

越南：物流 2007

概觀

越南一直在轉變之中，經濟持續地成長與分化，改革也在不斷地進行。消費者社會逐漸成形，並趨於成熟，加上新締結的貿易協定，市場潛能可謂無限，在在均使越南成為東南亞令人矚目的後起之秀。全球的各個經濟要角都想在越南取得一席之地，不過許多投資者與經理人也必須面對各種獨特的挑戰。

越南瀕臨南中國海（在當地稱為東海），與中國、寮國以及柬埔寨接壤，海岸線長達 3,444 公里，比美國西岸西雅圖至聖地牙哥間的距離還長。總面積約為 33 萬平方公里，與加州的面積相當。地形絕大部分為丘陵與山脈，平地只佔 20%，丘陵與山脈各佔 40%。全國絕大部分屬熱帶氣候，分為雨季和乾季。整個國家為長條形，南北長而東西窄，在廣平省一處最窄的地方，只有 35 公里寬。

在東南亞地區，地理位置即決定了人們移居的景象，以及社會的習俗。越南人口目前已超越了八千萬，大多數居住在北方紅河以及南方湄公河的沖積平原。早期的農業，以及後來的都市與商業活動，都集中於肥沃和潮濕的低地和內地。自古以來，人民以種植水稻以及其他農作為主，今天有些商業性農作（像是咖啡、辣椒）的生產和出口也逐漸居於重要地位。沿著海岸的人民生計則以漁業、航海和觀光為主。大體來說，整個國家可分為北、中、南三個地區，各有其獨特的地理、氣候和文化景觀。

越南在 1980 年代中遭遇了明顯的危機，成為全球最貧窮的國家之一。各種惡劣的景象，包括超級通貨膨脹、糧食短缺、船民，以及蘇聯這個主要貿易夥伴和援助者的瀕臨瓦解。為了因應這些危機，乃展開了所謂 Doi Moi 的經濟革新。這些大刀闊斧的改革措施，包括解除集體農場、趨向市場價格，以及通貨膨脹的馴服，為 1991 至 1997 年間的快速經濟成長奠下了基礎。亞洲金融危機並未帶給它像其他東協國家那麼嚴重的衝擊，不過 GDP 的成長率還是從過去每年 8 到 9 個百分點降為 1998 至 2002 年間的平均 6.2%。不論如何，越南是充分利用了其

創造出來的有利條件，以擴大經濟潛能。與美國簽署的基礎貿易協定(BTA)為其開拓了廣大的工業產品出口市場，以及創造大量就業的外人投資。2000 年一月生效的「企業法」使得國內私人廠商得以順利登記營業，而若法律體系、銀行與金融體系的改革，以及公共投資之效率等問題都能解決的話，那麼更大幅的成長以及貧窮的消除，都是指日可待的(Shultz *et al.*, 2005: 656-62)。

物流市場規模與需求變化

越南正在重新創造其國家定位，從其近年來的發展趨勢，加上日益興勝的消費需求，在在均突顯了其龐大的潛能。不過，即使對投資於東南亞或其他轉型經濟有十分成功經驗的企業來說，越南還不能說是一個「容易」的市場。越南仍需發展市場體制，才能使其改革的成效完全出現。這不只是要達成出口擴張的策略目標，更是要滿足漸增的國內市場需求。基礎建設的發展和技術的移轉都是完成這些過程的必要推手，而整合現代市場體系的基礎則儼然浮現。包括機場與港埠的重新整修，以及網際網路的逐漸普及，都是明顯的例子。而若要提升效率，則必須專注於解決經濟特區整合性基礎建設發展的問題，因為這是與全球市場接軌的最主要橋頭堡。有待完成與價值鏈相關的事物還非常多，尤其是公路、鐵路以及海港的增建。建立現代市場所亟需的電信、銀行、公共建設、大學、水處利設施、醫學中心、水壩、電廠以及其他相關機構，雖然已採行了許多改善措施，但還是相當不夠。從表一可看到，越南最近的基礎建設投資之成長實已相當快速；而從表二可進一步看到，越南在道路網和電力的擴張都較其他亞洲國家快速許多。

表一 基礎建設投資（佔 GDP %）

0-4%	4-7%	超過 7%
柬埔寨	寮國	中國
印尼	蒙古	泰國
菲律賓		越南

資料來源：World Bank (2005), Table 1.2.

