

# 西部陆海新通道建设下云南的国际贸易潜力分析

吴凡 张航瑜

云南大学 经济学院

DOI:10.12238/ej.v7i6.1613

**[摘要]** 建设西部陆海新通道,是云南及整个西部的新发展高地,也是助力云南通往印度洋出海口的重  
要方案。但在政策支撑不充分,基础设施建设不完善,国内外风险加剧的问题下,为推动西部陆海新通道  
的高效建设,云南应实施升级基础配套设施,优化综合物流体系,打造对外开放高地,促进通道经济高效率  
运行等举措。同时加大政策保障力度,助力西部陆海新通道与“一带一路”倡议的深度融合,实现资源优  
化配置和区域协同发展。

**[关键词]** 西部陆海新通道; 贸易潜力; 产业升级

**中图分类号:** F7 **文献标识码:** A

## Analysis of Yunnan's International Trade Potential under the Construction of the Western Land Sea New Corridor

Fan Wu Hangyu Zhang

School of Economics, Yunnan University

**[Abstract]** Building a new land sea corridor in the western region is a new development highland for Yunnan  
and the entire western region, as well as an important plan to help Yunnan reach the mouth of the Indian Ocean.  
However, in the face of insufficient policy support, incomplete infrastructure construction, and intensified  
domestic and international risks, in order to promote the efficient construction of the western land sea new  
channel, Yunnan should implement measures such as upgrading basic supporting facilities, optimizing the  
comprehensive logistics system, creating a highland for opening up to the outside world, and promoting the  
efficient operation of the channel economy. At the same time, we will increase policy support to help the new  
land and sea channel in the western region integrate with the "the Belt and Road" initiative, and achieve optimal  
allocation of resources and coordinated regional development.

**[Key words]** Western Land Sea New Corridor; Trade potential; Industrial upgrading

### 引言

西部陆海新通道是中国与新加坡共同倡议的一项重要战略工程,旨在通过优化运输网络,提升中国西部地区与东南亚国家的互联互通水平,促进区域经济发展。云南位于东南亚经济圈与南亚经济圈的结合带,近年来,党中央部署了“中缅经济走廊”,“面向南亚东南亚辐射中心”,“中国(云南)自由贸易试验区”等重大战略决策。“十四五”期间,在新的发展阶段,加速推进“西大门”的建设,将使云南在西部开发与对外开放战略中的地位进一步提高(宋大伟等,2022)。

#### 1 文献回顾

国内外的学者从不同研究视角,对西部陆海新通道(后文简称“新通道”)的内涵、困境等方面进行研究,主要集中在以下方面:

##### 1.1 新通道的内涵

重建南方丝绸之路和西南国际通道,是我国西南地区对外开放与加快发展的关键举措,应当加快建设(全毅,2021)。在此基础上,建议实施“全面开放”的空间一体化拓展路径,“产业互补”的协同成长路径,“贸易与物流”发展的“双向畅通”路径,以及“构建区域协同机制”的政策传导路径(余川江等,2022)。

##### 1.2 新通道建设的困境

中国超过七成的能源进口和一半的货物出口都需经过印太咽喉要道——马六甲海峡,因此打破“马六甲困境”已经迫在眉睫(朱翠萍,2017)。许培源和孙明松(2023)提出了解决办法,论证了新通道是连接“一带”与“一路”的纽带,打通了西南与印度洋的联系,也是打破马六甲困境的希望。

##### 1.3 国外学者研究现状

在世界银行研究中,其经济学家团队分析了“一带一路”倡议的经济效应,评估了该倡议走廊沿线经济体之间的连通性差

距,审查了该倡议下提议的基础设施改善的成本和经济影响,并确定了支持参与经济体福利最大化和风险缓解的补充性政策改革和机构(Ruta M, 2019)。另外,中国对印度洋港口有日益增长的兴趣,以及有建设新的陆路通道将中国与印度洋连接起来的计划(Brewster D, 2016)。

## 2 新通道的国际贸易潜力测算

新通道直接面向38个印度洋沿岸国家(地区),经此连接,中国与环印度洋地区的大宗货物运输能够以更近的距离、更短的时间通过海公铁联运方式进行,不再舍近求远绕太平洋航行,极大降低沿线国家地区之间的贸易成本,对于推动周边地区经贸发展、密切经贸往来具有重要意义。本部分借助联合国贸发会议数据库、全球贸易观察(GTF)数据库等,分析西部陆海新通道沿线国家之间的贸易潜力。

