

日前，越南司机阿春驾驶着他的美式货柜车，经过了整整两天的奔波，从越南南部一路北上广西凭祥，车牌经过电脑扫码，本人经过人脸识别、指纹录入后，智能通关系统启动仅30秒便开启卡口，阿春的越南货柜车顺利驶入广西凭祥友谊关边民互市市场，等着他的8个越南同胞来卸货，他这一车越南香蕉随后的几天里将会出现在国内的多家超市货架上。阿春负责运送的香蕉会在凭祥市或龙州县加工后，运送到超市贩卖，最终成为各地居民的盘中餐。

■文：香港文汇报记者 朱晓峰 广西报道

边城故事

边贸政策助力东盟水果坚果输入 华食品巨头纷抢滩边城建基地

■中国—东盟（凭祥）水果城内，经越南过境的东南亚水果正待国内客商挑选。 凭祥宣传部门供图

生果加工重镇 自产网红酸奶

在上市公司盐津铺子加工车间，浓郁的芒果香扑面而来。据悉，2018年仅为给“双十一”备货，就接下了A级芒果干200万吨、B级芒果干70多万吨的巨量订单，公司负责人表示，利用边贸政策进口水果可减少关税5个百分点，利用中越跨境劳务合作试点政策又可减少用工成本，公司200多名工人55%来自越南，因此下一步准备把蜜饯生产线也搬来。

中越合资的广西越香园乳制品有限公司主要生产“越南酸奶”——因内含天然果汁、保质期长成为“网红”产品，但中国尚未允许进口“越南酸奶”。发现商机的中越两国商人联手办厂，“越南酸奶”打入京沪等大城市。还有领航集团、广东兴泰、福建绿冠、广西金正吉、福建肇宏、嘉良水果干等一批水果加工巨头纷纷入驻。

随着中国—东盟水果生意的火红，更多企业抢滩边境水果加工业。“为满足日益增长的订单，我们将扩大产能，预计2019年芒果日加工能力6,000吨，榴莲日加工能力2,000吨。”广西盐津铺子食品有限公司副总经理彭晓说。

2018年，火龙果、榴莲、芒果、西瓜、山竹等进口水果货量约180万吨，货值近百亿元（人民币，下同，约1.7万亿韩元），东南亚人民喜爱的柑橘、苹果、梨、柿子和葡萄等出口水果货量超30万吨，货值近20亿元（约3.438亿韩元）。

凭祥市委书记王方红说，凭祥东盟水果小镇规划用地总面积约为376.5公顷，致力打造成为东盟水果加工第一镇、东盟果品体验胜地、东盟休闲食品美味之都。日前，凭祥市与越南农业与农村发展部农产品加工与市场发展局达成协议，中越双方尝试在凭祥与越南谅山及边境省市建设各类农产品加工基地，发挥各自资源优势、互相支持向对方输出原材料。

跨境产业互补 果品加工红火

坚果之都崛起 名牌厂商入驻

凭祥的邻居龙州县因为已开通来往越南高平的国际汽车交通运输业务，加上邻近多条国道，便捷的交通及边境口岸不但为全县发展坚果加工和出口奠定了良好的基础。2017年时，龙州江南食品实业有限公司与老挝巴色县政府签订了种植坚果合同。近几年来，全县坚果进口腰果、核桃、开心果、夏威夷、果壳、杏仁、碧根果、无花果等产品超过12万吨。

优越的条件促使龙州向中国坚果贸易集散地的方向发展，单是去年1月至9月，龙州的坚果加工业产值就达到14.14亿元（人民币，下同，约2,431亿韩元）。龙州县政府为进一步提升坚果就地精深加工能力，以带动边境地区经济发展，已与中国食品工业协会坚果炒货专业委员会合作共建了中国进口坚果贸易加工产业园，园区开工建设的8个进口坚果加工项目中，已有3家已投入生产。

增产本地坚果 分散贸易战风险

“龙州县水口口岸是中国最大的腰果、碧根果、夏威夷果、开心果等坚果贸易口岸，中国每年从越南进口的腰果，有75%从这里发往全国各地，水口口岸加工区正在成为全国最大的坚果进口贸易加工

交易基地，三只松鼠、良品铺子、江南食品等大品牌的供货商纷纷在此落户。”龙州县水口口岸经济区管委会副主任赵华说，当前龙州年进口坚果约15万吨，货值约40亿元（约6,877亿韩元），正计划将边境合作区由4.6平方公里拓展到19.47平方公里。

“但随着中美贸易战的影响，2018年边境进口的坚果数量有较大下降。”赵华说，为此龙州大力加强在本地种植坚果力度，计划在2020年扩大到100万亩，届时坚果加工量可达40万吨，产值约300亿元（约5.2万亿韩元）。



