

近代云南对外开放格局的形成 及其历史意义

饶卫

(云南师范大学党委办公室, 云南昆明 650500)

【摘要】在近代特殊的历史条件下, 由于英、法、日等帝国主义国家的侵略和渗透, 使云南被动成为中国西南对外开放的前沿。而云南人民积极应对, 不断通过自身努力变困境为顺境, 化危机为转机, 在极其困难的条件下充分利用各种条件主动对外开放, 将云南建设成为中国西南对外开放的中心。在近代云南对外开放的过程中充分利用地缘优势, 将近代南亚、东南亚殖民地国家的近代交通条件纳入自身对外开放格局之中, 形成了以各个商埠为支点, 以两条近代交通干线为支撑, 三个中心集镇群为纽带的层级开放体系; 形成了主要面向欧美市场, 外联内引的开放通道经济发展路径。

【关键词】近代云南; 对外开放; 历史意义

【中图分类号】K901.4 **【文献标识码】**A

【文章编号】1000—5110(2017)01—0138—10

云南在近代中国对外开放格局中具有举足轻重的地位, 是近代中国沿边开放的代表性区域, 是中国西南对外开放的枢纽地带。当下是近代的直接延续, 在中国正在实施“向西”开放, 实施“一带一路”战略的大背景下, 回顾近代云南对外开放的历史进程, 总结近代云南对外开放的历史经验, 应该说可以为当下云南的对外开放提供诸多的启示与借鉴。

一、被动与主动: 近代云南对外开放的历史进程

(一) 不得不为: 近代云南的被动开放

近代云南最初的对外开放与全国其他地方一样, 都是一系列不平等条约的产物。

1. 门户洞开: 近代云南三关的被迫开放

中法战争结束后, 清政府与法国签订不平等的《中法会订越南条约》, 云南对外开放被迫提上议事日程。1887年6月26日, 中、法在北京签订《续议商务专条》, 其中的第2条明确指出: “两国指定通商处所广西则开龙州, 云南则开蒙自。缘因蛮耗系保胜至蒙自水道必由之路, 所以中国允开该处通商, 与龙

州、蒙自无异。又允法国任派在蒙自法国领事官属下一员，在蛮耗驻扎。”由此法国达到了从云南打开中国大门的目的。1889年8月24日，蒙自设立海关，正式对外开放。

继蒙自之后开放的便是思茅口岸。在开放云南上，法国占了先机，英国心有不甘，于是借口“马嘉理事件”试图强迫云南对英国开放。1897年2月4日，英国政府强迫清政府签订条约，确定思茅对英、法共同开放。

近代云南三关以腾越关设立最晚。1875年，英国借口“马嘉理事件”要求在云南通商，清政府迫于无奈，于1876年在关于议结马嘉理案件的《中英烟台条约》中答应了这一要求，英国选定以滇缅贸易集散中心腾越为理想的开放地。但后因中国北方爆发义和团运动，在腾越设领之事不得不向后推延。直至1901年底，英国才从缅甸来到腾越，确定办公地点后，于翌年5月设立腾越海关，正式开放。

三关开放，门户洞开，对云南造成很大的利权丧失。一方面，由于海关为外人控制，关税不能自主，对外贸易不得不受人左右；另一方面，三关开放后大大便利了外国商品的倾销，进口货物大多高附加值的机制产品，出口货物绝大部分为附加值极低的原材料，云南失去了对外经济的自主权。

2. 欲迎还拒：滇越铁路的修筑

云南山高谷深，地理环境极其复杂，向来以交通不便而著称，并成为制约地方经济社会发展的重要因素，从这个意义上讲，改善交通、发展现代交通云南应该是有着迫切的需求的。但是，云南第一条现代化的对外运输通道——滇越铁路却是在不受云南人欢迎的情况下兴建的。这是因为，滇越铁路的修筑权与经营权均不在我。

1897年，清政府同意法国国家或指定的法国公司修筑自云南界起至昆明的铁路，以使其与越南境内的铁路相接，从而使法国人攫取了滇越铁路的修筑权和经营权。

由于滇越铁路的“侵略性”特征，曾一度受到云南人民的抵制，迫使路线向城东不经过蒙自。1910年，滇越铁路全线修成通车，云南开始进入新式交通时代，极大地缩短了云南对外交往的“时间”距离，促进了云南对外贸易的发展，但与此同时，滇越铁路更是法国掠夺云南的重要工具。一方面，大量的洋货倾销云南，对云南原有经济造成极大破坏；另一方面，由于运输能力提高，大大便利了帝国主义对云南资源的掠夺，滇越铁路通车当年大锡外运即比上年增加50%；而法国铁路公司又常常在运营中随意提高运价，以此榨取高额利润。从而使滇越铁路这条对外开放的大通道成为一把双刃剑：一把开放之剑，又是一把侵略之剑。

