
云南融入“一带一路”建设研究

和颖，张晓霞

(昆明理工大学 社会科学学院，云南 昆明 650500)

【摘要】“一带一路”是新形势下我国对外开放的重大战略部署。东南亚南亚是“一带一路”建设的重要区域，推进互联互通是“一带一路”建设的重点。当前，全国各地都在积极参与“一带一路”建设，如何充分发挥比较优势，找准定位，共建共享，成为摆在我们面前的重大课题。本文立足云南对外开放的现状，阐述和分析云南融入“一带一路”建设的有利条件和制约因素，并提出云南积极融入“一带一路”的对策建议。

【关键词】 一带一路；对外开放；云南

【中图分类号】 D67

【文献标识码】 A

【文章编号】 1006-723X (2016) 01-0016-06

国家发改委、外交部、商务部于2015年3月28日联合发布的《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》中指出：发挥云南区位优势，推进与周边国家的国际运输通道建设，打造大湄公河次区域经济合作新高地，建设成为面向南亚、东南亚的辐射中心。云南要坚决贯彻国家“一带一路”战略思想，积极主动融入“一带一路”建设，以孟中印缅经济走廊、大湄公河次区域合作为重要抓手，以重筑南方丝绸之路推进互联互通为重点内容，以多边、双边合作项目为基本载体，推动投资贸易、产业发展、能源合作、人文交流，把云南建设成为面向南亚、东南亚的辐射中心。

一、云南融入“一带一路”建设的有利条件

(一) 独特的区位和通道优势

云南是中国通往东南亚、南亚的窗口和门户，地处中国与东南亚、南亚三大区域的结合部，与缅甸、越南、老挝三国接壤，与泰国和柬埔寨通过澜沧江-湄公河相连，并与马来西亚、新加坡、印度、孟加拉等国邻近，是我国毗邻周边国家最多的省份之一。云南拥有国家一类口岸16个、二类口岸7个，各类通道90多条，边境互市点103个，这些口岸和通道为物流发展提供了流通条件。因而在中国-东盟自由贸易区建设和泛珠三角“9+2”区域经贸合作中，云南具备发展成为东南亚物流中心的客观区位优势。

历史上云南通过“茶马古道”与周边国家连接并开展贸易；抗战时期，云南通过滇缅公路、“史迪威公路”（又称“中印公路”）、驼峰航线、中印输油管道等与印度洋沿岸国家紧密联系在一起，并为世界反法西斯战争的胜利作出了重要贡献。新中国成立之初，云南还有许多商号在东南亚国家及南亚的加尔各答、噶伦堡等开设了分支机构。新中国成立后，云南十分重视

基金项目：昆明理工大学“唯物史观理论研究”创新团队

作者简介：和颖（1971-），女（纳西族），云南丽江人，昆明理工大学社会科学学院教授，主要从事民族文化研究；

张晓霞（1989-），女，山西大同人，昆明理工大学社会科学学院硕士研究生，主要从事经济哲学研究。

交通基础设施建设，公路、铁路、航空等得到巨大发展，与东南亚、南亚国家的联系日益紧密。20 世纪 90 年代提出建设中国连接东南亚、南亚的国际大通道以来，云南充分利用近邻东南亚、南亚的区位优势，不断推进交通基础设施建设，使云南内外连通的基础设施建设取得显著成绩。近年来，云南的公路、铁路、航空和水运网络日趋完善，初步形成通往东南亚、南亚国家的三条便捷国际大通道，综合立体交通骨干网络初步形成、区域交流合作机制不断加强、开放合作平台体系日臻完善，为主动服务和融入国家发展战略打下基础、创造条件。随着国家实施“一带一路”战略，云南正从对外开放的边缘地区和末梢变为开放前沿和辐射中心。^[1]

