

中国与东盟 交通合作战略构想

——打造广西海陆空交通枢纽研究

主 编 古小松

副主编 赵明龙 刘建文



社会科学文献出版社
SOCIAL SCIENCES ACADEMIC PRESS(CHINA)

中国与东盟 交通合作战略构想

——打造广西海陆空交通枢纽研究

主 编 古小松

副主编 赵明龙 刘建文



社会科学文献出版社
SOCIAL SCIENCES ACADEMIC PRESS(CHINA)

图书在版编目 (CIP) 数据

中国与东盟交通合作战略构想: 打造广西海陆空交通枢纽
研究/古小松主编. —北京: 社会科学文献出版社, 2010. 4
ISBN 978-7-5097-1369-3

I. ①中… II. ①古… III. ①东南亚国家联盟-交通
运输经济-国际合作-研究②交通运输中心-建设-广西
IV. ①F513.3 ②U115

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2010) 第 051558 号

中国与东盟交通合作战略构想
——打造广西海陆空交通枢纽研究

主 编 / 古小松
副 主 编 / 赵明龙 刘建文

出 版 人 / 谢寿光
总 编 辑 / 邹东涛
出 版 者 / 社会科学文献出版社
地 址 / 北京市西城区北三环中路甲 29 号院 3 号楼华龙大厦
邮 政 编 码 / 100029
网 址 / <http://www.ssap.com.cn>
网站支持 / (010) 59367077
责任部门 / 财经与管理图书事业部 (010) 59367226
电子信箱 / caijingbu@ssap.cn
项目负责人 / 周 丽 王玉水
责任编辑 / 王玉水
责任校对 / 刘伟雷
责任印制 / 蔡 静 董 然 米 扬

总 经 销 / 社会科学文献出版社发行部
(010) 59367080 59367097
经 销 / 各地书店
读者服务 / 读者服务中心 (010) 59367028
排 版 / 北京步步赢图文制作中心
印 刷 / 三河市尚艺印装有限公司

开 本 / 787mm × 1092mm 1/16
印 张 / 16.5
字 数 / 260 千字
版 次 / 2010 年 4 月第 1 版
印 次 / 2010 年 4 月第 1 次印刷

书 号 / ISBN 978-7-5097-1369-3
定 价 / 49.00 元

本书如有破损、缺页、装订错误,
请与本社读者服务中心联系更换



版权所有 翻印必究

中国—东盟交通合作战略构想研究

课 题 组

顾 问 章远新（广西壮族自治区发展与改革委员会主任）
黄方方（广西壮族自治区南宁市人民政府市长）
潘 巍（广西壮族自治区交通厅厅长）

组 长 古小松（广西社会科学院副院长、研究员、博士）

副组长 赵明龙（广西社会科学院民族经济研究所所长、副研究员）
刘建文（广西社会科学院东南亚研究所副所长、副研究员）

成 员 覃 娟（广西社会科学院民族经济研究所副研究员）
陈红升（广西社会科学院东南亚研究所副研究员）
潘文献（广西社会科学院民族经济研究所助理研究员）
杨 超（广西社会科学院东南亚研究所研究实习员）
罗庆龙（广西铁路投资集团有限公司资产经营部经理）
梁吉田（广西机场管理集团有限责任公司发展部部长）
秦朋付（广西机场管理集团有限责任公司发展部经济师）
周业基（广西港航管理局高级工程师）
覃 迪（广西壮族自治区交通厅规划处主任科员）
游清华（广西壮族自治区发展与改革委员会交通处高级工程师）
何兆桥（南宁铁路局计划处高级工程师）

目 录

简要报告

- ◎把广西打造成中国—东盟海陆空交通枢纽研究简要报告 / 003
 - 一 把广西打造成中国—东盟海陆空交通枢纽的必要性 / 003
 - 二 广西打造中国—东盟海陆空交通枢纽的有利条件 / 006
 - 三 把广西打造成中国—东盟海陆空交通枢纽的战略构想 / 010
 - 四 广西打造中国—东盟海陆空交通枢纽面临的挑战和
需要突破的难点 / 013
 - 五 广西建设中国—东盟海陆空交通枢纽的对策建议 / 016