（二）应势而变：近代云南的主动开放

1. 主动而为：自开昆明为商埠

从 1898 年总理衙门奏请开岳州、三都澳、秦皇岛为通商口岸开始，中国掀起了一股自开口岸的大潮。在这一背景之下，云南地方士绅积极筹谋昆明的开放。1905 年，云南士绅、翰林院编修陈荣昌等禀陈云南巡抚丁振铎，请将昆明开为商埠。这一请求得到了丁振铎的支持，其于同年 3 月 17 日将这一提议上奏朝廷。昆明开埠符合清廷“广开口岸”之初衷，故很快得到朝廷批准。

1910 年，云贵总督李经羲拟定《云南省城南关外商埠总章》，确定开放区域：以“东起重关，西抵三级桥，南起双龙桥，北抵东门外桃源口”作为商埠。昆明由此正式开埠。

2. 主权在我:商办个碧石铁路的修筑

1909 年滇南绅商倡议由民间集资，以商办形式修建一条由个旧到蒙自、建水、石屏的民营铁路与滇越铁路相连接。1915 年，云南第一家股份制公司成立，个碧石铁路正式动工。1921 年 11 月，全长 73 公里的个旧到碧色寨段完成通车；1928 年 10 月，再完成 61.5 公里，延伸至建水；1936 年，建水至石屏 48 公里建成，个碧石铁路全线贯通。个碧石铁路从开工修建到全线竣工，前后历时 22 年之久。由此可见在当时的条件下，民营资本创办铁路的艰辛，足以反映出云南人民为求开放而不折不挠的精神。个碧石铁路是中国第一条商办铁路，使云南历史上第一条由云南人自主经营的铁路。建成后，个旧大锡出口可以直接利用铁路运输出口，出口数 M 增加，铁路所经地方物资交流大为便利，促进了当地经济发展。

3. 时局使然:抗战时期云南的对外开放

由于日本侵华战争的扩大，我国大片国土沦丧，我国沿海、沿江港口逐渐落于日本人之手，云南成为西南大后方一条主要的国际通道，全国商品的进出都通过云南进行，云南在全国对外贸易格局中地位，一时无出其右者。

1938 年，粤汉铁路中断，更多商品的进出口不得不经滇越铁路进行，滇越铁路成为我国对外贸易的主要路线。1939 年，滇越铁路货运量 32 万吨，为通车时的 3 倍，这是此前不曾有过的。1940 年，日本占领越南，滇越铁路被截断，于 1938 年建成的滇缅公路开始成为西南大后方唯一的国际交通线，云南对外贸易只能依赖此路进行，“沿途运输，日夜不绝”。

1942 年，滇缅公路又被日本切断，为了打通新的对外通道，中、美、英三国商定开通从印度至中国云南和四川的“驼峰”航线，主要承担对日作战的急需物质和人员往来的任务，也运送部分的商品。从 1942 年 5 月到 1945 年 8 月，经驼峰航线从印度运人物资 50089 吨，从我国运出物资 222472 吨。

因空运力量有限，1942 年 12 月开始修建中印“史迪威公路”，1945 年 1 月完成通车。1945 年 2 月 5 日，经史迪威公路首批运载货物的汽车抵达昆明，云南对外贸易路线在滇缅公路中断后又得以恢复。

尽管驼峰航线和史迪威公路在云南对外贸易方面的作用有限，但云南对外贸易能在如此艰苦卓绝的环境中没有中断，恰恰是因为有了这样两条“生命”运输线。

二、生成与演化：近代云南对外开放格局的形成及其历史地位

在被动与主动双重因素的影响下，近代云南形成了特征鲜明的对外开放格局。

（一）近代云南对外开放格局的形成

1. 以各个商埠为支点，以两条近代交通干线为支撑，三个中心集镇群为纽带的层级开放体系的构建

到1910年时，蒙自、思茅、腾越、昆明等口岸相继开放，滇越铁路已全线贯通，使近代云南（口）岸（铁路）线结合、互为呼应的对外开放格局初步形成。云南多口通商，加上滇越铁路通车，越南海防港条件优越并直通太平洋，缩短了进出口的时空距离，大大改变了传统的运输模式，滇越铁路成了云南乃至中国西南通向东南亚、走向世界最便捷的通道，使批量化、规模化运输成为可能，云南进出口贸易额急剧增加。

