

# 越南物流基础设施发展现状分析

陈氏玉河

上海工程技术大学管理学院, 上海

收稿日期: 2023年2月13日; 录用日期: 2023年4月6日; 发布日期: 2023年4月13日

## 摘要

物流基础设施是一国(地区)物流业发展的保障。随着全球进出口贸易以及电子商务的不断发展, 物流业也成为各国发展进出口贸易的重要条件。越南经济发展对进出口贸易的依赖度较高, 因此发展物流基础设施, 对越南物流业以及进出口贸易的发展至关重要。本文经过对文献, 数据收集分析总结而主要对越南公路、铁路、航运、内河、航空以及物流中心基础设施情况进行分析, 从而全面了解越南物流基础设施的发展现状。

## 关键词

物流业, 物流基础设施, 物流中心

# Analysis of the Current Situation of Vietnam's Logistics Infrastructure Development

Tran Thi Ngoc Ha

School of Management, Shanghai University of Engineering Science, Shanghai

Received: Feb. 13<sup>th</sup>, 2023; accepted: Apr. 6<sup>th</sup>, 2023; published: Apr. 13<sup>th</sup>, 2023

## Abstract

Logistics infrastructure is the guarantee for the development of a country's (region's) logistics industry. With the continuous development of global import and export trade and e-commerce, the logistics industry has also become an important condition for the development of import and export trade in various countries. Vietnam's economic development is highly dependent on import and export trade, so the development of logistics infrastructure is crucial to the development of Vietnam's logistics industry and import and export trade. This paper mainly analyzes the infra-

structure of Vietnam's roads, railways, shipping, inland rivers, aviation, and logistics centers through references, data collection, analysis, and summary, so as to fully understand the development status of Vietnam's logistics infrastructure.

## Keywords

Logistics Industry, Logistics Infrastructure, Logistics Center

Copyright © 2023 by author(s) and Hans Publishers Inc.

This work is licensed under the Creative Commons Attribution International License (CC BY 4.0).

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



Open Access

## 1. 引言

2020年新冠疫情的发生,导致全球多个国家进出口贸易遭受到了严重的影响,作为东南亚地区的重要一员,进出口贸易在越南经济发展中占据着重要地位。凭借优越的地理位置优势,近年来越南物流业领域也得到了快速发展,但是和发达国家以及部分发展中国家相比,越南物流业发展仍然比较滞后。因此提升物流基础设施建设是越南物流业发展需要解决的重要问题。

## 2. 概念界定

### 2.1. 物流的概念

“物流”是一个新名词,其出现的时间并不长,但是在这一名词出现之前,人们已经知道应该如何存储、划分、交换以及运输物品,可见物流存在的时间已经非常久远。从物流的概念来看,不同权威机构和学者也进行了不同的界定,其中具有代表性的有联合国(1999)对物流的概念解释如下:物流被理解为根据客户的要求,对原材料的生产过程、成品的流动以及储存的管理,并对相关信息进行处理的过程,这一过程涵盖了从原产地一直到最终消费地的所有过程[1]。美国物流管理委员会(CLM)指出,物流是供应链的一部分,它包含了计划、执行、控制货物的移动、存储和信息处理以及相关服务,物流涵盖了从原产地到消费地的所有流程,目的是通过其服务满足客户的实际需求[2]。

### 2.2. 物流基础设施的概念

物流基础设施是指在供应链的整体服务功能上和供应链的某些环节上,满足物流组织与管理需要的、具有综合或单一功能的场所或组织的统称,主要包括公路、铁路、港口、机场、流通中心以及网络通信基础等。

## 3. 越南主要物流基础设施建设情况

### 3.1. 公路基础设施建设

截止2021年,越南公路网已经覆盖到全国所有省份,公路为地区之间、机场、口岸以及其他重要交通枢纽之间的交通网络起到主要连接作用。2021年底越南全国公路总里程数为595,125公里,其中国道25,484公里。可见现阶段越南公路里程数呈现出逐年增加的趋势,而且公路质量也在不断提升。表1是2021年越南不同地区高速公路和国道密度,可以看到中部和北方山区、红河三角洲高速公路密度最大,主要原因是地区地广人稀,高速公路里程数大,因此密度也比较大。而西部高原地区、湄公河三角洲和

东南地区高速公路密度比较小，其中西部高原地区是因为高速公路建设难度大，里程数小；而湄公河三角洲和东南地区经济发展处于前列，其高速公路密度小的主要原因在于面积小，但是人口数量多。从国道密度来看，中部和北方山区以及中北部地区密度较大，而东南地区的密度较小，这也是上述原因所引起的。

