

云南科学发展研究

主 编 / 车志敏

副主编 / 童志云 杨 杰 杨士吉 李 坚

 云南大学出版社

云南科学发展研究

主 编 / 车志敏

副主编 / 童志云 杨 杰 杨士吉 李 坚



 云南大学出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

云南科学发展研究/车志敏主编. —昆明: 云南大学出版社, 2008

ISBN 978 - 7 - 81112 - 643 - 3

I. 云… II. 车… III. ①社会发展—云南省—文集②地区经济—经济发展—云南省—文集 IV. F127.74 - 53

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2008) 第 181151 号

云南科学发展研究

策划编辑: 丁群亚

责任编辑: 纳文汇 蒋蔚

封面设计: 丁群亚

出版发行: 云南大学出版社

印 装: 云南朗明印务有限公司

开 本: 787mm × 1092mm 1/16

印 张: 20.25

字 数: 380 千

版 次: 2008 年 11 月第 1 版

印 次: 2008 年 11 月第 1 次印刷

书 号: ISBN 978 - 7 - 81112 - 643 - 3

定 价: 58.00 元

地 址: 昆明市翠湖北路 2 号云南大学英华园内 (邮编: 650091)

发行电话: 0871 - 5033244 5031071

网 址: www.ynup.com

E-mail: market@ynup.com

前 言

党的十七大要求深入贯彻落实科学发展观，促进社会和谐，为全面建设小康社会作出战略部署。按照中央最新指示，如何贯彻落实十七大精神，促进云南在科学发展、和谐发展上取得重大进展，关键在于各级领导。而领导水平大幅度提高的关键，又在于领导决策的科学化和民主化。

云南省人民政府研究室坚持宏观性、前瞻性、创新性、针对性和操作性，将产业发展战略与对外开放战略和利用外资战略结合起来，将省内发展战略与国内发展战略和国际战略结合起来，将工业化、城市化和新农村建设结合起来，将经济建设与社会发展结合起来，近一年来先后开展了《加快“五带四走廊”建设 完善云南经济布局研究》、《环昆经济圈发展战略研究》、《实现云南科学和谐发展的途径模式研究》、《云南重化工业科学发展研究》、《云南省加快统筹工业化和后工业化发展研究》、《云南社会建设综合调研报告》等十大决策咨询课题的研究，现汇编成《云南科学发展研究》一书。

本书既有理论上的探索，更结合云南省的实际，以党的十七大精神为指导，吸收新知识、树立新观念、确立新思路、建立新体制、引入新机制，充分发挥政策优势、资源优势和后发优势，探讨并提出有竞争力的优势产业和有特色的区域经济。本书的出版如果能对读者有所帮助，对全省决策咨询研究工作有所推进，对实际操作有所启示与借鉴，我们将感到欣慰。

由于编辑时间仓促和编者水平所限，书中差错和不足之处在所难免，恳请读者提出宝贵意见。

编 者

2008 年 3 月

目 录

加快“五带四走廊”建设 完善云南经济布局研究	(1)
环昆经济圈发展战略研究	(24)
实现云南科学和谐发展的途径模式研究	(64)
云南重化工业科学发展研究	(123)
云南省加快统筹工业化和后工业化发展研究	(144)
把德宏建成我国沿边开放综合配套改革试验区研究	(171)
加快省级重点特色工业园区与两大基地建设	(246)
富民强省睦邻兴边分类指导整体推进全省县域经济发展	(264)
云南社会建设综合调研报告	(274)
“十一五”云南铁路通道建设融资方案研究	(301)

