

中老铁路经济走廊驱动云南融入“一带一路”高质量发展路径研究

成超

中共保山市委党校

DOI:10.32629/ej.v9i4.3424

[摘要] 本文基于经济走廊与区域协调发展理论,结合开通运营四年多最新数据,运用文献研究、实证分析等方法,梳理中老铁路经济走廊建设现状、成效与问题,剖析基础设施互联互通、贸易投资便利化等五大驱动机制。同时结合滇中、滇南等四大区域禀赋差异,构建差异化融入框架并提出分区域路径,从设施联通、贸易投资、产业协同等方面给出对策。

[关键词] 中老铁路经济走廊; 云南; 一带一路; 高质量发展

中图分类号: F531 文献标识码: A

Research on the Economic Corridor of the China–Laos Railway and the Path for Yunnan to Integrate into the High–Quality Development of the "Belt and Road Initiative"

Chao Cheng

The Party School of the CPC Baoshan Municipal Committee

[Abstract] Based on the theories of economic corridors and regional coordinated development, and using the latest data from the past four years of operation, this paper employs methods such as literature research and empirical analysis to review the current status, achievements, and problems of the construction of the China–Laos Railway Economic Corridor. It also analyzes the five driving mechanisms including infrastructure interconnection and trade and investment facilitation. At the same time, considering the differences in regional endowments such as the central and southern parts of Yunnan Province, a differentiated integration framework is constructed and regional–specific paths are proposed. Countermeasures are provided in terms of infrastructure connectivity, trade and investment, and industrial collaboration.

[Key words] China–Laos Railway Economic Corridor; Yunnan; Belt and Road Initiative High–quality development

1 引言

2025年是中老铁路开通运营4周年,截至9月累计发送旅客突破5776万人次、运输货物超6627万吨,跨境货物超1500万吨,覆盖国内31个省区市及老挝、泰国等19个国家和地区,价值超400亿元。云南作为中老铁路国内段核心枢纽,正从“通道末梢”转向“枢纽前沿”,《中老铁路沿线综合开发三年行动计划(2025—2027年)》明确2027年跨境货运达2700万吨以上、跨境客运140万人次以上。在“一带一路”高质量发展与RCEP实施第四年叠加背景下,中老铁路经济走廊建设成为云南融入国家开放战略、打造面向南亚东南亚辐射中心的核心抓手。为云南依托中老铁路构建“通道+枢纽+产业”融合发展体系、高质量融入“一带一路”提供可落地路径,助力云南

从“通道经济”向“枢纽经济”转型,推动沿边开放与区域协同发展^[1]。

2 中老铁路经济走廊建设的现状、问题与挑战

2.1 建设现状评估

中老铁路经济走廊以全长1035公里的跨国铁路为核心骨架,串联云南昆明、玉溪、普洱、西双版纳与老挝北部四省,形成通道、枢纽与网络协同的开放体系。截至2025年末,线路累计发送旅客超6250万人次、货物超7250万吨,跨境货物突破1600万吨,通达国内31个省区市及19个共建“一带一路”国家,运输品类增至3800余种。当年跨境货运量546万吨,同比增长14%;磨憨口岸作为对东盟核心铁路口岸,通关时效压缩至5小时,昆明至泰国林查班港物流成本下降20%以上。国内段昆明、磨憨等物流枢纽

成型,老挝段万象南站、赛色塔开发区与磨丁特区联动发展,中老泰互联互通持续深化。

2.2 面临的问题与挑战

基础设施存在明显瓶颈,景洪至磨憨及老挝段单线运力趋紧,运能缺口突出,站场集散能力不足,境外轨距换装效率偏低、空箱率较高,制约运输效能释放。通关与规则衔接不畅,旅客与货运查验流程繁琐,两国标准互认程度不高,RCEP规则应用不足,跨境金融与服务体系存在制度壁垒,合规成本偏高。产业与货源结构失衡,沿线精深加工能力薄弱,货类集中于资源型产品与初级制品,高附加值占比偏低,沿边市场主体竞争力不足,难以匹配大通道运能。区域协同与人才保障不足,跨境规划对接不够紧密,复合型专业人才缺口较大,叠加地缘与外部不确定性,影响走廊长期稳定运行。

