

打造西南南橋頭堡

雲南交通求變

多重「先天不足」 制約邊陲發展



中國西南角紀行 二之一

近年來，與老撾、緬甸、越南3國接壤的雲南迎來了中國沿邊開放的歷史性機遇。2009年，胡錦濤視察雲南時，提出把雲南建設成為中國面向西南開放的重要「橋頭堡」，2011年上升為國家戰略，雲南各地「橋頭堡」建設如火如荼。然而，當香港文匯報記者幾乎走遍與老撾、緬甸、越南接壤的全部23個口岸，驀然發現，集「老、少、邊、窮、戰」於一體，再加上投資少、基礎弱、產業薄、人才乏等諸多因素制約下，雲南從「邊陲末梢」走向西南橋頭堡之路，依然任重而道遠。 ■文/圖：香港文匯報記者 丁樹勇 雲南報道



多年來，香港文匯報的一群記者，活躍在雲南八千里邊境線上，幾乎走遍了與緬甸、老撾、越南3國接壤的全部23個口岸，並多次出境採訪。他們或乘坐已超百年歷史的滇越鐵路奔跑的綠皮火車南下，探究漢跡遍佈的越南與中國的千年淵源；或沿昆明(曼)谷通道、跨越老撾腹地，見證《吳哥的微笑》的獨特魅力；或走進聞名於世的「金三角」，對話彭家聲，探究這一神秘土地上的神秘人物的神秘故事。

邊境一線路難行

去年，記者由於參加了雲南省政府新聞辦組織的集體採訪而再到金平，雖然從蒙自至蠻耗已可借道蒙(自)河(口)高速公路，蠻(耗)金(水河)二級公路雖已貫通，但尚不具備通行條件，走的仍然是翻越分水嶺自然保護區的山區道路。中午1時從蒙自出發，由蠻耗一路走

來，雖然沒有濃霧，仍速度緩慢，工作人員不斷地用手機與金平方面聯絡，到達縣城早已過了下班時間，金平方面一千人員早已苦候多時了。2008年，記者首次驅車赴雲南省金平縣採訪，車過紅河邊的蠻耗鎮，便進入濃霧籠罩的山區公路，76公里的路程，竟然耗費3個多小時。

迄今無鐵路通達

雲南邊境一線基礎設施之差，絕非金平一縣。僅以交通基礎設施為例，如今通達高速公路的，在雲南25個邊境縣中僅河口、勐臘兩縣，且蒙河路的通車時間也一再拖延。而鐵路更是在雲南國際大通道建設中遠遠掉隊，除已停止客運的百年滇越鐵路，仍在山間以其米軌列車承載着少量的貨運外，雲南邊境一線沒有一條鐵路通達，與內地鐵路建設動車、高鐵的高歌猛進形成了巨大的反差。



基礎設施 河口遜老街

雲南邊境一線集「老、少、邊、窮、戰」於一體，國家歷年投資奇少，是空礙邊境一線發展的因素之一。中越邊境的文山、紅河一線，從上世紀50年代的援越抗法、60年代的援越抗美，到70至80年代的中越邊境衝突，曾歷經長達數十年的戰爭，國家對戰區的投入歷年欠賬較多。中越邊境上最為繁忙的陸路口岸之一的河口，其城市、口岸建設速度遠遠低於對面的越南老街，其原因就是缺乏建設資金。2006年起，中越兩國共同建設連接河口和老街的第三座橋——中越紅河公路大橋。全長295米，雙向4車道，總投資僅為6,440萬元的大橋，至2009年才竣工；而聯檢樓等設施的建設資金，也由河口找米下鍋，爭取到了項目，還需要配套一部分資金，這對於河口每年僅1.1億元的財政收入而言，實在勉為其難；剛建成的進出口貨物查驗貨場，也只好以優惠政策引進企業資金投資建設。據悉，現今聯檢樓等通關設施的水電費，仍由河口縣級財政承擔。

與河口形成強烈對比的，是對面的越南老街。老街城市、口岸基礎設施建設，享受其口岸進出口關稅每年按比例留用的優惠政策。記者數度赴河口採訪，一個最為直接的感受就是，老街的建設速度遠遠超過河口，站在河口制高點的四連山遠眺，其跨境經濟合作區域的金城商貿區建設日新月異，天天在變樣；老街、谷柳、柑塘三市合而為一，目力所及的廣大地域，一馬平川、法式風格的建築鱗次櫛比，一座越北大城市已具雛形。投資少還體現在界河河堤的治理上。中國河口與越南老街以南溪河、紅河分界，越方一側近年投入巨資整治了河堤，而中方一側的河堤雖經整治，仍自慚形穢。有人為此憤憤不平：「這與中國的形象不符。」更為重要的是，界河河堤若不夠堅固，隨着河水的沖刷，界河的分界線將發生變化，對中國領土安全造成影響。