凭祥

- 去年进出口概况
- 进出口贸易总额：近900亿元（人民币，下同，约16万亿韩元），排中国大陆口岸第一
- 边境小额贸易额：570亿元（约9.8万亿韩元），约占全国的20%
- 水果进出口：100多亿元（约1.7万亿韩元），总量达235万吨，约占全国进口水果一半



越南工人正忙碌加工芒果干。香港文汇报记者苏征兵 摄



一辆满载榴莲的货车刚刚抵达凭祥。香港文汇报记者苏征兵 摄

拟推两国一检 加速中越边贸

“北仑河二桥开通一个月，进出境货车较去年同期东兴口岸增加44.4%，货值33.9亿元（人民币，约5.828亿韩元），增长51.9%。”东兴口岸负责人陈晓说。

王方红说，在“一带一路”框架下，凭祥外贸出现井喷式增长。“井喷”背后，是越南在去年成为中国在东盟国家中最大出口目的地，中越贸易额已突破1,000亿美元（约118万亿韩元），中国—东盟自贸区所有成员的剩余部分敏感产品也在去年进一步实行零关税，削减非关税贸易壁垒成为中国—东盟贸易便利化下一个要攻克的目标。

由此，“两国一检”提上中越磋商日程表，两个试点正是东兴口岸和友谊关口岸。

“虽然尚有很多细节在讨论中，但理论上没有问题的，这也是双方愿意共同推进的方向，亦有利于加强两国互

信。”东兴跨境合作区副调研员刘艳梅说，“更加快捷的通关，对于需要保证新鲜度的越南果农十分重要。”

扩建口岸 通道翻倍

“‘两国一检’的本质，在于‘统一标准、同场查验、同楼办公、结果互认’。”王方红说，不管“两国一检”何时落地，凭祥已在大力推进友谊关口岸改扩建，将口岸通道翻了一倍，并扩大口岸开放到浦寨、弄怀二个边民互市区，建设弄怀—谷楠国际货运专用通道。

目前，凭祥口岸74项报关单随附单据合并整合成10项，102项监管证件简化成64项，东盟水果入境通关实现再提速，每车货物通关时间至少缩短了30%，“以前一辆40吨重的大货车需要10人30分钟检查，现在不到3分钟。”

■广西凭祥东盟水果小镇已初具规模。香港文汇报记者苏征兵 摄

凭祥位处要冲 省时效益明显

“凭祥北上南宁170公里，南下越南首都河内也是170公里，越南谅山到北江的高速将于2020年修通并与中国高速对接，届时开车2个半小时可到河内，26小时至28小时可到泰国曼谷，68小时可到新加坡。”王方红说，如果老挝—泰国间二三十里的山路改造后还能再节约不少时间，凭祥口岸的时间效益非常明显，“与海运相比，以曼谷为例，无论是到广深港口还是北部湾港口至少三天，走陆路通关在48小时内，时间节省三分之一”。

进出口总额陆路第一

王方红说，他曾驾车从凭祥到新加坡走过一趟，亲身体验到了凭祥国际通道的价值所在。通

关货值年增速20%以上，“以西安比亚迪为例，其手机配件先到重庆，再经凭祥口岸出口，国内经凭祥到东盟20多市已开通物流专线，凭祥也真正成为了西部陆海新通道陆上门户”。

“去年凭祥进出口总额超900亿元（人民币，约15.5亿韩元），列中国陆路口岸第一，其中70%至80%为中国货出口，最大的是电子类，三星、苹果越南工厂的零配件基本是走凭祥出去，曾有发往北宁省的一个货单就高达30亿美元（约3.5万亿韩元）。”王方红说，其次是轻纺服装和机械，进口则主要是水果和农产品。

内陆尝鲜果不再奢侈

在中越友谊关货运专用通道，满载水果的越

南牌照大货车有序排队等待通关，在凭祥综合保税区货场，数百辆大卡车“排行阵列”忙着接驳，查验合格的新鲜水果搭乘中国牌照货车，第二天便可到达各地市场。

王方红说，泰国、越南等国家的水果以大货车陆路运输进入中国，比集装箱海运有诸多优势：快捷，从产地到中国，当天就能到达；灵活，小批量货物也可以发货。货物在产地装车后，中途不需要多次接驳，可以实现点对点运输。

“随着广西打造国际陆海贸易新通道渐入佳境，通过发展冷链物流，能大大减少货运时间、降低物流成本。”防城港市委书记李延强说，今后在贵州吃热带水果和海鲜将由“奢侈享受”变为“家常便饭”。