

RCEP背景下中老铁路对西部陆海新通道沿线的中小企业影响研究

刘宁楠

广西大学中国 - 东盟经济学院/经济学院/中国 - 东盟金融合作学院, 广西 南宁

收稿日期: 2026年1月27日; 录用日期: 2026年2月13日; 发布日期: 2026年3月4日

摘要

随着《区域全面经济伙伴关系协定》(RCEP)的正式生效与中老昆万铁路的常态化运营,中老铁路已成为重塑中南半岛地缘经济格局、推动中国 - 东盟区域经济一体化的“黄金线路”。作为市场中最具活力的主体,中小企业(SMEs)在利用该通道参与跨境贸易时,仍面临“高通达性与高交易成本并存”的现实悖论。本文聚焦于RCEP框架下的中小企业微观视角,结合实地调研的数据与资料,系统探讨了中老铁路对贸易便利化的影响机制。研究首先梳理了RCEP规则红利、中老双边机制及国内政策支撑构成的制度体系。随后,通过对中老铁路货运效能与跨境贸易标准化流程(SOP)的分析发现,尽管铁路显著提升了物理运输时效,但“路快关慢”现象依然突出,通关及单证合规环节仍是制约便利化的关键瓶颈:效率摩擦、成本结构异化、基础设施短板、金融排斥与市场风险。本文进一步提出了针对性的路径优化对策。本研究不仅为评估重大跨国基建的微观经济效应提供了理论启示,也为推动中老铁路从“通道经济”向“产业经济”转型、构建更具韧性的中老经贸合作提供了参考。

关键词

RCEP, 中老铁路, 中小企业, 贸易便利化, 西部陆海新通道

Research on the Impact of the China-Laos Railway on Small and Medium-Sized Enterprises along the New International Land-Sea Trade Corridor under the RCEP

Ningnan Liu

China-ASEAN School of Economics/School of Economics/China-ASEAN School of Financial Cooperation, Guangxi University, Nanning Guangxi

Received: January 27, 2026; accepted: February 13, 2026; published: March 4, 2026

Abstract

With the official entry into force of the Regional Comprehensive Economic Partnership (RCEP) and the normalized operation of the China-Laos Railway, this railway has emerged as a “golden route” reshaping the geo-economic landscape of the Indo-Chinese Peninsula and driving China-ASEAN regional economic integration. As the most dynamic market entities, small and medium-sized enterprises (SMEs) still face a practical paradox of “high accessibility coexisting with high transaction costs” when utilizing this corridor for cross-border trade. Focusing on the micro-perspective of SMEs under the RCEP framework and incorporating data and materials from field investigations, this paper systematically explores the impact mechanism of the China-Laos Railway on trade facilitation. The study first sorts out the institutional system composed of RCEP rule dividends, China-Laos bilateral mechanisms, and domestic policy support. Subsequently, through an analysis of the freight efficiency and Standard Operating Procedures (SOP) of cross-border trade on the China-Laos Railway, it finds that although the railway has significantly improved physical transportation efficiency, the phenomenon of “fast rails but slow customs” remains prominent. Customs clearance and documentary compliance remain key bottlenecks restricting facilitation. Based on these findings, the article provides an in-depth analysis of the core pain points hindering SMEs from utilizing the corridor: institutional friction, alienation of cost structures, infrastructure shortcomings, financial exclusion, and market risks. Furthermore, the paper proposes targeted path optimization strategies. This research not only provides theoretical insights for evaluating the microeconomic effects of major transnational infrastructure but also serves as a reference for promoting the transformation of the China-Laos Railway from a “corridor economy” to an “industrial economy” and building a more resilient China-Laos community with a shared future.

Keywords

RCEP, China-Laos Railway, SMEs, Trade Facilitation, New Western Land-Sea Corridor

Copyright © 2026 by author(s) and Hans Publishers Inc.

This work is licensed under the Creative Commons Attribution International License (CC BY 4.0).

<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>



Open Access

1. 绪论

1.1. 研究背景与意义

交通基础设施是区域经济一体化的物理载体，也是重塑地缘经济格局的关键变量。中老昆万铁路(以下简称“中老铁路”)作为中国“一带一路”倡议与老挝“变陆锁国为陆联国”战略对接的标志性工程，北起中国昆明，南抵老挝万象，全长 1000 余公里，是首条采用中国技术标准、与中国铁路网直接连通的跨国电气化铁路。自 2021 年 12 月开通运营以来，该铁路在物理空间上打破了中南半岛内陆国家的地理屏障，使老挝从传统的“陆锁国”(Land-locked Country)转变为区域枢纽型的“陆联国”(Land-linked Country)。

