

云南促进“带”“廊”衔接的交通物流体系研究¹

武友德¹， 闰晓燕²， 曹洪华³

(1. 云南师范大学 华文学院； 2. 云南师范大学 旅游与地理科学学院；

3. 云南师范大学 泛亚商学院， 云南 昆明 650092)

【摘要】：设施联通是共建“一带一路”优先领域。孟中印缅经济走廊与长江经济带战略凸显出云南的区位优势，构建衔接“廊”“带”的交通物流体系成为云南省建设面向南亚东南亚辐射中心的首要任务。基于促进云南省构建“廊”“带”衔接的战略构想，本文提出了“一轴两翼三区一门户”的空间布局，通过梳理综合交通体系与现代物流体系的现状与瓶颈，并针对总体走向、重要节点和物流方式，认为云南要融入长江经济带，连通孟中印缅经济走廊，须加快推进“核心轴线”铁路和公路干线的建设，做好滇中城市圈骨架公路网和铁路网建设；增强“东北端”水富港通达长江经济带的水陆联运能力，做好航道整治和翻坝建设，提升金沙江航道通航能力，建设沿金沙江高等级公路；尽快启动“西南端”瑞丽通达缅甸、印度、孟加拉国的能力，并做好与沿线城市互通互联。

【关键词】：“一带一路”；交通体系；物流体系；云南省

【中图分类号】：F287.3

【文献标识码】：A

【文章编号】：1006-723X(2018)04-0099-05

一、云南“带”“廊”衔接战略的提出

(一) 战略背景

从外部看，实施“一带一路”倡议，是党中央主动应对全球形势深刻变化、统筹国内国际两个大局做出的重大战略决策；从国内看，“长江经济带”战略是经济增速的换挡期，国家转变国土开发模式和区域经济发展方式，即从过去过度依赖沿海发展，到促进东中西三大地带协调发展的战略举措。^[1]2014年9月25日，国务院印发的《关于依托黄金水道推动长江经济带发展的指导意见》中，推动滇中区域性城市群发展被正式提升到国家战略层面，云南成为长江巨龙内向拓展的龙头。^[2]2015年5月27日，《推动共建丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的愿景与行动》发布六大经济走廊规划，中国-中南半岛、孟中印缅两大经济走廊建设落在云南版图上。^[3]2015年1月19日至21日，习近平总书记深入我省考察指导工作，提出“主动服务和融入国家发展战略”的要求和“面向南亚东南亚辐射中心”的定位。^[4]2015年5月，张高丽副总理在亚欧互联互通产业对话会上阐述中国与“一带一路”沿线国家规划建设六大经济走廊，并强调了设施联通的重要性。^[5]

(二) 战略原则

¹**【基金项目】**：国家社科基金重大项目(16ZDA041)；国家自然科学基金项目(41301180, 71463067)

【作者简介】：武友德(1964-)，男，云南禄劝人，云南师范大学华文学院教授，博士生导师，主要从事区域经济与跨境合作研究；

【通讯作者】：闰晓燕(1983-)，女，山西寿阳人，云南师范大学旅游与地理科学学院博士研究生，主要从事区域经济与文化地理研究；曹洪华(1982-)，男，河北沧州人，云南师范大学泛亚商学院副教授，博士，主要从事区域与城市经济研究。

(1) 内外结合。云南处于长江经济带与孟中印缅经济走廊的连接点，立足内引外联的核心功能，以联通长江黄金水道吸引沿江产业要素向云南集聚，以陆路开放打造长江经济带陆路自贸区，实现内外结合，产业互动。(2) 产城融合。长江经济带战略将加速云南城镇化进程。在强调城镇化规模的同时，更应注重城镇化的质量，摒弃园区与人居割裂开发的圈地模式，强化以就业为导向的新型城镇化，以城镇化为载体集聚产业要素，以产业就业带动为着力点实现人的城镇化。(3) 人地和谐。金沙江流域的生态屏障功能关系到长江经济带可持续发展。长期以来，金沙江流域为保护生态安全付出了经济发展的代价。正如上游开发不能威胁下游的生态环境一样，下游的发展也不可无视上游的利益牺牲，唯有全流域共享、人的发展与生态保护共进的模式才能体现长江经济带的和谐共生。(4) 产建配合。长期以来，云南力推通道经济，但效果不显著，市场不买账，究其原因经济体量小、要素流动弱、市场认可度低。在云南融入长江经济带过程中，仍需借助通道经济，以产业要素的涓涓细流助推腹地经济。^{[6][7]}因此，需强化产业合作的共赢效应，让市场在通道经济建设中起支配作用，用产业合作集聚沿江外向型企业投资，吸引邻国交通对接。