1938年中缅公路通车，开辟了云南省境内第二条国际运输线，由此云南形成了以昆明为交通总汇的滇越铁路和滇缅公路两条对外开放近代化交通干线，贯穿于滇云大地，成为以云南为中心的中国西南对外开放的重要交通干线。

滇越铁路的修建开通，打开了云南商业繁荣和近代工业化崛起的新局面，同时也成为近代云南城镇发展的重要动力。此后，滇缅公路、中印公路打通，云南交通条件进一步改善，在便利交通条件的推引下，云南的近代化城镇发展进程大大加快。交通干线沿途所经地区，商旅云集，商业渐盛，许多商家开始组织现代化的工业生产，办工厂、设公司，兴起了一批工商业城镇，形成了服务于面向西南开放需要的三个中心集镇群。从地理空间分布特征分析，云南近代城镇是以对外开放的交通干线牵引来布局发展的。其一是“滇越铁路”为主轴带动下的滇中和滇东南城镇群，这个集镇群的形成发展以滇越铁路为牵引，沿途有昆明、个旧、开远、蒙自、河口等集镇，而以昆明为集镇群落之中心；其二是沿“滇缅公路”干线兴起和发展的滇西城镇群，该集镇群以滇缅公路为脉络，沿线有下关、保山、腾冲、芒市、畹町等集镇，由下关承担联络中转集聚的中心功能；其三是“滇川藏印”国际运输线带动下兴起的滇西北城镇群，这条以马帮驿运为主要运输方式的跨国贸易线，横跨云南、四川、西藏而与印度、缅甸、尼泊尔等国相交接，云南境内沿线主要有鹤庆、丽江、中甸、维西、永宁等集镇，而丽江则成为面向滇西北、川西南、藏东南等广大区域的主要中心集镇。

综上所述，就云南对外开放的发展特征而言，是以五个商埠为支点，以两条干线为支撑，以三个中心集镇群为纽带，彼此互为呼应、功能分层有序、区域辐射牵引明显，共同组织服务于对外贸易需要的对外开放层级体系。这样的开放格局使得云南整体既能融入近代西方资本主义市场，也使得云南的发展具有自身较强的内生能力支撑。内外联动、区域互补、整体协同这样的一个区域开放格局，为近代云南面向西南开放的辐射功能不断增强注入了源源不绝的发展动力。

2. 充分利用近代南亚、东南亚殖民地国家的近代交通条件，将其整合纳入自身对外开放格局之中

云南充分利用滇越铁路和滇缅公路以及缅甸、印度、越南等国的近代交通线和运输工具，以马帮、汽车、火车、海运等方式，开辟滇、藏、缅、印、越之间的海陆大联运。

英、法占领印度、缅甸、越南等国后，在印、缅、越境内修建了大量现代化的交通运输路线，试图通过这些现代化的交通线作为侵入云南乃至中国的跳板。到第一次世界大战前夕，在英国的投资下，印度已建成铁路 3.4 万公里，在亚洲与其可以相比的只有日本。到 1914 年，缅甸铁路总里程达 1599 英里。不仅如此，缅甸境内的内河航运、公路运输也都有了质的飞跃，基本实现了向近代交通的转变，而缅甸仰光至印度加尔各答建立了便捷的海上运输通道。

云南的对外开放和贸易发展是在充分利用殖民地国家的近代交通条件基础上实现的。典型的例子是 1918 年丽江商人杨守其等人开辟了直接从西双版纳经海经缅甸转印度到西藏的滇茶销藏新路线。此货运路线具体是：由勐海以马帮驮运茶叶至缅甸昔卜，转火车运至仰光港，转海运至加尔各答，在加尔各答又改装火车至西里古里，再装汽车至噶伦堡，最后由亚东进入西藏。这条路线主要借助了缅甸、印度境内方便迅速的近代交通，缩短了运输距离，降低了滇茶销藏的成本，从而使滇茶销藏打开了新局面，促进了茶叶的外销。

在近代云南对外开放发展进程中，云南人充分利用滇越铁路和滇缅公路以及缅甸、印度、越南等国的近代交通线和运输工具，以马帮、汽车、火车、海运等方式，开辟了滇、藏、缅、印、越之间的海陆大联运，开创了一条条传统与近代交通有机结合的新路线，充分利用英法殖民地国家的现代化交通条件并将其纳入自己的对外贸易格局中，为云南的对外贸易开辟了新局面。