然而，宏观层面的通道联通并不等同于微观层面的贸易畅通。随着 2022 年《区域全面经济伙伴关系协定》(RCEP)的正式生效，中老铁路不仅是一条物理运输线，更成为 RCEP 框架下中国与东盟特别是湄公河区域经贸合作的“黄金线路”。在这一背景下，中小企业(SMEs)作为最具活力的市场主体，其在跨境贸易中的参与度直接关系到中老铁路的经济外溢效应能否最大化。既有数据显示，虽然中老铁路货运

量持续增长,但沿线产业布局仍存在“通道强、产业弱”的非均衡特征,中小企业在利用这一通道时仍面临诸多制度性与操作性障碍。

因此,本文置于 RCEP 生效与中老铁路常态化运营的双重背景下,聚焦于中小企业这一微观主体,探讨中老铁路对贸易便利化的具体影响机制,识别当前存在的显性与隐性障碍,并提出相应的路径优化建议。这不仅对于评估重大跨国基础设施的微观经济效应具有理论意义,更对指导中小企业规避跨境风险、提升中老铁路运营效能具有现实指导价值。

1.2. 文献综述

国内学界关于中老铁路的研究已形成较为丰富的成果,主要集中在地区合作、区域经济空间重构及物流工程技术三个维度。

地区合作:魏玲和刘淑琦[1] (2022)指出,中老铁路体现了小国在非对称结构中的战略能动性,是技术合作突破外部性的范例。也有分析认为通过多利益相关方的成本-收益匹配,确立了权力结构的强中心性,成为构建中老深度合作的实体纽带。张姍[2] (2023)与刘盈[3] (2021)的研究则强调,铁路建设不仅深化了政治互信,更为应对全球供应链紊乱提供了“公共产品”。

区域经济格局与空间重构。从经济地理视角来看,中老铁路显著改变了区域可达性。鱼耀[4] (2024)基于田野调查指出,铁路打破了传统空间结构,使老挝在澜湄区域的“中心性”得以凸显。张喆等[5] (2019)通过城市流网络分析发现,铁路虽然提升了区域整体的可达性,但也导致了网络结构的扁平化,可能在短期内引发资源的“过道效应”而非“集聚效应”。在产业布局方面,马剑锋[6] (2023)与王淑芳[7] (2022)均指出,目前的产业集聚主要集中在水电、矿产等上游领域,围绕铁路的下游产业链(如下游制造、商贸物流)尚未形成闭环,且存在与东道国技术承接能力脱节的问题。

跨境物流与运输效率。物流效率是贸易便利化的核心指标。黄洁等[8] (2024)的模型测算显示,中老铁路相比公路运输在客货运时间上具有显著优势(缩短 20% 以上),但通关时间仍占据总运输时长的 20%~60%,成为主要瓶颈。任珂瑶[9] (2022)则指出了轨道标准差异(准轨与米轨换装)带来的额外物流成本。

综上所述,现有研究多从宏观国家战略或中观区域产业视角出发,对微观市场主体——特别是中小企业的关注相对不足。多数文献承认通关、物流配送等“软联通”滞后于“硬联通”,但缺乏针对中小企业在 RCEP 规则下如何利用中老铁路开展贸易的具体障碍分析。本文拟在此基础上,进一步细化研究颗粒度。

2. RCEP 框架下中老铁路贸易的制度环境与政策支持

中老铁路的贸易效能释放,依赖于“国际协定 + 双边机制 + 国内政策”三位一体的制度支撑体系。本章将梳理这一多层级的政策框架¹,解析其为中小企业提供的制度红利。

2.1. RCEP 框架下的区域贸易自由化机制

《区域全面经济伙伴关系协定》(RCEP)作为全球规模最大的自由贸易协定,为中老铁路沿线的贸易活动提供了顶层规则设计。

首先,关税减让与原产地规则是其核心红利。根据 RCEP 条款,区域内 90% 以上的货物贸易将最终实现零关税。更重要的是,RCEP 统一了原产地规则(Rules of Origin),允许在成员国(如中、老、泰、越)境内的增值部分进行累积。这对中小企业意义重大,使其能灵活利用东南亚各国的比较优势(如老挝的原材料、泰国的加工、中国的技术)进行供应链布局,并通过中老铁路实现低成本流转。

¹资料来源:本章及后文提及的政策均来源于中老官方公开政策文件。

其次，贸易便利化承诺降低了非关税壁垒。RCEP 在海关程序、检验检疫、技术标准等方面做出了具体的便利化规定，要求加快清关速度(如快运货物 6 小时内放行)，这与中老铁路追求的高效物流目标高度契合。

