

泛北部湾经济合作区物流产业对接存在的问题与对策物流师资格考试 PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

https://www.100test.com/kao_ti2020/515/2021_2022__E6_B3_9B_E5_8C_97_E9_83_A8_E6_c31_515868.htm [摘要] 泛北部湾经济合作区的提出，对中国南部和东南亚的区域经济发展有重要的现实意义。该区域的商贸物流很活跃，但物流产业对接跟不上。本文对该区域物流产业对接存在的问题进行了一些研究和探讨，并提出了相应的对策，以促进该区域的经济合作与发展。 [关键词] 泛北部湾经济合作 物流产业对接 问题与对策

一、泛北部湾经济合作区的提出、认同与共识 当今世界，在全球经济一体化快速发展的同时，区域经济也在迅猛发展。将于2010年建成的中国东盟自由贸易区就是全球人口最多的区域经济。为了更好更快地建设中国东盟自由贸易区，中国和越南两国政府于2004年10月8日发表联合公报，提出建设环北部湾经济合作区，合作建设“两廊一圈”，即“昆明-老街-河内-海防-广宁”及“南宁-谅山-河内-海防-广宁”两个经济走廊和“环北部湾经济圈”，但该经济合作区的范围比较小。2006年7月，时任广西壮族自治区党委书记的刘奇葆（已调任四川省委书记）在环北部湾经济合作论坛上提出构建“泛北部湾区域经济合作区”。从“环北部湾经济合作区”到“泛北部湾经济合作区”战略构想的提出，是中国东盟建立对话关系15年来产生的一项具体成果，也是未来中国与东盟通过经济合作走向和谐、共赢的新起点。“泛北部湾经济合作区”的战略构想提出之后，得到了广泛传播，形成了广泛影响，在很短的时间内获得了广泛的认同，并很快上升为国家级战略乃至国际级战略，逐步形成当前和今后区域经济的

一大亮点和热点。中央领导很重视泛北部湾经济合作区的建设，2006年8月，胡锦涛总书记曾指出，广西要把发展“同泛北部湾合作结合起来，这篇文章会做得很大，用一句话来讲：前景广阔”。2006年10月，在南宁举行的第三届中国 - 东盟商务与投资峰会上，温家宝总理代表中国政府，正式提出了“积极探索开展泛北部湾经济合作的可行性，使次区域经济合作成为中国与东盟经贸合作的一个新亮点”的倡议。

2007年1月，温总理在菲律宾举行的第十次中国与东盟领导人会议上再次提出：积极探索泛北部湾经济合作的可行性。“泛北部湾经济合作区”的战略构想很快得到国际上的认同，特别是东盟各国领导人、政府官员和工商界人士的共识和认可，非常愿意参与和支持泛北部湾经济区的合作。如2006年10月，时任东盟轮值主席的菲律宾总统阿罗约就高度赞赏泛北部湾经济合作，认为这有利于加强中国东盟海上合作。作为东盟秘书长的王景荣先生也表示，泛北部湾经济合作将使中国和东盟国家共同努力去加快发展一个新的经济增长地区，东盟各国负责经济事务的高官们已经开始着手研究具体的合作领域。马来西亚、新加坡、印尼、文莱、泰国、缅甸、老挝、柬埔寨也在不同场合明确表示支持这一构想。推进泛北部湾经济区的合作与发展，关键是要加强中国与海上东盟各国的经济贸易合作与物流对接，通过产业对接与分工，促进相互之间的商贸物流和投资，使中国与东盟从单一的“陆上合作”迈入“海陆合作”，最终使泛北部湾地区成为亚洲经济的一个新增长极。