3 中老铁路经济走廊建设驱动云南高质量融入“一带一路”的作用机制

3.1 基础设施互联互通驱动机制

基础设施互联互通是云南融入“一带一路”的硬件基础,形成三大核心驱动路径。一是交通网络贯通机制,依托干线铁路、口岸枢纽与多式联运体系,搭建起“国内大循环+国际双循环”的交通网络,实现昆明至万象26小时直达、昆明至泰国林查班港1天直达,物流成本降幅达40%-50%,构建起1小时边境经济圈、3小时区域合作圈、8小时产业协同圈的三级联动体系;二是要素流动加速机制,铁路贯通打破跨境流通壁垒,推动人流、物流、资金流、信息流高效跨境流动,2025年跨境货物、旅客运输量稳步攀升,覆盖国内31个省区市与19个国家,生产要素跨区域配置效率提升超60%;三是枢纽集聚辐射机制,磨憨铁路口岸作为全国对东盟最大铁路口岸,集聚跨境电商、冷链物流等产业集群,推动云南从“通道末梢”向“枢纽前沿”转型。

3.2 贸易投资便利化驱动机制

贸易投资便利化打通跨境经贸合作堵点,释放开放活力。通关便利化机制依托磨憨智慧海关,推行电子舱单无纸化、铁路快通及“一单制”模式,通关时间大幅压缩至5小时,跨境贸易成本降低30%,实现高效通关。规则对接机制立足RCEP框架,推进原产地互认、关税减免与标准对接,带动滇老贸易规模快速增长,2024年云南对老挝贸易额实现大幅倍增。投资促进机制借助昆明托管磨憨、磨憨—磨丁经济合作区等平台,吸引大量投资落地,构建“政策洼地+产业高地”,实现云南企业“走出去”与外资“引进来”双向互动。

3.3 产业链供应链整合驱动机制

产业链供应链整合筑牢产业发展根基,增强开放竞争力。产业协同机制以“一企两国两厂”模式为核心,推动云南优势产业与老挝资源、劳动力优势互补,打造跨境产业链。供应链优化机制联动中欧班列、西部陆海新通道,构建全球化供应链网络,形成双向物资流通格局,提升供应链韧性与效率。产业集聚机制带动沿线绿色能源、生物医药等产业带成型,磨憨跨境电商产业园集聚大量企业,成为产业发展重要载体,2025年云南对东盟进出

口额突破400亿美元。

3.4 人文交流合作驱动机制

人文交流合作夯实合作民意基础,实现民心相通。民心相通机制依托跨境旅游专列、铁路奖学金等项目,深化文旅、教育合作,培养大批复合型人才,凝聚合作共识。文化互鉴机制推动中老文化交流常态化,助力云南打造面向南亚东南亚文化交流中心。民生改善机制带动沿线大量就业,显著提升老挝经济增速,助力其实现“陆锁国”向“陆联国”转变,为“一带一路”建设提供民生保障。

3.5 制度创新协同驱动机制

制度创新破除体制机制障碍,提供长效保障。制度创新机制通过昆明托管磨憨、“一地两检”等创新举措,打破行政区划与监管壁垒,形成“省会+口岸”跨区域治理模式。政策协同机制依托专项行动计划,推动政策、规划、标准协同,构建“以运带贸、以贸促产、以产兴城”的发展格局。开放创新机制借助云南自贸试验区先行先试优势,推进制度型开放,为云南融入“一带一路”提供可复制的制度创新样本。