(三) 战略布局

遵循空间特征、交通通达性和地缘经济的规律，将云南“融入”长江经济带的空间布局归结为“一轴两翼三区一门户”。所谓的“轴”，即沿水富-昭通-昆明-芒市-瑞丽的交通线发展轴；所谓的“两翼”，即金沙江中下游和乌蒙山片区；所谓的“三区”，即昭鲁产业承接区、滇中城市经济区和瑞腾芒三角区；所谓的“门户”，即水富“门户”枢纽。沿轴线重点推进，带动“轴”边区域；以水富为门户，连接黄金水道；以昭鲁为前沿，进行产业承接；以瑞腾芒为大门，向西开放；以滇中城市圈为枢纽，肩挑两头；以金沙江、乌蒙山为两翼，构筑生态屏障。最终形成促两头、强中间、内联外通、两翼齐飞的战略格局。

二、交通物流体系建设现状

(一) 沿核心轴铁路网境内现状

沿中轴线“水富-昆明-瑞丽”的铁路干线的东北段“水富-昭通-曲靖-昆明-楚雄-大理”已经建成并通车运营，西段“大理-保山-瑞丽”段尚未建成，需要加快推进。其中“水富-昭通”为内六线云南段，“荷马岭-曲靖-昆明”为沪昆线云南段，“昆明-广通”为成昆线云南段。该核心轴线在荷马岭方向与沪昆线相连可通往贵州、湖南、江西、浙江、上海等地；在沾益方向与盘西线相连，可通往富源；在塘子站有通往东川的支线；在广通站沿成昆线可通往四川攀枝花、成都方向。

(二) 跨境中缅铁路推进现状

连接缅甸若开邦皎漂深水港至昆明的中缅铁路，将贯通缅甸若开邦、马碲省、掸邦等地，是泛亚高铁网的重要组成部分。连接皎漂-敏布-安-敏巴-妙吾-皎多-伯那岛-实兑的铁路将与敏布-巴丹-安路段相连，并将新建通往皎漂深水港的敏布-巴丹-安长约 65 英里路段。皎漂-安-敏布铁路建成后，将连通敏布-马碲-曼德勒-腊戍-木姐。同时，连接缅甸木姐到中国姐告的跨国铁路项目也将同时施工。该项目完成后，缅甸掸邦将与中国云南省连通，成为云南连接长江经济带和孟中印缅经济走廊的大通道。

(三) 沿核心轴高速公路网现状

沿“水富-昆明-瑞丽”中轴线的公路干线已经连通，贯穿轴线公路大动脉基本成形。其中经水富的高速公路向东北延伸，可进入四川和重庆，链接成渝经济圈；在嵩明境内与沪昆高速、杭瑞高速交会。在昆明境内，向北沿京昆高速可到达成都，向东南沿广昆高速可到广西，向南沿昆磨高速和昆河高速可通玉溪、普洱、西双版纳、红河。在大理境内，向北可以沿大丽高速到达丽江，辐射香格里拉和西藏，向南可以到达临沧。

(四) 中缅印出境公路现状

昆明经瑞丽至缅甸皎漂公路通道全长 1728 千米，云南境内段（昆明-瑞丽）里程长达 706 千米，已建成高速公路。昆明经腾冲至印度雷多公路通道全长 1233 千米，云南境内段（昆明-猴桥）里程长达 682 千米，其中昆明至腾冲段 624 千米已建成高速公路。

（五）中缅油气管道建设现状

中缅油气管道是我国重要的西南能源大通道。原油管道起点位于缅甸西海岸马德岛，天然气管道起点在皎漂港，经缅甸若开邦、马圭省、曼德勒省和掸邦，从云南瑞丽进入中国，在贵州安顺实现油气管道分离，原油管道的末站为重庆，天然气管道则将南下到达广西。由中国、缅甸、韩国、印度四国六方投资建设的中缅天然气管道（缅甸段）主干线于 2013 年 10 月建成投产。2017 年，云南省经中缅输油管实现运营，运输距离比东部沿海地区节约三分之二，效益凸显。