综合报告

- ◎把广西打造成中国—东盟海陆空交通枢纽研究报告 / 023
 - 一 引言 / 023
 - 二 把广西打造成中国—东盟海陆空交通枢纽的必要性 / 026
 - 三 广西打造中国—东盟海陆空交通枢纽的有利条件 / 047
 - 四 中国—东盟海陆空交通现状严重滞后于双边关系的发展 / 065
 - 五 把广西打造成中国—东盟海陆空交通枢纽的战略构想 / 076
 - 六 广西打造中国—东盟海陆空交通枢纽需要突破的难点 / 089
 - 七 广西建设中国—东盟海陆空交通枢纽的对策建议 / 097

分 报 告

◎中国—东盟铁路网布局与广西枢纽建设 / 109

- 一 中国与东盟铁路网现状 / 109
- 二 广西与东盟铁路建设存在的问题 / 113
- 三 广西与东盟铁路建设总体设想 / 115
- 四 广西与东盟铁路通道客货运量预测 / 118
- 五 中国广西—东盟铁路建设对策建议 / 124

◎中国—东盟公路网布局与广西枢纽建设 / 126

- 一 广西与东盟公路网现状 / 126
- 二 中国广西与东盟公路网建设存在问题 / 132
- 三 中国与东盟公路网建设总体设想 / 134
- 四 加强中国—东盟公路网建设的政策建议 / 141

◎中国—东盟航空网布局中的广西枢纽建设 / 145

- 一 广西至东盟航空运输现状 / 145
- 二 广西至东盟航空运输存在的问题 / 147
- 三 广西至东盟航空发展设想 / 148
- 四 广西至东盟航空客货运量预测 / 151
- 五 把广西打造成中国—东盟航空枢纽的对策建议 / 152

◎中国—东盟海运发展与广西海运枢纽建设 / 155

- 一 广西水运现状 / 155
- 二 中南半岛（含马来半岛）国家的海洋交通 / 165
- 三 广西至东盟水运发展存在的问题 / 168
- 四 广西至东盟水运发展设想 / 168
- 五 把广西打造成中国—东盟水运枢纽的对策建议 / 170

附 件

◎中国—东盟交通运输概况 / 175

- 一 中国海陆空交通现状 / 175
- 二 广西的海陆空交通发展现状 / 180
- 三 国内“珠三角”地区交通一体化状况及经验教训 / 187
- 四 东盟的海陆空交通 / 191
- 五 大湄公河次区域合作与交通运输便利化 / 206

◎国外发展交通一体化的经验和启示 / 210

- 一 欧盟交通一体化发展的经验和启示 / 210
- 二 北美交通一体化发展的经验和启示 / 219

◎南宁—曼谷经济走廊“开拓之旅”考察报告

- 南曼通道与昆曼通道之比较 / 223
- 一 南新经济走廊是现成的，南宁—曼谷有一条极佳的商旅通道 / 224
- 二 南曼走廊与昆曼走廊之比较 / 227
- 三 泰国对外合作的重点转向东北方向——中国广西方向 / 230
- 四 对利用现成的南曼通道加强与中南半岛国家交流合作的建议 / 231

◎南宁—新加坡经济走廊的开拓与运作 / 234

- 一 南新经济走廊的提出和意义 / 234
- 二 南新经济走廊是现成的 / 237
- 三 合作内容设想 / 241
- 四 近期与当前合作重点 / 244
- 五 合作从运输、旅游开始 / 246
- 六 结束语 / 250

