Apr. 2020

doi: 10. 3969/j.issn. 1672-0598. 2020. 02. 004

经济学人对中欧班列发展及影响的判断*

陈明明,李 钢

(中国社会科学院 工业经济研究所,北京 100732)

摘要: 2019年5月《中国经济学人》杂志围绕中欧班列对"一带一路"倡议建设、中一欧亚国际贸易发展、跨境电商发展以及我国产业升级四个方面的影响对经济学人展开了问卷调查。结果显示,多数经济学人认为: 首先,中欧班列与"一带一路"倡议能够形成良好互促关系,但沿线国家间安全信任度低是制约这种关系发展的最主要因素;其次,中欧班列对我国(尤其是大西北地区)国际贸易总量有净增长效应,利于改善中欧贸易失衡,但这也面临通关效率低下及由欧洲对华高技术产品出口管制所导致的回程率低等问题的困扰;再次,运输成本低廉的中欧班列为跨境电商发展提供了有利条件,但其运输时间较长影响了其促进作用的发挥;最后,中欧班列虽然能够通过优化产业布局促进我国(尤其是西部地区)产业升级,但也存在对高技术产业带动作用小及由班列恶性竞争对产业技术创新资源挤出等问题。

关键词:中欧班列;一带一路;国际贸易;跨境电商;产业升级

中图分类号: F532.43 文献标识码: A 文章编号: 1672-0598(2020) 02-0031-13

一、引言

自 2011 年以来,中欧班列的运行成为联通中国与欧亚地区的重要载体和通道,深化了我国与沿线国家的经贸联系,为经济全球化和世界经济持续快速发展做出了重要贡献。中欧班列的运行发展已经成为政界和社会关注的焦点之一。

关于中欧班列的运行状况及其影响,经济学人是如何看待的?为此,2019年5月中国社会科学院工业经济研究所 China Economist杂志分别对经济学人数据库中的近1万名经济学家和"中国经济学人"微信公众号16万多读者进行了邮件问卷调查和定向调查,共收回160份问卷,有效样本为160份。从参与者身份来看,59%为高校老师和学生,20%为企业人员,7%为社科院和党校人员,7%为政府及其下属研究机构人员,6%为金融机构人员,1%为咨询公司人员;从地区分布上看,60%的经济学人来自东部地区,

^{*} 收稿日期: 2019-11-30

基金项目: 国家社会科学基金重大项目(19ZDA048) "包容性绿色增长的理论与实践研究";中国社会科学院/上海市人民政府上海研究院项目(201853) "中欧班列开通与上海跨境发展的影响";中国社会科学院/上海市人民政府上海研究院项目(201854) "中欧班列给上海带来的机遇与挑战"

作者简介: 陈明明(1987—),男,山东滨州人;博士,中国社会科学院工业经济研究所博士后;主要从事创新经济学研究。 李钢(1973—),男,贵州思南人;博士,中国社会科学院工业经济研究所研究员;主要从事产业经济学研究。

20%来自西部地区,19%为中部地区,1%来自港澳台等地区;从年龄分布上看,30岁以下的经济学人占总调查人数的37%,30~40岁占33%,40~50岁的占16%,50岁以上的占14%。

二、中欧班列与"一带一路"倡议建设

中欧班列已经成为"一带一路"倡议建设的标志性成果之一,已经成为连接着沿线国家的重要纽带,被称为"一带一路"上的"钢铁驼队"。基于此,《中国经济学人》就中欧班列与"一带一路"倡议建设之间关系问题对经济学人展开了问卷调查。

(一)绝大部分经济学人大体和稍微了解中欧班列

自 2011 年首列中欧班列从重庆开通以来,中欧班列在社会上的知名度、关注度和影响力持续提升,已经成为我国向世界推广"一带一路"倡议和展示倡议建设成就的金名片。那么经济学人对中欧班列发展了解程度如何呢?

在所有调查的经济学人中,90%的经济学人对中欧班列发展的了解尚处于大体和稍微了解阶段,其中,55%的经济学人稍微了解中欧班列的整体发展情况,35%的经济学人能够大体了解中欧班列的情况。完全了解和完全不了解中欧班列发展情况的经济学人占比不高,比重仅为10%,其中,完全不了解的经济学人占总调查人数的7%,十分熟悉了解的经济学人仅占3%(见图1)。

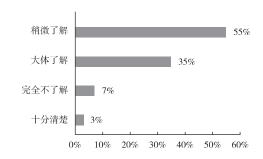


图 1 经济学人对中欧班列的了解

(二)中欧班列有利于实现"一带一路"倡议"五通"的目标

中欧班列作为"一带一路"倡议的重要载体和平台,对倡议的推进和建设发挥着举足轻重的作用。那么在经济学人看来,中欧班列对"一带一路"倡议建设有着怎样的促进作用呢?

