

中老铁路对中老经贸关系影响的理论辨析

张冬梅

昆明铁路局集团党校, 云南 昆明 650208

摘 要 : 点轴开发理论、产业关联理论、地缘战略相关理论揭示了高速铁路建设和运营对经济产生影响的内在机理——集聚效应和扩散效应。本文以此为分析工具, 对中老铁路在经济中扮演的角色进行了深入剖析。首先, 它对老挝经济空间布局的产生了重要影响。通过打造“一轴三核, 多发展带”老挝南北经济走廊结构, 进一步巩固了老挝对接中南半岛市场的区位优势。此外, 借助中老铁路相关区域的可达性评估模型和城市间经济联系强度理论框架, 展示了中老铁路开通后, 沿线城镇间互联互通明显增强, 促进了资源要素流动的及时性、便捷性, 增强了城镇集聚能力和向外辐射能力。第三, 中老铁路为中国经济版图带来积极变革。不仅推进了“一带一路”倡议下中南半岛经济走廊的建设取得了实质性突破, 同样也实现了中老双方的资源优势互补。

关 键 词 : 中老铁路; 中老经贸关系; 经济效应

Theoretical Analysis of the Impact of China Laos Railway on China Laos Economic and Trade Relations

Zhang Dongmei

Kunming Railway Bureau Group Party School, Kunming, Yunnan 650208

Abstract : The point axis development theory, industry correlation theory, and geopolitical strategy theory reveal the inherent mechanisms of the impact of high-speed railway construction and operation on the economy – agglomeration effect and diffusion effect. This paper takes this as an analytical tool to analyze the role of the China Laos railway in the economy. Firstly, it has had a significant impact on the spatial layout of Laos’ economy. By creating the “one axis, three cores, and multiple development belts” structure of the Laos North South Economic Corridor, Laos has further consolidated its geographical advantage in connecting with the markets of the Indochina Peninsula. In addition, with the help of the accessibility assessment model of the relevant regions of the China Laos Railway and the theoretical framework of the strength of economic ties between cities, it shows that after the opening of the China Laos Railway, the connectivity between cities and towns along the line has been significantly enhanced, which has promoted the timeliness and convenience of the flow of resource elements, and enhanced the ability of urban agglomeration and outward radiation. Third, the China Laos Railway has brought positive changes to China’s economic landscape. It has not only promoted the construction of the Indochina Peninsula Economic Corridor under the “the Belt and Road” initiative and made substantive breakthroughs, but also realized the complementarity of resource advantages between China and Laos.

Keywords : China Laos Railway; China Laos economic and trade relations; economic effects

中老铁路是泛亚铁路中线工程, 是两国元首高度关注的一项重要标志性工程, 在共建“一带一路”框架下, 中老铁路运营两年多来已成为名副其实的中老发展之路, 幸福之路, 友谊之路。在激活区域经济、促进资源开发、促进经贸往来等方面, 日益成为中老互联互通、经济合作、改善民生、助力中老命运共同体建设的重要载体。

一、铁路建设与运营对经济影响的理论阐释

(一) 点轴开发理论

点轴开发理论是由波兰经济学家玛利士和萨伦巴首先提出的, 后由中国地理学和经济学领域专家陆大道院士加以深化拓

展, 并将其中国化。它是区域经济学的一个重要概念。在该理念体系中, “点”泛指经济活动集中的都会或者城镇中心, 而“轴”则通常代表贯通的各类基础构架络, 如交通、信息、能源及水资源等通道。“点轴理论”的核心在于依靠极化、规模、龙头、扩散、扩展等效应, 从而激发区域内经济增长。

基金项目: 本文系中国铁路昆明局集团有限公司科研重点项目“‘中国式现代化’视角下中老铁路高质量运营发展对策研究”(K23Z71)阶段性成果。

作者简介: 张冬梅(1978.1——), 女, 重庆人, 硕士研究生学历, 昆明铁路局集团党校党史党建教研室讲师, 主要研究方向为铁路经营管理。

首先，需界定在不同发展轴线上优先推进的关键区域，使其迅速演变成增长点。接着，将通过优化发展轴线和核心区层级体系，进一步推动轴线等临近欠发达城镇的发展进步，对高层次、重点支撑区进行重点支持，打造新的经济增长链，使全区域经济实现又快又优的融合发展。点轴发展战略将经济增长理论中的关键破局和径向扩张思想，在层次理论中融会贯通。铁路建设带动的增长极效应将通过点（车站）轴（铁路线路）面（沿铁路地带）的格局得到体现。^[1]

