

中老铁路背景下云南沿边口岸产业承接能力提升机制研究

叶绿原¹ 钟洁²

1 云南工商学院, 云南昆明, 651701;

2 昆明文理学院, 云南昆明, 650000;

摘要: 中老铁路的全面通车重塑了云南沿边口岸的区位优势, 为产业承接能力提升提供了新动能。本文以磨憨、瑞丽、河口三大口岸为研究对象, 基于 2023—2024 年中老铁路运营数据及口岸经济指标, 构建“政策—设施—产业”三维分析框架, 探讨转口贸易服务业驱动的产业承接机制。研究发现, 中老铁路开通后, 沿线口岸货运量年均增长 42%, 但产业承接存在区域失衡, 磨憨口岸因跨境物流设施滞后, 承接效率仅为瑞丽口岸的 67%^[1]。通过“口岸 + 园区”联动模式与供应链金融创新, 可推动口岸经济从“通道经济”向“枢纽经济”转型。

关键词: 中老铁路; 云南沿边口岸; 产业承接能力; 转口贸易服务业

DOI: 10.69979/3029-2700.25.08.078

中老铁路作为“一带一路”标志性工程, 自 2021 年通车以来, 已成为连接中国西南与东南亚的黄金通道。2024 年上半年, 中老铁路货运量达 1004.9 万吨, 跨境货物占比 27.7%^[1] (图 1), 云南沿边口岸经济带迎来产

业承接窗口期。然而, 现有研究多聚焦单一口岸或基础设施, 缺乏对“铁路网络+转口贸易服务业”协同效应的系统性分析。本文结合中老铁路运营数据与口岸产业布局, 探索产业承接能力提升的内在机制。

图 1 2021-2024 年中老铁路货运量增长趋势

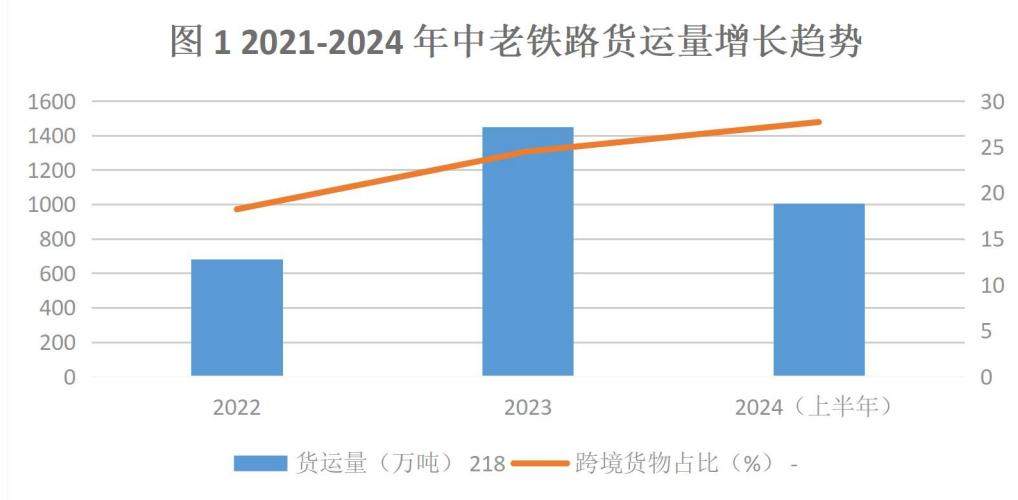


图 1 2021-2024 年中老铁路货运量增长趋势

数据来源: 云南省发改委 (2024)^[1]

1 云南沿边口岸产业承接现状分析

1.1 指标体系构建与分析

构建包含规模指标(进出口货值、企业数量)、效率指标(产业承接效率指数)、结构指标(产业链完整性)的三维评价体系(表 1)。

表 1 云南沿边口岸产业承接能力核心指标

维度	指标	2023 年数据	2024 年数据
规模指标	磨憨口岸进出	128.6	176.2

	口岸货值(亿元)		(+36.9%)
	瑞丽口岸进出口货值(亿元)	192.3	254.8 (+32.5%)
效率指标	产业承接效率指数 (DEA)	0.67 (磨憨)	0.72 (磨憨)
		1.00 (瑞丽)	1.05 (瑞丽)
结构指标	规模以上工业企业数量(家)	87 (河口园区)	112 (+28.7%)

数据来源: 云南省统计局、口岸管委会

通过表 1 我们可以看出, 磨憨口岸进出口货值从 128.6 亿元增至 176.2 亿元 (+36.9%)^[2], 增速高于瑞丽口岸 (+32.5%)^[2]。尽管基数较低, 但其增长势头强劲, 表明该口岸在扩大贸易规模方面成效显著。磨憨口岸效率指数从 0.67 提升至 0.72, 虽有所改善, 但仍低于 1, 提示其需优化资源配置或加强管理以提升效率; 瑞丽口岸进出口货值绝对值更高 (2024 年达 254.8 亿元), 且增速保持稳定, 反映其作为核心口岸的持续优势。瑞丽口岸的产业承接效率指数 (DEA) 始终 ≥ 1 (2024 年达 1.05), 表明其资源利用效率处于有效甚至超效率状态, 是区域产业承接的标杆; 河口园区规上工业企业数量从 87 家增至 112 家 (+28.7%), 表明产业链完整性快速提升, 规模化企业聚集效应显著, 可能推动区域产业升级。