关于该问题问卷设置了6个选项,并规定每个参与调查的经济学人限选三项。图2结果显示,大部分经济学人认为中欧班列的开通有利于实现"一带一路"倡议中的贸易畅通、设施联通等"五通"目标并为倡议建设带来示范效应。75%的经济学人认为中欧班列促进了沿线各国间的双向开放,释放了欧亚陆路贸易和物流通道的潜能,有助于实现贸易畅通;62%的经济学人认为中欧班列的运行促进



图 2 中欧班列对"一带一路"倡议的促进作用

了沿线各国的互联互通,有利于实现各国间的设施联通;41%的经济学人认为中欧班列的开通和快速发展对扩大"一带一路"倡议影响力产生了巨大的示范和品牌效应;37%的经济学人认为中欧班列的运行推动了沿线国家经济发展战略和对策的对接,有利于实现政策沟通;34%的经济学人认为中欧班列深化了沿线国家人民的交流与了解,成为各国人们互学互鉴、友好往来、促进东西方交流合作的重要纽带,有助于实现民心相通;18%的经济学人认为中欧班列的运行有利于加快扩大沿线国家之间双边本币互换、结算的范围和规模,有助于实现货币流通。

(三)为站点地区经济发展增添新动力是中欧班列促进沿线国家经济发展的重要因素之一

中欧班列的开通不仅为我国经济社会的持续快速发展提供了新的机遇,而且为沿线国家创造了新的经济发展契机。那么在经济学人看来,中欧班列的发展将会为沿线国家的经济带来怎样的发展机会呢?

关于该问题问卷设置了 5 个选项,并规定每个参与调查的经济学人限选三项。图 3 结果显示,多数经济学人(69%)认为中欧班列的运行对"一带一路"沿线国家产生的首要经济影响是,中欧班列降低了沿线国家站点地区进行国际贸易的物流运输成本,有利于产业在各站点地区集聚和升级,形成新的物流、工业和商业中心;54%的经济学人认为中欧班列的开通有利于扩大沿线国家进出口市场的规模;54%的经济学人认为中欧班列有助于沿线国家建

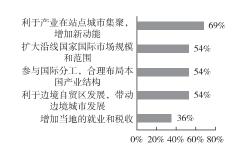


图 3 中欧班列对沿线国家经济发展的影响

立边境自由贸易区,带动边境贸易城市的快速发展;同样 54%的经济学人认为中欧班列有助于各国立足于沿线经济走廊带,找准自身比较优势,积极参与国际分工,合理布局本国的产业体系;36%的人认为中欧班列的开通可以增加"一带一路"沿线国家的就业和税收水平。

(四) "一带一路"倡议建设的政策互通有利于提升中欧班列通关效率

中欧班列的发展在推动"一带一路"倡议建设的同时,也被倡议的持续推进反作用,倡议的建设为班列可持续性发展奠定了良好的基础和条件。那么在经济学人看来,"一带一路"倡议的持续推进为中欧班列发展带来了哪些重要机遇?

关于该问题问卷设置了6个选项,并规定每个参与调查的经济学人限选三项。图4结果显示,大部分经济学人认为"一带一路"倡议的推进对中欧班列的运行发展产生的排名前三位的影响分别是:第一,"一带一路"倡议建设带来的沿线国家合作,有助于相关国家实现信息互换、监管互认、执法互助,促进中欧班列的一次性报关、检验,加速通关效率(61%);第二,"一带一路"倡议积极推进沿线国家间的双边开放,有利于扩大中欧班列的货运

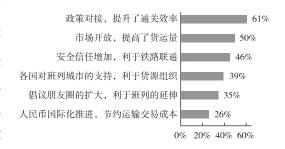


图 4 "一带一路"倡议建设对中欧班列的影响

量(50%);第三,倡议的持续推进,促进了国家间的安全信任,有利于实现沿线国家铁路的快速联通,提高中欧班列运行效率(46%)。另外,在部分经济学人看来,"一带一路"倡议建设对中欧班列运行发展产生的其他影响是:39%的经济学人认为倡议建设可以推进沿线国家给予中欧班列站点地区的相关建设支持,有利于国际物流节点的建设和整体效能的加强,提升班列货源的整合力度;35%的经济学人认为"一带一路"倡议的不断推进,使得沿线国家"朋友圈"越来越大,有利于中欧班列在欧亚地区的延伸;26%的经济学人认为"一带一路"倡议对人民币跨境结算和人民币国际化的推进,有利于中欧班列的货物更加便利结算和流通,大大节约交易成本。

(五)安全信任度低是制约中欧班列与"一带一路"倡议互促的最大障碍

目前,尽管中欧班列发展与"一带一路"倡议建设能够形成一种相互促进的良好局面,但是中欧班列

与"一带一路"倡议在互促的过程中仍然面临诸多制约因素。那么在经济学人看来,中欧班列与"一带一路"倡议在互促过程中面临的最主要的制约因素是什么?

