

第一章 公路在促进云南经济社会发展中的地位 and 作用

公路是牵动经济发展的强力纽带。不论是上世纪中叶的欧美西方，还是上世纪 60、70 年代的日本和东南亚各国，其经济发展主要都与公路交通有密切的联系。可以说，现代各国经济的迅速发展大都是从公路建设开始的。公路本身具有的特性，决定了它在经济与社会发展中的地位 and 作用。

第一节 公路的基本属性和经济特征

一、公路的基本属性

按照马克思主义基本理论，物质生产是一切社会生活的基础。所谓物质生产，是指创造物质财富的过程，即以自然界的客体和现象来满足社会和人们的需要。公路的建设与管理也正是这样通过人体对自然客体的作用，建成合乎国家标准的公路。所以说，公路的建设与管理是物质生产，公路交通部门是物质生产部门，用自己的特殊产品——公路，来为整个社会公众利益服务。

既然公路的建设与管理是物质生产，它就必然具有物质生产的基本属性，有生产资料、劳动手段和劳动力以及作为物质产品而存在的公路。同时，它又有其本身特有的基本属性。

（一）公路的公益性

公路即公共道路，是公益性事业，全社会受益。既然如此，全社会都应该关心公路交通事业，爱护公路设施。在公路新建、改建和养护管理中的房屋拆除、田地占用、养路取料、路产路权的维护等问题上，均应得到社会各方面的支持和理解，以保证公路交通事业健康发展。

（二）公路的商品性

公路生产是物质生产，必然具备商品的基本属性，即公路具有价值和使用价值。公路的价值就是公路建设中所投入的物化劳动与活劳动，即公路的总建设费用。公路的使用价值即供地面运输工具行驶与人员通行的能力。我们要充分运用公路的这一基本属性，来发展商品化公路（亦称收费道路）。日本 1956 年开始发展收费公路，至 1984 年收费道路已占其全部道路预算的 44%。世界许多经济发达国家也都通过建设收费道路来发展公路交通事业。公路商品化已成为发展我国公路交通事业的有效途径。

（三）公路的灵活性

公路运输较之其他运输方式更具有灵活性，它具有“两快”（送达速度快、资金周转快）和“三少”（中转少、损耗少、投资少）以及“门到门”的特性，能适应客货流量变化和提供多样化的服务。

（四）公路的超前性

公路是为国民经济和社会发展服务的，公路作为国家联结工农业生产的链条和经济起飞的跑道，其发展速度应快于其他部门的发展速度，只有这样，公路交通的先行作用才能得到充分发挥。

（五）公路的储备性（预期性）

公路运输是资金密集型和技术密集型产业，公路建设不仅要满足其现行通行能力需求，还要考虑今后一段时期内对通行能力增长的要求，即要有一定的储备能力，以避免公路在短期内出现“超期服役”。目前我国的公路状况是干线公路半数以上超负荷运行，这种状况需要迅速扭转。

二、公路的经济特征

公路具有物质产品的基本属性，也具有作为一种特殊的物质产品的经济特征。

（一）公路是固定在广阔地域上不能移动的线形建筑物

公路生产不同于工业生产，不列入工业产品的范畴，也不同于民用工程建筑。工业生产一般是把原材料运到一个固定地点，经过加工，制造成新的产品，在整个生产过程中，人员和设备比较固定，移动的是原材料和产品。而公路运输则正好相反，在生产过程中，移动的不是产品，而是人、设备和材料。建筑业虽然也是这样，但多在点上进行，而公路则是在广大空间的线上进行，因此，流动的空间更大，工作的地点更不固定，使用的专业性更强。

（二）公路的生产周期和使用周期长

一条百公里以上的山区公路，往往要修建两三年的时间才能竣工，要耗用大量人力、物力、财力。公路建好以后，使用时间更长，而且在使用过程中，还要经常进行养护、修缮和改造，需要继续不断地追加大量的人力、物力和财力，以保证公路符合国家规定标准，直至停止使用为止。

（三）公路的交易方式的特殊性

在社会主义条件下，一般物质生产部门生产出来的产品

都采取商品交换形式，售给买主后，进入消费。而公路则不是这样，公路部门通过修建和养护，生产出合乎质量要求的公路以后，不作为商品出售，而只是提供使用，不存在直接等价交换的买卖形式。