3. 主要面向欧美市场，外联内引的开放型通道经济发展路径的形成

近代初期，受交通运输条件的制约，云南的对外交流受到很大局限。滇越铁路的通车，无疑为万山锁国的云南开辟了一个对外交流的窗口。“滇路筑成，云南以丛山僻远之省，一变而为国际交通路线，匪但两粤、江浙各省之物品，由香港而海防，而昆明数程可达，即欧美全世界之舶来品，无不纷至还（沓）来，光耀夺目，陈列于市……”在云南开关之前，滇、藏、川三省间的传统三角贸易曾一度以康定为中心，以便借助川康间大道沿长江而下，进入长江流域各对外通商口岸。但这时随着云南滇越铁路和对外通商口岸的形成发展，改变了周边省区物资东流出境的传统格局，转而以云南为中心实现物资外运出境。曾经作为滇、川、藏毗邻区物资外运中转中心的康定，因“滇商和藏商率取道盐井、昌都西而不经康定，使康定商业一落千丈。”滇越铁路成为中国市场与英、法、美、日等资本主义国际市场联系的纽带，同时也成为云南外联内引发展开放型通道经济的重要舞台，促进了云南和周边省区的近代经济发展。

云南进口贸易，对法（越）贸易一直居于首位，其次是美、英（缅）、德、印度、日本。据民国二十一年（1932 年）美国驻昆明领事馆的报告：“美国对云南贸易，不过占云南贸易总数 20%，英国占总数 15%，德、日占总数 5%，所余贸易之 60%，都在法人掌握中。抗日战争爆发前后，美国、德国货输入增加，1935 年德货输入占首位，1936 到 1937 年法货输入又居首位，1939 年后美货输入跃居第一位。”进口物品有棉货、金属矿砂、车辆船舶、杂项五金制品、机器及工具、米面杂粮、煤油、颜料、药品等，其中棉货输入为

大宗，并居进口物品首位，进口物品从开关初期以生活资料消费品转向逐渐转向如机器、车辆、车辆、汽油、建筑材料等的生产资料消费品。输入商品的国家，不同时段有差别，但总体上都集中在欧美发达国家。

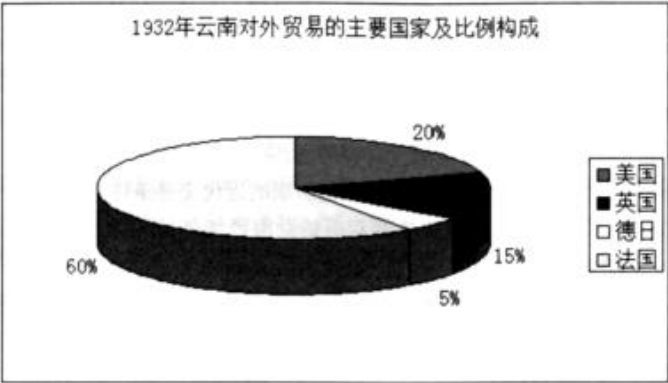


图 1 1932 年云南对外贸易的主要国家及比例构成图
数据来源：《云南省志》14 卷《商业志》，第 66 页，云南人民出版社，1993 年版。

云南出口商品中以大锡出口为大宗，并成为云南经济命脉；其次是黄丝（大多数来自四川，其次来自湖南、浙江）、羊毛，主要通过腾越关销往缅甸；第三位是牛羊皮，除了产自本省，大部分来自川、藏，第四位是猪鬃、鸭毛、白蜡、麝香等；第五位是香料，第六位是茶叶。云南出口贸易表现出明显的指向性，大宗货物一般输往欧美发达的国际市场，如 1933 年～1938 年 5 月，云南大锡销往纽约的只占 11.27%，而 1940 年，美国给中国的“滇锡贷款”中，规定以“滇锡偿还”，云南 1940 年出口大锡 5.2073 万公担，几乎全部销往美国；1936 年到 1939 年，云南钨锑基本都是由香港转运到英、法、德，1940 年中美签订“中美钨砂借款合同”，自此云南的钨锑基本出售给美国；皮革主要销往日本和美国；生丝为对缅出口商品；猪鬃主要销往美国；桐油的出口量一直剧增，1939 年“中美桐油借款”规定以油还债，当年出口的 80%都运往美国。1939 年以后，美国跃升为云南对外贸易的主要国家（见图 1）。

