

# The Current Situation and Countermeasures of China-Malaysia “Two Double-Park”

Chunlin Cai<sup>1</sup>, Junlin Wu<sup>2</sup>

<sup>1</sup>School of Economics and Commerce, Guangdong University of Technology, Guangzhou Guangdong

<sup>2</sup>School of Management, Guangdong University of Technology, Guangzhou Guangdong

Email: cai.chunlin@163.com

Received: Nov. 17<sup>th</sup>, 2016; accepted: Dec. 12<sup>th</sup>, 2016; published: Dec. 15<sup>th</sup>, 2016

Copyright © 2016 by authors and Hans Publishers Inc.

This work is licensed under the Creative Commons Attribution International License (CC BY).

<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>



Open Access

---

## Abstract

In the context of the China-ASEAN Free Trade Area upgrade and the “One Belt and One Road” strategy, the construction of China-Malaysia “two-country double-park”, referred to as the “two double-park”, has been accelerating. This paper does an in-depth analysis for the construction status quo and problems “two double-park” faced, proposes targeted suggestions and conducts the prospects, based on the discusses of the value and status of the China-Malaysia “two double-park” mode. This paper suggests that in the new era, we will explore new mechanisms of “two double-park”, speed up the integration of industrial parks and the construction of port transportation infrastructure, attract talent to further promote Malaysia “two double-park” development, and deepen the economic and trade cooperation between China and the ASEAN countries.

## Keywords

One Belt and One Road, ASEAN, China-Malaysia “Two Double-Park”

---

# 中国 - 马来西亚 “两国双园” 发展现状及其对策

蔡春林<sup>1</sup>, 吴俊霖<sup>2</sup>

<sup>1</sup>广东工业大学经济与贸易学院, 广东 广州

<sup>2</sup>广东工业大学管理学院, 广东 广州

Email: cai.chunlin@163.com

收稿日期: 2016年11月17日; 录用日期: 2016年12月12日; 发布日期: 2016年12月15日

## 摘要

在中国 - 东盟自贸区升级版和“一带一路”战略背景下, 中国 - 马来西亚“两国双园”, 简称中马“两国双园”, 建设进程不断加快。本文在论述中马“两国双园”模式与现状的基础上, 分析中马“两国双园”建设现状及存在问题, 并提出具有针对性的对策建议和前景展望。本文建议在新时期下, 探索“两国双园”新机制, 加快园区产城融合以及港口交通基础设施建设, 吸引人才入驻, 进一步促进中马“两国双园”发展, 深化中国与东盟国家的经贸合作。

## 关键词

一带一路, 东盟, 中马“两国双园”

## 1. 引言

随着美国重返亚太战略及东盟十国的快速发展, 东盟在亚太地区中扮演着日益重要的角色。2013年10月, 国家主席习近平在印度尼西亚发表演讲时提出: 中国愿与东盟国家共建21世纪“海上丝绸之路”。就此中国与马来西亚两国在中国 - 东盟自贸区升级版的背景下, 率先就两国间投资合作新模式做出探索, 创造性地提出构建中国 - 马来西亚“两国双园”(后文简称中马“两国双园”)国际园区合作的新模式[1]。中马“两国双园”模式, 即在中国钦州建立中马钦州产业园和在马来西亚关丹市建立马中关丹产业园, 双园共同组成“姊妹园”, 该模式较之传统的国际产业园间合作模式不同, “两国双园”更强调两国互相投资、共同招商, 协调解决园区开发中遇到的困难, 建立在两国密切的战略合作伙伴关系之上。在2015年上海举行的中国产业园区大会上, 中马钦州产业园区荣获大会组委颁发的“最具国际合作潜力园区”奖。

截至2016年, 国内外就中马“两国双园”发展当前所面临的问题以及解决方式进行深入研究的文章不足1000篇, 不能很好地为当前中马“两国双园”的建设发展提供足够的理论指导。综上所述, 加强中马“两国双园”模式的相关研究时不我待。

