

中老泰通道开辟 与勐腊口岸建设

郭来喜 何大明 主编

中国科学技术出版社

中老泰通道开辟 与勐腊口岸建设

郭来喜 何大明 主编

中国科学技术出版社

北 京

(京)新登字 175 号

内 容 提 要

本书从宏观战略、地缘政治高度分析了中国走向东南亚，发展与周边国家经济互补，选择“中路突破”的必要性。书中就中国沿边开放、中老泰通道开辟、多国经济合作开发区、勐腊经济技术贸易开发区、口岸体系建设等问题在实地考察基础上进行了不同层次的讨论。书中披露了中老关系的一些历史资料和最新开发动向，同时提出参与老挝资源开发对推动双边关系深入发展具有战略意义。

本书可供从事东南亚研究的政治家、企业家和国土规划、地理研究以及边贸工作者参阅。

中老泰通道开辟与勐腊口岸建设

郭来喜 何大明 主编

责任编辑 李文兰

中国科学技术出版社出版发行 (北京白石桥路 32 号)

北京朝阳大地印刷厂印刷

开本: 787×1092 毫米 1/16 印张 11.81 字数 148 千字

1993 年 5 月第一版 1993 年 5 月第一次印刷

印数 1500 册 定价: 12.00 元

ISBN 7-5046-1079-8/Z·101

课题领导小组成员名单

领导小组

组长：岩 庄（勐腊县委书记、县长）

副组长：郭来喜（研究员、所长）

岩温才（勐腊县常务副县长）

谭杜初（勐腊副县长，口岸指挥部指挥长）

苏立新（西双版纳州计委主任）

泰鸿平（西双版纳州城建局副局长）

成 员：

何大明（助研、所长助理兼室主任）

王筱春（助研）

伍 文（原勐腊县副县长）

周文龙（勐腊口岸指挥部副指挥长）

车学礼（勐腊县委办公室主任）

王自能（勐腊县政府办公室副主任）

课题顾问组成员名单

（按姓氏笔划）

刀爱民（西双版纳州州长）

李 勇（西双版纳州副州长）

李景林（云南省委政策研究室主任）

张敖罗（云南省科委主任、中科院昆明分院院长）

张瑞昆（云南省经贸厅副厅长、边贸局局长）

周传方（云南省交通厅副厅长）

缪魁和（云南省旅游局副局长）

课题组成员名单

课题组长：	郭来喜	研究员	云南省地理研究所所长 中科院国家计委地理所副所长
副组长：	何大明	助 研	云南省地理研究所所长助理 兼环境资源室主任
	周文龙		勐腊县经济技术开发区口岸建设 指挥部副指挥长
成 员：	王筱春	助 研	云南省地理研究所
	付保红	助 研	云南省地理研究所研究室副主任
	胡 岗	助 研	云南省地理研究所研究室副主任
	陈社明	研 实	云南省地理研究所
	朱 彤	研 实	云南省地理研究所

序 言

向往神奇美丽的西双版纳是我久远前的企盼。记得 1959 年冬在莫斯科大学看俄文版彩色电影纪录片《在秘密的森林里》，曾使许多远离祖国的学子激动不已。那是中苏两国电影工作者精心合作的作品，它以生动的画面记录了西双版纳如诗如画的美景，神奇莫测的动植物王国。然而，我虽多次赴滇，但直到 1987 年 5 月 4 日我才第一次踏上这片令人神往已久的热土。

在西双版纳热带雨林里考察，顿然使我忆及 50 年代中期在大兴安岭原始森林考察的情景，那是截然不同的两种自然景观。日本学者把稻作文化、茶文化之源确定在从西双版纳至印度阿萨姆一带是有科学根基的。复杂的自然地理环境，产生了丰富的自然植被类型，也孕育了大农业文化源流，所以国家把西双版纳作为全国自然保护重点的缘由也不能不与此无关。