表二 1990-2000 亞洲各國總道路網和發電量

	總道路網(公里)			發電量(GW)			GDP 年成長率
	1990	2000	成長(%)	1990	2000	成長(%)	(%)
中國	1,028,348	1,679,848	63	127	299	136	10.1
印尼	288,727	355,951	23	13	25	98	4.2
寮國	13,971	23,922	71	0	0	92	6.3
菲律賓	160,560	201,994	26	7	12	81	3.0
泰國	52,305	60,354	15	8	19	125	4.5
越南	105,557	215,628	104	2	6	180	7.6

資料來源：World Bank (2005), Table 1.3.

越南的運輸部門面臨若干的挑戰，包括高交通肇事率、新容量的限制，以及為了迎合新運輸資產的擴張必須大幅提升資產的保留率等等。在部門政策、計畫、預算、管制以及執行架構裡，還隱含著其他的各種障礙。

在越南 21 萬公里的道路網裡，國道佔了 17,300 公里，省道為 17,4500 公里，縣道為 36,400 公里，而都市道路共為 7,000 公里，其餘的 131,500 公里為鄉村道路。目前越南已鋪設的道路佔全國道路的 84%，較 1997 年的 61% 上升許多，以區域的標準來說，這已經是相當合理的水準了。道路網的狀況亦大幅改善，良好狀況的道路比例從 1999 年的 37% 提高到 2002 年的 45%。不過，道路網品質的改善顯然主要來自新道路的建設，而非對舊有道路的維修。因為據越南道路管理局在其十年策略維修計畫的估計，從 1998 到 2002 年間斷性以及例行性的道路維修支出還不到其維修需求的一半。

從對省道的調查以及現行的開發計畫顯示，越南之省道的品質一般都相當差。這可從地方政府在道路維修支出上亦達不到所需維修的一半，看得出來。鄉村道路亦不例外，大約有四分之一，也就是 83,000 公里是屬於良好或尚可的品質，而 58% 連接主要道路的省道則屬於極差的品質。

道路部門的行政管理相當複雜，財務和執行的負責單位與投資和維護的負責單位並不相同。就國道到來說，投資金融是由計畫與投資部(Ministry of Planning and Investment)來核准，由交通部的計畫管理局來執行，維護卻是由越南道路管

理局負責，而資金來自財政部。就地方道路來說，由於省交通單位的涉入而使得體制更為複雜。

道路流通主要集中於國道和環繞主要都市中心的道路，雖然車子的數目在快速上升，但道路交通還是以摩托車為主體。汽機車的增加是運輸計畫單位和決策者最大的挑戰，尤其是在大的都市區和主要的連接都市道路。交通事故在 1999 年至 2002 年間快速上升，不過在 2002 年至 2003 年間則有下降的趨勢。

缺乏道路連接主要市鎮的公社數目從 1999 年的 600 減為 2005 年的 269，降低超過了一半，這佔了越南 10,602 個公社裡的 2%。在 1999 到 2003 年間，全國鄉村地區在兩公里內能達到正常道路的比例從 73% 上升到 76%，就相同所得水準的國家來說，比例可說是相當高了，這代表有 250 萬個人新近獲得接近道路的利益。

越南鐵路共有七條線，總長 2,632 公里，全部為單線，大部為窄軌，少數接近中國邊界者為標準軌和寬軌。共有 1,800 座橋樑（57,044 公里），39 座隧道（11,513 公里）和 281 個車站。越南鐵道合作社(VRC)是唯一的鐵路服務提供者，在公司化之後，VCR 內部事務重整成為四個企業集團：兩個客車營運單位（北與南），一個貨車營運公司和一個地方基礎建設的管理組織，火車營運單位屬於一種半獨立性的管理和會計機構。

