

南昆经济带崛起之路

云南人民出版社

云南省社会科学学院
云南省交通运输协会
云南省人民政府驻广西办事处

责任编辑：李银和

封面设计：孟嘉福

南昆经济带崛起之路

云南省社会科学院

云南省交通运输协会

云南省政府驻广西办事处

云南人民出版社出版发行（昆明市书林街100号 邮编：650011）

滇黔桂石油勘探局昆明印刷厂印装

开本：850×1168 1/32 印张：7.875 插页：2 字数：190000

1999年1月第1版 1999年1月第1次印刷

印数：1—2500

ISBN 7-222-02712-2/F·293 定价：13.00元

《南昆经济带崛起之路》

课题组成员

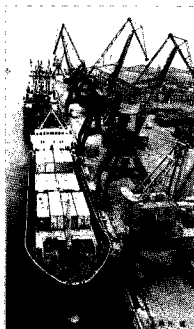
- 组 长：王林忠 云南省社会科学院副院长
- 副组长：李鸿书 云南省交通运输协会秘书长
- 陈家信 云南省人民政府驻广西办事处主任
- 成 员：李振卿 云南省人民政府驻广西办事处副主任
- 沈海波 云南省人民政府驻广西办事处副主任
- 陆 杰 云南省人民政府驻广西办事处原副主任
- 陈铁军 云南省社会科学院副研究员
- 黄 敏 云南省社会科学院助理研究员
- 会文岚 云南省社会科学院助理研究员
-



云南境内的石林车站

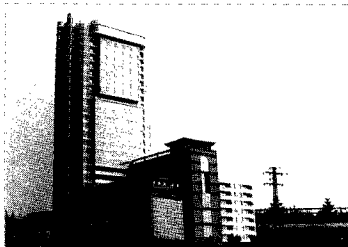


贵州境内的威舍车站



广西防城港码头正
在装船的集装箱货轮

图片摄影
李先绪 陈光



耸立于防城港市中心的云南大厦

前 言

南昆铁路的建成，开通了一条云南最便捷的出海大通道，它将地域辽阔、资源丰富的云南与拥有绵长海岸线、便捷通道的华南地区连成一体，沟通了云南与省外、国外的经济交往，使云南的经济发展呈现一种崭新的格局，将对云南经济发展态势和对外开放产生新的影响。铁路是拉动经济增长的火车头，但也要清醒地认识到，铁路开通只是为沿线地区发展创造了良好的条件，并不意味着经济会自然而然地上去。机遇与挑战并存，如果不善抓机遇、主动及时地制定和实施新的发展思路，就有可能与经济发展“失之交臂”。

一、云南最具潜力的新经济增长带

1. 南昆经济带在全省经济中的地位

南昆铁路在云南境内 289 公里，途经 7 个县，辐射到昆明、玉溪、曲靖三个市的 17 个县，总面积 2.7 万平方公里，约 800 万人口。这一区域的特点是：

一是经济实力强。1996 年三个市的国内生产总值已达全省的 59.8%，现已形成烟草、机械、冶金、化工、电子、食品、医药、建材、旅游等行业为主的产业群。工业企业所拥有的固定资产净值占全省的 51%，所拥有的流动资金余额占全省的 63%，所创造的税利占全省的 83%。这一区域的发展将对云南省的经济总量和经济实力的增长起着巨大的支撑作用。

二是投资环境好。这一区域科技力量较雄厚，全省 75% 的高等院校、90% 的科研机构集中在这里，劳动力素质相对较高，市场经济意识、竞争意识、科技意识较强。基础设施较为完善，已形成以昆明为中心的立体交通网络、通讯网络、科技网络和信息网络。资源十分丰富，农业资源、生物资源、矿藏资源、旅游资源在全省都占有十分重要的地位。

三是区位优势突出。南昆铁路是云南与省外、国外经济联系的一条大动脉，是云南最现实、最便捷的出海大通道，有利于嫁接和吸引外资、技术和人才参与南昆经济带的开发建设；有利于掌握世界各地的商贸渠道和信息渠道，把握世界高新技术及产业的发展趋势，以我为所用；有利于加快区域经济合作，实现各展所长，优势互补、区域分工、资源共享，取得更大的比较利益。