后记 / 251

◀ 简要报告

把广西打造成中国—东盟海陆空 交通枢纽研究简要报告

交通是交流合作及发展的基础和前提。中国与东盟各国领导人在第 15 届东盟峰会及东盟与对话伙伴国系列峰会上提出要“互联互通”，以深化双方的全面合作。广西在中国与东盟的交通合作中具有重要的战略地位和作用，有条件也有必要成为中国—东盟的海陆空交通枢纽。这不仅有助于推动中国与东盟的睦邻友好，也将大大促进广西自身的开放发展。

一 把广西打造成中国—东盟海陆空 交通枢纽的必要性

1. 中国—东盟交流合作全方位快速发展

——中国与东盟关系处于历史最好时期。中国是一个发展中的大国，东盟是一个朝着政治、经济、文化一体化方向迈进的区域合作组织。1991 年双方建立了对话关系。2002 年 11 月中国与东盟签署了《南海各方行为宣言》，各方承诺以和平方式解决南海争端。2003 年中国作为第一个域外大国加入《东南亚友好合作条约》。同时，中国与东盟签署了《面向和平与繁荣的战略伙伴关系联合宣言》。2006 年 10 月，中国—东盟建立对话关系 15 周年纪念峰会在广西南宁举行。这些都标志着中国与东盟关系不断迈上新的台阶，从消除疑虑、开展对话、增进互信到最终建立战略伙伴关系。

——经贸关系迅速发展。20 世纪 90 年代以来，中国与东盟双边贸易以年均 20% 以上的速度增长，贸易额从 1990 年的 66.91 亿美元增加到 2008 年的 2311.4 亿美元。目前，东盟是中国的第四大贸易伙伴、第三大进口来源地，中国是东盟的第三大贸易伙伴。在双向投资方面，截至 2008 年底，东

盟对华实际投资 520 亿美元，中国对东盟直接投资累计达 65 亿美元。在旅游方面，历年来中国接待的外国游客中亚洲游客约占 65%，其中，东盟 10 国游客约占 26%。中国公民到东盟旅游的人数快速增长，中国现已成为东盟国家重要的旅游客源地。

——区域合作不断推进。遵循“睦邻、安邻、富邻”的方针，中国与东盟在推进自由贸易区建设的同时，也在不断推进次区域经济合作，逐步形成了包括大湄公河次区域合作（GMS）、泛北部湾经济合作、中越“两廊一圈”合作等多项合作，并取得了很好的成效，促进了双方的合作与发展。

2. 广西已成为中国与东盟交流合作的重要平台和主通道

——广西是中国面向东盟开放合作的门户。广西地处中国与东盟两大区域的接合部，地理上作为纽带把华南地区和中南半岛特别是大湄公河区域连为一体。而且，广西是大湄公河次区域合作的中方参与者，为中南半岛国家与中国华南地区开展合作架起了陆地及海上的合作桥梁，直接沟通中国、越南、老挝、泰国等 4 个国家，并辐射到缅甸和柬埔寨。广西隔海与东盟海上国家相望，有沿海的港口与菲律宾、文莱、新加坡、马来西亚、印尼相联系。

——广西承办的中国—东盟博览会是中国与东盟交流合作的重要平台。从 2004 年起，中国—东盟博览会与中国—东盟商务和投资峰会永久落户南宁，至今，广西已经举全区之力成功地举办了六届。原东盟秘书长王景荣评价南宁已经成为中国与东盟交流合作的重要渠道，称之为“南宁渠道”。胡锦涛总书记指出：“中国—东盟博览会作为国家层面的一个国际性展会，已经成为我国与东盟经贸合作的重要平台，中央将大力支持广西办好这个博览会。中国—东盟博览会要长期办下去，要办出特色，办出实效。”