表 1 云南对外出口商品主要国家流向表

云南出口商品	出口商品的主要目的国
大锡	美国
钨锑	英国、德国、美国
皮革	日本、美国
猪鬃	法国、美国
生丝	缅甸、印度
石磺、生丝	印度、缅甸
茶叶、香料	缅甸、老挝、越南、泰国

资料来源：李珏主编：《云南近代经济史》云南民族出版社 1995 年，第 521～522 页；《云南省志》14 卷《商业志》，第 66～77 页。

从表 1 可以看出，云南对外贸易不仅涉及周边国家，还充分利用与周边国家的关系，将其作为面向世界市场的中转与欧美发达资本主义市场相联系，出现了近交圈东南亚、南亚和远交圈欧美发达国家的远近

有机结合的贸易格局。

云南对外开放是以面向现代化的欧美发达资本主义市场为主要指向的，即从贸易的角度不管是进口还是出口，更多的是与西方欧美发达国家密切联系。利用自身方便快捷的近代交通干线，充分发挥聚合吸引效应，将世界市场与中国内地物资出口有机整合串联在一起，从而通过对外的开发和内向联系互动来促进自身现代化对外开放进程，应该是近代云南发展中一个重要途径，产生了极强的带动效应。

（二）云南成为近代西南对外开放的中心

以上开放格局形成，实际上使云南成为西南对外开放的中心，这一“中心”主要表现在以下两个方面。

1. 云南是中国西南近代化对外交通网络的中心

1903年，清政府与法国《中法会订滇越铁路章程》签订后，法国攫取了滇越铁路的修筑权和经营权，打开了从越南进入云南的国际通道。1910年滇越铁路通车，由此掀开了云南借助现代化交通条件走向开放、走向国际市场的序幕，云南特色的现代化之路由此进入了新的发展阶段，掀起了新的发展热潮。抗日战争爆发前后，云南逐步成为全国抗日战争的后方基地，先后修筑了滇缅公路和中印公路，开辟了驼峰航线等空中交通运输线以应对日本对中国海陆港口的封锁。这些交通干线的修建，缩短了云南通往内地及国外的距离，促进了云南与中国内地以及东南亚、南亚等国家间的经贸交流和发展，使云南较早接触到了西方先进的工业文明。

近代以来云南交通干线的修建，突破了云南传统的马帮驿运交通运输方式，不仅修建了面向东南亚、南亚的现代化铁路、公路，还开辟了空中航线，云南的交通条件逐步得以改善。抗日战争时期，云南已经是铁路、公路、航空、水运、管道运输“五运俱全”，标志着云南现代化交通网络体系格局基本成型。云南的地缘战略地位和价值进一步得到提升，充分发挥了云南作为中国西南地区南下西进的交通枢纽作用。

除云南外，四川、贵州、西藏对外经济交往，往往要以云南为通道，过境云南成为川、黔、藏对外贸易的重要特征之一，云南在近代中国面向西南开放的过程中扮演着“大通道”与“桥头堡”的作用。

2. 云南是中国西南对外贸易主要的中转枢纽

据统计：蒙自开埠当年仅仅3个多月的时间，进口和出口总值即分别高达62,300和87,629海关两。进口、出口月均贸易额分别为20,767海关两和29,210海关两，次年即1890年进口和出口贸易分别为466,089海关两和461,193海关两，月均进、出口贸易38,840海关两和38,432海关两，分别为是上年月均20,767海关两和29,210海关两的1.87、1.32倍。由此可见，蒙自、思茅等口岸的开放极大地促进了云南对外贸易的发展。1910年4月滇越铁路正式通车，是云南交通史上的一个巨大变革和进步，也是近代云南的对外开放和贸易史上具有划时代意义的标志事件。它一方面加快了帝国主义对云南的殖民掠夺，另一方面也使

得云南对外贸易量迅速增加，贸易范围从周边省区逐渐扩大到西方发达资本主义市场，输入和输出的产品结构也在贸易交易中不断变化。出口额迅速增加，1910 年出口达 1366.8 万两，1912 年增至 2234 万两，占全国贸易额的 2.6%，居西南和西北省市之首。滇越铁路通车到 1937 年，云南对外贸易额一直呈上升趋势。1909 年云南进出口贸易总额为 1900 万元，到 1937 年为 7000 余万元；同期进口贸易总额由 1200 余万元增至 3100 余万元；出口贸易总额由 700 余万元增至 4000 余万元。如图 2 所示：