在所有调查的经济学人中,45%的经济学人认为中欧班列与"一带一路"倡议在相互促进的过程中所面临的最大问题是,由于"一带一路"沿线国家间意识形态、社会经济政治制度以及文化背景不同,使得不同国家间的冲突分歧矛盾明显,相互之间安全信任度低,导致中欧班列在不同国家之间的通行难度加大;20%的经济学人认为最主要的问题是中欧班列在境外线路分布范围狭窄、数量有限且覆盖国家数量少,难以将"一带一路"沿线国家进行有效连接在一起,由此形成的联动效应不强;12.5%的经济学人认为

最大问题是中欧班列货物价值量占总贸易量的比重不高,对沿线国家经济发展的推动作用微乎其微,导致中欧班列对"一带一路"倡议的建设作用不大; 12.5%的经济学人认为中国与沿线国家之间的贸易不平衡是中欧班列与"一带一路"互促所面临的最主要的问题; 仅有 10%的经济学人认为最主要的问题是"一带一路"沿线国家基础设施建设投资大、融资难,导致中欧班列的联通能力不强。



图 5 制约中欧班列与"一带一路"倡议互促的因素

三、中欧班列与中-欧亚国际贸易发展

中欧班列的运行为释放亚欧陆路物流和贸易通道潜能奠定了重要基础,对中国与沿线国家间的国际贸易发展产生了重大影响。基于此,《中国经济学人》就中欧班列与中国-欧亚地区国际贸易发展关系问题对经济学人展开了问卷调查。

(一)中欧班列对中-欧亚贸易总量产生了净增长效应

继海上轮船运输、空中飞机运输后,中欧班列陆路运输成为中国与欧亚地区国家贸易货物运输的第三种主要运输方式。如果剔除我国与欧亚地区正常的国际贸易增长(即自然增长量)和其他影响贸易往来的因素后,仅考虑中欧班列开通对中国与欧亚地区国际贸易总量影响的因果关系,那么其结果主要有两种:第一种是,中国与欧亚地区的贸易总量没有因为中欧班列的开通而增长,班列所运输的货物仅仅是来自原本采用海运和空运运输方式的货物,是对其他两种运输方式货物的挤出,即中欧班列没有对中国一欧亚地区的国际贸易总量带来增长效应;第二种是,中欧班列的开通增加了我国与欧亚地区国家之间的国际贸易总量,产生了净增加效应,没有对海运和空运货物产生挤出。那么在经济学人看来,中欧班列开

通对中国与沿线欧亚地区国家的国际贸易总量 会产生哪种影响呢?

从图 6 可以看出,关于该问题,大部分经济学人(占总调查人数的 68%)认为,中欧班列对中国一欧亚地区的国际贸易总量产生了净增长效应;仅 32%的经济学人认为,中欧班列对我国与欧亚地区国际贸易总量没有产生净增长效应,只是对原有的海上运输和空中运输货物的挤出。

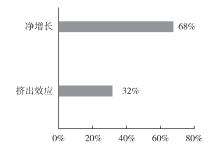


图 6 中欧班列对我国与欧亚地区国际贸易总量的影响

(二)中欧班列有利于改善中欧贸易失衡问题

当前,我国对欧洲的国际贸易存在较大贸易顺差,2017年贸易顺差高达 1 018 亿美元;近几年来,在中欧班列不断发展的同时,中国对欧洲的贸易顺差有所缓解,2015年中国对欧洲的贸易顺差为 1 102 亿美元,2017年贸易顺差比 2015年下降了 84 亿美元。那么在经济学人看来,中欧班列的开通会对中欧贸易顺差产生怎样的影响呢?

从图 7 可以看出,在所有调查的经济学人中,一半的经济学人(50%)认为中欧班列对中欧贸易失衡问题产生的最主要影响是,中欧班列将扩大中国对欧洲地区的贸易进口总量,能够缩小中国对欧洲的贸易顺差,改善中欧贸易失衡问题;23%的经济学人难以判断中欧班列的发展会对中欧贸易失衡问题产生怎么的影响;20%的经济学人认为中欧班列不仅不能改善中欧贸易失衡问题,反而会促进中国对欧洲国家的出口总额,扩大中国对欧洲的贸易顺差,

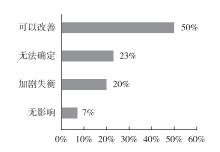


图 7 中欧班列对中欧贸易失衡的影响

加剧中欧贸易失衡问题;仅7%的经济学人认为中欧班列既不会加剧中欧贸易失衡,也不会降低中国对欧洲贸易顺差,将继续维持中欧贸易发展现状,即中欧班列不会对中欧贸易失衡产生任何影响。

(三)中欧班列对大西北地区外向经济发展的影响最大

根据 2019 年 4 月 "一带一路"建设工作领导小组办公室发布的《共建"一带一路"倡议: 进展、贡献和展望》报告,国内开通中欧班列的城市共有 61 个^[2],中欧班列在我国分布具有显著的地域性特点,中欧班列的开通势必会加强这些城市、地区与沿线欧亚国家的经济贸易往来程度,为这些国内站点地区的国际贸易发展提供重要机遇。那么在经济学人看来,中欧班列的运行对我国哪一区域的国际贸易发展影响最大呢?