2.2. 双边贸易协定与跨境经济合作区建设

在 RCEP 多边框架之下，中老双边机制提供了更为具体的落地载体。RCEP 提供了宏观的关税与规则红利，中老双边协定及跨境合作区提供了具体的物理载体与特殊政策，而国内的行动计划则从基础设施补短板 and 财政补贴角度降低了企业门槛。这一多维度的制度环境理论上为中小企业利用中老铁路创造了有利条件。然而，政策文本与执行实效之间往往存在差距，中小企业仍面临具体流程障碍与现实挑战。

2.2.1. 中老自由贸易协定与双边合作

中老自由贸易协定(CL-FTA)在关税减免的基础上，重点强化了服务贸易与投资保护。特别是在基础设施领域，协议明确支持中老铁路等“一带一路”项目，为跨境运输提供了法律层面的保障。此外，2024 年签署的《中国老挝磨憨 - 磨丁经济合作区跨境消费纠纷调解合作协议》，建立了跨境维权机制，一定程度上缓解了中小企业在跨境交易中面临的法律风险。

2.2.2. 磨憨 - 磨丁跨境经济合作区的制度实验

作为中老铁路进出境的关键节点，磨憨 - 磨丁跨境经济合作区承载了“境内关外”的特殊政策功能。

一是税收与投资优惠。合作区内实施“免税、保税”政策，加工制造企业进口设备原材料免征关税，且允许外资 100% 控股²。

二是要素流动便利化。在土地政策上，提供“三通一平”交付及长达 70 年的使用权；在金融方面，允许人民币与老挝基普、美元自由流通；在人员管理上，实行劳工备案制，无配额限制。

三是行政服务集成。设立“一站式服务中心”，集中办理贸易许可、签证及税务登记，试图解决传统边贸中“多头管理、效率低下”的痛点。

2.3. 国内政策支撑与地方实践

为了将中老铁路打造为国际黄金大通道，中国及云南省政府出台了一系列配套政策，形成了从中央到地方的政策传导机制。

2.3.1. “通道 + 枢纽 + 产业”的行动规划

《中老铁路三年行动计划》确立了“通道 + 枢纽 + 产业 + 市场主体”的发展思路，明确提出客运量、跨境货运量及市场主体“三个倍增”目标。

第一是通道能力提升，重点解决货运场站和通关设施短板，推进王家营等铁路枢纽的海关监管场所建设，并推广“智慧通关”。

第二是物流体系完善，昆明市物流规划提出建设三大核心枢纽(昆东商贸、昆西工业、空港国际)，并补齐多式联运短板，探索“关铁通”模式，实现海关与铁路信息共享。

2.3.2. 内外贸一体化与中小企业培育

针对中小企业外贸转型难的问题，《云南省加快内外贸一体化发展若干措施》提出了具体的支持路径：

标准衔接：支持企业对标国际先进标准，推动“同线同标同质”产品适用范围扩大；市场主体培育：实施“市场主体培育行动”，对跨境货物运输给予“站到站”运费补助，降低中小企业物流成本；同时，

²数据来源：本章数据来源于实地走访。

通过“彩云购物节”及跨境电商综试区，帮助内贸企业通过中老铁路拓展国际市场；金融支持：扩大出口信用保险覆盖面，这对于抗风险能力较弱的中小企业而言，是应对跨境支付风险的重要保障。

3. 中老铁路运营现状与贸易流程分析

贸易便利化不仅取决于物理通道的通达，更取决于通关流程的效率与标准化程度。本章通过对中老铁路的货运效能及进出口标准化作业程序(SOP)的梳理，分析当前跨境贸易的实际操作环境。从流程梳理可见，中老铁路在硬件设施和制度框架上已趋于成熟。通过“单一窗口”和“铁路快通”等技术手段，贸易便利化水平较公路运输有了质的飞跃。然而，标准化的 SOP 虽然保证了贸易安全，但也对企业的行政成本和合规能力提出了高要求。对于资源有限的中小企业，3~5 天的平均周期以及复杂的单据审核流程，仍是其充分利用中老铁路红利的主要障碍。

3.1. 中老铁路货运效能评估

自开通以来，中老铁路的货运能力经历了显著的量质齐升。截至 2024 年底，跨境货物列车已从开通初期的每日 2 列增至 18 列，牵引吨数提升至 2500 吨³，显示出强大的干线集散能力。同时，铁路部门推出的“澜湄快线”品牌化产品，将昆明至万象的运输时间压缩至 26 小时。然而，常规货运班列的运输时间仍受限于多节点作业。数据表明，中国国内段(昆明至磨憨)需 6~8 小时，国际段(磨憨至万象)需 12~15 小时。尽管物理运输时间在 24 小时左右，但涵盖报关准备、海关查验及铁路交接在内的全流程通常需要 3~5 天。这种“路快关慢”的现象是制约贸易便利化的关键点。