（二）产业关联理论

产业关联理论，又称产业联系理论，属于产业经济学的“中观”部分。它是通过分析中间品的投入与产出关系，研究社会经济活动过程中存在的技术经济联系。通过将动态投入产出模型与动态线形的规划衔接结合，日本学者筑井甚吉建立了应用模型；西方经济学家则将一般均衡理论融入投入产出表里，从而演化出一个“可计算”模型框架。铁路的行业关联特征主要体现在两个方面：一是铁路固定资产投资链条性特征，包括铁路基建和设备购置与其他行业的联动；第二，铁路运输过程的行业关联特征，是指铁路运输业务与其他行业的相互影响关系。

（三）地缘战略相关理论

地缘战略理论又称“地缘政治学”，最早源自古希腊军事家狄米斯托克利。他将某一国家或地区的地理位置状况作为影响国家政治行为的重要因素，并根据该地区的战略态势分析其对国家政治格局的影响，以此作为决策的重要考虑。地缘政治中的“地理”由地理延伸而来，是地理位置、边际关系和战略关系的综合反映。构成“地理”的两个基本要素是地理位置和地理环境，这两个基本要素相应地产生了超越地理界限的溢出，除了地理环境在不断地演化之外，一个国家的地理位置往往是固定不变的。地缘战略的出发点是一个国家的地理现状，最终的落脚点是国家政策的设计。跨国铁路的建设，本身就意味着外溢的地缘政治、外溢的本国经济、外溢的信息流量。

二、铁路建设和运营对经济影响的内部机理

（一）提高区域的可达性

收敛时空、叠加空间是高速铁路建设运营的显著效应。铁路开通之后，区域内的生产要素流动加快，时间得以节约、空间得到扩展，从而产生了收敛时空的效应。各种生产要素的流动快速便捷、极大可能地促进了统一、有效的大市场的形成。

同时铁路开通运营，在市场环境中，增强了城市的区位优势，提升了市场潜力。首先，线路的开通使得铁路沿线城市获得优质资源的渠道、频率更多更高；其次，铁路网不断地完善，加快了城市间的协作与交流的频率与深度，互联互通水平大幅提升，沿线更多城市受益，叠加空间效应从而产生。

（二）铁路推动要素流动，区域内市场结构优化

各种资源时空活动范围的增加有赖于可达性的提高，可达性的提高必然会促使区域内资源的配置更加科学合理，从而实现空间的集聚效应。可达性越高，时空距离越小。铁路作为一种高效

的交通运输方式，必然会带动巨大的人流、知识流、信息流的流通交汇，使得企业生产效率因此得以快速提升。区域可达性的改变，必将会打破了原有的区位经济格局，使得沿线城市产业布局更趋于科学优质合理。高速铁路的开通突破了经济发展的区位限制和瓶颈，无论是企业的原材料供应市场，还是产品销售市场都得以较大扩展，沿线产业分工不断优化升级，产业集聚趋向越来越明显。

（三）要素流动和市场结构的优化引发产业聚集与扩散

生产要素在区域内流动的本质是区域空间内生产要素的位移。产业聚集和扩散的实质是各种要素依托于通道和网络，在市场规律和地理规律的共同作用下进行资源配置。运输理论认为，区域内原有的经济平衡状况将被交通基础设施的改善和运输通道的建设所打破，区域的区位优势将随着运输体系的不断构建完善而日益显现和突出。首先，各类产业会逐渐向运输线路辐射地区聚集，长此以往日积月累、循环往复，人力资本和信息资源等会日益集中在铁路各站点城市，越来越多的企业联系日趋紧密，跨区域的外部规模经济效益从而产生。其次，得益于高速铁路的建设运营，区域内的各种资源、原材料、产成品的运输得到充分保障，区域内经济贸易发展日趋繁荣。再者，便捷的铁路运输引导着大规模人力资本和经济资源的流动与循环代谢，高铁沿线的中心城市发展迅猛，城市的市场版图不断扩大，经济辐射能力大幅增强。四是高铁的发展还将为区域经济发展更好地招商引资提供硬件保障。随着地区互联互通性提升，企业在追寻生产资源的方便度与潜力得到增长，成本开支减少，而资本效益的真实收益率得以提升，这将促使更多更大规模的投资汇聚。^[2]

