

张 梅◎著

“一带一路”倡议视角下  
滇越铁路保护和  
利用价值研究



云南大学出版社  
YUNNAN UNIVERSITY PRESS

“一带一路”倡议视角下  
滇越铁路保护和  
利用价值研究

张 梅◎著



云南大学出版社  
YUNNAN UNIVERSITY PRESS

图书在版编目(CIP)数据

“一带一路”倡议视角下滇越铁路保护和利用价值研究 / 张梅著. — 昆明: 云南大学出版社, 2018  
ISBN 978-7-5482-3343-5

I. ①一… II. ①张… III. ①铁路沿线—历史文物—文物保护—研究—云南 IV. ①K872.742

中国版本图书馆CIP数据核字(2018)第114694号

策划编辑: 张丽华

责任编辑: 张丽华

封面设计: 周 旸

# “一带一路”倡议视角下 滇越铁路保护和 利用价值研究

张 梅◎著

出版发行: 云南大学出版社

印 装: 云南报业传媒(集团)有限责任公司

开 本: 889mm×1194mm 1/32

印 张: 6.5

字 数: 163千

版 次: 2018年6月第1版

印 次: 2018年6月第1次印刷

书 号: ISBN 978-7-5482-3343-5

定 价: 30.00元

---

地址: 昆明市一二一大街182号(云南大学东陆校区英华园内)

电话: 0871-65031071 65033244

邮编: 650091

网址: <http://www.ynup.com>

E-mail: [market@ynup.com](mailto:market@ynup.com)

若发现本书有印装质量问题, 请与印厂联系调换, 联系电话: 0871-64142540。

# 目 录

第 1 章 绪 论 .....	(1)
§ 1-1 研究背景和意义 .....	(1)
§ 1-2 研究思路和研究依据 .....	(6)
§ 1-3 研究的主要内容、创新点及研究方法 .....	(8)
第 2 章 涉及的概念及相关理论 .....	(11)
§ 2-1 涉及的概念 .....	(11)
§ 2-2 宏观环境 (PEST) 分析法 .....	(19)
§ 2-3 行业环境分析法 .....	(22)
§ 2-4 SWOT 分析法 .....	(26)
第 3 章 我国及云南省的铁路概况 .....	(30)
§ 3-1 我国铁路基本情况 .....	(30)
§ 3-2 云南省铁路基本情况 .....	(38)
§ 3-3 云南省铁路运输存在的问题 .....	(39)
§ 3-4 云南省铁路运输发展趋势 .....	(41)
第 4 章 国外铁路相关管理经验的启示 .....	(44)
§ 4-1 国外铁路相关管理经验 .....	(44)
§ 4-2 国外铁路管理经验的启示 .....	(50)
第 5 章 滇越铁路概况 .....	(52)
§ 5-1 滇越铁路修建的原因 .....	(52)

§ 5-2	滇越铁路的修建 .....	(54)
<b>第 6 章</b>	<b>泛亚铁路概况 .....</b>	<b>(68)</b>
§ 6-1	泛亚铁路的提出 .....	(68)
§ 6-2	泛亚铁路的可行性研究 .....	(69)
§ 6-3	泛亚铁路修建是建立中国—东盟自由贸易 区的重要举措 .....	(72)
§ 6-4	推动泛亚铁路建设需要注意的几个问题 .....	(76)
<b>第 7 章</b>	<b>“一带一路”倡议概况 .....</b>	<b>(80)</b>
§ 7-1	“一带一路”倡议的提出和意义 .....	(80)
§ 7-2	“一带一路”倡议对云南发展的新机遇 .....	(86)
<b>第 8 章</b>	<b>铁路“十三五”规划和云南省铁路网规划 .....</b>	<b>(91)</b>
§ 8-1	铁路“十三五”发展规划 .....	(91)
§ 8-2	云南省中长期及“十三五”铁路网规划 .....	(93)
<b>第 9 章</b>	<b>滇越米轨铁路调研情况分析 .....</b>	<b>(96)</b>
§ 9-1	滇越米轨铁路调研说明 .....	(96)
§ 9-2	滇越米轨铁路调研情况 .....	(97)
§ 9-3	吸引区范围内经济调查及运量状况分析 .....	(98)
§ 9-4	旅游资源分析 .....	(103)
§ 9-5	滇越米轨铁路宏观环境分析 .....	(103)
§ 9-6	滇越米轨铁路行业环境分析 .....	(105)

