



正驶往越南下龙湾的邮轮

琼越合作, 1+1>2 的选择

文\海南日报记者 王军 李关平

琼越合作 空间广阔

文\海南日报记者 李关平

在越南采访的数天里,“越南和海南合作的潜力大”也是越南各界一致的看法。“2006年,中越两国领导人确定了到2010年,双边贸易额达到150亿美元的目标,在2007年就已经突破了。”讲一口流利中文的越南权威媒体《人民报》经济部主任邓春垂先生对琼越合作信心十足,“2010年,中越的贸易额将预计突破250亿美元,在中越贸易发展强劲的背景下,一湾之隔的琼越合作前景广阔”。

同时,按照中国——东盟自由贸易区的规划,2011年该区域将形成一个拥有19亿人口,2.5万亿美元贸易总量的“庞大市场”,完全可以容纳多个地区共同发展。

“但是,我们都只知道海南是个美丽的地方,感觉离我们有些遥远,并不是开放的地区。”越庄进出口股份公司董事长阮文清向记者坦言,对海南的“错觉”源自两地之间的商贸交往、政府沟通的滞后,琼越合作首先需要有一个窗口,比如在南宁举行的中国——东盟博览会,促进各国贸易往来的同时,中国、东盟国家的企业、政府官员聚居一堂,是彼此增进了解的一个平台。

“只有增进相互了解后,才能获悉更多的商业信息,资金、资源才可能在这个区域内流动。”从事中越贸易多年的阮文清先生认为,越南乃至整个中南半岛的资源丰富,木材、煤炭、橡胶、咖啡等原料产品出口较多,海南拥有炼油、天然气加工工艺,成品油、天然气是越南当前所需的,两地直航后通过便捷的海运互通有无,成本低,能吸引企业从事相关的贸易。

据了解,中国与东盟10国之间货物正在逐步实施降税,部门产品的关税将于2010年降至零。目前,越南原料产品出口多,海南省西部工业走廊特别是工业重镇洋浦,可以充分利用这些资源,开展木材、橡胶、咖啡、海产品的深加工。越南90%的天然橡胶用于出口,海南作为中国橡胶主产区,发展橡胶贸易和深加工,前景广阔。

“南海是整个环北部湾地区国家共同的财富,海洋经济发展将成为琼越合作的潜力所在。”邓春垂先生认为,不仅是石油、天然气、矿产资源开发,海洋生物医药、海洋船舶工业、海洋交通运输业都将是两地企业合作发展的方向。



越南海防港货运繁忙

能否将洋浦变成中越贸易的一个重要的中转、物流、甚至是期货现货交易基地,越南海南直航,是首先要解决的问题。

与越南海上通航,实际上是海南解放思想的选择,是海南增加开放度的一条通道。

在儋州市白马井镇渔民谢秀阳的眼里,把到越南当作“出国”是件“能笑死人”的事。他说,太阳大时,我们都能看到对面的船。风大时,我们的船一不小心就被吹到了越南。

的确,白马井与越南的海防相距142海里。15年前,一批曾出现在白马井的进口摩托车就是白马井的渔民夜里从越南运回的。那时,有人利用海南对越的边贸政策,一些“小股走私分子”竟先尝到了两地直航的便利。

11月11日,当海南日报的3名记者站在越南海防港时,他们也试图透过眼前的桥吊、门机、集装箱看到洋浦。结果是失望的。但是,他们看到了这里与洋浦港一样的情形,集装箱正排满了码头。

“我们要和海南通航了”,通过越南当地媒体,越南最大的航运企业之一越南海运股份有限公司CEO武有征先生知道了这一信息,他肯定地说。“与海南通航,双方的运输成本会大大地下降。”

通航——共同的海上通道

所有看过亚洲地图的人都会发现,海南岛位于在越南“S”型的陆地国土东北部。如果把越南陆地国土比作是海马,那海南岛无疑就是这支“海马”前的珍珠。海口至三亚任何一个西部港口都可与越南对接。

时下,稍有海运常识的人都知道,越南与中国的海南隔海相望,中南半岛与海南相距约150海里,联手海运,无论对于东南亚地区,还是中越两国的海洋运输都是互惠互利之事。

“前景美好,眼前困难”。但目前的情况是,海南每年在从越南进口的14万吨、近2亿个椰子,每天几乎都有从胡志明港出发的航班。但这些航班眼下却因“政策问题”而绕着越南全国近一半的海岸线航线,从胡志明市到广宁港办理船只离岸手续,再从广宁开往海南。省边境经济贸易协调办公室副主任姬国辉说:如果能从海防直接到海南,仅从时间上看,运输的周期将减少48个小时,理论上运输成本也会减少一半以上。

