

建设广西北部湾

广西社会科学院课题组 著

国际区域经济合作区研究

广西北部湾国际区域合作区建设背景

地区的建设条件、建设机遇和模式、广西国际区域合作

和开发建设的指导思想和基本原则

在北部湾国际区域合作区、沿海合作、港口合作、产业合作、跨境经济合作区等方面取得了重要成果。

本书在2020年出版我国首部一部重要国际区域经济合作区。



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

图书在版编目(CIP)数据

建设广西北部湾国际区域经济合作区研究/广西社会
科学院课题组著. —北京: 社会科学文献出版社, 2012. 3
ISBN 978-7-5097-2991-5

I. ①建… II. ①广… III. ①北部湾-经济区-国际合作:
经济合作-研究 IV. ①F127.67

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2011) 第 262081 号

建设广西北部湾国际区域经济合作区研究

著 者 / 广西社会科学院课题组

出 版 人 / 谢寿光

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

责任部门 / 财经与管理图书事业部 (010) 59367226

责任编辑 / 王莉莉

电子信箱 / caijingbu@ssap.cn

责任校对 / 王海荣

项目统筹 / 恽 薇

责任印制 / 岳 阳

总 经 销 / 社会科学文献出版社发行部 (010) 59367081 59367089

读者服务 / 读者服务中心 (010) 59367028

印 装 / 三河市尚艺印装有限公司

开 本 / 787mm × 1092mm 1/16

印 张 / 17.5

版 次 / 2012 年 3 月第 1 版

字 数 / 224 千字

印 次 / 2012 年 3 月第 1 次印刷

书 号 / ISBN 978-7-5097-2991-5

定 价 / 59.00 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

目 录

编 号

简要报告

第一章 辉煌的成就与巨大的潜力	3
一 区位优势得天独厚	3
二 国内外以及中国—东盟关系大背景有利于北部湾 开放合作	5
三 广西北部湾经济区建设已取得巨大成就	7
四 建设重要国际区域经济合作区面临的挑战	9
五 基本结论：开放合作有待提升和突破	12
第二章 目标和原则	14
一 任务与目标：“两高三地四中心”	14
二 重要原则：发展与环境兼得	15
第三章 主要任务：打造支撑体系	16
一 推进国际交通运输合作，打造中国—东盟区域性 国际物流基地	16

二	推进国际分销和国际贸易合作, 打造中国—东盟区域性 国际商贸基地	18
三	推进国际投资和国际生产合作, 打造中国—东盟区域性 国际加工制造基地	20
四	推进国际信息通信合作, 打造中国—东盟区域性 国际信息交流服务中心	21
五	推进国际金融合作, 打造中国—东盟区域性 国际金融中心	23
六	推进国际旅游合作, 打造中国—东盟区域性 国际旅游中心	24
七	推进国际科技、教育、文化、卫生合作, 打造中国— 东盟区域性国际科教文卫交流合作中心	27
八	推进国际交流合作平台建设, 打造中国—东盟重要的 “南宁渠道”	30
九	推进中越跨境经济合作区建设, 打造中国—东盟开放 合作的先行试验区	31
第四章	广西北部湾经济区城市的国际化分工和定位	33
一	南宁: 中国—东盟区域性国际枢纽城市	34
二	北海: 高新技术与国际滨海旅游城市	35
三	钦州: 滨海工业城市	36
四	防城港: 海港边境口岸城市	38
五	崇左: 中国—东盟陆路口岸城市	39
六	玉林: 国际化、现代化工商城市	41
第五章	对策措施	43
一	争取国家更多的政策支持	43
二	推进口岸建设与国际合作, 促进贸易投资便利化	44
三	统筹协调, 加强与周边国家和地区及区内合作	46