告别西双版纳的前夕，召存信州长在一家由 5 位傣族姑娘开办的民族餐厅为我们饯行，有幸的是，原国务院副秘书长吴庆彤也在座，我与吴老分座在召州长左右，自然也就把西双版纳的自然保护与经济发展当作话题。大家的共识是保护生态环境、自然风貌，必须和发扬民族文化、发展旅游业和边境贸易结合起来。召州长说，五位傣族姑娘开办的民族餐厅和一些傣族同胞开办的竹楼旅馆比版纳宾馆还受外国旅游者欢迎。这为后来无数事例所验证，因为它反映的文化背景相差悬殊。

1991 年 9 月我们邀请中国致公党常务副主席、中国社会主义学院院长、全国人大常委委员杨纪珂教授参加德宏州口岸体系建设成果鉴定。杨老建议研究西双版纳开放与旅游发展问题，认为有充分

理由相信能从新加坡、泰国旅游发达国家分流一批旅游者来滇旅游。就此他还向李树基副省长提出具体建议并立了题。由云南省政府咨询委员会主任李铮友教授和我共同承担。李教授说他只能参加总结阶段的讨论工作要我多承担任务。我们拟定了工作方案和研究大纲，并获通过。后来高君改变了题目，认为通道已经作了权威定论不能再研究，而又坚持不到勐腊调查，我们不敢苟同只好放弃由他单独随意而行。我们另行抓通道研究。

1991年11月间勐腊县委书记兼县长岩庄在昆邀请几位专家座谈，提出开展勐腊开发区的规划设计问题，大家公推我们来完成战略宏观研究，省规划设计院负责小区规划设计。我和何大明君应允了。为了把握境外情势，除在境内调研外，还曾三次去老挝考察，除上寮几省外并到琅勃拉邦、万象等地以及泰国“金三角”访问。这种考察和通常出访美欧大不一样，由于老挝基础设施差，考察异常艰苦，还有一定的冒险性。如在湄公河上乘快艇，礁石多，流速急，又无安全防护设备，疾行其中真有点玩命。我们在湄公河及楠乌江上航行考察1000多华里，获得不少珍贵资料，与丰沙里省、乌多姆赛省及波乔省的有关领导和专家多次座谈，也收获不小。使我们的研究内容更为充实。

为了引起全社会对开发澜沧江—湄公河的关注，我与云南省烟草公司夏延算高级经济师、云南交通厅刘大清高级工程师一道发起了拍摄澜沧江—湄公河电视政论片的动议。《云南日报》新闻部记者潘光铃女士和我商讨拟出了电视脚本，委请云南省社科院来承担拍摄任务。经过半年多的曲折奔波，这部以《黄金水道》命名，反映流域内中国、缅甸、老挝、泰国、柬埔寨和越南风貌的电视片，终于1993年4月7日在中央电视台向全国播映。我们邀请国务院

外事办公室主任齐怀远和云南省长和志强担任电视片的总顾问。

加强与周边国家关系是我国的外交重点，而强化与东南亚国家关系是重中之重。开放边境、设置口岸与沿边开放城市、开辟通道、发展边贸、过境贸易、跨境旅游，继而建立国际合作开发区和开展全面的国际合作，应是由易到难，由简到繁的系列工程项目。

勐腊作为国家自然保护区的重点县，又长期担负着艰巨的支前任务，经济发展不能不受到很大的制约。深化改革与扩大开放，使勐腊人民决心变开放末梢为开放前沿。早在1990年他们就提出建立边境经济技术贸易开发区的构想，1992年1月国务院批准磨憨为国家一类口岸，更增强了他们的信念。这和后来的开发区热是两种情势，所以我们坚定地支持这一战略构想。

发展与老挝的经济合作关系，开辟中老泰战略通道，有着深远的历史意义和重要的地缘政治意义。勐腊处在中国南下东南亚的战略前沿，是实现“中路突破”的要冲之地，加快勐腊的开放与开发是全国利益之所在，这种走势将会得到历史的验证。形势在发展，科技在进步，政策也要不断相应调整。勐腊有理由也有条件在加强与中南半岛各国政治经济、科技文化合作中得到更多的关心和支持。