## 2. 中国 - 马来西亚“两国双园”建设现状

在中马双方合作伙伴的共同努力下, “两国双园”取得卓有成效的建设成果。中马钦州产业园园区总规划面积55平方公里, 分三期开发建设, 其中启动区发开面积7.87平方公里, 过去三年园区基础设施总计投入超过30亿元, 基本形成产业和城市配套服务功能, 已经具备成片开发和产业项目“即到入园”便利条件, 园区开发建设“三年打基础”目标基本实现; 马中关丹产业园区规划总面积8.18平方公里, 在亚洲基础设施投资银行(AIIB)和马来西亚政府的大力支持下, 马中关丹产业园基础设施已累计投入约11亿元人民币, 园区基础设施、产业项目初具规模, 正从“打基础”转向“质提升”[2]。

### 2.1. 中马钦州产业园产业基本建设现状

在配套设施建设方面, 基本建成启动区“七通一平一绿”, 行政办公楼、青年公寓一期、加工贸易园一期、燕窝检测重点实验室等一批项目相继建成并交付使用, 11万伏变电站即将建成, 城市服务综合体、农民安置小区实现开工建设, 星级酒店和生态居住已经落实项目开发业主, 医疗服务集聚区、国际学校、小学以及派出所、消防站、垃圾转运站等一批配套项目也将启动建设。

在产业项目建设方面，已入园和即将入园项目 49 个，签约项目总投资估算达 423 亿元，达产后年产值 1939 亿元，税收 66.31 亿元，预计将占钦州市工业总产值的一半左右，其中 30 多个项目已在 2016 年实现开工建设，总投资约 150 亿元。具体产业项目情况见表 1 所示。

## 2.2. 马中关丹产业园基本建设现状

在配套设施建设方面。园区基础配套的外部道路、桥梁、水电等基础设施已基本建成，为项目入园提供完善的配套基础设施保障，并计划在关丹新港区建设两个 15 万吨码头，首个 15 万吨级泊位工程已经开工在建，关丹港口预计在今年成为免税港[3]。

在产业项目建设方面，关丹产业园紧紧依托当地资源，发展较为成熟的钢铁、铝材深加工、棕榈油加工、石化、汽车装配、橡胶、清真食品加工等传统优势产业，并大力发展信息通信、电器电子和环保等新兴产业和现代服务业。目前，关丹产业园累积投资额约 213 亿元，创造工作机会 5500 个，已签署陶瓷龙头企业仲礼集团 30 亿元轻工产业园项目，湖南中科恒源科技股份有限公司 3 亿元绿色产业项目，联合钢铁(大马)有限公司 80 亿元年产 350 万吨钢铁等项目。

## 3. 中国 - 马来西亚“两国双园”存在的问题

中马“两国双园”选址落户于经济水平较低的钦州市和关丹市，在园区建设过程中遇到许多欠发达地区建设产业园所面临的普遍性问题，诸如当地城市配套设施不完善、港口发展水平较低、产业基础薄弱、人才资源少等。此外，“两国双园”作为我国先行试点的模式，当前的体质制度也有待完善。

### 3.1. 园区发展依托的城市产业基础较弱，配套能力不足

中马产业园区依托钦州市面发展，目前，钦州产业结构的呈现低度化特征，主要体现在三次产业比例构成低于其他地区，第一产业比重偏高，二、三产业比重偏低，其中 2015 年，钦州市工业产值仅为 1373 亿元，产业技术能力和国际竞争力较低，一般加工业比重高于技术密集型，如石油加工及石油制品制造企业产值为 348.69 亿，传统服务业比重大大高于金融保险、通讯等现代服务，产业处于产业链的低端，产品层次低，缺乏高端产品。马中关丹产业园依托城市关丹市产业基础更为薄弱，当地经济严重依赖旅游业和石油工业发展。

### 3.2. 腹地经济发展水平较低，区域辐射能力弱

中马钦州产业园所处的北部湾经济区尚处于初步发展阶段，除首府南宁外，其余城市经济发展水平较低，北部湾临海的钦州、北海、防城港三市 2015 年 GDP 总和仅 2456 亿元，区域经济辐射能力弱，与其他区域市场联系不够紧密，而马中关丹产业园所在的关丹市更是人口仅有 30 多万人口的小城市。两园所在的钦州港和关丹港目前还不能充分发挥其面向东盟的独特地理位置优势，主要原因在于两港口周边交通基础设施不够完善，钦州港开通内外航贸航线仅 22 条，且主要航线国际航线仍需经香港中转，加大了国际航运的成本，见表 2 所示，而关丹港尚在改造建设当中，故不足以充分发挥两港口在区位中的战略交通枢纽作用[4]。