四 创新体制机制, 营造优良的国际合作环境	48
五 加强人力资源交流合作, 大力培养和引进国际化人才	49

研究报告

第六章 国际区域经济合作区理论与经验	53
一 国际区域经济合作概述	53
二 国际区域经济合作的理论依据和政策依据	60
三 国内外经验借鉴	65
四 广西北部湾经济区建设重要国际区域合作区的 内涵及其评价标准	80
五 广西北部湾经济区建设重要国际区域经 济合作区的重要功能和作用	83
第七章 广西北部湾经济区建设重要国际区域经 济合作区的现状与发展环境	90
一 广西北部湾经济区建设重要国际区域经 济合作区的现状	90
二 广西北部湾经济区建设重要国际区域经 济合作区的发展环境分析	109
三 基本结论	127
第八章 广西北部湾经济区建设重要国际区域经 济合作区的基本思路、基本原则和主要目标任务	128
一 基本思路	128
二 基本原则	129
三 主要目标任务	130

第九章 广西北部湾经济区建设重要国际区域经济

合作区的支撑体系	133
一 推进国际交通运输合作, 打造中国—东盟 区域性国际物流基地	133
二 推进国际分销和国际贸易合作, 打造中国—东盟 区域性国际商贸基地	155
三 推进国际投资和国际生产合作, 打造中国—东盟 区域性国际加工制造基地	167
四 推进国际信息通信合作, 打造中国—东盟区域性 国际信息交流服务中心	176
五 推进国际金融合作, 打造中国—东盟区域性 国际金融中心	194
六 推进国际旅游合作, 打造中国—东盟区域性 国际旅游中心	199
七 推进国际科技、教育、文化、卫生合作, 打造中国—东盟 区域性国际科教文卫交流合作中心	204
八 推进国际交流合作平台建设, 打造中国—东盟 重要的“南宁渠道”	214
九 推进中越跨境经济合作区建设, 打造中国—东盟 开放合作的先行试验区	225

第十章 合理分工和定位广西北部湾经济区城市的

国际化方向	228
一 南宁市	229
二 钦州市	233
三 北海市	236
四 防城港市	239
五 崇左市	243
六 玉林市	246

第十一章 广西北部湾经济区建设重要国际区域

经济合作区的对策措施	251
一 推进广西北部湾经济区率先发展，形成“两区一带” 互动协调新格局	251
二 深化对外开放，提高开放型经济水平	253
三 创新体制机制，营造优良的国际合作环境	257
四 培养大批国际化人才，提供人才支撑	259
五 联合东南亚国家研究南新经济走廊	261
六 争取国家大力支持	263
后 记	266

简要报告

第一章

辉煌的成就与巨大的潜力

一 区位优势得天独厚

无论从地理位置、发展条件还是从政策环境等方面来看，广西北部湾建设重要国际区域经济合作区都具有很多有利条件。

1. 多区域交汇中心

广西北部湾经济区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去往中南半岛，也有沿海港口通达世界各国，是中国西南的出海通道口，不仅如此，也是东盟国家乃至亚太国家进入我国中西部经济腹地的大通道。作为多区域合作的交汇点，广西北部湾经济区是连接泛珠三角、泛北部湾地区与东盟的桥梁。南宁—新加坡经济走廊是中国—东盟陆路交通大动脉。南新经济走廊连接了新加坡、吉隆坡、曼谷、金边、胡志明市、万象、河内、南宁这

8 个主要城市。从南宁到曼谷和新加坡分别约为 1600 公里和 3500 公里，如果建成高速公路和高速铁路，公路行程分别约 20 个小时和 43 个小时，高速铁路行程分别约 7 个小时和 16 个小时。

2. 中国唯一与东南亚海陆相交的地区

广西北部湾经济区是中国与东南亚海陆相交的唯一地区。与东盟既有陆地接壤，又隔海相望，拥有 1595 公里的大陆海岸线，是中国海域的国门之一；陆上拥有国境线，是陆域的国门之一。从海洋运输来看，广西北部湾港离东盟国家的港口最近，且港口距离大西南的经济腹地最近，有利于与东盟国家的港口运输合作。与东盟的陆路交通尤其是公路交通优势明显。广西北部湾经济区是中国内地通往越南的交通枢纽，而且其中心就在南宁。南宁至友谊关高速公路与越南贯穿南北的 1 号公路相接，是中国通往中南半岛最便捷的公路。从陆路交通来看，广西北部湾经济区有条件 and 基础成为沟通华南与西南地区以及中国与东南亚的商贸物流中心。