我们奉献这部不成熟之作，目的在于引起各方人士对这个战略问题的关注。作为科技工作者，我们不仅提出对策方案，也将参与方案实施，这是科技体制深化改革的要求。对于曾给予各种帮助的领导和各方人士，我们表示诚挚的感谢，并殷切盼望各方专家的指正赐教。

郭来喜 于北京中关村寓所

1993年5月1日

目 录

序 言	郭来喜(I)
一、中国—老挝—泰国通道开辟与勐腊口岸建设研究 ...	郭来喜 (1)
二、勐腊边境民族经济贸易旅游开发区建设研究	郭来喜(22)
三、勐腊口岸建设及贸易发展战略和对策研究	何大明(56)
四、勐腊旅游资源结构功能及其跨国旅游开发问题	郭来喜(83)
五、勐腊口岸辐射区协调发展研究	胡 岗(96)
六、勐腊口岸建设与旅游开发优势及限制性因素分析	陈社明(112)
七、勐腊县基础设施及中长期建设	王筱春(133)
八、关于将勐腊设为我国沿边开放城市的建议	周文龙 何大明(143)
九、关于开辟澜沧江—湄公河国际经济合作开发区的设想大纲	郭来喜(149)
十、“动植物王国”的明珠—勐腊	孟发(153)
十一、蜚声中外的热带植物园	孟发(154)
十二、关于实行对外开放推动横向联合的十项规定	西双版纳州勐腊县人民政府(156)
十三、勐腊县民族经济技术投资区优惠办法	西双版纳州勐腊县人民政府(159)
十四、勐腊县系列图	傅保红
十五、专家鉴定评语	

中国—老挝—泰国通道开辟 及勐腊口岸建设研究^①

郭 来 喜

(云南省地理研究所)
(中国科学院国家计委地理研究所)

一、“沿边”开放必须向深层次推进

我国漫长的 22 800 公里陆上边界，继 80 年代沿海地区开放系统形成之后，近年先后对陆疆口岸实现了有重点、分层次的开放，构建了以俄罗斯、蒙古和朝鲜为主要对象的北部边境开放系统，以独联体中亚五国、巴基斯坦印度、尼泊尔为主要对象的西部边境开放系统，以东南亚缅甸、老挝、越南为主要对象的西南边境开放系统。90 年代初以浦东开发为龙头的长江沿岸开放方略的实施，逐步完善了“海陆同开、东西互济、中间突破、南北共兴”的开放新格局。而内陆沿铁路干线、沿大江大河的省会城市等进一步开放，使我国从“一沿”（海）开放战略，向“三沿”（沿海、沿边、沿长江）和“五沿”（沿铁路干线、沿重要江河）开放战略过渡，形成了我国全方位、多元化、分层次的开放地域系统结构，为保证实现 2000 年的战略目标奠定了基础。

伴随扩大开放战略的实施，陆疆开放系统也在不断充实完善。从利用边境隘口、渡口、集镇等低层次的边民互市，向有计划的口岸体系建设，乃至与邻国合作共建边贸一条街和合作开发区的高层次发展。如在黑龙江的大黑河岛上，利用近 1 平方公里的土地，与俄罗斯达成协议：“双方设市、各自管理、对等边人、对等接待”。仅中方即投资 10 亿元人民币，兴建 25 万平方米的建筑设施，形成新的旅游贸易中心。这种内改外联、综合开发，建港通货，兴边富

