

大瑞鐵路新增投資逾50億 將連通中緬鐵路幹線

打開鐵路運行圖，中國內陸的物資及客流進入雲南省會昆明後，可經昆大鐵路西進大理，至此，若能再從大理折轉德宏瑞麗，便可繼續往前南下入緬甸仰光，過泰國曼谷，達新加坡吉隆坡，直通印度洋出海口。這，便是泛亞鐵路西線的大致始終。一度以來，如何打通大理至瑞麗的連接瓶頸，已成為這條連接中國、東南亞、南亞三大地域國際鐵路大動脈的關鍵。

近日，記者從德宏州鐵路建設辦公室了解到，大理至瑞麗國家一級鐵路保山至瑞麗段工程現正進行重新修編，將新增50多億投資。隨着項目建設的不斷提速，相信不久的將來，國人將真實體驗到「坐上火車遊東盟」的便利與愜意。

圖文：董雪雲

雲南 德宏專版

2012年第16期

主辦：雲南省德宏州委州政府

大公報



連通中緬國際鐵路最後一段

大理至瑞麗鐵路，是我國《中長期鐵路網規劃》中的重點項目，是泛亞鐵路西線的重要組成部分，同時也是雲南省「八入滇、四出境」鐵路網規劃中的重要出境通道之一。

大瑞鐵路全長330公里，由雲南省政府與鐵道部合資建設，是繼內昆鐵路之後在雲南投資最大的鐵路建設項目，項目投資原概算總額已達147億元。規劃中，鐵路將分別經過雲南大理白族自治州、保山市、德宏傣族景頗族自治州3個州市的7個縣區市，按國鐵I級單線、電氣化鐵路標準修建，設計運輸能力為客車12對/日，貨運1200萬噸/年，目標時速140公里。



▲德宏州州長冀敬啟(左一)視察大瑞鐵路建設工作 德宏州鐵路建設辦公室供圖

大瑞鐵路建成通車後，將連通中緬國際鐵路中國境內的「最後一段」，成為中緬鐵路通道的重要幹線。此後，乘火車從昆明至瑞麗近700公里的路程可望「夕發朝至」，雲南面向東南亞、南亞開放的橋頭堡作用將愈加凸顯，對促進沿線地區經濟社會發展，推動中國與東南亞、南亞國家的交流與合作，改變雲南西南部的交通運輸格局，確保中緬能源進口戰略通道安全都將產生重大而深遠的影響。

三大難題考驗高黎貢山隧道

據鐵路建設專業人士介紹，大瑞鐵路投資大、里程長、工期久，沿途地形地質的複雜程度實屬罕見。2008年6月，大瑞鐵路大理至保山段正式開工，保山至瑞麗段同時展開積極勘探，並計劃於2010年開工。此後，由於既定路線中地形地質構成複雜，建設方案前後不得不幾易其稿。

據記者了解，大瑞鐵路將穿行於青藏高原南東緣橫斷山脈中段和南西端的滇西高原，經大光山、三崇山、怒山山脈和高黎貢山山脈的南延段，跨漾濞江、銀江大河、瀾滄江、怒江、龍江等，這些山川大河均是滇西縱谷地帶的難行之地。在330公里的路途中，橋樑、隧道總長佔線路全長的75%，按原推薦方案，全線有97座橋樑，長27.65公里，其中特大桥14座、大橋55座、中橋

25座、小橋3座；另有57條隧道，其中，在保山至瑞麗段有一條長近34公里的無間隙高黎貢山隧道，長度目前居亞洲第一位。

據了解，該隧道是保山至瑞麗的必經之路，由於德宏盆地海拔在700米左右，遠低於保山，使得隧道需要從山底無間隙穿近34公里，施工難度極大，甚至有可能超過在西藏凍土地帶修建鐵路的工程難度。

另外，由於高黎貢山段地質構造極為複雜，隧道的打通必須解決三大難題：一是該地區高地熱特點突出，多地段高溫出水的問題需要解決；二是要有效應對高地應力；三是該區域屬於高地震帶，對地震的防範要加以重點考慮。為此，鐵道部專門成立了高黎貢山隧道技術攻關組對隧道的施工方案進行了多次論證，據最新消息，目前確定的線路將會比原計劃多出一些弧線。

