

新冠疫情对西南陆路边境口岸的影响及对策

■ 丘兆逸 马恩熙 魏 星 南宁师范大学

摘要:西南陆路边境口岸是中国—东盟合作的前沿,也是防止新冠疫情境外输入的重要屏障。新冠疫情影响西南陆路边境口岸的跨境流动、弱化其支撑、淡化其政策优势。但是,受新冠疫情的影响,东盟跃升为中国最大贸易伙伴为西南陆路边境口岸发展带来新的动能、全球产业链重构为西南陆路边境口岸产业承接带来新的机遇、“一带一路”倡议新内涵为西南陆路边境口岸发展带来新的发展空间。为应对新冠疫情的冲击,西南陆路边境口岸应在继续做好相关管控工作的基础上,围绕增强经济韧性,积极发展数字贸易、谋划以跨境免税购物中心挖掘越南市场、构建中国—东盟产业链衔接的枢纽、注重医疗卫生合作。

关键词:西南陆路边境口岸;新冠疫情;影响;对策

新冠疫情对全球经济造成严重而深远的影响,但是我们更应看到危机中所蕴含的新的发展机遇。作为中国面向东盟开放合作的前沿、沿边地区经济发展重要平台的西南陆路边境口岸成为防止境外输入的重要屏障,面临着新冠疫情的巨大冲击,应积极转变发展思路,抓住机遇,化危为机,推动兴边富民。

一、西南陆路边境口岸简介与新冠疫情特点

(一)西南陆路边境口岸简介

从区域角度来看,西南陆路边境包括广西、云南、西藏三省区,本文基于受新冠疫情影响程度(西藏至今为止累计确诊新冠肺炎患者1例,并已经治愈出院)和数据可获得性,仅选择广西和云南的陆路边境口岸进行分析。广西与云南的陆路边境线长达5080公里,占中国陆

路边境线总长的四分之一强,分别与越南、老挝、缅甸接壤,其中包括17个一级口岸和13个二级口岸。西南沿边地区是中国相对贫困集中地区,受新冠疫情冲击较大,因为低收入者的就业方式主要为非正式就业,工作岗位及收入具有很大的不稳定性,更易受外界因素的影响。因此探讨新冠疫情对西南陆路边境口岸的影响并探索相应的对策,对促进兴边富民具有重要的现实意义。

(二)新冠疫情特点

一是新冠疫情是全球化以来最大的流行病。据亚洲开发银行(2020)的相关研究,新冠病毒的传染率为1.5—3.5,比2003年的SARS、2012年的中东呼吸综合征都高。根据世界卫生组织(WHO)的统计,截止2020年7月1日,全球累计报告了1030多万例新冠肺炎病例,超过50万人死亡,波及200多个国家。二是新冠疫情对经济的冲

击是全球性的。根据国际货币基金组织(IMF)2020年6月份的预测,新冠疫情冲击将导致2020年全球经济收窄4.9%,比1月份新冠疫情发生之前的预测调低了6.5个百分点,是20世纪20年代末30年代初大萧条以来最大的经济衰退,并且复苏具有不确定性。三是新冠疫情对不同产业的影响存在差异。Alessandro Sforza and Marina Steininger(2020)的研究发现,新冠疫情对批发和零售、公共服务等行业的冲击较大。其中,在隔离场景下,新冠疫情对欧盟批发和零售行业造成的损失超过2065.8亿美元,而对农业造成的损失为318亿美元。

二、新冠疫情对西南陆路边境口岸的冲击

(一)新冠疫情影响西南陆路边境口岸的跨境流动

[基金项目]本文系国家社会科学基金项目(项目编号:18BMZ132)。

[作者简介]丘兆逸(1973—),男,南宁师范大学经济与管理学院教授;研究方向:对外开放与产业发展。马恩熙(1995—),女,南宁师范大学经济与管理学院研究生;研究方向:对外开放与产业发展。魏星(1996—),女,南宁师范大学经济与管理学院研究生;研究方向:对外开放与产业发展。