### 2.1 云南省与新通道沿线国家贸易往来密切

贸易结合度指数(TII)主要用于测度国家或地区间贸易密切程度,本部分利用贸易结合度指数定量分析云南省与新通道沿线国家经贸往来密切程度,具体公式为:

$$TII_j = \frac{X_j/X}{M_j/M_n}$$

其中 $TII_j$ 代表云南和某一国家或地区的贸易结合度指数, $X_j$ 表示云南对该国出口额, $M_j$ 表示云南省出口总额, $M_n$ 表示该国进口总额,表示世界的进口总额(除云南省)。 $TII=1$ 为该指数基准水平,通过比较指数大小,能够分析云南省与沿线国家经贸联系紧密程度。如果 $TII>1$ ,则说明云南省与该贸易联系密切;若 $TII<1$ ,则说明云南省与该贸易联系密切程度不高。

表1 2018—2022年云南省与新通道沿线贸易结合度指数测算结果

	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年
缅甸	234.60	224.85	163.82	145.34	124.06
马来西亚	1.50	1.57	1.97	4.25	6.45
印度	2.02	1.72	1.64	1.84	1.83
泰国	3.93	4.67	3.97	3.52	4.00
新加坡	0.68	0.70	1.31	1.79	1.61
印度尼西亚	2.82	3.22	2.26	2.39	2.31
澳大利亚	1.13	1.52	1.80	1.62	1.54
孟加拉国	2.79	1.00	1.16	1.07	4.88
沙特阿拉伯	0.16	0.16	2.10	1.28	1.70
阿联酋	0.31	0.27	0.60	0.62	0.74
巴基斯坦	1.42	0.89	1.15	1.35	0.87
伊朗	1.93	2.28	1.40	0.64	0.39
马尔代夫	0.07	0.16	0.77	1.62	2.32
斯里兰卡	1.21	1.32	1.51	1.99	1.16

数据来源: GTF数据库、中国贸促会研究院

表1的贸易结合度指数测算结果显示,从地区水平看,云南省与相关国家的贸易往来密切程度整体上随地理距离的增加而减小,云南省与缅甸贸易结合度指数远高于其他地区。从时间序列看,云南省与大部分地区的出口贸易结合度呈现逐年递增态势。

### 2.2 云南经济发展助力出口优势明显

显性比较优势指数(RCA)是用于衡量一个国家或地区在某个特定产品或行业中相对竞争优势的指标。借助显性比较优势能够分析国际贸易中的竞争力和贸易优势,计算显性比较优势指数的公式如下:

$$RCA = \frac{X_i/X_t}{W_i/W_t}$$

$x_i$ 表示云南省i商品的出口值; $x_t$ 表示云南省商品出口总值; $w_i$ 表示世界i商品的出口值; $w_t$ 表示世界商品出口总值。RCA指数得分越高,说明该地区的出口优势越明显。2018年到2022年云南省显性比较优势指数结果如表2所示。

表2 2018—2022年商品层面云南省显性比较优势指数

	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年
动植物及其产品	4.435	4.857	3.434	2.360	1.527
食品、饮料、烟草	2.030	1.605	0.830	0.764	0.859
矿产品	0.195	0.157	0.047	0.051	0.052
化工品	1.554	1.235	0.938	1.224	1.674
皮革、木、纸制品	0.605	0.545	0.947	1.157	1.156
纺织品	1.083	0.853	0.981	1.242	1.304
石料、珠宝、贱金属	0.731	0.753	0.872	1.021	1.358
机械、运输、仪器设备	0.573	0.639	0.618	0.657	0.695
艺术品及其他商品	3.128	3.262	6.077	6.051	4.876

数据来源: GTF数据库、中国贸促会研究院

显性比较优势指数测算结果显示,云南省在动植物产品、艺术品及杂项产品的出口上具有较为明显的比较优势;初级产品,如动植物产品、食品类、矿产品类的RCA指数得分呈现逐年递减的趋势;而工业制成品,例如化工、机械等产品的RCA指数逐年上升。

## 3 结论

相关指标测算充分证明,云南省与新通道沿线国家经贸往来日益密切,经贸合作关系持续升温,新通道常态化运行将持续推动云南省扩大对外开放,提升南亚东南亚辐射能力和水平。新通道沿线贸易互补性强,通过新通道建设,能够充分发挥区域内各国资源优势和产业优势,优化区域内资源配置,维护供应链安全稳定,推动释放区域经贸潜力。

