

中越两国建立“两廊一圈”
可行性研究丛书·第一卷
丛书主编 万辅彬

中越两国建立“两廊一圈” 可行性研究主报告

本卷主编 万辅彬

副主编 古小松 李立民

中国商务出版社
中国·北京

中越两国建立“两廊一圈”
可行性研究丛书·第一卷
丛书主编 万辅彬

中越两国建立“两廊一圈”可行性研究主报告

本卷主编 万辅彬

副主编 古小松 李立民

中国商务出版社

中国·北京

图书在版编目(CIP)数据

中越两国建立“两廊一圈”可行性研究主报告/万辅彬主编. —北京:中国商务出版社,2006.12
(中越两国建立“两廊一圈”可行性研究丛书;第1卷)
ISBN 7-80181-635-8

I. 中... II. 万... III. 地区经济—经济合作—研究报告—中国、越南 IV. F125.4 F133.354

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2007)第 000080 号

**中越两国建立“两廊一圈”可行性研究丛书·第一卷
中越两国建立“两廊一圈”可行性研究
主报告**

丛书主编 万辅彬

本卷主编 万辅彬

副主编 古小松 李立民

中国商务出版社出版

(北京市安定门外大街东后巷 28 号)

邮政编码:100710

电话:010-64269744(编辑室)

010-64245984(发行部)

网址:www.cctpress.com

Email:cctpress@cctpress.com

新华书店北京发行所发行

广西区计委印刷厂印刷

890×1168 毫米 32 开本

8.25 印张 214 千字

2006 年 12 月 第 1 版

2006 年 12 月 第 1 次印刷

印数:1000

ISBN 7-80181-635-8

F·971

定价:19.80 元

版权专有 侵权必究

举报电话:(010)64212247

中越两国建立“两廊一圈”可行性研究课题组

课题组顾问 袁正中 广西壮族自治区原常务副主席
广西老科技工作者协会会长
洪普洲 广西壮族自治区人大常委会原副主任
广西老科技工作者协会会长
马继汇 广西大学原党委书记
广西老科技工作者协会会长
何龙群 广西民族大学校长、教授、博士

课题组负责人 万辅彬 广西民族大学教授

课题报告撰写组

组长 李立民 广西大学商学院国际贸易系主任、教授

顾问 唐拥军 广西大学商学院院长、教授、博士

成员 朱仁友 广西大学经济发展研究所所长、教授、博士
高剑平 广西民族大学科学技术与社会发展研究中心
副教授、博士
陆善勇 广西大学商学院副院长、教授、博士
庄晋财 广西大学商学院院长助理、教授、博士
覃 巍 广西大学商学院副教授、博士
张家寿 广西大学商学院副教授、博士生
古惠冬 广西大学商学院副教授、硕士
韦丹芳 广西民族大学科学技术与社会发展研究中心
讲师、博士生
李海英 广西大学商学院经济师、硕士
谢学兴 广西民族大学商学院讲师、硕士
蒙聪慧 广西大学商学院讲师、硕士
硕士生：韦倩青、衣纬、梁婷、张立俭、杨建朝、藤方琼等

关于“两廊一圈”研究若干问题的思考

(代 序)

袁正中^①

自从2004年中越两国政府关于合作建设“两廊一圈”达成共识以来,“两廊一圈”受到两国社会各界的广泛关注,在广西也掀起了一股研究“两廊一圈”的热潮。这些研究在理论与实际相结合中探索“两廊一圈”的现实与未来,从而进一步推动了广西各界对东南亚各国、尤其是对近邻越南的研究,以及对中国—东盟自由贸易区的研究。可以预料,这些研究将对广西未来的发展思路、发展规划、发展战略和走向世界产生深远的影响。

下面我就“两廊一圈”研究若干问题做些探讨,发表一些意见。

一、关于“两廊一圈”的特征

研究“两廊一圈”的地域、经济、文化特征,是为了透析“两廊一圈”的现实情况和发展潜力,探索普遍的跨国合作模式与“两廊一圈”实际相结合的有效途径。

1. 地域特征

^① 作者系“两廊一圈”课题组顾问,中国老科技工作者协会常务理事,广西老科技工作者协会会长,世界生产力研究院院士,中国生产力学会副会长,广西生产力学会名誉会长,广西企业联合会、企业家协会顾问,广西壮族自治区政府原常务副主席,广西政协原常务副主席,高级工程师。