2. 南昆经济带所面临的机遇

南昆铁路沟通了云南与国际市场的经济联系，使云南置身于开放的环境之中，能够通过对国际分工和国际竞争的全面参与，加快区域经济国际化的步伐，把沿线的外向型经济推上一个新的台阶。

南昆铁路将我国的大西南腹地与沿海各地紧密地联系起来，云南处于两者的中间地带，可以左右逢源，大有发展前途，有条件成为承东启西，促进我国东中西三大经济地带协调发展的战略支点。

南昆铁路沟通了沿海和沿边两大开放地带，沟通了中国与东南亚、北部湾与孟加拉湾，为我国全方位开放战略的实施创造了条件，为云南实现灵活应变的战略提供了极大的便利。南昆经济带将会在云南实施双向双循环的对外开放中受益。

南昆铁路沟通了区域经济与国民经济，使云南经济步入国民经济的整体循环之中，对推动沿线地区资源优势转化为经济优势，调整产业结构、优化资源配置和生产力布局，提供了良好的

契机。

南昆铁路沟通了区域市场与国内市场，为南昆经济带提供了广阔的发展空间，可以从更大的范围来考虑资源的开发，组织商品的生产与流通，规划地区经济布局、发展地区间的联合协作，形成新的经济体系。

3. 南昆经济带所面临的挑战

南昆经济带当前仍是典型的资源消耗型经济，经济增长主要是靠消耗资源来支撑。应该看到，一些原材料行业现已出现了一定程度的生产能力过剩，销售困难。另外还要看到，资源型经济效益低下，长期满足于资源型经济，不仅损耗大量资源，而且经济难有大的发展。

南昆铁路的建成，商品的流入会更加便捷，云南一些技术水平低、产品质量不高的企业，难于抵御来自省外日趋强大的市场竞争。南昆经济带如再不加快产品结构调整，在省外商品的冲击下，市场份额丢失现象必然会增加。

在市场经济条件下，生产要素是向回报率最高的地区流动，产业是选择区位优势成本最低的地区布局。南昆经济带如处在较低的发展水平，其资源、资金、技术和人才等生产要素将会随着南昆铁路的开通而进一步流失。

随着我国对外开放的不断发展，国际竞争日益激烈，现在越来越多的外国产品、外国企业进入国内争抢市场。尽管南昆铁路开辟了一条出海大通道，但我们的产品在质量、品种、价格等方面与国际市场的需要还有一定差距，还缺少能够开拓国际市场的名牌产品，如这一状况得不到改变，即使我们有了出海通道，也很难开拓国际市场。

二、不失时机地实施开发与开放

南昆铁路的建成，为沿线地区资源开发，经济布局和产业结

构的调整，为广大城镇和农村深化改革，扩大开放创造了有利条件，南昆经济带将呈现前所未有的活跃态势。一定要抓住机遇，乘势而上，开创经济发展的新格局。总的战略指导思想为：以对外开放为目标，以市场经济为导向，以南昆铁路为轴线，以优势产业为支撑，以大中小城市为载体，将南昆沿线发展成为云南对外开放的更具特色、更富活力的经济增长带。

以对外开放为目标。尽快形成对外开放的区位优势，应当成为南昆经济带最基本的任务。应采取多种灵活措施，利用国外的资金和技术开发本地资源以及发展加工工业，不断开拓国际市场。

以南昆铁路为轴线。实施南昆经济带长距离链状联动开发模式。以南昆铁路为轴线展开产业布局，逐步形成依托轴线，渐进开发，由轴而面的经济地域推进态势，形成云南对外开放和经济发展中举足轻重的横向中轴线。

以优势产业为支撑。南昆经济带应根据自身条件和比较优势，通过市场竞争确立优势产业和产业发展方向，通过采用新技术、降低生产成本，开发适销对路的产品，开拓市场，提高市场占有率，促进地区经济结构不断优化。

以城市为载体。构筑城市轴线，使之成为云南先进工业和高科技产业的主要载体，成为具有国际竞争力的大型企业集团的主要载体。形成以中心城市为龙头，中小城市为结合点，各城镇为网络的、布局合理的城市走廊。

