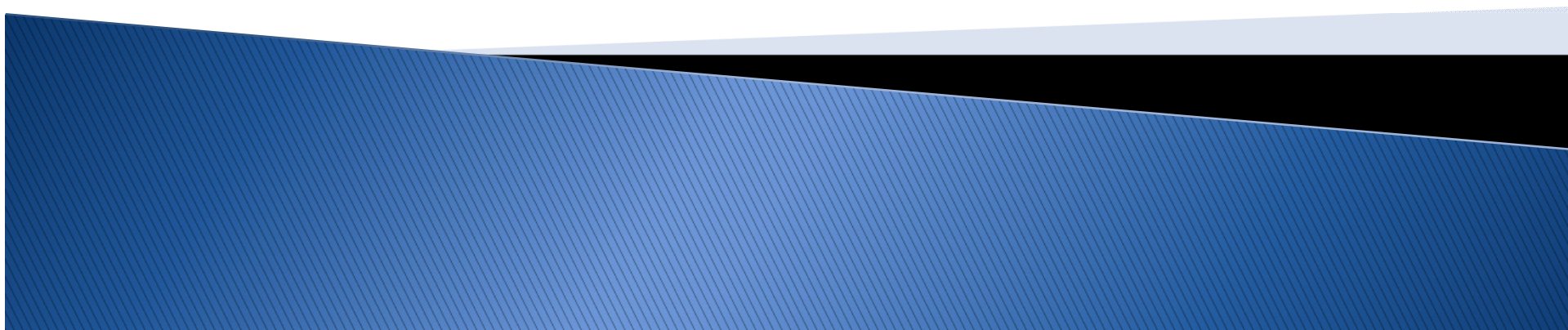


雲南區域交通

鐵路與物流



內容大要

- ▶ 1.雲南現時鐵路資源
- ▶ 2.經濟與物流發展
- ▶ 3.雲南物流的配套設施
- ▶ 4.雲南鐵路配套在區域運輸的地位
- ▶ 5.未來發展機遇與限制



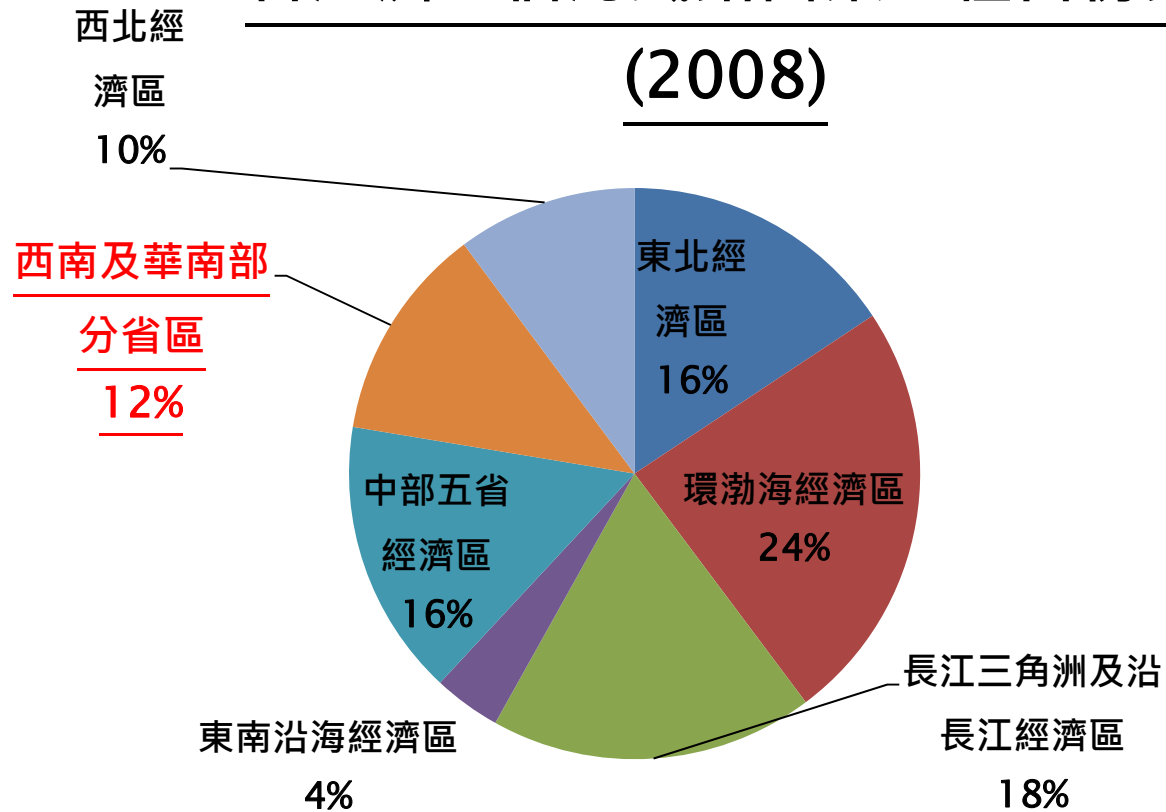
雲南現時鐵道概況

中國鐵路營業綫路(2008)



(SOURCE:中華人民共和國鐵道部鐵路營業線路圖,2008)

各經濟區佔總鐵路營業里程百份比 (2008)



SOURCE: 中華人民共和國鐵道部-2008年鐵道概況)

「雲南省掀起了鐵路建設新高潮,路網建成後.....出省、出境能力將大幅提升。昆明鐵路局客運年發送量將提升到4600萬人次,貨運年發送量將達9800萬噸.....」 (2009)

Source:新浪網-雲南掀起鐵路建設新高潮

<http://finance.sina.com.cn/roll/20090603/08392873102.shtml>



雲南現有的鐵道：

- ▶ **准軌鐵路**(軌距為:1435mm的標準軌距 (等於英制的4呎8½吋)) :
- ▶ 成昆鐵路、貴昆鐵路、南昆鐵路、內昆鐵路、昆玉鐵路、廣大鐵路、大麗鐵路
- ▶ **窄軌鐵路**(軌距小於1435mm,多為1067公釐或762公釐)
- ▶ 昆河鐵路、昆石鐵路、蒙寶線、雞個線、草官線