（六）现代物流发展现状

截至 2016 年，云南省在交通运输、仓储设施、信息通讯、货物包装与装卸等物流设施和装备方面已经具备了一定规模，为现代物流业的发展奠定了较好的基础。铁路运输、公路运输、水路运输、航空运输、管道运输等五位一体的综合运输体系已基本形成。出省、出境通道高等级公路改造已经完成，实现出境伊洛瓦底江、澜沧江、红河及出省长江的航道升级，形成以昆明为中心的物流承接地。到 2015 年将分别完成南昆、贵昆、成昆、内昆、滇藏 5 条铁路云南段的改造与建设，由桂、黔、川、藏四省区五向入滇，经云南路网后，实现沿泛亚铁路东、中、西三向出境，经越、老、缅三国连接东南亚、南亚等地区的“五入滇、三出境”网络布局的战略构想。基础设施条件的改善为物流发展提供了有利条件。

三、交通物流体系存在的问题

（一）“核心轴线”的运能限制

截至 2016 年，麻柳湾-会泽、龙陵-瑞丽部分路段建成通车，滇中、昆明-大理、滇东北的铁路已经贯通，云南沿“核心轴线”的高速公路基本贯通，并能与其他走向主要铁路干线通达长江经济带。但是，昆楚大高速等主干线设计能力较低，运能接近饱和，昆楚大高速扩容试验段尚在规划建设过程中。沿核心轴线的高速公路除了东北和西部小部分路段外，基本全线贯通，能够辐射玉溪、曲靖、丽江等中心线附近城市。水富港综合交通体系基本形成，但是港口货物吞吐量较小，港口仍需进行扩建。经瑞丽的国际通道境内段进展顺利，公路等级高，但是境外部分路段通行能力差，制约了国际大通道功能的发挥。中缅印公路国内公路等级高，通行能力强，国外公路等级较低，通行能力较差。

（二）金沙江水运通道通航瓶颈

金沙江航道因为大型水电站蓄水，航道宽度和水深都有较大改善，但是部分水坝未建船舶通道设施，翻坝能力不足，影响了“金沙江黄金水道”功能的发挥。目前，金沙江水运通道提升面临如下制约因素。一是水运通道提升投入不足，基础设施建设滞后。由于长期以来国家、省、市对金沙江中下游航运认识不深、重视不够、投入不足，导致金沙江中下游航道通行能力有限，沿岸港口码头规模小、功能单一、停泊锚地不足，装卸设备和装卸工艺落后、机械化程度低。二是未能准确预测航运需求增长，导致航电矛盾突出。由于三峡公司当年对金沙江下游航运缺乏科学论证或考虑不足，向家坝水电站升船机还未建成就不能满足需求。此外，另外三座大型水电站溪洛渡、白鹤滩、乌东德未规划设置船舶通航设施，金沙江良好的库区水运条件不能有效利用。三是航道提升协调难度大。由于航道改造环评受阻，加上交通运输部长江航道“延上游”规划实施进度没能达到预期目标，导致水富港的通行能力较小，无法与下游的宜宾港相配合，直接影响了云南进出省航运发展，增加了物流成本。

（三）现代物流体系建设滞后

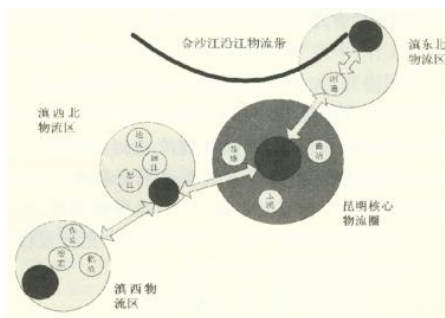
云南省物流业虽然取得了较快发展，但是云南物流还面临企业竞争力不足、物流服务项目单一、物流管理落后、库存和配种衔接不畅等问题。主要表现为：一是物流要素分属不同行业和管理部门，管理自成体系，导致物流资源分散，上、下游企业之间尚未形成良好的供应链关系；二是部门、地区分割现象较严重，广泛采用现代物流模式面临障碍；三是缺乏功能齐全、竞争力强的物流龙头企业；四是物流人才不足，高级物流人才匮乏，现代物流教育培训急需发展。

四、优化云南交通物流体系

云南融入长江经济带和孟中印缅经济走廊的综合交通体系建设，必须注重“两端”、“核心轴线”和“金沙江水运通道”建设。东北衔接长江经济带的一头是水富，西部对接孟中印缅经济走廊的一头是瑞丽，链接长江经济带和孟中印缅经济走廊的是云南重点城市构成的“核心轴线”，金沙江水运通道贯彻落实长江航运“延上游”战略。

