

中越掘金亞歐商機

西部陸海通道

北接重慶中歐班列 南通東盟新興市場

作為中國西部省市與東盟國家合作建設的國際陸海貿易新通道，於2017年投入試運行的西部陸海新通道，精準銜接「絲綢之路經濟帶」和「21世紀海上絲綢之路」，在「一帶一路」面向東盟和中亞國家經貿交往中的地位越來越重要，正成為中國與東盟、中亞乃至歐洲國家之間重要的經貿流通合作走廊。「以前從重慶運輸物料到越南至少需10天以上，如今通過西部陸海新通道，5至7天可在越南收貨。」不少彼此有貿易往來的重慶及東南亞企業都感嘆，西部陸海新通道的開通提升了物資運輸效率，更為雙方攜手開拓國際新市場提供了助力。

大公報記者 韓毅



▲西部陸海新通道精準銜接「絲綢之路經濟帶」和「21世紀海上絲綢之路」。圖為4月27日，太平船務一陸海新通道江鐵海聯運非洲專列從重慶果園港魚嘴站駛出。

西部陸海新通道以中國重慶為運營中心，各西部省區市為關鍵節點，利用鐵路、海運、公路等運輸方式，向南經廣西、雲南等沿海沿邊口岸通達世界各地，比經東部地區出海所需時間大幅縮短。重慶海關數據顯示，今年上半年，西部陸海新通道沿線省區市經新通道進出口貨值達3500億元人民幣，同比增長約40%；跨境鐵海聯運班列開行4510列，同比增長9%；跨境公路運輸120.27萬輛次，同比增長84.18%；國際鐵路班列開行4091列，增長18.51%。

渝企越南設廠「新通道」保供原料

凱成科技是一家有20年發展歷史的包裝一體化生產企業，總部位於重慶，在越南設分公司。伴隨着機器轟鳴聲，越南工廠生產線正開足馬力，高效運轉。工人們將包裝成品逐一歸類，壓製打包裝箱。「我們的初級產品和部分中級產品，例如原材料紙張等在國內已加工的物料，都是從國內出口到越南。運往越南的產品對時效性要求比較高，西部陸海新通道對物資運輸效率有很大的促進。」凱成科技副總經理王俊華介紹，公司40%的原材料從重慶通過西部陸海新通道運輸至越南海防港，「以前至少需10天以上，如今5至7天就可在越南收貨。」

於2018年在越南建廠的杜卡科技有限公司，是越南第一家外資機電類生產企業。在公司的越南車間裏，工作人員在反覆校正設備關鍵部件的葉片安裝精度，生產線運轉不停。杜卡科技有限公



▲杜卡科技有限公司設於越南的生產線。大公報記者黃萍攝

司總經理龐旭介紹，公司約60%的原材料從重慶運輸到越南工廠，主要運輸的方式包括西部陸海新通道陸路運輸，以及通過西部陸海新通道鐵路運至廣西欽州港，再通過海運到越南海防港。

「一帶一路」沿線國家和地區，正共享着西部陸海新通道發展新機遇。汽車零部件、通機產品、電子產品、化工原料、農副產品等成為通道班列的「座上賓」。越南沙魚、老撾糯米、泰國榴槤、柬埔寨香蕉等東南亞特色產品，沿着西部陸海新通道，更快捷地進入中國市場。重慶洪九果品股份有限公司總經理彭何說，「以前，越南等東南亞國家的水果運至重慶、四川等地，平均需要20多天，如今搭乘西部陸海新通道班列，最快4天就能抵達川渝地區。」

以重慶為樞紐 越南貨借道走向國際

河內物流協會副會長阮春雄表示，重慶是中歐班列和西部陸海新通道的重要起點。隨着RCEP協議生效，重慶與東盟國家的貿易往來日益頻繁，從重慶駛出到越南、老撾、泰國等國家的西部陸海新通道班列日益繁忙。越南物流企業很重視重慶市場，尤其是俄烏衝突導致貨物不能通過俄羅斯進入到歐洲，越南物流企業想通過重慶將貨物轉運到巴基斯坦、烏茲別克斯坦、土耳其等第三方國家，開拓更大的國際市場。



掃一掃 有片聯

話你知

西部陸海新通道

2019年8月國家發展改革委印發的《西部陸海新通道總體規劃》，明確圍繞重慶、成都與北部灣出海口，建設以三條鐵路通道為主體，以公路、水運、航空為組成部分的主通道：中通道自重慶經貴陽、南寧至北部灣出海口（北部灣港、洋浦港），東通道自重慶經懷化、柳州至北部灣出海口，西通道自成都經瀘州（宜賓）、百色至北部灣出海口。

大公報記者 韓毅



▲觀眾在展會上了解西部陸海新通道。

新華社

中企落地生根 改善當地民生

回饋當地 「中國製造」隨着「一帶一路」倡議的指揮棒，積極開拓越南等東南亞市場，輻射「一帶一路」沿線國家，為當地增加就業、稅收的同時，中國企業投入大量人力物力，手把手培養了大批越南技術工人、管理層，大幅提高了當地各類員工收入和生活水平。