4 云南区域差异化融入路径分析

4.1 区域差异性分析的理论框架构建

以区域禀赋差异理论、梯度转移理论、枢纽经济理论与开放型经济理论为支撑,搭建“区位禀赋—产业基础—开放平台—政策支撑—要素流动”五维分析框架,精准研判四大区域与中老铁路经济走廊的适配度,打造“核心引领、沿边突破、腹地支撑、联动协同”的差异化融入体系。从核心维度来看,区位禀赋上,滇中是全省开放核心枢纽,滇南为沿边口岸前沿,滇西是跨境通道枢纽,滇东北为内陆产业承接区;产业基础方面,滇中聚焦高端制造与数字经济,滇南主攻特色农业与跨境电商,滇西发力资源加工与文旅融合,滇东北侧重承接东部产业与绿色能源开发;开放平台上,四大区域分别依托自贸试验区、磨憨口岸、瑞丽口岸、内陆物流枢纽实现差异化开放;政策支撑涵盖昆明托管磨憨、沿边开放试验区等多元政策;要素流动则依托中老铁路实现人流、物流、资金流、信息流跨区域高效配置,为差异化路径制定提供理论依据。

4.2 昆明及滇中地区融入路径分析

昆明及滇中地区涵盖昆明、曲靖、玉溪等区域,是全省开放核心与产业高地,2025年跨境货运量、对东盟进出口额均占全省半数以上,采取“枢纽+平台+产业+数字”四位一体融入路径。以昆明国际陆港、王家营物流枢纽为核心,构建“陆港+空港+数字港”枢纽体系,常态化开行“澜湄快线+”班列,大幅压缩跨境物流时长、降低物流成本。推动自贸试验区昆明片区等“四区联动”,复制推广RCEP规则,打造跨境贸易与高端制造集聚区。聚焦半导体、新能源等高端产业,构建“研发在滇中、制造在沿线、市场辐射东盟”的产业模式,形成千亿级产业集群。同时联动周边州市,完善多式联运物流通道,集聚全省七成以上跨境物流企业,发挥核心引领作用。

4.3 滇南地区融入路径分析

滇南地区作为中老铁路沿边前沿与跨境产业集聚区,以“口岸+园区+农业+文旅”为核心路径,跨境货运量占全省近三成,磨憨铁路口岸是全国对东盟最大铁路口岸。推进磨憨口岸升级,完善海关监管设施,优化通关模式,通关效率大幅提升,货物吞吐量稳居全省首位。依托磨憨—磨丁经济合作区,集聚跨境电商、冷链物流等产业,打造全国最大榴莲集散中心。搭建滇老跨境农业产业链,推行热带农产品产地直供、全程冷链模式,果蔬跨境运输量与农产品出口额稳步增长。开行跨境旅游专列,推动“铁路+文旅”融合发展,带动沿线旅游经济提质增效。

4.4 滇西地区融入路径分析

滇西地区定位为跨境通道与资源加工基地,以“通道+加工+口岸+文旅”为融入路径,跨境货运与贸易额保持高速增长。联动中老铁路与中缅印度洋新通道,构建跨境物流通道,实现多式联运高效衔接。立足本地资源优势,发展橡胶、咖啡等特色产品精深加工,打造西南最大咖啡加工基地。推动瑞丽、畹町口岸与中老铁路协同联动,建设跨境贸易枢纽。打造中老泰跨境旅游环线,依托文旅产业带动就业与区域经济发展,拓展开放合作新场景。

4.5 滇东北地区融入路径分析

滇东北地区作为内陆腹地与产业承接区,以“通道+产业+物流+特色贸易”为路径,依托中老铁路与西部陆海新通道联动,打通内陆至边境物流通道。积极承接东部产业转移,构建装备制造、农产品加工“承接—加工—出口”产业链闭环。打造区域物流枢纽,对接昆明国际陆港,完善双向物流网络。依托昭通苹果、文山三七等特色农产品,搭建跨境农产品贸易基地,创新“特色农产品+跨境电商”模式,实现内陆地区借力中老铁路开放发展^[2]。