### 3.3. 园区发展体制机制不合理

一方面，中马钦州产业园区在现行管理体制诸多弊端制约的园区的发展。在管理体制中，主要体现在园区机构设置由党委、政府、企业三位一体，投资开发总公司为国有独资公司，园区开发模式还是以传统的土地经营为主，不利于将园区建设成以资本为导向、去行政化的园区开发体系[5]；在人事管理体制中，管委会公务员入编名额仅有 30 个，当前管委会工作人员已达 120 多人，不利于管委会因建设发展

**Table 1.** Construction of industrial projects in China-Malaysia Qinzhou Industrial Park

**表 1.** 中马钦州产业园产业项目建设情况

产业项目类型	项目数量(个)	总投资额(亿元)	代表性项目
高端装备及智能制造产业	10	276.7	稀土高铁铝合金电缆研发生产
医药医疗健康产业	7	28.25	中国 - 东盟植物药天然药研究与产业化基地
互联网及新一代信息技术产业	9	12.1	中国 - 东盟商务信息服务平台
新能源与节能环保产业	5	56.6	光电产业园、天然气分布式能源
传统优势产业	4	20.05	钦州中马粮油加工、燕窝加工园
公共及配套设施产业	17	51.8	中马科技园、加工贸易园

**Table 2.** Major international routes of Qinzhou Port

**表 2.** 钦州港主要国际航线信息

航线名称	运输天数	海运费(美元/柜)
钦州港 - 香港	2~3	300
钦州港 - 台湾(高雄)	5~8	280~330
钦州港 - 新加坡	6~9	360
钦州港 - 马来西亚(巴生)	6~9	360
钦州港 - 印尼(雅加达)	7~10	610
钦州港 - 越南(胡志明)	5~8	280~330

需要扩招人员。另一方面,目前两国双园间的联合协调工作由中马两国双园联合理事会负责,双方通过一年一次的会议共同讨论发展计划和审议工作方案,而双园间日常工作缺少足够的沟通和交流,不利于两国双园的一体化和协调发展。

### 3.4. 人才匮乏严重

中马两国双园坚持先进的技术导向,大力发展如高端装备与智能制造、生物技术、互联网新一代信息技术、新能源与节能环保等战略性新兴产业以及现代服务业的发展目标决定着其对高素质人才有着巨大的需求,而中马钦州产业园所在的北部湾经济区不仅人才总数量较少。截至 2014 年底,北部湾经济区各类人才总数仅 160 万人,从文化程度上来看,本科及以上学历占比仅为 46% [6],二者远低于长三角和珠三角地区,而且当地的人才培养机制和引进机制不够完善,难以吸引高素质人才。

## 4. 进一步推进中马两国双园建设建议

通过对当前中马“两国双园”所面临的主要问题的分析,笔者从产业经济和国际贸易角度提出有针对性的建议。

### 4.1. 搭建东盟产业平台,打造临港特色现代工业体系

钦州市应依托北部湾港口优势,整合中马产业园、钦州保税港、钦州港经济技术开发区、钦州高新技术产业开发区,充分利用当地资源、区位、港口优势,加强自身基础设施建设,搭建集贸易、产业、港航、物流、金融、信息和人文一体的平台,承接东部产业链转移,吸引东盟国家传统优势产业入驻,形成临港跨境特色产业链,并重点发展当地石化产业、高端装备制造业、现代服务业和电子信息等优势