从图 8 可以看出,在所有调查的人群中,42%的经济学人认为,在中国八大区域中,中欧班列的运行对大西北地区的对外经济发展影响最大;19%的经济学人认为中欧班列的开通对西南地区的外向经济发展影响最大;14%的经济学人认为班列运行最有利于东部沿海地区的国际贸易发展;9%的经济学人认为中欧班列对长江中游地区的外向经济发展能够产生最大的影响;8%的经济学人认为是黄河中游地区的对外经



图 8 中欧班列对我国不同区域外向经济发展的影响

济发展受中欧班列运行的影响最大;6%的经济学人认为中欧班列运行发展对东北地区外向经济发展产生的影响最大;1%的经济学人认为外向经济发展受中欧班列影响最大的地区是南部沿海地区;同样,仅1%的经济学人认为是班列运行最能够促进北部沿海地区的外向经济发展。

(四)通关效率低下是制约中欧班列促进中-欧亚国际贸易发展的最大瓶颈

虽然中欧班列的开通为中国与沿线欧亚地区国家的国际贸易往来提供了重要的运输载体和通道,极大地释放了我国与沿线国家经贸发展的潜能,但是中欧班列在促进中欧与中亚国际贸易发展的过程中仍然面临诸多的困境和问题。那么在经济学人看来,中欧班列在促进中国与欧亚地区国家之间国际贸易发

展中所面临的最主要障碍是什么呢?

从图 9 可以看出关于该问题,27%的经济学人认为中欧班列在促进中国-欧亚国际贸易发展过程中所面临的最大障碍是,沿线国家之间铁路运输管理规则和通关程序不统一,单证和海关检查、检验事项繁琐,通关效率低下,边境港口铁路运输轨道拥堵严重;24%的经济学人认为,缺乏灵活性的特定运输方式是制约中欧班列促进我国与欧亚地区之间国际贸易发展的最主要障碍,中欧班列目前采用的是定点(固定装卸

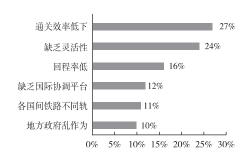


图 9 制约中欧班列促进中欧亚地区贸易发展的因素

点)、定线(固定运行线路)、定次(固定班期和车次)、定时(固定到发车时间)、定价(固定运输价格)的"点对点"式运输,这种运输方式缺乏足够的灵活性,对促进国际贸易发展具有很大抑制效应;16%的经济学人认为中欧班列回程率低下是制约其促进中-欧亚之间贸易往来的最主要因素;12%的经济学人认为最大的障碍是中欧班列运行缺乏统一的国际运输调度平台,出现运行问题时得不到相应的机制保障;11%的经济学人认为最主要的障碍是沿线不同国家所采用的铁轨标准不一,边境口岸换装能力水平有限,中欧班列在两国之间的运力衔接不顺畅;10%的经济学人认为制约中欧班列对我国与欧亚地区国际贸易发展发挥促进作用的最主要障碍是,我国各地政府对中欧班列运行乱作为,干预退出迟缓,盲目对其进行财政补贴,使班列的市场化运行程度低。

(五)欧洲对华实行高技术产品出口管制是中欧班列回程率低的主要原因之一

回程率低是目前制约中欧班列发展及班列促进中欧亚国际贸易发展的重要因素之一,而造成中欧班列回程率较低的因素有多种。那么在经济学人看来,造成中欧班列回程率低的主要因素有哪些呢?

关于该问题问卷设置了 8 个选项,并规定每个参与调查的经济学人限选三项。图 10 结果显示,经济学人认为造成中欧班列回程率低的排名前三位的主要原因分别是:首先,由于我国制造业生产相对于其他国家而言具有特定的比较优势,其生产能力能够较好地满足国内各种需求,因此对欧洲和亚洲其他地区的货物产品需求量小,进而使得中欧班列回程率低(49%);其次,中欧班列运营公司与欧亚地区的境外物流合作层次较低、范围较小,对国外货源

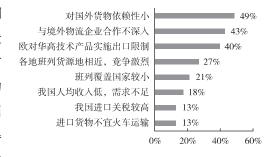


图 10 导致中欧班列回程率低的因素

组织力度不够,无法获得充足的回程货物,导致中欧班列回程率低下(43%);最后,中国虽然对中低端产品的自我满足程度较高,但是对高新技术产业所生产的高端技术产品需求存在很大缺口,这使我国对欧洲高新技术产品进口需求潜力很大,然而欧洲国家对华实行高技术产品出口管制和封锁,最终抑制了我国对欧洲的产品的需求,导致中欧班列寻求和组织不到中国紧缺的货物产品(40%)。经济学人认为,导致中欧班列回程率低的因素还有:我国国内各地开往欧洲和亚洲地区的中欧班列线路重复严重,各地班列在欧亚地区的货源地相近,货源竞争激烈,造成回程货物短缺、供不应求,回程率自然降低(27%);中欧班列在境外的线路较少,所覆盖的境外市场范围不大,导致货源有限(21%);我国国内人均收入水平较低,对欧亚地区货物的有效需求不足(18%);我国的进口关税水平较高,欧亚地区所生产的产品在国内缺

乏竞争力,进而导致欧亚商品进口到我国的意愿不高(13%);中国进口欧亚地区的货物类型不宜采用铁路运输,从而导致中欧班列回程率低(13%)。

(六)中国国际进口博览会的举办有利于缓解中欧班列回程率低的问题

2017年,习近平总书记宣布中国将从2018年起举办中国国际进口博览会。^[1]进口博览会是全球第一个以进口为主题的国家级博览会,目的在于体现我国始终坚持贸易自由化和经济全球化的立场,主动将中国市场向世界各国开放,鼓励外国商品进入中国。在上海举办的首届中国国际进口博览会共有68个国家、3个国际组织进行参展,其中11个参展国来自亚洲地区、9个参展国来自西亚非洲地区、5个参展国来自欧亚地区、15个参展国来自欧洲地区。那么在经济学人看来,中国国际进口博览会是否能够缓解制约中欧班列健康持续发展的回程率低的困境?