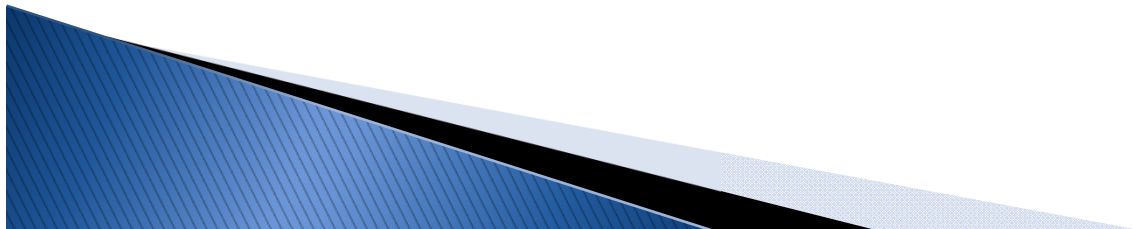


准軌鐵路



成昆鐵路—中國鐵路主要幹線之一

- ▶ 建造時間:1958年開始,但修成61公里後停建,1964年8月復工,後因文革而再暫停
- ▶ 通車時間:1970年7月1日
- ▶ 總長度:1100公里
- ▶ 路線:連接四川省會**成都**和雲南省會**昆明**,經彭山、眉山、夾江、峨眉、峨邊、甘洛、喜德、冕寧、西昌、德昌、米易、攀枝花、元謀、祿豐、安寧抵達昆明(車站共**122**個)



成昆鐵路與客流、物流

▶ 根據昆明鐵路局的數據顯示：

	貨物發送量(萬噸)	貨物到達量(萬噸)	旅客發送量(萬)
1971	85.36	75.97	67.09
	 +5.4倍	 +11倍	 +3.6倍
2009	550.56	975.43	313.16

Source: 新華網——成昆鐵路40年，共同成長進步的40年

http://www.yn.xinhuanet.com/topic/2010-07/15/content_20347176.htm

大麗鐵路(單線電氣化鐵路)

- ▶ 建造時間:2004年-2009年
- ▶ 通車時間:2010年1月1日
- ▶ 總長度:164公里
- ▶ 行車時速:120公里/每小時
- ▶ 路線:沿線設**大理**、上關、鶴慶、仁和、**麗江**等13個車站
- ▶ 現況: (1)增加客流量:
 - a.截至2010年9月27日,大理火車站發送旅客**797621**人;
 - b.麗江東火車站發送旅客**589736**人, 共計**1387357**人
 - c.2010年1-7月, 麗江共接待海內外遊客477.98萬人次, 比去年同期增長**13.98%**
 - d.2010年8月14日通車以來的歷史最高單日發送量4199人次



- ▶ Source:新華網雲南頻道-大麗鐵路促進滇西旅遊業發展
- ▶ http://www.yn.xinhuanet.com/newscenter/2010-09/28/content_21020922.htm

大麗鐵路

(2)有助物流業發展:

- a. 作為**首條**連接麗江古城的鐵路, 促進**麗江市與中國全國以至東南亞地區的物流業和經濟發展**(能降低約六成的交通成本)
(2008年全年公路運輸和航運貨運量共計1067.58萬噸, 鐵路開通後以一天最少的兩列貨車3000噸計
全年將增加108萬噸貨運量)
- b. 促進**古城區物流園區的發展**(麗江即將投入10億元帶動其發展),
以建成約合5平方公里的物流中心。

- ▶ **意義:**雲南首條鋪架長鋼軌的鐵路
- ▶ 首條連接麗江的鐵路
- ▶ 帶動麗江經濟、工業、物流發展

Source: 慧聰網西南市場巡禮之一：塗料行業危機潛藏商機

- ▶ <http://info.coatings.hc360.com/2009/12/110900155075.shtml>
- ▶ 香港文匯報-麗江香格里拉將建鐵路
- ▶ <http://paper.wenweipo.com/2009/12/12/CH0906130022.htm>

廣大鐵路

- ▶ 建造時期:1992至1998年(廣大鐵路連接大麗鐵路段現已開始動工)
- ▶ 正通通車時期:1998年6月
- ▶ 總長度:213公里
- ▶ 路線:由成昆鐵路雲南段廣起、經楚雄市、南華縣、祥雲縣、彌渡縣至大理市



貴昆鐵路—「八縱八橫」中滬昆通道的一部份

- ▶ 建造時間:1958年8月至1966年3月
- ▶ 通車時間:1966年
- ▶ 總長度:639千米



路線:自貴州省貴陽向西南，經安順、六盤水、宣威、沾益、曲靖到雲南省昆明

現況:

由於貴昆鐵路在貨運中佔有重要的地方,一向也求過於供

1966年:建成

1980年:為增加運輸能力滿足需求,進行電氣化工程

約2006年:運輸能力再度飽和,其後政府決定重建部份貴昆鐵路(沼益至六盤水),由單線改為復線,並向世界銀行借款兩億美金,工程現已開建。

Source:cctv-世行貸款兩億美元支援貴昆鐵路改造 以提高運能
<http://news.cctv.com/financial/20070125/100486.shtml>

南昆鐵路

- ▶ 建造時間:1990年-1996年
- ▶ 通車時間:1997年11月
- ▶ 總長度:898.7
- ▶ 路線:自**廣西南寧**至**雲南昆明**,途經廣西平果、田東、田陽、百色、田林,貴州冊亨、安龍、興義至威舍。在威舍站出岔,一路向西經雲南富源、陸良、宜良、呈貢至昆明,一路從威舍北接盤西鐵路的紅果站(北方網,2003)