---

§ 9-7	滇越米轨铁路的 SWOT 分析 .....	(105)
§ 9-8	中越关系历史渊源与发展前瞻、越南经济 状况 .....	(108)
<b>第 10 章</b>	<b>滇越铁路的发展定位、价值分析 .....</b>	<b>(127)</b>
§ 10-1	滇越铁路的发展定位 .....	(127)
§ 10-2	滇越铁路的价值分析 .....	(128)
§ 10-3	打造中越国际联运大通道 .....	(131)
§ 10-4	提高对滇越铁路作为工业遗产的认识, 加大保护力度和申遗力度 .....	(141)
§ 10-5	积极发展滇越铁路沿线旅游产业 .....	(173)
<b>结束语</b>	.....	<b>(195)</b>
<b>参考文献</b>	.....	<b>(197)</b>
<b>后 记</b>	.....	<b>(199)</b>

# 第1章 绪论

## § 1-1 研究背景和意义

### § 1-1-1 研究背景

滇越铁路 1903 年开工建设，1910 年正式运营，至今已有百年历史。滇越铁路既是滇南地区重要的铁路交通线，又是云南与越南和东南亚铁路联运的国际通道，对促进云南经济发展、巩固国防和加强与东南亚各国的物资交流发挥过十分重要的作用。

1992 年 10 月，在亚行第一届次区域经济合作部长会议上，中国政府代表团副团长吴光范就提出过修建昆明至泰国清迈铁路的设想。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进一步提出修建自新加坡至中国昆明的“泛亚铁路”的倡议，得到了各相关国家的赞同。1998 年 10 月，马来西亚的 K. L 咨询公司完成了泛亚铁路可行性研究报告，提出了东、中、西线铁路修建方案。2002 年 5 月，铁道第二勘测设计院完成了昆明至河口线预可行性研究报告。同年 6 月，铁道部和云南省在北京召开了泛亚铁路昆明至河口线预研审查会议。同年 11 月，原国务院总理朱镕基在东盟十国首脑会议上代表中国政府郑重宣布：中国将对昆明至河口铁路进行技术改造，以促进东盟经济自由贸易区的建立和发展。同年，经国务院批准的《中长期铁路网规划》也将“改建中越

通道昆明—河口段，形成西南进出境国际铁路通道”列入铁路发展规划，要求2010年前全线建成通车。连接中国和东南亚的泛亚铁路是新丝绸之路的重要载体，2014年12月1日，泛亚铁路东线国内最后一段——连接中越两国边境地区的蒙（自）河（口）铁路正式通车运营，昆河准轨铁路全线通车，中越边境河口口岸首次接入全国准轨铁路网，这也标志着我国建成了第一条沟通联系东南亚的国际铁路大通道，至东盟国家的距离进一步“缩短”。

随着时间的推移，已经走过百年沧桑历史的滇越铁路也在不断发生着变化，尤其是在运输功能上，由于铁路自身的缺陷和昆明至河口的交通网络不断完善，出现了“火车没有汽车快”的运输现象。2003年，因为路基破损严重，铁路老化等原因，客运量大幅度减小。2005年，客运完全停止，每天从昆明火车北站只有两列货车开出，经过宜良、开远、碧色寨、河口最后进入越南境内，运输功能和作用已经大大减弱，如维持现状，需要铁路总公司投入大量运营资金，滇越铁路前景不甚明朗，甚至有可能全线停运或被拆除。在这样的背景下，对滇越铁路的保护和利用价值的研究显得极为迫切和十分重要。

### § 1-1-2 研究意义

随着中国—东盟自由贸易区建设步伐的加快和“一带一路”倡议的实施，云南省经济快速发展，对铁路运输能力的需求也日益扩大；同时，随着昆河准轨铁路的逐步建成和开通使用，滇越铁路的运输、经营环境也将发生重大变化，面临机遇和挑战，滇越铁路如何发展，如何保护和利用，关系到滇越铁路的未来，现实意义非常重大。

长期以来，铁路运输一直是制约国民经济发展的“瓶颈”，铁路企业在运输业中长期处于卖方市场地位，同时，由

于铁路的社会属性和责任，其运输对象和范围很大程度要考虑国家、政府、社会、企业的需要，计划性比较强，铁路企业正在逐步走向市场化，追求经济效益也是企业的一个目标。滇越铁路所有权和运营管理的主体是中国铁路总公司，直接运营管理的是昆明铁路局集团有限公司，为了更全面地了解铁路改革发展历程，现将铁路大事记整理如下。