——国家已把广西定位为中国面向东盟的重要国际经济合作区。泛北部湾次区域合作是中国与东盟之间重要的区域合作。在泛北部湾合作中，广西是合作的重要前沿地带，广西北部湾经济区是中国与东盟国家开展泛北部湾区域合作的核心区。同时，广西也是参与中越“两廊一圈”的南宁—河内经济走廊和环北部湾经济圈合作的主角之一。2008 年 1 月，国家批准《广西北部湾经济区发展规划》，发展广西北部湾经济区上升为国家发展战略。广西北部湾经济区的功能定位是重要的国际经济合作区。

——广西与东盟的交流合作日益发展。近年来，广西与东盟经贸关系

蓬勃发展，从 2001 年起东盟就已经成为广西最大的贸易伙伴，2003 ~ 2008 年广西与东盟商品贸易和服务贸易年均增长分别达 37%、44.78%，增幅一直居全国前列，2008 年贸易额分别达到 39.87 亿美元、16.68 亿美元。广西口岸往来东盟市场的货物快速增长，广西作为中国—东盟区域性贸易重要通道的地位日益凸显。2008 年广西口岸进口东盟水果达到 85 万吨，占全国总量的 29.5%，其中凭祥地区口岸进口量占了绝大部分，为 83.7 万吨，成为中国与东盟进口水果的最大口岸。据预测，修通中国友谊关至越南、老挝、泰国的高速公路和铁路，中国与中南半岛国家的货物将有一半的运量经过陆路大通道运输。

3. 促进中国—东盟互联互通，适应双方关系的发展

把广西打造成中国—东盟海陆空交通枢纽，有助于促进中国与东盟的交通运输合作。2009 年 10 月 24 日温家宝总理在第 12 次中国与东盟领导人会议上提出，中国与东盟合作“加快基础设施建设，尽快商定《中国—东盟交通合作战略规划》优先项目，尽早就《中国—东盟海关合作谅解备忘录》达成一致，签署《中国—东盟区域航空运输协定》，构筑互联互通的区域基础设施网络”。

应打造中国—东盟之海陆空交通枢纽，使交通合作跟上近年中国与东盟政治、经济、文化关系全面快速发展的步伐。中国—东盟政治安全关系越来越密切，双边外交和多边外交活动频繁；经贸关系上，过去主要是东盟到中国投资，现在随着经济的发展，中国在不断增加对东盟国家的投资。2008 年，中国—东盟双方人员往来近 800 万人次。同年，中国内地居民到东盟国家旅游达 447 万人，呈逐年上升态势。近年中国东盟文化艺术交流合作日益频繁，包括教育、科技、体育、艺术表演等方方面面。中国在东南亚国家举办了众多的孔子学院，东南亚国家到中国留学的学生数量在中国外来留学生中名列前茅。中国与东盟政治、经济、文化关系的发展，需要便利的交通来支撑。

区域经济一体化离不开交通的一体化作支撑。中国—东盟自由贸易区是世界上人口最多的由发展中国家组成的自由贸易区，是面积约 1400 万平方千米、总人口 19 亿人、约 6 万亿美元国内生产总值和 2 万亿美元贸易总量的经济区。它是继欧盟、北美自由贸易区之后的又一世界重要的自由贸易区。2010 年，中国与东盟的绝大多数产品开始实行零关税，取消非关税

壁垒，双方的贸易实现自由化，预计中国与东盟的贸易额将达到 2500 亿美元，中国将成为东盟的第二大贸易伙伴。据预测，到 2020 年中国与东盟贸易额将达到 5000 亿美元以上，年均增长 10% 以上。

4. 促进沿途地区的交流合作和开放发展

——广西建设中国—东盟交通枢纽，使中国南方的公路和铁路与中南半岛公路和铁路网连成一体，将会大大方便沿途地区的相互交流合作，促进周边地区的贸易、投资、旅游等经济活动。