“两廊一圈”是指中越之间昆明—河内—海防经济走廊（简称西廊）、南宁—河内—海防—广宁经济走廊（简称东廊）和环北部湾经济圈（简称一圈）。“两廊一圈”所及范围构成一个次区域。中越合作建设“两廊一圈”，实际上也是合作开发这个“两廊一圈”次区域经济。在我们研究这一地域特征时，有三点联系是很值得思考和不可忽视的。第一，南宁—贵阳—昆明也是一条经济走廊，早在20世纪末，中国实施西部大开发战略时，中央政府就已经明确了这是一条经济带并加以支持。“南贵昆经济带”的概念与大湄公河流域合作开发中的经济走廊的概念是非常接近的，与“两廊一圈”中两条经济走廊的概念也是基本相同的。因此，可以认为在这个次区域中，实际上是有三条经济走廊，构成一个“经济三角”。第二，北部湾可以分为三个部分，即东环是中国的海南省和广东省的雷州半岛；北环是中国广西沿海，这是中国政府早已确定的大西南最便捷的出海大通道；西环是越南广宁、海防、太平、清化等沿海地区。第三，“两廊一圈”加上“南贵昆经济带”所构成的“三廊一圈”，这个次区域与澜沧江—湄公河次区域是近邻，两者的开发，必定有密切联系。以上就是“两廊一圈”地域特征讨论的三点联系。

2. 经济特征

“两廊一圈”相当一部分是两国的边疆地区，经济比较落后，贫困面比较大，各项基础设施比较差，市场发育程度也不高。而环北部湾也属尚待开发的地区。因此，“两廊一圈”仍属于欠发展地区。在这样一个地区展开跨国双边合作，如何互动、如何互补是个新问题，很值得理论探讨和应用设计。因为这样的一个地区，双方碰到的问题基本上是相同的，不只是经济开发问题，还有社会发展问题。而双方同样缺乏的是资金、技术和人才，双方很难互补。这是“两廊一圈”合作的一大难点。

3. 文化特征

中越两国都是共产党领导的社会主义国家，在理想信念、价值观等方面都具有社会主义文化的共同特征。加之中越是近邻，两国的文化交流历史悠久。因此有许多共同的文化痕迹和民间习俗。例如，儒

家思想的影响十分广泛；民间节庆祀典大多相同或相似。两国合作建设“两廊一圈”，这些文化背景都是极为有利的因素。但是，“两廊一圈”由于地域较为边缘和偏僻，交通闭塞、经济落后，因此，文化教育事业也很不发达。文化的特征还明显地表现为自然经济的小农文化特征、思想观念保守不够开放，文化素质与劳动技能比较低，这是“两廊一圈”合作开发中将会遇到的重大制约。因此，这一区域自然资源的开发固然十分重要，但智力资源的开发更是根本。在“两廊一圈”的合作开发中，这是两国各级政府必然面临的一项艰巨的任务。

二、关于“两廊一圈”的互动发展与合作

“两廊一圈”的合作建设应在中国—东盟自由贸易区的大框架下进行。若用最简单的文字概括“两廊一圈”建什么，那就是发展自由贸易，建共同市场及合作机制。这对于一个欠发展的地区来讲是相当超前的目标，必定需要相当长的发展时间。因此，本人针对“两廊一圈”相关特征，提出一个合作发展的观点，称为“发展好自己，合作好邻邦”。“发展好自己”主要包括：各自都要做好规划，打好基础，集中力量发展沿海地区、交通走廊地带、重点城市、重点产业，培育经济增长极。“合作好邻邦”主要包括：建立合作机制，推进自由贸易，在交通等基础设施建设方面互相配合，在能源开发以及物流业、旅游业等领域可以率先开展合作。