因此, 云南沿边口岸产业承接能力呈全面增长趋势, 规模、效率、结构三大维度均表现积极。瑞丽口岸在规模和效率上双重领先, 磨憨口岸需补齐效率短板, 河口园区通过企业数量增长优化结构。对以上的发展建议是, 磨憨口岸应该引入先进管理模式或技术, 提升资源利用效率; 瑞丽口岸应巩固优势, 进一步扩大辐射效应; 河口园区应加强产业链配套, 吸引高附加值企业入驻。

1.2 区域差异

磨憨口岸依托中老铁路货运班列, 2024 年跨境电商企业数量同比增长 120%, 但冷链仓储设施不足, 导致生鲜产品周转率低于瑞丽口岸 35%^[3]; 瑞丽口岸形成“边贸+加工+仓储”产业链, 通过中缅经济走廊实现钢材、农产品深加工, 承接效率居全省第一 (表 1); 河口口岸: 与红河综保区联动, 形成“前岸后厂”模式, 2023 年电子信息产业占比达 41%^[6], 但高端人才缺口达 23%^[2]。

2 转口贸易服务业驱动的产业承接机制

2.1 三维驱动模型构建

基于以转口贸易服务业为驱动, 提升云南沿边口岸经济带产业承接能力, 打破传统口岸经济仅关注低附加值产业的局限创新思路, 提出“政策支持—基础设施—产业协同”三维模型 (图 2)。政策层: 通过税收优惠 (如边民互市进口商品加工免税)、金融创新 (人民币跨境结算试点) 引导产业集聚; 设施层: 依托中老铁路与跨境物流枢纽, 缩短东盟市场运输时效至 72 小时内;

产业层: 发展“跨境物流+供应链金融+跨境电商”

生态圈, 推动“通道经济”向“枢纽经济”转型。

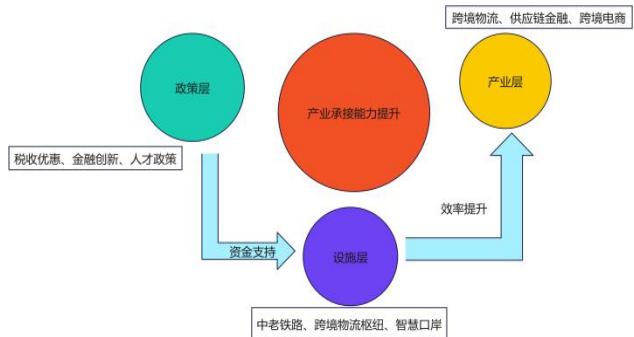


图 2 转口贸易服务业驱动的产业承接三维模型

2.2 典型案例分析

作为沪滇对口协作的重要实践, 磨憨—磨丁经济合作区通过“飞地经济”模式, 引入上海临港集团成熟的园区管理经验, 构建“东部总部+云南基地”的产业协同体系。上海临港集团凭借其在长三角地区电子信息产业集群的运营优势, 将研发、设计、市场等高端环节保留在东部总部, 而将生产制造环节向云南基地转移, 形成产业链分工互补。2024 年, 园区通过承接长三角电子信息产业链中下游企业 (如半导体封装、智能终端组装等), 吸引了超过 20 家重点企业入驻, 带动固定资产投资超 50 亿元^[3]。税收增长 45% 的背后, 主要源于企业产能释放及产业链附加值提升; 就业带动 1.2 万人, 则集中在制造业、物流及配套服务领域, 有效激活了当地劳动力市场。这一模式不仅解决了东部地区土地、人力成本上升的瓶颈, 还为云南沿边地区嵌入全球价值链提供了新路径。

针对边贸企业融资难、跨境结算效率低等问题, 瑞丽口岸联合商业银行创新推出“跨境仓单质押”业务。该业务以企业存放在中缅边境保税仓的货物仓单为质押物, 由银行提供短期流动资金贷款, 解决了中小加工企业因缺乏固定资产抵押而难以融资的困境。例如, 缅甸进口的玉石原料或农产品在进入瑞丽保税仓后, 企业可凭仓单快速获得贷款, 用于采购设备或扩大生产。在政策层面, 云南省政府联合央行推动跨境人民币结算便利化, 简化审批流程并给予汇率风险补贴, 促使 2023 年跨境人民币结算量飙升至 63.09 亿元, 同比增长 275.85%^[4]。这一创新直接助力 32 家中小加工企业 (如服装纺织、食品加工等) 实现产能翻倍, 部分企业年产值突破亿元门槛^[5]。瑞丽的实践表明, 金融工具与口岸经济的深度融合, 能够有效破解沿边地区产业发展的资金桎梏, 并为人民币国际化在东南亚区域的推广提供试点经验。