加快“五带四走廊”建设 完善云南经济布局研究

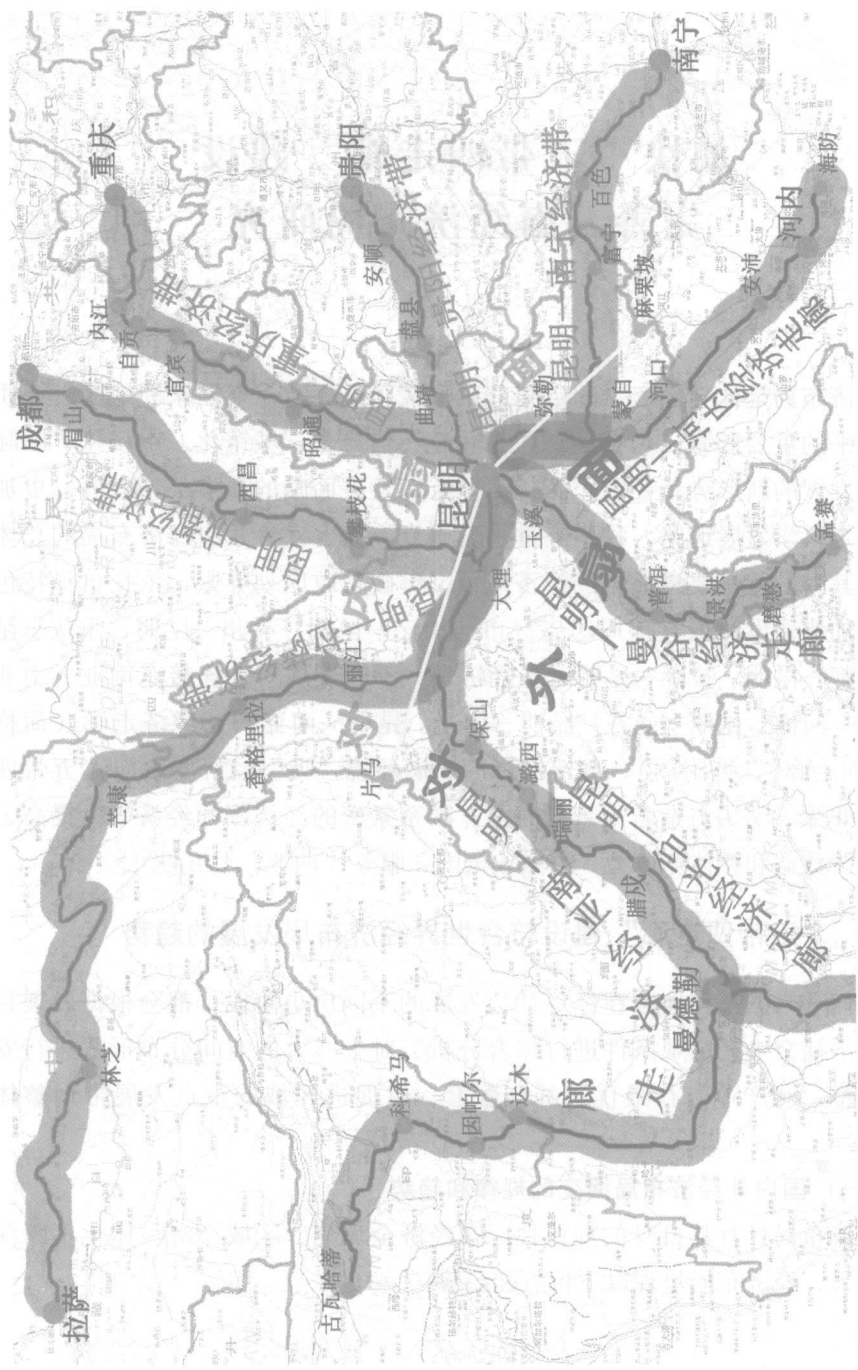
经济布局是社会生产力的空间分布形式，是决定一个国家和地区发展质量及水平的重要因素。为全面认识工业化、信息化、城镇化、市场化、国际化深入发展的新形势新要求，深刻把握云南发展面临的新形势新任务，更加自觉地走科学发展道路，我们经过认真研究，提出完善云南经济布局的总体构想。其目的就是要遵循市场经济规律，突破行政区划界限，依托自身特色优势，加快建设对内连接周边省区市的南宁—昆明、贵州—昆明、重庆—昆明、成都—昆明、拉萨—昆明五条经济带，不断发展对外连接东南亚、南亚的昆明—河内、昆明—曼谷、昆明—仰光、昆明—南亚四条经济走廊（简称“五带四走廊”，见附图），创造良好的发展环境，吸引经济要素向“五带四走廊”集聚，努力打造若干带动力强、联系紧密的经济圈和经济带，提高云南的经济效益和整体竞争力，为服务全国、服务“两亚”作出更大贡献。

