对接东、南部沿海港口及煤炭集散地，力争“十四五”末建成集资源进口、商贸物流和旅游休闲等功能于一体的陆路口岸。阿拉善国际陆港。作为连通策克、乌力吉口岸向东、南地区延伸的重要枢纽，以发展

大宗原料物流、专业化工物流、煤炭集散为重点，多元推动进口资源集聚、仓储、加工等产业发展，推动形成创新引领、协同发展、产融结合、供需匹配、联通国内市场的煤炭供应链体系。

二、发挥载体联动优势，融入共建国际经贸新通道。立足国际视野，充分发挥口岸、陆港、园区平台载体联动优势，强化区域协作互动，借助临哈铁路、京新高速公路等盟内铁路、公路网积极与陕、甘、宁等地区签订相互依托、相互支持的大通关合作协议，加强同有关省市在口岸利用方面合作，积极承接发达地区产业转移，借助阿拉善国际经贸新通道，着力构建外接蒙古国资源富集地区，内联新疆、甘肃、宁夏、青海、四川、山西、广东、山东等经济高地的煤炭运输通道、自治区西部煤炭集散基地。

专栏二 阿拉善盟国际经贸运输通道

——策克、乌力吉口岸横向通道：以策克、乌力吉口岸为重要支撑点，依托临哈铁路、京新高速带动内蒙古西部地区积极融入新疆、京津冀一体化发展战略，打造服务西部大开发建设的煤炭资源战略横向通道。

——策克口岸西南通道：加快融入国家“十纵十横”综合运输大通道，从额济纳至广州运输通道。起自额济纳(策克)，经酒泉(嘉峪关)、西宁(兰州)、成都、泸州(宜宾)、贵阳、桂林，至广州第九纵向综合运输通道。

——乌力吉口岸东南通道：建设从乌吉口岸经巴彦浩特到宁夏、陕西、甘肃等地区的贸易往来运输通道，发挥区域联运优势，推动区域共同发展。



三、强化枢纽作用，打造自治区西部矿产资源输出基地。

以策克口岸为龙头，依托酒泉—额济纳旗（酒泉—东风镇—额济纳旗）、嘉峪关—策克口岸、天鹅湖西—策克口岸铁路及额济纳旗—哈密公路等交通运输网络，充分发挥口岸（园区）集聚效应，将甘肃、新疆等地低热值煤炭通过清洁、高效、集约等方式配比，进一步强化资源、能源的加工和增值能力。加快形成 1800 万吨煤炭仓储及 2500 万吨煤炭洗选加工能力，在绿色发展的前提下，推动矿石采选、煤炭加工、物流输送等产业快速发展；以乌力吉口岸为重要窗口，着力打造“口岸+园区”发展格局。依托阿拉善高新技术产业开发区高新技术产业园、敖伦布拉格产业园、腾格里技术产业园及周边园区，实现口岸由“通道经济”向“经济通道”转型升级。充分利用过境资源，以环境承载能力为基础，主动对接企业需求，大力发展煤炭洗

选、有色金属冶炼加工，煤炭焦化及煤制油、煤制天然气、煤制烯烃等焦化副产品精深加工，逐步构建以煤炭洗选加工、煤炭焦化配套产业及多金属矿产品加工为主的工业产业体系。

专栏三 阿拉善盟口岸地区煤炭洗选及销售情况						
洗煤能力	年洗煤量	企业数	煤种价格			精煤销售方向
(十三五) 1800万吨	300万吨 (洗煤量根据企业订单需求波动)	7家	煤种	坑口	销售	甘肃 65% 内蒙本地 15% 阿盟本地 5% 外省 15%
			马克 A	405	650	
			马克 B	200	410	
			马克 F	170	290	
			南戈壁 A	250	470	
			南戈壁 B	220	400	
			欧斯克 A	240	450	
			欧斯克 B	310	530	
			(价格根据市场波动)			
(十四五) 2500万吨	600万吨 (洗煤量根据企业订单需求波动)	10家				