5 中老铁路经济走廊建设驱动云南高质量融入“一带一路”的路径与对策

5.1 基础设施互联互通完善路径

聚焦铁路、口岸、联运与数字基建协同发力,夯实开放硬件支撑。推进景洪—磨憨复线及玉溪—昆明电气化改造,提升线路运能30%,保障跨境列车常态化运行,力争2027年累计货运总量突破1.2亿吨。实施磨憨、瑞丽等口岸扩容升级,建设智慧海关与多式联运枢纽,将通关时间压缩至2小时内,目标2027年跨境货运量超2700万吨。构建“铁路+公路+航空+水运”联运体系,实现昆明至中南半岛核心城市全程联运,物流成本降低40%,提升多式联运占比至60%。搭建跨境物流信息平台,推行货物全程追踪与电子舱单无纸化,2027年实现数字口岸全覆盖,通关效率提升70%。

5.2 贸易投资便利化推进对策

以通关创新、规则对接、投资促进与金融服务破除经贸壁垒。全面推广“铁路快通、一单制、两地两检合一”模式,实现“一次申报、一次查验、一次放行”,2027年通关时间压缩至1小时内。深化RCEP原产地互认,推动中老海关、检疫、税务标准统一,降低贸易合规成本30%,提升原产地规则应用率至80%。出台跨境投资优惠政策,支持企业“走出去”,2027年对老累计投资超150亿元。推广跨境人民币结算与外汇便利化服务,建设跨境金融服务中心,降低融资成本20%,提升人民币结算占比至70%。

5.3 产业链供应链整合路径

打造集群化、协同化、高效化的跨境产业生态。构建滇中高端制造、滇南农产品加工、滇西资源加工、滇东北装备制造四大产业带,形成“一链多区”格局,2027年对东盟进出口额突破500亿美元。推广“一企两国两厂”模式,推动云南优势产业在老挝布局生产基地,构建“研发在滇、制造在老、市场辐射东盟”的产业链闭环,2027年跨境产能合作项目超200个。联动国内国际双循环,优化双向供应链布局,提升供应链韧性50%。建设跨境物流枢纽,实现货物“当日达、次日达”,持续降低跨境物流成本^[3]。

5.4 人文交流合作深化对策

以民心相通、文化互鉴、民生改善与人才培养筑牢合作根基。深化教育、医疗、文旅合作,扩大中老铁路奖学金覆盖面,2027年累计培养复合型人才超3000名。举办中老文化交流周、跨境非遗展演等活动,打造“澜湄文化圈”,2027年开展跨境文化交流超100场。持续带动沿线就业,助力老挝经济增长,巩固“陆锁国”向“陆联国”转型成果。建设跨境培训基地,补齐物流、法律、金融等复合型人才缺口,2027年人才供给满足率达90%。

5.5 制度创新协同推进策略

以制度突破、政策协同、开放创新与安全保障优化治理体系。推广昆明托管磨憨“飞地经济”模式,完善跨区域治理机制,2027年覆盖全省沿边地区。落实中老铁路沿线综合开发三年行动计划,推动政策、规划、标准协同,形成“以运带贸、以贸促产、以产兴城”的发展格局。复制自贸试验区改革经验,推进制度型开放,2027年开放水平提升40%。建立跨境风险预警与监管体系,提升供应链安全防控能力60%。

6 结语

中老铁路经济走廊通过设施、贸易、产业、人文、制度五大维度协同发力,叠加区域差异化精准施策,为云南高质量融入“一带一路”提供全方位支撑。未来需持续补短板、强协同、拓创新,将走廊打造成为高质量共建“一带一路”的样板工程,助力云南建成面向南亚东南亚辐射中心,服务国家开放大局。

本文系2026保山市党校(行政院校、社联校)系统课题,课题名称:中老铁路经济走廊建设驱动云南高质量融入“一带一路”的路径与对策研究,立项编号:2026BSXT05。

[参考文献]

[1]云南省发展和改革委员会.中老铁路沿线综合开发三年行动计划(2025—2027年)[Z].2025.

[2]云南省人民政府.中老铁路催生云南枢纽经济[EB/OL].2026-02-23.

[3]云南省商务厅.中老铁路开通四周年客货运输成效显著[EB/OL].2025-12-02.

作者简介:

成超(1977—),男,汉族,云南保山人,本科,讲师,研究方向:经济和党史党建。