3.2. 跨境贸易标准化流程

中老铁路的进出口作业已形成一套由海关、铁路、边检多方联动的标准化程序(SOP)。进口流程主要分为入境前准备、口岸站作业及终到站放行三个阶段：

1. 准备阶段：企业需完成合同、发票、装箱单及监管证件的申领。对于境外铁路企业，需完成装车并生成国际联运运单。

2. 口岸节点：列车到达国际到发场后，铁路系统将舱单信息推送至“单一窗口”。企业在此环节进行舱单分票或归并，海关进行规范性审核。

3. 申报与查验：企业通过“两步申报”或“整合申报”进行数据提报。命中查验指令的货物需牵引至海关查验区，该过程(含查验作业)通常耗时 4~8 小时。

出口货物通关流程：出口流程强调“属地监管”与“口岸放行”的结合。前置监管：需实施检验检疫的货物在属地海关完成作业并获发证书。铁路协同：企业通过“95306 系统”提报计划并生成电子预配舱单，随后进行全国通关一体化申报。快速通关模式：针对特定货物，铁路快通模式允许在始发地完成申报查验，口岸站仅负责报文核放，大幅节省了在国境站的停留时间。

3.3. 合规性要求与安全保障体系

中老贸易的合规性门槛主要体现在繁琐的单据体系上，其单据要求主要有：基础单证，包括商业发票、装箱单、贸易合同、原产地证书、提单/运单及报关单；特殊监管单证，针对受管制商品及动植物产品，需提供进出口许可证、检验检疫证书、卫生证书或熏蒸证书等；金融与安全证明，大宗贸易还需提供信用证、保单及银行汇款证明。

对于中小企业而言，由于缺乏专业的合规团队，准备这些标准化文件往往需要 1~2 天甚至更久，任

³资料来源：此处及第三章其它数据和资料均来源于实地调研及企业走访。

何一项细微的单据瑕疵都可能导致货物在口岸滞留。

同时，中国政府为确保中老贸易安全，制定了一系列保障程序：1. 商品质量控制：建立商检流程，确保进出口商品符合强制性技术标准，尤其是农产品和机械设备；2. 物流路径跟踪：利用电子货物跟踪系统对跨境运单进行全流程监控，并强制要求运输保险覆盖；3. 金融结算保障：推广人民币跨境支付系统(CIPS)，通过银行间标准化结算降低汇率风险；4. 合规性监控：利用大数据风险评估工具，对企业历史记录和货物来源进行自动审查，建立高风险清单。

4. 中老铁路对中小企业贸易的制约机制与关键障碍

尽管中老铁路在物理联通上取得了显著成效，但在制度软联通和市场微观运行层面，中小企业(SMEs)仍面临“高通达性与高交易成本并存”的悖论。本章基于实地调研数据与走访运营反馈，从制度摩擦、成本结构、基础设施及金融风险四个维度，剖析阻碍中小企业利用中老铁路实现贸易便利化的深层障碍。RCEP 框架下的关税红利在实际操作中被高昂的非关税壁垒所对冲。通关环节的低效(时间成本)、行政环节的寻租(隐性成本)、基础设施的断点(物流成本)以及金融体系的缺失(风险成本)，共同构成了阻碍中小企业利用中老铁路的“四重门”。这些障碍若不破除，中老铁路将难以从“物理通道”转化为真正的“贸易走廊”。

4.1. 通关效率与规则非标准化

对于抗风险能力较弱的中小企业而言，时间成本的不可控是最大的贸易壁垒。当前，中老边境的摩擦性影响因素主要体现在行政效能低下与规则体系的不兼容。

虽然“澜湄快线”提升了干线速度，但节点拥堵依然严重。世界银行《营商环境报告》数据显示，老挝的出口与进口平均清关时间分别长达 100 小时和 120 小时，远高于东南亚平均水平。

物理瓶颈。磨丁铁路口岸的查验设施存在明显短板，仅有 1 条海关监管线具备查验条件，长度仅 180 米，单次仅能容纳 12 车。随着货运量激增(2023 年同比增长约 90%)，这种“漏斗式”的查验能力导致在贸易高峰期，货物积压与车辆滞留成为常态。

操作滞后。由于缺乏全流程的电子化管理，报关单据的流转仍高度依赖纸质文件与人工录入。特别是在 HS 编码体系上，因中老两国商品分类标准尚未完全对齐，报关信息常需老挝口岸人员手工修改录入，这种低效的人机交互模式极易引发人为错误，进一步拉长了通关周期。