**Table 1.** Density of expressways and national roads in Vietnam in 2021  
**表 1.** 2021 年越南高速公路和国道密度

地区	面积(平方公里)	人口(千人)	高速公路密度 (公里/平方公里)	国道密度 (公里/平方公里)
西部高原	95,200	12,569	392	7256
东南地区	21,259	22,620	468	2133
中北部和中部沿海地区	95,653	20,220	193	8366
	54,508	5861	19	3059
	23,519	17,930	51	855
湄公河三角洲	40,816	17,283	40	2652
合计	330,955	96,483	1163	24,321

资料来源：越南道路局(2021 年)。

从公路建设和规划情况来看，截至 2021 年，越南国内高速公路网已投入运营约 21 条路线共包括 1163 公里；包括在建线路 17 条；此外还有部分路段正在建设中(见表 2)。目前国公路系统覆盖率约为 62.87%，其余为水泥混凝土、沥青路，尽管路面质量有所改善，但仍会出现车辙、轮痕、坑洼、裂缝、断裂等问题。可见越南公路基础设施里程数和质量仍然需要不断提升。

从越南公路基础设施建设规划来看，2030 年前河内将全力推进四环线项目，胡志明市将优先利用三环线连接周边地区，提升海港、巴地头顿高速公路等工业区货物运输能力[3]。尤其是湄公河三角洲地区，目前必须将货物运输到胡志明市，然后才能出口到其他国家，这样无疑增加了出口产品的时间和运输成本，因此对于中部地区而言，首要任务是选择一些大型港口，投资升级连接路线，并建立发展物流系统的机制[4]。

**Table 2.** The status quo of Vietnam's road infrastructure and its planning goals for 2030  
**表 2.** 越南公路基础设施现状和到以及 2030 年的规划目标

序号	类别	2020~2021 年现状	2030 年目标
1	路线	125 条路线，25,079 公里 胡志明市：2657 公里 沿海公路：1259 公里	总规划长度约为 32,000 公里，174 条线路； 升级和翻新约 4700 公里，106 段路线； 连接胡志明路线； 投资沿海公路
2	高速工程	开发 1163 公里，在建 961 公里	2021~2030 年：达到约 5000 公里高速公路
3	城市公路	河内：基本连接三环 胡志明市：基本连接二环	河内：四环(102 公里)，开始建设五环(272 公里) 胡志明市：三环(92 公里)，开始建设四环(200 公里)

资料来源：越南道路局(2021 年)。

### 3.2. 铁路交通基础设施

从越南铁路交通基础设施建设情况来看,截至 2021 年越南全国铁路网包括 7 条线路,途经 34 个省市,其中南北轴线 1 条,北线 6 条,全国铁路网总长 3143 公里,其中主干线 2703 公里,目前铁路密度为 9.5 km/1000km<sup>2</sup>,达到东盟及世界平均水平,铁路密度排名在全国 141 个国家和经济体中排名第 58 位,处于中等水平。目前,越南铁路的国际联运能力约为 100 万吨/年,如果标准轨距能够和国际同步,该能力将会提升一倍,因此为了提升越南铁路联运能力,铁路行业的物流系统必须不断发展和优化,实现和公路、物流中心以及内陆港口的无缝连接,从而能够以最优化的方式进行货物运输。

从越南铁路交通基础设施建设的规划来看,预计到 2030 年新建铁路 9 条,总长 2362 公里,其中南北高铁长约 1545 公里。在南北轴线上,优先考虑河内-荣市和胡志明市-芽庄路段。在研究实施南北高铁项目的同时,继续完善重点地区的铁路联通[5]。开展现有铁路与主要海港的对接工程,实现货运功能的转变;扩建火车站,对接专业铁路和城市铁路,进而推动越南整体物流业的发展[6]。

### 3.3. 航运基础设施

第一,港口基础设施建设。根据越南海事局的数据显示,2021 年 1~9 月,通过海港的货物量达到 5.357 亿吨,比 2020 年同期增长 3%。通过海港的集装箱货物量达到 1860 万标准箱,比 2020 年同期增长 15%。其中出口超过 600 万标准箱,增幅位 13%;进口超过 610 万标准箱,增幅位 18%,国内产品超过 630 万标准箱,增幅达到了 13%。可见 2021 年越南港口运输得到了进一步的发展。