1949年10月，军委铁道部改归中央人民政府政务院领导，11月1日改名为“中央人民政府铁道部”。

1970年7月，铁道部与交通部、邮政部合并为交通部。

1975年1月后，中央整顿铁路，铁道、交通两部重新分设。

1984年1月，铁道兵集体转业并入铁道部，铁道兵指挥部改为铁道部工程指挥部，铁道兵各师分别改称铁道部各工程局。

1986年，铁道部提出实行一包五年投入产出，以路建路和以路养路的全路经济承包责任制。

1992年，铁路系统开展建立现代企业制度试点，1993年成立了广铁集团，1995年建立了大连铁道有限公司。

1995年，铁道部开始陆续发行铁路建设债券。

1996年，铁道部成立了铁路总体改革办公室，正式提出“上下分离”的改革模式。

1998年，工程、建筑、工业、物资、通信五大总公司与铁道部签订了资产经营责任书，实施结构性分离，运输系统先在四个不设分局的铁路局试行资产经营责任制，推进铁路行业管理体制的变革。

2002年，“网运分离”方案被国务院否定，客运公司撤销。

2003年7月，铁道部推进铁路主辅分离改革，指定济南、兰州、上海三地的铁路局为改革试点。

2004年，中国高速铁路建设被提上日程，同年出台《中长期铁路网规划》。

2005年3月，铁道部宣布撤销全国41个铁路分局，代之以“铁道部—铁路局—站段”的三级管理体制。

2005年6月，石太客运专线全线开工建设，中国拉开高铁新线建设序幕。

2011年2月，原铁道部部长刘志军因涉嫌严重违纪，被免去党组书记职务及铁道部部长职务。2011年12月28日，国务院常务会议做出了对“7·23”甬温线特别重大铁路交通事故的处理决定：原铁道部部长刘志军负主要责任。因涉嫌严重违纪违法问题，另案一并处理。2012年11月4日，十七届七中全会确认中央政治局做出的给予刘志军开除党籍的处分。

根据十二届全国人大一次会议批准的《国务院机构改革和职能转变方案》，实行铁路政企分开，组建中国铁路总公司。2013年3月14日，中国铁路总公司正式成立。中国铁路总公司以铁路客货运输服务为主业，实行多元化经营。负责铁路运输统一调度指挥，负责国家铁路客货运输经营管理，承担国家规定的公益性运输，保证关系国计民生的重点运输和特运、专运、抢险救灾运输等任务。负责拟订铁路投资建设计划，提出国家铁路网建设和筹资方案建议。负责建设项目前期工作，管理建设项目。负责国家铁路运输安全，承担铁路安全生产主体责任。

2017年11月19日，中国铁路总公司所属18个铁路局在完成公司制改革，工商变更登记后正式挂牌。至此，中国铁路正式告别路局时代，从传统运输生产型企业，向现代运输经营型企业大步迈进。此次变更后，各铁路局名称全部改为“中国铁路××局集团有限公司”，路局集团依然为铁路总公司的全资控股公司。各铁路局企业性质由原来的“全民所有制企

业”变更为“有限责任公司”，注册资本普遍扩大。

近年来，铁路改革步伐明显加快，昆明铁路局集团有限公司作为市场主体的身份已经确立，以落实国有资产保值增值责任为核心、以提高国有资产经营效益为目的的经营业绩考核，昆明铁路局集团有限公司要承担实现运输盈亏目标、运输收入、净资产收益率、货车周转时间、旅客发送量、货物发送量、运输业劳动生产率、职工总量、运输业职工控制目标、安全和质量指标，切实维护国家铁路出资人的权益。昆明铁路局集团有限公司在铁路总公司下达计划的宏观指导下，享有自主编制年度运输生产计划、自行编制其他各项预算、按照国家发展改革委和铁路总公司有关规定，有权决定管内客货运价的浮动等权利，铁路正以新的姿态进入市场，在此背景下，滇越铁路如何适应市场经济和铁路公司制发展的现实需要，更好地保护、利用和发展，对滇越铁路进行战略研究已显得特别重要。