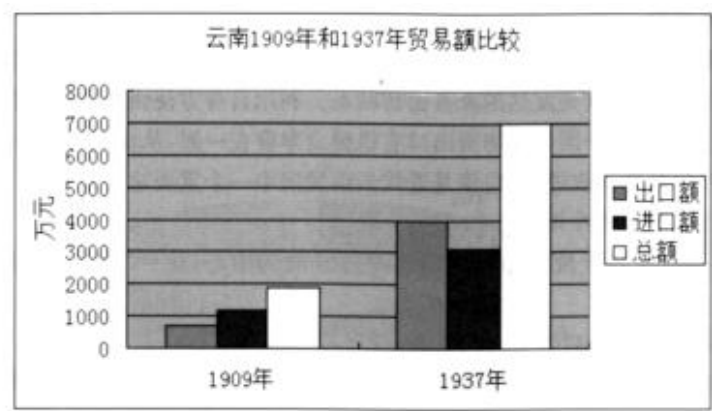


图 2 1909 年与 1937 年云南对外贸易额比较图
数据来源：李珪主编：《云南近代经济史》，云南民族出版社 1995 年，第 347 页。

1937 年抗日战争全面爆发后，沿海各通商口岸全部沦陷，中国对外贸易的主要出海通道被完全堵死。而此时云南南部滇越铁路可以通过越南海防港出海，云南西部有 1938 年建成的滇缅公路可以直达缅甸的仰光港，西北有经丽江到西藏拉萨并进入印度的传统民间马帮运输通道。因此西南边陲的云南自然成为对外开放的前沿阵地。1937 年抗日战争开始到 1945 年，作为战略大后方的云南，中央公司、地方公司和私营商号蜂拥而至，云南对外贸易出现了少有的繁荣。这一时期形成了官方和民间的双重互补交易贸易格局，使得云南在这一时期也保持了较好的贸易量，形成了较好的发展状态。据统计“1 叩 7 年云南贸易额达 7000 万元（国币，下同），1940 年达 9.6 亿元，1941 年为 32.2 亿元，1945 年为 45.2 亿元。”•如图 3 所示。这一时期是近代云南对外贸易的黄金期，对云南经济社会发展有显著的引领和促进作用，在我国对外贸易格局中处于核心位置。

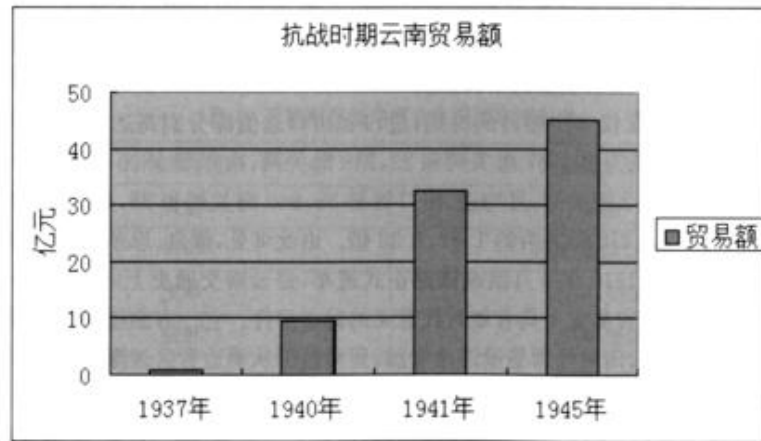


图3 抗日战争时期云南对外贸易情况图

数据来源：云南人民政府办公厅编：《云南经济事典》，第248页，云南人民出版社，1991年版。

四川产的生丝是近代云南出口仅次于大锡的大宗货物，主要供给印度和缅甸。1902年到1909年，川丝出口平均价值占总价值的3.55%，1910年滇越铁路通车后到1937年间，川丝出口平均价值已经占到总值的9.05%。川丝的主要出口通道是腾越关，每年经腾越关出口的货物以转口的四川生丝为大宗，年均输出约占出口总值的70%左右。出口最多之年为1936年，达4395公担，约值350余万元，占出口总值的94%。云南省历来的生丝出口皆完全集中于腾越，使之成为该关占第一的出口货物。可以看出，云南已经成了四川生丝出口的重要中转。出口物品中比重比较大占出口额第三位的皮革，主要出口美国和日本。皮革主要产于云南、四川、西康，西藏地区，经过商帮或商人的收购、转运，最后通过云南各个关口转运到世界各地。