二、泛北部湾经济合作区物流产业对接的现状 物流是与商流紧密联系在一起，没有商流就没有物流，没有物流商流就无法实施和完成。泛北部湾经济合

作区物流产业对接的现状主要是：1.泛北部湾经济区现有的物流运输方式 目前泛北部湾经济合作区的物流运输方式有海洋运输、公路运输、铁路运输和航空运输。(1)海洋运输物流。为依靠港口、轮船和水路进行的物流运输活动，这种方式是泛北部湾经济合作区物流运输的主要方式。在这方面，中国比较大的港口有防城港、北海港、铁山港、钦州港、湛江港、海口港、洋浦港、八所港、三亚港等；越南比较大的港口有鸿基港、海防港、岘港港、胡志明港；新加坡有排在世界前列的自由港；文莱比较大的港口有斯里巴加湾港、麻拉港、诗里亚港；菲律宾比较大的港口有马尼拉港、宿务港、三宝颜港、达沃港；马来西亚比较大的港口有巴生港、槟城港、民都鲁港、柔佛港、古晋港；印度尼西亚比较大的港口有雅加达港、泗水港、棉兰港。目前该物流运输方式约占该区域总物流的60%左右。(2)公路运输物流。为通过公路、汽车进行的物流运输活动，这种方式可近可远，可门对门，是最灵活的一种物流运输方式。中国连接东盟国家越南的第一条高速公路已于2005年12月28日通车，与越南贯穿南北的1号公路相对接，南宁还有到防城港的高速公路通过东兴的一级公路与越南芒街的18号公路相对接通到下龙（鸿基）和海防。其它还有防城区峒中的三级公路与越南广宁省横模的三级公路对接，崇左市宁明县爱店的三级公路与越南谅山省绿平的三级公路对接，崇左市龙州县水口的二级公路与越南高平省驮隆的二级公路对接。目前这种物流运输方式约占泛北部湾经济区域总物流的30%左右。(3)铁路运输物流。为通过铁路、火车进行的物流运输活动。因为目前中国只有铁路通到越南，而中国的铁路是标准铁轨（1435MM），越南的铁路是

窄铁轨（1200MM），虽然新加坡和马来西亚及泰国与柬埔寨有铁路对接相通，但还没有与越南的铁路对接相通，不能直通物流运输。泛亚铁路正在设计和招商中，还未进行建设。目前这种物流运输方式约占泛北部湾经济区域总物流的7%左右。

(4)航空运输物流。为通过空港、机场和飞机进行的物流运输活动，这种方式特别适宜于运输体积小、价值高的物资，以及鲜活产品和紧急件等货物的运输。目前这种物流运输方式约占泛北部湾经济区域总物流的3%左右。泛北部湾经济区的航空物流发展前景很大。

2.泛北部湾经济合作区物流建设得到较快的改善和发展

2007年以来，泛北部湾经济合作区物流得到了较快的改善和发展。在海运物流方面，中国广西、广东、海南,以及越南、印度尼西亚、菲律宾、马来西亚都在加强港口码头建设，中国广西已计划和实施投入100亿元人民币建设所属的北部湾海港，海南省已在洋浦港建成中国南方最大的保税港区，中国湛江港至越南海防港的首条集装箱直航班轮已于2007年3月开通。中联航运于2007年8月投入一条599TEU的集装箱船开通了“华南深圳广西越南”的国际集装箱班轮航线。越南政府2007年2月颁布决定，对投资海上物流运输实行优惠政策，企业（含内外资企业）投资海上物流运输的项目可以享受国家给予的优惠政策,从获利年度起，1年免征和4年减半征收所得税。越南还将投资近40亿美元发展海港建设。2007年5月15日,印尼最大的船务企业BLT船务集团公司与防城港务集团公司签订了投资1.75亿美元，在防城港建设修造船基地与合资组建汇通物流（防城港）公司的合约，使中国与印尼的港口物流和产业对接迈出了坚实的一步。特别是2007年10月28日在南宁举行的第四届中国东盟博览会上