- ▶ SOURCR:北方網-廣西：鐵路概況
<http://news.enorth.com.cn/system/2003/11/03/000661913.shtml>

現況:

- ▶ 自2001年,客運車對數已增至4對,貨車增至16對
- ▶ 自「十一五」以來,貨運量大增:
- ▶ 2005年:1103萬噸
- ▶ 2010年:1685萬噸(增加53%)
- ▶ 五年來,累積貨運總量達7000多萬噸



內昆鐵路(省與省之間的鐵路)

- ▶ 建造時間:1998年6月開建,至2000年
- ▶ 通車時間:2001年9月
- ▶ 總長度:872千米
- ▶ 路線:是省與省之間的鐵路,自成渝線上的內江站向西南引出,經自貢市、宜賓市抵達宜賓縣安邊鎮,此為北段;至於南段則由梅花山至昆明。
- ▶ 功能/意義:
 - ▶ 貫通雲、貴、渝三省一市的主要幹線、是西南地區南下出海的快捷通道
 - ▶ 完善化西南交通網佈局
 - ▶ 有助實施西部大開發,促進西南經濟和社會發展



SOURCE:中國價值-內昆鐵路

<http://www.chinavalue.net/wiki/showcontent.aspx?titleid=305074>

昆玉鐵路

- ▶ **建造時間:**1989年12月18日至1993年
- ▶ **通車時間:**1993年12月
- ▶ **總長度:**55.5千米
- ▶ **路線:**從中寶鐵路昆陽站接軌起，經大古城、刺桐關、蓮池至玉溪紅塔區
- ▶ **狀況:**
- ▶ 截至1995年5月,共裝車1653車,發送貨物9.79萬噸
- ▶ 卸貨1811車,共10.52萬噸

▶ SOURCE:雲南日報-昆玉鐵路
http://www.yndaily.com/html/20050225/news_83_370701.html



窄軌鐵路



滇越鐵路(昆河鐵路)



(圖片來源:百度)

- ▶ **建造時期:**1903-1910年,
- ▶ **正式通車時間:**1910年4月1日全線通車。
- ▶ **路線:**自雲南省昆明至中越邊境的河口,途經了水晶波站、宜良、開遠、螞蝗堡到中越的河口鎮
- ▶ **總長度:**滇越鐵路分南北兩段,北段:469公里;南段:389
- ▶ **現況:**(1)一般而言,滇越鐵路(昆河鐵路)的運輸量低,現在米軌貨車每輛承載噸位為30噸來說,這僅為准軌貨車的一半。

Source:<http://baike.baidu.com/image/570f8c588a77869d9d820466>

滇越鐵路(昆河鐵路)

▶ 現況:

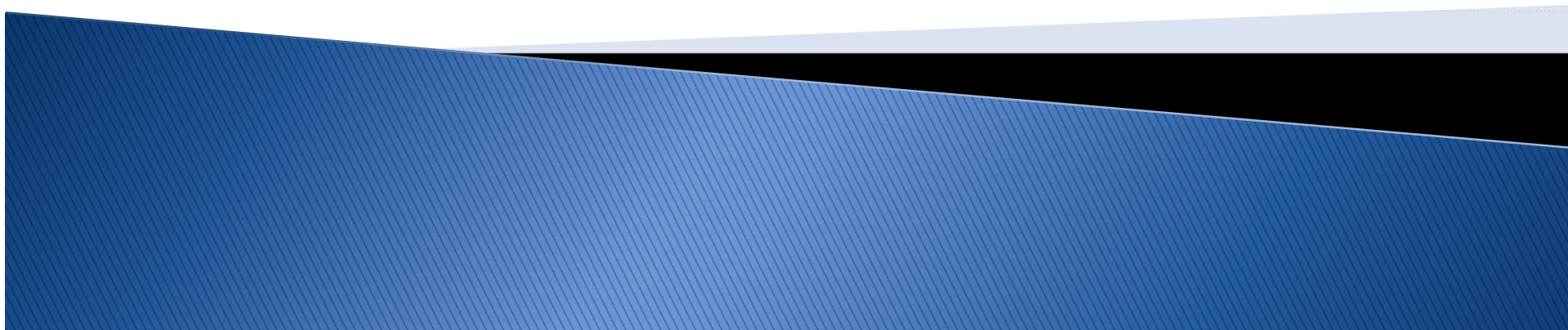
- ▶ (2)地區經濟和公路運輸的影響，昆明地區從麻園到王家營一段段基本只有極少貨源，以致行車人員與設備處於閑，造成資源浪費。
- ▶ (3)山腰站到河口間國際聯運更少。
- ▶ (4)唯有王家營車站以下(宜良等地)，貨運較繁忙，列車運行稠密(因:王家營車站是米軌貨物與准軌貨物換裝場;鐵路運費低於公路運輸,以致大量來自開遠、蒙自地區的貨物都以較廉價的鐵路運輸)

▶ 意義:

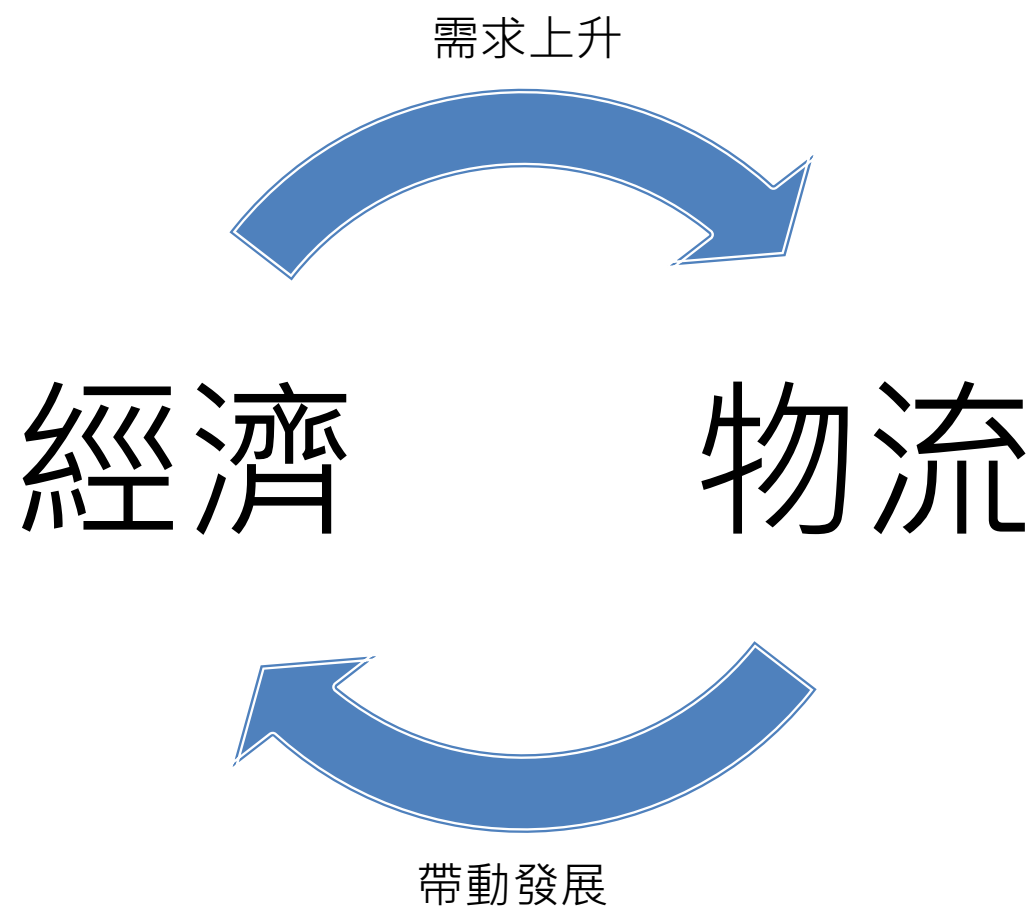
- ▶ 中國首條鐵路(歷史意義)
- ▶ 中國最長的窄軌鐵路
- ▶ 可能成為世界遺產之一

(source: 鐵流網 http://www.tieliu.com.cn/zhishi/2009/200906/2009-06-12/20090612142722_195216.html)

經濟與物流發展



經濟與物流發展的相互關係



雲南經濟增長情況

年份	生产总值 (亿元)	增长速度 (%)
2002	2232.32	8.2
2003	2465.29	8.6
2004	2959.48	11.5
2005	3472.3	9
2006	4001.87	11.9

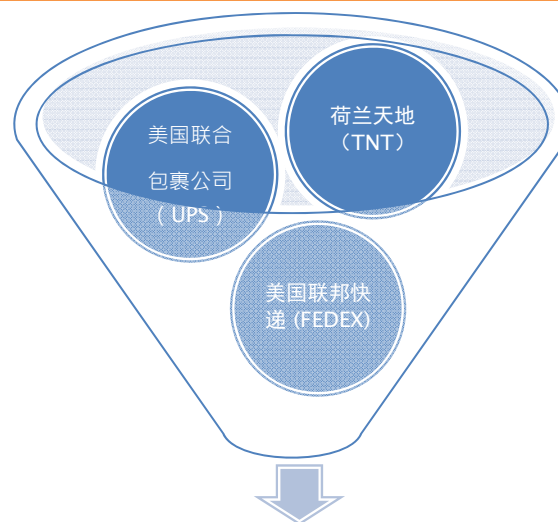
2002—2006年生产总值及增长速度

1. 2006年，第二產業增加值超過1710.2億元，增長16.9%；
2. 第三產業增加值1540.5億元，增長9.1%；
3. 全部工業增加值1406.95億元，增長16.5%；
4. 社會消費品零售總額1188.88億元，增長14.9%；
5. 外貿進出口總額623174萬美元，比上年增長31.5%。

與物流相關產業快速的發展，帶動了現代物流等生產性服務業需求的高速增長。

雲南對外貿易的增長

2006年對外貿易數據	總額	年度增長
云南对外进出口贸易额	62.3亿美元	31.5%
实际利用外商投资	30234万美元	74.2%
全年对外承包过程完成营业额	60364万美元	13.1%
对外劳务完成营业额	43371万美元	11.9%



貿易快速增長

物流帶動經濟發展

- ▶ 2006年，雲南物流總費用為960.45億元，同年增長10.62%，占GDP的比重為24%
- ▶ 物流業占全部服務業的比重逐步提升。2006年，我省物流業實現增加值511.72億元，占第三產業全部增加值的33.21%，物流業在服務業中的主體地位逐步加強
- ▶ 物流業與經濟發展的關聯度進一步增強。物流業的快速發展，對工業生產，固定資產投資、進出口貿易三大需求快速增長的支撐作用更加明顯



物流業的升幅

2006年我省货运量和货运周转量统计

项目	2006年	比上年增长 (%)	比重 (%)	项目	2006年	比上年增长 (%)	比重 (%)
货运量	66412	6.7	100	周转量	692.21	5.4	100
铁路	5542	4.6	8.34	铁路	277.21	2.5	40.05
公路	60614	6.9	91.27	公路	409.46	7.2	59.15
水运	247	4.7	0.37	水运	4.22	4.4	0.6
航空	8.56	7.9	0.02	航空	1.32	7.3	0.2