泛亚铁路东线昆河准轨铁路建设前，滇越米轨铁路是路网的重要组成部分，是滇南的重要交通干线，对缓解沿线的物资运输起着无法替代的作用，但是泛亚铁路东线昆河准轨铁路建成后，对滇越米轨铁路形成了比较优势，由于新的准轨铁路与全国路网连为一体，不需要换装，提高了效率，降低了成本，很多原来通过米轨运输的物资，如果在同等运价条件下，必然会流向昆河准轨铁路，滇越米轨铁路的干线作用将更接近支线作用，滇越米轨铁路从运输的角度来说作用在减弱。但滇越米轨铁路是我国独一无二的物质文化遗产、历史遗产，一旦毁损，将造成不可挽回的损失，所以必须研究对滇越米轨铁路的保护和利用，从市场定位、政策支持、发展对策等角度进行研究，变挑战为机遇，促进滇越米轨铁路的保护、利用，保证国有资产的保值和增值，保护和利用好这一重要的物质文化遗产、历史遗产，这对滇越铁路来说，是一个全新的尝试，也对

铁路其他非干线的深化改革，以及铁路工业遗产的保护、利用具有很好的借鉴作用。

## § 1-2 研究思路和研究依据

### § 1-2-1 研究思路

首先介绍书中涉及的概念及相关理论，对全国铁路的发展形势、云南省铁路和滇越米轨铁路的发展现状及存在问题进行分析，在充分调研的基础上，深入分析滇越米轨铁路沿线经济状况、运输能力、运输组织方式和自然资源、旅游资源等情况，借鉴国外相关管理经验，提出滇越米轨铁路保护、利用和发展的对策和措施。

### § 1-2-2 研究依据

#### 1. 理论依据

本书研究的基础理论学科是企业战略管理，同时运用企业管理基础理论、市场营销学、交通运输管理、旅游管理、区域经济管理等多学科理论进行分析和研究，对滇越铁路保护和利用问题采用新的论证角度或新的调研方法，通过独立研究，提出自己一定的认识和看法，对本专业学科领域具有一定的理论意义或实际意义，为实际问题的解决提供新的思路和数据，具有一定的参考价值和借鉴意义。

#### 2. 现实依据

1910年滇越铁路全线通车，由越南海防港至云南省会昆明，全长855公里，滇越铁路分为越南段（即越段）和云南段（即滇段），滇越铁路云南部分，自云南省昆明至中越边境的河口瑶族自治县，全长468公里，轨距为1米。

1937年抗日战争全面爆发，中国内地大片国土相继沦陷，沿海通商口岸也被日军封锁，一切国际援华物资只能通过滇越铁路及后来的滇缅公路运入中国。

1937年抗战全面爆发后，北京大学、清华大学和南开大学大部分师生经广州、香港乘船到越南海防，再从滇越铁路进入昆明，成立“国立西南联合大学”。

1940~1942年，为防止日本帝国主义从越南北犯中国，曾分段拆除滇越铁路近250公里，余者亦不通车。

1946年经中法双方交涉，法国为赔偿在停运期间和海防等处积压物资的损失，乃将昆明河口段的主权和经营权移交中国作为抵偿。建成三十余年之后，滇越铁路的主权终于回到中国手中。

中华人民共和国成立后，1957年着手修复抗日战争期间拆除的路线，1957年从昆明北至中国河口的路线全线通车。

1950~1965年，昆明再次成为中国西南货运集散中心，大量物资从中国沿海省份用海轮运往越南海防港，然后经滇越铁路运抵昆明。

1965~2001年，用作货运和客运运输。

2001年，昆明到开远至河口段因两侧山高、地质条件差，经常发生落石、塌方等，为保证安全运行，停开昆明北至河口以及昆明北至蒙自、石屏间列车。

2003年，昆明北至河口、蒙自、宝秀等地的米轨客车全部停运，仅保留货运。

2007年，关闭了滇越铁路沿线一个车站。

2009年，关闭了滇越铁路沿线十个车站。

2009年以后，由于滇越米轨铁路在雨季时线路沿线塌方、落石不断，安全问题突出，为确保安全，雨季全线停运，雨季过后恢复米轨铁路货运。

2017年12月，开通开远—海防的米轨货运班列。

2018年2月，“中国工业遗产保护名录（第一批）”正式公布。首批100项包含了洋务运动时期的官办企业，也含有中华人民共和国成立后的重点建设项目，覆盖了造船、军工、铁路等多个门类具有代表性的工业遗产。滇越铁路成为“名录”中唯一的跨国工业遗产。

