

中老邊境第一城——磨憨

穿過西雙版納莽莽熱帶雨林，眼前豁然一亮，我們來到一個群山環抱的小鎮。這裡就是昆曼國際大通道中國段的終點——磨憨口岸，再向前便進入老撾境內。

磨憨是我國通往老撾唯一的國家級陸路口岸及通向東南亞最便捷的陸路通道，也是瀾滄江—湄公河次區域合作的主體通道之一和建設中國—東盟自由貿易區的最佳結合部。磨憨的常住人口只有三千多人，長期過着日出而作、日落而息的傳統農業生活，是一個名不見經傳的邊疆小鎮。改革開放的大潮喚醒了磨憨，中國與東盟國家的交往，使這個小鎮一躍成為國務院最早（一九九二年三月三日）正式批准的國家級口岸。

經過十幾年的發展，磨憨口岸具備了對外交往的基本功能和條件，基礎設施逐步完善，邊境貿易得到了一定發展。磨憨口岸「孔雀」型的新聯檢大樓已經建成，正在做通關測試，不日就可正式投入運行。漫步在磨憨最主要的街道——東盟大道上，兩側一排排嶄新的具有濃郁民族特色的商店、建築剛剛落成，身邊不時有來自老撾、泰國等地的遊客經過，口岸兩旁也會看到掛着老撾車牌的貨車穿梭前行。

但與中國其他邊境口岸熙熙攘攘的人群、川流不息的車輛相比，磨憨顯得分外冷清，與這裡「一地連四國」的樞紐地位明顯不相稱。

來到磨憨時正值中午，走進幾家商店，老闆都在竹椅上睡大覺，店裡沒有一位顧客，一些商店牌匾上掛着「老撾特產」、「泰國副食」「緬甸玉石」的字樣，但走進店裡，僅見幾件粗糙的編織物、零食，出售的絕大部分是中國的五金機電、小百貨、副食品，鮮見有東南亞商品。記者本想買一件老撾小紀念品，也不枉此行，誰知跑遍整條街，竟一無所獲。一位婦女說，中國人到這裡除到免稅店買些商品外，都不到這裡買東西，再說，那邊（老撾）窮，也沒什麼東西賣給中國，都是他們到這邊來買中國的貨。她說，頭幾年邊貿的時候，生意比現在好，現在大通道建成了，貿易正規了，生意反倒不行了。

磨憨也有自己宏偉的計劃。開發區鄭必武副書記介紹說，磨憨的總體規劃目標是建成基本達到國際水準的現代化新型口岸城市，將設立商貿區、旅遊區、加工區、倉儲區和通道服務五大功能區。預計到明年中國東盟自貿區全面建成之時，磨憨口岸的年進出口貿易額將達六億美元，貨物吞吐量達四十五萬噸，出入境人員達二百萬人次。

磨憨時下的冷清更像是「騰飛」前的「蓄勢」，隨着中國與東盟交往的擴大，相信昆曼國際大通道必將帶動口岸的大建設和大發展，磨憨也終將成為名副其實的「中老邊境第一城」。



▲磨憨口岸剛剛落成的「孔雀」型聯檢大樓



▲磨憨口岸街道兩旁的商店顯得分外冷清



▲港台媒體「七彩雲南·昆曼國際大通道」採訪團從「昆曼公路」起點昆明市出發



▲當地人熱情好客

天斬變通途

探訪昆曼國際大通道

還在並不久遠的昨天，「飛虎隊」與中國將士在滇南與日寇展開艱苦卓絕的戰爭，維繫了一條通往中國通往國外的抗戰「生命線」，中國遠征軍壯士出征時豪邁誓言似乎仍在耳邊迴盪，為這片神秘的土地平添了一份莊嚴……如今，這一切都成了歷史，一條連接南北的國際大通道穿山越嶺，打開了中國通向東盟的南大門，也把雲南推向了對外交流的前沿。

圖、文 本報記者 李慶義

日前，記者隨「七彩雲南·昆曼國際大通道」港台媒體採訪團，實地探訪這條承載幾多希望和期盼的「新生命線」。旖旎的原始風光、傳奇的風情文化令人留戀忘返，蓬勃發展的經濟、昂揚向上的精神讓人振奮不已，記者真切地感到，雲南猶如一條蓄勢待發的巨龍，正積蓄空前的能量準備騰飛。

希望在這裡延伸

昆曼國際大通道起於中國的昆明，經玉溪、普洱、西雙版納磨憨口岸進入老撾境內，經南塔、波喬省，從會曬口岸通過輪渡跨湄公河，進入泰國清孔口岸，經過清盛、清邁直達曼谷，全長一千八百零七公里，其中，在中國境內六百八十八公里，老撾境內二百二十九公里，泰國境內八百九十九公里，走完全程大約需要二十個小時。

雲南是中國通往東南亞、南亞的窗口和門戶，地處中國、東南亞、南亞三大市場的結合部。長期以來，由於遠離沿海、地形複雜，交通滯後，雲南一直未擺脫封閉、落後地位。建設昆曼國際大通道的建議，是由亞洲開發銀行於一九九二年發起，由大湄公河次區域的中國、越南、老撾、柬埔寨、緬甸、泰國等六個國家共同參與合作。經過十六年的艱苦努力，二〇〇八年三月二十一日，昆曼公路國內段小磨公路貫通，標誌昆曼國際大通道中國段全線通車，雲南成為中國連接東盟最便捷的陸路通道。