1. 工业走廊

南昆铁路一头联着大西南的口岸城市北海，另一头是云南经济发展的中心城市昆明，有纵深的扩散区域和吸纳区域，有良好的技术经济基础，有条件建成云南的工业走廊。南昆经济带的工业可分两段布局，东段重点发展煤电气为主的能源工业、以硫酸为主的化学工业、以水泥为主的建材工业，使其成为云南省的能

源、原材料出省基地和重化工业区；西段则以昆明为依托，发展为城市配套服务的轻纺、食品、医药加工业，以电子、机械、光学为主的高科技产业，以磷化、冶金、生物工程为主的优势产业。从优势产业突破，带动深度加工，按照产业链联动发展的原则，培育和组建企业集团。以此为龙头，不断扩充和延伸，组织从原材料、中间产品到最终产品一条龙生产的产业链。使资源多次利用、产品多次增值，产品的技术含量多次提高，最终实现产业结构的高级化。

2. 城市走廊

南昆经济带是云南的城市密集区，既有昆明、曲靖这样的大城市，又有玉溪、宜良、陆良、师宗、罗平等小城市。要走多元化、多形式的城市发展道路，从而形成以中心城市为依托，不同规模、各具特色、区域分工、开放式、网络型的城市体系，形成巨大的经济活动带和区域经济发展轴。每个城市承担一定的职能，按梯次配置增长点，共同组成一个有机的城市网络带。形成由中心城市到中等城市，再到小城市的若干阶梯型发展链。这些发展链不仅使城市体系内的各种经济单位紧密地联在一起，而且将城市体系的经济结构不断优化和升级。

3. 农业产业化走廊

南昆经济带是云南农业生产的主产区和高产区，但农业还是一个没有健全的产业体系；产业结构单一、布局不合理，缺乏必要的区域分工；产业内部没有形成良性循环，大量的农业资源没有充分利用，生产、加工、销售不能很好衔接。必须按产业化的要求来改造传统农业：一是布局区域化。由“增量农业”向“效益农业”转换，通过地域分工发挥比较优势，提高农业的平均利润率。二是生产专业化。由“自然农业”向“市场农业”转换，通过专业化生产，把农户的生产经营活动纳入市场经济运行的轨道。三是经营一体化。由“原料农业”向“加工农业”转换，通

过延长农业生产的产业链，提高农业的积累水平和农村经济的整体效益。四是开发立体化。由“耕地农业”向“国土农业”转换，以发展大农业为出发点，按照“整体、协调、循环、再生”的原则，促进农业生态系统、物质能量的多层次利用和良性循环，从而实现农业和农村经济的持续、快速、健康发展。

4. 旅游走廊

南昆经济带是旅游资源荟萃之地，既有多姿多彩的自然风光，又有历史悠久的人文景观和各具特色的民族风情，更可贵的是三者达到了完美结合，具有巨大的开发价值和不可替代性，完全有条件建成我国颇具特色的旅游走廊。一是加快沿线旅游资源开发。南昆经济带还有许多旅游资源尚待开发，需进一步挖掘开发和完善，要精心设计、突出特色，推出名牌景点和旅游专线。二是提高旅游服务质量。要大力加强旅游景点的软件建设，提高宾馆、饭店、导游人员、保安人员的素质和服务质量。要建设一批新颖、引人的项目，改变旅游活动内容单调、雷同、呆板，没有新鲜感和吸引力的现象。三是大力开拓旅游市场。要坚持国际旅游、国内旅游“两个轮子”一起转，吸引更多的国内外游客进入，形成多元化的旅游客源结构。四是大力开发旅游产品市场。要充分利用当地的民俗民风特色，农副产品特色，开发生产别具特色的旅游产品。通过旅游业带动南昆经济带城乡经济社会发展。

5. 开放型经济走廊

南昆经济带要形成出口加工的生产能力，要兴建与出海大通道相配套的交通运输两络，都必须要有大量的资金投入。在国家财力不足，资金极为有限的情况下，只能依靠更加开放、优惠的特殊政策，吸引、鼓励外商投资，以大胆开放来增强经济实力。一是引进外资，建设出口加工区，形成出口加工生产基地。尤其是吸引有实力的外商、合资经营或共同改造区域内的国有企业。