（二）丰富的资源要素

云南国土面积 39.4 万平方公里，山川秀丽，风景优美，矿产、水电、生物、旅游文化资源丰富。地形地貌和气候类型的多样性造就了物种的多样性，云南素有“动植物王国”、“生物资源基因库”、“鲜花王国”、“药材之乡”的美誉。云南还具有“有色金属王国”的美称，在已经探明的 142 种矿产中，54 种矿产资源的储量处于领先地位。同时，云南水资源丰富，有 600 多条河流，1.04 亿千瓦的水资源储量是全国可开发量的 20.5 %。此外，云南省已经培育出多个自主产业，2012 年全省烟草的增加值达到了 976 亿，能源产业达到了 600 亿，矿业达到了 1627 亿，旅游达到了 640 亿，生物产业销售总值突破了 5000 亿元大关，支柱产业进一步巩固提升。云南省是少数民族最多的省份，有 25 个少数民族的原住居民，特有民族众多，民族文化资源极为丰富，是被公认的中国文化资源最富聚省份之一。民族文化丰富多彩。云南人口 4600 多万人，是劳动力资源大省，且劳动力成本明显低于沿海和内地，相邻的东南亚、南亚地区资源丰富、市场广阔，为云南省经济新支撑带的产业梯度转移提供了良好的基础和有利的条件。

（三）深厚的区域合作基础

“十二五”期间，云南省通过一系列行动和措施积极有效地推动了跨境经济合作区建设，在此基础之上进一步推进和参与中国-东盟自由贸易区建设、大湄公河次区合作、孟中印缅地区经济合作、泛珠三角区域合作等，成效明显。1992 年，在亚洲开发银行的倡议下，中国、缅甸、老挝、泰国、柬埔寨、越南正式启动大湄公河次区域经济合作（GMS）机制。^[2]20 多年来，GMS 合作成为国际区域合作典范，是深化东南亚区域经济一体化的重要动力。云南作为中国参与 GMS 合作的最前沿和主体省份之一，为推动大湄公河次区域经济合作作出了贡献，力争在更高的层面上、更大的范围内发挥合作潜力，取得更大的合作效益，努力成为推动“一带一路”建设的合作高地。与此同时，云南省积极参与孟中印缅经济走廊建设、完善滇印滇缅合作机制，积极参与与打造中国-东盟自贸区升级版，稳步提升云南与周边国家的多边、双边合作水平，从而加强与国内国际间的合作。

2013 年 5 月李克强总理访问印度，双方发表了《中印联合声明》指出，“双方对孟中印缅地区合作论坛框架下的次区域合作进展表示赞赏……双方同意与其他各方协商，成立联合工作组，研究加强该地区互联互通，促进经贸合作和人文交流，并倡议建设孟中印缅经济走廊”。^[3]这标志着云南多年努力推进的孟中印缅地区经济合作上升为国家战略，使云南的对外开放迎来了新的发展机遇。2013 年 6 月 6-10 日首届中国-南亚博览会与第 21 届昆明进出口商品交易会同期举办，中国-南亚博览会永久落户云南，标志着云南又创建了一个新的对外开放合作平台，对于我省加强与南亚国家经贸合作、扩大对外开放、促进经济跨越发展具有重要意义。

（四）日益完善的基础设施

2015 年 1 月 8 日，云南召开了全省综合交通基础设施建设工作会议。会议要求，要牢牢把握“一带一路”、长江经济带、孟中印缅经济走廊建设为云南综合交通建设带来的重大机遇，以改革创新的精神，勇于先行先试，加快铁路、公路、水路、民用机场、航线网络和昆明门户枢纽机场建设，全力推进全省综合交通基础设施建设再上新台阶。

路网。云南省路网总里程 23 万公里，其中铁路营运里程 5000 公里、高速公路 6000 公里、高等级公路 2 万公里、航道里程 4000 公里。泛亚铁路西线境内昆明至大理段已建成，大理至保山段将于“十三五”期间建成通车，保山至瑞丽段已开工建设。杭瑞高速公路除龙陵至瑞丽段在建外已全部通车。水网。云南省水利工程年供水能力达到 220 亿立方米以上，城市供水普及率达到 95 %。航空网。2015 年前，云南将完善全省机场网络体系，使机场布点总数达到 19 个左右，旅客吞吐量 5000 万人次，形成 1 个大型枢纽、6 个中型机场、12 个小型支线机场布局结构，实现干、支线机场全面发展。昆明长水国际机场是我国西部地区重要的国际枢纽机场之一。能源网。云南省电力装机总量达到 1.1 亿千瓦，形成了“一中心三支撑”的骨干电网格局，石油管道 4000 公里，天然气管道 4200 公里，已成为我国重要的能源基地。中缅油气管道建成后，每年可为西南地区输送 2000 万吨原油和 120 亿立方米天然气。互联网。云南省城市家庭有线宽带平均接入能力达到 50Mbps 以上，乡村有线宽带平均接入能力达到 12 Mbps 以上，4G 等无线网络广泛覆盖全省，出省宽带达到 5T 以上。大湄公河次区域(GMS)信息高速公路中缅通讯光缆已投入使用多年，并在昆明成立了我国第 4 个国际电信出口局。^[4]