一、“五带四走廊”建设符合世界经济布局发展的趋势

任何一个国家和地区在经济社会发展的不同历史阶段，都会根据发展目标对经济社会生产客观条件进行综合分析，对生产力的空间分布形式进行安排和调整，对产业进行最优选择和配套，以促进区域的重点发展带动整体发展。

（一）国内外经济布局演变的规律和趋势

经济布局具有其自身的规律性。在经济全球化、区域经济一体化不断深入的今天，经济布局呈现以下特点和趋势：



附图 “五带四走廊” 图

1. 产业布局集群化

产业集群化是 21 世纪国际产业发展和区域经济布局的一大趋势,表现为在某个产业中相互关联、在地理上相对集中的若干企业和机构呈区域集群发展的态势。产业集群化可以促进有序竞争,营造创新环境,提高劳动生产率,提升产业结构,形成品牌优势和规模优势。目前,世界上已形成如美国硅谷的微电子、生物产业集群,德国法兰克福的化工业集群等许多著名的产业集群。

2. 区域布局点轴化

“点—轴系统”开发模式是目前国际上公认的区域开发最有效的方式之一,特别在尚未充分开发的区域,其作用更为显著。“点—轴系统”要求以中心城市为依托,以交通干线为骨架,加快培育增长极,促进发展轴线的形成和经济布局的“带状化”。德国莱茵河经济带、日本东海道经济带等都是通过“点—轴系统”开发取得区域经济快速发展的成功案例。

3. 点轴开发特色化

经济特色决定了经济带的经济特征。点轴开发模式实质上是一种特色经济发展模式。能源、原材料开发与加工等行业沿交通运输线不断集聚,就会形成以能源、原材料开发与加工为特色的工业经济带。德国莱茵河经济带最初就是这样发展起来的。在点轴开发中培育特色经济、特色产业,有利于立足于优势资源、优势技术、优势产品,形成特色化的经济优势和竞争优势。

4. 总体布局专业化

在经济全球化、区域经济一体化迅速发展的今天,任何一个区域的经济布局都应放在更大的区域统筹考虑,才能加快形成优势互补的区域专业化分工格局。20 世纪 90 年代以来,东亚区域的经济发展在相当长的时间内可以用“雁行模式”来概括,雁阵中的“头雁”是日本,后面依次是“四小龙”、东盟“四小虎”、中国、越南等,整个东亚区域形成了一个非正式的经济圈。在这个经济圈中,各国各地区自觉不自觉地按“雁行模式”来调整自己的经济布局,从而形成了总体布局的专业化。

(二) 国内外沿交通干线布局经济的成功经验

经济增长极理论认为,经济增长并非同时出现在所有的地方,也不是均衡地发生在地理空间上,而是以不同的强度出现在一些增长点或增长极上。

随着增长极之间的经济联系不断增强，必然会沿着各种形式的通道向外扩散，从增长极到经济带演变，并对整个经济环境产生最终影响。

从国际看，莱茵河便利的水运条件和流域内丰富的煤铁资源，成就了影响世界经济的德国鲁尔区；日本的东海道经济带的形成，在很大程度上得益于东海道新干线能在 4 小时内将京滨、中京、阪神等地区和城市连接起来，极大地改善了经济要素的流通环境。

从国内看，沈（阳）大（连）经济带是辽宁省经济发展最具活力的地区，南端有亿吨大港，北端连接东北腹地，长约 400 公里的带状区域有沈大铁路和沈大高速公路贯穿始终，集中了辽宁省 70% 左右的 GDP 和规模工业总产值。重庆市提出依托长江黄金水道，建立“九港十园”沿江经济带，依靠长江黄金水道上的江津、九龙坡、江北、南岸、长寿、涪陵、丰都、万州、云阳九大港口，使德感、九龙、建桥、港城、长江、晏家、李渡、名山、万州、人和十个临江工业园的区位优势得到充分体现，在长江黄金水道的优势作用下，逐步形成沿江产业带。中西部一些地区如广西大力推进了北部湾经济区建设，取得一定成效。