，举办的中国东盟港口发展与合作论坛通过了《中国 - 东盟港口发展与合作联合声明》（简称“南宁共识”），论坛以“加强区域合作，促进共同发展”为主题，就本区域港口发展与合作及对接进行了富有成效的研讨，达成广泛共识。目前中国已与越南、新加坡、马来西亚、印度尼西亚、泰国5个国家签订了海运协定，达成了一致意见。公路运输方面，2007年5月底，中越两国修改和补充了《中华人民共和国政府和越南社会主义共和国政府汽车运输协定》及《中华人民共和国交通部和越南社会主义共和国交通运输部关于实施两国政府汽车运输协定义定书》，2007年9月15日中越陆路集装箱运输定期航班开通，同年11月，中越开通了南宁友谊关河内、南宁东兴芒街下龙海防、崇左友谊关河内下龙等4条客货运输物流线路。广西华盟国际货运有限公司推出的“中国越南”陆运服务，每天从南宁往返于越南河内、海防、胡志明等城市，做到物流门到门服务。铁路运输方面，目前有中国的湘桂铁路通过广西凭祥友谊关与越南谅山省同登南连胡志明市的铁路对接，昆河铁路通过云南省的河口市与越南老街市连接海防市的铁路对接。1992年中越两国政府签署了铁路协定和1996年两国铁路联运恢复开通以来，货物运输量迅速增长。2003年越方从铁路进口中国货物达72.5万吨。中越两国铁路部门在2004年12月进一步签署边界铁路议定书，2006年仅从凭祥铁路口岸进出口的物流商品就达到68.47万吨，比2005年增长45.29%，是中越铁路1996年恢复业务以来物流运输量最多的一年。航空运输方面，2007年7月《中国-东盟全面经济合作框架协议服务贸易协定》正式实施，越南、马来西亚、文莱、新加坡、柬埔寨、缅甸等国对中国民航取消“市场准入

限制”及“国民待遇限制”后，中国广西南宁吴圩国际机场在原有直通越南河内市内排国际机场的基础上，陆续开通南宁吴圩国际机场至菲律宾马尼拉国际机场、印度尼西亚雅加达国际机场、新加坡樟宜国际机场、马来西亚吉隆坡国际机场的航班，做到直飞对接。

3. 泛北部湾经济合作区物流快速增长

东盟国家大部分与泛北部湾经济合作区有关，中国和东盟的商贸物流快速发展很大程度反映了泛北部湾经济合作区物流的快速增长。中国和东盟双边的商流物流额从1993年的107亿美元快速发展到2002年双边签署《全面经济合作框架协议》时的547.67亿美元，10年之间增长了4倍多。到2006年中国与东盟的商流物流额进一步快速增长到1608亿美元，双边签署《全面经济合作框架协议》后的4年之间又增长了近2倍。（见图）

东盟从1993年开始连续11年作为中国的第五大贸易伙伴后，于2005年首次成为中国的第四大贸易伙伴。根据双方签署的协议，从2005年7月1日起，中国与东盟全面启动降税进程，大幅降低关税，并于2010年实现双边贸易零关税。随着中国-东盟自由贸易区的建立发展，双边的商流物流会发展得更快，东盟对中国的贸易伙伴地位将进一步提高，中国和东盟的泛北部湾经济合作区物流必然更加快速地增长。

4. 泛北部湾经济区现有的物流仓储、流通加工和配送

泛北部湾经济区目前的物流仓储、流通加工和配送是最薄弱的环节，突出表现在港口、码头、机场、口岸等物流节点仓储设施不足，流通加工少而且粗放，基本还没有开展物流配送业务。