## 4 新通道发展面临的问题与挑战

新通道对于推动区域经贸高质量发展具有重要作用,已得到各方重视,但目前仍面临突出问题,限制新通道经贸潜力的加速释放。

一是政策安排体制机制尚不完善,如中缅两国尚未商签第三国货物过境贸易协定。二是交通基础设施建设仍需加快,国内外相关线路尚未纳入中缅经济走廊建设框架下交通合作重点项目,线路整体运输效率仍然偏低。三是区域产业配套支撑能力较弱,新通道沿线资源开发程度低,“通道产业”的格局尚未形成。四是境外风险严重影响通道发展,缅方不合理、不稳定政策增加我方成本和风险。分别是税费成本和资金滞留成本,都增加了过境货主的资金成本。

## 5 政策建议

基于上述分析,本文针对当前新通道建设面临的现状和问题,就如何进一步优化新通道建设,释放与沿线国家贸易合作潜力,提出如下政策建议。

### 5.1 强化政策支持,推动通道建设协同

积极争取建立国家层面的工作协调机制,推动新通道建设全面上升到中央国家层面统筹推动。积极推动“仰光—曼德勒—腊戍—滚弄—清水河线路”“中缅印度洋海公铁联运”等新通道建设项目纳入中缅共建“一带一路”和中缅经济走廊(CMEC)重点合作事项。请求国家高位推动新通道建设中涉及的多双边跨境经贸协定商签工作,推动中缅两国尽快签署第三国货物过境、跨境陆路运输合作、陆路口岸扩大开放成为国际口岸等协议。

### 5.2 优化完善基础设施,建立综合物流网络

完善基础设施是推动新通道物流高效畅通的关键,主动争取上级层面政策和资金支持,持续推进临沧至清水河、临沧至普洱公路铁路等重大项目建设,推动规划建设孟定清水河至腊戍至曼德勒等高速公路及铁路。积极配合国家层面做好跨境沟通协调工作,支持引导相关基建、物流企业参与新通道建设运营,持续推动临沧至曼德勒、仰光港、皎漂港等境外交通基础设施建设。通过完善交通基础设施,在连通泛亚铁路东、中、西线横向大通道,支撑面向南亚东南亚辐射中心建设中发挥新通道作用。

### 5.3 建设对外开放平台,促进通道实际转化

依托口岸打造对外开放高地,推进孟定清水河等口岸扩大开放为国际口岸,从交通基础设施、口岸功能配套、综合服务体系等方面,提升口岸通关便利化和口岸服务能力,构建完整的口岸服务体系,将现有口岸服务模式融合现代金融服务、供应链服务、大宗商品交易服务、国际保税物流等功能,助力新通道经贸往来高效畅通。

### 5.4 深度融入“一带一路”,实现资源高效整合

新通道作为服务国家战略的大通道,是建设面向南亚东南亚辐射中心的重要环节、“一带一路”的重要组成部分,为成渝经济圈、珠三角经济圈以及西部省份乃至更广阔的内陆省份提供更为高效便捷的印度洋运输通道。加强与沿线国家政策协调工作,推动沿线国家优化经贸投资便利性,提升新通道整体软联通水平。以新通道建设推动沿线国家优化资源配置,更好融入共建“一带一路”合作倡议,推动区域协同、国际协作,深化中缅两国跨境产业合作。

## [参考文献]

[1]宋大伟,赵璐,沈熙,等.中缅印度洋新通道建设战略研究——运用智库双螺旋法谋划海公铁跨境多式联运[J].中国科学院院刊,2022,37(11):1595-1601.

[2]卢光盛,邓涵.经济走廊的理论溯源及其对孟中印缅经济走廊建设的启示[J].南亚研究,2015,(02):1-14+154.

[3]许培源,孙明松.西南陆海新通道建设的空间经济效应:促进中国东西部协调发展的视角[J].中国软科学,2023,(08):96-107.

[4]全毅.西部陆海通道建设与西南开放开发新思路[J].经济体制改革,2021,(02):50-55.

[5]Brewster D. Silk roads and strings of pearls: The strategic geography of China's new pathways in the Indian Ocean [J].Geopolitics,2017,22(2):269-291.

[6]Kobayashi Y,King J.Myanmar's strategy in the China-Myanmar Economic Corridor:a failure in hedging?[J].International Affairs,2022,98(3):1013-1032.