“发展好自己，合作好邻邦”在实施步骤上可以分为三个阶段：第一阶段，以发展好自己为主，同时就“两廊一圈”如何建立合作机制展开协商，构建良好的合作氛围。在一些交通要道及重要的边境口岸先期展开合作。第二阶段，以各自发展和合作发展并重。力求在一些重点领域展开合作，先易后难，循序渐进。这一阶段是合作建设“两廊一圈”的关键时期，是否顺利主要看能否建立有效的资金筹措机制。第三阶段，将是全面合作，以共同发展为主。在这一阶段将出现经济一体化的许多特征，逐步实现产业集群分工和优势互补，各种资源优化配置，达到互惠互利、共同繁荣之理想境界。“发展好自己，合作好邻邦”这一观点若能较好的把握，经过三个阶段的实践，可以

预期“两廊一圈”的合作建设一定会取得成功！一定可以成为中国—东盟自由贸易区和中国越南两国长期友好、全面合作的一个范例。

三、关于“两廊一圈”合作模式的选择

1. 亚洲流行的几种合作模式

在跨国边境次区域经济合作开发中有双边的、多边的各种类型，其合作模式的区分往往要看由谁来主导。下面列举几个案例：

(1) “新柔廖”模式

这个模式由新加坡主导，包括新加坡与马来西亚柔佛州双边合作开发以及新加坡与印度尼西亚廖内群岛双边合作开发。新加坡之所以提出并主导这项合作，因为它已是发达国家，拥有资金、技术、人才和产业，它需要市场。同时，新加坡又是一个缺少各种自然资源的国家，它只能向外寻求合作发展。从目前情况看，“新柔廖”模式绩效是显著的，在一定程度上起到双边合作的示范作用。

(2) 大湄公河流域（GMS）合作模式

这是由亚洲开发银行（ADB）主导的项目。参与方有柬埔寨、老挝、泰国、缅甸、越南和中国（开始只有云南，后广西加入）。湄公河的上游是澜沧江，在云南境内。合作已扩展到澜沧江—湄公河流域。GMS定位为次区域经济合作，始于1992年。其合作决策机制是部长级会议，由ADB主持。ADB发挥国际金融机构的功能，在扶贫开发和项目投融资方面发挥了关键性作用。

湄公河流域的多边合作有多个版本，但至今进展较多、较为顺利的是ADB主导的GMS模式。这一模式在一定程度上起到了多边合作的示范作用。

(3) 东北亚图们江地区国际合作开发模式

这个项目由联合国发展计划署（UNDP）主导。1991年，UNDP成立了图们江地区管理委员会（PMC），由中国、俄罗斯、朝鲜、韩国和蒙古五国代表组成，日本为观察员，重点开发中国、俄罗斯和朝鲜三国交界的图们江三角洲，兴建东北亚的航运商贸中心。目前，由于受东北亚地区复杂的政治形势的影响，图们江地区国际合作开发进

展并不理想。

2. “两廊一圈”合作模式的选择

“两廊一圈”的合作建设由越南政府提出，中国政府响应。目前仍属双边合作，由于不明确谁为主导，可以理解为双边双主导模式。从已往的几种模式看，这种模式在运作上往往会遇到相当大的困难，特别是很难建立起有效的决策机制、协调机制和资金筹措机制。因此，从发展来看不排除出现多边合作的可能性。一个比较可行的办法是中越双方共同寻得第三甚至第四方参与。如能向 GMS 合作模式靠拢，由亚行参与进来，若 ADB 既能主导 GMS 合作体又能主导“两廊一圈”的合作应为上好选择。

合作模式的选择很可能成为中越两国在合作建设“两廊一圈”议程上首先要协商解决的一个课题。

四、关于廊与圈的发展序

廊与圈的关系是内地与沿海的关系。沿海有许多优势，海洋是开放的，四通八达，海洋运输特别是货物运输至今仍是世界运输业的主力，世界贸易额的七成是靠海洋运输的。世界上许多著名的大都市、金融中心、商贸中心、产业集群都分布在沿海或者分布在与大海相通的大江大湖之滨。沿海发展快，内地发展慢，这几乎成了世界各国的普遍规律，沿海向内地梯度发展也形成了一种经济理论。本人认为，“两廊一圈”的发展序，也不大可能超越这一规律。中国的发展就是最好的证明。20 世纪 80 年代初，中国沿海率先实行对外开放发展战略，设立特区和开放沿海城市，现已收到巨大成效。沿海地区经济发展成为中国经济快速发展的发动机和火车头。“两廊一圈”虽是一个较小的次区域，但其经济环境和内部的发展差距可以看作是中越两国的缩影，中国的经验对于“两廊一圈”的合作开发是可以借鉴的。可以预期“两廊一圈”首先发展起来的将是环北部湾一圈。如果说 20 世纪 80 年代的“明星”是珠三角，那么 20 世纪 90 年代的“明星”则是长三角。如果说 21 世纪头 10 年的新明星是京津冀环渤海，那么 21 世纪第二个 10 年将是环北部湾的腾飞。北部湾将会出现密集的城市。