国内沿高速公路、铁路和水运布局经济成效最大的是京津冀、珠三角、长三角三大城市群。其国内生产总值约占全国总量的 40%，利用外资约占 80%，出口贸易额约占 70%，已成为支撑全国经济的主要增长极和带动我国经济发展的强大引擎。

（三）云南经济布局的现状和存在的问题

改革开放以来，云南经济布局始终遵循着中心城市向周边城市扩散的模式，即以昆明这一中心城市为经济增长极，通过增长极的迅速发展，带动周围地区的经济增长，再辐射到边远地区，进而促进全省经济发展。遵循这一增长模式，云南经济取得了较大成就，以昆明为中心，以玉溪、曲靖、红河、楚雄、大理为腹地的经济增长中心区域已初步形成。

随着国内外经济环境的变化、全球经济一体化和区域经济集团化进程的加快，云南推进工业化、信息化、城镇化、市场化、国际化的要求不断提高，现有经济布局中存在的一些突出问题逐步显现出来，给全省贯彻落实科学发展观带来了不少困难，势必会影响云南社会经济进步的进程。

1. 统筹发展难度加大

长期以来,云南强调以昆明为中心的交通骨干网络建设,确立了昆明交通在全省的核心地位,但州、市府所在城市间互相连接的纬向交通网络不完善,生产要素的集中度由内地向边疆跳跃性递减,沿边和少数民族地区经济发展缓慢,区域经济收入差距进一步拉大。2006 年全省人均生产总值最高的昆明已经突破 19 663 元,最低的昭通仅为 3 816 元,不到昆明的 20%;农民人均纯收入最低的怒江为 1 097 元,仅为玉溪 3 534 元的 31%;全国城乡居民收入差距为 3.21:1,云南高达 4.71:1,远远超过 3:1 的国际警戒线。

2. 比较优势发挥不够

云南有着比较突出的区位、自然资源和民族文化优势,资源总量在全国居第六位,人均资源拥有量为全国平均水平的两倍。现有的行政管理体制导致比较优势发挥不够,开放型经济发展不足,沿路经济走廊、沿江开发带没有形成,资源资本优化途径不畅,全省绝大部分经济区的增长极和区域联系度不够紧密,产业发展的相关性与协调性较差,相互带动乏力,城市基础设施建设、公共消费建设成本较高,难以在区域合作中发挥资源、产业、市场的个体优势和整体优势。

3. 城市功能发挥不足

城市化是市场化和国际化的重要基础。云南城市化率一直低于全国十余个百分点,城市功能发挥不足。昆明这个特大型城市首位度过分集中,土地、城市用水、能源等战略性资源供需矛盾日益突出,经济发展的资源约束力不断加大;除昆明外还没有大城市形成,中等城市发展不足,城市的辐射和带动能力弱;小城镇“小、低、散、弱”特征突出,导致资源闲置和浪费,严重影响了云南多元经济增长点的形成,很难形成节约能源资源和保护生态环境的产业结构、增长方式、消费模式。

4. 产业聚集效益不高

现代经济的一个重要特征就是产业的高度聚集。产业聚集的前提是人口聚集。人口聚集到一定程度的城市,必然会大量地吸引更多的技术、信息和资本,从而带来巨大的就业和财富积累。目前全省人口居住过于分散的局面并未改变,其中迪庆每平方公里仅有 14 人;云南农村绝对贫困和低收入人口占全国的 11.8%、中国西部省区的 21.2%,其大都分布在生态环境恶劣、自

然资源匮乏、地理位置偏远的地区。人口分散导致了产业分散、资源分散、信息分散、资金分散和效益分散，迫切需要政府调整经济布局加以改变。

如果我省不改变目前的经济布局现状，仍按现在的布局发展，今后相当长一段时期，经济社会发展的总体水平很难得到快速提高，区域不协调的问题将更加突出，统筹兼顾各方面利益的难度将会进一步加大，甚至会影响边疆的繁荣与稳定。

（四）“五带四走廊”是云南又好又快发展的必然要求

沿江、沿路发展生产力是云南经济布局的显著特征。云南地处青藏高原南沿部分与中南半岛的过渡带，是历史上各民族南北迁徙的走廊。经过千百年来发展，特别是新中国成立以来半个多世纪的建设，已初步形成以大江、大河流域内的丰富资源为基础，以沿江、沿路便捷的交通主干道为轴线，以边境口岸为前沿的经济布局雏形。