四、加快推进中蒙边境经济合作区建设。加大与蒙古国企业合作勘探开发能源资源力度，强化国际产能合作，着力提高货物通关能力和贸易额。推动建设以肉类加工、矿产资源深加工、国际贸易、边境互市贸易、口岸物流、跨境旅游为主的中蒙策克—西伯库伦边境经济合作区；以互市贸易、商娱旅游、物流集散为主的中蒙乌力吉—查干德勒乌拉边境经济合作区，逐步构建中蒙边境经济合作园区，全面激发我盟口岸在“一带一路”和“中蒙俄经济走廊”中的战略支点作用。

第二节 夯实口岸基础设施，构建现代化支撑体系

按照“统筹规划、合理布局、适度超前、安全高效”原则，统筹加快口岸查验、跨境铁路、物流园区、边民互贸、综合交通、市政、智慧化设施等重大基础设施建设，逐步构建现代化口岸基础设施体系。

一、完善口岸通道及查验设备设施。加快口岸货运（旅检）通道、联检通关及配套设施建设，全面提升口岸吞吐能力。“十四五”时期，重点实施策克口岸公路货运通道扩能升级、旅检大厅改造、AGV无人驾驶车辆跨境运输项目，乌力吉口岸通关查验设施等工程建设，进一步提高口岸通关设施对口岸经济发展的保障能力。

专栏四 口岸查验设备设施建设项目

- 1.乌力吉口岸通关查验设施建设项目。新建联检楼及室外广场，总建筑面积为 5056 平米；建设服务中心、全民健身中心、生活用房、群众文化广场；包含战士宿舍餐厅、办公会议室等功能；包含边检执勤业务用房、喷淋设备用房、联合办公、入境人员设备用房以及岛上岗亭等。
- 2.策克口岸铁路口岸及铁路物流监管区。建设包括铁路通道、查验设施、监管区、站台及配套设施。
- 3.策克口岸“一带一路”跨境皮带运输建设项目。包括全封闭过境运输皮带系统，年进口、运输、仓储原煤和矿石 2000 万吨。输送桥栈、转载桥站，汽车、火车快速点装车系统，铁路专用线，综合楼，海关监管区、配套设施设备及基础设施建设，规划用地 180 公顷
- 4.策克铁路口岸查验基础设施建设项目。新建旅检、货物查验场地，联检部门查验用房设施设备及配套基础设施建设，占地 10 万平方米
- 5.策克口岸公路货运通道扩能升级项目。扩建出入境货运通道，建设海关、边检查验设施设备及配套基础设施。
- 6.策克口岸旅检大厅功能提升项目。旅检大厅功能用房及设施设备升级，海关、边检查验用房、联检部门查验设施设备、核心能力功能建设、监控、网络、机房等信息化建设及配套设施建设。
- 7.策克口岸铁路通道国门及国门广场项目。新建铁路通道国门大楼一座，主体五层框架结构，建筑面积 4462 平方米，高度 36.1 米，及国门广场 26000 平方米，包括绿化 9100 平方米、硬化 14326 平方米

二、推动策克铁路口岸建设。紧抓机遇，积极筹措，以提升互联互通能力为导向，进一步发挥部门职能职责，加强与毗邻蒙方相关部门的会晤磋商，加快策克铁路口岸建设，同步推进客货运营大厅、铁路物流监管区及查验设施建设。

三、推进物流监管区建设。根据我盟口岸发展需求，对现有物流监管设施进行有序改善、统筹利用。依据《海关总署关

于综合保税区发展绩效评估办法（试行）》、《国务院关于促进综合保税区高水平开放高质量发展的若干意见》等实施办法，主动复制推广自由贸易试验区、关检部门创新政策，重点推进乌力吉口岸监管区及物流配套服务区、乌力吉口岸农畜及日用产品监管区等工程项目建设。进一步激发我盟入境煤炭集聚优势，带动有条件企业引入加工贸易产业链，通过“口岸+陆港”协同化发展模式，逐步发展检测维修、再制造等高技术含量、高附加值的产业，形成高端入区、周边配套、辐射带动、集聚发展格局。