云南的开关通商和境内外方便快捷的现代化交通，使得丽江成为云南面向川、康、藏、青等毗邻省区的商贸中转枢纽。20世纪30年代的丽江，“康藏及附近各地的出产物都屯聚到本县，商务方面已有很可观的景象。”20世纪40年代，丽江市场的辐射力更加突出，已经成为西康、西藏、四川等省物资出口的重要中转港。1944年前后，“康区每年经丽江运出的虫草约五百五十余驮，贝母及支贝年在二千五百余驮，黄连五百余驮，秦艽六千余驮，大黄一万驮以上，麝香每年约出口八百余斤，猪苓一万五千余驮，黄金（砂金、瓜金）出口总数达五千余两，康人所购回之物，除大量烟土外，即系茶糖铜器。”如此巨大数量的康区物资经丽江运出，说明丽江作为面向藏、川、康边区的中转屯聚功能之强。

现代化初始进程中的云南，以自身方便快捷的对外开放条件为优势，对于整个中国西南的资源外运产生了极强“牵引吸附效应”，（见表2），成为西南地区的资源外运进入国际市场的纽带，而且也对西南各省近代经济社会的发展起到了积极的促进作用。

表 2 近代云南主要出口物资来源一览表

出口贸易额排名	主要出口物资名称	物资来源地
1	大锡	云南等地
2	生丝	四川等地
3	皮革	西藏;四川会理、建南;贵州盘县、兴义等地
4	猪鬃	四川、贵州、云南等地
5	药材	西藏、川西、云南等地

资料来源:吴兴南:《云南对外贸易史》,云南大学出版社,2002年,309~311页。

从图 2 中可以看出,从 1909 年至 1937 年,云南对外贸易额不断上升。抗战军兴,云南作为抗战大后方开放门户的地位突显,对外贸易更是飞速发展,1940 年 9.6 亿元,1941 年 32.2 亿元,1945 年已达到 45.2 亿元。云南成为后方物资供给的前沿阵地。全国的对外贸易基本集中在云南,云南成为中国当时主要的对外贸易区,1932 年占全国总值的 0.87%,到 1936 年增加到 2.25%,云南在全国贸易中的地位日益重要。

总之,云南内接四川、贵州、广西、西藏,外联南亚、东南亚,并通过滇越铁路和滇缅公路直接与越南、缅甸相连,从而为云南的中转贸易提供了得天独厚的条件和基础,近代云南成了中国西南贵州、四川、广西、西藏、甚至是湖南等省区对外开放门户和商品中转枢纽。

三、近代云南对外开放发展的历史启示

近代在特殊的历史条件下,由于英、法、日等帝国主义国家的侵略和渗透,迫使云南走在了中国西南对外开放的前面。云南人民积极应对,不断通过自身努力变困境为顺境,化危机为转机,在极其困难的条件下充分利用各种条件主动开放,将云南建设成为中国面向西南对外开放的中心。本文在客观梳理云南对外开放的历史进程的基础上,对近代云南对外开放格局的形成进行了探讨,对近代云南对外开放格局的主要特点进行了归纳,揭示出云南人民在近代历史背妖中突破被动开放的困难与局限,积极求变适应开放发展的时代风貌。

回顾历史是为了关照现实,从历史到现实,我们应该认识到:特殊地理位置、特殊的历史发展环境和条件,决定着云南近代化进程体现出了有别于内地及沿海的对外开放发展之路。云南现代化进程是一种受外源刺激而生成的由以往历史时期缓慢渐变式向近代突变式发展模式的转变。换言之,云南这样处于内陆边境的省区,外源式发展动力的推动作用是比较明显的。所以,在当前云南建设成为中国面向南亚、东南亚的辐射中心过程中,或者类似于云南这样的内陆边刺咨区要深化开放,就更加需要通过中央与地方、国内与国外多个层面做好顶层设计,上下联动,多向协同,充分合成拉动边赖优化开放格局和优势的推动力。具体时言,有以下具体历史启示值得总结借鉴。

(一) 发挥区位优势,主动融入“一带一路”建设

《推动共建丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路的愿说与行动》指出:推进“一带一路”建设,中国将充分发挥国内各地区比较优势,实行更加积极主动的开放战略,加强东中西互动合作,全面提升开放

型经济水平。对此，国家对云南的定位是：“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。”这一定位非常准确，不仅考虑到了云南在“一带一路”建设中所具有的地缘优势、历史基础、现实条件，也对近年来云南在国家对外战略中所取得成绩给予了充分的肯定。

