
中欧班列发展逻辑

对贵州内陆开放型经济建设的启示

王 轶

继宁夏之后，贵州第二个获批西部地区内陆开放型经济试验区。自此，贵州迎来了最好的对外开放时期或机遇，同时，也给贵州带来了一系列需要研究的相关新课题。其中，首先面临的便是如何加快布局和建设贵州内陆开放型经济试验区的大课题。研究贵州的对外开放，必须依托习近平“一带一路”的伟大倡议思想，而中欧班列正在成为“一带一路”建设的重要平台。在中欧班列迅猛发展的今天，认真探讨其发展逻辑对贵州内陆开放型经济建设的启示，无疑具有重要意义。

一、中欧班列发展逻辑分析

中欧班列是在习近平“一带一路”倡议的重大实践中发展壮大的，而“一带一路”倡议又是基于世界经济一体化大趋势而提出的。这就是说，欧洲班列的发展壮大绝不是偶然现象，而是世界经济发展的必然，或者说它是与世界经济发展的内在要求相适应的。

世界经济是由世界诸多国别经济构成并同时存在于同一个地球之上的一个“经济共同体”。既然是“共同体”，它们之间必然存在着千丝万缕的固有联系。当然，这种联系并非是人类社会产生时就有的，而是随着时代的进步逐渐显现出来的。在当今的世界，几乎每一个国家都在竭力推行不同形式的市场经济，或者是一些国家突破原有经济体制而朝着市场经济迈进。市场经济最突出的特点就是开放性，于是乎，各国之间千丝万缕的联系得到了充分的彰显。在这种大背景下，每一个国家都不可能处于“世外桃源”，而都必须面对现实，做出不可回避的抉择：要么加入世界经济大潮，要么独立于世界经济之外。参与世界经济大潮，前途就两个，一是成功，二是失败；而独立于世界经济之外的国别经济的结果就只有失败。于是，每一个国家唯一的出路就只有积极参与世界经济一体化，在其中谋求生存之道，寻找立足之地。

中国是世界大国，人口众多，地域辽阔，资源丰富，市场广大。长期的自我封闭，致使经济发展落后，改革开放则使中国经济保持了三十多年快速增长。中国的历史和实践反复不断地向世人证明，自我封闭是没有出路的，经济发展的前途只有一个，那就是对外开放。这是无可否认的事实，也是历史发展的铁的逻辑。中欧班列正是这一逻辑最有说服力的具体体现，由此也看到中欧班列发展前景之无限广阔。

如前所述，“一带一路”是顺应世界经济发展大趋势所提出的一个划时代的伟大发展战略。“一带一路”首先是一个历史符号，它标志着中国对外开放悠久历史和由此带来的经济发展成就；同时它还直观地告诉人们，“一带一路”是一个经济发展平台，而这一平台是建立在交通运输及一系列经济运行机制的基础之上的。交通运输的基本功能是使货物、旅客发生场地上的变更，其中包含多种经济体之间的联结关系和缩短社会再生产的流通时间。经济运行机制的基本功能则主要是对多边经济体的行为约束和激励。不难想象，“一带一路”这个经济发展平台如果失去了这些基本功能的基础支撑，一切都将成为纸上谈兵。这里我们看到了一个简单而清晰的逻辑关系：“一带一路”顺应世界经济一体化而生，交通运输则是“一带一路”强有力的物质基础，中欧班列是交通运输的重要组成部分，并在中旨与欧洲甚至更广阔的地域上发挥越来越显著的作用。

从中欧班列自身看，它具有其他运输方式不可能拥有的独到方式或优势。水运和公路缓慢而运量小，风险相对大；空运运载量有限且存在一定风险。而铁路运输则稳定性好、运量大、安全性高。中国和欧洲之间货运往来主要是靠空运和陆路运输来完成，这就注定了铁路运输在中欧经济往来中意义是非常重大的。

由上述最基本的逻辑推理不难看出，中欧班列的出现绝非偶然，它是世界经济必然发展的必然产物，是“一带一路”的必然纽带或必要的抓手，它在中欧之间的经济往来中的地位 and 意义注定了它的必然存在。所以，我们没有理由怀疑它的未来发展前景一定会充满希望和光明。