专栏五 口岸物流、监管区建设项目

- 1.乌力吉口岸农畜及日用产品监管区项目。包括结合专用对外货运通道设置的查验区，日用产品、建材、农畜产品冷链等仓储区，消防配套、监管围网建设。用地面积约 0.15 平方公里。
- 2.乌力吉口岸监管区及物流配套服务区建设项目。项目采用环保干燥棚和集装箱相结合的仓储方式，配套国外车辆加油、停车、住宿、维修、餐饮等服务功能。主要建设条形煤棚、装卸煤系统、龙门吊、海关罚没仓库、检测中心、综合站房、办公楼、司机之家、加油站、国外车辆停车场及维修服务用房等设施。
- 3.策克口岸活畜隔离场项目。建设占地面积 6.5 万平方米的活畜隔离场。

四、创新边民互贸发展。依托蒙古国对进口商品免税、边民互市贸易政策等优势，以“边贸+加工”、“边贸+旅游”发展导向，精准发力，持续推动，促进互市贸易创新发展。“十四五”时期，重点推进策克口岸中蒙边民互市贸易区建设，探索实施“边贸产品+落地加工”模式，加快推进乌力吉口岸边民互市贸易区申报建设工作。鼓励引导企业加工本土、本地商品和蒙古国特色商品，全面激活边贸经济。

专栏六 边民互市贸易建设项目

- 1.策克口岸中蒙边民互市贸易区建设项目。建设中蒙边民互市贸易区，设置功能区、监管场地围栏、智能卡口、配套监控设施设备、信息化等建设。
- 2.乌力吉口岸边民互贸市场建设项目。总用地面积约 30000 平方米，建设边民互市进出口贸易市场及配套附属设施等

五、打造沿边特色口岸城镇。持续推进“规划引领、功能提升、紧凑开发”发展战略，精准把握新型城镇化发展进程和现实需求，提升口岸功能品质，强化城镇与口岸一体化发展，实施“口岸+特色城镇”战略，结合口岸业务拓展与口岸经济发展趋势，优化城镇发展总体定位，统筹推进口岸商贸特色小镇建设。推进口岸特色城镇建设。“十四五”时期，大力发展口岸商贸服务、国际贸易等特色产业。以口岸免税购物城、口岸国门、景观灯塔、免税店，小镇商业街为突破口，全力塑造口岸城镇新亮点。

六、健全口岸安全防控体系。按照“制度优先，管建并举，重在管理”要求，进一步健全机制，创新手段，提高综合管理水平，确保口岸地区有序发展。将口岸安全作为“国门”安全第一道防线，协同海关、边检等联检部门共同建立健全口岸安全防控体系，筑牢国门防线。以口岸新冠肺炎疫情防控、鼠疫防控、货物通关贸易和人员出入境等工作为重点，加大安全管控设施设备升级改造力度，完善口岸公共卫生、国门生物安全、反恐维稳、强边固防、处置突发事件等防控体系，确保口岸通关畅通无阻、人员出入境安全有序、疫情应急物资高效通关。

第三节 构建多元化产业体系，促进服务提质增效

优化进出口结构，整合口岸资源，加快构筑多元化发展、多极支撑的现代产业体系。

一、推进对外贸易转型升级。优化口岸进出口结构。加大口岸能源资源类、工程机械、农畜产品、汽车零部件等高附加值产品进出口规模，探索扩大限制类商品、特殊商品进口管制和通关许可。策克口岸加快策克口岸5万吨进口肉类加工及冷链物流项目建设，积极推动食品加工龙头企业落户园区，加强冷链、冷库等配套基础设施建设，全力打造“蒙古羊”品牌。乌力吉口岸适时开展口岸多金属矿产品等进口业务，加快资源加工产业循环化发展。发展煤炭深加工产业。充分利用好过境的煤炭资源，不断增加境外资源的落地加工量，发展高精度煤炭洗选加工，实现煤炭深度提质和分质分级。推进边境贸易创新发展。加大边贸政策创新力度，推动实施海关代征进口环节税直接全额返还给地方和企业等边境小额贸易进口促进政策，扩大边境小额贸易进口。加快发展贸易加工。加快推动口岸业务范围拓展和功能提升，大力发展蒙古煤炭、牛羊肉精深加工业，逐步发展铜金粉、石油、天然气以及冷水鱼、苻蓉、草麻黄等农畜产品进口和落地加工，提升产品附加值。

