

连接中国—东盟 自由贸易区的桥梁

——广西通道经济研究

周英虎 著



越南



菲律宾



老挝



马来西亚



柬埔寨



泰国



新加坡



印度尼西亚



中国财政经济出版社

F127.67
Z812

中国—东盟经济与教育研究丛书

连接中国—东盟自由贸易区的桥梁 ——广西通道经济研究

周英虎 著

中国财政经济出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

连接中国—东盟自由贸易区的桥梁：广西通道经济研究 / 周英虎著. —北京：中国财政经济出版社，2008.7
(中国—东盟经济与教育研究丛书)
ISBN 978 - 7 - 5095 - 0748 - 3

I. 连… II. 周… III. 地区经济—经济发展—研究—广西 IV. F127.67

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2008) 第 082746 号

封面设计：石 奇

版式设计：韦杏荣

中国财政经济出版社 出版

URL: <http://www.cfeph.cn>

E-mail: cfeph@cfeph.cn

(版权所有 翻印必究)

社址：北京市海淀区阜成路甲 28 号 邮政编码：100036

发行处电话：88190406 财经书店电话：64033436

广西万泰印务有限公司印刷 各地新华书店经销

890×1240 毫米 1/32 开 7.125 印张 162 千字

2008 年 7 月第 1 版 2008 年 7 月第 1 次印刷

印数：1—800 定价：26.00 元

ISBN 978 - 7 - 5095 - 0748 - 3

(图书出现印装问题，本社负责调换)

本社质量投诉电话：010-88190744

教育部 2005 年批准立项资助项目 “适应中国—东盟自由贸易区
发展需要的经济管理类人才培养模式的研究与实践”
课题系列研究成果

中国—东盟经济与教育研究丛书编委会

总 主 编 席鸿建

副总主编 蒙丽珍

编 委 (以姓氏笔画为序)

阳 妮 李伯兴 李家瑗

张文安 周英虎 罗奇红

莫光政 葛 兵 廖 玉

廖文龙

《中国—东盟经济与教育研究丛书》

出版前言

奉献给读者的这套中国—东盟经济与教育研究丛书，是教育部 2005 年批准立项资助项目的“适应中国—东盟自由贸易区发展需要的经济管理类人才培养模式的研究与实践”研究成果的重要组成部分。项目负责人席鸿建教授和蒙丽珍教授带领的研究团队，经过历时 3 年的研究与实践，取得了一系列丰富的研究成果，初步构建了适应中国—东盟自由贸易区发展需要的经济管理类国际性开放型人才培养模式，制定和实施了国际性开放型人才培养方案，初步形成了国际性开放型课程体系和实践教学体系，创建了“东盟国际会计人才培养创新试验区”，指导了广西财经学院教育教学改革和发展，提升了教学改革研究的水平，提高了人才培养质量。

中国—东盟经济与教育研究丛书，包括《中国—东盟财经热点问题研究》、《转轨时期中越财政比较》、《中国—越南会计比较研究》、《连接中国东盟自由贸易区的桥梁——广西通道经济研究》、《中国—东盟区域产业集群发展研究》、《中国—东盟人才培养研究》、《中国—东盟大学管理研究》等 7 本。该丛书立足于中国—东盟自由贸易区建设的宏观背景，重点研究了中国—东盟财经热点问题、转轨时期中越财政问题、中越会计比较问题、通道经济问题、中国—东盟区域产业集群发展以及中国—东盟大学管理、人才培养等问题。

中国—东盟经济与教育研究丛书的出版对于读者了解中国—东盟经济有关的热点问题和东盟自由贸易区发展相关的人才培养具有一定的参考价值。

这套丛书的出版得到了学校领导的大力支持，中国财政经济出版社郭兆明、蔡丽兰等有关领导、编辑同志为丛书出版给予的大力支持和所付出的辛勤劳动，我们在此一并表示衷心的感谢！

《中国—东盟经济与教育研究丛书》编委会

2008 年 7 月

引 言

近些年来,随着社会与经济的发展,人们越来越关心和重视自身和周边地缘环境对当地社会与经济发展的影响。而这种影响总是与通道和通道经济范畴紧密联系在一起。人们在社会实践和理论探讨中往往自觉和不自觉地大量地使用着通道和通道经济的概念,诸如经济大通道、大通道经济等,常常是许多地方显示自身地缘优势、吸纳投资、对外联系、加强合作的金字招牌。然而究竟什么是通道与通道经济,不同地缘通道和通道经济之间究竟有什么不同,各自又有什么样的优势与劣势……,人们对其的理解和认识却是模糊的,甚至是根本不了解的。因此,对通道、通道经济以及通道经济比较的相关问题进行探讨是十分必要的,并且具有一定的现实意义和社会经济价值。