市群、港口群和产业集群。北部湾其辐射力将带动两廊的发展，这就是圈与廊的发展前景。正因为这样，中越两国都应该把北部湾沿海、把一圈作为开发的重点，作为双方合作的重点。其中一圈上的两国边境口岸城市东兴—芒街很有条件建立（跨国）边境经济合作区，使其成为合作建设“两廊一圈”的窗口和先行示范区。

圈和廊之间有个发展序，廊本身也有一个发展序。廊是交通大动脉、经济大走廊，是城市的链条，是物流、人流、信息流的载体。廊的发展序是点、线、面。点是指城市，特别是廊上的大城市是经济最具活力的增长极，也是广泛合作的大平台。关于“两廊一圈”中的东廊，我认为，从南宁向北延伸至郑州，从河内向西南延伸到万象、曼谷、吉隆坡、新加坡，把中国最发达的东中部地区与东盟最繁荣的地区连接起来，那东廊的意义就大得多了。这就是点线面辐射论，廊的发展序。因此，中越合作建设“两廊一圈”在两条经济走廊上应该重点规划、重点建设南宁、昆明、河内这些大城市，使其成为廊上的经济增长的发动机。两廊上的边境口岸城市凭祥—同登、河口—老街是两国出入境的重要门户，应该成为率先合作发展共同繁荣的示范之地。

圈带动廊，廊带动次区域，这应是“两廊一圈”发展总态势。

五、关于广西南向合作发展战略

关于广西的发展定位研究有过许多提法和思路，这些都是顺应历史时势的产物，其出发点都很好。今天已是全球化和中国—东盟自由贸易区时代了，地处中国南疆边陲的广西，在发展定位上如何考虑呢？我认为自治区陆兵主席的南向战略构想对广西的发展战略作了准确定位，对一个时期以来广西发展战略的研究作了一个科学的总结。

陆兵主席的南向战略构想可以浓缩为“南向合作发展战略”。他确定了在“9+2”泛珠区域，大西南出海大通道，中国中部崛起和中国—东盟自由贸易区的大格局中的广西战略发展方向。

为了实施好南向合作发展战略，我们应该做好如下事项：

（1）要把中国—东盟博览会作为南向合作发展的重要平台。

(2) 要把“两廊一圈”作为广西与越南合作的一个新起点。

(3) 要把“两廊一圈”作为广西与东盟各国合作发展的一个切入点。

(4) 要把“两廊一圈”作为广西参与澜—湄合作开发的一个重要桥梁。

(5) 要集中力量，加快广西沿海的发展。一圈中最具发展潜力是环北部湾经济圈的北环带，要力促其成为“两廊一圈”中的增长极、发动机和火车头。

(6) 要集中力量，加快南疆重要门户南宁的全面发展。这是东廊上最具发展力的增长极。

(7) 要集中力量，加快边境口岸城市东兴和凭祥的发展。这是“两廊一圈”中最有条件率先展开国际合作的地方。

(8) 实施南向合作发展战略，我们仍有绝对的必要加强与西南地区、中部地区、粤港澳地区和海南省以及全国各地的全面合作。没有他们的支持，南向合作发展战略也难有成效。反之，若我们始终如一地去做联合的工作，主动争取各方的支持，那么南向合作发展战略就一定会取得巨大成效。