二、云南融入“一带一路”建设的制约因素

积极主动融入“一带一路”建设，需要全方位大力推进与周边国家的互联互通。近年来，尽管云南与东南亚、南亚国家在互联互通建设方面取得了许多成绩，有力地推进了彼此的经贸合作与人员往来，为促进经济共同发展做出了重要贡献，但目前也面临许多困难，存在一些制约因素，主要体现在以下几个方面。

（一）政策支持不足

十八大以来，云南省以更积极的姿态，大力发展与东南亚、南亚国家之间的国际交流，高层领导互访频繁，同周边国家建立了友好互助的合作关系。但是，由于相关法律法规不完善，政策上容易“一刀切”，此外由于通关便利化水平仍然较低，开放层次不高，有边不活的问题仍然十分突出，云南省在边合区、跨合区以及保税区的建设进程滞缓，而部门职能交叉，难以形成促进沿边大开放的改革合力。扩大沿边开放涉及到经济社会发展的方方面面，牵涉部门较多，既有省内直管部门，又有中央驻滇机构。由于各部门职能和隶属不同，在各项具体开放事务的实施操作中，地方政府的权限被大大制约，难以发挥作用。

（二）国际大通道建设缓慢

云南省开放合作有区位优势 and 资源优势，但是由于既不沿江也不沿海，面临着物流成本过高的问题，根据“十二五”规划纲要，2014 年全国物流成本是 18 %，云南是 24 %左右，高于全国平均水平将近 6 个百分点。云南省目前铁路运输只能满足出省物资需求运力的 20 %左右，80 %要靠公路运输。^[5]尽管云南多年来一直在努力推进国际大通道建设，但进展缓慢。在当前资金缺乏、合作机制缺失、沟通协调难、国家支持力度不够的情况下，要全面建成水、陆、空联运的国际大通道十分困难。国际大通道建设中存在的问题具体表现为：第一，公路建设进展缓慢，除昆曼南线建成之外，北线和中线大通道尚未建成。第二，泛亚铁路网尚未建立，昆明至磨憨段、磨憨至万象段建设急需推进。第三，昆明长水国际机场的辐射带动作用函待加强，连接东南亚、南亚、西亚和欧美的国际航线发展缓慢，主、辅结合的机场布局尚未形成；成熟的航空货代企业缺乏，严重影响云南的花卉、特色优势农产品出口。第四，缺乏陆水联运机制，国际航道水平低下亟待提高，严重制约水运发展，导致运输成本居高不下。第五，能源、互联网基础建设滞后，严重制约对外能源贸易和电子商务的发展。

（三）产业支撑不足，出口产品层次低

第一，云南产业大多处于价值链低端，外向型经济薄弱，难以支撑云南的大开放。随着劳动力、土地、环境等要素成本和资产价格持续上升，中小微企业运作资金紧缺的问题日益突出，削弱了低成本的竞争优势，导致国际竞争力下降。一些企业经营困难，要依靠劳动要素密集型生产环节参与国际分工与贸易越来越困难。在价值链的高端环节，为了努力抢占制造业高地，欧美等发达国家率先实施“再工业化”和制造业回归战略，使中国乃至云南省在高端制造业、新兴产业领域与欧美国家等展开

激烈竞争。现代国际社会正在兴起的无线网络技术、智能制造、新能源技术、以云计算为支撑的大数据等产业云南都没有优势，云南省产业要从低端走向中端和高端需要较长时间。第二，目前云南省境外投资几乎全部以新设企业的绿地方式完成，跨国并购、重组联合和挂牌上市的方式很少；以资源开发、劳动密集型行业的投资为主，技术密集型或高新技术产业的投资少；80%以上的境外投资集中在缅甸、老挝和越南三个国家，其中对电力和矿产的投资超过了总投资的80%，对其他国家和其他领域投资少。第三，从对外贸易看，云南外贸规模小、产品结构单一、贸易发展不平衡、新的增长点少、竞争力不强，转方式、调结构任务仍然十分艰巨，面临发展和转型双重挑战。