从图 11 可以看出,在所有被调查的经济学人 当中,超过一半以上的经济学人(57%)认为,在 我国每年所举办的中国国际进口博览会将会改 善中欧班列回程率低的问题; 29%的经济学人无 法对中国国际进口博览会是否能够改善中欧班 列回程率低下这一问题作出判断; 仅 14%的经济 学人认为中国国际进口博览会难以改善中欧班 列回程率低的问题。

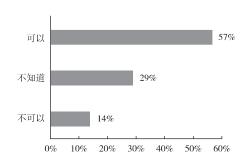


图 11 中国国际进口博览会对中欧班列回程率低的影响

四、中欧班列运行与中-欧亚跨境电商发展

跨境电商是一种基于互联网发展起来的新的跨国贸易形式。虽然跨境电商进行的跨国交易存在于虚拟的网络空间,但是交易的货物必须要通过具体的载体进行空间运输;而中欧班列则是穿行于中国与亚欧地区国家间进行货物空间运输的重要载体。基于此,《中国经济学人》就中欧班列与中国-欧亚地区国家间跨境电商发展的关系对经济学人展开了问卷调查。

(一)铁路运输是支撑全球范围内跨境电商发展的主要运输方式之一

无论是国内地区之间的本土贸易往来,还是国家之间的海外贸易活动,都离不开海上运输、空中运输和陆路运输三种货物运输方式。作为一种新的国际贸易新形态,跨境电商的发展壮大也需要选择适宜的

运输方式。那么在经济学人看来,全球范围内,哪一种运输方式(海上运输、空中运输和铁路运输)是目前跨境电商最为主要的货运方式呢?

关于该问题,37%的经济学人认为空中运输是跨境电子商务最主要的运输方式;32%的经济学人认为在跨境电商所采用的运输方式中海上运输才是最为重要的运输方式;31%的经济学人认为铁路运输是跨境电商所采用的最主要运输方式(见图 12)。

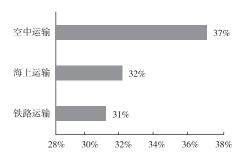


图 12 跨境电商不同运输方式的选择

(二)中欧班列对电子类型的跨境商务影响最大

互联网的使用与普及改变了以往传统的交易模式,尤其是跨国交易,使得消费者可以足不出户即可与境外销售商联系,选购境外商品。互联网经济使得跨境商务模式逐渐分为两种类型:传统商务和电子商务。前者是指供给者与需求者之间可以利用电话、传真、信函和传统媒介来实现商务的交易和管理,后者是指供需双方之间可以通过互联网等新型通信技术进行商务活动。随着中欧班列的不断发展壮大,其逐渐发展成为中国与欧洲和亚洲地区国家之间货物往来的重要运输载体,为从事中-欧亚传统跨境商务

和电子跨境商务活动的销售商和生产者提供多样性的运输选择。那么在经济学人看来,中欧班列的开通对何种类型的跨境商务(传统商务和电子商务)影响最大呢?

在所有被调查的经济学人当中,68%的经济学人认为中欧班列的运行对电子类型的跨境商务发展影响最大; 32%的经济学人认为中欧班列的发展对传统类型的跨境电 商发展最为有利(见图 13)。

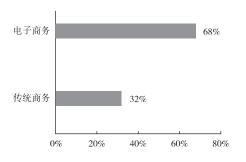


图 13 中欧班列对不同类型跨境商务的影响

(三)中欧班列对小型跨境电商企业发展影响最大

随着全球化不断深化和互联网技术的深入发展,从事跨境电商的门槛不断降低,不仅规模大、知名度 高的跨境电商企业可以有所作为,而且规模小、知名度低的跨境电商新兴企业也有机会做大做强。中欧 班列的开通为所有从事中国与欧亚地区国家之间贸易活动的跨境电商企业的发展提供了又一良好条件。 那么在经济学人看来,中欧班列的开通对哪一规模类型的跨境电商企业发展影响最大呢?

关于该问题,大部分经济学人(72%)认为中欧班列的开通对中小型跨境电商企业发展影响最大。其中,38%的经济学人认为小型跨境电商企业受中欧班列运行影响最大,34%的经济学人认为中欧班列的运行对中型跨境电商企业的发展促进作用最大,仅28%的经济学人认为大型跨境电商企业从中欧班列的发展中获益最大(见图14)。

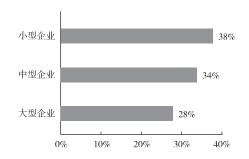


图 14 中欧班列对不同规模类型的跨境电商企业的影响

(四)成本低是跨境电商选择中欧班列作为货物运输方式的最主要原因

一般来说,在中国与欧亚地区之间运送货物,相比海运和空运,中欧班列存在很多优势:比海运时间短、比空运成本费用低、运载货物类型不受限等。那么在经济学人看来,跨境电商为何选择中欧班列作为 其货物的运输方式呢?