以上五点意见，可以说是我参与“两廊一圈”研究的主要观点和思考。以此供课题组斟酌。

关于加快北部湾（广西）经济区开放开发 推进“两廊一圈”建设的意见和建议

“两廊一圈”可行性研究联合课题组^①

根据广西壮族自治区人民政府办公厅 2006 年 6 月 19 日来函精神，我们在完善《中越两国合作建立“两廊一圈”可行性研究》的基础上，对加快北部湾（广西）经济区开放开发的问题进行了深入研究。

中越两国合作建立“两廊一圈”，其发展序应重点发展“一圈”。重心放在“一圈”，广西北部湾地区作为中国华南经济发达地区与东南亚的结合部，价值才能更进一步突显出来。中共广西壮族自治区党委、自治区人民政府将发展的重心放到沿海，加快北部湾（广西）经济区的开放开发，这是一个非常正确的战略决策，对广西经济社会发展将产生重大和深远的影响，也将能更快更有效地推进“两廊一圈”的建设。在具体实施上，我们有如下一些意见和建议：

一、从沿海三市现状出发，科学确定北部湾（广西）经济区的发展目标和定位

世界上凡濒临海洋并重视海洋开发和利用的国家和地区，几乎都是因海而生、依海而存、靠海而兴，其经济都处于领先地位。美国著名经济学家萨克什说，全球 GDP 的 50% 产生于距海岸线 50 英里的

^① 联合课题组由广西民族大学、广西老年科技工作者协会、广西发展研究中心和广西大学商学院组成

范围内。新加坡依托其天然良港在裕廊岛建成了世界第三大炼油中心，其港口经济对全国经济增长的贡献率达三分之一；荷兰鹿特丹港及临港产业对城市 GDP 贡献率为 34%；美国西海岸的洛杉矶港，该市 70% 的收益来自于临港产业。2005 年，福建省海洋经济总产值超 2000 亿元，海洋经济增加值占全省地区生产总值 14.12%，成为福建省经济发展的重要支柱。

背靠大西南、南临北部湾的三个港口城市：北海、防城港、钦州，地处北部湾经济圈的中心位置，是中国与东盟、东亚、东南亚的连接点，是我国西部惟一的沿海地区，区位优势明显，战略地位突出，理应率先发展，并为广西和西部的发展发挥辐射带动作用。然而，与这样重大的使命形成鲜明对比的是，三个港口城市错过了中国对外开放与接受国内外产业转移的多次契机，目前开发开放程度仍然较低，基础较为薄弱，与其他沿海地区相比还有相当差距。

1. 经济发展水平仍比较滞后

2005 年，沿海三市实现地区生产总值 479.34 亿元，占全自治区实现地区生产总值 4063.30 亿元的 11.8%；财政收入 41.78 亿元，占全自治区财政收入 475.37 亿元的 8.79%；规模以上工业增加值 67.26 亿元，占全自治区实现工业增加值 833.12 亿元的 8.07%；规模以上工业利税总额 17.27 亿元，占全自治区规模以上工业利税总额 289.3 亿元的 5.97%；进出口总额 12.33 亿美元，占全自治区进出口总额 51.83 亿美元的 28.78%；外商直接投资 1.23 亿美元，占全自治区外商直接投资 3.79 亿美元的 32.34%。地区生产总值的构成不够合理，基础设施、产业水平，特别是现代服务业都比较落后。2005 年，第一、二、三产业的比例，北海市为 25.7 : 36.35 : 38.38；防城港市为 24.0 : 34.7 : 41.4；钦州市为 39.42 : 29.61 : 30.96。

2. 城市综合竞争力处于全国后列

根据中国社会科学院 2006 年《城市竞争力蓝皮书：中国城市竞争力报告 No. 4》，对全国 200 个城市综合竞争力排名，北海市排 122 位，防城港市排 192 位，钦州市排 199 位；按增长指数排名，北海市排 57 位，防城港市排 161 位，钦州市排 131 位；按规模指数排名，

北海市排 156 位,防城港市排 192 位,钦州市排 171 位;按效率指数排名,北海市排 132 位,防城港市排 153 位,钦州市排 195 位;按效益指数排名,北海市排 31 位,防城港市排 27 位,钦州市排 67 位;按结构指数排名,北海市排 173 位,防城港市排 200 位,钦州市排 193 位;按质量指数排名,北海市排 97 位,防城港市排 181 位,钦州市排 182 位;按就业指数排名,北海市排 198 位,防城港市排 171 位,钦州市排 177 位。8 个分项指数中,三市除效益指数外,其余增长指数、规模指数、效率指数、结构指数、质量指数、就业指数等均居后列。

