



2014年1月，云南，红河州，河口，中越口岸滇越铁路的米轨（摄于2014年1月）。图/IC photo

越南铁路并轨的南北线和东西线

加强互联互通，扩大边境口岸开放，是越方主动提出的。据越南通讯社报道，阮富仲在北京访问时重申，希望保持供应链通畅，为两国商品顺利清关提供便利；提高越南通过铁路过境中国前往第三国的商品限额；为拓展航空、陆路和铁路运输合作创造便利条件。

11月1日签署的中越《联合声明》的第七部分第一条是这样写的：双方同意，积极推进两国发展战略对接，加快推动商签两国政府间推进共建“一带一路”倡议和“两廊一圈”框架对接合作规划，开展产能合作，开展基础设施建设与互联互通合作，尽快完成老街-河内-海防标准轨铁路规划评审。

第八条进一步指出：继续扩大边境口岸（通道）开放，推进跨境基础设施建设，重点推动就老街（越南）-河口（中国）铁路对接方案商谈一致。

在阮富仲访华之后，越南交通运输部提出了一个更大胆的计划。根据该部向越南中央政府提交的《至2030年铁路国际联运服务能力提升方案》，越南将大幅度提高铁路的货物进出口量，从2021年的110万吨升至2030年的400万-500万吨。

该计划将越南首都河内与南部最大城市胡志明市连接起来，从构想上看，相当于我国的京沪线。其中，南北高铁的建造计划投资560亿美元，拟由日本政府开发，该铁路进一步向北延伸，通过同登与广西的凭祥、崇左、南宁连接。

目前南宁至崇左的铁路已经开通，而崇左至凭祥的铁路预计2024年开通。未来，该铁路也会连接防城港等西部陆海新通道的大港口，进而与海南自由贸易港的海铁联运组成更大范围的物流。

而另外一条就是以河内为中心的东西线，向东到海防港，向西北连接老街与云南的河口，进而连入昆明，这样就能与昆明始发的中老铁路连接起来。事实上，2019年3月，滇越铁路已经开通了海铁联运。

越南将进一步融入正在形成的泛亚铁路网

阮富仲访华，中越关系也进入了一个新的发展阶段。按照越方的说法，对华关系被视为越南对外政策中的第一优先事项。在当前世界局势不稳定、不确定性大幅度增加的背景下，从政治上考虑，越南也需要加强和中国的合作。

中国连续多年保持越南最大贸易伙伴地位，越南是中国在东盟最大贸易伙伴和全球第六大贸易伙伴国，2021年双边贸易额突破2300亿美元。

日本虽然是越南重要经济合作伙伴、第一大官方发展援助提供国、第二大劳务合作伙伴，但其发展潜力远不如中国。美国是越南最大的出口市场，2021年达到1230亿美元，为越南的第二大贸易伙伴，但仅为越南的第11位投资来源国。2022年，越南对美出口落后于对华和对墨西哥的出口。

越南是典型的外向型经济发展模式，受到全球通胀上升和汇率波动的影响，明年经济增速会低于今年。为了稳定宏观经济形势，越南希望加快国内公共设施的投资，当然也包括基建。

就中长期目标而言，越南将进一步融入正在形成中的泛亚铁路网，利用好中国发展带来的机遇。越南同意深入讨论铁路并轨，有一种考虑是越南通过中国通道，与中亚、欧洲有了贸易。

2019年3月，“越南-中国-哈萨克斯坦-欧洲”铁路运输走廊正式开通，堪称越南版的“越欧班列”。首批货物是韩国企业运往德国杜伊斯堡的电子产品，耗时22天。2021年10月，越南交通运输部对老街至河口的铁路项目进行调研，计划与中方的轨道改造工程进行对接。

中国境内的铁路建设和跨境运输进展神速。一方面，在玉溪线之外，中国从2015年起即开工建设红河州内的弥勒至蒙白的高速铁路，预计今年可通车，将大大提高云南铁路网客运能力对东南亚的辐射力度。

与此同时，中越班列也越来越延伸至中国中西部地区。例如，今年6月初，重庆至越南安员的跨海关关区的“铁路快通”模式落地，标志着中越班列进入新时代。接入越南的铁路口正是广西的凭祥。截至10月底，今年中越跨境班列已累计开行238列，同比增长超过178%。值得注意的是，广西防城港到中越边境城市东兴的防东高铁建设进展也很快，预计2023年建成通车。