重慶凱成科技副總經理王俊華介紹，受益於「一帶一路」倡議，凱成科技在全球已布局12家現代化工廠，其中越南工廠有超過1200名員工，90%以上為越南籍，包括基礎作業人員和業務主管。企業着重培養員工掌握關鍵技術，並為員工提供餐飲住宿保障。「越南海防工業園不提供住宿，我們員工都安排住工業園外的賓館。」越南籍員工莊瓊說，「在中國企業工作，能提高中文水平，對業務專業能力有很大提升和幫助，中國企業提高了我們的收入和生活水平。」

海外發展不僅讓企業獲得了收益，也為投資目的地帶去許多商機，改善當地就業和民生狀況。「凱成科技在越南已投資約2億元人民幣，每年都有盈利。目前成品70%銷往越南本地，30%銷往歐美。」王俊華透露，「我們有技術有專利，越南有較好的營商環境。」隨着業務發展，凱成科技在海防港長瑞工業園已另購7萬平方米土地，預計2024年將建成該企業在全球最大的包裝產業園。

集中小額貨物 暢通運輸渠道

業界心聲 共建「一帶一路」倡議提出十年來，西部陸海新通道班列開行頻次、線路不斷增加，在各方澆灌下，「一帶一路」沿線國家進出口貿易呈現出強勁發展勢頭。近年依託西部陸海新通道，重慶與越南貿易不斷擴大，越南連續三年成為重慶在東盟最大貿易夥伴，佔重慶與東盟貿易額40%以上。

河內物流協會副會長阮春雄說，2015年，越南工貿部貿易促進局在重慶設立越南駐重慶貿易促進辦公室。這是越南在中國正式設立的第一個貿易代表處。「越南物流企業非常希望了解重慶想要進口越南什麼商品，以及想要對越南輸出什麼商品，包括通過越南轉運到老撾、柬埔寨、緬甸等東盟國家，開拓更廣的東盟市場。目前，越南的物流企業正積極關注重慶市場，希望尋找更多更廣的合作空間。」

阮春雄介紹，目前越南到重慶，主要通過陸路運輸，以河內市安員站為起點，到廣西憑祥口岸通關後經南寧，最後運抵重慶。在中越政府支持下，南寧開通了鐵路專線，運輸越南到重慶的貨物。「遺憾的是，目前邊境的小額貿易仍不被支持。越南貨物可通過大宗商品方式運輸進入中國市場，一些小額貿易，零散客戶的貨物不夠裝滿一個集裝箱，需要中間的物流媒介，把相關需求告訴重慶方，把零散的貨物集中起來，再通過大宗商品裝箱發貨，通關運輸。」阮春雄表示。



▲來自東盟國家的商人在廣西一次展覽會上向客商介紹商品。新華社



數讀西部陸海新通道

- 2017年到2022年，西部陸海新通道鐵海聯運班列發送集裝箱貨物增長了223倍
- 截至2023年5月，西部陸海新通道鐵海聯運班列累計發送202萬標箱，線路通達我國18個省區市，聯通100多個國家和地區的300多個港口
- 截至7月20日，西部陸海新通道鐵海聯運班列今年已運輸貨物46.7萬標箱，同比增幅為11%。
- 2023年上半年，西部陸海新通道沿線省區市經新通道進出口貨值達3500億元人民幣，同比增長約40%；跨境鐵海聯運班列開行4510列，同比增長9%；跨境公路運輸120.27萬輛次，同比增長84.18%；國際鐵路班列開行4091列，增長18.51%

大公報整理

着眼人力優勢 增加就業機會

雙贏發展 為響應「一帶一路」倡議和「走出去」號召，杜卡科技有限公司於2018年在越南建廠，主營發電機、割草機、清洗機，包括園林機械、農機產品等，主要用於出口，2021年產值達21億人民幣，有力的促進了越南當地經濟發展，增強了中國企業的世界影響力，實現了中國企業海外拓展與越南經濟發展的「雙贏」局面。

杜卡科技有限公司總經理龐旭介紹，「越南與中國接壤，物流運輸方便快捷，擁有較低的人力成本和豐富的勞動力資源。選擇在越南建立生產基地以降低成本、提高競爭力，並能輻射其他「一帶一路」沿線國家。我們在越南的生產基地已運營5年，不僅增加了當地的就業機會，還為當地帶來了稅收收入，促進了越南的經濟發展。」

「越南當地的營商環境比較符合我們企業的發展需求，當地對於外資企業有豐富的稅收優惠政策。」龐旭表示，「我們公司98%的員工都是越南本地員工，公司管理層有80%都來自越南，杜卡科技為當地通機行業培養了大批優秀人才。」

此外，龐旭透露，隨着「一帶一路」倡議的推進和越南等東南亞國家的發展，公司也計劃進一步在越南擴大產品業務製造能力。



▲在西部陸海新通道出海口的廣西欽州港，無人駕駛車輛在轉運集裝箱。新華社