从港口基础设施建设情况来看,截至 2021 年 6 月,越南全国共有 286 个港口,码头长度大约为 95 公里,是 2000 年的 4.5 倍;码头数量也达到了 588 个说明近 10 年里越南给海港基础设施建设得到了有效改善,这为越南航运物流业的发展提供了必要的基础(见表 3)。

**Table 3.** Summary of current capacity of Vietnam's seaport system

**表 3.** 越南海港系统现有能力汇总

指标	第 1 组	第 2 组	第 3 组	第 4 组	第 5 组	第 6 组	合计
港口数量/个	68	20	25	29	107	37	286
码头数量/个	127	58	55	61	218	69	588
其中:集装箱/个	72	27	30	30	91	37	287
专用码头/个	55	31	25	31	127	32	301
海岸线长度/米	19,693	10,962	10,168	10,453	37,357	7642	96,275
口岸货物量/万吨	1962	842	542	360	2988	229	6923

资料来源:越南道路局(2021 年)。

第二,海运基础设施建设。截至 2021 年 6 月,越南已经开通了 32 条海运航线,包括 25 条国际航线和 7 条国内航线。其中大部分是亚洲内部航线,同时北部地区还开通了 2 条通往北美的航线,南部地区则有 16 条长已经建成的通向北美和欧洲的远洋航线。和其他东南亚国家相比,越南海运基础设施建设仅次于马来西亚和新加坡,在东南亚排名第三。从信息化水平来看,目前越南海运航线上已经建立了 32 个无线电台,用来接收、传输以及识别信息;同时还安装了船只定位系统和 VTS 系统,用来对船只进行跟踪、监测和管理海港水域的海上活动,以便更好地对船只的情况进行监控和管理[7]。

### 3.4. 内河运输基础设施

内河运输也是越南物流运输的主要方式,根据交通运输部门的数据显示,截至2021年9月,越南全国内河航道管理开发总长度17,253公里,占全国河流、运河总长度的41.2%。其中北部地区已形成4条主要内河航道;中部地区是河流的主要运输路线,但是大部分为长度在100公里以下的短途路线,只有广平省的江河航线有港口系统;南部地区内河航道航都大约为6500公里,拥有6条水道运输路线,其中同奈河流系统和湄公河系统是南部地区两个主要河流系统。

从内河口岸和物流情况来看,截至2021年9月,全国共有内河口岸298个,其中货运口岸192个,客运口岸9个,专业口岸97个;内河码头6899个。内河水路运输主要承接大部分体积大、价值低的传统货物,但在2020年以来,沿海航线和船队的发展取得了一些重大突破,使其参与到了南部地区集装箱运输活动中,大幅减轻了南北部公路运输的压力。

### 3.5. 航空运输基础设施

航空运输具有速度快的特点,也是越南物流体系中的重要组成部分,截至2021年9月份,越南全国共有机场22个,包括9个国际机场和,13个国内机场,其中大部分都能够和港口实现对接。从越南机场分布来看,北部和中部地区各有7个机场,南部有8个机场,主要是因为南部地区经济发展良好,港口数量多,货物运输较为发达,但是在2020年以来,由于受到新冠疫情的影响,越南航空运输发展也受到了一定的影响,随着全球新冠疫苗的不断普及以及市场的逐渐开放,2021年越南航空运输发展较2020年出现了明显提升。

### 3.6. 物流中心

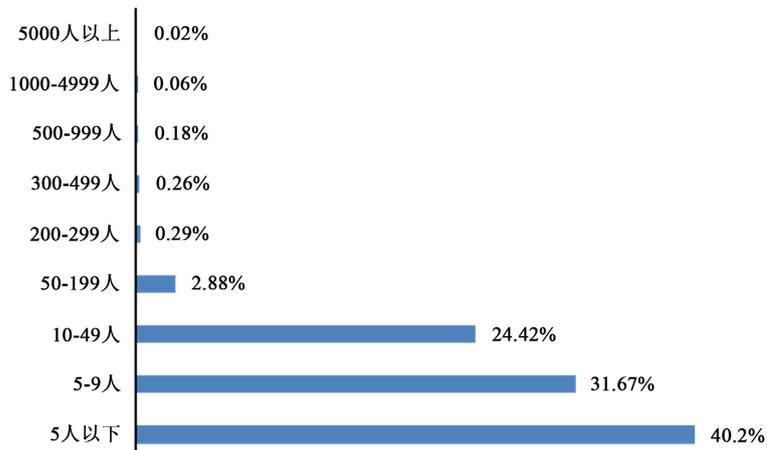
物流中心是物流业发展中不可缺少的一环[8],从越南物流中心建设情况来看,为了能够进一步满足物流业发展的需求,完善物流基础设施建设,越南全国各地政府以及相关部门纷纷出台了布局建设物流中心的规划。例如巴地头顿省在2021年3月提出了尽快推动和组建Cai Mep Ha物流中心和内陆港口系统对的指示;胡志明市政府建议在2021~2025年期间对吉莱物流中心、灵中物流中心和古芝物流中心进行可行性研究,逐步形成全市中央系统物流中心。同奈省也提出将在福安港的物流服务区部署物流中心系统,连接龙城机场和福安港的部署规划。说明建设物流中心已经成为现阶段各地区发展物流业的重要方向。

