思小高速公路曼碣坝大桥。
玉蒙铁路东山通特大桥主体工程现已完工。
大理—保山高速公路白庙水库大桥与320国道的度人桥。

# 开发开放 通道先行

马铱潞 郭雪艺

## 一路向南

### 云南国际大通道建设特别报道

### 八千里路云和月

孟加拉湾的暖湿气流，与西伯利亚的冷空气交汇于云南，天空中才形成了独特的祥瑞彩云。自然如此，社会亦然。伟大的构想，宏伟的蓝图必须付诸于实践，通过发奋的努力，才会形成沟通太平洋、印度洋的彩虹。彩云、彩虹，大自然的造化，为人类社会添姿添彩；大路、桥梁，智者的杰作，通达两大洋，为人类谋福祉。

习近平总书记在2015年初视察云南后强调，基础设施特别是综合交通基础设施建设滞后是制约云南发展的重要因素，要着力推进路网、航空网、能源保障网、水网、互联网五大基础设施网络建设，形成有效支撑云南发展，更好服务国家战略的综合基础设施体系。政策沟通、贸易畅通、货币流通和民心相通都重在一个“通”字，但重中之重的是必须把道路联通摆在第一位。“五网”建设指明了云南当前“一带一路”战略的实施方向，“五网”建设相辅相成，以政策沟通和道路联通为先导，全方位、立体化、网络状的大联通，将在未来沿线地区发展经济、改善民生、结构调整、民族团结中起到整合辐射作用，将对东南亚、南亚产生深远影响。泛亚铁路贯通欧亚经贸大通道，未来4条“钢铁丝绸之路”构成的黄金走廊将把欧亚两大洲连为一体，纵横交错的干线和支线将编织起一个巨大的经济合作网络。云南作为泛亚铁路的关键节点，战略地位非常突出。

众所周知，云南地质条件复杂，高山、大河为铁路的修建带来巨大困难，在几代云南人的执著努力下，在云南省委省政府的正确指引下，云南为连接中国和东南亚的泛亚铁路建设作出极大努力，去年底泛亚铁路东线国内最后一段——连接中越两国边境地区的蒙(自)河(口)铁路正式通车运营，中越边境河口口岸首次接入全国准轨铁路网，也标志着云南形成了第一条沟通联系东南亚的国际铁路大通道，至东盟国家距离进一步“缩短”。

近来，云南省委省政府提出综合交通建设5年大会战(2016—2020年)目标，全省所有州市通高速公路，铁路网和在建铁路基本覆盖所有州市，50万人口以上经济大县、滇中城市经济圈县县通高速公路，“七出省五出境”高速公路主骨架网、“八出省五出境”铁路骨架网和“两出省三出境”水运通道基本建成，形成覆盖广泛的国内国际航空网，初步建成面向南亚东南亚辐射中心的综合交通体系，初步适应云南跨越式发展的综合交通保障需要。到2020年，全省路网总规模达到25万公里，高速公路通车里程达到6000公里，铁路营运里程达到5000公里，内河航道里程达到5000公里；干支线机场达到20个，建成一批通用航空机场，开通国际国内航线410条以上。

正如云南省委书记李纪恒所言：云南交通基础设施建设不仅成为全省稳增长的重要推动力，也为云南闯出一条跨越式发展路子打下坚实基础。无论是建设我国民族团结进步示范区、生态文明建设排头兵，还是建设面向南亚东南亚辐射中心，都离不开完善的综合交通运输体系。云南将大力推进“五网”基础设施建设，实施综合交通基础设施建设5年大会战，进一步提升综合交通运输体系对发展的支撑能力，进一步夯实云南实现赶超跨越的基础。

### 永不消逝的地平线

“滇处岩疆、山谷险阻、行路之难，视蜀道而过之”。这是《云南通志》的描述。用传统观念看，云南一直被认为是沿边和交通末梢。

路通到哪里，就给哪里带来机遇、带来改变。如今，交通的便利，有力地促进了对外开放和建立新经济带、新中心城市的进程，密切了云南与周边省区和东盟各国的合作与交流。沟通太平洋和印度洋两大洋、连接中国、东南亚和南亚三大市场，使云南成为中国通往中南半岛及南亚次大陆并自接沟通两大洋的陆上走廊和重要桥梁。这条穿越时空的路，远远超出了过去的“路”。云南的“通”，有天路的难、天堑的险，但没有“通”的云南，将是失落的文明、消失的地平线。

2014年12月10日上午9时32分，K9832次列车缓缓从昆明站开出，6个小时后到达河口北站，随着一声汽笛鸣响，昆河铁路客运正式开通也标志着中越国际铁路国内段全面贯通。

清晨8时，位于中越两河交汇口的河口口岸国门护栏打开，口岸正式通关。此时，互市的越南商贩潮水般从中越大桥涌进口岸，女人戴着圆圆尖尖的斗笠，腮边系着丝巾，男人戴着墨绿色的头盔，推车的、挑担的，货筐里的水果蔬菜应时而变，香椿、菠萝，立夏的荔枝、芒果、龙眼，使口岸四时都弥漫在一股亚热带气息的果味中，这种场景让人如处异域，这些奔跑的脚步折射着口岸的繁荣。