保瑞段新增50多億概算

作為著名的深大斷裂縱谷區，高黎貢山山高、坡陡、切割深，垂直高差達4000米以上。高黎貢山隧道從工作面到隧道垂直距離最高的達700米以上，且由於隧道距離過長，為了加快施工進度，方案將採取多點垂直或傾斜施工的辦法進行建設。通俗地講，就是從山頂到隧道打通一個施工井道，再向兩邊分向掘進。這種施工辦法將盡快地縮短工期，但對施工技术、設備等的要求也很高，需要使用造價上億元的鑽井機。

大瑞鐵路保山至瑞麗段正線長196公里，含橋樑63座19845延長米、隧道15座30894延長米，橋樑與隧道工程佔線路全長的46.8%，設計時原計劃投資135.6億元，因工程難度以及物價增長等因素，現又新增了50多億概算。



▲技術人員對保山至瑞麗的線路進行勘探 德宏州鐵路建設辦公室供圖

據德宏州鐵路建設辦公室介紹，大瑞鐵路保山至瑞麗段工程的重新修編已接近尾聲，完成後將由雲南省、鐵道部合報至國家發改委，這次修編屬於完善性修編，不出意外將很快獲得通過並付諸實施。



瑞麗實驗區實施方案獲批 「先行先試」進入實質

8月17日，國務院正式批准了雲南瑞麗、廣西東興、內蒙古滿洲里重點開發開放試驗區建設實施方案，瑞麗「先行先試」進入實質性階段。

記者從德宏州橋頭堡建設辦公室了解到，瑞麗試驗區定位為：建設成為中緬邊境經濟貿易中心、西南開放重要國際陸路、國際文化交流窗口、沿邊統籌城鄉發展示範區和睦鄰安鄰富鄰示範區。

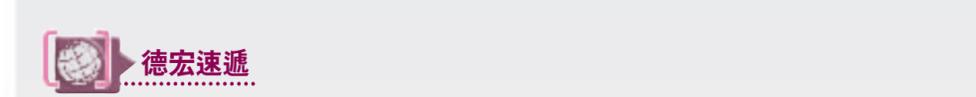
實施方案提出，試驗區建設經過10年左右的努力，在體制機制創新、對外經貿合作、基礎設施建設、特色優勢產業發展、城鄉統籌發展、保障改善民生、生態環境保護等方面取得重大成效，新體制、新機制基本形成，試驗示範效應充分體現。

實施方案還提出了試驗區建設的主要任務。一是發揮先行先試的優勢，積極推進邊境管理、財稅金融管理、跨境合作、土地管理、行政及人才管理等體制機制創新，為加快發展提供有力保障。二是拓展國際交流合作，提高對外貿易水平，推進全方位、寬領域、多層次對外開放。三是把基礎設施建設放在優先位置，加強國際綜合運輸通道、國際航空、國際物流體系、口岸設施、城市基礎設施建設。四是充分利用兩個市場、兩種資源，加快特色優勢產業發展，增強試驗區自我發展能力。五是堅持統籌城鄉發展，加快城鎮化和新

農村建設，深入推進興邊富民行動，保障和改善民生。六是加強生態建設和環境保護，加強資源集約節約利用，嚴格控制落後產能和低水平重複建設。

值得一提的是，國家以前提到的很多試驗、試點地區，都有詳細而具體的優惠政策，而這次國務院對這3個試驗區並沒有提到具體政策，只是給出了發展方向，允許地方自行摸索發展方式。因此，試驗區是否能取得良好發展，與地方政府的開放觀念，執政能力將有很大關係，方案中更多關係到瑞麗的惠利措施將體現在今後一系列包括土地、稅收、通關等的優惠政策上。

據了解，德宏州有傣、景頗、阿昌、傈僳、德昂五種世居少數民族，有500多公里的邊境線，與緬甸歷來「胞波情深」；2011年，瑞麗口岸突破千萬通關人次，目前，全市有來自南亞、東南亞的常住外籍人員近3萬人，開發開放潛力巨大。