——中国—东盟交通枢纽的建设将会大大促进南宁—新加坡产业带的形成。南新走廊是区域经济发展轴，它连接了新加坡、吉隆坡、曼谷、金边、胡志明市、万象、河内、南宁等主要城市。广西是走廊的北端起点，南端是东盟中相对发达的新加坡、马来西亚。通过广西连接中国相对发达的粤港“珠三角”地区，中间是发展中的大湄公河次区域合作国家，可以形成经济势差，有利于形成互动，促进投资和产业梯度转移，在走廊两端的强势带动下，可以促进区域经济的发展。

——把广西打造成中国—东盟海陆空交通枢纽，也将进一步发挥广西的区位优势，大大提升广西在中国—东盟交流合作中的地位和作用，促进广西的开放发展。

二 广西打造中国—东盟海陆空 交通枢纽的有利条件

在与东南亚交通合作条件比较好的省区中，广西打造中国—东盟海陆空交通枢纽的条件是最好的。

1. 区位优势得天独厚，海陆空条件均具备

——广西位于东南亚与东北亚的接合部，是中国—东盟自由贸易区的核心部位，是华南经济圈、西南经济圈和东盟经济圈的交汇处，既有便捷的陆上通道连接中南半岛，也有沿海港口通达世界各国，是中国西南的出海通道口。往北经东北和西北，广西可经西伯利亚和中亚连接欧洲大陆；往南，广西有高速公路和铁路经越南连接中南半岛国家，如果建成高速公路和高速铁路，从南宁到曼谷和新加坡分别为 1600 千米和 3500 千米左右。

——广西是中国唯一与东南亚海陆相交的省区。广西位于中国与东南

亚的接合部，并且是中国与东南亚海陆相交的唯一省区，与东盟既陆地接壤，又隔海相望。广西拥有 1595 千米的大陆海岸线，是中国海域国门之一；又拥有 637 千米的陆上国境线，是陆域国门之一。在中国南部，只有广西既有海岸线又有陆上国境线，位居正中，从而成为中国南大门（见表 1）。

表 1 桂、粤、滇、琼与东南亚交通设施对接状况比较

	广 西	广 东	云 南	海 南
公路连接	有多条公路连接	无	有多条公路连接	无
铁路连接	有准轨铁路连接	无	有米轨铁路连接	无
航空运输	有空港和航线连接	有空港和航线连接	有空港和航线连接	有空港和航线连接
海 港	有港口连接	有港口连接	无	有港口连接

2. 区间距离最短，运输最便捷

从海陆空综合看，广西连接东盟国家距离最近，发展与东盟的交通合作最具优势。研究表明，无论是海路，还是陆路或航空，广西与大部分东盟国家的直线距离最近。从地图的直线距离来看，南宁到曼谷的直线距离与昆明到曼谷的直线距离相差无几，都在 1300 千米左右。但是，从中国的东部、中部经南宁、友谊关出境到曼谷，比经云南出境到曼谷的距离要短。

广西是中国东部、中部等省区市通往东南亚最便捷的陆路通道。按现行的铁路里程计，中国最发达的东南沿海和东北地区，经南宁到曼谷比经昆明到曼谷少 600 ~ 1000 千米的路程（见图 1）。2009 年 7 月 14 ~ 26 日本课题组乘汽车从南宁出发，经越南中部、老挝南部、泰国东北到曼谷，再从曼谷往北，经老挝北部到昆明，对南宁—曼谷通道和昆明—曼谷通道进行实地考察，发现南曼通道 1769 千米比昆曼通道 1809 千米近 40 千米，并且南曼通道沿途地势平坦、经济社会发展水平高，而昆曼通道老挝段道路崎岖、沿途人烟稀少。

从海路看，从广西北部湾沿海港口到越南、柬埔寨、泰国、缅甸、新加坡等东盟国家的海港距离也比较近。其中，钦州港距新加坡 1338 海里；防城港距越南鸿基港 132 海里、距越南海防港 151 海里，是中国离越南最近的港口。