^①本课题是国家自然科学基金：“中国云南陆疆开放评估研究”的一部分（课题编号 4880030）。

民的新构思，深化了边境开放的内涵。由于加大改革力度扩大开放范围，黑龙江省边贸与经济合作总额 1992 年突破 21.2 亿瑞士法郎，占全国边贸易总额的 $2/3$ ，占全国对独联体贸易的 $1/3$ 。云南瑞丽市在瑞丽江南岸姐告 4.3 平方公里开发区前沿，与缅甸南坎共建“中缅街”，它和深圳沙头角的“中英街”形成了内涵近似的边境购物旅游中心。以瑞丽、畹町为龙头的对缅甸贸易，仅德宏州 1992 年便超过 20 亿元人民币。不过，1997 年 7 月 1 日香港回归祖国后，“中英街”将会失去它的风采，而随着中缅友好关系的发展，“中缅街”将日益增辉。共建边境贸易一条街的举措，使边民互市摆脱经济交往的初始状态，参与交易者亦不再局限于两国的边民，而是着力吸引双方内陆腹地更多、更广泛的人士，乃至第三国人员，使之成为两国接壤地带真正的国际贸易旅游中心。

边境贸易是边疆对外经济活动的重要组成部分，它已从狭隘的范畴向广义的领域拓展。即从边民互市、小额贸易、地方政府贸易，向转口贸易、过境贸易和国家贸易发展。贸易形式也从现金限额互市、易货贸易向人民币大宗现金交易、硬通货交易、期货贸易延伸，使边境贸易以多层次、多渠道、多方式进行，这和沿海对外开放经济活动相比，有其鲜明的地域特色。

然而，边境对外开放向深层次推进，除了发展各种形式的对外贸易外，还应走出国门和请进来，参与境内外的优势资源开发，以边境口岸为依托，建立境外企业集团、乃至跨国集团，利用双边的优惠政策、两种资源、两个市场，把出口导向产品与进口替代产品融而为一，进一步拓展第三国市场，避免关税壁垒的限制，带动短缺资源、短线技术引进和长线设备、技术、劳务乃至资金输出，使中国经济以更广阔的视野、更广泛的领域、更深的层次走向国际市场，迎接 21 世纪的国际经济一体化、区域化、集团化的新挑战。

内陆边境对外开放向深层次推进的另一项重大举措，就是有选择的、有重点的建立合理分工的边境自由贸易区、边境保税区、边境经济技术开发区和多国经济合作开发区，形成一种全新的开放型的地域经济系统。从国际环境和发展潜力分析，中近期内在我国周

边地区可以兴建两大国际合作开发区的有：(1) 图们江口国际合作开发区，它受到联合国开发计划署的支持，由中、俄、朝、日、韩各国共同参与，拟投资 300 亿美元。目前中、朝、俄三国接壤地带各划出 100 平方公里进行开发开放。中国珲春与俄罗斯铁路接轨（40 多公里长）已经动工修筑，俄方同意中方使用远东扎鲁比诺港出口货物，朝鲜清津港与罗津港费用降低 30%，所得税率调为 14%，近期将形成跨中、朝、俄三国的 1 000 平方公里的三角形国际开发区。以珲春为龙头的吉林沿边开放，使 1992 年边贸总额达到 5.2 亿美元。(2) 澜沧江—湄公河国际合作开发区，这是正在酝酿中的由发展中国家构成主体的国际合作开发区，它将以水电、航运、旅游和热带生物资源及矿产资源开发为基本对象的国际经济合作开发区。正如多年来西方国家十分关注湄公河流域开发、支持湄公河委员会从事规划研究和工程实施那样，也将会积极参与这一国际合作开发项目。

二、“中路突破”是正确的选择

发展睦邻友好关系是我国既定的外交方针。在新形势下，友好关系要演进为密切的经济合作，资源互补，经济共兴。

东南亚是我国外交重点区域之一，加强与东盟六国、印支三国和缅甸的全面合作，应当成为我国对外关系的重要战略方针。

大西南与缅、老、越三国有共同边界 5 080 公里，其中云南 4 060 公里，广西 1 020 公里。从全国战略高度分析，若从陆地进行入东南亚国家，应由东、中、西三条战略通道所组成。

(1) **东路通道**分别由桂越铁路、滇越铁路和公路以及红河航道所组成。桂越铁路中国境内为标准轨（内距 1 435 毫米），越南境原为米轨（内距 1 000 毫米），抗美援朝期间，由中国帮助将河内至友谊关段改造成为标准轨，年运输能力从原来的 146 万吨提高到 280 万吨^①。滇越铁路由昆明至越南海防全长 854 公里。其中昆明