越南鐵路管理局負責該部門的發展規劃、新的建設和取得維護資源。VCR 從其總收入支付 10% 為用路費，這筆基金即用來做為基礎建設維護之用。VCR 的經營表現算是相當不錯，因為沒有大宗原料的集中流動或長途運送，所以鐵路的運送相當繁重。此外，它的八條線也都有著相當密集的載客率。不過，若總合載貨和載客量，其每年運輸密度是 230 萬運輸單位/路徑公里 (traffic units/route-km)，與區域裡其他國家相較，是相當低的。越南火車平均載客量為 370 人，是相當地高，不過平均載貨量為 225 噸，則為相當低，主要是因為低車軸負重的基礎建設、短的交叉迴路以及不良的載貨營運設計之故。

越南有 41,000 公里的天然水道，其中有 8,000 公里做為商業使用。其中有

6,000 公里以及主要河港為越南內陸水道管理局所管理，其餘則為地方政府所管理。河輪和渡船快速發展，在 1999 年時共有 63,600 艘，總容量為 170 萬淨重噸，以及 197,000 個座位。到了 2003 年時，已增加為 83,000 艘，總容量 370 萬淨重噸以及 280,000 個座位。此外，還有數萬艘的小鄉下船和渡船。雖然投資金額不多，但水道在載運煤、米、沙、石、砂礫以及其他高重量低價值的貨物方面，還是蠻有吸引力的。而且，在湄公河和紅河三角洲區域，人民生計和個人交通都極度倚賴水路運輸。

交通部下所屬的兩家國營公司負責管理並提供全國的內陸水運服務，他們是北水路運輸公司(Northern Waterway Transport Company)和南水路運輸公司(Southern Waterway Transport Company)。其他政府部會所管轄的特殊運送公司則從事諸如對水泥廠、紙廠和建材企業的運貨，以及個人的承租運送等服務。此外，民間業者在近年也逐漸興起，外國企業也可以低於 49%的股權與本地公司合夥，提供水路運輸服務，貨運與客運費率允許自由協商。

越南共有超過 80 座的海港，22,000 個碼頭，220 萬平方公尺的碼頭區域，和 100 萬平方公尺的裝卸空間。最大的港口是由越南海事管理處(Vinamarine)替政府開發，並轉由越南國家航商(Vinalines)經營。有 20 座港口是由地方政府管理，另有國營或地方政府事業所經營的特殊港埠。越南主要的港口是海防(Hai Phong)和西貢(Saigon)，不過兩者均屬河口港，與海岸的距離分別為 30 公里和 90 公里，只能倚靠較小型船隻來連接。

港埠裝卸量近年來快速成長，從 1998 年的 5,600 萬噸增為 2003 年的 1 億 1,400 萬噸，而南部的焦點經濟區則佔了大約三分之二的總裝卸量。有些外國企業亦投資於港埠的開發，譬如胡志明市的越南國際貨櫃航站(Vietnam International Container Terminal)即為 90%的外資，頭頓(Vung Tau)的 Interflour 穀類港（足以容納 Panamax 的船隻）則為 100%外資擁有。船隻數目也從 2000 年的 679 艘、承載容量 160 萬淨重噸增為 2003 年的 928 艘、承載容量 180 萬淨重噸。船隻數目增加了 12%，承載容量則增加了 4%。

雖然港口經營分由五家公司負責，他們其實都隸屬 Vinalines，而後者更經營了七家船運公司，擁有絕大多數的船隻。港埠的停泊費由財政部訂定，不管是區域之間或港口之間，彼此的差異並不大。至於倉儲費則由港口經營者、服務提供者或透過協商來訂定。外國人雖然可以擁有港口，但在外國企業提供港埠及運送服務上卻有限制。除了船舶代理服務是不准外人參與之外，其他服務都可以在低於 49%股權的條件之下由外人與本國公司合夥經營。

越南雖然及不上區域裡其他較為先進的港埠，但港口效率已大幅提升，而營運成本也已大幅下降。根據 Vinalines，西貢港的貨櫃裝卸能量已達到每小時 20 至 25 個單位，廣寧省(Quang Ninh)的街麟港(Cai Lan)可達到 30 個單位，而一般的貨物裝卸也可達到每日工 1,500 噸的能量。這與區域其他港口相較並不惶多讓，與各國的裝卸港相比，西貢港的費率實頗具競爭力。

