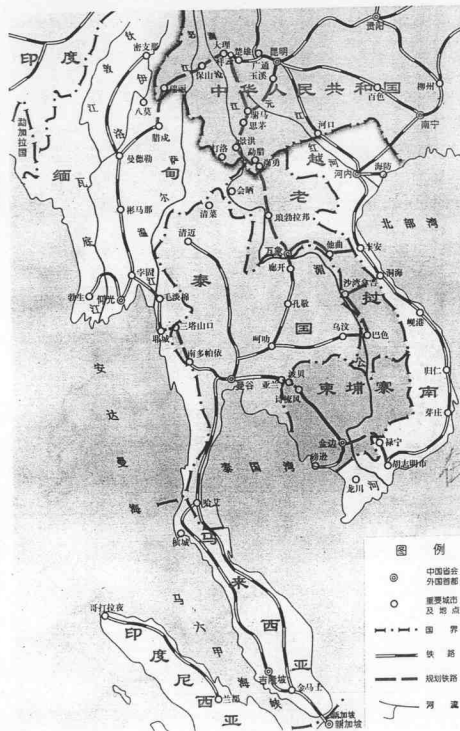


泛亚铁路新加坡至昆明通道研究

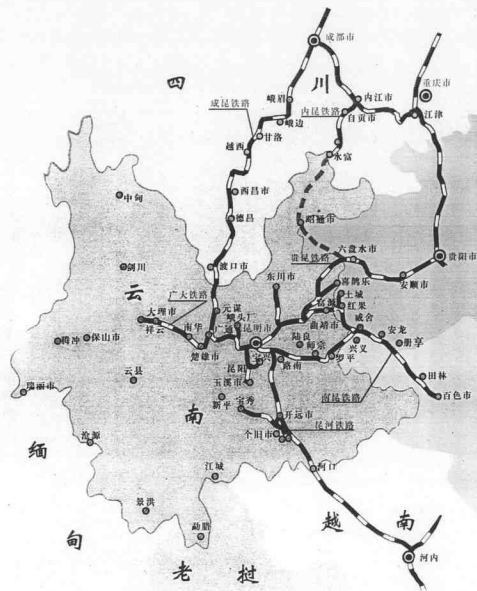
李平 李义敢主编

云南民族出版社

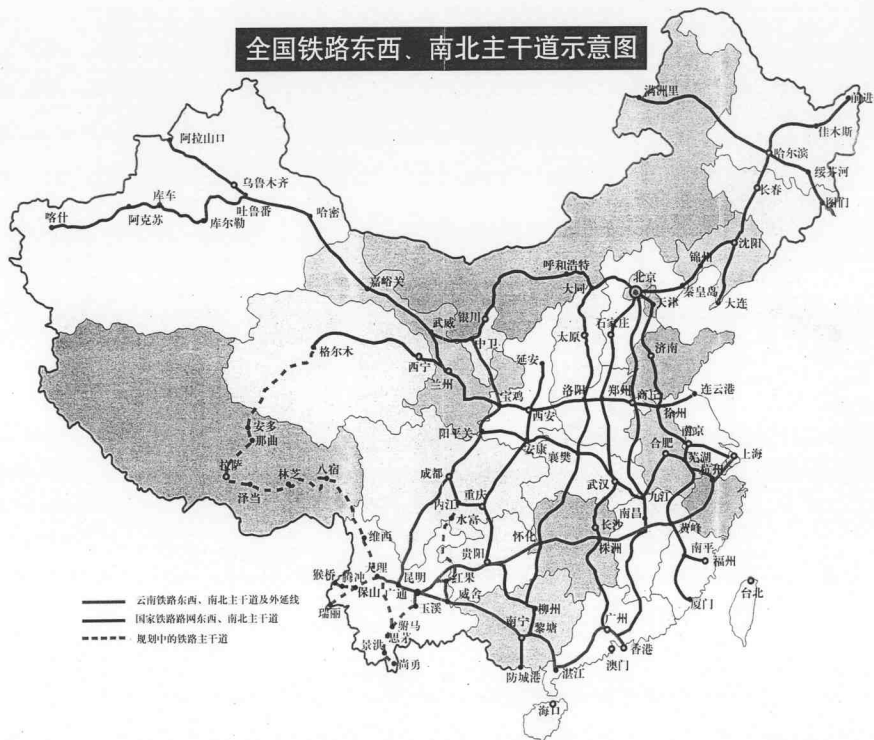
泛亚铁路新加坡至昆明通途地理位置示意图



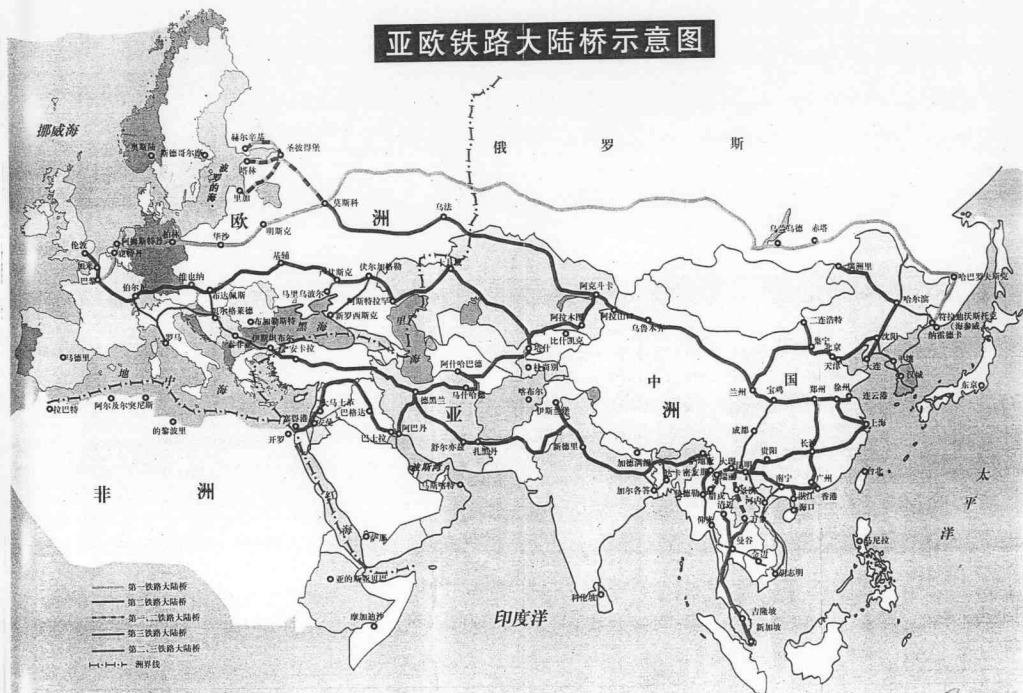
云南省铁路现状图



全国铁路东西、南北主干道示意图



亚欧铁路大陆桥示意图



泛亚铁路新加坡至昆明通道研究

主 编 李 平 李义敢
副主编 马明生 李新潮

顾问组人员

课题总顾问: 杜开坦 云南省人民政府 副秘书长
顾问: 刘诗嵩 云南省澜协办 主任 教授级高工
王学彬 云南省铁建指 指挥长 高级工程师
莫泰尧 云南省委政研室 副主任
李秋阳 云南省铁建指 副指挥长

课题组人员

课题组长: 李 平 云南省澜协办 室主任 经济师
马明生 云南省铁建指 总工程师(代)
高级工程师
副组长: 李新潮 云南省铁建办 副主任 工程师
李义敢 云南省澜协办 副主任 研究员
成 员: 朱 毅 云南省铁建办 高级工程师
郭 宽 云南省澜协办 副研究员
殷 勤 云南省澜协办

参加编写人员

撰 稿: 李 平 李义敢 马明生
朱 毅 郭 宽 李新潮
编 务: 殷 勤

评审意见

2000年4月20日由省科委主持,邀请省内有关专家对“泛亚铁路新加坡至昆明通道云南境内段建设方案研究”课题进行评审。与会专家听取了课题组的汇报,经认真评议,形成以下评审意见:

1.该课题是由省政府提出,由云南省澜沧江—湄公河区域合作开发前期研究协调领导小组办公室、云南省铁路建设指挥部泛亚铁路前期办公室和云南省铁路建设办公室共同完成的重大软科学研究课题。泛亚铁路的建设对于加强中国与东南亚国家的政治经济联系,对于促进中国中西部地区的开放与开发具有重要意义。该项研究成果有很强的针对性和实用性,对于我省构筑和实施国际大通道战略,对于促进国家有关部门尽快列项开工建设泛亚铁路云南境内段,具有重大的现实意义。

2.该项研究具有重要创新。在方法上,把线路方案所涉及到的政治的、经济的、社会的、技术的各种因素,国内和国际条件等,从综合的、系统的观点进行分析比较,把线路方案作为一个多因素、多目标问题进行综合研究。在观点上,就各线路方案并进行了经济技术比较,提出了倾向性选线意见,便于上层决策。在资金筹措上提出了国内国际多渠道筹集。在项目建设的意义上提出了通道经济发展战略,以及建设绿色通道、保护生态环境等重大新观点。在国内同类研究中处于先进水平。

3.该课题深入研究了云南铁路的历史和现状,泛亚铁路云南境内段各方案沿线经济社会状况,各方案的分析比较,新建线路的资金筹措和运营管理,中南半岛的铁路状况,东南亚各国的

经济社会情况，涉及的因素和问题较多，因此研究工作有相当的深度和难度。

4. 该项研究内容丰富，资料翔实，方法科学，结论客观，对泛亚铁路云南境内段建设和构筑我省国际大通道的决策构想，具有重要参考价值，受到了省委省政府主要领导同志的重视。