当前东盟的新冠疫情总体平稳,但空间分布不均衡。其中,新冠疫情相对严重的国家为印尼、菲律宾、新加坡,而与中国西南陆路边境接壤的越南、老挝、缅甸相对较轻。当前中国的新冠疫情已经得到控制,但是为了防止第三国新冠肺炎病例的输入,西南陆路边境口岸新冠疫情防控的态势仍比较严峻。广西除凭祥友谊关、东兴口岸外,对凭祥铁路、爱店、水口、垌中等口岸及凭祥浦寨通道等仅保留货运通行功能,其余口岸、通道暂时关闭。云南 19 个陆路口岸与 14 个通道仅保留货运通行功能而暂停客运功能,其余通道暂时关闭。严格的新冠疫情管控导致西南陆路边境口岸的人员、货物等跨境流动急剧下降。具体表现为:一是对西南陆路边境口岸贸易造成冲击。以边民互市为基础的边境贸易是拉动口岸经济发展和边民就业的重要力量。但是受新冠疫情影响,以人员接触为主的边境贸易受冲击较大,西南陆路边境口岸的贸易和去年同期相比呈现大幅下降趋势。据南宁海关统计,2020 年前 2 个月,广西边境小额贸易与边民互市贸易进出口总额分别为 89 亿元、38.8 亿元,同比分别下降 25.5%、35.2%。可见,西南陆路边境口岸贸易受到较大冲击。二是对西南陆路边境口岸劳动密集型产业造成冲击。在新冠疫情发生之前,跨境劳务合作是推动西南陆路边境口岸发展的重要途径。根据世界银行统计,2019 年,越南、老挝、缅甸的人口分别为 9646 万、717 万、5405 万,20—54 岁的人口占全部人口的比例分别为 51.4%、47.6%、48.9% (2017 年数据),劳动力资源丰富。2019 年,

越南、老挝、缅甸的人均 GDP 分别为 2715 美元、2535 美元、1408 美元,分别为广西(云南)同期的 43.59% (39.06%)、40.70% (36.47%)、22.61% (20.26%),可见越南、老挝、缅甸的劳动力成本优势显著。2016 年国务院出台的《关于支持沿边重点地区开发开放若干政策措施的意见》,允许包括西南陆路边境一级口岸在内的沿边重点地区按规定招用外籍人员;2019 年出台的《中国(广西)自由贸易试验区总体方案》明确规定,位于凭祥的中国(广西)自由贸易试验区崇左片区的主要功能之一就是发展跨境劳务合作。截至 2018 年底,仅广西东兴、凭祥两市就累计利用越南劳工 20 多万人次,有效促进口岸劳动密集型产业发展。新冠疫情发生之前,云南德宏州瑞丽市每天有 3 万左右的缅甸籍人员从姐告口岸进入,其中大多从事跨境劳务工作。新冠疫情导致西南陆路边境口岸管理严格,致使越南、缅甸等邻国的劳工进不来,从而影响西南陆路边境口岸劳动密集型产业的发展。三是对西南陆路边境口岸服务行业造成较大冲击。根据《云南统计年鉴(2019)》,2018 年云南边境口岸入境一日游的外汇收入高达 5.74 亿美元,表明边境旅游是口岸经济收入的重要来源。根据国务院新闻办的报道,2019 年广西仅陆路口岸出入境人数就达到 2079 万人次,平均每天 5 万多人次;而新冠疫情发生后,从 2020 年 3 月 18 日至 5 月 18 日,广西陆路口岸累计入境人数仅为 4765 人,平均每天只有 80 人左右。另据云南新冠肺炎疫情防控工作新闻发布会公布的消息,该省在 2020 年 3 月 31 日开始严控境

外疫情输入后,4 月 4 日的入境人数比 3 月 30 日下降了 74.94%。入境人员的大幅度减少使得西南陆路边境口岸的消费需求急剧缩减,从而对相关服务行业造成较大冲击。

(二) 新冠疫情弱化西南陆路边境口岸的支撑

西南陆路边境口岸的发展离不开中国与东盟经济发展的支撑。而新冠疫情通过供给和需求两条途径,弱化西南陆路边境口岸的支撑。在供给方面,新冠疫情防控需要实行人员隔离政策,导致劳动力供给减少,从而影响生产,这对服务行业的影响尤为突出。2018 年,中国第三产业的就业人数占比高达 46.3%,而东盟有 1269 万人从事服务行业(不包括公共服务在内),占全部就业的 43.8% (ADB, 2020),受疫情的冲击较大。在需求方面,新冠疫情蔓延对居民消费地冲击较大,尤其是旅游、住宿、交通、文化娱乐等服务消费下降幅度更大。根据亚洲开发银行 2020 年 6 月份的预测,2020 年中国、东南亚(含东盟和东帝汶)的经济增长率仅分别为 1.8%、-2.7%,分别比 2019 年下降了 4.3 个百分点、7.1 个百分点。东盟有 8 个国家 2020 年的经济增长率为负,其中泰国 2020 年的经济增长率预计为 -6.5%,跌幅达 8.9 个百分点。而根据国际货币基金组织 6 月份的预测,2020 年中国与东盟五国(印度尼西亚、马来西亚、菲律宾、泰国、越南)的经济增长率分别为 1%、-2%。新冠疫情导致中国与东盟经济增速下滑,将会弱化西南陆路边境口岸的支撑。

