



国家向西开放应增陆上南线战略

<http://www.firstlight.cn> 2009-10-21

云南财经大学李淳燕教授前不久在《全国港口物流与区域发展研讨会暨中国区域经济年会》上，提出了“国家向西开放应增陆上南线战略”的建议，得到与会者的赞同。为了认真领会落实胡锦涛总书记“云南各族干部群众牢牢抓住国家加大西部大开发力度的宝贵机遇”的希望，我们特地将李淳燕教授论文中的部分内容刊登于下，供参考。

改革开放30年来，中国不断扩大对外开放，成功实现了从封闭半封闭到全方位开放的伟大历史转折。面对新的形势，全国正在深入学习贯彻落实科学发展观，按照十七大报告提出的要求，拓展对外开放广度和深度，扩大开放领域，优化开放结构，提高开放质量。“深化沿海开放，加快内地开放，提升沿边开放，实现对内对外开放相互促进。”“完善内外联动、互利共赢、安全高效的开放型经济体系，形成经济全球化条件下参与国际经济合作和竞争新优势。”为了使中国对外开放形成东西齐动、南北互促的全新格局，在进一步实施国家向西开放中，应增陆上南线开发战略。

1. 三十年改革开放的经验为我们向西开放奠定了坚实的理论和实践基础

1.1 向西，是中华民族的历史必然。在中华民族的对外开放长河中，向西开放早于向东开放。历史上的“丝绸之路”，陆路有起于西安的北线和起于成都的南线（蜀身毒道）；水路有主要起于湛江徐闻古港、泉州、广州，形成于秦汉时期、发展于三国隋朝时期、繁荣于唐宋时期、转变于明清时期的南海丝绸之路。

1.2 “东方不亮西方亮，黑了南方有北方”。新中国诞生之初，为了打破以美国为首的“帝国主义阵营”对我国的敌视和封锁，中国采取“一边倒”进入以苏联为首的“社会主义阵营”；为了打破1989年春夏之交政治风波后美国等国家的“制裁”，中国对外开放由单一的“向东”改变为既“向东”又“向西”的双向战略。1990年9月1日，江泽民亲自为新疆北疆铁路通车剪彩，9月12日北疆铁路在阿拉山口与前苏联的土西铁路接轨。1991年，中央确定我国实行“三沿”对外开放战略。1992年，第二亚欧大陆桥开始国际陆桥营运。1993年，中国政府决定沿桥全线开发开放。1996年3月，亚欧首脑会议在曼谷召开，会上，马亚西总理马哈蒂尔提出建设泛亚铁路，将新、马、泰铁路联接中国昆明，李鹏总理进而提出联接到新亚欧大陆桥及朝鲜半岛的倡议，该倡议得到了与会首脑们的肯定。1999年5月，中央实施西部大开发战略。国家向西开放与西进开发有机结合。

1.3 1996年4月26日，中国、俄罗斯联邦、哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、塔吉克斯坦五国元首在上海举行首次会晤。建立了“上海五国”会晤机制。2001年6月14日至15日，“上海五国”元首在上海举行第六次会晤，乌兹别克斯坦以完全平等的身份加入“上海五国”。15日，6国元首举行首次会晤并签署《上海合作组织成立宣言》，上海合作组织正式成立。有力地保障了沿新亚欧大陆桥向西开放。

1.4 西部大开发战略实施10年来西部地区经济总量和人均水平实现了大跨越。从纵向看，西部大开发以来，西部经济增长呈加快趋势。2008年虽受冻灾和地震灾害影响，名义增长率仍达到20%以上，扣除物价因素，实际增长率约为12.3%，仍保持高位增长态势。从横向看，近年来西部经济增速每年比全国平均水平高2个百分点以上，2008年高3.3个百分点。特别是对外经济贸易快速增长。2008年进出口总额达到1068亿美元，比1998年的132.6亿美元增加935.4亿美元，年均增长23.2%。贸易顺差持续大幅增加，由1998年的30.4亿美元增加到2008年232亿美元。由于投资环境改善，西部地区对外贸易增长速度有超过东部趋势，据国家发改委西部开发司初步测算，2008年西部地区实现进出口总额1068亿美元，同比增长35.8%，增速高于全国平均水平18个百分点，高于东部地区19.5个百分点。

1.5 向西开放与向东开放，是相辅相成的补充关系。我国东接太平洋，有漫长的海岸线，继续向东开放，特别是对美、日等发达国家开放，有利于获取中国发展不可缺少的资金、市场和技术。而我国西部又与中亚富油地区接壤，打开向西开放之路，有利于我国获取经济社会发展必不可少的石油资源。在改革开放的初期，东部的地缘优势对我国对外开放和贸易大规模展开，发挥了巨大作用。到本世纪中期，随着中国经济实力进一步增强，西部的地缘优势将为满足我国日益增长的石油进口需求，提供有利的地理条件。必须争取形成和充分利用这种“东接财源，西接能源”的地缘优势，争取“左右逢源”的光明前景。