本书由基础理论篇,历史沿革、现状与支撑条件篇和广西通道经济实证研究篇三个部分构成。在基础理论部分,我们将对通道与通道经济的基本涵义和相关知识进行介绍和探究。因为,这些基础理论和知识,是认识和理解通道经济比较研究的前提和钥匙。

第二部分是本书的一个重点。在这里,我们就广西通道与通道经济的历史进行了必要的回顾,在此基础上对广西各通道与通道经济发展的基本情况做了简要介绍。希望藉此使读者对广西通道与通道经济的发展现状与未来趋势有一个大致的了解和认识。

经济一体化是当今世界发展的主流,中国作为发展中的市场经济国家,只有不断地借鉴其他国家经济发展的成功经验,吸取失败教训,才能使我国经济发展少走弯路,健康有序。这就是我们在本书中安排第三部分的用意。在这里,我将自己十几年来来的相关研究成果做了精选与汇集,希望能对读者有所帮助。

作者

2008年7月

目 录

上篇 基础理论篇

第一章 通道的基本涵义	(1)
第一节 通道的定义	(1)
第二节 形成通道优势的经济条件	(3)
第三节 经济通道	(4)
第四节 通道经济	(5)
第五节 通道、经济通道和通道经济的关系	(6)
第六节 交通枢纽	(7)
第二章 资源	(8)
第一节 资源	(8)
第二节 自然环境与自然资源	(10)
第三节 交通运输业	(12)
第三章 区和地	(13)
第一节 经济区	(13)
第二节 区域	(14)
第三节 区域规划	(15)
第四节 地	(15)
第五节 区位	(16)
第六节 经济地带	(19)
第七节 产业结构	(20)
第八节 交通运输方式	(21)
第九节 地理位置	(22)
第四章 城市经济	(24)
第一节 城市	(24)
第二节 城镇体系	(25)
第三节 城市经济与乡村经济	(25)

第四节 商业与流通	(26)
-----------------	------

中篇 历史沿革、现状与支撑条件篇

第五章 广西通道发展的历史沿革与现状	(27)
第一节 广西通道发展的历史沿革	(27)
第二节 广西通道与经济现状	(30)
第六章 广西通道简介	(41)
第一节 广西重要港口简介	(41)
第二节 陆路通道简介	(49)
第七章 广西通道的支撑条件	(57)
第一节 自然地理环境	(57)
第二节 人口分布	(60)
第三节 对外贸易	(61)
第四节 交通运输	(63)
第五节 科学技术	(64)

下篇 实证研究篇

第八章 区域经济一体化、中国—东盟自由贸易区与广西边境贸易研究	(67)
第一节 区域经济一体化的基本形式	(67)
第二节 中国—东盟自由贸易区——世界区域经济一体化主流之一	(68)
第三节 边境贸易与广西边境贸易	(72)
第四节 广西边境贸易未来发展的基本设想与对策	(77)
第九章 广西经济发展必须关注的几个问题	(80)
第一节 广西公路运输建设问题和隐性重复建设问题	(80)
第二节 广西能源建设中的问题和发展对策	(87)

第三节	相关链接：制约百色铝业发展的基本因素—— 能源问题	(90)
第四节	广西“桂—海”高速公路问题分析	(92)
第五节	广西发展林产工业应考虑可持续发展问题	(95)
第十章	泛北部湾合作与泛珠三角合作比较研究	(101)
第一节	泛北部湾合作与泛珠三角合作的联系与区别	(102)
第二节	泛北部湾合作面临的问题	(104)
第三节	泛北部湾合作目前亟待解决的问题	(106)
第十一章	广西县域经济发展问题研究	(109)
第一节	广西县域经济的基本分类	(109)
第二节	广西目前县域经济发展中的主要问题	(110)
第三节	解决问题的基本对策	(114)
第十二章	崇左市未来经济发展趋势分析	(119)
第一节	崇左市经济发展的现状	(119)
第二节	崇左市经济未来发展的对策	(120)
第三节	崇左市未来经济发展中应当注意的问题	(121)
第十三章	南北钦防产业选择和布局中应当注意的几个 问题	(123)
第一节	南北钦防在未来广西经济发展中的作用	(123)
第二节	南北钦防产业选择和布局中应当注意的问题	(123)
第三节	南宁市城市建设中需要注意的九个问题	(127)
第十四章	湄公河经济区国家经济概况与广西经济发展问题 研究	(132)
第一节	问题产生的背景	(132)
第二节	湄公河经济区国家和地区基本情况	(132)
第三节	湄公河经济区所带来的机遇与存在的问题 ...	(141)
第四节	广西在湄公河经济区发展中的作用及未来经济 发展分析	(145)