(三) 新冠疫情淡化西南陆路边境口岸的政策优势

为推动兴边富民,中国对包括西南陆路边境口岸在内的沿边地区在投资、边民互市等方面实施了大量优惠政策。而新冠疫情爆发之后,面对前所未有地冲击,中国及时出台了系列积极经济政策,如增加1万亿元再贷款再贴现额度、增加1万亿元财政赤字规模、发行1万亿元抗疫特别国债等;而受经济发展水平、产业结构等因素的影响,西南陆路边境口岸对上述积极政策利用不够充分,从而在一定程度上淡化了西南陆路边境口岸的政策优势。相关研究也表明,中国的财政政策与货币政策存在显著的区域差异效应,对东部的作用较大,而对中西部的影响较小。

三、新冠疫情为西南陆路边境口岸发展带来的机遇

(一) 东盟跃升为中国最大贸易伙伴为西南陆路边境口岸发展带来新的动能

中国与东盟海陆相邻,贸易往来密切,双边贸易总额从2000年的395.2亿美元上升至2019年的6414.6亿美元。2019年之前,欧盟和美国是中国前两大贸易伙伴,因而东部沿海地区具有区位优势。2019年,受中美贸易摩擦的影响,东盟超过美国,成为中国第二大贸易伙伴。根据中国海关总署的统计,2020年1—5月,受新冠疫情的影响,欧美市场萎缩,中国—东盟双边贸易额达1400亿美元,占中国外贸总额的14.7%,东盟首次超越欧盟而成为中国第一大贸易伙伴。其中,越南是与中国贸易往来最为密切的东盟国家,2020年第一季度中越双边贸易额达217亿美

元,占中国—东盟贸易总额的15.5%。西南陆路边境口岸与越南接壤或相近,具有良好的区位优势,发展动能强劲。

(二) 全球产业链重构为西南陆路边境口岸产业承接带来新的机遇

全球价值链是二战后全球分工的主要形式,其把生产分工从产业环节推进到工序环节,降低了发展中国家参与全球分工的门槛。中国处于全球三大生产网络之一的东亚生产网络(其他两大生产网络为北美自贸区、欧盟)。新冠疫情发生之前,全球产业链布局主要考虑经济因素,如通过生产工序外包来节约劳动成本等。新冠疫情发生之后,跨境交易成本上升,甚至导致某些全球产业链中断,从而放大了新冠疫情对全球经济地冲击。为此,出于稳健和效率的考虑,应对疫情等灾害成为全球产业链重构的主要影响因素。西南陆路边境口岸所在地区相对落后,产业集聚度不高,应对传染性疫情具有一定优势。其中,截至2020年7月底,广西沿边的崇左市是该区十四个市中唯一没有发生本地新冠肺炎病例的城市。由于疫情防控的差异,中国和东盟的新冠疫情目前已得到基本控制,而欧盟和北美的疫情防控形势还比较严峻。在逐利资本的驱动下,全球产业链总体上存在从西(欧美)向东(东亚、东南亚等)转移的态势,西南陆路边境口岸作为中国面向东盟开放的前沿,具有承接全球产业链转移的良好机遇。

(三) “一带一路”倡议新内涵为西南陆路边境口岸发展带来新的发展空间

新冠疫情的蔓延显示,公共卫

生是全球发展的短板。2020年6月18日召开的“一带一路”国际合作高级别视频会议上,习近平主席对“一带一路”倡议寄予新期待,提出把“一带一路”打造成维护人民健康安全的健康之路,为西南陆路边境口岸带来新的发展空间。根据东盟秘书处的统计,2017年东盟国家居民人均预期寿命为71.9岁,而中国居民人均预期寿命为76.7岁;2016年东盟5岁以下儿童死亡率为26%,比中国同期高出15.8个百分点,这些都从侧面反映出中国的医疗卫生条件总体高于东盟平均水平。事实上,东盟国家每年都有大量的边民来中国寻求更好的医疗服务。当前,与西南陆路边境口岸接壤的越南、老挝、缅甸等国的新冠疫情虽然比较轻,但因其医疗卫生条件相对落后,大面积爆发的风险依然存在。为此,西南陆路边境口岸应充分利用国内的医疗卫生资源优势,发展面向东盟的健康安全合作。

四、西南陆路边境口岸应对新冠疫情的发展策略

根据亚洲开发银行2020年6月份的预测,中国与东南亚2021年的增速将分别回调到7.4%、5.2%,其中中国增速比新冠疫情发生前的2019年还高出1.3个百分点。可见,中国与东盟长期向好的基本面没有改变,双边合作空间巨大。因此,西南陆路边境口岸应在继续做好新冠疫情防控工作的基础上,处理好短期与长期的关系,积极增强口岸经济韧性,化危为机,渡过难关。考虑政策优势被淡化,建议国家创新西南陆路边境口