产业，力争在 2020 年形成 4 个千亿级别产业，打造面向东盟的临港特色现代工业体系。

#### 4.2. 深化园区体制改革，建立两园深层次的合作机制

在金融体制改革方面，园区可利用一级财政的优势，设立直投资金、股权投资基金、创投基金，实行企业贷款贴息，扶持园区企业发展，建立以资本为导向的园区开发体系，吸引社会资本和企业投入，推进园区开发模式从土地经营向土地经营、城市经营、产业经营和资本经营相结合转变。在人事体制改革方面，建立公平的岗位竞争机制，为管委会中的企业事业单位、社会工作人员解决入编问题。目前，中马钦州产业园区与马中关丹产业园区共同成立“两国双园”联合合作理事会以及举办中马“两国双园”联合推介会，采取联合展馆的形式宣传推介“两国双园”投资新机遇，在第一届中马联合推介会上，两园仅现场签约项目金额就超过 60 亿元。共同理事会和联合推介虽在两国双园间合作中产生良好的效果 [7]，但尚不足以实现双园一体化，应对联合合作理事会机制进行升级和改革，成立专门的日常理事会组织和双边工业委员会，主要负责两国双园间的日常园区建设进度跟进、联合招商引资工作、国际人才招聘和培养、企业文化交流合作和产业链协作，从而在机制体制创新方面实现两国双园的一体化建设 [8]。

#### 4.3. 加快园区港口与海陆交通建设，提高港口战略地位

发挥两园所在港口——钦州港和关丹港独特的交通区位优势，钦州港位于广西北部湾经济区中心位置，处于中国 - 东盟自贸区、泛北部湾经济合作区、大湄公河次区域、泛珠三角经济区、西南六省协作等多个区域合作的交汇点 [9]，近年来港口集装箱吞吐量快速增长 (见图 1 所示)，2016 年上半年集装箱吞吐量完成 62.8 万标箱，同比增长 62.7%，其中外贸完成 13.4 万标箱，同比增长 339.3%。关丹港位于马来西亚东海岸经济特区，处在东南亚中心位置，钦州港和关丹港之间已开通直达航线，航程仅需 3~4 天，应发挥两港在“一带一路”中的交通双枢纽作用，开通两港至东盟各国主要港口的航线，加强港口的现代物流功能，充分发挥港口的集聚和扩散效应，从而推动园区产业的发展，加强港口的货物吞吐能力，争取早日实现两港年集装箱吞吐量超过 1000 万箱的目标，从而提高钦州港和关丹港在“一带一路”中的战略地位。此外，尽快建设关丹保税港区，与钦州保税港区相呼应，实现“两国一检”，港口互通，海关特殊监管，简化双园货物进港手续，提高货物中转便利度。