第十五章 中国—东盟博览会相关问题研究	(150)
第一节 中国—东盟博览会的经济性与经济性的中国—东盟博览会	(150)
第二节 正确把握中国—东盟博览会的几个问题	(152)
第三节 广西区域经济的发展应当重视物流的作用	(156)
第十六章 凭祥经济问题研究	(159)
第一节 旅游经济应当是凭祥未来经济发展的主导	(159)
第二节 中国凭祥—越南凉山边境旅游经济问题研究	(162)
第十七章 贵港市的优势、劣势和经济发展对策研究	(167)
第一节 贵港市的优势和劣势	(167)
第二节 贵港市经济发展的对策	(169)
第十八章 百色经济发展中必须关注的几个问题	(173)
第一节 规模经济与可持续发展的关系问题	(173)
第二节 规模经济与能源保障问题	(174)
第三节 规模经济与环境承载能力问题	(175)
第四节 百色经济发展的基本对策	(176)
第十九章 大通道经济与黔桂经济发展问题	(178)
第一节 “大通道经济”——一个需要正确定位的经济范畴	(178)
第二节 广义的大通道经济范畴是包括黔桂两省区在内的区域经济	(180)
第三节 目前制约黔桂两省区大通道区域经济发展的主要问题	(181)
第四节 关于未来大通道经济观念下黔桂经济发展的几个对策	(183)
第二十章 广西与东盟相关问题研究	(185)
第一节 防城港、东兴经济发展现状的分析	(185)
第二节 广西应当重视“南宁—凭祥—凉山—河内—海防—广宁”经济走廊问题研究	(190)

第三节	广西在东盟人才培养引进中的地位、作用与对策		(192)
第二十一章	玉林市的优势、问题和经济发展对策研究	...	(195)
第一节	玉林市的优势		(195)
第二节	玉林市的问题		(198)
第三节	玉林市经济发展的对策		(199)
第二十二章	理想与现实——右江与红水河枢纽工程考察报告		(204)
第一节	右江与红水河枢纽工程的意义		(204)
第二节	右江—红水河枢纽工程存在的问题		(205)
第三节	解决右江与红水河枢纽工程问题的对策		(209)
主要参考文献			(213)

上篇 基础理论篇

第一章 通道的基本涵义

第一节 通道的定义

通道经济首先是与通道紧密相联的范畴，因此通道是认识通道经济的起点。所谓通道是指与公路、铁路、水路和空路密切相关的交通与设施、信息的统称。它包括以下几层含义：

一、通道是一个地理概念

通道是与一定地缘直接相关的区域地理范畴。通道的形成首先是与人类社会、经济交往的发展紧密联系的。随着人类社会的发展，社会分工使得一些拥有自然环境和资源条件优势的地域逐渐成为联结其他地域的中心环节，而由这些环节构成的地带就是一般意义上的通道。因此，通道首先是一个地理上的概念。

二、通道不是固定而不变的

通道不是生来就有的，也不是一成不变的。它是随着人类社会发展的变化而变化的，并因为经济布局的改变而改变的。即通道的地位不是固定的，而是随着社会经济发展的需要而变动。

三、通道往往不是由单一交通方式与设施、信息构成的，而是多种交通方式与设施、信息的综合

这种综合是构成和连接不同地区、国家社会经济之间不可或缺的纽带和桥梁，是现代社会经济运行的大动脉。

四、通道的形成需要一定的条件

通道的形成既受制于地缘位置的客观自然条件，也与人类改造和利用自然的主观愿望密切相关，是客观世界与主观意识共同

作用的结果。两者相辅相成。

五、通道内的不同线路既可能属于同一种交通方式，也可以分属不同的交通方式

每条通道都有自己的边界，相对两边界的距离不同，通道的宽窄和范围也就不同。因此，通道可能是一个狭长的地带（如河西走廊公路、铁路通道；重庆—上海长江航运通道；连云港—阿拉山口铁路通道；黎（塘）—湛（江）铁路出海通道），也可能是一个大范围的区域（如广西出海通道；云南东南亚、南亚陆路出境通道），更可能是一个大视野的地域（如巴拿马运河通道、苏伊士运河通道、多瑙河国际通道）。