越南民航局(CAAV)負責民間航空的管理，並受政府直接監管。越南共有 135 個民用、軍用及警用機場或航道，CAAV 則負責管理其中的 18 個機場和空航服務。越南北部、中部及南部的機場於 1998 年各承載 170 萬、80 萬和 310 萬個乘客，到 2002 年時則分別成長為 250 萬、120 萬和 510 萬個乘客。航空運輸在 1990 年代直到金融危機之前，成長極為快速。1998 年的國際乘客和國內乘客數分別為 2,300 萬和 3,300 萬，到了 2002 年胡志明市的新山一(Tan Son Nhat)和河內的內排(Noi Bai)機場承載量已達到 800 萬，其中 420 萬為國際而 380 萬為國內乘客。在 1998 年大約有 6 萬和 4 萬 7 千噸的國際與國內貨物承載量，到了 2002 年時則國際機場已達到 19 萬噸的總貨運量（包括 2,000 噸的郵件），其中 11 萬噸為國際，7 萬 8,000 噸為國內貨運。隨著經濟的漸趨分化，與國際接軌更為緊密，航空需求也預期將大幅成長。

國際運費是由航空公司提出，然後由 CAAV 審議。共有兩種不同的國內費率：一種適用於外國人和海外越僑，一種適用於本地越人。越南國人在河內與胡志明市之間的最高費率，是由 CAAV 和政府定價委員會(Government Pricing Committee)所共同決定，經總理核可。

越南國內共有兩家航空公司，都隸屬越南航空公司(VAC)。主導市場的是越南航空(Vietnam Airline)，佔有進出越南國際航空的 37%，以及 94% 的國內航空市場。另一家為太平洋航空(Pacific Airline)，主要經營河內和胡志明市之間的航空業務，它成立於 1995 年，為 VAC 和幾家其他公司所合資(World Bank, 2007)。

國際性物流設施

越南共有三個國際機場：北越的內排、南越的新山一，和中越的峴港(Da Nang)。內排（見圖一）是其中最小的機場，不過卻是最新也是最現代化。機場離河內市區 45 公里，有來自於香港和曼谷的直飛班機。新山一機場（見圖二）為法國殖民政府於 1930 年代初期所建造，原來只是一個未鋪設的飛機跑道，後於 1956 年中透過美援建造一 7,200 呎的跑道和其他設施，成為南越的國際機場。在 1975 年之前，新山一國際機場是全球最繁忙的機場之一。自從泛美航空於西貢淪陷終止飛行後，2004 年 12 月 9 日聯合航空成為美國第一個飛抵越南的航空公司（由舊金山飛香港，再延伸至越南）。2005 年時，該機場共承運了大約 700 萬名乘客，為越南機場總承運量的一半。它目前佔越南國際旅客總進出量的三分之二，因漸增的需求，故一直在持續擴建之中。經由日本政府的經濟援助所興建的新國際航站，於 2006 年底完成，大約投入 2 億 6,000 萬美元的資本，每年可容納 800 萬至 1,000 萬的國際旅客。該機場離胡志明市區約 7 公里。

圖一 河內內排機場



圖二 胡志明市新山一機場



峴港國際機場位於峴港（見圖三），為進入中越的主要門戶。它有兩條 3,045 米長、45 米寬的跑道，以及現代化的設備系統。它有飛往越南各大小城市的班機，包括河內、胡志明市、海防、芽莊(Nha Trang)、大叻(Da Lat)、順化(Hue)以及邦美蜀(Buon Me Thuot)等。2000 年的乘客量估計為 150 萬，到 2020 年時預計達到 400 萬(Business-in-Asia.com, 2007)。此外，在中越大叻的 Lien Khuong 機場亦將投入 6,800 萬美元的資金進行升級，以達到國際標準。發展計畫於 2025 年完成時，該機場將達到國際民航組織(ICAO)的 4D 標準。第一期的經費預計為 3,040 萬美元，跑道將擴建以容納 A320/321 級的飛機起降，並興建客運與貨運航站。2015 年時該機場將能容納任何類型的飛機起降，每小時最高可允許四個架次的飛機起降。該年預計將提供服務予 100 萬名的乘客，到 2025 年時將增加一倍。Lien Khuong 機場離大叻 30 公里，升級完成後將會提供中央高地(Central Highlands)甚多的機會，尤其是觀光和出口。林同省(Lam Dong)亦將配合興建連接大叻和機場的高速公路，並開放飛新加坡和馬來西亞的航空服務(Business Monitor International, 2006: 9)。