三、泛北部湾经济合作区物流对接存在的问题与对策

1. 认识尚未完全一致，需要深入研究和探讨

目前对泛北部湾经济合作区的范围认识还未完全一致，在中国广西有的只把南宁市、防城

港市、钦州市、北海市划在其中，有的除了这4个城市之外，还把崇左市列在内。在中国东盟自由贸易区的11个国家中，有的认为泛北部湾经济合作区只含中国、越南、菲律宾、文莱、马来西亚、新加坡等6国；有的则认为泛北部湾经济合作区应含中国、越南、菲律宾、文莱、马来西亚、新加坡、印度尼西亚等7国。这些需要深入研究和探讨以取得完全的共识。笔者认真分析了中国南部沿海各省区和东盟10国的地理位置，以及与北部湾水路的联系状况，结合近现代中国和东盟国家经济贸易往来的发展与密切程度，认为泛北部湾经济合作区在中国应包括广西壮族自治区、海南省和广东省，在广西壮族自治区除了南宁市、防城港市、钦州市、北海市4个城市，还应包括与泛北部湾经济合作区主要国家越南接壤的崇左市和百色市。在东盟国家，既然是泛北部湾经济合作区，应该把泰国和柬埔寨列在内，因为泰国湾比较小，水系与泛北部湾联成一体，泰国和柬埔寨与泛北部湾经济合作区各国的经贸合作非常密切。当然，前提是泰国和柬埔寨的自愿加入。

2. 物流基础设施建设的对接跟不上合作发展的需要

泛北部湾经济合作区的物流基础设施建设尽管发展比较快，但仍然跟不上经贸合作发展的需要，对接不理想。笔者由于工作关系从1995年至今年年到北部湾的广西沿岸北海、钦州、防城港,以及东兴、凭祥友谊关等中越接壤边境地区进行商贸物流考察，2007年1月又组织调查组专程从广西防城港起，沿着中越边境的8个县市区1020公里进行了认真的商贸物流考察。从北海港、钦州港和防城港直接与泛北部湾经济合作区港口的直接通航还很少，与越南北方港口的直接通航稍多一些，但最大的船也就两千多吨，而租船业务比较活跃，因越南船

只租金比较低，中国许多物流公司租用越南船只开展物流。越南已探明的煤炭地质储量达400多亿吨，东北部的广宁省有丰富的优质煤炭，以高热值、低灰、低硫、低氮和低磷的特点而著称于世，是世界上质量最好的无烟煤之一。这里的煤炭主要出口物流到中国的广西、广东、海南、福建和浙江。由于鸿基港的容量有限，物流对接困难。笔者早在2004年就提出兴建防城港到越南广宁省的铁路，以解决越南东北部和南部物流问题，但至今还未开始兴建。泛北部湾经济合作区除了海运物流紧张之外，公路物流也越来越紧张，2005年之前，汽车物流运输经过东兴市过北仑河到越南芒街或者经过凭祥市过友谊关到越南谅山，排队等候报关报检通关的比较少。2006年以来，汽车物流运输在这些口岸排队报关报检通关的越来越长，2007年以来尤其明显。为了加快泛北部湾经济合作区的物流产业对接，建议加快各方的港口、码头、公路、铁路、机场和口岸建设，特别是中国防城港至越南下龙湾铁路的建设、东兴市北仑河到越南芒街的第二座公路桥梁建设，加快凭祥市中国东盟国际物流园的第二期工程和第三期工程建设，尽快上马南宁到龙州水口的高速公路建设。还应尽快上马建设田阳到靖西县龙邦口岸的高速公路，同时勘测、论证建设崇左市宁明县到爱店口岸高速公路的可行性，以缓解泛北部湾经济合作区中东兴口岸和凭祥友谊关口岸的物流紧张状况。

3. 仓储、流通加工和配送落后

泛北部湾经济合作区物流对接中仓储、流通加工和配送比较落后。笔者曾亲临广西的沿海主要港口北海港、钦州港、防城港和与越南接壤的东兴、峒中、北山、爱店、友谊关、蒲寨、水口、科甲、硕龙、岳圩、龙邦、平孟等边境口岸对物流