综上所述，与会专家一致通过评审，并就一些问题提出修改建议，供课题组研究参考，进一步补充、修改和完善。

评审委员会主任 胡桐元

副主任 温宝臣

序 言

西部大开发的号角已在世纪之交吹响。西部大开发，铁路要先行。党中央、国务院把加强基础设施建设，构建“通江达海、连接周边”交通基础设施建设作为实施西部大开发的基础性工作，不断加大对公路、铁路等基础设施建设的投入。铁道部“十五”期间用于西部铁路建设的资金将达到 1000 亿元，包括修建中国—吉尔吉斯斯坦—乌兹别克斯坦铁路和泛亚铁路两条出境大通道。泛亚铁路的建设已正式提上国家实施西部大开发的重要议事日程，开工建设指日可待。

泛亚铁路的建设，是中国和东南亚各国人民的共同愿望，也是云南各族人民的多年企盼。修建泛亚铁路，一经马来西亚总理马哈蒂尔首倡，立即得到东南亚各国和我国政府的积极响应，也得到亚行等国际组织的积极支持和大力推动。东南亚、南亚有近 20 亿人口，是世界当今经济最具活力的地区之一，也是世界重要的战略物资补给地，必将成为 21 世纪世界和亚洲新兴的巨大市场，在政治和经济方面将对世界和亚洲产生重大的影响。云南面临国家实施西部大开发和全方位对外开放两个千载难逢的历史机遇，在国家新一轮的发展中，其重要战略地位将日益显现出来。省委、省政府抓住机遇，及时提出了“建设绿色经济强省、民族文化大省、中国连接东南亚南亚的国际大通道”的三大战略目标，成为鼓舞全省各族人民齐心协力奔向新世纪的行动纲领和巨大力量。泛亚铁路的建设，对于改善云南的基础设施建设，重开古代南方丝绸之路，加快构筑我国进入东南亚、南亚陆上国际大通道，形成我国西南对外开放的新格局，推动我国西部大开

发，睦邻兴边，都将具有十分重要的战略意义。

建设泛亚铁路，需要社会各界的关心和支持。为了搞好中国云南境内段建设的前期工作，促成早日立项开工，云南省澜沧江—湄公河区域合作开发前期研究协调领导小组办公室、云南省铁路建设指挥部泛亚铁路前期办公室、云南省铁路建设办公室组成了领导与专家相结合的课题组，开展了“泛亚铁路新加坡至昆明通道云南境内段建设方案”的研究。课题组前后历时一年半的时间，进行了大量的调查研究，编撰了研究报告。该报告为研究部署泛亚铁路的建设提供了重要的科学决策依据。相信本书的出版，将对泛亚铁路的建设起到积极的促进作用。我们也希望，全省各族人民和更多的海内外朋友都来关心和支持这件惠及子孙的大事，为早日建成泛亚铁路，推进云南经济社会快速发展出谋划策。

2000年7月14日

目 录

评审意见	(1)
序 言	(1)
第一章 概论	(1)
第二章 项目由来与进展	(8)
第三章 项目建设意义	(19)
第四章 云南铁路现状	(24)
第五章 东南亚中南半岛铁路网基本状况	(45)
第六章 泛亚铁路新加坡至昆明通道云南境内段沿线 经济社会现状	(54)
第七章 东南亚各国经济社会概况	(65)
第八章 泛亚铁路新加坡至昆明通道云南境内段建设方案 分析	(82)
第九章 项目实施建议	(104)
第十章 云南铁路建设展望	(110)
主要参考文献	(113)
后记	(115)
附图	
泛亚铁路新加坡至昆明通道地理位置示意图	
云南省铁路现状图	
全国铁路东西、南北主干道示意图	
亚欧铁路大陆桥示意图	

第一章 概 论

云南是祖国的西南大门。在我国 2 万多公里的陆地边境线中,仅云南就有长达 4060km 的国境线,约占我国陆上边界的五分之一。云南位于北纬 $21^{\circ}8'2''$ — $29^{\circ}15'18''$ 和东经 $97^{\circ}31'39''$ — $106^{\circ}11'47''$,地理条件优越,与越南、老挝、缅甸三国接壤。不仅同中南半岛山水相连,而且可以通过中南半岛进入南太平洋和印度洋。是连接亚洲大陆腹地与中南半岛和南亚次大陆的链环,沟通太平洋与印度洋的纽带。正是由于优越的地理位置和突出的区位优势,历史上就是祖国的西南门户,是中华民族与东南亚、南亚、西亚等地区人民友好交往的重要通道。

铁路,在云南经济社会发展和对外交往中,具有重要的战略地位。

我国第一条国际铁路(滇越铁路)于 1910 年建成通车。滇越铁路的修建,当年被西方人士称之为是继巴拿马运河、苏伊士运河外的世界第三大工程。滇越铁路的通车,虽然使法国帝国主义掠夺云南的资源更为方便,但也加强了云南与世界的联系,缩短了云南与世界的距离。当时,货物由昆明装载火车,六七天就到香港,九天就到上海。昆明由此同国际国内重要城市直接挂勾,极大地提高了云南的国际知名度,云南大锡在国际上一跃而居世界第五位。