^① 当代中国军队的军事工作(上) 中国社会科学出版社，1989年，第546页。

—河口 465 公里，越南老街—海防 389 公里。昆明—越南安员 761 公里为米轨（越南境内长 296 公里）。因 1979 年越方将河口大桥炸毁，拆除老街—朗洋 12.8 公里铁路，至今未修复通车。滇越铁路年运输能力中国境内为 90 万吨（现在已达到 147 万吨），越南境为 110 万吨。红河在河口以下洪水时可通航 50—100 吨级船舶。昆明—海防公路全长 913 公里，其中中国境内长 479 公里，内有二级公路 86 公里，三级公路 270 公里，四级公路 123 公里。另外还有两条岔道基本与滇越公路平行，一是由路南分岔经平远街、文山、由麻栗坡口岸船头出境，经宣光至河内，该线昆明—河内全长 791 公里，比经河口近 16 公里。另一条由开远分岔，经个旧，由那发出境，经莱州、和平至河内，全长 1 010 公里。

(2) **中路通道**由澜沧江—湄公河航道和 213 国道（兰州—景洪）以及景洪—打洛、景洪—大勐龙、景洪—磨憨和墨江—江城—勐腊等线所组成。澜沧江—湄公河是我国通向中南半岛各国航运发展潜力最大、运价最低的水上通道。目前已开通思茅小橄榄坝—中缅边境 243 号界桩间 158 公里的航远，年通过能力 100 万吨。从小橄榄坝溯江而上至那得坝 104 公里江段近期整治完成后，可通航 100 吨级船舶，预计年通过能力可达 200 万吨。澜沧江—湄公河航运通过云南航运部门多次考察和试航，认为河床稳定，水量大，洪枯水位变幅小，景洪—老挝琅勃拉邦 710 公里段和琅勃拉邦—万象 471 公里段（景洪—琅勃拉邦—万象段全长 1 181 公里），稍加整治即可全年通航 300 吨级轮船。它可联通中、老、缅、泰，并能进一步伸展到柬埔寨、越南，成为贯通中国西南至中南半岛的一条大动脉。陆上通道目前至国境线国内段大多为三、四级公路，境外在缅、老地区路况较差，并有局部断头路尚需联通，还要通过双边或多边协商，加强公路的维修与保养。中线铁路运输均尚在拟议中。昆明—玉溪铁路正在建设，全长 57 公里，投资 1.98 亿元，1995 年建成，运量可达 522 万吨。玉溪—元江 195 公里段有可能列入“九五”计划，元江—思茅—小橄榄坝 293 公里段有可能在 2000 年前后修建。这样就能把滇中和滇南广大地区与澜沧江—湄公河航运联成

一体，形成铁、公、水联运网，使境内外经济腹地大大拓展。2000年以后可考虑进一步修建经缅甸至泰国清迈的铁路联络线，使昆明—打洛—清迈—曼谷全线联通。此线全长2 118公里，其中境内920公里，境外1 190公里。泰国曼谷—清迈751公里已通车。清迈—打洛段551公里，玉溪—打洛段871公里将来需按米轨铁路修筑，这主要是受地形条件限制，同时也便于与曼谷—清迈米轨铁路、仰光—景栋米轨铁路接轨。

(3) **西路通道**由滇缅公路、中印公路、滇缅铁路、大盈江（或瑞丽江）—伊洛瓦底江航道所组成。滇缅公路、中印公路（又称史迪威公路）原系抗战期间所修筑，在抗日战争最艰苦的时刻，成为陆上通往大后方的唯一通道，发挥了不可磨灭的历史作用。如今昆明—畹町858公里已纳入320国道（上海—畹町），大部分为二、三级路面，正按二级公路进行全线改造。由昆畹公路上的保山经腾冲至密支那的中印公路，可西北行越阿拉干山至印度东北重镇雷多（利多）。近40年腾冲—黑泥塘79公里成为乡间公路。由于中缅边贸易事业不断发展，我国境内公路已经初步改建，并进一步改造成为三级公路。境外至密支那段105公里也已通车。密支那—雷多将纳入亚洲公路网改造工程。