列國家重點開發開放試驗區的瑞麗，對緬語翻譯人才也同樣求之若渴。其實，雲南建設「橋頭堡」對各類人才的需求量巨大，各級也出台了一些政策招攬人才，但與沿海城市開放之初的「孔雀東南飛」相比，雲南新一輪沿邊開放中的人才需求，仍有巨大空白。一面是求賢若渴，一面是人才聚集的不盡人意，雲南熱盼「孔雀西南飛」的局面盡早出現。

沿邊開放 當地求賢若渴

在河口口岸，記者遇到了從越南河內回國的倪邦文。倪邦文此番出國，是充當越語翻譯，陪同內地3位老闆赴河內洽談項目。四川人倪邦文於1992年來到河口，自學越語後開辦了越語培訓學校，並不時被聘為翻譯，陪同出國洽談生意，還兼翻譯一些合同文本和中越雙方商家的來往信件及資料。「在河口，哪怕僅掌握簡單的越語會話，就能找到一份薪水不錯的工作。而不通越語就只能做送水等粗活。」雲南河口一中越語教師陳帝告訴記者。



手續繁瑣 邊民交往稀

早年到雲南河口採訪，記者曾發現一個中越民間文化交流的典型事例：河口廣場群眾文化活動開展得不錯，每當入夜，群眾文化活動活躍，歌舞昇平、夜夜笙歌，曾吸引了越南老街省文化廳官員以邊民身份過境來到河口，與中國邊民歌舞一番，還可在晚上11時口岸關閉前回到越南老街。「這樣的現象不可能再有了。」河口一位官員告訴記者。自2008年異地簽證權上交後，對政府公務人員出境的管理也同內地一樣：本部門派遣、組織部備案、縣委辦同意、外事部門審批、公安部門辦證，「一趟跑下來，至少需要半天時間。」因為工作原因，希望到老街尋找角度拍攝河口全景和河口城市、口岸建設變化的該名官員有些無奈。如今越南的管理措施也仿效中國，其

公務人員入境中國河口，也有一套冗長的程序。2010年1月1日，河口口岸恢復異地簽證，但公務人員出境管理權限仍未隨之下放，邊境一線公務人員出境，仍然有一套嚴格的程序。直接的結果是雙方官員的交往少了，除了定期會晤外，基本不可能再有溝通和交流的機會。

產業薄弱 工業園區引鳳難

一段時間，河口縣委宣傳部副部長陶光權曾運作中國—東盟(河口)國際文化產業貿易園區項目。在陶光權看來，這個集文化創意製作、文化主題旅遊、現代娛樂、文化產品貿易區、文化產品展銷區及商業配套等多種產業為一體的項目，一旦運作成功，將可極大改變目前河口旅遊自由式、低檔次的現狀，改變河口僅作為跨境旅遊中轉站的地位。旅遊業是河口除進出口貿易、熱區開發外的支柱產業，而工業在河口幾乎處於空白狀態，僅有的幾個企業幾乎擺不上桌面。有口岸貿易卻產業薄弱，幾乎是雲南邊境一線縣市的通病。儘管雲南各級已意識到這

樣的問題，邊境一線縣市抓住雲南建設「橋頭堡」的機遇，普遍規畫了工業園區等，但因產業基礎薄弱，招商引資難度大，一時難以見效。目前的產業多以進出口貿易和邊境貿易為主打，輔之以特色農業；工業基本處於起步階段。

友誼大橋 過境車難覓

金平的金水河口口岸，曾是著名的「胡志明小道」的北方起點，援越抗美期間，相當數量的中國援越物資，由此進入越南北方，支援越南人民的抗美救國戰爭。如今的金水河口口岸有些冷清，聯檢樓大廳內，相隔一段時間才會有三三兩兩的邊民從這裡出入境，中越友誼大橋上，也難見一輛過境車輛；大橋對面的越南馬鹿塘口岸，國門與尚未完工的聯檢樓、商貿中心也難見人影，與昔日可以想像的繁忙形成了鮮明的對比。在金平縣口岸辦主任李玉輝看來，人煙稀少、交通不便、物產不豐，都可歸結為口岸冷清的原因。金平所對的越南萊州省和奠邊省屬越北貧困山區，因被黃連山脈阻隔而形成一個相對封閉的區域，經濟發展相對落後，萊州僅有少量茶葉可供交換，而奠邊省主產玉米，可供交換的品種亦十分有限。口岸距越南封土縣城18公里，其規劃42公頃的口岸經濟區，其實也只有區區幾十名工作人員，其商貿中心的招商也難見成果。其實，「我熱你冷」還表現在進出口貨物的數量和種類。河口口岸進口的鐵礦石越來越少；姐告口岸進口的紅木，也正在被半成品所替代。