（四）跨境金融合作水平较低

近几年来，云南省积极与越南、老挝、缅甸建立跨境经济合作区，^①进行跨境金融合作。尽管跨境金融合作取得了一定成效，但仍然存在一些制约跨境金融合作的因素。具体表现为：第一，沿边跨境金融合作存在着各自为政的局面。由于往往采取自上而下的方式来推动跨境金融合作，缺乏横向联系机制，导致沟通协调不畅，部分业务无法正常推进。第二，合作机制不完善。从云南省与周边国家的跨境金融合作特点来看，边境贸易和旅游购物具有小额、快速、灵活的特点，而大型金融机构因注重盈利和安全，这些跨境金融无法形成商业银行的规模效益。第三，货币结算体系缺失。由于人民币结算的回流机制还存在问题，从而影响了云南跨境金融深度合作。

（五）云南周边地区形势复杂多变

云南边境地区是少数民族聚集地区，各少数民族跨境而居，形成了各民族文化相互渗透和融合的现象，不仅意识形态领域的斗争比较激烈，而且边境口岸的情况十分复杂且高度敏感。一旦双边关系紧张或者邻国局势动荡，首先会在边界上有所表现。从地缘政治方面看，东南亚、南亚是“一带一路”的重要组成部分，战略地位重要，在国际政治、经济、军事等方面具有重要的战略意义，是大国激烈争夺的对象。近年来，随着国际国内局勢的变化，东南亚、南亚许多国家正在进行经济转型，使得东南亚、南亚地区形势复杂多变。

三、云南融入“一带一路”的对策措施

（一）完善高层对话平台，发挥云南的门户作用

随着大通道的加快建设和口岸设施的不断完善，云南对外贸易规模逐年增加。云南正在发挥重要门户作用，主动融入“一带一路”建设，加强政策沟通、道路联通、贸易畅通、货币流通、民心相通，加快与周边国家互联互通步伐。政策沟通，贯彻好“亲、诚、惠、容”的周边外交新理念，进一步健全合作交流机制，提升合作水平；道路联通，构建第三亚欧大陆桥，形成连接东南亚、南亚、西亚的交通运输网络；贸易畅通，完善口岸和重点通道设施，拓展服务功能，完善对外投资政策措施，提高区域经济循环速度和质量；货币流通，建设沿边金融综合改革试验区，大力推进跨境人民币结算业务；民心相通，加强文化、艺术、学术等人文交流，筑牢社会和民意基础。^[6]

打造大湄公河次区域合作升级版，发挥好“一带一路”建设区域合作高地作用。加快完善区域合作机制，力争在更高层次、更大范围内发挥合作潜力，取得更大的合作效益；推进孟中印缅经济合作，发挥好“一带一路”建设睦邻外交战略通道作用。推进孟中印缅经济走廊建设，开拓新的战略通道和战略空间；着力提升沿边开放步伐，发挥“一带一路”建设先行先试区作用。加快滇中产业新区、沿边金融综合改革试验区、瑞丽重点开发开放试验区和跨境经济合作区建设，充分发挥南博会、昆交会、边交会在对外开放中的平台作用，提升沿边开放型经济水平。

① 三个跨境经济合作区：河口-越南老街、磨憨-老挝磨丁、瑞丽-缅甸木姐。

（二）构建综合交通体系，夯实国际大通道基础

针对“一带一路”战略部署，云南的相关部门已进行十大课题研究，完成了云南在“一带一路”重大战略中的总体方案设计。概括起来就是构建“一横一纵”两个通道，外加两个辅助通道。以昆明为支点和中心，一横是向东连接泛珠三角、太平洋等经济最发达地区，向西通过瑞丽连接“孟中印缅经济走廊”的印度洋沿线国家；一纵是向北通过成都、西安连接北方丝绸之路，向南通过磨憨口岸，连接老挝、泰国、新加坡进入南太平洋。辅助通道方面，一是沿老史迪威公路，连接昆明和印度加尔各答；二是通过云桂铁路，连接广西防城港并进入太平洋。^[7]