通道具有重大的社会经济作用。首先，它能满足社会经济发展的客观需要，以便发挥交通运输系统对社会发展空间分布的调节作用，加强区域之间的经济联系，体现国家对整体经济发展的宏观意图；其次，不同的交通运输方式有不同的优势和特点，将不同的交通运输方式组合在一起，有助于调整交通结构，改善交通运输布局，发挥综合交通网的作用；第三，通道的建设可以改善沿海港口的布局，形成与社会经济发展相适应的几大港口群，使沿海和内地的经济发展相互补充，相互支持，相得益彰；第四，拥有通道的地方可以利用其地缘优势吸纳项目和资金，拉动当地经济快速增长，形成新的经济增长带或增长极，实现跨越式的发展。

通道形成的因素很多，主要有自然地理条件与特征、工农业生产格局，自然资源的开发与人口的分布，国家政治、军事及国际贸易的需要，科学技术进步与现代化交通运输业的发展等。

世界上已形成较发达通道的国家有美国、加拿大、意大利、印度、德国和哥斯达黎加等。中国的通道已纳入长远规划。由交通部编制的《2000年水运、公路交通科技、经济和社会发展规划大纲》提出，综合交通运输网建设应着力开发完善8条以不同方式的交通密集地带，也是全国交通运输的骨干线路。它们是：1. 由哈尔滨至大连的高等级公路、铁路、输油管道相联接的东北地

区陆上南北通道；2. 由高等级公路、铁路、航空和余杭运河组成的山海关至杭州的东部地带南北通道；3. 由高等级公路、铁路、航空等方式组成的北京至广州的中部地带南北通道；4. 由大秦铁路、干线公路组成的秦皇岛至大同的北路东西能源通道；5. 由高等级公路、铁路、航空等方式组成的从天津至太原的中路东西通道；6. 由高等级公路、铁路组成的连云港经大西北至新疆的东西通道；7. 以长江为主干，与相应公路、铁路、航空等方式组成的上海至西南地区的东西通道；8. 以珠江水系与干线公路、铁路、航空相连的广州至昆明的南部东西通道。

通道与交通是两个有着密切联系又相区别的不同概念。两者的联系是：交通是联结通道的纽带，是构成和支撑通道网络的干线和支线（交通一般有两种含义，一是指往来通达，二是指各种运输和邮电事业的总称）。两者的主要区别是：通道是一种特指的交通，是与地缘优势的地理环境紧密结合的具有一定区域限定性交通要道。

第二节 形成通道优势的经济条件

经济条件是通道优势形成和发展的经济基础。在市场经济中，通道的经济条件主要包括经济发展过程的不同阶段、原有经济基础、市场条件和资金条件等。

对通道优势的判断是一个复杂的过程，不同地域具体发展阶段的层次水平与类型不同，都会对通道的形成和发展产生重要的影响。

拥有通道优势的地域并不一定就拥有经济优势。这是因为地域发展有其历史继承性，任何生产方式与社会的变革，都不是对已有物质基础的否定，而是在前人已经建立的基础上进行去伪存真，是改革、继承与发展。充分使用与发挥原有社会经济基础的优势，改造劣势，是任何社会在通道产业布局与经济发展过程中都必须认真考虑的问题。

生产的目的是为了消费，而任何商品的消费则都需要通过市

场。因此，市场与消费之间的关系和条件与通道产业的分布和通道形成及通道经济的发展都具有直接的关系。如果说自然条件与自然资源、地缘位置与交通条件和人力资源状况是从经济运作的基础和过程对通道的形成与发展产生作用，那么市场条件则是从经济运作的目的，对通道的形成与发展产生作用。

通道作为经济发展的一个载体，与任何经济地域的形成一样离不开资金的保证，没有一定而必要的资金支撑，任何项目的建设都是一句空话。

第三节 经济通道

经济通道是指商品或其他物资经由此特定地域流动与经由其他地域流动相比能够更快速、更节约实现位移的通道。经济通道的具体含义是：

一、经济通道中的经济是指节省或节约

只有在路径（短）、时间（快）和费用（小）等方面具有比较优势的特定地域才能称为经济通道。

二、经济通道是与经济密切相关的范畴

这里的经济是指社会再生产活动及其所体现的关系。经济通道尽管首先是一个地缘关系意义上的定义，但是作为能够节省流通成本的通道—经济通道则是与社会再生产活动紧密联系的经济范畴，离开了经济的经济通道是不存在的。