来自河口桥头乡的农民卢女士送女儿去昆明上学，她自豪地说，花上70元买张火车票，一日内可以去省城返个来回，即快又省钱，以后可以经常去昆明看望女儿了。

铁路通，繁荣了云南当地百姓生活，同时也带动了中越边贸间经济往来。26岁的越南妇女阮氏花从事边贸互市已两年有余。每天，她早早地起来，用单车推着新鲜的蔬菜水果在中越大桥上等待开关。每当开关，阮氏花总会一路小跑冲到集贸市场，之所以这样，是为了占个好摊位，也是为了早早卖完货物又批些中国的日用品赶回越南，最多时每天来往跑过3趟。阮氏花坦言，河口的通关条件便利，集市规范安全，人们友好和善，让她的生意做得很舒心。

今天，位于河口滨河路旁的越南街上，一整天都很热闹。越南的商品琳琅满目，香气浓郁的越南咖啡，多样式的越南“平仙”拖鞋，木制家具和工艺品，各种热带水果、果脯、糕点，让人流连忘返，赞不绝口。

近年来，云南铁路加快推进“接口”建设，助力云南加速融入“一带一路”发展战略。面对云南省委省政府部署，昆明铁路局加快“四出境”铁路大通道建设，积极努力打通“中越、中老、中缅、中缅印”的四大出境通道，这将构筑起云南铁路通江达海、连接周边的枢纽中心，云南将从原来全国路网的末梢地位，战略性地转变为面向东南亚、南亚的国际大通道前沿。

云南省省长陈豪说，构建完善的综合交通运输体系是破解云南经济社会发展瓶颈的关键之举。目前云南综合交通基础设施建设规模和水平，距离实现习近平总书记给云南确立的新坐标、新定位、新使命还有较大差距，建设的任务依然十分繁重。云南在“十三五”期间，将集中力量突破全省交通瓶颈制约。

二〇一四年十二月一日，蒙河铁路首趟列车运行在蒙自特大桥上。 王永文 摄

### 与时间赛跑的人

600多年前，云南昆明晋宁月山村诞生了一位伟大的外联使者郑和，他开创了中国28年七下西洋的史篇，开启了中国世界航海史新的航程。上世纪80年代，著名诗人海子在郑和故乡晋宁写下影响了几代人美好梦想的“我有一所房子，面朝大海，春暖花开”。

云南人郑和是思变、思通、思进的典范，同时他也怀揣“面朝大海、春暖花开”的思乡梦。

遥想当年，茶马古道上那执著的马队在云南这片热土上响起悦耳的铃声，带走云南人的茶、蛋、奶，带回西洋、东洋、南洋的布匹、盐等，居于边塞的云南人自古就深刻感受到通路之重要，所以他们用自己的脚在丈量每一寸土地，在走出每一条通往幸福的路。

1925年，昆明西站至碧鸡关公路建成通车，云南终于有了第一条现代公路。

1986年7月，云南第一条高等级公路——石林至安宁公路开工建设，1990年12月29日建成通车。

1994年9月27日，云南第一条高速公路——昆明至嵩明高速公路开工建设，经过全体建设者两年半的艰苦鏖战，于1996年10月25日建成通车。

2003年1月，云南昆石高速公路石虎关至小石坝8公里路段建成通车，自此，云南有了第一条八车道高速公路。

2013年10月，云南首条出境高速公路云南锁(龙寺)蒙(自)通车，全长78.943公里。昆明到河口口岸只需4个小时车程。

号称云南生命线的南北高速大通道也将于今年底全线贯通，这条通道从北端水富县经昆明至南端富宁县，是云南干线公路网规划中的重要组成部分，全长约1039公里。云南南北高速大通道全面建成后，将有效衔接云南省与长江经济带、成渝经济圈、北部湾经济区和沿海地区，对改善沿线交通条件，促进我国面向东南亚开放以及云南经济社会发展具有重大意义。同时，也将为推进乌蒙山区和滇东南石漠化片区扶贫开发提供有力保障。

1937年，美国飞虎队在陈纳德将军的带领下，在昆明市郊组建航校，以美军标准训练中国空军，当年亚当和夏娃、熊猫及地狱天使三个飞行中队让日军胆寒。在世界反法西斯战争中留下不朽一笔，从而也奠定了云南航空事业发展基石。

随着昆曼大通道的开通，云南与周边国家的合作与交往日益密切。图为2006年3月，昆明客运站恢复了昆明至万象客运班车运营。 (资料照片)

建于1922年的昆明巫家坝国际机场是中国第二个民用机场，2011年客运吞吐量达到2227万人次；2012年6月，昆明长水国际机场正式投入运营，目前是继北京、广州、上海之后国家第四个门户枢纽机场。