经济要发展，交通要兴起，通则不痛、痛则不通，所以构建一个内联外通、网络配套、高效便捷的国际大通道，是云南省未来要努力达到的目标。按照规划，2015 年要完成铁路、公路境内段的建设，2020 年要完成境外段的建设，实现互联互通八通道的建设目标。云南省要想打通到越南、老挝、缅甸以及经由缅甸进入印度和南亚的国际通道，直达南亚、东南亚各国，就需要改进和完善省内立体交通、通信网络的建设，使南亚和东南亚与我省紧密相联，把国际、国内两个市场和两种资源统一起来并合理利用，促进我省对内、对外开放协调发展、共同繁荣。

1 . 公路方面

在以昆明-瑞丽-缅甸曼德勒-马圭-皎漂的印度洋南线大通道的建设方案基础上，争取建设通向南亚的昆明-腾冲猴桥-缅甸密支那-缅甸班哨-印度雷多的北线方案和昆明-瑞丽-缅甸曼德勒-缅甸德穆-印度因帕尔经孟加拉国达卡至印度西孟加拉邦加尔各答的中线方案。2015 年云南省高速公路建设投资 420 亿元，完成 14 个高速公路建设项目，2015 年底全省高速公路通车里程将达 4000 公里，5 年后全省高速公路通车里程将达 8000 公里。

2 . 铁路方面

尽快开工建设泛亚铁路中线昆明至磨憨铁路，并推进国家援外项目老挝境内磨憨至万象段建设。开展昆明至加尔各答的南亚铁路即泛亚铁路北线方案的前期研究，与原东线、中线、西线三个方案互为补充。同时，加快“八出滇、四出境缅”铁路大通道建设，全面打通“中越、中老、中、中缅印”四大出境通道。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、南亚并沟通太平洋和印度洋的国际大通道前沿。

3 . 航空方面

开拓云南到南亚、东南亚国家的航线，将昆明到加尔各答的航线延伸到新德里；新开昆明到印度孟买、孟加拉吉大港、南非约翰内斯堡等城市的航线。航空货运加快发展，把国际和国内大型且成熟的航空物流企业引进云南，从而扩大出口云南的花卉和特色优势农产品。推进新建怒江、德钦、沧源等机场，将腾冲机场和芒市机场升格为口岸机场，构建以昆明长水国际机场为中心辐射四周的立体航空网络。昆明机场已开通国际航线 46 条，国际通航城市 33 个。昆明机场是中国开通东南亚、南亚航线最多的机场之一，目前已开通东盟七国、南亚五国的航线，昆明通往东南亚的航班每周达 120 多个，昆明机场还将新开昆明至东盟未通航城市的航线。

4 . 水运方面

发展澜沧江-湄公河国际航运，推动伊洛瓦底江国际陆水联运、中越红河航运，逐步提升重要航道等级，加快百色水利枢纽通航设施和富宁港建设，实现右江-珠江千吨级航道贯通。同时，在“一带一路”新政策指引下，发掘云南的市场潜力，促进投资和消费，创造需求和就业，推动云南边境口岸基础设施建设，畅通水陆联运通道，推进港口合作建设，增加海上航线和班次。

5. 油气管道、电力通道、信息平台等方面

2013年5月30日，中（滇）缅油气管道全线贯通，同年9月30日，中（滇）缅油气管道开始输送天然气，与此同时，推进云南石油炼化及储备基地建设。云南省将尽早完成与邻近国家的电力合作协议洽谈，做大、做强和做好云南“西电东送”和“云电外送”工程。

（三）深化产业合作，提升对外经贸强质增效能力

1. 进一步优化进出口商品结构通过发挥财政的引导作用对高科技产品、机电产品、农产品（如蔬菜和野生菌）等优势产品的出口给予支持。通过调整有色金属、磷化工企业的产品结构延长产品链，从而提高产品的附加值。在加快传统产业优化升级的同时，要把做强云南产业的着力点，放到大力推进战略性新兴产业和高端先进制造业发展上，力争到2020年以前，将以汽车为主的先进装备制造、生物制药和现代生物开发产业、电子信息产业、新材料产业、新能源节能环保产业这五大产业发展成为支撑全省跨越发展、增强综合竞争力的新的支柱产业，有力地促进全省产业结构的发展，增强面向东南亚、南亚开放合作的实力，真正把云南建成外向型的产业基地。^[8]