三、经济通道不是固定的，而是随着社会经济的发展而发展或变动

经济通道的形成是由于一定社会经济运行的需要，经济通道的发展是随着社会经济的发展而变化或变动的。当社会经济发生重大变革时，原有的经济通道可能会萎缩、消亡，新的经济通道则可能出现、壮大。例如，古代曾经在中西方交流中发生过重大作用的古丝绸之路经济通道就是因为航海业的兴起和发展而逐渐成为历史的遗迹；而依托海路优势地位的马六甲海峡则成为后来居上的新经济通道。

四、经济通道是自然地缘客观条件和经济发展主观因素共同作用的产物，单纯的自然通道捷径或单纯的主观愿望都不能独立形成经济通道。即经济通道是人类社会与自然环境多种要素相互支撑，经过长期融合下逐渐形成的，并且随着人类社会的发展而发展，随着变化而变化。

第四节 通道经济

通道经济是指依托通道的地缘优势布局和规划产业结构，进而实现区域整体经济发展的模式。通道经济的特点是当其发展到一定的阶段，就会由于通道干线与沿线经济的相互协调和作用形成发展的通道经济带。即以交通干线和综合运输通道作为发展的主轴，以区域内的大中城市为依托，以发达的产业，特别是二、三产业为主体的发达经济区域。理解通道经济的概念需要把握以下几点：

1. 通道经济的基础是一特定区域内所拥有的通道地缘优势，离开了通道地缘优势的前提，就没有所谓的通道经济。

2. 通道地缘优势虽然是通道经济的基础或前提，但是通道只是实现通道经济的手段和连接经济的纽带。通道经济的指向和最终目的是经济而不是通道。

3. 通道经济未来发展的走向取决于区域内依托通道地缘优势布局和规划产业结构的合理性，依赖于区域内资源配置的有效性、资本投入产出的规模性和效果性。

4. 通道经济追求的目标是整体性的持久效益，是在生态环境良性循环前提下的综合效益。

5. 通道经济是开放的经济，是在公平竞争条件下的市场经济。遵循的是市场经济的基本规律——价值规律。政府虽然在通道经济中仍然是不可或缺的重要角色，但是政府的基本职能是服务，这种服务是通过政策导向等宏观调控而不是直接干预手段实现的。

第五节 通道、经济通道和通道经济的关系

通道是构成经济通道和通道经济定义的基础，没有通道就没有所谓的经济通道和通道经济。

而经济通道与通道经济尽管从词型上看仅仅是位置的置换，但是其词义的内涵则非常不同。两者之间既有着密切的关系，又存在着极大的差异。

两者的主要联系是：经济通道是通道经济存在的基础，通道经济是经济通道的延伸和发展，没有经济通道也就没有所谓的通道经济。

两者的区别主要体现在所反映的经济意义上。经济通道所表述的是便捷的通道，即物流经由拥有通道优势的地域能够节约成本或缩短时间，从而在市场竞争中占据主动地位或赢得价格优势。显然，经济通道所体现的经济意义主要是对物流业主而言的比较优势，而对于拥有通道优势的地域来讲只不过是过境通道而已，它虽然也能够一定程度上促使拥有通道优势的地方配套服务业的建立和发展，但是其所起的经济作用毕竟是非常有限的。

通道经济所表述的是通道的指向和最终目的，它不是指通道本身的节约或节省性，而是通过通道优势所体现的扩大社会再生产的现实经济价值。它所承载的经济意义不只是对于物流业主而言的比较优势，而更加重要的是对拥有通道地域主体而言的比较优势，能够变吸引物流为吸纳物流，通过延伸和扩张产业来消化物流，壮大和发展自身的经济实力，参与市场竞争。

正确地理解通道、经济通道和通道经济定义及其相互之间关系的意义在于：对于拥有通道优势的地方而言，正确的通道观应当是通道经济观而非经济通道观。通道是经济通道和通道经济的本源，只有在通道基础上才有形成经济通道的可能；经济通道是发展通道经济的前提，只有拥有便捷的经济通道，才有可能推动通道经济的发展；通道经济的目的不仅仅是便捷通道优势的展示，而是借助便捷通道的优势，达到促使经济快速发展。而经济通道