3. 拥有广阔的经济腹地

主要包括大西南 5 省区（广西、云南、贵州、四川、西藏）以及重庆市、湖南省的一部分，面积约为全国的 1/3。

4. 海、陆、空口岸众多

南宁关区共监管口岸 26 个，其中一类口岸 14 个、二类口岸 8 个、边地贸口岸 4 个。另外，监管边民互市贸易区（点）25 个，临时监管点 2 个。广西有 8 个边境县（市）与越南接壤。中越沿陆地边境有 5 对国家一类口岸、7 个国家二类口岸、25 对边民贸易互市点以及 200 多个非口岸主要通道。广西北部湾经济区范围内的港口口岸包括防城港、北海港、钦州港、南宁内河港等；边境线上拥有东兴、凭祥、友谊关 3 个国家一类口岸，其中凭祥已经成为中国与东盟之间最大的水果进出口口岸；空港口岸有南宁国际机场口岸。此外，还有沿

海的4个边贸码头。边境进出通道多，沿海、沿边、沿江可停靠卸货点多，这为广西北部湾经济区与东盟国家的贸易、物流和旅游合作提供了便利条件。

二 国内外以及中国—东盟关系大背景 有利于北部湾开放合作

1. 和平与发展，经济全球化与区域经济一体化仍然是当今时代的主题

世界各国的生产、流通、投资等日益联结为一个整体，各国经济发展只有在相互依存、相互渗透的条件下才能真正实现。同时，各国之间又充满了矛盾和激烈竞争，而矛盾和竞争的核心是经济问题，或者说是发展问题。

2. 中国—东盟关系总体向好

中国与东南亚山水相连，自古以来交流密切。1991年，中国与东盟建立对话关系。2003年10月，中国签署了《东南亚友好合作条约》，同时还签署了《中华人民共和国与东盟国家领导人联合宣言》，宣布建立“面向和平与繁荣的战略伙伴关系”。近20年来，中国与东盟政治、经济、文化关系全面发展。在政治外交方面，每年都举办“10+1”峰会，建立了各种合作机制；在经济上，贸易、旅游、投资全面合作，东盟已成为继欧盟、美国、日本之后中国的第四大贸易伙伴、第三大进口来源地，中国已成为东盟的第三大贸易伙伴；文化交流日益活跃。2010年初，中国—东盟自由贸易区的建成使双边关系迈上了一个新台阶。自贸区活动包括三大系列内容：商品贸易、服务贸易和相互投资。从2010年起中国与老东盟成员国开始实现货物贸易零关税，双方大幅度关税减让，产品的贸易成本大幅下降。自贸

区的运行大大促进了双方贸易的快速增长,2010年1~9月,中国—东盟贸易额已达到2113亿美元,同比增长43.7%,全年双方贸易额创历史新纪录。中国和东盟领导人提出,到2015年双方贸易额达到5000亿美元,届时东盟有望成为中国的第二大贸易伙伴。中国和东盟领导人29日在越南首都河内举行了第十三次首脑峰会,会议发表了《中国和东盟领导人关于可持续发展的联合声明》,通过并发表了落实中国与东盟面向和平与繁荣的战略伙伴关系联合宣言的第二个五年行动计划,中国—东盟战略伙伴关系将不断迈上新台阶。

区域经济合作将成为新形势下中国与东盟合作的亮点。目前,中国—东盟已经或正在推进大湄公河次区域合作(GMS)、泛北部湾合作和南宁—新加坡经济走廊建设。中越两国也在推进“两廊一圈”经济合作,这是广西北部湾经济区融入国际区域合作、加快发展自己的大好机遇。