中小企业普遍反映，老挝的贸易政策缺乏透明度与可预测性具体体现如下：法规变动频繁，进口关税政策与检验检疫标准调整往往缺乏缓冲期，企业难以及时获取官方解释。调查显示，54.84%的中资企业认为当地投资风险的披露不完备与不透明是最大的市场障碍；“一刀切”式执法，地方执行层面的灵活性不足，在面对跨境电商、冷链物流等新业态时，监管规则滞后。例如，对于需要特定温控的水果冷链，因缺乏针对性的快速查验通道，不得不采用分段运输或公路接驳，削弱了铁路运输的规模经济优势。

上述通关瓶颈对不同类型中小企业的冲击程度存在显著差异。农产品及生鲜贸易企业对时效高度敏感，其货物保质期短、货值随储存时间递减迅速，口岸滞留 1~2 天即可能造成整批货物变质或价格大幅折让。调研显示，火龙果、榴莲等热带水果在中老边境因查验排队导致的腐损率高达 3%~5%，直接抵消了铁路运输的成本优势。跨境电商企业则以“小批量、多批次”为主要特征，现有通关流程主要适配大宗货物，对电商包裹的集中申报、快速验放缺乏专门通道，导致企业被迫采用公路分段运输以凑整发运，无法充分发挥铁路“澜湄快线”的时效优势。而加工制造业企业(如电子配件、机械零部件)虽对绝对时效要求略低，但对交付时间稳定性(准时制生产)要求极高，通关时间的大幅波动将扰乱其供应链计划，迫使企业维持更高水平的原材料库存，增加资金占用成本。

4.2. 成本结构异化：隐性成本与非关税壁垒

除了显性的物流运费外，中小企业在中老铁路贸易中承担着高昂的“隐性成本”，这构成了事实上的非关税壁垒。

非制度性交易成本。在实际运营中部分领域的规范性有待提升。据贸易企业反馈，口岸清关环节存在诸多收费项目。由于缺乏明确的收费公示与监督机制，企业常需支付额外的非特定费用以避免货物延误。据估算，这种非制度性的隐性成本可导致单次清关成本增加 10%~15%。此外，税务环节的隐性成本同样高企，境外承包商申请纳税证明需通过特定代理机构，且费用标准随意性较大，进一步挤压了中小企业的微薄利润。

语言与文化隔阂带来的沟通成本。语言障碍是中小企业面临的“软壁垒”。老挝海关人员普遍英语水平有限，且与中国存在显著的文化语境差异。由于中小企业缺乏专业的国际化人才团队，在处理报关争议或突发状况时，往往因沟通不畅导致违规罚款或货物扣押。

4.3. 基础设施短板：集疏运体系与配套服务

中老铁路在老挝境内呈现出“干线强、支线弱”的非均衡特征，“最后一公里”的断点严重制约了综合物流效率。

“最后一公里”衔接不畅。老挝境内的物流枢纽建设滞后，铁路沿线缺乏具备现代化分拨能力的物流园区。更为关键的是，连接铁路站点的公路路况较差，承载能力不足，导致货物在“铁转公”环节耗时过长。此外，泰国段铁路建设进度缓慢，使得中老铁路目前仍处于“断头路”状态，未能真正形成直通泰国湾的出海大通道，限制了其区域枢纽功能的发挥。

专业化物流设施匮乏。针对高附加值货物的配套设施严重不足。缺乏专业的冷藏存储设备，限制了生鲜农产品的铁路运输比例。老挝互联网基础设施薄弱，偏远山区工厂常遇断网，且中老两国物流信息平台未能实现数据接口的实时互通。企业无法对跨境货物进行全流程实时追踪，这种信息黑箱使得供应链管理面临巨大不确定性。

4.4. 金融排斥与市场风险

相比大型国有企业，中小企业在跨境贸易中面临着更为严峻的金融约束与市场风险，且缺乏有效的对冲工具。

汇率波动与支付结算风险。老挝宏观经济面临财政与经常账户“双赤字”压力，基普(Kip)汇率波动剧烈。由于外汇储备不足，老挝实施了严格的外汇管制，导致中小企业面临“收汇难、汇兑难”的双重困境。官方汇率与市场汇率存在巨大价差，企业实际收汇往往低于账面价值。人民币跨境结算尚未完全普及，兑换网点有限且手续费高昂，导致资金周转效率低下。

信用风险与法律保障缺失。“买方拖欠”是中小企业面临的首要商业风险。由于老挝商业法律体系尚不完备，合同执行力较弱。一旦发生商业纠纷(如拖欠货款)，中小企业往往面临诉讼成本高、执行难度大的困境。中国信保业务数据证实，中小微企业在对老贸易中，买方违约风险占比最高。此外，非正规贸易渠道(如边民互市)凭借低成本和监管套利，对正规渠道通过铁路运输的中小企业构成了不公平竞争。