圖三 峴港機場



位於廣南省(Quang Nam)朱萊(Chu Lai)經濟特區的朱萊機場亦將擴增其運貨容量到每年 450 萬噸(Business Monitor International, 2006: 9)。朱萊機場主要跑道長 3,050 米，寬 45 米。朱萊經濟特區分兩階段開發，第一階段開發土地面積 150 平方公里，週邊地區為面積 50 平方公里的奇河港(Ky Ha Port)和朱萊機場。特區內設置工業區 2,500 公頃，自由貿易區 400 公頃，後者推動經濟特區的國際性貨物交流（產業諮詢委員會，no date）。

位於湄公河三角洲的堅江省與南方機場管理處(Southern Airport Authority)於 2006 年 7 月共同擬定一迪石機場(Rach Gia Airport)的開發計畫，於 2015 年完成，並將繼續開發以至於 2025 年。該計畫將包含 200 公頃的機場，投資金額 3,460 萬美元，其中 666 萬美元於 2015 年之前支出，其餘則投資至 2025 年。迪石機場將達到 ICAO 之 4C 級的標準，以及二級的軍用機場標準。機場設計將於 2015 年容納 20 萬人，10 年後增加為 30 萬人。

此外，湄公三角洲的芹苴(Can Tho)國際機場預計於 2008 年興建完成。芹苴市在 2004 年被列為第一級城市，預定將繼河內、胡志明市以及峴港之後成為越南第四個擁有國際機場的大都會區。這個 5,031 萬美元的開發計畫將分兩階段招標，第一階段 2,327 萬美元的套案將對跑道升級以及興建停機棚，第二階段將花費 3,145 萬美元，包括一個 19,000 平方公尺的旅客航站和貨運站。

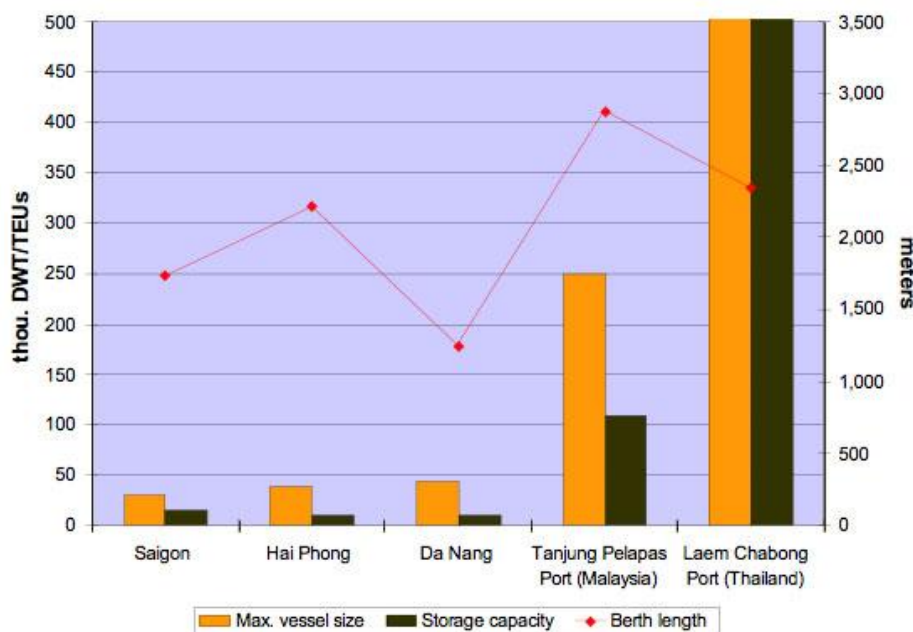
越南交通部亦已核准一 1 億 8,800 萬美元將慶和省(Khanh Hoa)金蘭(Cam Ranh)機場擴建為國際機場的計畫。政府已邀請外人直接投資和官方援助來參與開發，擴建計畫將分兩期於 2006-2015 年和 2015-2025 年進行。開發完成之後，該機場將跨越 754 公頃的面積，提供國內與國際航空服務。