发展状况进行了考察，发现上述港口与口岸仓储设施普遍不足，设备落后，有些商品货物本该存放在仓库内的，由于库房紧张不得不露天存储。边境口岸的仓储比港口还要差，在东兴、峒中、科甲、硕龙、岳圩、龙邦、平孟等口岸连仓储设施都没有。流通加工和配送也很落后，北海港、钦州港、防城港几乎没有对任何商品进行流通加工和配送，几个比较大的口岸如东兴、爱店、蒲寨、水口等进行了一些简单的流通加工，如分拣、再包装、贴标签等，这方面做得比较好的是凭祥浦寨国际商贸城和东兴的东成水产品加工厂。建议国家对泛北部湾经济合作区物流对接的区域进行更多的政策扶持，促进这些区域仓储、流通加工和配送的发展。2004年我国为了鼓励发展物流仓储业，把仓储业的营业税税率从5%降到3%，这一政策对内地的仓储发展作用比较明显，对物流产业对接的边境地区作用很弱。政府还应从用地和用工优惠等方面促进这些区域仓储、流通加工和配送的发展。

4. 冷链物流发展滞后

泛北部湾经济合作区位于热带地区，气候炎热，应该大力发展冷链冷藏物流，在这方面越南、新加坡、马来西亚做得比较好，中国需要加强赶上。笔者对中国和越南的冷链冷藏物流进行了多年的观察，发现越南的冷链冷藏物流明显领先于中国，以下是笔者近两年6次到中国东盟最大的边境贸易口岸凭祥市浦寨国际商贸城的恒大货场、天源货场、卓越货场对中国冷藏物流运输汽车和越南冷藏物流运输汽车进行调查的情况(见表)：泛北部湾经济合作区物流除了生产原料和机电产品物流比较多之外，农产品和水产品的物流占有较大的比重，东盟国家的许多农产品如热带水果都是物流到中国北京、天津、上海、沈阳、武汉等大城市，中国的寒

温带农产品如黑龙江的土豆、葱头，甘肃的大洋葱，山东和河南的大蒜头，以及北方的苹果、梨、葡萄等物流到东盟各国。农产品和水产品的物流需要冷链冷藏保鲜，以避免这些货物的变质、腐烂造成损失。从表中看出，中国目前的冷藏汽车物流比越南的冷藏汽车物流落后。中国应出台相应的政策，比如提供从事冷链冷藏物流的税收优惠政策，促进我国冷链物流的发展。

5. 物流专业人才缺乏

泛北部湾经济合作区物流属于区域性国际物流，该区域商流快速发展，亟需物流人才。广西是中国对接泛北部湾经济合作区最便捷的通道，在泛北部湾经济合作区的商贸物流中，广西具有得天独厚的区位优势，然而广西经过专业培养的物流人才很缺乏，适合泛北部湾经济合作区快速发展的物流专业人才更是缺乏。笔者曾于2005年4月到泛北部湾经济合作区前沿的东兴市实地调查，与长期从事中国与越南等东盟国家商贸物流的东兴市边境贸易局局长李得恺进行调查，李局长说，随着中国东盟贸易的快速发展，物流人才奇缺，以报检、报关等物流专业人才为例，整个东兴市对于报关员和报检员的物流人才需求约为300人，实有不到100人。2007年初，笔者实地调查了广西紧接泛北部湾经济合作区的其他口岸如峒中、爱店、友谊关、蒲寨、水口、龙邦、平孟等，以及北部湾的防城港、钦州港、北海港等都需要很多熟悉和了解泛北部湾经济合作区的物流人才。建设和发展泛北部湾经济合作区，需要大量的物流人才，建议加快物流人才的培养。这方面的物流人才，既要懂得FOB、CFR、CIF、DAF、FCA、CIP等国际商贸物流术语的应用，又要懂得泛北部湾经济合作区各个国家的政治、经济、物产、资源、人口、文化、风俗习惯、信仰、消费水平和

消费习惯，以及各国港口、铁路、公路、航空等物流设施情况。掌握计算机电子商务应用技能、公关礼仪沟通技能、外语应用技能、商务谈判技能、经济法律知识和其他商贸物流的应用技能。尽管泛北部湾经济合作区的建设和发展还存在这样或那样的问题,但这个区域经济的快速发展将是世界最有活力的区域之一。百考试题收集整理"#F8F8F8" 100Test 下载频道开通，各类考试题目直接下载。详细请访问

www.100test.com