（四）公路具有独特的消费过程和消费方式

一般商品的生产与消费在时间和空间上是分开进行的，产品最终完成后，才能进行消费。而公路则不是这样，公路建成投入使用后，一边使用，一边进行养护维修和改造。养护、改造和使用消费同时进行，二者不可分割，在时间和空间上是重合的。而且，公路消费是在生产部门的直接管理下提供的多次重复消费。这种独特的消费形式，既不同于一般的工业产品，也不同于一般的建筑业产品，这就对公路质量提出了特别高的要求，要求公路必须在公路部门的管理下，确保车辆行驶的安全、迅速、舒适、经济。

（五）公路是为社会和经济发展的服务的

工业和建筑业产品可以单独为社会提供服务，公路却不同。承受公路运输的不是某一座桥梁、某一段公路，而是许多座桥梁，许多条纵横交错的公路和附属设施。对这些公路、桥梁，有的单位负责管理这一段，有的单位负责管理那一段，有的单位负责桥梁建设，有的单位负责路面维修。这些单位在整个公路系统中担负各自的独立职责。而单独一段公路或一座桥梁却无法充分发挥公路的作用。

第二节 公路运输的地位和作用

每一种运输方式的特性 决定了它在经济与社会发展中的

地位和作用彼此是无法替代的。若只强调某一种运输方式的地位和作用，忽视另一种交通运输方式的地位和作用，就会犯历史性错误，这是被中外交通运输建设发展的经验所证明了的。前苏联曾长期强调发展铁路，不重视发展公路，结果公路发展缓慢，给国民经济造成很大损失。当前，在国民经济建设的发展过程中，某一个时期对某一种交通建设有所侧重，这是根据具体情况进行具体安排的问题，而不是只要甲而不要乙和丙，或者只要乙和丙而不要甲。

使用广泛。一条公路建成后，可以为社会普遍利用，所谓“有路大家走”。从这个意义上说，公路有社会福利事业的性质。但是，公路更重要的是联系工农业生产的桥梁，是生产与消费的纽带，它是生产过程的一部分，属于生产力的范畴，马克思认为它是“第四物质生产部门”。马克思说过：“旅客和货物是和交通工具一起运行的，而交通运输工具的运行，其场所的变动，也就是它所进行的生产过程。”所以，公路同时具有社会福利事业和物质生产的两重特性，这是它的特点，也是它的优点，这是其他交通运输工具所不及的。铁路不可能通到每个村庄和工厂，水运和航空也是如此。这些交通工具都不可能把旅客与货物直接从这家工厂运送到另一家工厂，从这个生产车间送到另一个生产车间，甚至从这道生产工序送到下一道生产工序。从这个意义上讲，公路是联系生产车间之间的“皮带运输机”，是生产工序之间的“自动生产线”的延伸和扩大。公路运输的这种两重特性，构成了公路运输区别于其他交通运输方式的特殊价值和特殊作用。

有人说，公路建成前并没有直接产品，不能像建设工厂或矿山那样，可以从产品利润中直接返回建设资金，因此公路无

法进行固定资产折旧与返回，所以修建公路不是生产性建设。其实，一条公路建成后，从通车之日起，就有各种车辆行驶营运，在这些行驶车辆的营运利润中，就包含了公路建设的返回资金。另一方面，营运车辆的利润又分别包含于各种运输物资和运输产品的运价中，均计入其成本和销售价格内，所以公路建设资金的返回，其来源是多方面的，返回周期也比较快。目前，新建一条高等级公路，在其可行性研究报告中，除必须计算成本和效益外，还必须进行经济与财务分析及资金返回周期的计算。一般来说，10年以上才能收回全部投资和利息。因此，公路是完全可以计算固定资产折旧的。