滇越铁路的通车,改变了云南历史的进程,带动了物流、人流、信息流。改变了人们的生活方式,增强了人们的现代意识,标志着云南现代历史的开端。

1910 年 7 月,我国第一个水电站——石龙坝水电站在昆明

开工，发电机即由滇越铁路进口。

1911年，云南选送的赴欧美留学生，取道滇越铁路出国。国内外的报纸、书籍、科学仪器、文教用品、电影业、西医新药由此逐步输入云南。

1912年，个旧、石屏、建水、蒙自等地锡矿主李光翰等48人联名上书云南都督蔡锷，提出由民间集资，兴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。蔡锷欣然命笔：“均准照办，在路事未成之前，不准轻议停止。”

1915年，云南第一家股份制公司成立，个碧石铁路正式开工。个碧石线全长117km，建设时间长达21年。这是中国第一条民营铁路，也是中国轨距最窄的一条铁路。个碧石铁路的兴建，表现出云南人敢为天下先的胆识和大无畏的民族精神。

1915年12月25日，云南宣布独立，在全国率先树起倒袁大旗，蔡得将军沿滇越铁路北上，与云南军都督唐继尧发起了震撼全国的护国运动。云南由落后的边疆成为近代民主革命的前沿。

1919年，个碧石铁路银行宣告成立并发行铁路银行券，这是云南工商业第一次运用西方市场经济操作方式来发展铁路实业，其认股方式与铁路债券在云南历史上均属第一次。

新中国成立50年来，云南铁路发生了翻天覆地的变化。过去，云南十八怪有两怪与铁路有关：“火车不通国内通国外”、“火车没有汽车快”。今天，中国首列豪华电动旅游列车驰骋高原，成为中外宾客畅游石林“热门车”；中国目前最先进的列车编解作业自动化驼峰系统在昆明东站建成投产，货物列车日编解能力由过去的2500辆提高到现在的8000辆；西南地区第一条最便捷的出海通道——南昆铁路建成投入运营，使西南物资出海运距缩短了600km。昔日“山间铃响马帮来”的局面被阵阵汽笛和列车的轰鸣所取代，云南铁路实现了历史性跨越，为新世纪的发展奠定了坚实基础。

云南铁路先后经历了50至60年代的米轨铁路恢复发展阶段；60年代准轨铁路建设起步阶段；70至80年代设备更新和技术改造阶段；90年代的大规模铁路建设和电气化改造阶段。

从1954年至1960年，云南米轨铁路进入恢复发展期。奉党中央、中央军委指示，首批入滇的铁道兵，仅用了一年多时间，就修复了被国民党政府于1940年为避免日军入侵而拆除的碧河段铁路，恢复了中断18年之久的中越铁路国际联运，在没有通往内地准轨铁路的情况下，云南出省货物通过越南转口运输，加强了云南与祖国内地的经济联系。

60至70年代，云南省准轨铁路步入起步发展期。在这一时期，贵昆、成昆铁路先后建成。全长643km的贵昆铁路，1966年3月建成通车，从此云南铁路与全国铁路联网，云南有了第一条通往祖国内地的钢铁大动脉，结束了云南“火车不通国内通国外”的历史。1960年成昆铁路在云南境内开工，1970年7月1日正式通车，全长1100km，总投资31亿元。成昆铁路的建成通车，不仅使云南又增加了一条出省通道，同时连接云、贵、川三省的铁路交通网也全面形成，使整个西南交通状况得到极大改善。

70年代至80年代，云南原有铁路已不能适应经济增长的需求，铁道部、云南省投入巨资对云南境内铁路进行大规模设备更新和技术改造，并分别于1972年和1985年将云南的准轨和米轨铁路蒸汽机车全部改换为内燃机车，成为全国第一个实现牵引动力内燃化的省份。1986年对贵昆铁路全线进行了电气化技术改造，1990年完成。1990年7月贵昆铁路年运量提高到1900万吨。列车正常运行速度也从电气化改造前的62km提高到70km，从此结束了云南“火车没有汽车快”的历史。

进入90年代，云南铁路步入新一轮建设高潮时期，先后建成了南昆、广大、昆玉铁路，开工建设了内昆铁路，同时国家

“八五”、“九五”重点工程成昆铁路电气化改造也取得突破性进展。至此云南的交通状况得到很大改变,云南及西南各省有了历史上第一条最便捷的铁路出海通道。

南昆铁路东起南宁,西至昆明,全长 898.6km,为国家一级干线,年输送能力近期 1000 万吨,远期 2000—3000 万吨,一次建成电气化。仅云南省每年就新增运力 1000 万吨。南昆铁路是沟通大西南与华南沿海最便捷的陆上通道。南昆线 1990 年 12 月动工,1997 年 12 月 1 日正式通车,客货列车即投入运营,使西南地域辽阔、资源丰富的优势和华南绵长海岸、交通便捷的区位优势结合起来,形成背靠大西南、面向东南亚的经济发展新格局。

南昆铁路被江泽民总书记称之为“中国 90 年代第一扶贫项目”,在促进沿线经济社会发展和人民群众脱贫致富方面作用明显。南昆沿线有 1500 万贫困人口,铁路开通后,当地丰富的农林产品和有色金属矿产源源不断经北部湾的北海、防城、钦州等港口运往世界各地,有力地拉动了地方经济的发展。