除由畹町、黑泥塘（西）出境联接缅甸密支那、腊戍重镇外，还可由清水河口岸、南伞口岸、章凤口岸、盈江口岸分别与境外登尼、滚龙、八莫、密支那相通。而由瑞丽经姐告大桥至南坎接史迪威公路南线，分别至腊戍或孟由至曼德勒抵仰光，将是一条重要的公路干线。昆明—瑞丽—曼德勒—仰光全长2 011公里，其中昆明—瑞丽885公里，瑞丽—仰光1 126公里。

滇缅铁路曾于抗战前勘测设计并施工，后由于缅甸战局紧张并沦陷而停工，不过当时铁路走向选昆明—弥渡—南涧—云县—清水河—腊戍。从目前发展态势分析，营建此线不仅地震、滑坡、塌方、泥石流问题突出，且远距经济发达区。按照新规划应选昆明—大理（下关）—保山—瑞丽—开泰新线为佳。昆明—广通已有成昆铁路，由广通—大理（下关）全长213公里正在修筑，可望1995

年全线通车。大理—瑞丽段 550 公里工程艰巨，修建难度较大。瑞丽至开泰 250 公里段工程相对较小，易于修筑，但绝大部分在缅甸境内，需我方与缅甸协商筹资修建。若修通后即可利用仰光—开泰铁路，也可利用伊洛瓦底江航道。八莫是缅北重镇，也是历史上丝绸之路西南道上的枢纽站，如果先修建瑞丽—八莫 130 公里铁路，再利用伊洛瓦底江航道（八莫以下可通 500 吨级船舶）则不失为一个快而省的方案。另外，大盈江、瑞丽江航道加以整治，亦可借道缅甸，由伊洛瓦底江进入印度洋。下一世纪上半叶则有希望将大西南的铁路网与缅、印、泰铁路网联通，构建成另一条大陆桥，不仅实现西太平洋（上海）至印度洋（仰光）通车，也有可能与阿拉伯海通航乃至与欧洲铁路接轨。

东、中、西三条通道各具优势，而辐射面又互不相同，它们互不排斥而各有分工。从中近期内发展战略需要和建设条件出发，选择中路突破，应是大西南，特别是云南走向东南亚的最佳选择，可以在短期内建立比较完善的公路、水运和航空运输立体对外通道，承担日益繁重的客、货运输任务，促进与周边国家的密切经济合作。

三、开辟中老泰通道是战略性举措

老挝是中国的友好邻邦，自公元 1353 年法昂建立老挝历史上第一个独立的中央集权制国家以来，中老一直保持友好睦邻关系。特别是在抗击法、美侵略战争中，中国全力支援老挝人民捍卫国家主权，反对殖民统治，更加结下了深厚的情谊。在 1962—1978 年间，应老挝政府之请，中国先后派出 18 个工程大队，3 个民工总队以及 2.1 万人的防空部队，总计援老人员达 11 万人。此外，1960—1977 年中国向老挝无偿提供的武器装备主要有：各种枪 11.5 万支（挺），火炮（2 780 门），坦克、装甲车 34 辆，各种枪弹 1 700 万发，炮弹 267 万发，手榴弹 92 万枚，地雷 25.4 万个，无线电机 2 530 部，有线电机 2 654 部，汽车 773 辆，炸药 958 吨，军服

257 万套，主副食品 771 吨，为老挝人民取得抗美救国斗争的胜利作出了贡献^①。

老挝地广人少，自然资源丰富，特别是土地资源、森林资源、水力资源和矿产资源，绝大部分尚未开发。虽然经济基础薄弱，被联合国列为世界上最贫穷的国家之一，但发展前景大，人口少，很容易脱贫。1988 年 4 月 19 日老挝最高人民议会通过了《外国在老挝投资法》，标志着老挝实行开放政策的开端。投资法欢迎来老挝投资者向农林、工业、交通运输、服务和旅游部门投资。特别鼓励和照顾利用当地原材料和自然资源及现代化技术，以生产出口商品为主或取代进口商品的农林和工业部门，以及重要的基础设施建设。