越南亦已開始於堅江省南部一外島興建國際機場，預定開發為區域觀光和貿

易中心。機場每年預定容納 250 萬名旅客，投資金額為 1 億 5,720 萬美元。可以讓波音 767 和空中巴士 A321 的飛機起降，預定於 2010 年開始營運。同時，在其他 13 個國內機場之中，如海防的 Cat Bi 機場以及林同的大叻機場，都將計畫升格為國際機場(Business Monitor International, 2006: 10)。

在越南總共 114 個海港裡，有 14 個比較大而號稱是越南經濟發展的關鍵因素。不過，大多數的海港都相當小、設備過時而且支援性服務都不足。以最大的三個海港—西貢、海防和峴港來與泰國及馬來西亞的港口相較，雖然船停泊處的長度都相似，但越南三港能容納的最大船隻容積和倉儲能量都顯得極其渺小（見圖四）。港埠的過小與設備的不足，使得從越南運送物資到美國或歐洲聯盟等主要市場時，必須仰賴諸如香港或新加坡等其他港口的轉運。額外的運輸成本使產品成本上升，無疑將降低越南引以自豪之勞工成本低於中國或泰國等的優勢。若比較各個海港對美國洛杉磯的海運成本，即突顯了越南較高的運輸費用。

圖四 東協區域五個港口的比較



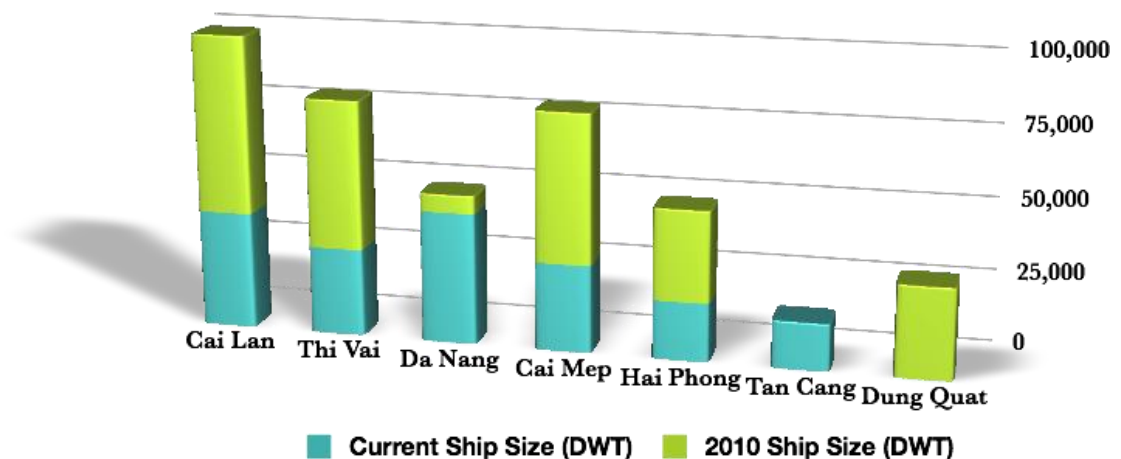
資料來源：Runckel (2006), Graph 1.