随着改革开放的不断深入，中国连接东南亚、南亚国际大通道建设的加快推进，成昆、贵昆、南昆、重昆、拉昆等五条对内交通主骨干已经成为纵横云南、连接西南六省市区和泛珠三角地区的交通大动脉；昆明—河内、昆明—曼谷、昆明—仰光、昆明—南亚的四条出境通道已成为推进云南及东南亚、南亚国家睦邻友好、共同繁荣的重要通道。加快“五带四走廊”建设，是推进云南对内、对外开放的重大战略部署，也是优化全省生产力布局的关键。

一是有利于构建全方位开放的新格局。依托云南独特的区位优势，加快建设云南乃至西南最经济、最便捷的出境、出海陆路通道和经济通道，可以夯实云南连接中国、东南亚和南亚三大市场的生产力基础，促进云南参与更大范围区域合作与分工，形成我国东中部转移产业，立足云南，走向东南亚、南亚开放的桥梁与合作平台，为中国企业走向东南亚、南亚铺平道路，也为东南亚、南亚企业进入中国市场架起桥梁，从而构建起全方位开放的新格局。

二是有利于推动区域合作的不断深入。云南及周边国家、地区是世界上资源最富集的区域之一。加快“五带四走廊”建设，完善生产力布局，可以加快推进云南产业集群化，培育和强化整体区位品牌，使资源开发程度相对落后的地区沿路形成经济圈、经济带、经济走廊，获得经济发展的动力，从而走出一条富有云南特色的工业化、信息化、城镇化、市场化、国际化道路，

促进全面协调可持续发展，推动区域合作的不断深入，增强云南服务全国、服务“两亚”的功能。

三是有利于促进中国西南产业结构的调整。云南是中国版图上一颗璀璨的明珠，具有浓郁的地方特色，和周边的西南其他省、区、市资源禀赋不同，产业差异明显，经济互补性强。加快“五带四走廊”建设，可以促进云南在通道沿线迅速集聚城镇、市场、人口、企业、产业、园区、基地、运输和消费集群，形成特色产业带，打破过去条块分割的体制结构和雷同的产业结构，推进云南与西南其他省区市的规划协商和产业协作，实现产业结构调整升级，提升整体竞争力。

二、“五带四走廊”建设具有良好的基础和条件

（一）不断推进的国际大通道奠定了“五带四走廊”最重要的基石

路是经济布局最重要的基础。路的形成有其必然性，尤其云南的路，依照山川、河流走向，把坝子、城镇有机串联起来。云南的大坝子与交通主干线的联系更为紧密，其90%分布在交通主干线上，适宜集中连片布局生产力，是“五带四走廊”建设最重要的资源。

沿路展开经济布局是完善云南经济布局的必然要求。经过多年大规模建设，路已成为云南最重要的固定资产之一，尤其是“十五”期间，共完成交通基础设施投资860亿元，比“九五”期间的456亿元增长88.6%，其中公路投资780亿元，铁路投资66.5亿元，机场投资10.4亿元，水运投资3.1亿元。时至今天，路的总资产已达数千亿元。充分发挥路这一重要固定资产的效益，必须大力发展路经济，也就是必须加快“五带四走廊”建设。

在现代经济中最重要的路是干线公路和铁路。目前，云南境内干线公路建设正向高等级化、高速化发展，铁路通道逐渐向境外方向延伸。至2006年底，全省高等级公路达5200多公里，其中高速公路通车里程突破1500公里，铁路营运里程1925公里。高等级公路、高速公路和铁路，不断沿“五带四走廊”各走向延伸，构筑了“五带四走廊”建设最重要的骨架和基石。

（二）优势凸显的地理区位创造了“五带四走廊”最重要的机遇

胡锦涛总书记在党的十七大报告中，阐述对外开放这一基本国策时，强调要提升沿边开放，并提出实施自由贸易区战略，积极开展区域合作。云南

具有沿边、沿江的独特区位优势，是从陆上沟通太平洋、印度洋两个大洋，连接约占世界人口一半的中国、东南亚、南亚三大市场的重要战略走廊，是推进沿边开放和开展区域合作最好的区域。