三、中老铁路的经济效应分析

（一）对老挝经济空间布局的影响

对中国而言，中老铁路是“一带一路”倡议的标志性工程，是中国铁路走出去的靓丽“名片”。对老挝而言，中老铁路是拉动本国经济发展的重要引擎，是老挝由“陆锁国”转向“陆联国”的关键载体。中老铁路的建设，不只在两国经济版图上带来了变迁，同样在推动沿途各国和城镇的社会经济进步方面也发挥着积极作用。

1. 使老挝形成南北经济空间布局“一轴三核多发展带”

按照点轴开发理论，中老铁路自开通运营以来，形成了以轨道交通经济圈为辐射拓展的“一轴三核多发展带”经济空间布局。这里的“一轴”，指的是中老铁路这条大动脉。这条铁路极大地改善了老挝原有的内陆孤立状态，大大提高了老挝的国内运输和物流效率，围绕这条铁路构筑起一条亮点纷呈，颇具发展潜力的经济连廊。这里的“三核”，指的是老挝磨万铁路开通运营后，铁路沿线将形成以磨憨磨丁边境城市为中心的边境贸易区，基于旅游资源优势显著的琅勃拉邦旅游商贸区，以及以首都万象为引擎的综合产业贸易区。随着中老缅万国际铁路线路的通车，万象这一交通要冲的战略位置将更加巩固。所谓“多带”战略，即以磨憨、琅勃拉邦、万象三大节点城市为发展主轴，在经济发

展的推动下,这些节点城市将孕育出资源富集、特色鲜明、发展水平日益提升的区域。中老铁路的开通运营,为老挝的经济增长和对外开放注入了新活力,有力地改善了老挝纵贯南北的交通状况,促进了资源和要素的高效流动。^[3]

2. 提升老挝在中南半岛的地缘优势

中老铁路是中老双方推动共建“一带一路”高质量发展,构建中老命运共同体的重要载体。作为泛亚铁路中线的重要组成部分,它将纵贯中南半岛各国,最终通江达海。因此,中老铁路的开通,在促进与西亚、中亚、南亚等亚洲国家一体化进程的同时,必将打破老挝“陆锁国”的现状,使其成为东南亚地区重要的交通枢纽,对提升老挝的地缘价值起到显著的推动作用。^[4]

(二) 区域经济可达性和经济联系性动态模型评估中老铁路

1. 区域可达性的衡量理论模型

区域可达性的测量是指对区域间交通可达性(Community)的评估和测量。对于城市的连通性分析,可采纳基于中老铁路磨万段各地之间平均旅行时长的加权平均值作为判定依据。区域间城市出行时间越长、加权平均通达性指标越低。

根据2021年老挝统计年鉴《老挝旅游统计报告》的资料来源,可以推导出老挝境内磨万段沿线城市的可达性得到了极大优化,这得益于中老铁路磨万段的建设与运营。表1所示是优化前后的旅行加权平均时间。

表1 中关于老铁路磨万段开通前后旅行时间加权平均的对比

沿线城市	开通前行程加权平均时间(MIN)	开通后加权平均旅行时间(分钟)	差值(分钟)	减少率(%)
磨丁	716	180	536	74.8
孟赛	590	168	422	71.5
琅勃拉邦	474	130	344	72.5
万荣	391	106	285	72.9
万象	517	134	383	74.1

根据表格1所示,自中老铁路的磨万区段运营以来,其沿线城镇的平均加权旅程时间已经从先前的391至716分钟显著缩短至106至180分钟。其中,磨万铁路开通运营后,出行平均时间大幅压缩减少,仅为原来出行耗时的30%不到。由此可看出,该铁路线路的投入运营极大地提升了磨万区域城市间的交通出行的便利程度,优化了该区域的互联互通,极大地增强了区域要素流通的快捷性与方便性;此外,它还提升了时空联系的广度与深度,扩充了都会区边际流动元素的多样性及其覆盖范围,强化了地区与外部的经济互动。^[5-6]