5. RCEP 框架下中老铁路贸易便利化的优化路径与对策

针对前文所述的中老铁路在管理体制、通关效率、基础设施及金融保障等方面存在的障碍，本章结合《中老铁路三年行动计划》及 RCEP 贸易便利化条款，从体制机制、通道能力、数字化平台及风险保障四个维度提出具体的优化路径。本章提出的对策建议旨在通过“管理体制优化、通道能力提升、平台

服务支撑、金融风险防范”四位一体的建设，破解制约中小企业贸易便利化的深层瓶颈。中老铁路的可持续发展不仅需要基础设施的持续投入，更需要通过 RCEP 框架下的制度创新，创造一个公平、透明、高效的贸易营商环境，从而实现区域经济的共同繁荣。

5.1. 优化管理体制与人才支撑体系

制度的有效执行取决于科学的领导机制与专业的人才保障。

健全领导与协同机制。建议依托昆明市开放型经济发展领导小组，建立中老铁路贸易联合工作组。由海关、交通、商务及铁路部门组成专项组，定期研究解决跨境贸易中的“堵点”问题。通过双边机制加强动态调整，推动中老铁路从“物理联通”向“规则联通”升级，实现运单互认、标准统一。

重塑外向型人才结构。秉持以用为本原则，大力引进掌握 RCEP 规则、老挝语及国际物流知识的高端人才。针对政府干部与企业人员，开展思维方式与业务能力的专项培训，打造具备国际视野的专业服务团队，以解决“沟通障碍”与“法规误读”问题。

推动中老商品分类标准(HS 编码)的深度对接。建立中老海关 HS 编码协调工作组，针对双方贸易量大、归类争议频发的重点商品(如电子产品零部件、农产品加工品)发布中老双语版归类指引手册，并探索预归类服务在口岸的常态化应用以减少人工干预与误判风险。

5.2. 构建数字化平台与透明化服务体系

数字化手段是降低隐性成本、提升贸易透明度的关键。

建设跨境贸易“单一窗口”。整合海关、税务、物流等部门资源，运用大数据、区块链等技术实现数据实时共享。企业通过平台即可办理报关、退税、物流查询等一站式业务，大幅缩短业务办理周期，提升通关透明度。

强化 RCEP 公共服务平台功能。打造集税率查询、原产地判定、政策解读于一体的公共服务平台。在线下设立 RCEP 企业服务窗口与外国人来华投资专窗，提供多语种、全天候的帮办代办服务，消除中小企业在合规准入上的盲区。

完善法律与知识产权保障。依托“区块链 + 七中心”模式，建设国际法律服务综合体，设立商事争议服务点。通过线上线下联动，提供全方位的知识产权与法律援助，降低中小企业在跨境贸易中的法治风险。

建立中老双边政策通报与缓冲机制。依托 RCEP 框架下的海关委员会机制推动老挝方面建立贸易政策调整的事前通报制度，对进口关税、检验检疫标准的重大变更设置不少于 30 天的企业适应期。同时，针对跨境电商、冷链生鲜等新业态研究中老互认的监管沙盒试点方案，允许在磨憨 - 磨丁合作区内试行差异化、灵活化的通关监管模式以避免一刀切式执法对新兴贸易形态的抑制。

5.3. 实施通道提升与物流枢纽建设行动

硬件设施的补短板是提升贸易便利化的物质基础。

提升通道运行效能。实施“通道能力提升行动”，加快磨憨铁路口岸水果、粮食等海关指定监管场地建设。利用“智慧通关”手段提升查验效率，缓解口岸拥堵。同时，积极推动中老泰铁路全线贯通，通过多方协商解决资金与技术难题，增强中老铁路在区域多式联运中的核心地位。

完善集疏运与海外布局。加快建设国家物流枢纽，重点完善冷链物流基础设施，解决生鲜、医药等高附加值商品的运输痛点。打通公铁联运“最后一公里”，支持物流企业与电商平台布局海外仓，通过集散中心实现大宗商品的高效循环。

推进中老铁路物流信息平台对接与数据互认。依托中国铁路货运系统与老挝铁路信息系统建立双边物流数据交换接口,实现运单状态、车辆位置、预计到发时间的实时共享。推动中老双方互认电子运单、电子舱单的法律效力,减少纸质单证流转环节,解决企业面临的信息黑箱与追溯难题。

5.4. 优化金融支持与市场风险防控机制

金融服务的普惠性与稳定性是中小企业持续参与贸易的保障。

扩大人民币跨境结算。通过政策扶持鼓励企业在贸易中使用人民币结算,降低由于基普汇率波动带来的收汇风险与汇兑成本。扩大试点范围,完善偏远地区的兑换网点布局。

创新专项保险产品。针对铁路运输易发的货物损坏、丢失、季节性延误等风险,金融机构应与铁路部门合作开发专项保险产品,为中小企业提供精准的避险工具,降低其在面临买方拖欠等信用风险时的损失。