20 世纪末以来，云南积极参与和推动区域合作，成为区域合作机制最密集、合作领域最宽广、合作成效最显著的一个省份。其中，西南六省区经济协调是国内最早形成的区域合作机制，泛珠三角区域合作是国内范围最大的区域合作。大湄公河次区域合作是中国参与的取得实质性进展最多的次区域合作，孟中印缅地区经济合作论坛（BCIM）机制是目前我国面向南亚地区的唯一多边次区域合作机制，在这一合作机制的基础上推动建立“昆明合作组织”，加强中国与东盟、南盟的合作，将有可能形成世界上最大的自由贸易区——中国和东南亚、南盟的自由贸易区（可简称为“10+8+1”自由贸易区）。

经过十几年努力，云南与周边区域正在形成广支点、宽领域、多层次的区域合作格局，并朝着更高层次、更具整体性的方向发展，在我国周边国际区域合作中发挥着越来越重要的作用，日益成为我国参与区域合作的一块试验田。各区域合作机制在各领域取得的实质性进展，强化了云南作为中国面向东南亚、南亚开放的桥梁和窗口作用，也为“五带四走廊”建设创造了良好的条件和最重要的机遇。

（三）加速发展的城镇体系提供了“五带四走廊”最重要的依托

“十五”以来，我省城镇化水平以每年大于一个百分点的速度加快发展，至 2006 年，全省城镇化率达 30.5%。城镇经济实力不断增强。城镇是第二、第三产业发展的主要载体。近年来，云南产业结构不断优化，第一、第二、第三次产业增加值占 GDP 的比重由 2000 年的 22.3:43.0:34.7 调整为 2006 年的 18.8:42.7:38.5，呈现农业稳步发展、工业持续做强、服务业增长强劲的特征，城镇发挥了聚集要素、聚集产业、推动经济快速增长的重要功能。2006 年，全省有六个市辖区的 GDP 超过 100 亿元，超过 50 亿元的县市（区）有十五个，大部分城市的经济实力上升较快，产业发展载体能力不断增强。

具有云南特色的城镇体系正在加快形成。以现代新昆明为核心的滇中城市群是“五带四走廊”共同的主枢纽。大理、蒙自、曲靖和玉溪四个区域中心城市及其他州市所在地城市全在“五带四走廊”沿线，规模较大的县城和重要的边境口岸城市也大多在“五带四走廊”沿线。全省城镇体系分布与

“五带四走廊”的走向相一致，与云南区位特征相符合，具有明显的通道城市体系特色。随着城镇化进程加速，特别是现代新昆明、滇中城市群及其他城市群、区域性中心城市、重要边境口岸城市建设的大力推进，将进一步展现各大中城市和重要城镇作为通道结点的特色，为“五带四走廊”建设提供最重要依托。

三、“五带四走廊”建设的总体构想

（一）总体思路

紧紧抓住西部大开发战略深入实施、国内国际区域合作务实推进、沿边沿陆开放掀起新热潮的机遇，充分发挥通道作用，大力发展通道经济，以昆明为核心，以通道为骨架，以产业为支撑，以城市为依托，加快建设“五带四走廊”；根据各条经济带、经济走廊特点，发挥优势，体现特色，分工合作，开放发展，不断优化生产力布局 and 区域经济结构，着力推进工业化、信息化、城镇化、市场化、国际化进程，努力形成东出西进、南向北联、对内对外两个扇形展开的经济布局格局，服务全国，服务两亚，发展云南。

（二）基本框架

根据上述思路，加快建设“五带四走廊”、优化全省经济布局的最终结果，是形成以昆明为核心，对内对外两个扇形展开的生产力布局格局。其基本框架可形象比喻为“一个扇柄、两个扇面、九条扇骨”。

一个扇柄：以现代新昆明为核心的环昆经济圈。以现代新昆明为全省经济社会发展中最重要的增长极和发动机、各条经济带和经济走廊的龙头，充分发挥其吸纳集聚和辐射扩散功能，不断密切与周边城市的经济往来与联系，构筑包括昆明、曲靖、玉溪、楚雄在内的滇中城市群，形成以现代新昆明为核心、100公里为半径的1小时环昆经济圈。