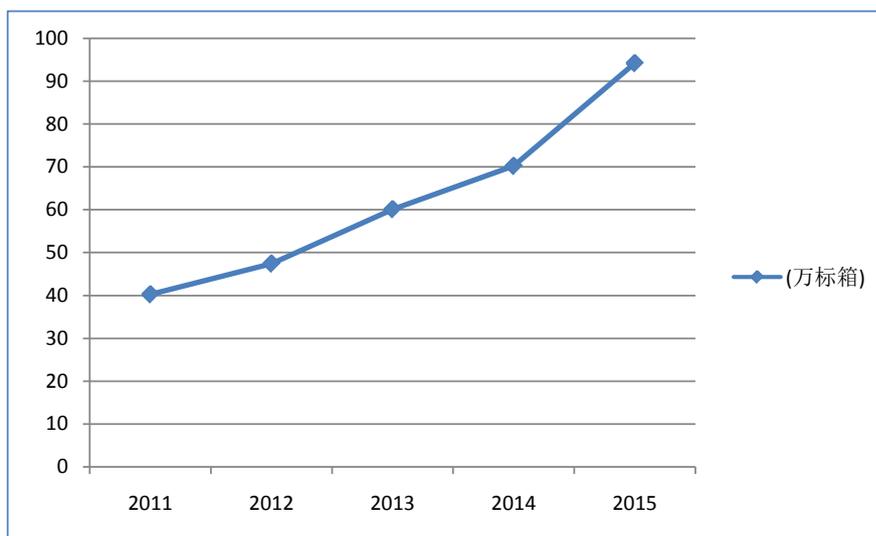


Figure 1. Qinzhou port container throughput

图 1. 钦州港集装箱吞吐量

#### 4.4. 加快两国双园产城融合建设, 以人气带动商气

随着两园园区产业项目的加速入驻和人口集聚步伐的加快, 原先的城市配套功能难以满足园区发展的需要。在今后的园区招商工作中应加强城市配套项目的招商工作, 依据“园中建城, 产城融合”的思路, 构建集产业、行政服务、酒店商务、教育医疗、生活住宅、休闲购物等功能于一体的园区新城[10], 为企业轻资产入驻提供厂房、办公楼、员工宿舍和生活服务区, 以生态吸引人口、科技汇集人口、商贸集聚人口、工业带动人口, 实现 2030 年双园入驻人口达到 50 万的目标, 构建中国 4.0 自贸区版产业园。

#### 4.5. 加强校企合作, 加快园区人才培养基地建设

在人才培养机制方面, 利用两国双园即将建设的科技园、中马科技创新合作基金、科技成果展示中心、中马国际创新人才培养基地以及新型产业入驻等资源优势, 开展校企合作, 与国内外高校开展人才合作计划, 如抓住园区企业广西慧宝源医药科技有限公司与美国耶鲁大学合作建设中国——东盟植物药研究基地的机会, 进行企业员工培训。此外, 双园为国内外高校学生提供企业参观实习和人才培训机会, 并重点建设北部湾大学, 为园区发展提供人才保障。

#### 4.6. 增强风险意识, 谨慎防范政治风险

根据《中国企业国际化报告(2014)》蓝皮书显示, 2005~2014 年在 120 起失败的中国企业“走出去”案例中, 有 25% 是因为政治原因, 其中 8% 是在投资审批环节遭到东道国反对派阻扰, 17% 是因东道主政治动荡、领导人更迭遭遇损失[11]。目前, 我国与东盟中越南、马来西亚、菲律宾等国因为历史遗留问题, 在南海存在领土主权争端。近年来, 中国与越南、菲律宾关于南海问题的争议越来越白热化, 中越、中菲关系日趋紧张, 而泰国、缅甸等国政治局势动荡, 故两国双园在建设过程中, 要建立相关保障机制, 帮助企业有效预防政治、经济、金融等风险, 减少企业“走出去”的损失。

#### 4.7. 中国 - 东盟自贸区投资前景广阔, 市场潜力巨大

自中国与东盟建立战略合作伙伴关系以来, 双边贸易快速发展(见图 2 所示), 2015 年双边贸易额达

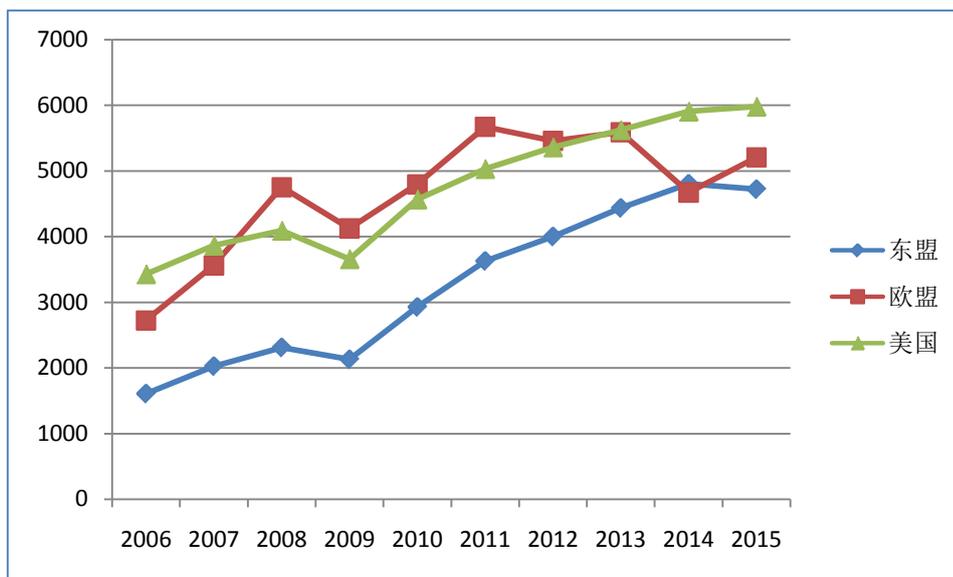


Figure 2. China and ASEAN, the European Union, the United States trade over the years  
图 2. 中国与东盟、欧盟、美国历年贸易额