鐵路帶動經濟發展

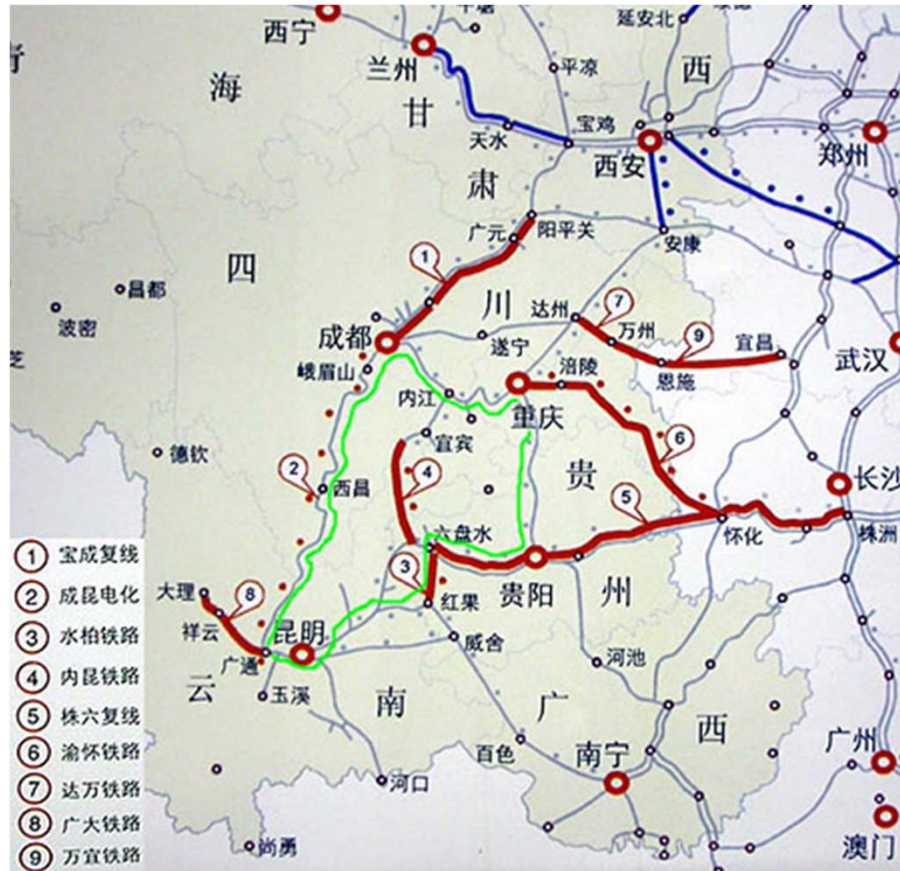
例子：內昆鐵路

1. 帶動昭通地區區域經濟發展

2. 協調天然資源的分配，促進相關產業的發展



3. 加強昭通地區與長三角經濟區的聯繫



內昆鐵路通過的網站水富縣，是水陸空三通的縣城，水運的貨物年吞吐能力

有30萬噸，旅客年輸送量達20萬人，有直達上海的水上航線；公路可通過昆水公路、成宜高速公路與

昆明、成都、重慶等地相連；距離宜賓機場僅一小時左右的車程，可直航昆明、成都、重慶、深圳等地。

總之，水富作為川滇兩省、長江經濟帶與雲南經濟交流的重要門戶，通過內昆鐵路到水富可把沿線昭

通地區的各種產品與省外、長江經濟帶各地的產品，實行水陸聯運，相互交流、優勢互補、共同發展。

4. 有利旅遊業的發展



五尺道



袁滋摩岩



大關黃蓮河瀑布

雲南物流與配套

雲南物流情況

- ▶ 龐大物流需求

- 對外貿易進出口總額達18.13億元(2000年)

- 往來國家、地區：89個

- 龐大物流需求

- ▶ 預測2010年雲南貨運總量將達到7.95億噸，

- ▶ 2015年將達到10.40億噸

- ▶ 2020年可達到12.83億噸

雲南物流

► 公路運輸

- 7條國道
- 61條省道
- 高速公路1129千米
- 有路面里程占94 %
- 在西部地區僅次於四川,居第二位
- 2010年貨運量4.6億噸

Sha, Zhihui and TU, Yan(2005), "On the transportation infrastructure of prime zone in Western China Development ——An example of Nanning, Guiyang and Kunming region", Urban Studies ,vol. 2,13,p.63-67.

新浪財經:

<http://finance.sina.com.cn/roll/20110314/07529525395.shtml>

雲南物流

▶ 水路運輸

→ 內河航道:1824千米

→ 金沙江 :可經過長江直達上海

→ 瀾滄江:思茅港、景洪港

(國家一類水路口岸)

中國雲南與東盟重點合作領域

2010年運輸貨物402萬噸

雲南物流

▶ 航空運輸

→ 12個民用機場，3個仍在興建

e.g. 巫家壩國際機場

→ 國內航線：全國各地和省內大理、保山、思茅、昭通等地市

→ 國際航線：泰國曼谷、新加坡等國家

雲南物流

▶ 鐵路運輸

→ 2010年
貨物發送量6267.5萬噸
外運出省物資3349.5萬噸

▶ → 2011年預計
雲南鐵路出省物資運輸需求將新增1000萬噸

Sha, Zhihui and TU, Yan(2005), "On the transportation infrastructure of prime zone in Western China Development ——An example of Nanning, Guiyang and Kunming region", Urban Studies ,vol. 2,13,p.63-67.