在所有被调查的经济学人当中,34%的经济学人认为,从事中-欧亚地区间跨境商务的企业之所以选择中欧班列作为其商品运输的方式最为主要的原因在于,中欧班列是在三种运输方式(海运、空运及陆运)中成本最低、价格最为合适的运输方式;26%的经济学人认为跨境电商企业之所以选择中欧班列作为

其物流运输方式是因为,地方政府对选择中欧班列进行运输的跨境电商企业进行财政补贴;21%的经济学人认为中欧班列所花费的物流时间要比海运运输时间节省一半以上,因此时间运输周期短是跨境电商企业选择中欧班列的最主要因素;19%的经济学人认为中欧班列对所运输的货物类型无任何限制,因此跨境电商企业将首选中欧班列作为其物流运输方式(见图15)。

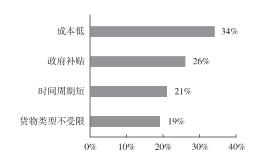


图 15 跨境电商选择中欧班列的原因

(五)运输时间长是制约中欧班列促进跨境电商发展的最主要因素

中欧班列虽然在推动中国与欧亚地区间跨境电商发展的过程中存在诸多优势,但是也面临诸多困难,这些也成为制约中欧班列发挥作用的瓶颈。那么在经济学人看来,制约中欧班列推动中欧亚地区跨境电商发展的最大障碍是什么呢?

关于该问题,47%的经济学人认为,在所有制约中欧班列促进跨境电商发展的因素当中,最为主要的制约因素是中欧班列运行空间跨度过大,运输距离过长,物流速度过于缓慢,和空运相比,缺乏时间优势;

23%的经济学人认为所面临的最大障碍是,相比于海运而言中欧班列运输成本高昂,缺乏成本优势;16%的经济学人认为,来自海运和空运的激烈竞争,是制约中欧班列对跨境电商发展发挥促进作用的最主要因素;仅14%的经济学人认为中欧班列的空间运输环境恶劣,自然环境条件复杂,对所运输的货物质量和保鲜程度具有一定的破坏性,因此运输环境是制约其促进跨境电商发展的最大障碍(见图16)。

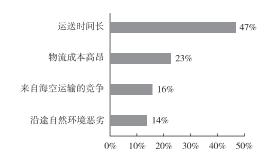


图 16 制约中欧班列促进跨境电商发展的原因

五、中欧班列与我国产业升级

铁路交通运输业是影响一个国家或地区产业发展及产业结构升级的重要基础设施之一,因此中欧班列的运行将会对我国产业结构的调整带来较为深刻影响。基于此,《中国经济学人》就中欧班列发展与我国产业升级的关系对经济学人展开了问卷调查。

(一)中欧班列对我国产业升级兼具促进和阻碍双重作用,但以促进为主

当前我国正处于产业升级和新旧动能转换的关键时期,而中欧班列作为中国与欧亚地区国家间国际贸易往来的重要运输载体,势必会对站点地区产业结构调整产生一定的影响。那么在经济学人看来,中欧班列的发展会对我国产业升级产生何种影响呢?

在所有被调查的经济学人当中,多数经济学人(61%)认为中欧班列的开通对我国产业升级同时存在促进和阻碍双重作用,但是以促进作用为主;25%的经济学人认为中欧班列的运行对我国产业升级仅具

有促进作用;6%的经济学人无法判断中欧班列的发展对我国产业升级会产生的最大影响是什么;5%的经济学人认为中欧班列运行难以对我国产业升级产生任何作用;3%的经济学人认为中欧班列的开通对我国产业升级同时兼具促进和阻碍作用,但是以阻碍作用为主;而没有经济学人认为中欧班列的发展对我国产业升级仅具有阻碍作用(见图 17)。

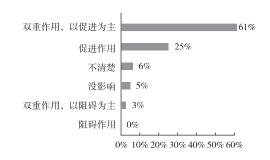


图 17 中欧班列对我国产业升级的影响

(二) 优化全国产业布局是中欧班列促进我国产业升级的主要途径之一

作为影响我国产业升级的重要因素之一,中欧班列的发展会通过不同的作用机制和路径推动我国产业结构向高级化和合理化迈进。那么在经济学人看来,中欧班列是如何促进我国产业升级的呢?

关于该问题问卷设置了7个选项,并规定每个参与调查的经济学人限选三项。图18结果显示,在经济学人看来,中欧班列推动我国产业升级的排名前三位的作用机制分别是:第一,中欧班列的运行大大地降低了我国内陆地区进行国际贸易的运输成本,有利于东部地区较为先进的产业向中西部地区转移,促进了产业在全国范围内的优化布局(62%);第二,由于在