二、扩展口岸旅游发展空间。进一步整合口岸生态旅游资源，加快推进旅游基础设施、公共服务设施建设、旅游线路打

造和旅游市场培育，大力发展边境特色旅游产业。“十四五”时期，对标国家4A级景区创建标准，及时启动策克口岸国家4A级旅游景区创建工作。充分发挥口岸旅游业开放型、国际性特点，重点实施策克口岸中蒙边民那达慕会场、乌力吉口岸丝路文化长廊等一批具备民族特色、民俗风情的旅游项目。加强与蒙古国旅游合作，以线路为主要载体，串联蒙方重要景点，构建“中蒙边境探秘游”等不同时间周期的多条跨国旅游线路。

第四节 持续优化口岸营商环境，着力降低企业成本

全面深化“放管服”改革，持续优化营商环境，着力降低企业综合成本。加快形成“充满活力、更加便利”的口岸营商环境。

一、持续深化“放管服”改革。对标国内一流，打造审批更少、流程更优、服务更好、宽进严管的口岸营商环境。大力优化政府服务，实行“一窗全办、一网通办、容缺先办”等服务模式，推行掌上可办、异地可办，提高政府监管效能，健全公开透明的监管规则 and 标准体系，全面实施“互联网+监管”、“双随机、一公开”监管。

二、全面实施市场准入负面清单制度。严格落实“全国一张清单”管理模式，推动“非禁即入”普遍落实。全面推行统一的清单代码体系，实现清单事项与行政审批体系紧密衔接、

相互匹配。建立市场准入负面清单信息公开机制，提升准入政策透明度和负面清单使用便捷性。

三、统一并公开口岸收费项目和标准。及时向社会公布减免、调整的收费项目。政府定价的经营服务性收费项目，严格按照价格主管部门核定的标准执行；市场调节价的经营服务性项目，明码标价，公布收费项目、标准和优惠政策，接受社会监督。口岸及价格监管部门按照收费管理权限，清理和规范进出口环节的行政事业性和经营服务性收费，坚决取消不合理收费项目，禁止超范围、超标准收费，切实减轻企业负担。

四、强化提升口岸通关时效。推广应用“作业前置”，探索进口舱单启运前申报或传输方式，海关提前排除运输工具载运货物风险，实施进境前在线审核，非布控查验货物抵达口岸后即可放行提离。

五、增加通关时效的可预期性。“中国（内蒙古）国际贸易单一窗口”功能应用覆盖至海关特殊监管区，提升无纸化查验效率；口岸限定区域、海关特殊监管区监控视频全覆盖，提升可视化监管能力；加大进出口企业与相关行业部门，区域间、境内外信息相对接的跨境贸易数据平台共享共用力度。

6. 强化部门沟通联系。创新口岸通关模式，简化通关手续，实施“先放行后征税”管方式。强化企业信用管理，提升关区高等级信用企业比例，降低整体查验率。加强海关与融资机构合作，创新铁路货单、多式联运提单的金融功能，实现口岸与

海关特殊监管区域之间通关流程全覆盖和互联互通。

第五节 推行信息化建设 提高口岸通关便利化

完善信息网络基础设施，加快信息化进程，全面提升信息化水平。通过信息化、智慧化建设，积极推进关检合作通关一体化服务，加快智慧口岸建设和物联网等智能技术在口岸基础设施上的全方位应用，进一步深化关检部门“三互”通关合作模式，着力优化口岸监管自动化、便捷化、统一化，进而提升口岸过货量、企业保障服务水平。

一、加快智慧口岸建设，提高通关效率。“十四五”时期，重点推进智慧口岸建设改造工程，全面推行口岸电子化通关和智能化卡口验放通关模式。实施阿拉善口岸信息监控平台项目，把口岸信息平台建设成为集口岸通关执法管理、信息服务与相关物流商务服务为一体的大通关、大物流、大外贸信息的智慧口岸平台。策克口岸以煤炭交易业务为中心优化大数据平台系统，进一步整合挂牌交易、竞价交易、供应链融资、贸易融资等系统，为企业全方位提供产品供求和金融信贷服务。乌力吉口岸建成电子口岸地磅称重、箱号识别、生物特征采集终端、煤炭自动取样机等相应的海关监管、智慧口岸管理系统和物流信息服务平台。