新中国建立初期，全国仅有 8 万余公里能通车的公路。当时，为了把解放战争进行到底，统一全国，国家曾投资修建了不少支前公路、国防公路、边防公路。举世闻名的川藏、青藏公路，就是在这个时期修建的。这就使人们产生了一种模糊概念，似乎只有在战争时期公路才能起到大的作用。因此，在 1958 年以后，国家转入全面经济建设时期，公路的作用似乎减小了，于是，原来归中央直属的公路测设施工队伍全部撤销下放了，全国统一管理公路的专业机构交通部公路总局也被撤销了。认识上的偏差，造成了无法弥补的损失。每年国家经济建设计划中，亦不再列有公路建设项目。1964 年以后，公路部门又被划归 19 个非工业的社会福利事业单位。党的十一届三中全会以后，由于对农村进行了经济改革，生产发展很快，特别是乡镇企业产品及其所需的原材料均需及时进行交流，这样一个量大面广而且比较分散的交通运输任务，只能由公路运输来承担。农民们从切身利益出发，提出了“要想富，先修路”的口号，有些地区的农民还自己组织起来，自筹资金修

公路。事实证明，公路与经济发展紧密相关，人们对公路的认识开始有了一个比较大的转变。国务院于 1984 年专门研究了公路建设问题，从而使我国公路建设进入了一个较快的发展阶段。

第三节 公路运输在云南经济和社会发展中的地位和作用

公路运输是国民经济建设的一个重要组成部分，而云南的公路运输对经济发展更具有举足轻重的作用。这是由云南的特殊地理位置决定的。云南是一个山区、内陆、边疆省份，山区、半山区占 94% 以上，省内交通主要以公路为主。目前省内 90% 左右的社会运输是通过公路完成的。随着我国同周边国家关系的改善，云南从对外开放的末梢，变为对外开放的前沿，成了通往东南亚、南亚的主要内陆通道。大西南各省（区）对利用云南的通道开发东南亚、南亚市场寄予了很大希望。同时，云南又有得天独厚的自然资源、旅游资源。这些优势要想得到充分的发挥，均赖于交通的发展。公路在促进云南经济社会发展中占据着重要的位置，发挥着重要的作用。

一、政治地位和作用

由于受地理条件的限制，云南铁路不多，水运不发达，公路运输一直处于重要地位。早在抗日战争时期，云南的公路运输就发挥了十分重要的作用，为抗战胜利作出了重大贡献。战时国民党政府由南京迁至重庆，云南便成为其对外交往的重要枢纽和门户，滇越铁路被切断后，滇缅公路曾成为惟一的出海通道，与川滇、滇黔等线及后期兴建的中印公路被称为中国战

时交通的生命线。云南的经济与交通受战争刺激，曾经一度呈现畸形繁荣状态，铁路、公路、水运、空运、管道运输、驿道运输“六运”俱全，而公路运输则承担了最重的运输任务，在六种运输方式之间起到了承接贯穿的作用。那时，内地的工厂企业、金融机构、政府机关和教学科研单位大批迁入云南，促进了云南的经济文化进步。抗日战争时期云南公路运输规模之大，运距之长，效率之高，对内外联系之广都是前所未有的，其影响远远超越了省界。中华人民共和国成立以来，特别是改革开放以来，云南的公路运输得到了长足的发展，取得了巨大成就。公路运输担负着大量中短途集散运输和大批量的省内外长途干线运输，承担了国民经济建设、国防建设、战备支前、抢险救灾和人民生活等重点物资、大宗物资的运输任务。此外，公路的发展对于地处边陲的云南省还有以下两方面的重要作用：

（一）有利加强边防和巩固国防

云南省国境线长，公路在加强边防和巩固国防中处于极其重要的地位。建国初期，我省积极组织抢修原有公路、桥梁，恢复交通，同时开始了一些新线公路的建设。从 1950 年至 1953 年间有 10 个公路工程处开工，把解放前毁坏的公路尽快修复，保证了通车。通过采取“先通车、后完善、少花钱、多修路”等措施，在驻军的大力支持和配合下，发动各族人民群众积极参加筑路，先后建成了碧河（碧色寨至河口）、滇藏（下关到白汉场段）、昆洛（大栗园至勐海）、弥宁（海坝庄至普洱）、杨昭（杨林至昭通）、开文（开远至文山）、保腾（保山至腾冲）等国防公路。至 1957 年底，全省公路通车里程达到 11983 公里，101 个县通了公路。公路建设对清匪反霸、土