已超過 130 年的西貢港，一直都是全國裝卸能量以及生產力最高的。西貢港位於胡志明市外圍，貨物與貨櫃成天從南部地區各個工業園區進進出出，造成跟

其他亞洲大城市一樣的擁擠情形。雖然有這麼大的裝卸量，西貢港卻無法繼續擴充。政府乃於 2006 年八月宣布將西貢港遷移至吉來港(Cat Lai)和協福港(Hiep Phuoc)，這實有助於提升效率，因為新的港區正好位居胡志明市、平陽(Binh Duong)、同奈(Dong Nai)以及巴地-頭頓(Ba Ria-Vung Tau)等地的工業園區和出口加工區之間。一旦建設完成，新的港區將取代西貢港的國際與國內貿易地位。協福這個新的深水港可以容納 5 萬淨重噸(DWT)的船隻。吉來港亦於 2005 年時經過擴充，所以擁有較現代化的設備。此外，西貢港亦向政府申請開發蓋美(Cai Mep)港區和市布(Thi Vai)國際港，若獲得許可，將於 2010 年完工，可容納 8 萬淨重噸的船隻。

越南政府深知海港的重要，故持續進行港埠的整建與升級，以期達到國際水準。中越最大的新港口榕桔(Dung Quat)於 2006 年七月開始興建，它可容納 3 萬淨重噸的船隻，對周遭的工業園區和中部地區的經濟都會有極大助益。結合西貢地區的新港區，榕桔港將可共同承擔原來西貢港繁重的貨運量。同時，在北方廣寧 (Quang Ninh)港區的擴充，將可容納 10 萬淨重噸的船隻，比海防的容量要大四倍。越南港口要能與區域其他地區相比擬，可能還需一段時間。為了達到預期目標（見圖五），越南中央以及地方政府都必須積極吸引外國投資者和全球貿易商，提供足夠的誘因才行(Runckel, 2006)。

圖五 越南目前以及預期之最大船隻容量



資料來源：Runckel (2006)。

物流政策環境與執行效果

從上節可知，越南物流建設的成長確實無與倫比。不過，最大的障礙還是來自競爭環境的缺乏。越南絕大多數執行基礎建設計畫的公司都是國營，而且大部分都遭逢嚴重的損失。政府乃決定要將三分之二的國營企業予以民營化，加上與美國關係的改善，使得其 2006 年的經濟與政治風險有了極大的改進。

越南共產黨(CPV)一直維持對權力的強勢掌控。這一方面是由於經濟的快速成長，使得大眾並無很大的誘因去要求改變法則。另一方面也是因為政府謹慎的政治改革，一直都能維護其正當性。不過，由於官員之腐敗普遍存在，對政府是一大挑戰，最終可能導致民眾逐漸喪失對政府的信心。隨著總理潘文凱(Phan Van Khai)於 2005 年的赴美訪問，美越關係的改善獲得極大的激勵。越南在 2007 年的成功進入 WTO 對提升其國際地位，顯然會有極大的助力。

越南自 1986 年開始進行經濟改革(doi moi)，雖然其改革是漸進的，但在民間部門的推動之下，使得經濟維持著強勢的成長。WTO 的入會成功，有助於促進出口的成長，減少貿易與經常帳的赤字。不過，在財政部門刻意干預的情況之下，越南盾將持續貶值。同時，雖在近年來稍有進展，但是越南的國營事業以及無效率的銀行部門都還需要進行改革。

越南的建設產業是推動全國經濟的主要部門之一，在住屋、辦公大樓、旅館、工作母機和煤礦需求上升的激勵之下，促成該產業快速地成長。不過由於越南是一典型的中央計畫經濟，幾乎所有事業的經營都必須取得政府的許可。建築材料均為國營企業所把持，透過採購措施和關稅政策都可獲得極大的保護。2004 年六月政府引進了新的管制措施，使得政府發給外國承造商許可的程序更趨有利。外國承造商在取得相關政府部門的許可執照後，可以順利地進入越南工作。不過，外國承造商仍須遵守諸如與越南業者聯合投標，或是承諾雇用越南的次級承造者等規定條件。若其國內承造商有能力自行完成建設的話，那就沒有必要進行