图 18 中欧班列促进我国产业升级的渠道

中欧班列所经过的地区中,存在很多发展中国家,其基础建设相对落后,基建需求较大,而我国经过四十年的快速发展,基础建设能力发展迅猛,因此中欧班列的开通运行有利于我国与沿线国家进行产能合作,间接地促进我国产业升级(39%);第三,国内开通中欧班列的站点地区,由于运往境外货物的物流成本降低,国际物流运输方式多样而便利,因此有利于吸引大量高新技术产业在此集聚,进而促进站点地区的产业升级(36%)。经济学人认为,中欧班列还可以通过以下方式促进我国产业不断升级:中欧班列的运行带动了跨境电商等新经济的发展,有利于产业结构不断调整优化(35%);中欧班列的开通有利于开拓境外市场,扩大我国产品的需求市场规模,促进国内生产分工的深化,加速技术的进步(34%);中欧班列的不断发展有利于促进我国与欧洲发达国家之间的高新技术产品的贸易往来,通过产品贸易带来技术外溢效应,加速我国技术创新的速度(30%);中欧班列的开通有利于促进国内站点地区的交通运输、仓储和邮政等服务业的发展,不断提高服务业在地区生产总值中的比重,进一步优化当地的产业结构(11%)。

(三)对高新技术产业带动作用小是中欧班列促进产业升级所面临的主要问题之一

中欧班列促进我国产业升级并非一帆风顺,也面临诸多制约因素和困境。那么在经济学人看来,中欧班列在促进我国产业升级过程中所面临的最大阻碍是什么呢?

关于该问题问卷设置了5个选项,并规定每个参与调查的经济学人限选三项。图 19 结果显示,在经济学人看来,中欧班列在促进我国产业升级过程中面临诸多障碍,排名前三名的障碍分别是:首先,中欧

班列的发展表面看是为国内站点地区带来了高新技术产业的集聚,但是这些产业在站点地区的加工生产过程是处于整个产业价值链的低附加值环节,即班列在站点地区所带动的产业类型主要是资源密集型和劳动密集型产业,对知识和技术密集型产业的发展带动作用较小,因此不利于站点地区的产业结构向高级化和合理化发展(54%);其次,由于欧洲对华出口的高新技术产品实施管制,中欧班列所运输的货物类型主要是原材料、初级产品等非知识技术货物,因此对国内站点地区产业发展所产生的技术外溢效应较小(50%);最后,由于中欧班列所经过的国家大部分为发展中国家,而发达国家数量较少,因此使得国内站点地区与发达国家站点地区之间的产业关联度较低,难以形成前后关联度较高的高新技术产业分工体

系(46%)。中欧班列在促进我国产业升级过程中还面临其他制约因素:中欧班列目前所覆盖的境外国家数量较少,境外市场规模不大,对加快我国与沿线国家的国际产能合作的促进作用相当有限(42%);中欧班列的运行虽然为更多的劳动力提供了就业岗位,但是吸纳的多半是低技能劳动力,对高端人才的吸引和集聚能力十分有限(35%)。

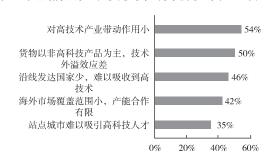


图 19 制约中欧班列促进我国产业升级的因素

(四)地方政府挤占创新资源是中欧班列抑制产业升级的主要作用机制之一

中欧班列发展对我国产业结构的调整和升级发挥重要作用的同时,也通过特定的作用机制和渠道对我国产业升级产生了阻碍作用。那么在经济学人看来,中欧班列的发展阻碍我国产业升级最为重要的作用机制是什么呢?

从图 20 可以看出,对于该问题,36%的经济学人 认为中欧班列的开通抑制我国产业升级的最大作用 机制是,中欧班列带动的多半是资源与劳动密集型、 低附加值产业的发展,容易使得国内站点地区的产业 经济发展形成对非高新技术产业发展的路径依赖,造 成产业发展转型升级困难,不利于新兴高新技术产业 的成长;32%的经济学人认为,开通中欧班列的省份,

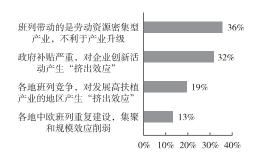


图 20 中欧班列抑制我国产业升级的渠道

地方政府为了提升政绩, 盲目扶持中欧班列发展, 不顾地方所具有的比较优势对班列的运行滥用财政补贴, 造成财政资源利用效率低下和浪费, 挤占了公共资源, 不利于实体经济的创新活动, 因此地方政府对中欧班列运行的市场乱干预是制约班列促进我国产业升级的最大障碍; 19%的经济学人认为, 由于中欧班列线路在境外国家的分布相对单一, 而具有不同产业结构的不同地区竞相开通中欧班列, 导致班列运行线路的拥堵, 对那些集聚了高新技术产业或以高新技术产业为主导的国内站点地区产生了挤出效应, 不利于我国整体产业的优化升级, 因此线路拥堵成为制约班列促进我国产业升级的最主要的因素; 13%的经济学人认为, 中欧班列目前在我国的发展呈现出遍地开花的特点, 各地区同质化和重复建设严重, 并且存在恶性竞争, 使得产业发展的集聚效应和规模效应被大大削弱, 因此各地中欧班列的重复建设和过

度竞争成为制约班列促进我国产业升级的最主要的因素。

(五)中欧班列对西部地区产业升级影响最大

由于中欧班列在我国境内分布具有区域性差异特点,因此中欧班列对我国各地区的产业升级所起到的影响和作用并非具有均等性,而是具有地区差异性。那么在经济学人看来,中欧班列对我国东部、中部

和西部三个地区哪一区域的产业升级影响最大呢?