新浪網: http://www.zgjt.com/content/2011-03/21/content_186069.htm

鐵路物流的配套

昆明鐵路物流園區

昆明鐵路物流園區	路段	功能
西南物流園區	昆西車務段昆明西站、昆明南站。 結合成昆路管內各站,安楚高速公路,西市區內各公路客貨運站	城際之間集裝箱直達快運及線路班車的主要終點站。
東南物流園區	昆明東站、金馬車站為核心。 集約貴昆線管局各站,昆石、崑曲、昆玉高速公路,南市區內的客貨運站,以及機場。	負責 中轉、整車發送 、行包鮮活快運及公鐵聯運。有效銜接鐵路、公路、航空的 綜合物流基地 。

鐵路物流的配套

昆明鐵路物中心

昆明鐵路物中心	地區	功能
南物流中心	昆明南站地區	建設集裝箱節點站
西物流中心	昆明西站地區	磷礦、煤礦、鋼材 等出省大通道。 成昆線建成出省物資“直通式陸路口岸”
東物流中心	昆明東站地區,處於貴昆、成昆、南昆的主幹線,以及崑曲、昆石、昆玉、昆洛等高速公路的交匯處	與昆明巫加壩航空貨運中心、農副機電產品批發市場及數十家貨物專用線相結合,可以形成重要 物流中心
北物流中心	昆明北站地區	滇西北及 周邊東南亞地區 貨物 進出昆明的集散地。

鐵路物流的配套

配送中心

位置	以圍繞公路主骨架,以二環路、三環路為環線,以市區主幹道、放射路及其他次幹道、支線為依託
功能	貼近零售業、小型加工業及其他與市民生活息息相關的服務業,為其提供必要的配送服務

鐵路配套在區域運輸的地位



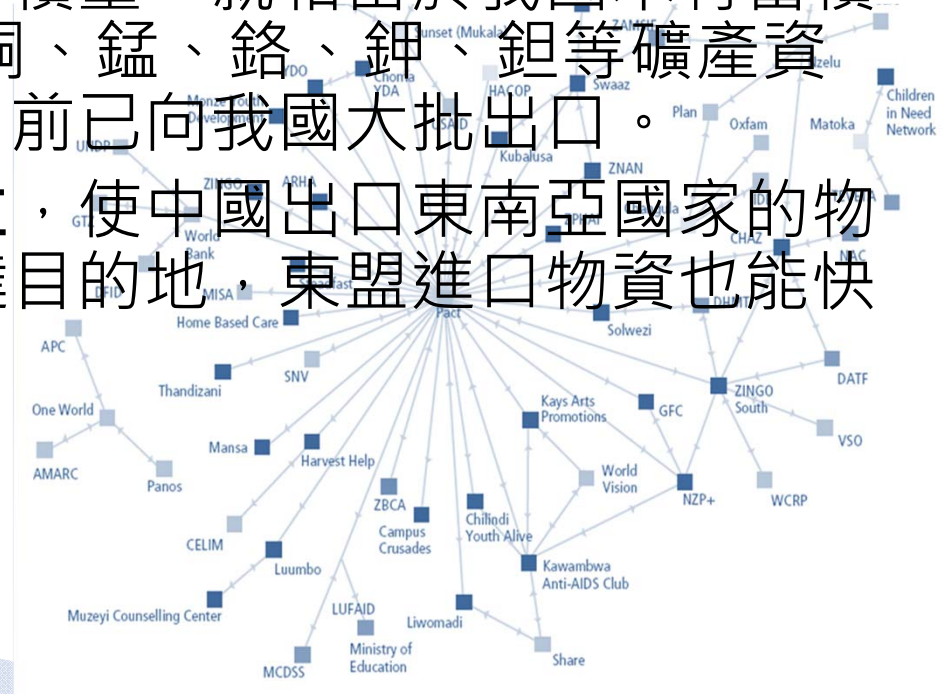
區域合作協議

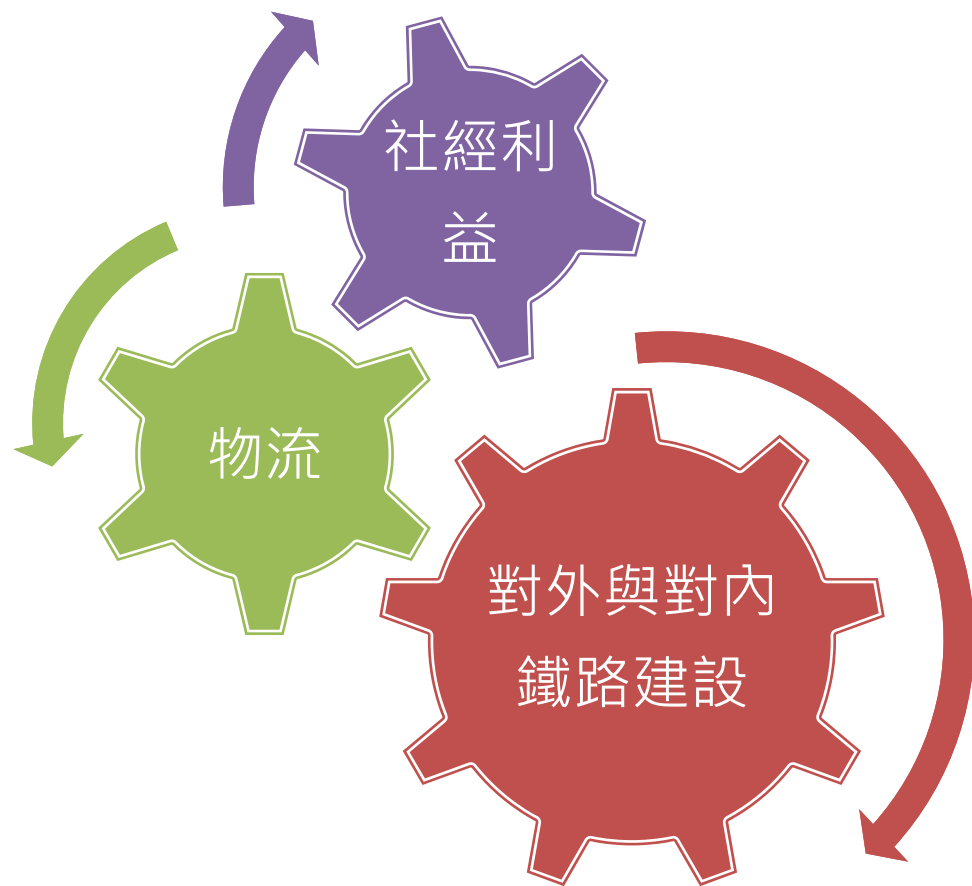
- ▶ **泛珠三角地區合作協議(2004)**
- ▶ 交通及鐵路：在國家有關部門的支持下，加快構建適應區域合作發展要求均**綜合交通網絡**，逐步實現**區域內交通運輸一體化**。
- ▶ 省經委、昆明鐵路局倡議滇、桂、黔、川、渝五省區建立了**鐵路聯席會議制度(2004)**，聯席會議致力於探索和推廣區域內有效的鐵路運輸和物流組織形式
- ▶ 《泛珠三角現代物流發展合作協定》(2005)，完善以鐵路、公路為主的基礎設施，重點建設跨區、跨境的公路、鐵路和航道改造和擴建，形成完善的陸路運輸網路；制定和完善促進現代物流業發展的政策措施