实践是中欧班列逻辑的最好证明。2016 年，世界经济压力重重，经济复苏步伐并未达到预期目标。但是，2017 年 1 月，我国交通运输部发言人在新闻发布会上介绍，我国 2016 年交通运输经济运行“总体平稳，稳中向好”。2016 年，我国铁路部门服务“一带一路”建设取得新进展，中欧班列开行数量大幅增长，开行班列超过 1881 列，实现进出口贸易总额约 180 亿美元。开行班列同比增长 109%，其中返程班列 582 列，同比增长 116%。截至 2017 年 5 月 13 日，2017 年开行 1000 列中欧班列，较去年同期增长 12 列；中国铁路已铺画了中欧班列运行路线 51 条，国内开行城市比去年增加 12 个达到 28 个，到达欧洲 11 个国家 29 个城市。西、中、东三条通道已经形成。

但是，在中欧班列在实际运行中也暴露出许多需要进一步研究和探讨的问题：诸如中欧班列回程空返率高和部分班列出程频次较低，很难形成常态化运营；与海运方式相比，中欧班列成本高；由于一些因素的影响，导致班列运行时间不能保证；通关效率低，增大货物滞留可能性；政府补贴力度不同，引出无序竞争现象等等。这都是正常现象，毕竟中欧班列开行时间不长，再说出现问题或矛盾均属事物内在发展逻辑的正常表现，我们不能因此否定中欧班列的存在和发展。只要我们深入认真研究问题，提出行之有效的对策和措施，中欧班列的强劲发展和“一带一路”的伟大战略构想一定会胜利实现。

二、中欧班列发展逻辑对贵州内陆开放型经济的启示

2016 年 8 月 15 日，国务院正式批复同意设立贵州内陆开放型经济试验区。这是党中央和国务院对贵州这个脱贫攻坚主战场的最大关怀和期望，也是贵州与全国同步奔小康的最好历史机遇。在把握机遇，努力建设贵州内陆开放型经济试验区的进程中，中欧班列的运行模式和经验应该对我们具有极大的启示。

启示之一，贵州应当不失时机地顺应世界经济一体化趋势，为“一带一路”倡议实施做贡献，适时开行中欧班列。贵州地处内陆，不沿边不沿海，对外开放地理优势不强，对外开放经济发展迟缓，严重制约贵州经济快速发展，阻碍脱贫攻坚步伐。改革开放以来，尤其是党的十八大以来，贵州紧紧抓住改革开放关键一环，以此促改革、促发展，大力建设创新开放平台，与周边国家和地区的商贸市场关系日趋紧密，合作交往日益密切。一系列彰显贵州对外开放决心的平台不断涌现，如创建贵安新区、贵阳综合保税区等“1+7”重点开放平台；成功举办“国际大数据产业博览会”“生态文明贵阳国际论坛”“中国—东盟教育交流周”等重大国际活动；同时，贵州还积极参与“一带一路”建设和长江经济带、珠江—西江经济带、成渝经济区等区域发展，与粤桂湘滇等地共建“高铁经济带”，而且还培育壮大了一批从事进出口业务的市场主体。以上成就足以说明贵州的对外开放水平已经达到了一个新的高度，同时也为贵州内陆开放型经济试验区建设奠定了良好的基础。但是，从长远看，随着世界经济一体化的深入发展，“一带一路”倡议实施力度的加强，中欧班列的历史意义将会进一步彰显。到那时，率先开通中欧班列的城市和地区将会在欧洲占领更多的市场份额，而且随着这些城市和地区相关经验的积累，贵州要与之争高下，恐怕难度就会大大增加，从而使贵州处于一个极为不利的竞争地位。

从贵州在全国的经济发展地位看，贵州属于贫困面大、贫困程度深的省份，脱贫攻坚任务十分艰巨，而要完成这一艰巨任务，除了自身的艰苦奋斗之外，还必须借助市场力量“牵引扶贫”，引导国际资本参与扶贫攻坚，而欧洲乃是世界发达国家聚居地，可通过某些合作方式将其急需寻找出路的资本引导到贵州投资开发，实现发达与欠发达区域之间的对接，加快脱贫进程。到时，中欧班列将会在其中起到积极作用。

从贵州所处的区位和对外开放地区布局看，贵州除了通过东南交通通道参与海上“一带一路”建设之外，还应该从已经形成的西、中、东中欧班列通道开拓更加广阔的欧洲市场，以便形成非单一的或多元的对外开放格局。