2. 加快海关监管区建设

加快对中越、中缅、中老三个跨合区和其他边合区、综合保税区等海关特殊监管区的建设，大力吸引中央企业和东部地区符合产业政策的企业入驻，提升我省产业转移承接能力和进出口加工水平，做大做强我省对外贸易。

3. 提高利用外来投资的质量和水平

坚持利用外资与加快发展方式转变相结合，对投资规模大、市场前景光明、科技含量高、资源消耗低、就业机会多、综合效益优的大项目如高新技术产业、外向型绿色农业和生态环境治理、现代物流业等新领域的相关大项目，进行大力鼓励、引导并给予积极支持，从而提升“引资、引智、引技”的数量和质量。

4. 加快促进服务贸易发展

研究、开发云南省电子商务发展计划，完善中国-东盟自由贸易区的商业门户网站的电子商务功能，实施电子商务营销“一州（市）一品”、“一州（市）一策”工程。努力扩大滇港服务贸易洽谈会成果，推动滇、港企业在文化、教育、旅游、会展、金融等领域加强合作。2015年初在昆明成立了云南国际认证联盟，拟在提高云南特色产品的质量信誉和国际市场竞争力中发挥作用，为云南企业“走出去”迈向国际化奠定基础。

（四）深化沿边金融的开放创新

在发展开放型经济的进程中，金融起着十分重要的作用。云南省提升开放水平，应按照国家《云南省广西壮族自治区建设沿边金融综合改革试验区总体方案》的要求深化金融领域的开放。云南省金融中心的建设成效十分明显，到目前为止已经引进了恒生银行、汇丰银行，香港东亚银行已经试营业，马来西亚银行也在滇南设立了法定机构，渣打银行、香港永明银行均在云南设立了工作机构。边境贸易人民币结算业务进一步发展，结算金额预计同比增长近一倍。深化金融开放创新的措施包括：

1. 加快金融制度创新

在风险可控前提下，云南可将出口货物退（免）税试点扩大到全省所有边境口岸和指定的关键通道，并统一采用人民币结算，进一步提高外商投资的便利化。建立与沿边开放外汇管理系统兼容的外汇管理体制，全面实现贸易投资便利化。深化跨国公司总部外汇资金集中运营管理试点，鼓励和引导外资银行在云南设立机构和开办业务。

2 . 增强金融服务功能

推动外资银行和中外合资银行向符合条件的民营企业和金融机构全面开放。允许建立面向国际的金融市场交易平台。鼓励金融市场产品创新。

3 . 大力提升金融业的支撑服务能力

努力把昆明建设成为区域性金融中心，加快推进贸易和投资自由使用人民币兑换。鼓励企业利用期货市场开展套期保值，进行风险管理。支持保险产品和服务创新，推动开展与边境贸易和国际物流相关的保险业务试点。

[参考文献]

[1] 靳晶. 推进一带一路建设，打造对外开放新格局[J]. 时政，2014 ，（ 8 ） .

[2] 易水. 云南主动融入“一带一路”规划[J]. 创造，2014 ，（ 3 ） .

[3] 新华网. 中印联合声明：边界问题解决前维护边境安宁[EB/OL]http: //news.xinhuanet.com /world /2013-05 / 20 /c _ 115839518.htm, 2013-05-20.

[4] 赵峰. “十二五”时期深化经济体制改革的总体思路、重要领域和关键环节[J]. 经济体制改革，2012 ，（ 1 ） .

[5] 汤正仁. 借助“一带一路”打造西南地区对外开放新高地[J]. 区域经济评论，2015 ，（ 3 ） .

[6] 彭清华. 着力打造“一带一路”有机衔接的重要门户[J]. 求是，2015 ，（ 10 ） .

[7] 刘华芹. 积极实施“走出去”战略，助推“一带一路”建设[J]. 经济与贸易，2015 ，（ 2 ） .

[8] 陈武. 发展好海洋合作伙伴关系---深入学习贯彻习近平同志关于共建 21 世纪海上丝绸之路的战略构想[N]. 人民日报，2014-01-15 .