从滇越铁路的历史变迁来看，滇越铁路具有极高的历史价值，可以称作我国近现代铁路发展的活化石。滇越铁路的保护和利用目前面临危机，运营养护费用极高，需要各方合力加以保护，否则很多历史遗迹将逐渐消亡。在“一带一路”倡议推动下，滇越铁路迎来一个保护和利用的春天，在这样的背景下，滇越铁路的保护和利用如何化“危”为“机”，实现有序保护和开发利用，是不容回避的历史抉择和现实选择。

## § 1-3 研究的主要内容、创新点及研究方法

### § 1-3-1 研究的主要内容

基于2014年昆河准轨铁路建成，滇越米轨铁路的发展面临新的机遇和挑战。在对滇越米轨铁路进行充分调研的基础上，运用PEST分析法和SWOT分析法，对所面临的战略环境进行分析和研究，提出了加快实施准米轨国际联运、加强滇越米轨铁路工业遗产保护和文物保护、大力进行旅游产品开发等的建议，以期为推动今后滇越米轨铁路保护和利用提供思路。

### § 1-3-2 研究的创新点

一是从市场角度，运用PEST分析法和SWOT理论研究滇

越米轨铁路保护和利用的发展对策。

二是从管理学角度，对滇越米轨铁路由干线“转化”为支线之后的政策支持和市场定位等方面进行探讨，利用现有米轨铁路不需换装的优势，开展铁路国际联运，对现代物流发展有一定的借鉴意义。

三是从市场营销学和旅游管理学角度，对滇越米轨铁路作为工业遗产和旅游产品开发进行探讨。滇越米轨铁路保护和利用有一定的现实意义。

### § 1-3-3 研究方法

一是文献研究法。根据研究目的或课题，通过调查文献来获得资料。①了解滇越铁路的历史和现状，帮助确定研究课题。②对滇越铁路现实资料进行分析，得出比较结论。

二是调查法。通过有目的、有计划、有系统地搜集滇越铁路现实状况或历史状况的材料的方法，综合运用历史学方法、观察法等方法以及采用谈话、问卷等调查方式，对滇越铁路进行有计划的，周密、系统的了解，并对调查搜集到的大量资料进行分析、综合、比较、归纳，从而为人们提供对滇越铁路规律性的认识。

三是定量、定性分析法。通过定量分析法对滇越铁路研究的认识进一步精确化，以便更加科学地理清关系，把握本质，揭示规律，理清关系，预测事物的发展趋势。通过定性分析法对滇越铁路研究进行“质”的方面的分析。具体地说，就是运用归纳和演绎、分析与综合以及抽象与概括等方法，对获得的各种材料进行加工，去粗取精、去伪存真、由此及彼、由表及里，从而达到认识事物本质、揭示内在规律的目的。

四是跨学科研究法。运用多学科的理论、方法和成果从整体上对滇越铁路进行综合研究。

五是系统科学法。以系统论、控制论和信息论为代表的系统科学方法，为人类的科学认识提供了强有力的手段。采用这些方法对滇越铁路的保护和利用价值进行研究，使得对滇越铁路的研究更加深入。

## 第2章 涉及的概念及相关理论

### §2-1 涉及的概念

#### §2-1-1 我国交通运输的主要方式

目前我国交通运输方式主要有以下几种：公路、水运、铁路、民航、管道（油气等物资的特殊运输方式），从2017年的统计数据看，运营里程：中国铁路公路运营通车总里程居世界第一。港口一共有18000个，其中万吨级以上的泊位达到2221座。铁路有12.7万公里，其中高速铁路2.5万公里。公路有477万公里，其中高速公路通车里程13.6万公里，民航机场218个，其中年吞吐量达到千万人次以上的枢纽机场有28个。

表2-1 2017年1~12月交通运输业基本情况

指 标	计量单位	2017年 1~12月	去年同期	增幅 (%)
一、公路运输				
货运量	万吨	124064.00	109487.00	13.3
货运周转量	万吨公里	13603748.00	11730551.00	16.0
客运量	万人	38569.00	41208.00	-6.4
客运周转量	万人公里	3082690.00	3199939.00	-3.7