广大铁路是云南省第一条合资铁路,同时也是全国唯一一条部省合资、地方控股穿越两个民族自治州的铁路。广大铁路的建设和开通,受益地区辐射范围达几百平方公里。据专家评估,由于受广大线拉动,丽江地区经济发展提前了 10 年。

根据国家经济发展战略重点向中西部转移的总体部署,1998 年 3 月,铁道部提出“加快建设,决战西南,五年内基本建成西南地区铁路骨架路网”的战略方针和措施,拉开了建设西南铁路大会战的序幕。成昆铁路电气化改造工程和内昆铁路被列为重点建设项目。成昆铁路电气化改造工程完成后,全线客货运输能力将由 1996 年的上行 801 万吨/年,提高到 1300 万吨/年。内昆铁路是西南地区连接云、贵、川、渝三省一市的又一条铁路交通要道,对改善沿线交通环境,完善西南铁路路网布局,开发沿线

矿产、旅游资源,促进西南地区经济发展,加快沿线人民脱贫致富,具有重要意义。内昆铁路由铁道部和云、贵、川三省合资建设,总投资 116 亿元。内昆铁路云南境内段开工建设一年来,拉动昭通地区经济增长 3 个百分点。内昆铁路沿线有国家和地方重点扶持的贫困县 21 个,也是一条名副其实的“扶贫铁路”。预计 2002 年建成后,成都到广西沿海的铁路里程又将缩短 300 多公里。

目前云南铁路营运里程已达 2341km,其中米轨铁路 698km。1999 年昆明铁路局完成旅客发送 1501 万人,是 1949 年的 7 倍多;货物发送量完成 33286 万吨,是 1949 年云南货物发送量的 85 倍;换算周转量完成 166.7 亿吨公里。完成运输收入 19.93 亿元,实现运输利润 7178 万元,不仅提前一年实现了铁道部下达的 2000 年利润目标,还超额完成了近 5000 万元,扭亏增盈 1.3 亿元,为云南和西南经济建设及全国铁路提前一年实现扭亏目标作出了贡献。

‘99 昆明世博会期间,昆明铁路局共增开、接入临客和专列 1447 列,发送直通旅客 800 多万人,占省外来昆旅客的 84%,成为运输市场的主流,为世博会的成功举办作出了重要贡献。

云南铁路经过近百年的建设,有了很大发展,但在全国仍然处于落后地位。云南地处边陲,全省铁路处于全国铁路的末梢。由于地理、经济等种种因素,云南铁路网在布局上形成了少、偏、差的格局。可以归结为“半壁江山”、“通而不达”。全省 39.4 万 km² 国土内,现有铁路总长 2023km,平均每万平方公里铁路长度不到 50km,与东部地区的 153km 和中部地区的 107km 相比,差距甚大。西部及南部大部分地区为铁路空白区。作为全国铁路南北、东西大通道的末端,至今尚未通达边境,严重制约了本地区经济发展和对外开放。

在世纪更替之际,云南铁路建设迎来了新的发展机遇。按照

国家的总体部署,云南铁路将向“通江达海、连接周边”方向发展,将融入亚洲铁路网,成为泛亚铁路的重要一环。

泛亚铁路新加坡至昆明通道,由中南半岛南端的新加坡起,经马来西亚、泰国、老挝(或柬埔寨、越南、缅甸)进入我国至昆明。它将通过我国西南铁路网向北延伸,东北与俄罗斯、朝鲜、韩国,北与蒙古,西北与俄罗斯、哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、塔吉克斯坦等国相连,该通道建成对加强我国与上述诸国,特别是东南亚的经济政治联系,实施西部大开发和建设国际大通道战略,促进西部对外开放,加快云南经济社会发展,推动澜沧江—湄公河流域开发及中印缅孟次区域合作具有重要战略意义。

经过近8年的努力,泛亚铁路新加坡至昆明通道云南境内段前期工作取得了重大进展,1998年10月,由马来西亚咨询公司承担的泛亚铁路新加坡至昆明通道可行性研究报告编制完成并提交我国政府。至1999年12月,由我国铁道部组织开展的泛亚铁路新加坡至昆明通道云南境内段中线及西线方案可行性研究报告先后编制完成,云南境内段建设的时机已经成熟。该计划的实施,云南铁路建设及路网布局将彻底改观。云南铁路网最终将形成东连沿海(贵昆、南昆线)、西达缅甸(昆瑞线)、南接老、泰(昆尚线)、北入四川(成昆、内昆线)、东南通越南(昆河线)、西北进西藏(滇藏线)这样一个大通道格局。以昆明为中心,将形成“通江达海、连接周边”的11条干线铁路,其中5条出省通道和4条出国通道。我国铁路口岸将由目前的7个增加到10个。云南将由祖国的边陲末端成为连接大西南,沟通东南亚的中心枢纽和国际大通道。

展望未来,随着西部大开发战略的实施,云南铁路将进入新的发展时期:

内昆铁路将于2002年建成。从2002年起至2015年,争取建成通达国境的祥云(玉溪)至尚勇、大理至瑞丽及保山至猴桥铁

路,填补滇西、滇南铁路空白。这些铁路建成,云南将新增铁路2025km。

2015年至2025年,争取修建滇藏铁路,与青藏铁路连通,形成我国最西边的南北铁路大通道。滇藏铁路全长1654km,预计投资650亿元,其中云南境内大理至德钦634km,预计投资200亿元。

上述新建铁路总长将达2700km,将超过云南现有铁路长度,全部建成估计投资将达900亿元。这些铁路的建设和开通,必将大大促进云南经济社会持续、稳定发展,必将大大促进云南的对内对外开放。

第二章 项目由来与进展

一、从“1—2—1”，“2—2—2—1”到“三纵两横”；中国政府积极倡议，“云泰铁路”提上亚行议事日程并列为首批优选项目

1992年10月，亚行第一届次区域经济合作部长级会议在马尼拉举行。中国政府代表团副团长吴光范在会上提出了以交通建设为主的“1—2—1”（一线、两路、一场）项目建议，即修建一条铁路（昆明—泰国清迈的铁路）、建设两条公路（昆明—缅甸腊戍和昆明—泰国清莱的公路）、扩建一个机场（昆明国际机场）。提出可将云南铁路经老、泰与马来西亚和新加坡铁路相联的构想，这一建议成为会议研讨和磋商的主题。会议为此形成了以交通为主的次区域经济合作第一个框架报告，并将云南—泰国铁路即昆明—祥云（或玉溪）—思茅—景洪经缅甸、老挝到泰国铁路方案列入了会议文件。

1993年8月，亚行马尼拉第二届部长级会议，提出了选择交通项目的五条原则，要求对项目开展预可行性研究或可行性研究。正式提出了交通、能源、通讯、区域环境和自然资源管理，人力资源开发、贸易与投资、旅游等七个领域的合作项目。会议形成的文件，把云南—泰国铁路作为第一个推荐项目。方向为昆明—祥云—思茅—景洪—打洛—清莱，或经老挝到泰国。总长约791km，预计投资95亿元人民币。为促进该项目早日建设，云南省计委于1994年2月向国家计委、铁道部上报了《新建铁路昆明—清迈国际通道祥云—恩乐段项目建议书》。

1994年4月亚行河内第三届部长级会议，第一次将云南—泰国铁路列为RWI项目，RWI线为昆明—祥云—思茅—景洪—勐腊—琅勃拉邦—万象与廊开铁路相接，出境后另一方向为经南塔—会晒到清莱，总长1218到1315km左右。预计投资为13—18亿美元。会议决定对该项目的重要性作进一步研究。会议审定批准了一批优选合作项目。这批优选项目的理论造价为120余亿美元。其中涉及云南的项目由原来的“1—2—1”上升为“2—2—1”，其具体内容如下：

1. 公路：会议所列8个项目中，云南有2项，即：昆明—腊戍高等级公路；昆明—曼谷高等级公路。此外，还列出了昆明—老挝公路和昆明—河内公路。

2. 铁路：会议经优选列出了3个项目，云南有2项，即：云南—泰国铁路（原拟经清迈到曼谷，后经老挝提议经万象接廊开到曼谷）；滇越铁路的改造和通车。

3. 水路：会议批准了3个项目，云南有2项，即：澜沧江—湄公河的疏浚与通航；元江—红河的疏浚与通航。

4. 机场：共6项，云南有2项，即昆明国际机场改造和景洪国际机场改造。

5. 电站：共6项，云南有2项，即景洪电站和对泰国输电。

就本次会议研究批准的项目而论，云南项目最多。可以看出，中国与亚行的合作取得了较大进展，亚行对次区域合作的推进正在加快。

鉴于国内配套资金筹措较为困难，不可能同时争取上述涉及我省的优选项目都同时启动。1994年5月1日省政府召开各有关单位参加的协调会议研究，认为可按公路、水路、机场和铁路的顺序先后启动，并将此意见在第四次亚行部长级会议提出，请会议审定。

1994年9月，亚行清迈第四届部长级会议对云南—泰国铁

路项目作了进一步的研究和经济分析。

1995年11月亚行马尼拉第五届部长级会议进一步审议通过次区域各国主要交通合作项目，确定了铁路建设项目的优选排序，具体为：

- RW1、云南—泰国铁路；
- RW1、云南—越南铁路；
- RW3、泰国—柬埔寨—越南铁路；
- RW4、通过湄公河大桥把次区域铁路网延伸至老挝；
- RW5、云南—缅甸铁路；
- RW6、泰国东北—老挝铁路的连接；
- RW7、与老挝矿产开发相连的铁路；
- RW8、泰国—缅甸铁路。

1998年9月30日—10月2日，亚行第八届部长级会议在马尼拉举行。会议分析了亚洲金融危机对次区域合作带来的影响和机遇，一致通过了题为《满怀信心》的会议宣言。会议引入了以交通走廊、基础设施建设为主体的“经济走廊”的概念和机制，提出将次区域合作的资金近期集中于“三纵两横”经济走廊的建设。其中“三纵”与我国有关。即：第一纵：昆明—曼德勒—仰光；第二纵：昆明—老挝—曼谷；第三纵：昆明—河内—海防。其中与云南相关的三条铁路的建设和改造，构成了“三纵两横”经济走廊的重要骨架。