2. 沿线城市经济联系度理论模型

沿线城市经济联系强度模型,是用来研究反映铁路沿线区域内各城市间经济相互辐射程度的理论模型。节点即铁路沿线城市,节点与节点之间可达性的强弱直接影响城市间经济联系的强弱。我们可通过节点间可达性的增强来促进各地区经济联系强度的提高。不难看出,节点的可达性增强与节点间的经济联系强度、社会经济发展水平成正相关关系,而同距离、时间成负相关关系。公式入下:^[7]

$$I_{ij} = (\sqrt{P_i G_i} \times \sqrt{P_j G_j}) / (D_{ji} \times D_{ji})$$

这里: I_{ij} 是经济联系在节点I与节点J之间的强弱; P_i, P_j 为节点I的人口数,节点J的人口数; G_i, G_j 为I市和J市GDP总量; D_{ij} 与 D_{ji} 为节点I、节点J两节点城市之间的最短的行程时间。 I_{ij} 越大,表明经济联系在节点之间的强度越强,反之则越小。

(三) 对中国经济空间布局的影响

1. 中南半岛经济走廊“一带一路”推进取得实质性成果

中老铁路的开通运营,不仅极大地改变了我国与东南亚各国的交通联络状况,也强化了我国对东南亚、中南半岛的地缘政治优势,是我国“一带一路”倡议在东南亚各国落地实施的立标打样工程。具体来说,这条铁路加快了人流、物流、信息流的融合,促进了人力、资本、商业活动在这一地带的集聚,催生了新的经济增长极点,对推动老挝经济发展具有重要意义。同时,它对中国云南地区流量经济的构建和增长同样起到了快速推动作用,它使中国的旅游、物流在老挝及东南亚国家的便利程度明显提高。各类资源要素的聚集又进一步推动了旅游业、房地产业、商业贸易和服务业的快速发展,提升了我国经济在整个中南半岛地区的辐射力、影响力。这是一条凝聚共识、合作共赢、充满活力的发展之路,是联通内外的黄金大通道,是中国与老挝实现了互利共赢的“幸福路”,是人类命运共同体的生动范例。^[8]

2. 实现中老优势资源互补

云南、广西与老挝山水相连,四千里滇界,一千里桂界是滇桂的一大景观。得其地利,中老铁路的建成运营,不仅促进了东南亚各国与我国在人才、资金、科技、自然资源等诸多层面资源共享取得丰硕成果,也为我国西南地区通向西部地区开辟了新的发展契机。这条铁路的通车,一方面为催生新增长动力的西部腹地经济继续扩张提供了助力;另一方面也为云南、广西等西南地区这些曾经较为闭塞的省份,带来了前所未有的发展机遇,云南、广西将抓住契机,充分发挥其优势,补齐短板,努力成为“一带一路”西进南下倡议的重要前沿,成为推动绵亘千年的古丝绸之路焕发新生机与活力重要节点。^[9-10]

参考文献:

- [1] 王新哲. 中国—老挝铁路建设对两国经济空间布局的效应研究[J]. 南宁师范大学学报(哲学社会科学版), 2019, (05): 6-11.
- [2] 杨扬; 李欣怡. 国际铁路开通对跨境物流可达性及经济联系影响研究——以中老铁路为例[J]. 重庆理工大学学报(社会科学), 2020, (04): 17-23.
- [3] 刘志迎. 产业关联理论的历史演变及评述[D]. 重庆师范大学, 2009: 53-61.
- [4] 马剑峰. 中老铁路沿线产业发展研究[J]. 学术探索, 2023, (3): 86-90.
- [5] 夏娜. 以中老铁路通道经济推动开放型经济高质量发展[J]. 玉溪日报, 2023, (10): 1.
- [6] 杨惠婷, 邓益勛. 中老铁路为中老经贸合作注入新动能[J]. 中国外资, 2023, (18): 82-84.
- [7] 杨扬. 国际铁路开通对跨境物流可达性及经济联系影响研究——以中老铁路为例[J]. 产业与科技论坛, 2006, (01): 23-24.
- [8] 阿努萨. 中国—老挝跨国铁路对老挝发展的潜在效应研究[D]. 广西民族大学, 2020: 35-46 2006, (01): 23-24.
- [9] 习逗逗. 中老铁路建设对中老经贸关系的影响研究[J]. 海南大学, 2020, (07): 53.
- [10] 陈沛. 中老铁路国际联运增量策略研究[J]. 铁道货运, 2023, 41(10): 9-14.