二、“单一窗口”承接应用全覆盖。继续拓展国际贸易“单

一窗口”标准版功能模块，实现口岸与贸易管理、供应链全覆盖。加强与银行、保险等机构合作，上线启用税费支付、网上收付汇及结售汇、融资担保、出口信用保险等“单一窗口”特色服务功能。全面推行国家标准版“单一窗口”承接应用，促成贸易数据协同、简化和标准化，进而实现口岸现场通关作业无纸化业务全覆盖。

专栏七 口岸智慧化、信息化建设项目

阿拉善盟口岸信息监控平台。建设一套包含海关监管区域、两口岸货运通道现场的智能化监控系统。

乌力吉口岸智慧口岸建设项目。包括智慧口岸统一管理平台、互联网数据中心、智慧口岸旅、货检系统。建设口岸大数据中心，搭载政务办公、物流信息、城市执法、便民服务、边境安全等信息平台，配套相应硬件设施，为口岸经济和社会各项事业发展提供有力支撑

第六节 主动推进创新提升口岸影响力

着力创新体制机制，在重点领域和关键环节先行先试，不断加大开放力度；强化招商引资力度，促进高端平台、产业链落地，进而激发口岸发展新动能。

一、创新政策促进机制。鼓励符合法律法规及符合条件的机构与蒙古国合资成立金融机构。推动实施常驻口岸从事商贸活动非边境地区居民实行与边境居民相同的出入境政策，加快建立与蒙古国合作项目工作人员出入境绿色通道，不断加大开

放力度。加快设立策克口岸农畜产品快速通关“绿色通道”，对低风险、市场时效性要求高的进口商品实行“先入区、后报关”的口岸通关机制。

二、建立绩效评估机制。把口岸发展工作纳入年度考核内容，对口岸规划建设和口岸发展绩效进行评估。提高口岸管理决策的科学性，增强口岸管理措施的有效性，推动形成优势互补、均衡发展的口岸工作新局面。

三、大力招商聚能。大力引进符合口岸贸易需求的产业，支持企业发展，扶持落地加工主体，做大主导产业。深度落实支持外贸企业和落地加工企业的各项政策，集中力量扶持一批有实力、有潜力的企业做大做强。培育新兴业态，促进现代物流、跨境电商、临空产业等新兴业态、高端平台和高端功能集聚。

第五章 重点工程项目

“十四五”期间，我盟口岸坚持“顶层设计，统筹协调”“政府主导，多元投入”，以“一次规划，分布实施”“突出重点，节约成本”为原则，通过政府融资和市场化投资相结合的方式来解决口岸建设资金的问题。“十四五”时期，口岸领域实施工程项目 15 项（新建 12 项、续建 3 项），监管区及物流项目 5 项、口岸查验设施及配套基础设施项目 10 项，总投资 43.6 亿元。其中，盟级项目 1 项，总投资 0.01 亿元；策克口岸 8 项，总投资 24.65 亿元；乌力吉口岸 6 项，总投资 18.94 亿元。

第六章 组织保障

第一节 强化组织领导

建立健全盟委统一领导、行署组织实施、盟外事办具体落实、有关部门和旗区密切配合的工作机制，形成推动口岸布局优化、错位发展的总体格局。依托盟委行署联席会议机制，定期研究口岸发展的各类重点情况和问题，积极开展口岸+腹地经济研究，统筹协调推进口岸发展涉及的重点工作。各口岸主管部门要把口岸布局优化和错位发展定位摆上重要议事日程，细化分解任务，明确责任单位和完成时限，确保措施到位、责任到位、落实到位。

第二节 改革管理体制

根据我盟口岸的功能定位、客货运量，探索实施策克重点专业口岸和乌力吉普通口岸管理方式，在扩大开放、建设投入、功能扩展、通关模式和人力资源配置等方面实行差别化措施。

第三节 加强政策支持力度

按照国家和自治区关于加强口岸建设和口岸发展的总体思

路和主要任务，创新政策扶持机制，切实抓好涉及口岸发展的产业、财税、土地、金融和人才等扶持政策的落实工作。结合我盟口岸发展实际，适当加大对特色产业的扶持力度，吸引优质资本集聚和发达地区产业转移，促进口岸经济加速发展。认真落实好国家和自治区已经制定出台的各项扶持政策，并根据形势发展和实际工作需要，研究制定和出台新的扶持政策。同时结合我盟口岸建设和口岸发展的需要，积极争取国家、自治区更多的政策支持。