二是鼓励外商参与本地资源开发，建立外向型农业生产基地。尤其应鼓励和扶持成片开发，大面积开发，以及带有综合性的开发大项目。三是鼓励外商参与基础设施建设，为投资者的长线投资提供和创造各种融资渠道和便利，以合作、合资等各种灵活变通的形式改善基础设施。四是放手让外商自主经营，不仅应开放市场，尤其需要让出市场，让外商能有所作为。通过让出内部市场，增强区域内经济实力，以此推动对外开放。

6. 流通走廊

南昆铁路形成人流、物资、资金流和信息流的大汇聚，使沿线的各种生产要素在流动中重新得到组合和增值。要加快大通道的建设，使之成为云南经济的大动脉。一是要加强交通运输网络体系的配套建设，使支线铁路、公路运输，集、储、运能力与南昆铁路在总体规模上相匹配，在时间进度上相衔接。二是增强商品集散功能，构建商品流通大动脉。建立较为完善的市场设施，发展专业市场、批发市场等，提高仓储、加工、保鲜能力；建立配套的社会服务网络，提高市场运行效率；搞好内外市场结合，提高市场辐射面。三是增强资金融通功能、技术扩散功能、信息传通功能、人才交流功能，形成生产要素流通大动脉，使市场建设体系化和网络化。四是增强对外联系功能，形成对外贸易大动脉。利用其处于东亚与南亚、北部湾与孟加拉湾、太平洋与印度洋的中间过渡地带，把中转贸易摆在重要位置，将南昆经济带建成我国重要的中转贸易中枢。

7. 区域经济协作走廊

南昆铁路向东延伸，与湛江至广州的铁路连接，面对港澳琼，途经滇黔桂，联接东中西三大地带。发展以南昆铁路为联结纽带的区域性协作和经济联合，可实现三大地带优势互补和经济共同发展，可形成外引内联、双向循环、南北互补、东西联动的对内对外开放新格局。一是贸易协作。要打破封锁、开通市场、

贸易其流，实现生产要素流动的畅通无阻；要组织跨地区的贸易集团，充分利用各地的出境口岸共同走向国际市场。二是产业协作。做到资金融通、资源共享、劳动调配，充分利用南昆经济带的资源合作开发、协作配套，形成优势产业。三是基础设施的协作。要集中必要的财力、物力和人力，联合起来共同打开水陆空的出口通道，共同加强口岸建设，改善投资环境。四是科技协作。要利用科研院所、高等院校，共同组织联合攻关和科技开发，开办高新技术产业开发区，发展高起点、高附加值、低运量的产业，实现智力与技术的互补。

三、培育新经济增长带的必然抉择

鉴于目前南昆经济带的实际情况，国家有关部门和地方政府应当加紧制定相应的配套政策，采取切实可行的措施，对南昆经济带加以培育，形成新的经济增长带，然后通过发展把全省经济带动起来。

1. 要加大对南昆经济带的支持力度，在投资和政策上予以扶持

建设南昆铁路是国家最大最有效的扶贫项目。南昆铁路沿线的贫困地区和贫困人口还比较多，要使南昆铁路真正发挥扶贫的作用，各级政府必须继续加大投入，在资金与政策上给予扶持。要支持南昆经济带开发国家鼓励发展的产业和产品。提高南昆经济带在政府预算内投资和政策性投资的比例，重大建设项目布点对南昆经济带要采取“同等优先”政策；依托南昆经济带的资源优势，优先考虑布点能够带动地方经济发展的水利、能源、原材料等重点建设项目。进一步采取措施，鼓励外商投资向南昆经济带转移，鼓励外商投资农业、基础设施和优势产业。在利用外国政府和国际金融组织的中长期优惠贷款时，在安排国际组织和其他国家无偿援助项目时，要增加对南昆经济带的使用比例。

2. 加强宏观调控, 协调区际关系, 建立适应社会主义市场经济要求的区域经济

整个南昆经济带的区际关系协调, 在很大程度上依赖中央的宏观调控。要从法律上明确制定区域经济活动与运行的规则; 要在完善区域性市场的基础上加快建立统一、开放的全国大市场的步伐; 要从体制上保证区域内的相互开放和各区域市场按同一机制和规则运行。