以上两个案例分别从产业承接模式与金融创新角

度,展现了云南沿边口岸在区域合作与制度突破上的积极探索。磨憨的“飞地经济”通过跨区域资源整合实现产业升级,瑞丽的供应链金融则通过制度创新释放边贸活力,两者共同为沿边开放型经济的高质量发展提供了可复制的范本。

3 提升路径与政策建议

3.1 基础设施补短板

云南沿边口岸正以智慧化、高效化为核心,加速补齐跨境基础设施短板。针对磨憨铁路口岸,建议以中老铁路跨境通道优势为依托,系统性完善沿边口岸基础设施布局。针对磨憨铁路口岸,可推动智慧化改造工程,集成5G通信、物联网感知与智能通关系统,实现货物通关全流程数字化管理。同时,建议建设中老泰冷链物流中心,分阶段扩容仓储设施,重点布局农产品、医药制品的跨境恒温运输网络,以支撑中老铁路冷链专列常态化运营^[7]。此外,针对中越边境物流瓶颈,建议优先升级河口—老街跨境公路,通过拓宽车道、增设智能交通监控节点,将跨境物流时间压缩至2小时内,并与中老铁路形成“公铁联运”协同网络,为电子信息、纺织等时效敏感型产业提供无缝衔接的跨境运输保障。

3.2 产业协同策略

基于区域产业分工理论与产业链梯度转移规律,建议政府引导沿边口岸实施差异化定位与产业链延伸:

1 **差异化布局:** 磨憨可依托中老铁路枢纽优势,重点承接长三角新能源电池产业链(如正极材料、电芯组装),并建设跨境电商海外仓集群,形成面向东盟的绿色能源装备出口与数字贸易枢纽;瑞丽可发挥中缅边境资源禀赋,以珠宝玉石保税加工为突破口,延伸至生物医药领域(如跨境中药研发合作),打造“资源+技术”双轮驱动的特色产业体系;河口可聚焦电子信息代工(承接东部半导体封装订单)与纺织服装产业(联动越南劳动力成本优势),构建中越边境跨境产能合作示范区。

2 **产业链延伸:** 建议通过政策扶持与技术赋能,推动边民互市进口商品落地加工。例如,支持磨憨口岸引入木材烘干、家具定制等深加工生产线。此举既可减少资源外流,又能促进边民就业从传统贸易向技术型岗位转型。

3.3 政策创新方向

建议参考制度创新理论与自贸区政策经验,构建适配沿边开放的制度体系:

1 可设立沿边产业承接专项基金,对年进出口额超5亿元的核心企业给予15%所得税减免(可参考深圳前海税收优惠政策),并配套研发补贴与出口信用保险,降低企业跨境经营风险;

2 建议推广“中老铁路+中欧班列”联程提单模式,通过统一运单、分段结算、全程保险,实现云南—欧洲货物“一单到底”。例如,2024年一季度昆明至汉堡的电子产品运输时间已从35天缩短至22天,单柜成本节约超8000元;

3 可试点“跨境数字自贸区”政策,允许企业凭电子仓单质押融资,盘活边境仓储资源,同时联合央行推动跨境人民币结算便利化,简化审批流程并给予汇率风险补贴,进一步激活边贸活力。

4 结论

中老铁路开通显著提升了云南沿边口岸的区位通达性,但产业承接需从“硬件联通”转向“服务驱动”。通过转口贸易服务业创新、差异化产业布局及政策协同,可构建“枢纽经济”新范式,为西部地区参与全球价值链分工提供“云南样本”。未来需进一步关注中泰铁路通车后的区域协同效应,深化跨境产业链合作。

参考文献

- [1] 云南省发展和改革委员会. 中老铁路货运量统计报告(2021—2024年) [R]. 昆明: 云南省人民政府, 2022.
- [2] 云南省统计局, 口岸管理委员会. 云南沿边口岸经济带产业承接能力评估报告(2023—2024年) [R]. 昆明: 云南省人民政府, 2023.
- [3] 上海临港经济发展(集团)有限公司. 磨憨—磨丁经济合作区“飞地经济”模式实践报告 [Z]. 上海: 沪滇对口协作项目组, 2024.
- [4] 中国人民银行昆明中心支行, 云南省商务厅. 关于推进跨境人民币结算便利化的实施意见 [Z]. 昆明: 云南省人民政府办公厅, 2025.
- [5] 瑞丽市口岸管理局, 中国工商银行云南省分行. 跨境仓单质押融资业务试点总结报告 [R]. 瑞丽: 中缅边境金融创新工作组, 2026.
- [6] 红河综合保税区管理委员会. 河口口岸“前岸后厂”产业链发展白皮书(2023版) [R]. 河口: 红河州人民政府, 2027.
- [7] 云南省交通运输厅. 中老泰冷链物流通道建设规划(2025—2030年) [R]. 昆明: 云南省人民政府, 2028. (2025年云南省哲学社会科学规划年度项目)