岸的支持方式,推动形成可持续发展的新优势。

(一)积极发展数字贸易

为应对新冠疫情严格管控所致的人员跨境流动困难,西南陆路边境口岸应充分利用 2020 年中国—东盟数字经济合作年的机遇,积极发展针对边民的数字贸易,实现人货分离。构建适应小额贸易的西南陆路边境口岸数字贸易平台,降低边民参与的门槛;将允许边民每天线下享受 8000 元贸易额免税的优惠措施转移到线上,激发边民参与数字贸易的积极性;积极开展相关培训,提升边民参与数字贸易的意识和能力;拓展口岸数字贸易的空间,实现全球买全球卖,避免过度依赖邻国单一市场而形成的风险。

(二)谋划以跨境免税购物中心挖掘越南市场

自 20 世纪 90 年代以来,越南成为全球发展最快的国家之一。根据越南的计划,其年均增长率将保持 8%,到 2035 年将达到中上收入国家水平。据中国海关总署统计,中国与越南货物贸易总额从 2015 年的 958.19 亿美元升至 2019 年的 1620.03 亿美元,成为中国在东盟的最大贸易伙伴。另据亚洲开发银行 2020 年 6 月份的预测,今年越南的经济增长率虽有所下降,但仍保持 4.1% 的增速,是东盟唯一保持正增速的国家。世界银行(2016)预测,到 2035 年其城镇化率将超过 50%,人均 GDP 至少达到 1800 美元(按 2011 年购买力平价计算),超过一半的人口进入中等收入阶层,其每人消费 15 美元/天,购买力巨大。因此,西南陆路边境口岸应充分发挥与越南相邻的优势,借

鉴霍尔果斯口岸的经验,探索在新冠疫情防控常态化的背景下发展跨境免税购物中心,充分开拓越南市场。

(三)构建中国—东盟产业链衔接的枢纽

中国—东盟产业链经受住新冠疫情冲击的考验,并且合作正在进一步加强。西南陆路边境口岸应充分利用与东盟相邻的区位优势,针对东盟的电子和通信产业,积极承接东部电子与通信零部件产业转移,打造中国—东盟产业链衔接的枢纽。根据联合国亚洲及太平洋经济社会委员会(2018)的报告,集成电路是柬埔寨、马来西亚、菲律宾、新加坡、泰国、越南等东盟国家的主要出口产品。其中,2017 年越南电话设备、集成电路分别占其出口总额的 19.8%、6.5%,是该国出口的前两位商品。根据联合国贸发会议(2020)的研究,中国中间产品出口下降 2%,将导致新加坡、越南、马来西亚、菲律宾的通信设备产业损失分别为 10.27 亿美元、8.81 亿美元、2.68 亿美元、1.15 亿美元。为此,应加强广西与云南陆路边境口岸的合作,明确各自定位,进行合理的分工与合作,避免双方在承接东部电子和通信零部件产业中形成恶性的逐底竞争。针对目前联接西南陆路边境口岸交通基础设施等级偏低的状况(如作为国家一类口岸的广西南宁明爱店口岸尚未有高速公路或铁路联接,全程仅 50 多公里的二级公路需要行驶 1 个多小时),建议提升西南陆路边境口岸联接腹地的基础设施水平,以便更好承接东部电子和通信零部件产业转移。

(四)注重医疗卫生合作

新冠疫情没有边界,中国与东盟应在新冠疫情防控中加强合作。在防治新冠肺炎的过程中,中药发挥了重要作用,并且中药在东盟具有较高的认可度。中国是全球最大的中药材消费国,进口药材是中国中药材资源的重要组成部分。而东盟国家中药材资源丰富,其中鸡血藤、土茯苓等是中国稀缺而需求量大的原生中药材。广西南宁明爱店口岸是广西边境品种最多、规模最大的中药材集散地,云南瑞丽口岸是全国中药材进口通关量最大的口岸。为此,建议西南陆路边境口岸充分利用把“一带一路”打造成维护人民健康安全的健康之路之机遇,依托广西南宁明爱店口岸和云南瑞丽口岸,发展以东盟国家中草药为原料的中药产业,打造中国与东盟医药产业合作发展的新引擎。▲

参考文献:

- [1] 孟劲珺. 中国边境陆路口岸对外贸易的优势及提升路径[J]. 对外经贸实务. 2020(2):22-25.
- [2] 孙久文. 新冠肺炎疫情对中国区域经济发展的影响初探[J]. 区域经济评论. 2020(2):8-11.
- [3] 刘志彪. 新冠肺炎疫情下经济全球化的新趋势与全球产业链集群重构[J]. 江苏社会科学. 2020(3):1-8.
- [4] ASEAN. Economic Impact of COVID-19 Outbreak on ASEAN [R]. ASEAN Policy Brief, April. 2020.
- [5] Roger Strange. The 2020 Covid 19 Pandemic and Global Value Chains [J]. Journal of Industrial and Business Economics. 2020. Forthcoming.