▲報告口岸的貨運車場

德宏速遞

德宏四縣市列入國家扶貧攻堅重點扶持縣

近日，德宏州芒市、梁河、盈江、隴川四縣市被列入「十二五」國家滇西邊境山區區域發展與扶貧攻堅重點扶持縣。

滇西邊境山區片區範圍包括德宏、保山、麗江、普洱等10個州市56個縣，德宏州芒市、梁河、盈江、隴川四縣市區域貧困面大、深度貧困問題突出，但又具有對外開放区位优势明顯、資源富集等優勢。今後，國家有關部委將加大對德宏教育開發扶貧的支持力度，在資金投入、幹部素質提升和科研成果運用等方面給予特殊傾斜。(藍玉芝)

盈江縣大力發展高原特色農業

8月10日，盈江縣等40個縣(市、區)被省政府命名為雲南省第一批「高原特色農業示範縣」。盈江土地肥沃、雨量充沛，具有發展高原特色農業的優越條件，以優質米、蔗糖、茶葉、堅果、馬鈴薯、奶水牛等為代表的高原特色農產品在國內外享有盛名。近年來，盈江縣集中人力財力，落實扶持政策

，加快高原特色農業產業化發展步伐。目前，全縣已形成以堅果、核桃、油茶、竹子、咖啡和草果為重點的「五棵樹、一棵草」高原特色優勢農業產業集群。2011年，全縣農林牧漁業實現總產值達20.75億元，農民人均純收入增加至4712元。(朱邊勇)

芒市獲雲南省文明城市殊榮

近日，芒市榮獲第二批雲南省文明城市殊榮，實現了德宏州創建省級文明城市「零」的突破。自2007年以來，芒市積極開展創建工作，把為群眾辦實事辦好事的利民惠民工程納入全市重點工作，走出了一條由部門參與創建向社會廣泛參與創建轉變的道路。在全市廣大幹部群眾的共同努力下，芒市市政建設步伐明顯加快，城鄉一體化進程加速推進，城區綠化、美化、亮化、淨化和建築民族特色化「五化」工程成效明顯，城市綜合實力獲得了極大提升。(郭雲書)

大瑞鐵路建成後 極大助推德宏發展

目前，德宏州境內尚無高速公路，國道及環州公路均為二級公路，鄉鎮之間為三級公路，一些山區在漫長雨季的沖刷下，就沒有道路可言；另一方面，德宏重鎮瑞麗市距離昆明有700多公里，德宏盈江縣是雲南距離昆明最遠的縣，因此，交通建設的滯後一直是阻礙德宏乃至滇西發展的一個瓶頸因素。

在德宏，來自內地的商品一般都會比昆明略貴，德宏一瓶市價3元的飲料，在昆明僅需2.5元，鋼材、汽車等大宗商品的差價就更大，故此造成了「高消費、低收入」的窘境。同樣，從德宏輸出的白糖、茶葉、大米等本地優勢農產品也會因為慘烈的成本價格競爭而「倒在了路上」。因此在很長的一段時間裡，德宏當地的個體批發商一般保持着私家貨車跑長途的傳統，甚至有「無車不商」的「特別商論」。

據測算，目前德宏至昆明的貨運價每噸公里約為0.4元左右，而國內的鐵路貨運均價每噸公里約為0.12元，價格差、時間差、風險差形成的影響顯而易見。最新統計資料表明，2011年，我國物流成本佔GDP的比重約為18%，而雲南卻高達24%，在貨物、旅客的運輸總量中，鐵路的運輸佔比僅為17.6%與8.5%，雲南及德宏對鐵路客貨運輸的渴求愈來愈顯迫切。

自瑞麗重點開發開放試驗區建設啟動以來，專家們普遍認為，隨着大瑞鐵路的建成，德宏的物流成本將大為降低，從而吸引更多企業入駐，從而深入挖掘並釋放區位、產業優勢，德宏或將很快發展成中國西部的一個大型產業加工基地。此外，德宏旅遊亦可依託鐵路客運大力拓展中低端旅遊市場，彌補一直以來過度依賴航空出行的高端旅遊市場的不足，為整個旅遊業注入新的生機。



▲德宏優質稻米