（一）优化区域物流功能定位

围绕把云南省建设成链接长江经济带和孟中印缅经济走廊国际物流枢纽的总体目标，根据全省物流流向、流量和区域物流市场发展潜力，在整合物流资源的基础上，加快构筑“一核、两带、三区、四枢纽”（简称“1234”布局），最终形成国际国内双向、区域分工合理、重点突出的现代物流服务网络和产业体系，促成物流业、支柱产业和区域经济联动发展的新格局。云南融入长江经济带物流发展的“1234”区域布局如图所示。



云南省“1234”物流区域布局示意图

一个物流核心圈：以昆明主城为中心的昆明核心圈；两条物流核心轴：以“水富-昭通-昆明-大理-瑞丽”为核心轴线的物流中心带，以沿江高等级公路、金沙江航道、向家坝翻坝系统、溪洛渡和白鹤滩陆上翻坝系统为依托建设沿“金沙江黄金水道”的物流带。三大物流区：滇东北金沙江下游、长江上游水陆联运物流区；滇西口岸带转口、过境与加工贸易物流区；滇西北物流区。四大物流枢纽，以水富、昆明、大理和瑞丽四大物流枢纽为支撑建设综合物流体系。

（二）水富立体交通枢纽构建

水富港作为“万里长江第一港”，具有建设综合交通体系的有利条件，水运在水富交通具有重要地位，公路和铁路网发展也日趋完善。水富的综合交通体系构建应该以水富港为核心开展，解决制约水富港的向家坝翻坝能力问题，做好水富港扩建和物流体系构建。一是建议将向家坝翻坝转运体系作为水富港扩建工程的配套工程进行规划，作为统筹推进金沙江生态走廊的战略来研究和推进。二是建议加快构建长期翻坝运输体系。支持建设向家坝翻坝公路，并与内六铁路、渝昆高速和沿金沙江高等级公路互通；支持翻坝港口和翻坝物流园建设，加快形成完善的南北分流、水陆、铁路联运的翻坝转运格局。三是应借鉴重庆港、四川泸州港、湖南长沙港和安徽芜湖港等长江流域内陆河港的建设扶持政策，加大对水富港建设的财政、税收、交通、信贷和货源等方面的支持力度。

（三）金沙江下游水运发展战略

协调推动国家有关部委及时着手重新研究四川宜宾至水富千吨级航道建设，尽快启动宜宾至水富 3 级航道建设和向家坝至白鹤滩高等级航道整治。加快推进渝昆铁路、攀昭毕铁路、隆黄铁路、都香高速公路等国家规划重大交通项目前期工作，争取“十三五”内开工建设。积极与四川共同协商，加快规划建设沿金沙江高速公路，实现两省共同规划、共同争取、共建共享。加大沿江港口码头公路、铁路和物流仓储设施建设，提高机械化程度，提升水运配套服务效率，实现公路、铁路、水路有效衔接；大力发展江海联运、干支线直达和铁水、陆水等多式联运，充分发挥各种运输方式的比较优势和组合效益。

（四）沿核心轴综合交通网优化

核心轴线“水富-昭通-昆明-芒市-瑞丽”贯通云南东西，链接南北，汇聚了云南主要中心城市，是云南融入长江经济带、链接孟中印缅经济走廊的重点区域。沿核心轴线的综合交通建设应该重点做好以下工作：一是做好“大理-瑞丽”铁路“大理-保山”段的建成并投入运营，加快“保山-瑞丽”建设，加快“昆明-广通-大理”准高速铁路建设。二是加快沿核心轴线的昆楚大高速扩容试验段等高速公路建设，环节交通运能压力，实现核心轴线运能提升水平。三是构建滇中骨架公路网和铁路网，加强昆明现代物流枢纽建设，实现滇中四州市内引外联的物流分工格局。四是吸取中缅天然气管道经验，构建利益共享与风险分担机制，保障中缅原油管道顺利运营。

（五）滇中城市圈公路网建设

建设滇中城市圈，要加快昆明、曲靖、玉溪、楚雄四个中心城市的高速公路和城际轨道交通建设，构建重点城镇到滇中城市圈中心城区的高等级交通网络，缩短通达时间。近、中期重点建设联络安宁、嵩明、宜良、澄江、晋宁等城市的滇中城市群的内环公路，构建半小时交通圈，促进昆明产业和人口向周边区域转移。中、远期逐步加快楚雄-玉溪、玉溪-曲靖、楚雄-曲靖城际间外环高速公路建设，形成区域交通网络体系，实现武定-寻甸-曲靖-陆良-石林（或卢西）-弥勒-通海-峨山-易门-双柏-楚雄-元谋高速化。