如今，云南机场集团对省内机场实行一体化管理，所辖12个机场，包括1个国家门户枢纽机场、3个次区域枢纽机场、3个中型机场和5个小型机场，目前在建的有三个机场(泸沽湖、沧源、澜沧机场)，泸沽湖机场有望今年通航，云南省已成为国内拥有机场数量较多、机场等级较高、机场布局较为合理、对外通达程度较好的省份之一。昆明还是亚洲5小时航空圈中心，从昆明出发2小时航程可以到达曼谷、万象、琅勃拉邦、曼德勒、清迈、河内、金边等东南亚地区，5小时航程基本可以覆盖整个南亚、东南亚、西亚地区，区位优势显而易见。

云南正在向民航强省转型发展，据悉，到2020年，云南将开通国内外航线410条以上，航空服务覆盖全省90%左右人口；年旅客吞吐量和货邮吞吐量分别达到1亿人次和60万吨，昆明长水国际机场年旅客吞吐量进入全球排名前30位。

云南河流众多，水资源丰富。全省六大水系，主要支流有68条，还有大小湖泊30多个。

云南不断对澜沧江—湄公河这条“东方多瑙河”景洪以下航道进行整治，使其达到了五级航道标准，建成了思茅港和景洪港，并经国家批准为一类口岸，景洪港关累码头成为云南对外开放的第一个“水路窗口”。

上世纪90年代，云南加快了在澜沧江—湄公河流域开展国际航运的步伐。1990年，中、老两国首次联合对航道进行了考察，进行了联合载货试航。1993年，中、老、缅、泰四国联合开展了上湄公河航道考察。2000年，中、老、缅、泰四国签署《澜沧江—湄公河商船通航协定》，相互开放从思茅到琅勃拉邦的14个港口。云南景洪至泰国清盛航道通航期由6个月提高到11个月，运输船舶逐步走向大型化。

澜沧江—湄公河水路已成为联系四国人民友谊的桥梁和纽带，成为造福沿岸人民的黄金水道。

当前，“一带一路”构建长江经济带和孟中印缅经济走廊等国家战略的实施，使云南在全国对外开放战略格局中的区位优势日益凸显，发展的潜力和空间得到了更多释放与拓展。今年可以说是云南交通事业发展关键年，是云南高速公路“三年攻坚”站的收官年，同时打响了云南五大基础设施网络建设的5年大会战；作为经济社会发展的“先行官”，云南交通运输事业任重道远，如何使云南从中国的边缘和末梢，变为开放前沿和辐射中心，路在脚下，云南人有信心。

泛亚铁路示意图

## “通”的力量

马铱潞

“通”，达也、往来不穷谓之通。

通俗地说，“通”是一种力量，一种无法阻挡向周围蔓延而来的必然行为。纵观历史长河，这种力量推动了人类的文明进步，对人类精神世界以及物质世界发挥了举足轻重的作用。

而云南的“通”不仅在于它水、陆、空的交通多样性，更在于它担当起祖国面向西南开放的重任为依托的内在价值和使命。云南的“通”，山同脉、水同源，通今博古、通江达海。云南的“通”，在两千多年前是茶马古道，近代工业是滇越铁路，在抗战时期，滇缅公路及中印公路和驼峰航线是重要的生命线，在当代，作为国家“一带一路”的伟大战略构想，以实际行动建成“你中有我、我中有你”的现代化国际大通道。

云南，我国唯一陆上与东南亚、南亚相通，进而连接两大洋的通道，以实际行动逐步实现通边、通海、通世界的部署。云南，连中国，通东盟，积极完善中国对外开放格局，将最终融入世界命运共同体的互联互通。无论是深爱故土，还是怀揣创业梦想，云南人开始从偏安一隅走向世界，从贫瘠走向富裕，从封闭走向开放。随着云南与东盟南亚地区的互通往来日益密切，时间和空间已经无法阻挡它通向世界的脚步，一如春暖花开、自然天成。

千百年来，“和平合作、开放包容、互学互鉴、互利共赢”的丝绸之路精神薪火相传，是世界各国共有的历史文化遗产。进入21世纪，在以“和平、发展、合作、共赢”为主题的新时代，面对复苏乏力的全球经济形势，纷繁复杂的国际和地区局面，传承和弘扬丝绸之路精神更显重要和珍贵。2015年初，习近平总书记在云南考察期间，提出希望云南主动服务和融入国家发展战略，闯出一条跨越式发展的路子来，努力成为民族团结进步示范区、生态文明建设排头兵、面向南亚、东南亚辐射中心，谱写好中国梦的云南篇章。云南，这个古老而又年轻的新兴地区，正以前所未有的勃勃生机创造着新的辉煌。请看，一个崭新的云南时代的到来。

云南正日夜奋战，争取早日打通大瑞铁路控制性工程秀岭隧道(中缅、中缅印国际铁路国内段)。 汪建云 摄

人民日报海外版
中国—东盟南亚特刊