在所有被调查的经济学人当中,过半的经济学人(58%)认为,中欧班列的开通对我国西部地区产业结构的优化升级影响最大;27%的经济学人认为,中欧班列的发展对中部地区的产业升级优化最为有利;15%的经济学人认为,中欧班列的开通最有利于东部地区的产业升级(见图 21)。

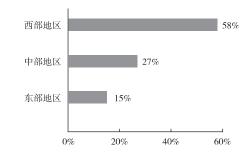


图 21 中欧班列对不同地区产业升级的影响

六、结论

从 2011 年中欧班列首次开通以来,已累计开行了 14 691 列,中国境内已有 62 个城市开通了来往于我国与欧亚地区国家的中欧班列,联通了 15 个欧洲国家的 51 个城市,铺行路线高达 68 条。^[2]中欧班列为我国及沿线欧亚国家的发展带来了重大机遇。为了了解经济学人如何看待中欧班列的发展及其影响,《中国经济学人》杂志为此对经济学人展开了问卷调查。结果显示,多数经济学人有以下几点共识:

- (一)中欧班列与"一带一路"倡议能够形成良好的互促关系,但是国家间的安全信任度较低是阻碍两者互促的首要因素。首先,绝大部分经济学人大体和稍微了解中欧班列;其次,中欧班列有利于"一带一路"倡议"五通"目标的实现;再次,中欧班列有利于激发沿线国家站点地区经济发展的新活力;最后,"一带一路"倡议建设中的政策互通有利于提升中欧班列通关效率;沿线国家安全信任度低是制约中欧班列与"一带一路"倡议互促的最主要问题。
- (二)中欧班列对我国(尤其是大西北地区)国际贸易总量有净增长效应,利于改善中欧贸易失衡,但这也面临通关效率低下及由于欧洲对华高技术产品出口管制所导致的回程率低等问题的困扰。第一,中欧班列对中欧亚地区国际贸易总量有净增长效应;第二,中欧班列有利于改善中欧贸易失衡问题;第三,中欧班列对西部地区外向经济发展的影响最大;第四,通关效率低下是制约中欧班列促进中欧亚地区贸易发展的最大障碍;第五,欧洲对华高技术产品的出口限制是导致中欧班列回程率低的重要原因;第六,中国国际进口博览会的举办有利于解决回程率低的问题。
- (三)运输成本低的中欧班列为中欧亚地区跨境电商发展提供了有利条件,但其运输时间过长影响了班列这种促进作用的发挥。第一,目前在全球范围内铁路运输是跨境电商的主要运输方式;第二,相比于传统跨境商务,中欧班列对电子跨境商务影响更大;第三,相比于大型跨境电商企业,中欧班列对中小型跨境电商企业促进作用更大;第四,跨境电商选择中欧班列作为其货物的主要运输方式是因为其成本低廉;第五,运输时间过长是制约中欧班列促进跨境电商发展的最主要因素。
- (四)中欧班列虽然通过优化产业布局(尤其是西部地区)促进我国产业升级,但也存在对高技术产业带动作用小及由班列恶性竞争和政府对产业技术创新资源挤出等问题。第一,中欧班列对我国产业升

级兼具促进和阻碍作用,但以促进作用为主;第二,优化全国产业布局是中欧班列促进我国产业升级的主要原因之一;第三,中欧班列促进产业升级所面临的主要问题之一是对高新技术产业带动作用小;第四,中欧班列抑制我国产业升级的原因在于,政府对中欧班列的盲目补贴挤占了产业技术创新资源;第五,中欧班列对西部地区产业升级影响最大。

参考文献:

- [1] 国纪平. 共赴合作共赢的"东方之约"[N]. 人民日报,2018-11-04(001).
- [2] "一带一路"建设工作领导小组办公室.共建"一带一路"倡议:进展、贡献与展望[R].北京:中华人民共和国国家发展和改革委员会,2019.

The Economists' Judgment on the Development and Impact of EU-China Railway Express: Analysis Based on Questionnaire Survey by China Economist

CHEN Ming-ming, LI Gang

(Institute for Industrial Econmy, Chinese Academy of Social Science, Beijing 100732, China)

Abstract: In May 2019, China Economist conducted a questionnaire survey of economists on the impact of CR Express on the four aspects of the Belt and Road, international trade, cross-border electronic commerce and industrial upgrading. Survey reveals that, firstly, CR Express and the Belt and Road can form a good mutual promotion relationship, but low security trust among countries along the line is the most important factor restricting the development of this relationship. Secondly, CR Express has a net growth effect on the total volume of international trade in China, especially in the northwest region, and is conducive to improving the trade imbalance between China and Europe, it also faces problems such as low efficiency of customs clearance and low return rate caused by European export control of high-tech products to China. Thirdly, CR Express with low transportation cost has provided favorable conditions for the development of cross-border e-commerce in Central Europe and Asia, but its long transit time has affected its promotion. Finally, although CR Express can promote the industrial upgrading of China by optimizing the industrial layout, especially in the western region, it also has some problems, such as small-scale action for high-tech industries, vicious competition and government intervention crowding out resources for industrial technological innovation.

Key words: CR Express; the Belt and Road; international trade; cross-border electronic commerce; industrial upgrading

(责任编校:朱德东)