从航空看，广西的南宁、桂林、北海是中国到东盟各国距离最近的空

港。南宁至越南首都河内及泰国首都曼谷的空中航线是中国各城市到河内和曼谷最短的空中航线，南宁至万象、吉隆坡、新加坡等直线距离也比香港、广州、昆明相对较近。

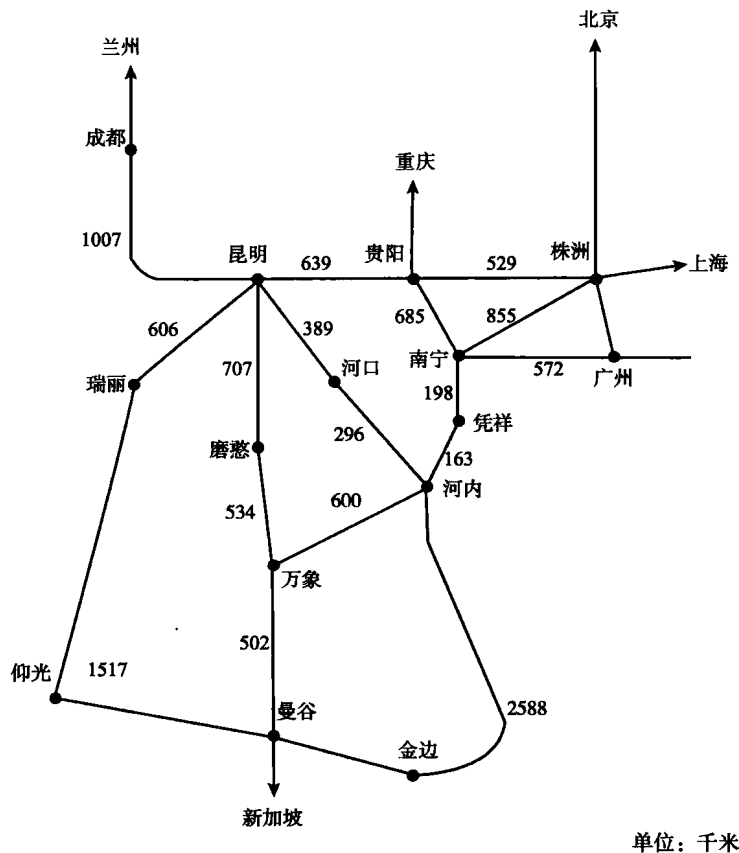


图 1 铁路运输通道运输距离对比分析图

3. 交通运输腹地优势大

以南宁市为中心，广西辐射周边地区中心城市的高速公路和国道可分为几个方向：一是东向，通过往粤闽的铁路和高速公路，可辐射湛江、肇庆、广州、深圳及香港和澳门，远及福建一带。二是东北向，主要通过京广线及往华东的铁路和高速公路可辐射湖南、湖北、江西、安徽、上海等，最远可达东北三省及朝鲜半岛。三是西北向，通过往贵州的铁路和高速公

路，可辐射贵州、重庆、四川、陕西、内蒙古，最远可达欧洲大陆。四是西向，通过南昆铁路和高速公路可辐射云南、西藏等。可见，广西背后的经济腹地是华南、华东、华北、东北以及中西部部分地区，而云南方向主要是中西部地区。

4. 自古广西就是中国连接东南亚的重要海陆通道

广西与东南亚各国有着天然的联系，古代先民探索了通往东南亚国家的海陆通道，这就是汉代以前开辟的西南陆路丝绸之路和海上丝绸之路。古代和近代，华侨沿着古老的西南陆路丝绸之路和海上丝绸之路给东南亚侨居国带去了先进的中国文化和生产技术，又从那里带来了国外优秀的文化、先进生产技术和农业优良品种，促进了两地人类文明的发展。

中国西南陆路丝绸之路，不仅为中国与东南亚国家的经济文化交流作出了不可磨灭的贡献，而且还为中国—东南亚国家铺平了一条国际陆路通道，并在这条通道上建立了城镇群，集聚了人口，形成了产业集群。海上丝绸之路从合浦出发，到达东南亚国家，甚至还到达了印度和非洲，促进了中国与这些地区的相互了解和友好交往。