二、联合国亚太经社会加强协调，“云泰铁路”再度被确定为优选项目

1992年，亚太经社会运输通讯会议宣布1992年至1996年亚太地区运输和通讯10年第二阶段区域行动纲领正式实施，纲领突出体现了加强基础设施这一主题。同年，中国在亚太经社会第48届会议上，宣布决定参加泛亚铁路网项目。中国代表认为，

现在亚太地区经济发展迅速，但交通运输上的薄弱环节却制约着区域经济合作的发展。中国作为本地区的一个大国，理应为发展地区交通运输合作作出贡献。

1995年，联合国亚太经社会召开了有中、老、缅、泰、柬、越六国代表参加的有关泛亚铁路（TAR）会议。会议将昆明—祥云—万象—曼谷线定为Y1（云南1），把昆明—大理—密支那线定为Y2（云南2），将昆明—老街—海防线定为Y3（云南3）。会上，老方意见是赞成Y1，并提出线路一定要从万象经过。同时该线路一直通到新加坡。会议设定的昆明—万象—曼谷线路总长为1700km，也被确定为优选项目。

三、马哈蒂尔多次呼吁，有关国家积极响应，“泛亚铁路”计划列入首届亚欧首脑会议“后续行动”，各有关国家加快铁路建设步伐

1995年12月，马来西亚总理马哈蒂尔在东盟第五届首脑会议上提出修建一条超越湄公河流域范围，从马来半岛南端的新加坡，经马来西亚、泰国、印支国家到中国昆明的“泛亚铁路”倡议。这一计划的提出，立即为东盟首脑所认同，得到有关国家的响应。1996年3月初在曼谷召开的首届亚欧25国和欧盟领导人会议上，马哈蒂尔提议亚欧共同推动湄公河区域开发合作时再次将“泛亚铁路”作为一项国际铁路联网计划提出。计划联网的铁路将联接新加坡，马来西亚的吉隆坡，泰国的曼谷、清迈，缅甸的仰光，柬埔寨的波贝、诗梳风、金边，越南的胡志明市、河内，老挝的万象，中国的昆明。马哈蒂尔还提出了高速（160公里/小时）、准轨（1435）、复线、电气化的建设方案。亚欧会议把共同推动湄公河流域的开发合作作为重要的内容列入“主席声明”，把“泛亚铁路”计划列入“后续行动”之中。法国等欧盟国家表示愿意提供技术援助。在会上有关国家建议“泛亚铁路”

还可以从昆明延伸至北京,然后连接目前的亚欧线,建立东南亚、东亚、中亚和欧洲之间的铁路网络。“泛亚铁路”计划的提出,得到与会各国的积极赞同。我国国家领导人曾在各种场合多次表示积极支持该项目。东南亚各国纷纷要求该铁路能经过本国首都和城市,并加快本国铁路的建设。马来西亚在1988—1995年经济调整增长基础上,正在实施雄心勃勃的基础设施计划,包括建设环绕马来半岛的双轨高速铁路;新加坡计划用10—15年时间发展本国地面和地下铁路网,并与马来西亚的电气高速铁路联网;泰国计划投资700亿铢,用6年时间把曼谷通往北部、东北部、西部、东部和南部的2700km铁路全部改成双轨,以提高运力,并计划新修几条通往缅甸、老挝、柬埔寨和越南的铁路;越南已同我国恢复了中断17年的铁路联系;缅甸也正逐步将其北部和南部的铁路进行设备更新和技术改造;老挝正与泰国和英国私营企业组成的财团修筑一条经由湄公河大桥的30km铁路,把万象和泰国廊开府连通。新加坡、马来西亚、泰国已于1993年9月开通铁路连网豪华旅游型的“东方快车”。“泛亚铁路”计划的旨意就是要将“东方快车”延伸至柬埔寨、越南和中国昆明。

四、1997年,中国政府向世界宣布,将在三年时间内投资7500亿美元,用于交通、能源、通讯等基础设施建设。朱镕基总理在不到三个月的时间里,先后8次谈到要加快铁路建设

1997年12月,李岚清副总理在“达沃斯”经济论坛上代表中国政府向世界宣布,今后三年内我国将投资7500亿美元,用于交通、能源、通讯等基础设施建设。1998年3月,朱镕基总理在第九次全国人大的新闻发布会上指出,要确保实现我国国民经济的增长目标,必须扩大基础设施建设。在1998年3—5月不

到三个月的时间内,朱镕基总理先后8次谈到要加快铁路建设。

根据国家经济发展战略重点向中西部转移的总体部署,1998年3月,铁道部提出“加快投资,加快建设,决战西南,五年内基本建成西南地区铁路骨架路网”的战略方针和措施,拉开了建设西南铁路大会战的序幕。我国西南地区现有8条主要铁路干线,各线的主要控制区段平行运行图通过能力利用率全部达到100%,铁路运输能力全部紧张。铁路密度每万平方公里只有40km,与东部地区的153km和中部地区的103km相比差距甚远。这种差距不利改善生产力布局,缩小地区间经济差别以及进行国土开发,更不适应西南地区的经济发展和对外开放,为缩小东西部差距,扩大对外开放,迫切需要加快西南地区铁路建设。