3. 对外开放水平低

外贸依存度是指一定时期内一个国家或地区对外贸易总额占该国国内生产总值的比重,它是衡量一个国家或地区贸易开放程度的一个基本指标,也是反映一国与国际市场联系程度的标尺。随着中国加入 WTO 以及更深刻地融入经济全球化进程的加快,我国的外贸依存度正处于一个迅速上升的时期。按照人民币对美元年平均汇价 8.1917:1 计算,2005 年我国外贸依存度为 63.9%,沿海省市区从高到低依次为:上海 166.96%、广东 166.55%、天津 119.36%、江苏 102.19%、福建 67.97%、浙江 65.82%、辽宁 41.97%、山东 34.04%、海南 23.77%、河北 13.01%,广西为 10.45%,居最后。广西沿海三市平均为 21.05%。

外商直接投资占全社会固定资产投资的比重,也可反映一个国家或地区对外开放的程度,2005 年全国为 5.58%,沿海省市区从高到低依次为:天津 17.98%、上海 15.84%、广东 14.93%、海南 14.79%、江苏 12.35%、浙江 9.51%、福建 9.12%、辽宁 6.99%、山东 6.97%、河北 3.73%、广西 1.76%。广西沿海三市平均数为 5.04%。数据显示,广西对外开放程度居沿海省市区倒数第一。广西沿海三市的平均数虽然比全自治区的平均水平好一些,但也未能达到全国的平均水平。

4. 沿海三市港口规模偏小,在全国排名较后

综观世界城市经济发展史,发展最快的城市,最发达的城市,都

是和港口密切联系在一起的。如荷兰鹿特丹、日本东京、美国纽约、德国汉堡等。据统计,世界国际性都市 90% 以上位于海岸线和大河口的三角洲上。在国内,许多港口城市的崛起也印证了港口产业“点石成金”的故事。如宁波市依托港口,正在加快建设连绵 20 多公里的以石化、钢铁、汽车、能源、造纸为主的临港工业带;惠州则依托惠州港和中海壳牌的 80 万吨乙烯项目,意欲打造世界级石化基地,等等。港口催生了一座座现代化城市,演绎着城市经济的繁荣与精彩。

1993 年,交通部制订的《全国港口主枢纽总体布局规划》,将大连、营口、秦皇岛、天津、烟台、青岛、日照、连云港、上海、宁波、温州、福州、厦门、汕头、深圳、广州、珠海、湛江、防城、海口 20 个港口确定为沿海主枢纽港,北海港、钦州港皆未上榜。作为主枢纽港,应具备六项功能:运输组织功能、装卸储运功能、工业开发功能、现代物流功能、通信信息功能、综合服务功能等。而且,沿海主枢纽港还应具备一定的应变能力,保证能源、大宗原材料和粮食等国家战略物资的储运,设施建设适当兼顾战时特殊物资运输的需要,保障国家经济和国防安全。

2005 年,20 个沿海主枢纽港按货物吞吐量排位,上海港为 4.43 亿吨,排第一位;防城港为 2006 万吨,排倒数第二位;汕头港为 1508 万吨,排倒数第一位。按 2005 年集装箱吞吐量排位,上海港为 1808 万标准箱,也排第一位;防城港为 10.5 万标准箱,排倒数第一位。

2005 年,北海港、钦州港的货物吞吐量分别为 769.99 万吨、523 万吨;集装箱吞吐量分别为 2.39 万和 2.5 万标准箱。广西三个港口货物吞吐量、集装箱吞吐量的合计,还不到其他发达港口一个工作平台的年工作量。同时,目前三个港口结构不合理、定位不明确、功能重复雷同,妨碍了整体沿海资源的利用和规模效益的发挥。