不仅如此,时下,越南与中国的边贸物资,多半选择了陆地汽车运输的方式,少数物资从广东的一些港口进出。而洋浦港正面临着急速发展提升期,能否将洋浦变成中越贸易的一个重要的中转、物流、甚至是期货现货交易基地,越南海南直航,是首先要解决的问题。

我们有丰富的劳动力资源。8600万人口中有70%的年龄在40岁以下;劳动力有技能,吃苦耐劳,且工资相对合适;我们政府推行革新开放的政策,为投资者创造一切便利条件,外国投资者和企业家在越南能够享受国民待遇。

此外,他们还打出越南、柬埔寨、老挝可以资源共享牌。的确,在大湄公河区域内,越南经济发展较快,柬埔寨、老挝、缅甸等国经济欠发达,但它们的资源丰富,相互之间依存度高,整个区域资源、市场还未得到完全的开发,经济发展潜力大。

与此同时,在142海里的对面——海南也正处在“发展的关键时



从海上眺望洋浦港

1993年4月,我省的儋州、东方两地的边贸公司获准直接与越南从事边贸业务。海南在外省被视为提升“开放度”的金字特许权,在海南并没有发挥出应有的作用。

2007年11月,省委书记卫留成在全省解放思想的大讨论中提出:海南要在“用海权”和“边贸权”上寻找突破口。有识之士发现:与越南海上通航则是用好这两个权的最佳载体。而且缺一不可,没有一定的贸易量,海上航线开通后面面临着货源问题,而贸易量上升后,运输成本又将影响贸易利润。与越南海上通航,实际上是海南解放思想的选择,是海南增加开放度的一条通道。

合作——共同发展的选择

“希望中国的企业家投资越南”。在胡志明市中心区,越南工商会中国部负责人阮秋煌女士指着一片空地。

我们的社会政治、经济政策稳定,可以保障投资者的安全和利益;

一个“抓手”。

竞争中——共同面对的现实

从事中越贸易近20年了,越庄进出口股份公司董事长阮文清先生有了与中国人打交道的成功经验。在宴请中国人时,他多会选择让中国人品尝一下越南的山珍。他一会用越南语,一会用中国话与记者交谈的过程中,两国的政治、经济政策在他的嘴里都会变成“民间语录”。笑谈中,他听到了保税港区这个说法,立即记下了什么。可能是他本想说越南语,结果说了中国话“我们这里也可以搞”。

“我们也可以搞”就是越南海南在合作中面临的现实。大家都搞就是一种竞争!这是一种双方直接面对的竞争。

对于海南,还要面临的是与第三国的竞争。从河内出发前往北部最大的港口城市海防市,100余公里的道路两侧,在一个个开发区内,“丰田”、“本田”等世界工厂的招牌不时出现在记者面前。如果说海南汽车要进入越南,直接对手将是他们。

与此同时,海南还面临着与兄弟省市的竞争。

越来越多的越南人感到“中国——东盟合作彻底改变了南宁乃至广西的面貌”,对东盟成员国的影响也越来越大。他们认为,由于区位优势及中国政府的政策支持,中国——东盟合作中,广西已经捷足先登。上月刚结束的第五届中国——东盟博览会上,越南、柬埔寨、老挝等东盟国家纷纷利用这次博览会的机会举办投资推介会。柬埔寨携19个项目投资计划参会;越南发布两个高速公路BOT重点项目的招商,总投资6.65亿美元;老挝则抛出大量的资源型项目……

不仅如此,广西北部湾地区在发展与越南乃至东盟的合作中,具有一定的优势。其处于中国——东盟自由贸易区、泛北部湾经济合作区、大湄公河次区域、中越“两廊一圈”、泛珠三角经济区、西南六省(区、市)协作等多个区域合作交汇点。

今年上半年,继广西北部湾经济区规划获国务院批准后,广西钦州保税港区也获批设立,明年底将封关运营。

竞争让越南有更多的是更多的选择,让海南面临更多的是压力。冲破压力,海南的竞争力将不言而喻。