

中越两国建立“两廊一圈”
可行性研究丛书·第四卷
丛书主编 万辅彬

“昆明—河内—海防”

经济走廊建设研究

本卷主编 贺圣达 刘 稚
副主编 万辅彬 马 勇

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·第四卷

丛书主编 万辅彬

“昆明—河内—海防”经济走廊建设研究

本卷主编 贺圣达 刘 稚

副主编 万辅彬 马 勇

中国商务出版社

中国·北京

图书在版编目(CIP)数据

“昆明—河内—海防”经济走廊建设研究/贺圣达主编.
—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4卷/
万辅彬 主编)

ISBN 7-80181-638-2

I. 昆... II. 贺... III. 地区经济—国际合作:经济
合作—研究—云南省、越南 IV. F127.67 F125.533.3

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2007)第 000077 号

**中越两国建立“两廊一圈”可行性研究丛书·第四卷
“昆明—河内—海防”经济走廊建设研
究**

丛书主编 万辅彬

本卷主编 贺圣达 刘 稚

副主编 万辅彬 马 勇

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

11.375 印张 311 千字

2006 年 12 月 第 1 版

2006 年 12 月 第 1 次印刷

印数:1000

ISBN 7-80181-638-2

F·974

定价:29.80 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

“昆明—河内—海防”经济走廊建设研究课题组

课题组长 贺圣达 云南省社会科学院副院长、研究员、博士生导师
副组长 刘 稚 云南省社会科学院东南亚所副所长、研究员
成 员 马 勇 云南省社会科学院研究员
陈铁军 云南省社会科学院研究员
曹大明 云南省社会科学院
李 平 云南省社会科学院
张荐华 云南省社会科学院
王尚勤 云南省社会科学院
彭慧英 云南省社会科学院

前 言

2004年5月，越南前总理潘文凯访问中国时提出越中合作建设昆明—老街—河内—海防和南宁—谅山—河内—海防“两个经济走廊”及“环北部湾经济圈”的设想。其后，中国政府积极响应并表示支持云南、广西、广东、海南等省区加强与越南的老街、谅山、广宁、河内、海防五省市的经贸合作。同年10月，中国国务院总理温家宝访越期间，两国领导人达成共识，在中华人民共和国政府和越南社会主义共和国政府联合公报中，双方同意在中越两国政府经济贸易合作委员会框架下成立专家组，积极探讨“两廊一圈”的可行性。

2005年1月，作为对两国政府联合公报的积极回应，广西壮族自治区人民政府陆兵主席批准广西民族大学和广西老科技工作者协会立项，开展“中越两国建立两廊一圈可行性研究”，课题组把“昆明—河内—海防经济走廊”称为“西廊”，成立了相应的子课题，子课题组长为万辅彬，副组长为云南省社会科学院研究员马勇、广西民族大学高剑平博士，成员有曲用心、韦丹芳等。该子课题在赴云南、越南考察过程中，得到了云南社会科学院的大力帮助，由于云南省社会科学院有关专家的参与，“西廊”课题组研究进展比较顺利，其成果作为“两廊一圈”可行性研究的一部分。参与了课题结题与鉴定。为此，我们向云南省社会科学院的领导和有关研究人员表示衷心地感谢。

早在2002年底，云南省社会科学院就与越南贸易部研究院对“昆明—河内—海防经济走廊”进行合作研究，经过长期积淀，成果丰硕，比“两廊一圈”“西廊”的研究报告更为深入、更为全面、更

为系统。为了反映中国专家对“两廊一圈”可行性研究的最新成果，云南省社会科学院有关负责人和广西“两廊一圈”可行性研究课题组负责人达成协议，将云南省社会科学院的研究成果列入《中越两国建立“两廊一圈”可行性研究》丛书出版。

在研究过程中，“两廊一圈”课题组请广西民族大学外语学院越南语专业韦长福、罗文青两位老师翻译了越南贸易部贸易研究院院长阮文历先生 2005 年出版的新作：《昆明—老街—河内—海防经济走廊经济贸易的发展》，为课题研究提供了很好的借鉴，最近阮文历先生授权我们出版他的这部书的中文译本，本书以附录形式收入。在此，我们对越南贸易部研究院阮文历院长表示深切的谢意。