第四节 加大资金扶持力度

积极配合有关部门争取中央资金，用于口岸基础设施建设，同时加大盟旗财政资金投入口岸建设和口岸经济发展的力度。各口岸主管部门要制定相应的配套资金支持措施，建立口岸多元投入机制，加大对口岸建设和口岸经济发展的资金投入，提升口岸综合承载能力。建立口岸发展基金，设立口岸运营集团，充分发挥市场配置资源作用，优化口岸要素资源，吸引各类资本，特别是央企、国企参与口岸建设基础设施建设和各类平台运营。形成政府主导、市场和社会广泛参与的口岸建设投融资机制，确保口岸建设投入稳定，有效补充口岸建设资金。

第五节 培养专业人才保障口岸发展

“十四五”时期，注重口岸队伍和专业人才的培养，充分利用社会资源，强化职业技能教育，培养急需的专业人才；积极探索人才引进模式，采取多种形式，引进高层次的口岸专业人才；加快口岸管理人员和专业人才的培养，提高口岸工作人员的业务素质和专业水平，增强工作能力；支持与科研院所、高校等合作，开展口岸建设与管理课题研究，不断创新口岸管理的思路与方法，为全盟口岸经济发展提供保障。

第六节 强化规划实施保障

加强对“十四五”口岸发展规划制定和实施的领导，确保规划的严肃性，发挥规划对口岸建设发展的指导作用，逐步形成社会广泛参与、政府引导、跟踪监督、适时修订和规范执行的规划实施保障机制。一是规划一经批准，及时向社会公布，微信公众号、报社、网站等多种形式，广泛宣传，让全社会了解、关心规划，自觉参与规划实施，在全社会形成关心规划、实施规划的良好氛围。二是建立规范的中期评估和修订机制。在总体规划实施过程中，及时总结规划进展情况，解决实施过程中存在的问题，并根据未来环境的变化情况适度修订规划内容，确保规划的科学性和指导性，分年度和中期对规划实施情况进行监督考核。

第七章 环境影响评价

第一节 规划实施环境影响分析

一、生态环境影响。我盟口岸规划范围现状用地主要以荒地为主，口岸配套的生活、工业园区主要为自然生态系统，以荒漠生态系统为主，实施后将变为一个以商贸服务生活及工业为主的生态系统。

二、水环境影响。口岸建设期内，施工过程中砂石材料的冲洗，混凝土搅拌后产生的废水，钻孔灌注桩的泥浆排放，施工队伍的生活污水，若处理不当可能对水环境有一定的影响。运营期，沿线附属设施，如出入境车辆服务区、联检区、配套生活区等排放的废水、洗车污水、货运车辆洒落的有害物质，经雨水排入河流，造成水质的污染。

三、大气环境影响。口岸过货导致的大气污染物一次排放按照其来源可以分为三类：机动车尾气管直接排放；机动车行驶过程中扬起的道路扬尘；机动车行驶过程中部件磨损造成的颗粒物排放和曲轴箱等部位的 THC 逸散。活动排放的一次污染物在大气中可进一步发生化学反应，造成二次污染。

四、固体废物环境影响。建设过程中产生的弃渣会临时性或长期占用土地资源，从而占用部分草场，减少地区土地资源，减少地区生物量。堆弃旁边的弃渣会对周边的景观生态和景观

美学产生影响。另外，出入境车辆服务区、联检区、配套生活区等地方会产生一些生活垃圾。

五、噪声环境影响。公路噪声就其来源而言可分为两类：动力噪声和轮胎噪声。机动车在低速运行时，以发动机壳体的振动噪声为主；在高速运行时，轮胎噪声就上升为主要噪声。在允许鸣笛的路段，汽车喇叭也属于一种噪声源。除营运期的公路噪声之外，规划路段施工期内还存在暂时性的建筑施工噪声。铁路口岸列车运行时，车辆和轨道系统的耦合振动会引发环境振动。航空口岸主要是飞机起降航迹正下方居民集中点有环境噪声影响。