1.6 在向西开放中，新亚欧大陆桥的地位和作用，可谓举足轻重。自1992年正式开通以来，横贯中国东、中、西部，东西双向开放的“钢铁国际走廊”[1]，其加速开发和开放将使它成为中国经济的新的增长带，并正加速变成中国的国际性、开放型交通、经济走廊。据《中华工商时报》消息，2009年前5个月，阿拉山口口岸完成进出口货运量890多万吨，首次跃全国四大陆路口岸之首。特别是近几年来，亚欧主要国家根据国际政治局势发生变化的情况，加强了国家间的政府协调，如建立了亚欧25国政府首脑会议及其相应的合作协调机制；建立了“上海区域合作组织”等，陆续在一些领域内开展了有效的跨国合作，这就为推动新亚欧大陆桥的建设和发展提供了比较好的政治基础和组织协调机制。

2. 今后的国家向西开放应增加陆上南线开发战略

2.1 在中国近代史上，有位著名的思想家，对于如何抵抗外国的侵略，有力地打击侵略者，提出了一句名言：“师夷之长技以制夷”。在如何睁眼看世界，他写出了名著：《海国图志》。他就是爱国主义者魏源（1794-1857）。《海国图志》在中国近代史学史上，是第一较为详尽较为系统的世界史地著作。《海国图志》里提出的，或许是中国最早的全局战略构想，一方面他系统地总结了大清长期经营西部和应对西部边疆危机的战略经验，特别是《圣武记》中乾隆征讨廓尔喀（今尼泊尔一带），经略西藏—云南—南亚一线的经验，从而为处理新的海疆危机提供借鉴；另一方面，则从东部和西部两个方向，将中国纳入到一个“海国”（所谓“海洋资本主义时代”）中去——简单地讲，他的视野之伟大，不仅仅在于考虑到了东部中国与“太平洋”的关系，而且更深入地考虑到西部中国与“印度洋”的关系。在18世纪末期的历史条件下，他特别敏锐地认识到，如果大清已经在东部处于被动，那么在西部，面对印度洋，就绝不能再落入下风。在魏源看来，中国的战略崛起必须以大陆为核心，向西通过印度洋，向南通过海上丝绸之路的东南亚构成一个“大海国”，因而中国必须迫切解决的问题不仅仅是东南沿海，而是大西南地区（邻近印度洋一线）。

“西南洋”的问题搞好了，中国的问题就活了一半；如果“西南洋”出事，中国势必腹背受敌，永远受制于人。历史证明，魏源的预见是非常准确的。魏源的《海国图志》与现代美国全球战略的奠基人马汉(Alfred T Mahan)的《海权对于历史的影响》(The Influence of Sea Power upon History)在结构上有非常相似的地方，虽然魏源的著作要比后者发表早得多。这两本战略著作的核心共同之处在于它们都不约而同提出了以大陆为核心向“两洋转动”的“大海国”构想——在马汉，就是以北美大陆为轴，向太平洋、大西洋转动；而对魏源而言，则是以中国腹地为轴，向印度洋和太平洋转动。

2.2 蜀身毒道是古中国最早的国际大通道。蜀身毒道成都起始，经西昌，渡过金沙江，进入著名的大理城，又至永平县，渡过澜沧江至保山，在渡怒江到腾冲出境。汉武帝元朔三年（公元前126年），博万侯张骞从“丝绸之路”出使西域回来，奏报汉武帝说：“臣在大夏（今阿富汗）时，见邛竹杖、蜀布，问曰：‘安得此？’大夏国人曰：‘吾贾人往市之身毒’（今印度）。……有蜀物，此其去蜀不远矣。今使大夏，从羌中，险，羌人恶之；少北，则为匈奴所得；从蜀宜径，又无寇。”（见《史记·大宛传》）

2.3 蜀身毒道又是现当代重要的战略通道。一是抗日战争时期的史迪威公路。是1944年中国军队在滇西和缅北大反攻胜利后修通的自印度东北部雷多终至中国云南昆明的公路，在枪林弹雨中为中国抗日战场运送了5万多吨急需物资，被称为“抗日生命线”。它从印度东北部边境小镇雷多出发至缅甸密支那后分成南北两线，南线经缅甸八莫、南坎至中国畹町；北线经过缅甸甘拜地，通过中国猴桥口岸、经腾冲至龙陵，两线最终都与滇缅公路相接。二是中缅输油管道建设，在中国西南地区增加了一条油气战略大通道。应缅甸和平与发展委员会第一秘书提哈都亚丁昂敏吴上将的邀请，中共中央政治局常委李长春于2009年3月25日至29日访问缅甸，3月26日，李长春访与缅甸和平与发展委员会第一秘书长丁昂敏乌举行会谈。会谈结束后，双方共同出席《关于建设中缅原油和天然气管道的政府协议》、《中缅关于共同开发水电的政府间框架协议》等有关合作协议的签字仪式。中缅政府后又在北京签署了《关于开发、运营和管理中缅原油管道项目的谅解备忘录》。历经四年多时间的中缅原油和天然气管道工程谈判圆满完成并开工建设。根据项目设计，中缅石油天然气管道把来自中东和非洲的石油经远洋油轮从印度洋运至缅甸实兑港输送上岸，再通过长达900公里的输油管线经过缅甸曼德勒、云南瑞丽，直达昆明。（同时，缅甸近海天然气储量相当可观。资料显示，缅甸天然气储量位居世界第十，已确定的天然气储量为25400亿立方米，已确知的原油储量为32亿桶。近年缅甸每年生产原油4000多万桶和天然气80多亿立方米，出口天然气50多亿立方米。）