5. 打造中国—东盟海陆空交通枢纽时机和条件已趋成熟

——各国政府重视和推动中国—东盟交通一体化建设。交通是中国与东盟领导人确定的十大重点合作领域之一。中国与东盟于2002年建立交通部长会议机制，每年举行一次会议，就有关双边交通领域的具体合作事宜进行深入探讨，评估已有合作情况并对下一年度的合作提出计划和建议。中国与东盟先后签署了《中国—东盟交通合作谅解备忘录》、《中国—东盟海运协定》、《中国与东盟航空合作框架》、《大湄公河次区域便利货物及人员跨境运输协定》，讨论了《中国—东盟交通合作战略规划》，并取得共识。

——广西的海陆空交通设施建设已很有基础。广西已初步与东盟国家建立起海陆空交通对接。广西北部湾港口群作为大西南出海通道已初具规模，分别与世界上100多个国家和地区的200多个港口有贸易运输合作，开通了往东南亚、欧美的国际货运航班。陆路以南宁为枢纽，有铁路和公路连接越南。南宁区域性铁路枢纽地位初步显现，形成了以南宁为中心的沟通周边省份和越南等东盟国家的区域性铁路网络。广西与越南在边境线上的12个口岸和边民互市点都有公路相接，并通过越南与中南半岛其他国家的公路组成中国—东盟公路交通网络，其中以南宁—东兴—芒街—海防和

南宁—友谊关—谅山—河内公路最为重要。航空以南宁机场为主、桂林机场为辅对接东盟国家。南宁已有定期航班飞往柬埔寨金边、马来西亚吉隆坡、新加坡、印尼雅加达和越南胡志明市。以南宁为中心，广西正在形成中国—东盟海陆空综合交通枢纽。

——中国—东盟陆路主通道——南新走廊是现成的。南新走廊经过中国和东盟6国。目前该走廊的铁路和公路网络已很有基础。而且走廊两端的南宁和新加坡又分别是区域的交通中心，该走廊必将成为联结中国与中南半岛最为便捷、综合效益最好的干线通道。铁路方面，南宁—河内铁路为准轨，河内—胡志明市和泰国境内铁路为米轨，只需新建或修复胡志明市—金边—曼谷段即可连通。公路方面，南宁—友谊关公路从友谊关出境与越南贯通北南的1号公路相连接，从越南中部往西即可与老挝和泰国的公路网连接，到达曼谷后，往南与马来西亚和新加坡的高速公路网对接，直达新加坡。南宁—友谊关公路、廊开—曼谷—吉隆坡—新加坡公路均为高速公路。

三 把广西打造成中国—东盟海陆空 交通枢纽的战略构想

按照国务院关于“构建连接周边省份和东盟国家的铁路、公路、水运和航空综合交通运输网络”的要求，广西应加快建设综合交通运输体系，力争到2020年把广西打造成为中国连接东盟等多区域的重要交通枢纽。

1. 中国—东盟互联互通“四纵一横两网一枢纽”战略构想

——构建陆路铁路和公路通道“四纵一横”（南金、南新、昆新、昆仰“四纵”和南仰“一横”）。

南宁—金边高速公路和铁路沿海线。南金通道所覆盖的人口较多，从北到南为沿海地区，沿途经中、越、柬3国。南金大通道包括南金高速公路和铁路。

南宁—曼谷—新加坡通道是中国—东盟纵向交通网络中跨越国家最多、线路最多、最便捷的通道，包括南宁—曼谷—新加坡公路和铁路。该通道以南宁为起点，以新加坡为终点，连接中、越、老、泰、马、新6国，途经城市众多，有许多著名的旅游资源，且沿线经济发达，是唯一同时涉及大