地改革、经济恢复、支援进藏、支援越南、保卫国防都起到了积极的作用。1963年以后，特别是1964年“北部湾事件”发生后，根据国际形势的变化，为支援越南人民的抗美斗争，我省进行了一批国防、边防公路的建设，并从山东、河南等省组建5个工役制工程团前来参加修路。到1973年11月，滇藏公路经过11年零7个月的修建和改建，全线开通。

党的十一届三中全会以来，从云南的边疆特点出发，云南进一步加快了纵、横向公路的连接和边防哨所公路网的建设，无论是与后方联系的纵向公路及各方向之间的横贯公路，还是边防前哨的联络道路和直接沟通边防点的军事专用公路，都有了较大的增加和改善。为适应对越自卫还击战的需要，仅滇南方向，从1979年至1989年，10年中就新建和改建边防公路4300余公里。河口县由原来仅有一条沿界河的纵向公路，增加到5条纵向公路和两条横向公路。为加强边防建设，由军费投资建成96条（段）、239公里边防军事专用公路，沟通了边防点50多个，使原来近半数不通公路的边防点全部通了公路，彻底改变了沿边一线边防靠人背马驮组织供应的落后局面，基本上解决了交通问题，对巩固边防发挥了重要作用。

我省国防公路的建设，还注意把交通战备工作与交通建设的全盘工作结合起来，把战场交通网络尽量纳入建设计划。做到统筹兼顾，寓战于平，促进了战备工作的落实，既改善了战场交通网络，支援了边防斗争，又开发了山区经济。我省仅在中越、中老边境地区就先后修建52条（段）公路，全长1420公里，对发展边疆民族地区经济，保证边防部队作战训练发挥了很大作用。这些国防公路既适应了经济建设需要，也满足了战备要求。

（二）有利于加强民族团结和维护政治安定

云南是一个集老、少、边、穷为一体的边疆多民族省份，有 16 个民族跨国境而居。全国 56 个民族中，云南世居的少数民族就有 25 个，人口 1370 多万，占全省总人口的 36%，占全国少数民族人口的 1/6。从历史发展看，云南少数民族是从 4 种不同的社会体制进入社会主义的：第一种，由原始社会末期直接过渡到社会主义社会；第二种，从奴隶社会或奴隶社会末期脱胎进入社会主义；第三种，从封建领主制脱胎进入社会主义；第四种，已经发展到封建地主制，本民族中有一定数量的地主、富农，大体同汉族地区一样经过土改、合作化进入社会主义。各民族从自己原来所处的社会形态一步跨入社会主义，实现了具有重大意义的历史性跨越，但由于科技教育落后、人口素质低、经济基础差，加强民族团结、加快经济发展和巩固边防的任务就显得十分繁重。

建国以来，特别是党的十一届三中全会以来，党和国家制定了一系列帮助少数民族发展的方针政策和相应措施，经过各族人民的共同努力，民族地区的经济建设取得了显著成效，落后面貌发生了巨大变化。现阶段，我省的民族问题比较集中地表现在少数民族和民族地区迫切要求加快经济和社会发展的要求。积极创造条件，加快少数民族和民族地区的经济、社会发展，促进各民族共同繁荣，便成为搞好民族工作、增强民族团结的核心问题。党和政府对加快少数民族和民族地区的经济和社会发展一直给予高度重视，在相应的政策和措施中就包括了增加对民族地区的投入，以增强这些地区的自我发展能力；优先安排资源开发和基础设施建设项目。特别是随着边远民族地区交通条件的改善，县乡公路的发展，对促进民族地区的经济发展和