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

“两廊一圈”是指中越之间昆明—河内—海防经济走廊(简称西

^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。

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。

目 录

CONTENTS

概论 构建昆明—河内—海防经济走廊全面推进滇越经济合作	(1)
一、建立昆河海经济走廊的背景、内涵和意义	(2)
二、建立昆明—河内—海防经济走廊的环境和条件	(8)
三、昆明—河内—海防经济走廊建设的前景分析	(12)
四、昆明—河内—海防经济走廊建设的总体思路、发展目标	(18)
五、重点合作领域与项目	(21)
六、对相关政策措施的建议	(22)
第一章 昆明——河内—海防经济走廊基本情况概述	(29)
一、地理与气候	(29)
二、自然资源	(33)
三、城市口岸与交通	(39)
四、经济发展	(49)
五、对外经贸合作	(58)
第二章 建设昆明—河内—海防经济走廊的背景、意义与发展前景	(66)
一、建立昆河海经济走廊的背景和意义	(66)

二、建立昆明—河内—海防经济走廊的机遇和条件·····	(70)
三、昆明—河内—海防经济走廊建设的前景·····	(77)
第三章 昆明—河内—海防经济走廊建设的总体框架、发展目标 和重点合作领域 ·····	(84)
一、发展模式与总体思路·····	(84)
二、发展目标与优势产业·····	(86)
三、重点合作领域与项目·····	(95)
第四章 滇越铁路云南境内段改造方案研究 ·····	(107)
(一)滇越铁路改造的背景·····	(107)
(二)滇越铁路云南境内段改造方案·····	(111)
(三)铁路主要技术标准的初步意见·····	(120)
(四)推荐方案及分期建设意见·····	(125)
第五章 元江—红河国际航运开发与红河流域生态保护研究 ·····	(127)
一、开发元江—红河国际航运的背景和意义·····	(128)
二、红河航运运量发展预测·····	(132)
三、开发方案与效益评估·····	(134)
四、元江—红河流域开发保护与生态环境治理·····	(138)
第六章 河口口岸在昆河海经济走廊中的功能定位与建设规划 ·····	(145)
一、关于河口口岸的功能定位·····	(146)
二、加快河口口岸建设的重要性与紧迫性·····	(153)
三、发挥优势,突出重点,将河口建成名符其实的国际口岸··	(156)
第七章 昆明—河内—海防经济走廊中的贸易投资便利化措施研究 ·····	(161)
一、中越双边贸易与投资合作的政策环境·····	(161)
二、经济走廊建设中双边贸易投资合作的重点和政策问题··	(170)
三、建立昆河海经济走廊中实行贸易投资便利化的原则和措施	

.....	(172)
参考文献.....	(177)
后记.....	(179)
附录	
《促进昆明—老街—河内—海防经济走廊经济贸易发展研究》	

一、昆明一河内一海防经济走廊

(一)

概 论

构建昆明一河内一海防经济走廊 全面推进滇越经济合作

在次区域合作中建立经济走廊的设想是 1998 年大湄公河次区域第八届部长级会议提出的，其涵义是在一个特定的地理区域内，以交通基础设施建设为基础，把生产、贸易、投资等经济活动有机地结合起来，从而实现各种生产力要素的跨区域或跨国流动优化配置的合作机制。在亚洲开发银行提出的与云南相关的南北“三纵”走廊中，东线走廊“昆明一河内一海防走廊”是沿线距离最短、大中城市最多、交通条件较好、经济较为活跃的一条，最有条件率先建成经济走廊并成为示范。

2001 年 8 月在昆明召开的中越地区经贸合作国际研讨会正式提出滇越共建昆明一河内一海防经济走廊的构想。2002 年底以来，云南省社会科学院和越南贸易部贸易研究院就这一课题联合开展了深入研究。本报告即以双方共同研究成果为基础，结合当前形势发展要求，就云南省如何抓住机遇，迎接挑战，以共同构建昆明一河内一海防经济走廊为突破口，全面拓展与越南的经济合作，推进大湄公河次区域合作和中国一东盟自由贸易区建设这一课题提出基本思路和对策建议。