

云南个旧、开远、蒙自城市群构建的历史依据及发展现状

作者：红河学院 范淑萍

[摘要] 本文从个旧、开远、蒙自三地的发展历史入手，分析构建个开蒙城市群的历史依据及发展现状。西部大开发战略和中国—东盟自由贸易区的建立，为云南个开蒙城市群的发展提供了政策支持和发展机遇。地处云南红河州的个旧、开远、蒙自三个城市相距不远，城市互补性强，联合发展具有很强的后发优势。二者可以与作为行政中心的蒙自形成优势互补。

[关键词] 个开蒙城市群；西部大开发战略；历史依据

一、个开蒙城市群构建的历史依据

在云南历史上，个旧、开远、蒙自是红河流域地区发展相对突出的三个城市。尤其是在近代史上，这三个城市引领云南经济发展，形成各具特色的城市类型，为个开蒙城市群的构建提供了重要的历史依据。

1、个旧的锡矿工业

个旧具有两千多年的锡业开采历史，可以说个旧的兴起发展，是锡矿开采的结果。在清光绪十一年（1885年），设置个旧厅，专管矿务，兼收课税，经济地位已经非常突出。1913年设个旧县，脱离蒙自县管辖，步入独立发展时期。

锡由于特殊的功能，被广泛运用于军工、造船、运输、机械、罐头食品、航空、电子等领域。锡是特殊且很难回收的金属，资本主义世界工业的发展对锡的要求量日益剧增与锡的出产之间产生了严重矛盾，许多资本主义国家的工业发展，都要仰仗于个旧的锡业，使个旧这个偏远的西南小镇一时成为世界关注的焦点。

西方资本主义国家进入帝国主义阶段后，为了满足自身的侵略本性，争夺商品销售市场和原料产地的斗争日益剧烈。个旧的锡矿，成为帝国主义国家掠夺的重要资源，一直是各国觊觎的重点。中法战争以后，英法殖民势力加强了对我国西南边疆的侵略，严重的边疆危机，把个旧大锡迅速推向世界市场。资本主义世界市场内部，出现了有利于个旧大锡输出的良好形势。当时，世界产锡的国家主要有马来亚、荷属东印度（即今印度尼西亚）、暹罗（即今泰国）、玻利维亚和中国等。在1913年、1925年、1930年、1935年、1936年的五年中，全世界共出产大锡781155吨，中国为44039吨，占5.9%。中国是列于马来亚、荷属东印度、玻利维亚和暹罗之后的第五个产锡大国。中国在世界产锡行列中，占居重要地位。中国出产大锡的地区，除云南外，尚有广西、湖南、江西和广东。然而，桂、湘、赣、粤四省的产量为数甚少。以民国十八年为例：全国产锡共7528.2吨，其中云南一省就有6927.5吨，占92%，其余四省合计产600.7吨，仅占8%。又以民国二十年为例：全国产锡共8598.7吨，其中云南为8197吨，占95%，其余四省仅为401.7吨，不到5%。云南的锡产量约占全国总产量的90%以上，其中全国总产量和云南产量，主要依赖个旧大锡支撑。个旧从一个偏远的西南小镇迅速发展成为矿业城市，并形成完整的工业体系。

2、开远的经济发展



开远是一个古老的城市，是以能源、化工为主，并作为红河地区交通枢纽的综合性城市。西汉元封二年（公元前 109 年），在今开远至建水一带设毋掇县，隶益州郡，开远县始有建置。蜀汉建兴三年（公元 225 年）后称西丰县。西晋（公元 265~317 年）复称毋掇县。东晋至南朝梁代（公元 317~557 年）隶梁水郡，设梁水县，为梁水郡治。宋大理国时，为最宁府阿宁部，南宋宝佑五年（1257 年）置阿宁万户府于开远。元至元十三年（1276 年）撤阿宁万户府，置阿迷州。民国 2 年（1913 年）改阿迷州为阿迷县，隶蒙自道。1929 年废道，直隶云南省。1931 年，阿迷县改称开远县。

滇越铁路的开通，是开远经济发展的转折。“开远位于南盘江之南。往昔本为荒凉之区，自滇越铁路通车后，遂为沿线一要站，往来火车，辄于此过往，行旅多憩止焉。”在阿迷劝学所《征集地志编辑书》中记载：“水利称便，民多务农，在昔铁路未兴，工商业均不发达，自滇越铁路修通后，路当要冲，一切舶来品日新月异，工乃渐知改良，商则渐事远贩。”可以看出在滇越铁路修建以前，开远主要以农业为主，商业和手工业均不发达。滇越铁路全线通车，开远火车站正式运营，开远成为滇越铁路的中间站，巩固了商品中转的地位，使商品流通范围扩大。“滇省货物输往内地各省者，多出此途，繁盛过于普通县治。”通过滇越铁路，开远的商品可以运销到更远的地方，促进了商业发展。