中越贸易跃升与嵌入生产网络

推动越南加快推进铁路并轨的更为基础的动力，是越南的经济发展模式越来越像早年中国沿海地区的翻版。在中美贸易摩擦之后，逐渐形成了中国-越南-美国的新贸易三角关系，并且深嵌入亚洲的生产网络中。

越南的制造业占GDP的比重已从10年前的13%增加至目前的17%以上，越南吸引的外资净额平均每年占到GDP的5%，是东亚地区迄今为止最高的比率。一些评级机构也将越南提升至BB，称其为“新兴之星”。截至2022年10月，越南累计实际利用外资近2700亿美元。世界银行甚至预测，今年越南经济增速将达到7.2%，领跑东亚地区。

与中国加强经贸合作，是越南过去几年取得显著成绩的最重要的外部因素。例如，中方数据显示，2021年，双边贸易额达到2302亿美元，同比增长19.7%。截至2021年，中方对越直接投资存量159亿美元。截至2022年2月底，中国企业在越累计承包工程合同额717亿美元。

越南海关的统计数据显示，2021年越中双边贸易额达1658亿美元，同比增长24.6%，中国是越南第二大出口市场。2021年对华出口559亿美元，是2002年的37倍。

越南向中国出口的主要是手机及其零配件，电脑、电子产品及其零部件，机械设备和其他零部件，照相机、摄像机及其零配件，各类纱线和纺织线；从中国进口的主要是电脑、电子产品及其零配件，机械设备和其他零部件，各类布料，手机及其零配件，塑料制品。

考虑到新冠疫情冲击和世界经济趋于恶化，中越贸易的这种高速增长是非常罕见的。这也反映出双方合作的深度、广度，这不仅是因为中美竞争导致产业转移所致，也得益于亚洲运行多年的价值链贸易。

对越南来说，参与价值链贸易有极大的好处，不仅可以带动中低端劳动力进入劳动密集型产业，也可以在没有自有品牌的情况下进入国际市场，甚至生产某些知名品牌的零部件。

在世界市场上，越南今年前10个月出口额超过100亿美元的六种商品，第一位的是手机及其零部件，达500亿美元；第二位的是电子产品、电脑及其零部件，约470亿美元；第三位的是机械设备工具及其他附件，约380亿美元；第四位的是纺织品服装，约320亿美元；第五位的是鞋类，约200亿美元；第六位的是木材及木制品，约134亿美元。

对照中越贸易的产品，可以看出，中越贸易的品类主导了越南与世界贸易的结构。一定程度上，也可以说越南贸易的爆发是复制了中国沿海地区的加工贸易模式。俄乌冲突进一步提升了越南的贸易地位。

2020年8月1日，《越南与欧盟自由贸易协定》正式生效。从2020年8月至2022年7月，越南对欧盟出口总额达834亿美元，与2016-2019年阶段相比增长了24%。越南商品在欧盟市场上的竞争力和市场占有率明显提升，越南也崛起为欧盟在东盟地区最大的商品贸易伙伴。

另外，值得关注的是，越南越来越成为很多国际大公司规避中美战略竞争的第三方市场。例如，今年6月，苹果公司已经将平板电脑生产线从中国转移至越南。越南作为电子产品出口国，从2001年排名第47位，至2020年跃升至第10位，出口价值占全球电子产品出口总值的1.8%。

以此为背景，不难理解，无论是访问北京的阮富仲，还是在柬埔寨出席东亚峰会的越南国家主席阮春福，在和中国领导人会谈时，均希望中越双方加强铁路连接，增加越南货物通过铁路转运到第三国的数量，希望中方尽快批准开放和升级边境地区的一些边境口岸和交通连接项目。

从中国的角度看，越南融入泛亚铁路网带来的效应会更广泛。越南是自由贸易协定的积极参与者，不仅是RCEP（区域全面经济伙伴关系协定）的成员，也是“印太经济框架”的谈判方，还和欧盟缔结了自由贸易协定。越南的人口即将突破一亿，越南领导人身段灵活，在全球外资和外贸中的地位日渐上升，将是推动世界开放和全球共同发展的重要支持者。这些对中国下一步的发展和对外开放同样重要。

撰稿/钟飞腾(中国社科院亚太与全球战略研究院研究员、中国社科院地区安全研究中心主任)

编辑/柯锐

校对/刘越