第二节 环境影响减缓对策

一、生态环境保护对策。在环境敏感区域尽量少开辟新的走廊带，避免生态破坏和穿越环境敏感区。如实际工程条件所限，无法完全避让环境敏感区，可结合敏感区的性质和环境保护对象的保护要求，优先考虑采用相关措施以减缓对重要环境敏感区的不良环境影响。

二、水环境保护措施。要认真调查论证路线走向与地表水系的相互关系，减少对地表径流的影响。施工物质，应远离水系，妥善保管堆放，防止暴雨冲刷进入水体。加强施工生活污水处理管理，在各施工营地建化粪池及垃圾堆放站，严禁将其直接

排入河道水流中。在国家级自然保护区、地表水源地一级保护区、珍稀水生生物栖息地等区域，若线路靠近或穿越对水质有特殊要求的水体时，应结合实际情况在路边设置沉淀池进行沉淀处理后排放或利用天然洼地、池塘等收集处理路面径流。铁路运营期生活污水经化粪池处理，含油污水经隔油池，集便污水经化粪池与生化处理后，达标排放；中水尽可能回用。机场使用的油罐车及加油设备要做好管理、维修与维护，防止跑冒滴漏，减少挥发的烃类气体。

三、大气污染防治对策。施工阶段加强相关材料和设备的密封和除尘，对操作人员进行卫生防护，且拌和场站应远离大气环境敏感点；采用符合环保要求的先进施工设备。大风天气下使用篷布覆盖及洒水等方式减少施工材料和施工场地的扬尘。注意加强敏感路段和沿线敏感点的空气质量监测，在满足需求的前提下减少能源消耗和污染物排放。铁路营运阶段对燃煤锅炉烟气进行治理，排放烟尘物、SO₂和NO_x排放浓度均需满足《锅炉大气污染物排放标准》（GB13271-2014）中新建锅炉大气污染物的排放浓度限值。

四、固体废物污染防治对策。固体废物主要包括生活垃圾和施工垃圾。对于生活垃圾必须定点收集，及时清运或处理；对于施工垃圾尽量回收利用，不能回用的应按有关规定由环卫部门统一收集处理，或送往当地划定的垃圾场填埋。

五、声污染防治对策。施工阶段严格遵循规划项目所在地

地方政府制定的《施工噪声管理规定》，调整高噪声作业的施工时间；根据情况需要采取临时隔声围护结构或吸声的声屏障、隔声罩等；穿越野生动物保护区域的路段建设，应根据动物繁育迁徙规律合理安排施工周期。营运阶段若在距拟建公路路边150m处的两侧存在声环境敏感点，则应视人口密度、污染程度以及环境条件等采取适当的隔音措施或进行搬迁工作。为降低铁路建设对环境振动影响，临近线路两侧30m以内禁止新建居民住宅、学校、医院等振动敏感建筑物。

第三节 规划实施跟踪管控

阿拉善盟“十四五”口岸发展规划项目实施过程中，应单独编制环境影响评价文件，在取得环境保护主管部门审批后方可开工建设。在建设过程中，建议开展施工期环境监理工作，对施工过程环境保护工作进行全方位、全过程的监理。一是对工程建设过程中污染环境、破坏生态的行为进行监督管理，如工程及工程影响区内的噪声、废气、污水等污染物应达标排放，减少水土流失和生态破坏等；二是对建设项目配套的环保工程进行施工监理，确保“三同时”的实施，如对水处理设施、大气污染防治措施、固废防治措施和绿化工程的保护等进行监理。

项目建成后，应开展环境保护竣工验收。正常运行过程中，应成立相应的环境管理机构，定期开展环境跟踪监测，针对发

现的环境污染问题及时采取应对措施。

第四节 评价结论

本规划符合国家、自治区和盟主体功能区规划、生态功能区规划，大气、水体、土壤三大污染防治行动计划要求，在严格落实本次评价提出的环境影响减缓对策前提下，不利环境影响可以接受，区域资源环境可以承载。从环境保护角度来看，《阿拉善盟“十四五”口岸发展规划》提出的建设内容是可行的。