开远的工业发展相对缓慢，主要以加工业为主，尤其是农产品加工。“以制造干米线、红糖、白糖及操金银首饰、土、木、铁、石诸业者居多，内中以干米线、白糖为特色。”织布业比较发达，“以产布称，年产三十余万疋，每疋长度五丈，阔二尺五寸左右。”工业生产还停留在手工操作的基础上。随着滇越铁路的通车，大量的先进机器和技术被引进，开远近代工业产生。“云南矿业公司开远水电厂，该厂直属于云南矿业公司。其主要任务为利用临安河水力发电，将电力输至大屯，以供个旧矿山开采冶炼锡矿之用。开远通明电灯公司，于民国五年由商人筹办，以蒸汽发动。发动机与蒸汽机均系英国制造。民国十年，开灯营业。”这些近代工业虽然发展程度不高，但代表了城市发展的一种趋势和方向，推动了城市近代化。开远在城市形成发展过程中，成为蒙自、个旧等城市与外界联系的主要通道，起初作为通道城市而发挥了重要作用。在 1910 年滇越铁路修建通车后有了飞速发展。在滇越铁路的昆河路段，它地处交通孔道，成为红河地区的工矿业和商业交通的重要枢纽。

3、蒙自商贸地位的确立

蒙自作为红河地区的交通枢纽，在云南近代史上创造了许多第一。1886 年在蒙自创立了云南省第一个电报局，1887 年蒙自被辟为对外通商口岸，1889 年清朝政府在此设立云南省第一个海关。当时，蒙自是云南省最早对外开放的地区，成为中国西南地区对外贸易的窗口。蒙自在近代云南历史上的重要地位是通过设立海关和修筑滇越铁路来加以巩固的。

1889 年蒙自海关设立，“云南临安府蒙自县是迤南道所辖与迤东道所辖之开化、广南二府均南与越南连界。见在蒙自既准法人设立领事，开办通商，滇省亦应于该县设立关道，驻扎弹压稽查、惟查，”蒙自进入对外贸易的新时代。“西北部出产的药材、皮革、猪鬃等，通常经下关、昆明而由蒙自报关出口。药材的销售市场为我国沿海各省，而皮革、猪鬃的销售市场是香港和上海，所以由蒙自出口近且易于转运。又如蒙自进口纱、布、杂货，常常通过昆明、下关，分配到西北、西南两区域内。”1910 年滇越铁路的修建，进一步巩固了它的商贸地位。当时蒙自进出口物资的运输路线主要有五条：（1）起点汉口，经洞庭湖边至岳州，穿湘黔入滇，全部陆运，约需四十日一个单程，商品多由牲口负驮。（2）起点四川的南溪县、溯永宁河而上至永宁县，约十九日，从永宁改马驮至云南府需二十余日，然后运入境内，全单程需四十余日。（3）起点四川叙州府，陆运至云南府后入境，约需二十六日左右一个单程。（4）起点北海、经南宁、百色、广南入境，需五十四日左右。当时云南经北海进口货物主要有棉纱、棉布、毛纺织品。出口货物主要是锡。（5）起点越南海防，水运经河内至老街，入境沿红河而上至蔓耗，再陆运至蒙自，单程需三十余日。这五条运输路线，把蒙自与四川、



湖北、湖南、广西、贵州等省联系起来，加强了与内地省份的经济联系，成为内地与越南等国贸易的主要联结通道。

二、 个开蒙城市群的发展现状

2000年9月，省政府批准了《个开蒙城市群规划》，为加快建设步伐，红河州委、州政府把行政中心从个旧迁到蒙自，三地根据各自区位、产业优势，加大城市建设力度，不断完善城市功能布局，夯实了个开蒙城市群建设的基础。红河州政府力争利用二十年左右的建设发展，把“个开蒙”打造成为拥有上百万人口、面积达150平方公里、综合实力雄厚、特色鲜明、环境优美的滇南中心城市和面向东南亚的现代化开放型大城市。

在近十年的发展中个开蒙城市群取得一定成效，但也出现了诸多问题。如个旧矿业城市的可持续发展问题，即解决因“矿竭”而引起的“城衰”问题。以不可再生的矿产资源为经济基础和重要驱动力的矿业城市，要达到可持续发展的目的，必须使资源性城市在资源开发结束后，仍能维持当地人口的长期生存，这就要求矿业城市在资源开发过程中，要与城市建设协调，保护生态环境，优化利用资源，同时要适时调整单一的产业结构，向多元经济发展，协调生产与生活的关系，构建良性城市系统，为其长远发展提供条件。所以说，个旧城市的可持续发展是一项艰巨而长期的任务。

开远在发挥工业门类齐全优势的同时，继续做强化工、能源、建材等工业项目，打好对越贸易这张王牌，实现老工业基地提升改造规划、商业网点规划、物流发展规划；更重要的是把开远化工区基础设施规划环保工作提到战略位置，空气质量达到国家二级标准，加强循环经济工作，加大“三废”治理，生态环境得到进一步改善，使开远成为宜居城市。

蒙自将在建设中国——东盟自由贸易区、澜沧江——湄公河次区域合作不断深化的背景下，抓住泛珠三角区域合作、中越两国共同建设“两廊一圈”、泛亚铁路东线玉溪——蒙自铁路开工建设的机遇，加快通道基础设施建设，尽快形成通道优势，以物流业为重点，打造滇南物流枢纽，发展通道经济。充分发挥区位优势，利用好国际、国内两个市场，大力发展对外贸易，以越南为跳板，开启面向东盟的外经合作。作为一个传统农业大县，蒙自正面临着从农业社会向工业社会的艰难转型，要大力发展和壮大县域经济，工业化、城镇化、农业产业化“三化”并举，建设社会主义新农村。只有在这三个城市同步发展的情况下，个开蒙城市群的构建才能早日实现。