紐帶 (Hub and spoke)

- ▶ 雲南向**周邊國家**出口商品的85%來自國內其它省市，而**進口商品**的90%也銷往**全國各地**。
- ▶ 目前大量結構性過剩的工業品在雲南周邊的**緬、老、越、泰等國家**和**南亞的印度、巴基斯坦**等國存在著較大的需求。同時，雲南周邊國家大多為**資源富集區**，如越、老、緬三國的木材蓄積量，就相當於我國木材蓄積量的55%；周邊國家的銅、錳、鉻、鉀、鈹等礦產資源豐富；印度的鐵礦石目前已向我國大批出口。
- ▶ **東南亞國際大通道的建立**，使中國出口東南亞國家的物資通過火車快速運輸到達目的地，**東盟進口物資**也能快速運往國內。





鐵路交通 – 未來發展

一. 泛亞鐵路網建設

I) 背景

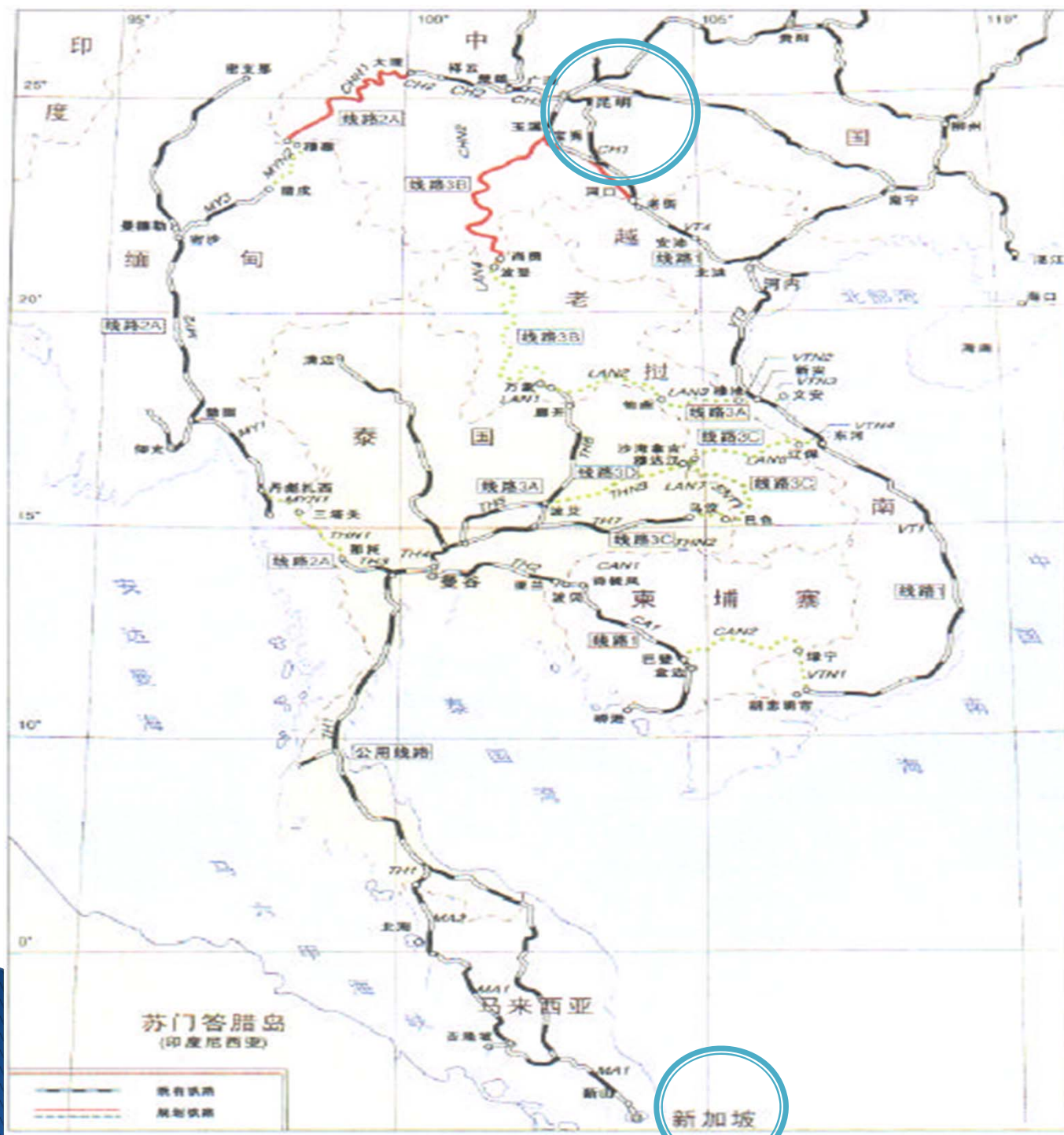
根據《泛亞鐵路網政府間協定》，亞洲將建設和連通四條泛亞鐵路動脈

- 接北韓半島、俄羅斯、中國、蒙古、哈薩克等國的北通道
 - 連接中國南部、緬甸、印度、伊朗、土耳其的南通道
 - 連接俄羅斯、中亞、波斯灣的北南通道
 - 以及連接中國、東盟的中國-東盟通道
- 四條線路的總長達8.1萬公里，涉及28個國家