3. 要以两个根本性转变为目标, 调整生产力布局

突破现有的行政区划界限, 认真研究比较各地区的区位、资源、市场、资金、技术和劳动力等方面的状况, 加强协调配合, 确定和培育符合当地实际的优势产业, 开辟新的资源利用范围和方式。特别要积极扶持有市场竞争力和效益好的经营项目和产业, 推动不同地区形成各具特色的优势产业和产业结构, 从而通过产业链建立区域联系。打破大而全、小面全的传统分工体系, 把区域内各市县的单个产业优势转化为区域整体优势, 形成开放条件下的比较经济优势新格局。

4. 实施符合南昆经济带的对外开放政策

南昆经济带的对外开放如仅仅是采取与沿海地区同样的政策是远远不够的。云南与沿海对外开放的时间不同, 起点不一样, 开放的对象也有差别, 投资环境与基础设施的差距大。因此, 要积极探索符合南昆经济带实际的对外开放政策。在引资方面, 要放宽外商投资领域, 允许外资进入能源、交通、水利、金融、房地产等领域。要实行外商有限控股政策, 用控股权来吸引外国资本; 要放宽外资企业产品在国内市场的限额, 甚至允许外商投资企业就地生产、就地销售。

5. 大力发展非公有制经济, 在所有制结构调整方面取得新突破

公有制经济比重过大，非公有制经济发展严重不足，是南昆经济带与发达地区的主要差距之一。要把发展非公有制经济纳入南昆经济带的发展规划，采取更加有力的政策和更加灵活的措施，不限规模、不限速度、不限比重、不限范围（国家明令禁止的除外），放心、放胆、放手发展非公有制经济。要结合产业结构调整 and 支柱产业建设，在全社会营造有利于个体、私营经济发展的良好环境，使其与公有制经济有同等的权利。要在计划、信贷、税收、土地使用、证照办理等方面给予必要扶持。在国家和省计划安排的一些项目上，允许非公有制经济平等地参与竞争。

（王林忠 李鸿书 陈家信 陈铁军）

目 录

第一章 南昆大通道的战略意义及对云南的影响	(1)
第一节 南昆大通道的战略意义	(1)
一、南昆铁路修建概况.....	(1)
二、国家最大的扶贫工程.....	(4)
三、振兴大西南的大动脉.....	(7)
四、沟通沿海与沿边的大通道.....	(10)
五、南昆经济带兴起的轴心.....	(12)
第二节 南昆大通道给云南带来的开放与发展机遇	(14)
一、云南对外通道的历史回顾.....	(15)
二、当前云南对外通道的比较研究.....	(19)
三、南昆通道在云南对外开放中的地位和作用.....	(25)
四、南昆通道为云南社会经济发展带来的机遇.....	(27)
五、资源优势将得到进一步发挥.....	(29)
第三节 南昆铁路给云南带来的挑战	(30)
一、资源性产品面临的挑战.....	(30)
二、省内市场面临的挑战.....	(33)
三、资源配置面临的挑战.....	(35)
四、对外开放面临的挑战.....	(40)
第二章 南昆经济带的培育	(45)
第一节 区域经济评价与构想	(45)

一、资源评价和区位分析	(45)
二、社会经济环境评价	(49)
三、我国 21 世纪的重要经济增长点	(52)
四、南昆经济带的发展构想	(54)
第二节 工农业发展布局与分工	(60)
一、巩固农业基础	(61)
二、加快农业综合开发	(62)
三、工业发展的总体构想	(66)
四、重点工业布局	(69)
第三节 旅游与城镇的发展与布局	(75)
一、建设各具特色的旅游区	(75)
二、加快南昆旅游带的形成	(79)
三、城镇体系的发展与布局	(82)
四、环境的治理与保护	(85)
第三章 云南沿线经济的崛起之路	(89)
第一节 南昆沿线经济现状与评价	(89)
一、资源评价	(89)
二、基本经济概况	(92)
三、限制性因素和主要障碍	(95)
第二节 南昆沿线工业走廊的建设	(99)
一、调整工业结构, 变资源优势为经济优势	(99)
二、工业走廊的布局	(103)
三、建设工业走廊的举措	(107)
第三节 南昆沿线城市经济轴线的发展	(109)
一、走多元化的城市发展道路	(109)
二、城市化进程的多种选择	(112)
三、城市形式的多样化实施	(114)
四、城市经济一体化对策	(117)