两个扇面：对内一个扇面，对外一个扇面。两个扇面大致以昆明—南宁经济带、昆明—拉萨经济带为界，往东、往北为对内开放扇面，呈“东出”、“北联”态势；往西、往南为对外开放扇面，呈“西进”、“南向”态势。目前，全省大部分铁路布局在对内开放扇面，承担着出省物资运输的重任，外贸物资也大多通过对内开放扇面的通道运往东南沿海出口，我省至今仍然没有形成基于自身独特区位优势的外贸运输大通道。今后在继续巩固扩大“东

出”、“北联”这个对内开放扇面的同时，必须坚定不移地推动“西进”、“南向”，下大力气打牢夯实对外开放扇面。

九条扇骨：即对内扇面的五条经济带，对外扇面的四条经济走廊。对内开放扇面的五条经济带分别通往云南周边相邻各省（市、区），沿南昆铁路、GZ75线建设昆明—南宁经济带；沿贵昆铁路、GZ65线建设昆明—贵阳经济带；沿内昆铁路、昆渝公路、GZ40线建设昆明—重庆经济带；沿成昆铁路、108国道建设昆明—成都经济带；沿广大铁路、滇藏公路建设昆明—拉萨经济带。各经济带有铁路、高速公路或高等级公路为依托，产业基础相对较好，经济带状化呈雏形。对外开放扇面的四条经济走廊分别通往云南周边相邻各国，沿滇越铁路、GZ40线建设昆明—河内经济走廊；沿昆曼高等级公路建设昆明—曼谷经济走廊；沿广大铁路、大瑞铁路、320国道建设昆明—仰光经济走廊和昆明—南亚经济走廊。各经济走廊产业基础较弱，基本上是交通走廊，经济带状化特征不明显，在强化基础设施建设的同时，迫切需要加大资源开发和产业培育的力度。

（三）目标定位和发展方向

1. 五带目标定位和发展方向

昆明—南宁经济带：中国最重要的铝工业经济带。依托云南文山和广西百色的铝矿，滇池周围的磷矿，云南曲靖和贵州黔西南的煤矿，大力发展优势矿产品深加工工业，构建我国最重要的铝工业基地、最大的磷复肥基地和南方重要的煤电一体化基地。依托云南昆明、曲靖、红河的烟草生产和科研以及云南文山的三七种植和开发，着力发展特色农产品加工业，构建我国重要的烟草工业基地以及最大的三七深加工和科研开发基地；依托丰富的红色旅游资源 and 民族风情旅游资源，积极发展旅游业，构建南方重要的红色旅游和民族风情旅游带；依托连接西南与华南、沟通泛珠与东盟的独特区位优势，加快发展现代物流业，构建西南地区最便捷、高效的出海大通道。

昆明—贵阳经济带：中国西部重要的煤电化工经济带。充分发挥经济带沿线煤炭资源丰富的优势，推进煤炭深度开发，延长产业链，走煤电化工一体化发展道路。依托能源产业优势，围绕煤化工产业体系，加快形成我国西部重要的能源产业带和煤电化工经济带；依托喀斯特高原生态和民族风情旅游资源优势，积极发展旅游业，构建多民族特色文化和喀斯特高原生态旅游

的重要目的地；依托中药、民族药产业基础，构建以植物药、中药和民族药开发为重点的生物医药经济带；依托铁路率先实现复线化的通道优势，大力发展通道经济，构建云南最重要、最便捷的出省通道。

昆明—重庆经济带：全国最大的“西电东送”能源经济带。依托经济带范围内丰富的水能、煤炭、天然气资源，全面推进金沙江下游四大水电站的梯级开发，加快牛栏江和横江等支流的水电建设；积极发展火电，适度发展天然气发电，构建全国最大的“西电东送”能源经济带；依托天然化工矿产资源优势，大力发展磷化工、煤化工、盐化工和气化工等化工产业，构建西部地区重要的特色化工经济带。加快建设长江黄金水运通道，融入长江经济圈。