### 3.7. 人力资源现状

人力资源是物流业发展的重要保障,根据越南统计局的调查数据显示,越南物流企业中95%以上的企业为中小型以及微型企业,大型企业的占比还非常少。具体来看,截至2021年6月,越南共有物流企业29,694家,其中员工人数不足5人的企业占40.22%,员工人数再5~9人的企业占比为31.67%,员工人数在10~49人的企业占比为24.42%,大型企业数量仅占企业总数量的0.52%(见图1)。

从物流企业人力资源分布来看,主要集中在公路运输领域,该领域的员工数量占据了从业人员数量的82.3%,在其他物流领域中人力资源占比整体比较小,其中海运运输员工占比为4.8%,内河运输占比为4.7%,而从事装卸服务的员工数量占比仅为0.1%,说明越南不同物流领域人力资源分布还非常不均匀(见图2)。

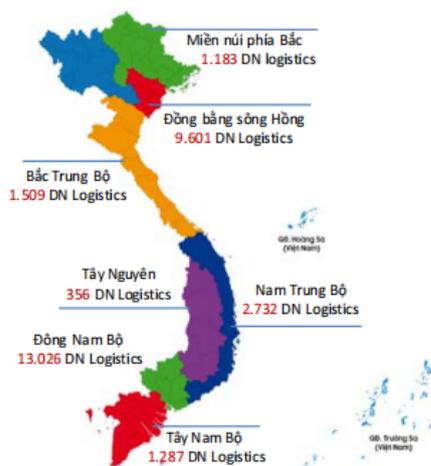
从越南物流业人力资源地域分布来看,红河三角洲和东南地区物流企业数量最多,因此这两个地区的人力资源也最丰富,其中红河三角洲共有物流企业9601家,东南地区共有物流企业13,026家,这两个地区物流企业数量占越南物流企业总数量的76.2%,其中河内市、海防、平阳省、同奈省是物流企业最多的地区(见图3)。



**Figure 1.** Scale and structure of Vietnamese logistics enterprises  
**图 1.** 越南物流企业规模及结构



**Figure 2.** Distribution of human resources in the logistics sector in Vietnam  
**图 2.** 越南物流领域人力资源行业分布情况



**Figure 3.** Regional distribution of logistics human resources in Vietnam  
**图 3.** 越南物流人力资源地区分布情况

#### 4. 结语

通过分析发现,近年来越南物流基础设施不断完善,在公路、铁路等多个方面均取得了一定的进展。物流基础设施的建设,有效推动了越南物流业的发展,为进出口贸易的发展做出了重要贡献。因此要进一步推动越南进出口贸易的良好发展,还需要不断完善物流基础设施建设。

#### 参考文献

- [1] 宋志刚, 赵启兰. 物流服务供应链的研究——从供应到需求的视角转变[J]. 商业经济与管理, 2015(3): 14-22.
- [2] 戴君, 谢琰, 王强. 第三方物流整合对物流服务质量、伙伴关系及企业运营绩效的影响研究[J]. 管理评论, 2015, 27(5): 188-197.
- [3] 团氏红芸. 物流基础问题[M]. 河内: 劳动社会出版社, 2020.
- [4] 代应, 李昱, 于晓东, 宋寒. 跨境电商物流服务满意度影响因素的实证研究[J]. 重庆理工大学学报(社会科学), 2021, 35(1): 60-69.
- [5] 团氏红芸. 物流管理[M]. 河内: 统计出版社, 2019.
- [6] 高志军, 朱卫平, 陈圣迪. 物流服务供应链整合研究[J]. 中国流通经济, 2017, 31(10): 46-54.
- [7] 黄林强. 发展物流以提高一体化时期货运代理的竞争力[M]. 河内: 信息与传媒出版社, 2021.
- [8] 李旭东, 安立仁. 跨境电商物流企业综合服务体系及其实证研究[J]. 中国流通经济, 2015, 29(11): 49-57.