中央确定：“一带一路”不搞新机制，要充分依靠中国与有关国家已有的双边机制，借助既有的行之有效的区域合作平台，构建更加开放、更加广阔的国际合作平台。因此，西部大开发、“大通道”建设、“桥头堡”建设、孟中印缅经济走廊建设等政策与战略的实施，为云南融入“一带一路”建设创造了极为有利的机制和平台。在这些战略和政策的带动下，近年来云南对外贸易和经济合作的快速发展，也为云南在“一带一路”建设中发挥重大作用奠定了坚实的基础。

从近代的历史看，云南既是西南对外开放的中心，扮演着西南对外开放的桥头堡和大通道的角色，又是中国陆上连接东南亚、南亚的中心节点，这在很大程度上是由云南的区位优势决定的。在“一带一路”建设中，云南同样可以甚至更好地发挥作为中国连接东南亚、南亚的节点的作用，因此，云南应该，也只有积极主动融入“一带一路”建设，才能更好地促进云南对外开放的发展。

（二）主动建构多点齐放、层级有序的对外开放格局

近代云南在被迫开放中之所以能主动求变，并在极其困难条件下为推动中国对外开放交流做出突出贡献，并成为推动云南自身社会经济发展的重要拉力，其中一个重要原因就是云南形成了以昆明、腾越、河口、思茅 5 个通商口岸为支点，以滇越铁路、滇缅公路两条近代交通线为支撑，3 个中心集镇群为纽带、层级有序的对外开放整体格局。因此，今日云南的对外开放，一方面要在口岸布局建设上进一步重视沿边与纵深地区合理布局、有机衔接联动的问题，充分借鉴近代云南以昆明为核心，其余 4 个商埠为支点，中心与沿边互动联动整体运动呼应开放要求和苦求的格局建设路径；二是要尽快实现云南面向南亚东南亚国家间以航空、高铁、高速公路为纽带的现代化国际交通通道网络建设，为云南成为面向西南开放交通枢纽提供切实的支撑；三是要立足对外开放的实际需求和要求，进一步加快滇两、滇南、滇西北的区域中心城市群建设，增强腾冲、河口等沿边口岸城市化服务能力，扶持大理、丽江、保山、景洪、芒市、蒙自等成为各具开放优势的区域性中心城市，整体增强云南省城市国际化服务功能和辐射能力。

（三）加强统筹与协调，增强云南与周边国家和周边省区合作发展的整体协同

近代云南对外开放的突破性发展，也还与周边国家和周边省区在交通、商贸、产业等领域有效融合发展密切相关。借助缅甸、越南、印度等国在英法殖民化进程中近代化交通建设发展的契机，通过滇越铁路、滇缅公路、滇缅印藏海陆联运等通道条件，有机纳入自身对外开放通道建构体系之中，才能让云南有实力成为康藏、川黔等地向外输出物资的必经之地、必借之道。因此，以史为鉴，云南的对外开放，视野不能局限于云南，也不能囿于目前网络经济、空域经济对云南地缘优势的蚕食或冲击，而应该打开眼界，具体细化与周边国家在交通、产业、商贸、技术等领域的合作发展规划，主动强化沿边开放优势，推动云南与周边国家就整体统筹充分合作发展，以便为中国西南优化对外开放创造更多更好的服务条件；另一方面，

云南也应该借助积极参与长江经济带建设等内地经济一体化进程中，制定落实与周边省区的产业合作具体发展规划，强化自身优特产业，增强优势特产业对于周边省区资源开发和产业合作的吸附能力、带动能力和出口竞争力。

（四）对外开放与民族民生发展有机联动，共同发展

近代云南的对外开放发展中，带动了云南民族地区近代社会的转型与变迁，并在很大程度上改变和改善了民族地区生活物资补给方式和获得途径，从而促使大批本土民族商人队伍的产生和壮大，由此又促使着云南对外开放的影响向更边远的山区腹地扩散波及，推动着云南各民族在对外开放进程中参与性不断发展，充分展现了云南对外开放与边民民族发展之间的联动风貌和影响成效。今天的云南在党和国家支持下深化对外开放要早日建成中国面向南亚东南亚的辐射中心，就需要重视这个历史经验，将对外开放深入推动与我国边疆及周边国家各民族民众的民生改善提高有机衔接起来，切实推动以民为本、惠及民生的对外开放合作发展。这既是历史经验的总结，更应是当前我国边疆民族地区对外开放发展的重要指向。