据海关总署的统计数据，2008年中国的石油净进口量超过2亿吨，其中原油进口1.79亿吨。其中超过90%的进口都是通过海上运输，尤其是来自中东和非洲超过80%的进口原油，都要经过马六甲海峡这个最窄处仅有2.4公里的战略咽喉通道。南中国海地区一直不平静，东南亚地区国家众多、形势复杂，中国原油进口过多依赖马六甲海峡，安全隐患非常大。中缅管道建成后，将有效缓解马六甲海峡的运输压力。单从绕开马六甲海峡这一点来说，中缅输油管道项目的战略意义就非常重大。

2.4 2009年7月下旬，胡锦涛总书记到云南考察工作，考察结束时，在听取了云南省委和省政府的工作汇报后，胡锦涛同志提出，希望云南各族干部群众牢牢抓住国家加大西部大开发力度的宝贵机遇，统一意志、凝聚力量，开拓进取、扎实奋斗，进一步做好保增长、保民生、保稳定各项工作，不断开创云南改革开放和社会主义现代化建设新局面。

西部大开发与西部大开放是相互依存、相互促进的同一过程。以大项目为抓手，依靠大开放开发西部，是实践证明了的成功经验。毫无疑问，进一步对外开放和建设重大项目举措，是国家加大西部大开发力度的重要方面。而向西开放增加陆上南线，应是国家加大西部大开发力度的核心战略。

2.5 云南地处中国和东南亚、南亚三大市场结合部，有国际口岸20个、对外通道90多条，是中国通往东南亚、南亚地区最便捷的陆路通道。泛亚铁路东南亚走廊东线方案（新加坡-吉隆坡-曼谷-金边-胡志明市-河内-昆明）建设在提速，计划到2015年完工。近些年来，国内学界提出应修筑第三亚欧大陆桥。虽然其东部起点有上海、湛江、深圳、重庆、水富等不同主张，但由昆明往西，则一致认为走大理—保山—德宏—缅甸—孟加拉—印度—巴基斯坦—伊朗，再从土耳其进入欧洲，横贯亚欧21个国家(含非洲支线4个国家：叙利亚、黎巴嫩、以色列和埃及)，最终抵达荷兰鹿特丹港。

构建第三亚欧大陆桥，是中国投射到东南亚、南亚、西亚、非洲、欧洲的线路联网，极具战略意义。中国可以通过构建第三亚欧大陆桥密切和南亚国家的关系，互相成为战略合作伙伴，通过印度洋获得新的通道。如果第三亚欧大陆桥贯通，加上泛亚铁路的完善，将会对中国对外开放形成东西齐动、南北互促的全新格局。

2.6 如果说，国家向西开放陆上北线战略可在上合组织框架下进一步实施，那么，国家向西开放陆上南线战略可在“10+1”架构中谋得发展。

20世纪90年代后期，在经济全球化浪潮的冲击下，东盟国家逐步认识到启动新的合作层次、构筑全方位合作关系的重要性，并

决定开展“外向型”经济合作。在这种形势下，“10+1”合作机制应运而生。中国—东盟自贸区是我国对外商谈的第一个自贸区，也是东盟作为整体对外商谈的第一个自贸区。2002年中国与东盟启动了自贸区的谈判，2003年“早期收获计划”正式实施，2004年签署了《货物贸易协议》，2007年签署了《服务贸易协议》，2009年8月15日，第八次中国—东盟经贸部长会议在泰国曼谷举行，商务部陈德铭部长与东盟10国的经贸部长共同签署了中国—东盟自贸区《投资协议》。近年来，随着中国—东盟自贸区建设步伐的加快，中国与东盟相互投资不断扩大。截至2008年底，东盟国家来华实际投资520亿美元，占我吸引外资的6.08%。同时，中国积极实施“走出去”战略，对东盟的投资也出现了快速增长态势。2008年我对东盟直接投资达21.8亿美元，同比增长125%，已有越来越多的中国企业把东盟国家作为主要投资目的地。《投资协议》的签署标志着双方成功地完成了中国—东盟自贸区协议的主要谈判，中国—东盟自贸区将如期在2010年全面建成。更为重要的是，“10+1”合作机制正从以经济合作为重点，逐渐向政治、安全、文化等领域拓展，已经形成了多层次、宽领域、全方位的良好局面。因而，完全可以指望在中国东盟“10+1”架构中谋取国家向西开放陆上南线战略的发展。

[存档文本](#)

[我要入编](#) | [本站介绍](#) | [网站地图](#) | [京ICP证030426号](#) | [公司介绍](#) | [联系方式](#) | [我要投稿](#)

北京雷速科技有限公司 版权所有 2003-2008 Email: leisun@firstlight.cn