加强政策培训与信息公开。定期组织 RCEP 关税减让与原产地规则的宣讲,助力企业利用累积规则享受优惠。建立透明的口岸收费公示制度,规范行政审批流程,遏制非制度性交易成本。

建立口岸收费公示与监督申诉机制。由商务、市场监管等部门牵头联合老挝方面共同制定中老铁路跨境物流口岸收费项目清单,实行“清单之外无收费”。在磨憨、磨丁口岸设立中老双语收费公示牌及线上查询端口,明确各项行政事业性收费、经营服务性收费的依据与标准。同时,设立企业收费申诉专窗,对违规收费、强制代理等行为建立快速核查与反馈机制,切实降低中小企业的非制度性交易成本。

强化中小企业出口信用保险覆盖与理赔便利化。针对中小企业反映集中的“买方拖欠”风险,推动中国信保等机构开发针对老挝市场的小额度、标准化、线上化信用保险产品,降低投保门槛与费率水平。设立中老铁路贸易信用保险理赔绿色通道,对单笔金额低于一定额度的案件实行简易核赔程序。

引导边民互市贸易规范化发展,促进与铁路正规贸易的良性互补。研究边民互市进口商品落地加工政策,鼓励互市贸易商品经初步加工后通过中老铁路集散,实现互市 + 铁路的联动发展。同时,加强对通过铁路运输的正规贸易企业的合规引导与服务支持避免因监管套利导致的市场扭曲。

6. 结论与未来展望

6.1. 研究总结

本文在《区域全面经济伙伴关系协定》(RCEP)正式生效及中老铁路常态化运营的双重背景下,聚焦于跨境贸易中的微观主体——中小企业(SMEs),系统性地探讨了中老铁路对贸易便利化的影响机制。通过对物流效能、通关流程、制度环境及障碍因素的深度剖析,本文得出以下研究结论:

第一,中老铁路实现了从“物理联通”到“时空重构”的跨越。研究表明,中老铁路作为首条全线采用中国技术标准并与中国铁路网直接连通的国际铁路,成功将老挝从“陆锁国”转变为“陆联国”。相比传统的公路运输,铁路运输在客货运时效上提升了 20% 以上,昆明至万象的干线时间缩短至 26 小时,显著降低了跨境物流的时间成本和货损风险。

第二,RCEP 框架为中老铁路贸易提供了制度红利,但“软连通”依然滞后。虽然 RCEP 的原产地累积规则和关税减让政策为企业提供了理论上的成本优势,且《中老铁路三年行动计划》等国内政策提供了强力支撑,但在实际操作中,中小企业面临的非关税壁垒依然高企。通关时间占总运输时长的比例高达 20%~60%，“路快关慢”成为制约贸易便利化的核心瓶颈。

第三,中小企业在利用中老铁路时面临显性与隐性障碍的“四重门”。本研究识别出结构性摩擦(流转效能低、规则非标)、成本结构异化(隐性成本、寻租空间)、基础设施断点(最后一公里衔接不畅、专业化设施匮乏)以及金融排斥(汇率风险、支付结算难)是阻碍中小企业充分获取铁路红利的关键因素。这些

障碍导致了高通达性与高交易成本并存的悖论。

第四，优化路径需转向“规则联通”与“数字化赋能”。基于障碍分析，本文提出应通过建立双边联合工作组、深化智慧通关、构建 RCEP 公共服务平台以及创新跨境金融保险产品等对策，构建一个透明、高效、普惠的贸易营商环境。

6.2. 研究发现与理论启示

通过对中老铁路贸易便利化的多维度考察，本研究在学术与政策层面产生了几点重要启示：

基础设施建设的“溢出效应”与“门槛效应”。传统的基建研究往往强调其对区域经济的正向拉动(溢出效应)，但本研究发现，对于中小企业而言，基建的红利释放存在显著的“门槛效应”。大型国有企业凭借规模优势和专业合规团队，能较快适应复杂的跨境铁路 SOP；而中小企业由于资源匮乏，在面对标准化的单据体系和行政门槛时，反而可能产生更高的相对合规成本。这启示我们，在推进“一带一路”基础设施建设时，必须同步配套针对中小企业的公共服务支持体系，防止出现贸易参与能力的非对称性。

软硬环境联通的“非同步性”挑战。研究发现，中老铁路的“硬联通”(轨道、车辆、场站)已达到国际领先水平，但“软联通”(海关互认、电子运单对接、法律纠纷调解)仍处于磨合期。正如文献综述中所提到的“技术凑组”理论，铁路技术的迁移与东道国基础条件之间存在“脱节”。结论显示，规则的标准化和透明度比物理轨道的连通更能决定贸易的成败。未来跨境基础设施项目的成功，应更多取决于双边制度互认的深度。