（六）瑞腾芒三角区出境交通体系

一是协调整治伊洛瓦底江，加快中缅陆水联运通道建设。中缅陆水联运通道建设需要争取国家协调，会同缅甸有关部门，做好伊洛瓦底江的综合整治，破除瓶颈环节，提升伊洛瓦底江的通航能力，为中缅陆水联运奠定基础。以瑞丽市为核心，以芒市、保山、大理为重点，大力发展伊洛瓦底江-瑞八公路陆水联运国际物流，发挥陆水联运优势，实现中缅货运无缝对接，有效降低物流成本。

二是提高昆明经瑞丽至缅甸皎漂公路境外段通行能力。争取国家有关部委支持，与缅甸方面协调，争取木姐至登尼段、马圭至皎漂段改造提升至二级以上；管理养护好腊戍至曼德勒段，确保达我国二级标准以上，使境外段全线均达到二级标准以上，提升整体通行能力。

三是争取国家协调，早日建设中缅印国际通道。中缅“昆明-皎漂”铁路从瑞丽出境，将穿过缅甸的若开邦、马圭省、曼德勒省和掸邦，从西南向东北贯穿缅甸中北部。目前该铁路境外段已经搁浅，但是该出境通道建设对连通长江经济带和孟中印缅经济走廊至关重要，该铁路事关云南交通末梢问题能否解决，事关云南交通地位能否跃升。省政府出面，争取国务院牵头，做好“腾冲-密支那-雷多”公路通道、“瑞丽-皎漂”公路通道、伊洛瓦底江陆水联运通道的研究和部署工作。鼓励民间力量加强与孟中印缅经济走廊相关国家民间组织的沟通，增进相互友好关系。制定支持民间企业投资建设大通道境外段的相关政策，吸引民间资本投资出境通道建设。

四是做好瑞腾芒三角区高速公路建设。建设“腾冲-梁河-盈江-陇川-瑞丽”高速公路，实现瑞丽到腾冲高速化，将整个三角区链接起来，并加强三角区内高等级公路建设，增加区域中心城市到城镇的通达能力，增加路网密度，提升改造现有公路，为瑞丽三角区经济开发创造良好交通基础条件。

（七）化解综合交通体系建设难题

一是做好金融支持工作。公路、港口、铁路、管道等交通建设需要巨额资金，由于当前地方债务十分沉重，加上道路建设所在地多为山区和国家级贫困县，财政资金面临约束。为帮助缓解云南省筹资压力，保障综合交通建设顺利推进，要积极争取国家财政支持，提请国家协调各大商业银行放贷。^[8]二是建议尽快明确相关政策。部分交通建设部省包干协议未签订，涉及的企事业单位迁改、道路改移、“三电”设施迁改等至今尚未明确相关政策，影响征地拆迁进程。云南省政府要协调交通运输部、中铁总公司和相关建设单位尽快明确包干范围和政策，建议明确三电管线、道路改移、企事业单位迁建、临时用地等费用由建设业主承担，地方政府负责协调配合。三是建议审批征地拆迁标准。由云南省政府指导所在市县制定标准，以化解征地拆迁补偿工作中面临的疑难点，做好征地拆迁补偿安置工作。四是云南省政府协调成立融入长江经济带综合交通建设指挥部，督促建设单位和监理单位派出现场代表，现场协调建设工作。

【参考文献】：

- [1]陆大道. 建设经济带是经济发展布局的最佳选择——长江经济带经济发展的巨大潜力[J]. 地理科学, 2014, (7).
- [2]《中国水运》编辑部. 国务院印发《关于依托黄金水道推动长江经济带发展的指导意见》[J]. 上海城市规划, 2014, (5).
- [3]国家发展改革委, 外交部, 商务部. 推动共建丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路的愿景与行动[J]. 交通财会, 2015, (4).
- [4]任 佳. 建设面向南亚东南亚辐射中心[J]. 社会主义论坛, 2015, (4).
- [5]李怀岩, 伍晓阳. 孟中印缅走廊的机遇与挑战[J]. 瞭望, 2015, (22).
- [6]邹丽娟. 云南高速公路经济带建设及其对区域经济发展的影响分析[J]. 经济问题探索, 2009, (8).
- [7]芮海田, 吴群琪, 赵跃峰, 等. 公路建设对区域经济发展的影响分析——以陕西省为例[J]. 长安大学学报: 自然科学版, 2012, (6).
- [8]徐贵川. 亚行贷款公路项目业主组织管理研究: 云南高速公路项目业主公司的组织管理和发展[R]. 昆明理工大学, 2011.