昆明—成都经济带：中国西部最大的钢铁工业经济带。依托经济带内钢铁工业基础实力雄厚的优势，推进上下游联动发展，构建我国西部最大的钢铁工业经济带。依托经济带范围内丰富的文化旅游资源，着力打造养生文化、科考文化、蜀汉文化、民族文化四大品牌，构建西部新兴的文化旅游带。依托连通西南腹地和联结西北内陆的区位优势，大力发展通道物流业，构建西部地区面向东南亚、南亚开放的便捷通道。

昆明—拉萨经济带：中国最具特色的雪域高原民族风情旅游带。依托特色鲜明、融合完善、文化底蕴深厚的旅游资源，大力发展旅游业，做特、做大、做强滇藏高原特色旅游，构建中国最具特色的雪域高原民族风情旅游带。依托丰富的药用生物资源优势 and 民族医药文化优势，加快发展传统医药特别是民族医药产业，积极发展养生保健业，构建集民族药开发、养生、保健、康复为一体的民族医药和养生文化带；依托丰富的太阳能、地热能 and 风能，积极开发新型能源，构建我国西部重要的新型能源经济带。

2. 四走廊目标定位和发展方向

昆明—河内经济走廊：中国西南连接越南最重要的特色经济走廊。充分利用大湄公河次区域合作机制和中越“两廊一圈”合作机制，积极推动建立中越五省市合作机制，以基础设施建设、投资和贸易合作、产业合作、金融合作等作为合作的重点领域，将这一走廊建成北上经昆明连接云南全省及重庆、四川、贵州乃至中国西部大市场，南下经海防、广宁通向北部湾，并连接越南中部、南部向中南半岛延伸的开放型国际经济走廊，打造成大湄公河

次区域经济走廊建设的示范区和中越“两廊一圈”合作的先行区。依托走廊独特区位优势和沿线丰富的矿产资源、生物资源、旅游资源，将走廊建成中国西南连接越南最重要的特色经济走廊和通往太平洋的重要物流通道。

昆明—曼谷经济走廊：中国西南连接中南半岛最重要的交通贸易经济走廊。充分利用大湄公河次区域合作机制的协调作用，积极争取各方支持，加快推进公路、水运、航空、铁路、信息等通道的建设和对接，将这一走廊建成中国连接东盟最重要的陆路物流通道；充分利用中国与中南半岛各国资源结构的差异性、产业结构的层次性和贸易结构的互补性，积极推进客货跨境运输和投资贸易便利化，积极发展通道服务业，将这一走廊建成中国西南连接中南半岛最重要的交通贸易经济走廊；依托走廊沿线丰富的旅游资源，大力发展跨境旅游，将这一走廊建成风光秀美、特色鲜明的中国—东盟旅游走廊。

昆明—仰光经济走廊：中国西南连接印度洋最重要的资源和能源经济走廊。依托走廊缅甸段丰富的玉石、宝石等矿产资源以及柚木、硬木等林业资源优势，发挥云南在矿产资源开采、冶炼加工和林产品加工等方面的技术优势，深化滇缅双方资源开发和产业发展合作，将这一走廊建成亚洲乃至全世界最重要的“珠宝玉石之路”；依托缅甸丰富的天然气资源，加快推进中缅油气管道建设，将这一走廊建成中国重要的能源进口通道；依托走廊区位优势，突出走廊战略地位，深化中缅互利合作，推进中缅陆水联运通道建设，构筑中国通往印度洋的战略通道。

昆明—南亚经济走廊：中国通往南亚最重要的陆路商贸物流走廊。充分利用大湄公河次区域合作机制和孟中印缅地区经济合作机制，努力协调各方，加快开辟昆明—曼德勒—德穆—因帕尔—达卡—加尔各答的陆路贸易通道，积极发展过境贸易和转口贸易，不断扩大贸易流量，将这一走廊建成中国通往南亚最重要的陆路商贸物流走廊；依托走廊连通中国、东南亚、南亚三大市场的区位优势，积极争取我国中央政府支持在云南德宏建设沿边开放综合配套改革试验区，推动在中缅边境的瑞丽—木姐、缅印边境的德穆—因帕尔建设跨境自由贸易区，将这一走廊打造成中国与南亚建立自由贸易区的先行试验区，并为推动建立全球最大的自由贸易区“中国—东盟—南盟自由贸易区”奠定基础。