临近地区间产业供应链重塑。中老铁路正在重塑澜湄区域的经济重心。中老铁路彻底改变了老挝原本的陆锁国地位进而能够参与到广泛的产业链合作中，这种空间重构不仅是货物的流动，更是产业链的重组。研究显示，目前的产业集聚仍偏向上游资源开发，下游制造业的闭环尚未形成。这提示政策制定者，应利用 RCEP 的累积原产地规则，引导中小企业在铁路沿线开展深加工贸易，实现从“通道经济”向“产业经济”的转型。

6.3. 研究局限性

受限于客观条件，本研究仍存在以下不足之处：

数据时效性与微观样本覆盖面。虽然引用了 2023~2024 年的宏观数据，但由于老挝境内部分中小企业的经营数据透明度较低，针对微观企业的问卷调研样本量仍有提升空间，可能无法完全捕捉所有行业的特殊痛点。

多方利益博弈的复杂性。本研究主要聚焦于中老双边，但在 RCEP 框架下，中、老、泰、越、柬之间的多边竞争与合作关系极其复杂，本文对周边国家(如泰国)在中老铁路通车后的政策对冲行为分析尚不够深入。

法律维度的微观研究不足。虽然提及了跨境法律保障缺失，但对具体的国际贸易仲裁案例及不同法系下的执行冲突缺乏深入的个案研究。

6.4. 未来研究展望

随着中老铁路运营的深化和中老泰铁路全线贯通的预期，未来的研究方向可从以下几个方面展开：

待中老铁路与泰国铁路网实现无缝连接后，研究重点应转向“陆海新通道”与中老铁路的战略对接。如何通过铁海联运将中国内陆与林查班港高效衔接，以及由此产生的区域物流链条重构，将是极具价值的研究方向。

随着数字化转型的推进，如何利用“中老铁路 + 跨境电商 + 海外仓”模式，为中小企业打造“小

单快返”的柔性供应链？研究可侧重于数字化单一窗口与电商平台的接口标准化，以及智能物流技术在跨境追踪中的应用。

未来可利用计量经济学模型，追踪 RCEP 生效多年后，沿线国家(如老挝、泰国、中国)在电子产品、纺织服装等行业的产业转移轨迹。分析原产地累积规则是否真正驱动了产业链在铁路沿线的“块状集聚”。

随着国际社会对“绿色丝绸之路”的关注，如何利用绿色金融手段支持中老铁路沿线的生态农业和低碳工业开发？如何平衡基建开发与生态保护之间的关系？这些问题将成为评价中老铁路长期社会价值的重要维度。

总之，中老铁路的开通标志着中国与东盟经贸合作进入了“铁路时代”。虽然当前仍面临诸多制度与操作层面的障碍，但随着 RCEP 协议的深入实施和各国政策的持续优化，中老铁路必将从一条“物理通道”进化为一条繁荣、开放、惠民的“黄金贸易走廊”。

参考文献

- [1] 魏玲, 刘淑琦. 不对称与发展自主: 东南亚应对中美基建竞争[J]. 南洋问题研究, 2022(3): 1-16.
- [2] 张姗. 多重共同体构建视角下的中老铁路研究[J]. 世界民族, 2023(4): 115-124.
- [3] 刘盈. 中老战略命运共同体: 进展、挑战及强化路径[J]. 亚太安全与海洋研究, 2021(2): 91-109+4.
- [4] 鱼耀. 从“陆锁国”到“陆联国”: 中老铁路对老挝空间格局的重塑[J]. 云南民族大学学报(哲学社会科学版), 2024, 41(4): 53-64.
- [5] 张喆, 王晓梦, 姜雨皓, 等. 中老泰铁路建设对云南省及沿线国家空间联系格局的影响——基于城市流网络的分析[J]. 世界地理研究, 2019, 28(3): 43-53.
- [6] 马剑峰. 中老铁路沿线产业发展研究[J]. 学术探索, 2023(3): 86-90.
- [7] 王淑芳, 孙士宽, 叶帅. 中国海外投资项目的凑组模式研究——以中老铁路为例[J]. 地理研究, 2022, 41(7): 1814-1825.
- [8] 黄洁, 熊美成, 王姣娥, 等. 多情景模拟下的跨境铁路运输时效研究——以中老铁路为例[J]. 地理科学, 2024, 44(1): 91-98.
- [9] 任珂瑶. 中老经济走廊建设: 进展、挑战与推进路径[J]. 当代世界社会主义问题, 2022(1): 132-144.