3. 国家新一轮西部大开发战略的实施

中共中央、国务院深入实施西部大开发工作会议上新出台了《中共中央、国务院关于深入实施西部大开发战略的若干意见》,明确了今后10年深入实施西部大开发的总体目标、战略思路、重点任务和具体政策措施,由此掀起了新一轮西部大开发的高潮。站在新的起点上的新一轮西部大开发,中央对西部地区及中东部发达地区对西部地区的补偿、补助和支援将进一步加强,对处于西部地区的广西北部湾经济区的发展无疑将起到极大的推动作用。

4. 我国经济发展方式大转变,产业从沿海向内地转移

广西北部湾经济区是后发展地区,不能走发达地区曾经走过的“发展—污染—治理—再发展”的路子,应走绿色发展的新路子。

三 广西北部湾经济区建设已取得巨大成就

1. 全国首个国际区域经济合作区成立并上升为国家战略

2008 年 1 月 16 日，国家批准实施《广西北部湾经济区发展规划》，国家将广西北部湾经济区确定为重要国际区域经济合作区，将该地区的开放合作上升为国家发展战略。开放合作的重点是面向东盟，目标是发展成为中国—东盟的交通枢纽、交流桥梁、合作平台和产业接点，“努力建成中国—东盟开放合作的物流基地、商贸基地、加工制造业基地和信息交流中心”，成为带动、支撑中国西部大开发的战略高地和开放度高、辐射力强、经济繁荣、社会和谐、生态良好的重要国际区域经济合作区。

2. 交通、口岸等基础设施建设打下初步基础

广西从铁路、公路、港口、航空等方面推进一批与东盟互联互通的重点合作项目建设，为建成中国—东盟区域性国际物流基地奠定了物质基础。

出海通边综合交通初步形成。近年来，围绕提升出海出边大通道能力和打造经济区“一小时经济圈”，开工建设了南宁—广州高速铁路、南宁—柳州城际铁路、沿海铁路扩能改造以及铁山港铁路支线、大榄坪铁路支线等铁路工程，崇左—钦州、六景—钦州港、玉林—铁山港等通往沿海的三条高速公路。围绕建设面向东盟的国际门户枢纽机场，南宁机场新开通南宁至东盟国家主要城市的 8 条航线和南宁—澳门—台北的航线，南宁机场新航站区于 2009 年底开工建设。

北部湾港港口吞吐能力突破亿吨。2009 年 12 月 2 日起广西沿海港口正式对外统一启用“广西北部湾港”名称，将防城港、钦州港、北海港作为“广西北部湾港”属下的港口作业区。2009 年，广西沿

海港口综合通货能力提前一年突破亿吨大关,达到 11516 万吨,港口货物吞吐量达 9407 万吨,增长了 16.3%。

3. “三基地一中心建设”取得重大进展

物流基地形成雏形,保税物流体系建设实现重大突破。2009 年 2 月 11 日,海关总署、财政部、国家税务总局和国家外汇局联合发文批准设立南宁保税物流中心。至此,包括此前已经批准设立的钦州保税港区、凭祥综合保税区和北海出口加工区拓展保税物流功能,《广西北部湾经济区发展规划》确定设立的 5 个海关特殊监管区已获准设立 4 个,经济区的保税物流体系框架已经形成。

商贸基地方面,中国—东盟自由贸易区于 2010 年 1 月 1 日如期建成,广西外贸逆势增长。2009 年,在国际金融危机冲击下,广西外贸进出口实现逆势上扬。2009 年,全年进出口总额达 142.1 亿美元,同比增长 7.3%。其中,出口达 83.7 亿美元,同比增长 13.9%。进口和出口增幅分别较全国平均水平高出 21.4 个和 30 个百分点,其中出口增幅在全国排第 1 位,进出口总额再创历史新高,对东盟进出口贸易逼近 50 亿美元。

加工制造基地建设方面,打造了石油化工、造纸、冶金、轻工食品、高新技术和海洋产业六大加工制造业,钦州千万吨级炼化一体化石油综合产业基地建成投产,形成了南宁—东盟经济开发区〔含台湾(南宁)轻纺产业园〕、南宁六景工业园区、北海电子产业园、北海铁山港工业区、防城港企沙工业区、防城港大西南临港工业园、广西钦州保税港区、钦州石化产业园、钦州港综合物流加工区、玉林龙潭产业园、广西凭祥综合保税区 11 个重点产业园区。