社会进步起了积极作用，维护了政治安定。

二、经济地位和作用

云南省位于祖国西南边疆，地处云贵高原，东部与广西、贵州两省区为邻，北部与西藏、四川两省区相连，南部与越南、老挝两国毗邻，西部同缅甸接壤，边境线长达 4061 公里。全省东西横跨 864.9 公里，南北纵距 990 公里，总面积为 39.4 万平方公里。地势南低北高，横断山脉自西北向东南延伸，切割出无数条深谷大川，境内 5 条大江河水系的 63 条较大支流，总长 14200 公里，普遍礁恶滩险，水流湍急，不利通行。山区地势高低悬殊，形成一山共有寒、温、热带三种立体气候。如此复杂的自然地理和气候环境，给交通发展造成无数困难，修路工程艰巨，施工难度大，工期长，耗资多。已修公路中除少量高等级公路外，大多属技术标准低的公路，四级和等外公路所占比例相当大，坡陡弯急，通过能力小，抗灾能力弱，导致时间效益差，难以适应汽车运输向大吨位、高速度发展的需要。公路结构也不合理，据 1989 年至 1993 年前连续 5 年资料统计分析，平均汽车交通量比重为国道 57.3%，省道 30.2%，乡村道路 12.5%。交通量主要集中在几条主干线上，而这些主干线高等级化程度低，处于超负荷状态，造成交通拥挤阻塞，运输成本高，经济效益差，事故率上升，道路损坏严重。交通运输落后，成为制约云南经济发展的一个重要因素。如 1992 年，全省需要出省的物资总量 1700 万吨，经多方挖掘运输潜力，也只能运出 1000 万吨。优质糖、名牌烟运不出去，许多矿产、建材、水果运不出去，磷矿石、木材、蔬菜、热带水果等优势产品只能以运定产，极大地制约了经济的发展。对此，省委、省政府领导曾感慨地说：“讲解放生产力，交通却

制约了生产力”，“能否利用好云南的区位优势，关键在交通；能否利用好云南的资源优势，关键也在交通。”正是基于这种认识，省委、省政府确定了“开发云南，首先要发展交通”的战略指导思想，把发展交通列为国民经济发展的重点之一。并指出，要实现云南经济起飞，农业是基础，交通、能源是两翼，教育、科技是大头。云南要想发展经济，使资源优势变为经济优势，就必须大力发展交通；而解决交通运输问题比较现实的又是搞好公路建设。

（一）公路交通建设有利于促进云南现代经济的发展

在现代经济发展中，市场始终是经济发展的驱动器。经营者通过市场获得经营利润带动生产发展与产品开发，推动经济发展。因此，进入市场，占有市场，往往成为地区乃至国际间经济竞争、政治较量甚至军事斗争的中心或背景。拥有市场就拥有了经济发展的出路，可以这样说，谁占有市场，谁就是经济的巨人。

在发展社会主义市场经济的新形势下，云南能否拥有广阔的市场，是经济能否飞速发展，新的产业能否确立，企业能否扭亏为盈，落后地区能否摆脱贫困的一个关键。而市场的开拓，市场经济发育程度的高低，都同公路交通有着密切的联系。公路交通在云南现代经济的发展中发挥着重要的功能，是现代经济的连接器、加速器、调节器，是现代文明的传播机。

现代经济是市场经济，生产和交换都依靠市场。企业生产所需的设备、原材料、能源和劳动力，无一不是来自市场。没有方便的道路运输条件，企业生产所需的物质资料无法保证，生产不能正常进行。同时，企业的产品靠市场销售，道路条件差，产品运不出去，商品流通就无法实现。云南山区商品率很

低，交通运输落后是其根本原因。只有建立发达的公路网，特别是高速公路网，才能保证企业所需物质资料能及时运进来，产品能及时运出去，做到货畅其流，促进山区商品经济的发展。

现代经济是社会化生产。无论是地区性社会化，国内跨部门跨地区性的社会化，或国际性的跨国社会化，都依赖于道路运输畅通。社会化的程度受交通运输条件特别是道路运输条件的制约，生产社会化水平越高，意味着社会分工越发达，社会生产的经济联系越广泛越扩大，受道路运输的制约越大。我省经济发展水平低下，社会化程度低下，这同我省长期以来公路交通发展滞后于经济的发展有着很大关系。

现代经济系统是一个极其复杂的不断扩散又不断集中的结构系统。在高度发达的市场经济条件下，现代经济系统的运行，引起大量高速的人流、物流、资金流和信息流，造成巨大的交通运输压力。物质商品流通形成庞大物流，没有发达的公路网络难以实现。资金流和信息流也直接与道路状况有着密切联系。在现代经济条件下，以城市为经济发展中心，城市的建立和兴起，发达的公路系统在很大程度上起决定作用。云南的城市化程度不高，今后随着公路交通的进一步完善，特别是随着高速公路网的形成，公路沿线重点发展一批中小城镇，将使我省的城市化程度有很大的提高。