决战西南,强化西南铁路运输通道,主要包括:

加快建成西康线、广大线、达成线、宝成复线、成昆电气化及湘黔电气化;

开工建设内昆线、株六复线、盘西线电气化、内江至宜宾电气化;

研究建设昆明至东南亚国际铁路通道。

上述项目建成后,西南地区北、东、南通道和内部通道基本建成,进出西南地区铁路年运输能力将在现有5000万吨基础上翻一番,达到1亿吨以上。

五、东盟各国积极推动,中国政府大力支持,泛亚铁路新加坡至昆明通道前期工作进展顺利,可行性研究报告编制完成

1996年6月,我国作为核心国之一参加了在马来西亚吉隆坡召开的东盟—湄公河流域开发合作第一次部长级会议。会议的主要议题之一为优先启动昆明—新加坡的铁路项目,并确定由马来西亚牵头组织铁路专家组,对项目的可行性、资金和选线进行

研究。为此，马来西亚承诺并提供200万林吉特（按当时汇率折算为80万美元）用于此项研究。

1996年12月2—3日由马来西亚交通部长林良实先生主持在吉隆坡召开了第一次泛亚铁路特别工作小组会议。马、新、印尼、中、老、缅、泰、柬、越9国参加。与会各国对修建泛亚铁路新加坡—昆明通道表示积极支持，并就通道可行性研究及评估、论证等问题基本达成共识。

由马来西亚咨询公司承担的泛亚铁路新加坡至昆明通道可行性研究，于1998年4月完成了“中期报告”，同年10月完成了“终期报告”并将该报告送交我国铁道部征求意见，同时要求中方协助收集相关的铁路、公路、水运的运量及其技术标准、机车、车辆型号、货物人员出入境有关政策及手续等资料。

由马来西亚K·L咨询公司负责进行可行性研究，并提交泛亚铁路特别工作小组的资料显示，新加坡至昆明通道除最南端的新加坡—吉隆坡—曼谷既有米轨铁路为共用段外，自曼谷向北至昆明分为三个方案。

方案1，线路走向为：曼谷—波贝—诗梳风—金边—禄宁—胡志明—河内—河口—昆明。该方案自新加坡至昆明全部为米轨铁路，本研究中称之为东线方案。其中需修复柬埔寨境内波贝至诗梳风48km，新建金边至越南禄宁303km，禄宁至胡志明130km，共计新建433km铁路。

方案2a，线路走向为：曼谷—三塔山口—耶城—仰光—腊戍—瑞丽—大理—昆明。该方案需新建铁路分别有三段共计892km。第一段是泰国境内的南多（NAMTOK）—三塔山口—缅甸境内的丹彪扎亚（THAMBUZAYAT）345km，二战时著名的死亡铁路即位于该路段上。第二段是缅甸北部腊戍—穆塞与瑞丽间的中缅边境150km。第一、二段建米轨铁路与东南半岛各国现有铁路网统一轨距。第三段是中国境内的大理至瑞丽准轨铁路

522km，本研究中称之为西线方案。

方案3，线路走向衍生为3a、3b、3c三个方案。

方案3a走向为：曼谷—万象—他曲—丰安—河内—河口—昆明。该方案需新建铁路597km。

方案3b走向为：曼谷—万象—波顿—尚勇—景洪—祥云—昆明。该方案需新建铁路1245km，新建铁路共有二段。第一段为泰国廊开经老挝万象、波顿至中国的尚勇，长519km。第二段为中国境内的祥云至尚勇准轨铁路，即本研究中所称的中线方案，长726km。

方案3c走向：曼谷—沙湾拿吉—洞海—河内—河口—昆明。该方案需新建铁路604km。

方案3a、方案3c在地理位置上居中南半岛的中部，本研究中称东线方案。

各方案的走向、投资等情况详见表一、表二十五、泛亚铁路新加坡至昆明通道地理位置示意图。

为积极推动泛亚铁路建设，云南省协同铁道部对中国境内通道做了大量研究工作，先后编制完成《云南省对外铁路新通道规划方案》、《昆明—清迈国际铁路通道祥云至勐腊线可行性研究报告》、《祥云至勐腊线可行性研究报告补充报告》、《中泰国际铁路通道线路方案研究汇报提纲》、《昆明至勐腊线（玉溪接轨方案）可行性研究报告》。

为配合马来西亚咨询公司做好昆明至新加坡铁路可行性研究，1997年6月铁道部安排第二勘测设计院完成《云南国际通道规划研究报告》和《泛亚铁路昆明至新加坡中国境内通道预可行性研究报告》。1998年1月和1998年10月，云南省、铁道部分别派员共同配合马来西来专家咨询团对泛亚铁路新加坡至昆明通道三个方案进行现场调研考察并收集有关资料。

1997年2月我国有关部门就昆明—新加坡铁路中国与邻国