5. 缺乏公认的核心,三市的一体化动力不足

一个区域的发展需要拥有一个具有强大辐射功能的中心,没有一个核心,就很难有一体化的思路。目前沿海三市对周边没有什么大的

带动作用，辐射作用小，无法形成中心，而且三市产业结构雷同，一体化动力不足，要进行分工协作，还需要做很多工作。

显然，改革开放 20 多年来，广西沿海的开放开发，仍处在初级阶段。要在这样一个基础十分薄弱，各方面发展水平普遍低下的地区，建设成为一个对周边国家和地区具有磁场效应的中心，带动广西发展，需要一个长期的发展过程，需要认清任务的长期性和艰巨性，应在科学论证的前提下确定发展目标和定位，分期分阶段地逐步推进。

鉴于沿海三市与其他省份沿海城市差距较远的现实，我们认为北部湾（广西）经济区全面开放开发，要面向东南亚和南亚，依托港粤琼，努力建设成为我国华南、西南和中南对外开放的重要门户，成为广西经济发展的龙头和泛珠三角亚增长极。

二、北部湾（广西）经济区开放开发面临的新情况

改革开放以来，中国经济形成了东、中、西梯次发展的区域格局。在这个大格局中，东部沿海地区又形成了“珠三角”、“长三角”、京津冀三大经济圈。“珠三角”深圳开放的时候，是全国开放的首发地区，当时全国都没开放，全国体制创新的效应都体现在这个地区，占了先发的优势。到浦东开放的时候，这种效应还没有释放尽，浦东仍然有很好的条件。与“珠三角”、“长三角”相比，北部湾（广西）经济区所处的发展环境已大不相同。

1. 发展目标的变化

无论是上个世纪 80 年代的深圳特区，还是 90 年代浦东新区，当时经济发展以追求速度为主，因而“深圳速度”、“浦东效率”成为各地区效法的楷模。在总结发展经验和教训基础上，中央提出了科学发展观的发展理念，要求在新的历史时期，切实转变增长方式，提高自主创新能力，走可持续发展的、经济社会协调发展的道路。科学发展观是坚持以人为本，全面、协调、可持续的发展观，要求统筹城乡协调发展、区域协调发展、经济社会协调发展、国内发展和对外开放、人与自然和谐发展，不能再纯粹以追求 GDP 为目标。

2. 宏观背景的变化

随着我国社会主义市场经济体制的逐步确立，加入世贸组织及融入经济全球化步伐加快，特别是国民经济保持 20 多年的快速增长。在这种背景下，一些行业开始出现产能过剩，特别是最近一个时期，全国城镇固定资产投资增长趋猛，存在“投资反弹”或“经济过热”的担忧，某些紧缩性调控政策开始出台，货币政策持续适度从紧将是当前一段时间的一个主题。在这种形势下，北部湾（广西）经济区的“加快发展”的要求，不可能不受到一定程度的抑制。同时，国内资源与环境面临的压力不断增大，受到资金、土地、能源等的约束也越来越突出。北部湾（广西）经济区进一步加快发展，需要彻底摆脱以往高投入、高消耗、高污染的传统发展模式，探索出一条新的区域发展模式。

3. 政策环境的变化

我国改革开放已经 20 多年，中国已加入 WTO，很多游戏规则都不是我们自己定了，要和国际接轨，这就使得政策效应就远不如“珠三角”、“长三角”。随着经济的发展，国家在财税政策倾斜上的力度不会太特殊，今后将向均衡化的方向发展。而且，目前不仅“珠三角”、“长三角”发展势头依然强劲，天津滨海新区的发展又成为国家战略，西部大开发、东北振兴和中部崛起同样也成为一定程度上的区域热点，势必使得北部湾（广西）经济区对社会各类资源的吸引力大打折扣。所以，北部湾（广西）经济区的压力将会很大，不仅要与国内接轨，而且要与国际接轨；不仅要面临国内的竞争，还要面临国际的竞争。

4. 行政区与经济区的矛盾日益显现

随着经济全球化和区域经济一体化步伐加快，区域整合趋势的力度加大，行政区与经济区的矛盾必然日益显现，主要表现在三个方面：一是行政区之间产业发展自成体系，产业同构、同质竞争，生产力布局重复；二是外向性经济发展各自为政；三是生产要素在区域内流动不畅和市场分割。结果带来盲目、重复投资和同向低层次竞争，使经济区内统一的共同市场难以形成，带来资源、资金、技术耗费增