经历了 10 年的历史曲折，中老关系进入了全面友好合作的新阶段，老挝成为中国对东南亚援助的重点国家，中国也成为在老挝的主要投资国。在未来的岁月里，进一步密切中老友好关系，积极开发老挝自然资源，发展互补经济，实现共同繁荣，是两国人民的共同愿望。

泰国与中国虽不直接接壤，却是近邻，两国陆上疆界直距只有 160 公里，无论是历史文化，民族血缘，或是面临的经济发展任务，密切中泰合作关系均有着特殊的战略意义，应当把它作为与周边国家关系的一个战略重点来发展。其理由是：

1. 泰国是中南半岛上举足轻重的国家

泰国原称暹罗，历史上曾受葡、荷、英、法殖民势力入侵。19 世纪后半叶成为英、法争夺中南半岛的缓冲国。1941 年被日本占领，后加入德意日轴心国集团。第二次世界大战之后，又与美国建立了特殊关系，在美国侵越、侵老期间成为其重要的军事基地。而 1979 年以来反对越南侵柬战争中又发挥了不可替代的作用。复杂的历史演变以及近 30 年来的经济开放政策，特别是在组建东南亚联盟中发挥了积极作用，使这个 51.3 万平方公里面积，5 680 万人口（1990 年）的国家，国际地位空前提高，一跃而成为中南半岛上具

^①当代中国军队的军事工作(上) 中国社会科学出版社，1989，第583页。

有举足轻重作用的国家。

2. 泰国是中南半岛上发展最迅速的国家

从 60 年代开始执行第一个国民经济与社会发展五年计划以来，泰国一直以较高的经济增长速率而居中南半岛各国之首。1991 年泰国人均国民生产总值达到 1 600 美元，跨入第三世界中等收入国家行列。其经济实力与对外贸易进出口额，超过了缅甸与印支三国之和。它不仅在工业化方面取得了令人瞩目的成就，同时在充分利用优势自然资源，吸收先进技术，大力发展农业，增加出口创汇方面也令人刮目相待。例如，稻米、木薯淀粉出口均居世界第一位；菠萝罐头出口居世界第二位；海产品罐头出口居世界第三位；冻虾、冻鸡、蔬菜出口也跨入世界前 10 名；天然橡胶产量原在印尼、马来西亚之后，1992 年也一跃为世界第一位；宝玉石与纺织出口发展也相当迅猛，全国从事珠宝首饰业的有 100 万人，跃居世界第一大散宝石出口国和第二大镶嵌宝石出口国，年出口值超过 280 亿泰铢（11.9 亿多美元）；纺织业有 400 多个厂家，从业人员 60 多万人，年出口创汇 573 亿泰铢（近 24.0 亿美元）。1991 年泰国进出口贸易总额达到 650 亿美元，外汇储备 180 亿美元，被誉为经济腾飞的亚洲“第五条小龙”，它正努力争取四年内达到人均国民收入 3 000 美元的目标。

3. 泰国旅游业发展的新启示

泰国的旅游业在近 20 年迅速崛起，已跃居东南亚十国之首，成为世界十大旅游市场之一，每年吸引国际旅游者 540 万人，创汇达 45 亿美元。

泰国旅游业的魅力何在？其发展经验是什么？

保护大自然，利用大自然，充分发挥民族特色，贯彻“唯泰独有”（only in Thailand）以及国际一流的软件建设，应当视为泰国旅游业发展的成功之道。

无疑，泰国旅游业中有桃色的“性旅游”成分，也有畸变的“人妖”和形形色色的按摩院，剔除这些糟粕，吸取其精华，仍然可以给我们许多新启示。