公路运输在现代经济的运行过程中，起着调节器的作用。它对经济系统的调节包括人力资源利用的调节、物资资源利用的调节、技术设备的调节、货币资金融通的调节、商品供求的调节等等。在商品经济条件下，各个地区发展是不平衡的，对人才资源的需求是不同的。有的地区人力资源供过于求，有些

地区则相反。如果没有发达的道路设施网络，人力资源的调节就很难实现，发达公路网络的形成可以淡化人们的乡土观念，加速人才资源的调节。物质资源的调节和商品的调节也一样。

（二）公路交通建设有利于促进云南旅游业的发展

云南省在发展经济中把旅游业作为支柱产业之一，而旅游业的发展又与公路运输的发展关系密切。我省具有丰富的旅游资源，其自然景观是世界罕见的。全省有 51 个自然保护区和 57 个风景名胜区，地形复杂，气候多样，山川挺拔，景色秀丽，从白雪皑皑的冰川世界到四季常青的热带风光，几乎浓缩了我国从南部到北部的所有气候类型，既有气温高达 38℃、植物花卉和珍稀动物极其丰富的热带、亚热带风光，又有海拔 4000 米以上、北半球纬度最低、终年积雪的雪山群，还有由于终年积雪形成的蔚为壮观的冰川、冰塔、冰瀑等，特色明显，品位很高。特别是海拔 1800 米左右，以昆明为中心的广大地区，“天气常如二三月，花枝不断四时春”，是祖国的春城，世界的花都。更有被称为天下第一景观的石林；“世界之珠”的三江并流（金沙江，澜沧江，怒江）；海拔高差 3900 米，世界上最深的金沙江虎跳峡；列入世界地质遗产名录的澄江动物化石群；引起国内外轰动的神奇美丽的香格里拉——迪庆；璀璨的高原明珠——滇池、洱海、抚仙湖等 30 多个湖泊；一目十瀑的罗平瀑布群等等，构成云南发展旅游业的独特优势，在东南亚市场具有很强的竞争力。从人文景观看，云南有 26 个世居民族，为全国多民族省区之最，各民族在长期的历史发展中，形成了自己独特的生活方式、社会结构、民风民俗、语言文字和绚丽多彩的历史文化、多姿多彩的节庆活动。纳西族的东巴文化，白族的南诏大理文化，傣族的泼水节等，

构成了云南极为丰富，最具魅力的民族风情旅游资源。云南又是我国通往东南亚、南亚以及这一地区各国进入我国最主要的陆上通道。全省现有 9 个国家级口岸，8 个省级口岸，90 多条对外通道。旅游资源丰富，特色突出，开发潜力大，且与外国的旅游资源具有很强的互补性和竞争性，云南特殊的地缘和发展旅游业的优势，在全国均名列前茅。

1995 年，云南拥有国家级旅游线路 11 条，国家级风景名胜 10 处，国家级历史文化名城 5 座，国家级自然保护区 5 处，省级风景名胜区 28 处，构成了一大批诸如岩溶地貌、地下溶洞、江河湖泊、瀑布、雪山峡谷、热带雨林、地热火山、花卉草木、文物古迹、传统园林、丰富多彩的宗教文化、独具特色的少数民族风情及文化习俗等多功能、大容量的旅游景点，风景名胜区的数量约为全国已列级风景名胜区总量的 9%，面积占全省总面积的 2.5%。昆明—大理—丽江、昆明—保山—腾冲—德宏、昆明—思茅—西双版纳、昆明—石林—阿庐古洞—鲁布革—普者黑等线路已成为深受中外旅游者喜爱的旅游线路。全省已建成了以昆明为中心的滇中旅游区，以大理、丽江、迪庆为中心的滇西北旅游区，以保山德宏为中心的滇西旅游区，以西双版纳为中心的滇南旅游区，以建水、鲁布革、普者黑为重点的滇东南旅游区。