到2020年，贵州内陆开放型经济试验区将建成，以投资贸易便利化试验区、现代产业发展试验区和开放式扶贫试验“三位一体”的试验区。在未来的几年中，中欧班列的开行应该可以为其建设提供相关有益服务，使对外开放更加充分和充实。

当然，中欧班列的开行是需要条件和时间的，并非说来就来这么简单。概括地说，条件无非硬件设备和软件配套两个方面，包含道路、列车、集装箱、人员队伍、制度设计、沿途口岸的对接、去返程货物的保证以及政府的介入。就贵州而言，上述条件恐难很快完全具备，尚需一定时间筹备和策划。但是，我们千万不能等，不能等到万事俱备。我们应当采取积极的姿态面对这一难得的机遇。机遇难得，时不我待。贵州的崛起，贵州内陆开放型经济试验区的建设需要中欧班列的开行。

启示之二，中欧班列开行以来，不断暴露一些问题和矛盾，在一定程度上阻碍了中欧班列基本功能和作用的充分发挥。从趋势上看，贵州开行中欧班列是早晚的事，因此，贵州应当未雨绸缪，早做准备，组织相关学者和专家，结合贵州实际，对中欧班列运行中出现的问题和矛盾进行研究，予以破解，以缩短贵州与其他地区在中欧班列运行上的差距。事物运动的内在逻辑告诉我们，任何事物的运动都不可避免地会出这样或那样的问题和矛盾，出现问题和矛盾并不可怕，关键在于我们如何面对矛盾，面对矛盾的态度将决定我们是前进还是后退，是成功还是失败。我们要的是进步和成功，因此，我们必须事先研究出解决矛盾的对策和措施，使我们在中欧班列开行的那一天少走弯路，降低成本，提高效益和效率，为贵州发展增加动力。研究是建立在调查、分析和假设基础之上的，所以我们要深入实际，掌握已有的中欧班列运营的第一手资料，认真分析，最后做出科学的判断。同时，我们还需要从贵州实际出发，提出更多假设，研究解决中欧班列运营中可能还会出现的新问题和新矛盾。

启示之三，中欧班列首先是以物质形态存在的，其次是以运载功能发挥作用的。物质形态使其成为“一带一路”的物质基础，运载功能使其成为“一带一路”的“纽带”和“抓手”。随着中欧班列的不断发展，其“纽带”和“抓手”的意义得到了越来越充分的显示。在未来的几年内，贵州内陆对外开放型经济试验区基本建立，到时，以贵阳为中心枢纽的铁路建设将会如期完成，从而形成省内和由贵阳至周边各省市相关城市的铁路网络。事实上，抽象地说，无论是省内贵阳至各市（州）、县（市）区的铁路，还是从贵阳至外省的铁路，它们都发挥着同样的功能和作用，都是经济发展的“纽带”和“抓手”，所不同的是它们分别在不同的区域内充当“纽带”和“抓手”。贵州是内陆对外开放型经济试验区，因此，我们的交通网络本身以及网络上的每一个点都应当立足于对外开放，要和对外开放经济紧密联系起来，充分发挥它们“纽带”和“抓手”的功能和作用。不仅如此，我们还可将中欧班列运营中的制度设计、管理经验以及相关科学技术借鉴过来，用于我们的铁路网络运营，使其逐步融入国际铁路运营惯例，为“一带一路”建设贡献力量。

三、结 语

中欧班列自2011年开行以来，其发展速度迅猛异常，正以经济发展生力军的姿态推动“一带一路”倡议深入发展，中国经济也因此注入了新的活力。从现在的发展态势看，完全可以断言，无须几年时间，中欧班列将会在中欧国际经济中引起更大的振动，彰显强大力量。在如此背景下，贵州与其说迎来了一个难得的历史发展机遇期，还不如说面临前所未有的压力和挑战。内陆开放型经济的核心是“开放”，而开放中的一个重要环节就是要积极参与“一带一路”建设，参与“一带一路”建设要不要考虑中欧班列的开行？中欧班列是“一带一路”的重要纽带和抓手，贵州必须尽快策划和筹备，早日开行中欧班列。贵州已有强大的交通网络作为基础支撑，更有党中央和国务院的关心和支持。在省委、省政府的坚强领导下，贵州经济连续多年高速增长，而且贵州已搭建了众多的对外开放平台。所以，我们完全有理由坚信贵州开行中欧班列指日可待。