到 4721.6 亿美元, 年均增速达到 18.5%, 随着中国与东盟、美国贸易额增长趋势放缓, 东盟有望在 2020 年前成为中国第一大贸易伙伴。由于其地理上的接近, 中国和东盟的经贸在国际产能和服务贸易方面有很强的互补性, 东盟投资者已在中国建立众多的合资企业, 而中国投资者进一步在东盟建立自己的存在 [12]。随着中国与东盟经贸合作的深入以及东盟行业管制和投资政策逐步放宽 [13], 中马“两国双园”必将拥有广阔的投资前景和市场空间。

## 基金项目

国家社会科学基金一般项目“金砖国家共赢性发展互动机制研究”(13BGJ027)、教育部人文社会科学重点研究基地重大项目“金砖国家合作机制设计与运行模式研究”(11JJD790002)、广东省教育厅人文社科重大项目“广东工业大学新兴经济体(EECDF)研究中心”(2014WTSCX023)、广东工业大学校内团队培育基金“广东工业大学金砖国家研究中心”(编号 13ZS0035)、广东工业大学高教基金项目“产学研协同发展的理论及其运行机制研究”(2011Z01)的资助。

## 参考文献 (References)

- [1] 陈正湘, 陈惟杉. 中马钦州产业园: 依托“两国双园”实现国际产能大合作[J]. 中国经济周刊, 2015(41): 70-71.
- [2] Jason, K.D. (2015) China's Economic Ties with ASEAN: A Country-by-Country Analysis. *U.S-China Economic and Security Review Commission*, No. 3, 20-22.
- [3] 黄春斯. 马中关丹产业园建设从“量变”到“质变” [EB/OL]. <http://gx.people.com.cn/n2/2016/0324/c347802-28006309.html>, 2016-03-24.
- [4] 孔庆峰, 李秀娥. 港口发展对腹地经济的带动效应——基于日照港的实证研究[J]. 山东大学学报(哲学社会科学版), 2008(4): 73-81.
- [5] 黄建英. 中马钦州产业园竞争力优势分析——中马钦州产业园竞争力研究之二[J]. 广西经济, 2015(2): 44.
- [6] 谢兆东. “一带一路”战略背景下加快建设广西北部湾人才特区的思考[J]. 人事天地, 2015(7): 30-31.
- [7] 姜木兰. 中马“两国双园”首次联合推介[N]. 广西日报, 2015-09-20.
- [8] 罗重谱, 刘晗. 中新政府间合作项目比较: 苏州、天津及至重庆[J]. 改革, 2016(1): 55-56.
- [9] 黄建英. 中马钦州产业园竞争力优势分析——中马钦州产业园竞争力研究之一[J]. 广西经济, 2014(12): 43-46.
- [10] 焦聪. 产业新城模式对“一带一路”战略的推动[J]. 商业经济研究, 2016(4): 195-196.
- [11] 翟崑, 潘强. 中马“两国双园”: “一带一路”战略的先行探索和重要实践[J]. 阅读, 2016(22): 10-13.
- [12] Brigadier, N.W. (2015) China-ASEAN Future Relations—An Analysis. USAWC Strategy Research Project, No. 5, 1-2.
- [13] 彭宾, 刘小雪, 杨镇中. 东盟的资源环境状况及合作潜力[M]. 北京: 社会科学文献出版社, 2013.

**期刊投稿者将享受如下服务：**

1. 投稿前咨询服务 (QQ、微信、邮箱皆可)
2. 为您匹配最合适的期刊
3. 24 小时以内解答您的所有疑问
4. 友好的在线投稿界面
5. 专业的同行评审
6. 知网检索
7. 全网络覆盖式推广您的研究

投稿请点击：<http://www.hanspub.org/Submission.aspx>

期刊邮箱：[wer@hanspub.org](mailto:wer@hanspub.org)