國際標(Business Monitor International, 2006: 32-39)。

不論如何，越南已經成為外國投資者的有利投資對象，因為其在加入 WTO 之前就已改善了商業環境。這將導致相當不足與狀況不佳的基礎建設快速成長，也包括住屋的建設。建設產出預期到 2010 年之前都將以每年 7.17% 的速度成長，工業部預測國內企業鋼錠生產將從 2005 年的 80 萬噸增加為 2006 年的 150 萬噸。它對未來數年國內鋼錠的生產可達到原材料需求的目標，亦感到極為樂觀 (Business Monitor International, 2006: 39)。

河內政府於 2006 年二月啟動六項有效達成其社經發展目標的策略，2006 年的目標包括提升每日乾淨用水量到 7 萬立方米、興建 120 萬平方公尺的新住屋和提供 3 億 9 千萬人次的公共運輸量。它亦將擬定紅河北岸都市中心和紅河兩岸都市區域的建設計畫。

在 2006 年二月，政府宣布將積極推動外人投資方案，以吸引投資於規劃良好以及穩定的基礎建設。越南政府在 2005 年共引進了 58 億美元的外人直接投資。建設部預期在 2010 年之前，越南將需要 34 億美元的總投資以滿足該國估計 5,000 萬噸水泥的需求。為了取得所需資金，水泥產業將發行債券與股票等證券來取得足夠的信用。此外，在目前至 2010 年之間，該產業將增加籌建 10 座水泥廠(Business Monitor International, 2006: 39)。

此外，基於道路網狀況的不良，只有 35% 的道路鋪設柏油，加上約有 10% 的村落每年至少有一個月無法以道路與外界聯繫，故亟需開發能源輸送以及分配系統，包括將網路延伸至許多至今仍無電力供應的偏遠社區(Business Monitor International, 2006: 40)。

未來展望

越南是一極具挑戰性的市場，它所提出的許多發展計畫，許多有特定的策略性考量，立意也相當合理，而成敗就端賴能否堅守承諾。越南可謂百廢待舉，鑑於其令人注目的發展，有意前往投資者實相當多。不過，許多外資都在經過多次

往返，甚至更換多位的業務代表後，反覆思索與探查，才下了投資的決定。他們初期投資大多將規模限縮，只有在確定實質投資效益後，才會繼續擴充。

越南在持續變遷之中，而且是很鉅幅的變遷。這些變化是需要的，許多當地的外國物流企業也表示相同的體認。越南大多數本國民眾都相信變遷會帶來更好的生活，不過這還是要讓消費者能夠取得其所需者，並有能力去購買。其東南亞各個較繁榮的鄰國可以做為一個標竿，讓越南衡量其進展。物流設施與市場的健全與否是越南未來發展的試金石，越南也提供了各種的機會，就看各國企業的胃口是如何了！

參考文獻

產業諮詢委員會。No date。〈越南廣南省朱萊經濟特區。〉

<http://idic.tier.org.tw/zone26.htm>。

Business-in-Asia.com. 2007. "Airports in Vietnam." http://www.business-in-asia.com/airports_vietnam.html.

Business Monitor International. 2006. "Vietnam Infrastructure Report 2007." London: Business Monitor International.

Runckel, Christopher W. 2006. "Ports in Vietnam: Stunting amid Economic Development." Business-in-Asia.com (http://www.business-in-asia.com/ports_in_vietnam.html).

Shultz, Clifford J., II, David Dapice, Anthony Pecotich and Doan Huu Duc. 2005. "Vietnam: Expanding Market Socialism and Implications for Marketing, Consumption, and Socioeconomic Development." In Anthony Pecotich and Clifford J. Shultz II, eds., *Handbook of Markets and Economies: East Asia, Southeast Asia, Australia, New Zealand* (Armonk, NY: M.E. Sharpe), pp. 656-88.

World Bank. 2005. "Connecting East Asia: A New Framework for Infrastructure."

Washington, D.C.: World Bank.

World Bank. 2007. "Transport in Vietnam." <http://web.worldbank.org/WBSITE/EXTERNAL/COUNTRIES/EASTASIAPACIFICEXT/EXTEAPREGTOPTRANSPORT/0,,contentMDK:20458737~menuPK:2069374~pagePK:34004173~piPK:34003707~theSitePK:574066,00.html>.