旅游业是当今世界上发展最迅速的产业之一，而东南亚地区又是当前国际旅游最活跃的地区。云南省地处东南亚旅游大市场的北部，东南亚国家既是云南旅游业的竞争对象，又是云南发展旅游业最大的潜在市场，可以为我们提供稳定的、大量的客源。近年来，随着云南与东南亚、南亚地区经济贸易合作的加强，双方在各方面的交流日益扩大，这就需要有发达的交

通运输网。现代旅游业的产生和发展与现代交通的发展是密切相关的，没有现代化交通基础设施，就没有现代旅游特别是国际旅游的兴起和发展。“七五”计划以来，云南按照重在打基础的方针投入 300 多亿元，进入 20 世纪 80 年代，省政府先后召开了三次全省公路建设会议，掀起了县乡公路建设和经济干线公路建设的两个高潮。1992 年，云南省委、省政府提出了“大干三年，基本完成六条公路主要路段的改造任务”。这 6 条干线是昆明通往瑞丽、景洪、曲靖、水富及经平远街至罗村口、河口的 6 条公路，全长 3829 公里。这是云南出边、出省、入海的重要通道。

为适应旅游业发展的需要，全省加快了滇中高等级公路网的建设。1990 年石林至安宁高等级公路建成通车，云南实现了高等级公路零的突破。从此，昆玉、安楚、昆河、芒瑞、昆曲、磨思等路段陆续上马。据统计，从 1992 年至 1995 年，参加六条干线公路建设的交通职工和各族人民群众达 42 万人次，完成总投资 71.7 亿元。至 1995 年底，昆玉、昆楚、昆曲、昆蒙、芒瑞、罗平等 6 条干线主要路段的改建任务基本完成，共完成改建公路 1554 公里，其中二级以上高等级公路 787 公里，三级路 371 公里。至此，以昆明为中心，200 公里内的干线公路已实现高等级化，这些公路基本上包括了滇中地区的主要旅游景点。

（三）公路交通建设有利于促进云南山区经济的发展

云南是一个高原山区省份，自然资源丰富，素有“植物王国”、“动物王国”、“有色金属王国”之称，生产潜力很大。但由于地域辽阔，地形复杂，居住分散，交通困难，致使大部分地区长期处于不发达状态。云南山区一般离中心城市、城镇和

工矿区较远，许多村落只有十几户，甚至几户人家，难于得到城市、城镇和工矿区的拉动，缺乏经济开发的依托条件，自然经济十分突出。由于出售商品很少，一些山区农户甚至没有现金收入，生产建设资金的自身积累相当困难，大力发展山区公路，开发山区经济，山区经济融入市场经济大潮，实现农业产业化，是山区群众脱贫致富的希望所在。

山区农村公路的形成与发展取决于农村经济发展和社会进步对公路运输的需求，同时还受制于现有公路基础、建设资金和自然条件等方面因素。建国以来，党和政府十分重视公路交通建设，取得了令人瞩目的成就，1972 年全省实现县县通公路。但公路分布坝区多、山区少，纵向多、横向少，山区公路密度小、标准低、质量差。山区每百平方公里面积的公路密度只有 5~8 公里，仅达坝区公路密度的 1/4。而且山区公路有 2/3 以上达不到等级标准，晴通雨阻，雨季水毁，塌方阻车严重。交通不便，严重阻碍了山区经济的发展。为改变山区交通落后状况，全省解放思想，转变观念，确定了“开发山区经济，首先必须建设公路交通”的指导思想，加强了对山区农村公路的建设。上世纪 80 年代以来，采取“民工投劳，民办公助”，“多方集资，群众投劳”的办法，大力修建农村公路，得到广大山区人民的热烈拥护。1995 年底，全省公路通车总里程达到 98240 公里，有 99.36% 的乡镇和 79.4% 的行政村通了公路。

山区农村交通状况的逐步改变，公路交通的迅速发展，对开发山区资源，发展商品生产，活跃城乡市场，促进山区人民尽快脱贫致富，产生了十分显著的经济效益和社会效益。同时，加深了人民群众对公路重要性的认识，并探索出不少加快