昆曼國際大通道的開通提升了口岸的貨物和人流量。二〇〇八年，磨憨口岸貿易額達一點八億美元，進出口貨物累計完成三十二萬噸，同比增長均達到四成二。第三國出入境人員四點一萬人次，同比增長百分之一百五十。

大通道「通」而不「暢」

雖然昆曼國際大通道的開通對中、老、泰三國間擴大貿易、增進人員交流起了積極作用，但與專家的設計願景相差甚遠。記者從昆明一路南下，直至中國段出口磨憨口岸，並沒有看到人來車往的繁榮景象，寬廣的高速路顯得冷冷清清，間或有一兩輛車駛過，人們才驀然想起自己處在聞名遐邇的國際大通道上。

據雲南商務廳介紹，大通道建設時，許多專家樂觀地評估，公路建成後，每天會有二千輛國內二十噸的貨車在大通道上行駛，每年貿易額可迅速飆升至四千億美元。

但現實卻與原來的設想相比是天壤之別。晝夜奔馳的車流並未出現，每天靠大通道吃飯的貨車只有幾十輛，二十小時直達曼谷更是癡人說夢。二〇〇八年磨憨口岸滇泰貿易市場僅為四百零八萬美元，在中泰貿易中佔比還不到萬分之一，少到幾乎可以忽略不計，在滇泰貿易額中也只佔百分之一點六。這與昆曼國際大通道的地位極其不符，也與當初預期的繁榮景象相去甚遠。

據雲南商務廳介紹，出現這種強烈反差的原因是多方面的。從國際大通道所經國家的經濟的基本面來看，這條公路是兩強強、中間弱的V字形之路。從昆曼通道的兩極——昆明、曼谷出發，沿路地區經濟發展水平逐漸降低，到達昆曼通道中間地段的老撾，基本上處於原始農耕的經濟帶，遠離老撾經濟中心萬象及旅遊中心琅勃拉邦，現階段還無法參與到昆曼通道的貿易、運輸中。因此，當地人認為，昆曼通道開通對其沒有實際經濟意義，亂設卡、亂收費現象嚴重，造成昆曼公路此段運行效率低下。同時，道路本身的設施尚須完善，中泰兩國車輛因法律程序問題無法直接進入對方國家，三國口岸出入境通關時間長，手續複雜，許多制度、規則尚未完全對接等等，這一切都嚴重制約了昆曼大通道優勢的發揮。

但無論如何，在昆明到曼谷的四種水陸運輸方式中，昆曼國際大通道具有不可替代的優勢，是中國走向東盟的最佳選擇。據介紹，中、老、泰三方均已認識到阻礙昆曼通道發揮作用的原因，將就物流運輸便利化舉行會商，推動問題的解決。隨着明年中國—東盟自貿區如期啓動，相信這條連接中國與東盟的交通大動脈必將發揮其應有的作用。

當地人長期過着日出而作、日落而息的傳統農業生活

「野象谷」不是神話

汽車在昆曼國際大通道上飛馳，在距離西雙版納首府景洪市47公里處的勐養鎮三岔河，路邊赫然出現了「野象谷」的標誌，標牌提示過往車輛注意大象出沒。

歷史上，中國是一個充滿象的國家，但經過數千年滄海桑田的變遷，目前只有三頭亞洲象在雲南西雙版納原始森林中生息繁衍。該區也是中國熱帶雨林保護得最好的地區，活動於小勐臘保護區及勐象保護區的象群，可以說是國象。在勐象保護區內，熱帶雨林與老撾相接，經常有野象通過自己的「象道」，出入中國和老撾兩國之間，是國際象。

據隨行人員介紹，中國野象保護工作做得比較好，中國與老撾之間沒有屏障，野象可自由出入，當地居民常發現一些從境外來的受傷的大象，把牠們悉心醫好後再放歸森林。野象谷是野象出沒最頻繁的地區，幸運的人偶爾也可以看到野象穿過公路，或在路邊啃食鹽土，以補充體力的需要。

「野象谷」只是昆曼大通道的一個縮

影。昆曼大通道沿途不僅山高谷深，地質複雜，給公路建設帶來極大難度，而且橫穿西雙版納腹地的熱帶雨林，妥善處理建設與環保的關係尤為迫切。公路建設伊始，生態理念就融入整個建設進程。特別是思小（思茅至小勐養）段高速公路建設工程從立項開始，就綜合考慮了高速公路對環境的影響，採取多項措施，最大限度地減少對熱帶雨林的破壞，在熱帶雨林中修建了一條人與自然和諧的首條AA級景區高速公路。小磨公路（小勐養至磨憨）則堅持「不破壞就是最大的保護」的原則，利用原有自然資源，順應自然，努力減少人工痕跡，建成了一條在全國都具有典型意義的示範公路。

行駛在昆曼大通道上，滿目翠綠，彷彿置身於天然大氧吧，路邊的古村寨、山坡上的茶園、橡膠園、山頂的天然雨林與蔚藍色的天空，構成了一個層次豐富、色彩斑斕的迷人景觀，參天古木與現代化公路巧妙地融為一體，隨處都可以體會到「車在路上走，人在畫中行」的超凡感覺。

「昆曼國際大通道」示意圖

昆明至曼谷公路全長約1800公里