- 泛亞高速鐵路中國段→由雲南昆明至老撾首都萬象的高鐵
- 是泛亞高鐵東南亞中線（昆明至新加坡）的一部分
- 預計鐵路將在2020年建成通車，未來坐火車只需約10小時就能從昆明到新加坡
- 中國目前擬定3條高鐵建設路線，分別穿越中亞、俄羅斯及東南亞，計劃正與相關國家談判（明報，2011）





昆明—新加坡
鐵路通道地理位置圖

(嚴賀祥，2003)

II)雲南發展優勢與方向

- 雲南的地緣優勢是其建設泛亞鐵路的最大有利因素，與緬甸、老撾、越南三國接壤
 - 雲南是中國最早與東盟接觸的省份之一，雲南各方面優勢將在自由貿易區建成後進一步突顯
 - 二〇〇四年雲南省與中國鐵道部簽訂部省合作協議，規劃「八入滇、四出境」鐵路網
 - 在二〇二〇年前，雲南將建成以昆明為中心，八條幹線鐵路入滇、四條鐵路出境的鐵路運輸大通道網，形成雲南至泛長江、珠江三角洲和泛渤海地區的高速鐵路通道，進而連接東南亞、南亞國家鐵路網
- ➔打造規劃中的「**鋼鐵絲綢之路**」的重要樞紐
- 

III) 機遇與局限

社經方面

- 打進東南亞市場，降低中國與東南亞國家之間的物流成本
- 促進中國與東南亞地區的經濟一體化，擴大周邊地區的經濟貿易圈
- 高鐵建設具有溢出效應，可帶來相關產業的發展和更多就業機會
- 中國石油進口來源擴大，避免以往單從馬六甲進口，石油能通過印度洋經緬甸進入雲南

然而，泛亞鐵路的建設亦帶來經濟壓力：

- 造價高昂可能給沿線國家經濟帶來負擔，高鐵項目除了建設成本巨大外，建成後其運行、維護與保養等的費用高於普通鐵路



外交方面

- 進一步促進中國與東南亞各國的聯繫，有利建立以中國作核心的全球生產體系
- 中緬之間的西線高鐵建設，對中國經濟與戰略力量向印度洋輻射將發揮積極的推動作用

但是，各國自身發展水平的差異或造成外交風波：

- 緬甸、老撾等貧窮國家或未能負擔沉重建設費用，於是有機會令鐵路發展步伐不一，容易引起外交風波



二. 對內鐵路建設

二〇〇九年，雲南全面進入鐵路建設的黃金時期：

- 大理至麗江、大理至瑞麗、玉溪至蒙自等七個重點項目已動工建設
- 麗江—香格里拉、經過廣西百色到雲南文山的新南昆線、廣通—大理的擴能改造、上海—昆明的滬昆客運專線等七個鐵路項目的建設亦在年內開展



三. 未來鐵路建設對物流的影響

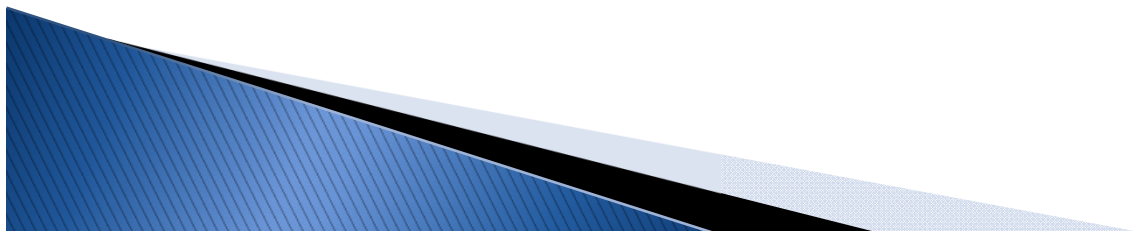
- 鐵路建設為雲南發展國際物流的構想奠下根基

→ 2010年「雲南磨憨口岸國際物流園」的開發

→ 項目將充分發揮現代物流園區「佈局集中、產業集聚、功能集成、經營集約、土地節約」的規模優勢

→ 規劃建設以東南亞地區進出口貿易為主，打造綜合物流園區，包括商貿交易、運輸、貨物中轉、倉儲配送、物流加工、物流金融服務、電子商務、口岸功能、保稅功能、海關出口監管等等

∴ 泛亞鐵路的開展使雲南物流業打入東南亞市場更容易，鐵路與物流的相互發展亦帶來一連串的社經效益



四. 雲南鐵路交通未來發展的障礙

經濟因素

- 鐵路建設成本高昂，牽涉大量人力物力，資金不足或令工程延緩
- 一些較為落後的國家經濟實力不夠雄厚，參與國家的財力不均或令鐵路工程不能順利展開
- 而且，中國計劃以鐵路作為進口能源的大通道，但海運相比陸路更有經濟效益，於是以鐵路作運輸能源工具亦會引起反對聲音

政治因素

- 跨國鐵路發展涉及國際上的溝通與合作，但各政府一般多著重自身國家利益，整體利益次之，令合作過程或遇阻礙

環境因素

- 雲南處於中國的西南部，山勢崎嶇，為鐵路建設構成技術上的困難

總結:

- ▶ 地理條件(山路崎嶇阻礙鐵路建築)在過往局限了鐵路的興建,因為鐵路發展被受重視、投資增加以及技術的發展,有利現時鐵路的發展,而云南的鐵路亦由主要連接中國內地,發展至連接其他國家(新加坡、緬甸等),能善用云南與其他東南亞國家相連的優勢。
 - ▶ 經濟與物流業的互動,以及雲南的經濟環境為物流業的發展提供了誘因,政府為提高物流量而興建大型配套。
 - ▶ 雲南鐵路的未來發展將會以對外建設為重點,連接東南亞國家成為鐵路建設的必然趨勢,以帶動其他相關產業的發展(如物流業)
- 

Q&A

Thank you