4. 经济保持强劲增长

2006~2009 年,广西北部湾经济区生产总值年均增长 16%。2009 年,经济区 GDP 达到 2450.23 亿元,人均 GDP 达到 19354 元,

财政收入 332.39 亿元，规模以上工业增加值 570.9 亿元，全社会固定资产投资总额 1994.51 亿元，社会消费品零售总额 1042.84 亿元，进出口总额 66.39 亿美元，城镇居民人均可支配收入 15947 元，农民人均纯收入 4600 元，城镇化率达 45.8%，工业化率 29.56%。2009 年广西北部湾经济区四市经济增速在全国排名靠前。

四 建设重要国际区域经济合作区 面临的挑战

1. 广西北部湾经济区的劣势

整体经济实力较弱，工业水平低。目前广西北部湾发展仍处于相对落后的阶段，主导产业以食品（主要是制糖业）、建材和化工为主，以石化、粮油加工为主的临海工业尚处于完善和发展阶段。2009 年北部湾经济区工业化率达 29.56%，低于全广西平均水平 8.79 个百分点。起步低，经济总量仍很小。产业发展不充分，缺乏主导产业支撑和大型骨干企业带动，物流业、旅游业等产业发展滞后。经济发展水平与东部沿海的一些城市存在着很大的差距。

2. 交通等基础设施不能满足经济迅速发展的需要

由于广西以及大西南经济的迅速发展，中国—东盟自贸区的建成，对外交流合作不断扩大，广西北部湾经济区的交通等基础设施已经跟不上经济发展的需要，交通运输还不是很顺畅，对物流的影响比较大。由于广西北部湾经济区的铁路系统与港口配套的铁路疏运能力不足，广西北部湾港口群的进出口货物还不能及时得到疏通，使得广西北部湾港口货物运输的矛盾越来越突出，压港还比较严重。

3. 体制障碍多

加快广西北部湾经济区开放开发，体制改革与创新是关键。体制

障碍包括：行政管理体制、土地体制、财税政策、金融体制、人才体制、对外开放合作体制等。北部湾经济区一体化的最大障碍，就是由于行政区划和自然、经济区划的不整合造成的体制问题。广西北部湾经济区缺乏一个统筹协调区域发展的行政管理主体。

4. 人才队伍整体实力较弱，高层次、高技能、国际化人才严重不足

北部湾经济区专业技术人员总量不足。2008 年经济区体制内人才中专业技术人员所占比重为比广西平均水平低了近 3 个百分点。不仅如此，人才队伍总体学历偏低，人才质量不高。据统计，经济区体制内人才中，研究生及以上学历人才所占比重不足 7%；大学本科学历人才所占比例为 25% 左右。大学专科学历人才和中专学历人才构成了经济区人才的主体，二者合起来所占比例达到 60% 以上。

5. 国际交流合作水平低，“三基地和一中心”刚刚起步

北部湾经济区出口产品仍以贴牌为主，自创品牌稀缺，出口企业的技术改造、自主创新能力薄弱。出口的机电产品仍以劳动密集型产品居多，机电产品出口中仍以附加值不高的简单加工装配、维修为主，产业结构升级转型步履缓慢，与发达地区相比仍还有很大的差距。作为国际区域经济合作区的支撑体系的中国—东盟交通、商贸、物流、加工制造、信息服务、金融、旅游等方面还有巨大的潜力。

6. 面临严峻的竞争形势

国内方面，广东、海南、云南等周边省区将对外开放合作的重点逐渐转向东盟。特别是海南国际旅游岛的建设也瞄准东盟，拟使“10+1”自由贸易区的建立与国际旅游岛建设同步，同时利用博鳌亚洲论坛的品牌优势，把海南打造成中国—东盟区域合作与交流平台和“桥头堡”以及面向东南亚的航运枢纽、物流中心和出口加工基地。