

推动建设开放型世界经济

□ 韩叙

自由贸易互惠带来双赢

最近几年,国际舆论场上出现一种观点,认为自由贸易会“制造赢家和输家”。这些观点惯于将贸易顺差的概念偷换为“偷窃”,认为贸易顺差国“窃取”了逆差国的财富,导致逆差国成为输家。而要避免成为输家,需要对贸易进行“保护”。

想来,持有这种观点的人,应该没有读过美国经济学家穆瑞·罗斯巴德(Murray Rothbard)的名篇《通往效用和福利经济学的重建》。在这篇文章中,罗斯巴德借鉴了福利经济学的视角,并以帕累托优化为分析框架,推导出结论:自由贸易是一种帕累托改进,因此并不存在输家。只有当自由贸易受到干涉,输家才会出现。

所谓帕累托改进,又称帕累托改善或帕累托优化。它是意大利经济学家维尔弗雷多·帕累托在1906年首次提出的概念,大意是说,在不减少任何人福利的同时,至少有一人福利增加。

自由贸易正是这样一种机制。其本质是互惠的,只要有一方认为自己利益受损,交易就不会达成。而这也正是罗斯巴德这篇文章的核心观点:每一次自由交易都是一次帕累托改进。通过一次又一次帕累托改进,自由市场增进了全社会的整体效用。

有专家进一步发展了罗斯巴德的观点。他们认为,自由交换并不是传统意义上的“等价交换”,而是“溢价交换”,因为交易双方都会在内心权衡利弊,只有在“卖方确信商品售价高于成本”,且“买方认为商品价值高于价格”时,交易才能够达成。因此,对于交易双方而言,自由市场相当于“无中生有”出了新的价值。基于此,专家们提出,自由市场在增加全社会总效用方面具有“超乎想象的巨大能

量”,因此必须要热情拥抱经济全球化,支持自由贸易。

既然自由贸易利己又利他,为什么几百年来,还一直不断有人倡导贸易保护主义呢?

从贸易保护主义支持者的借口入手是一个不错的观察视角。

比如,一些人将维护本国就业作为借口。这种观点的错误之处在于混淆了手段和目的。劳动不是目的,而只是追求幸福生活的手段,为保护手段而放弃目的是本末倒置。进一步说,打着保护就业的旗号推行贸易保护主义,本质上是对先进生产力的排斥。在大部分情况下,那些具有竞争力的外国商品来自在相关科技领域以及产业链供应链上具有明显优势的生产国,而要保护本国就业,不仅意味着要把外国商品赶出去,还意味着要把相关先进技术、先进设备、先进理念甚至整条产业链供应链拒之门外,从而让落后的本国企业生存下来。如果这个逻辑说得通,那么,推行贸易保护主义还真真是个很没有效率的决策,更立竿见影的办法是把本国工厂全部砸烂,把高精尖设备通通扔掉,让一切退回手工时代。到时候,失业这么有“大工业时代”色彩的概念,自然就不存在了。

又比如,一些人认为“保护”贸易就是保护本国产业。这个观点乍看起来似乎很有道理,但同样经不起推敲。“保护”本身是有成本的,这个成本由谁来付?是生产国吗?当然不是。企业生产出了好产品,可以卖给东家也可以卖给西家,无论消费者是谁,来自哪里,企业还是照常赚钱。当然,生产企业确实会多多少少受到影响,毕竟市场空间压缩了,一定会波及供给端,但程度有限。可对于消费者,情况就完全不一样了。为购买心仪的产品,他们被迫支付了更高的价格,其中的差价,本质上就是本国消费者在为维持本国落后产业埋单。

中国商务部国际贸易谈判代表兼副部长王受文在不久前举行的国务院政策例行吹风会上明确表示:“历史已经表明,一个国家对中国加征关税并没有解决这个国家自身所存在的贸易逆差问题,相反,它推高了这个国家从中国以及从其他国家进口产品的价格。因为最终关税是由进口国的消费者和最终用户来支付,它必然导致消费者支付价格的上升,用户成本在提高,物价上涨导致了通货膨胀。”

另据美国穆迪公司推算,自中美经贸摩擦升级,美国消费者承担了加征对华关税92%的成本,导致美国家庭每年开支增加1300美元,也是这一观点的佐证。

还比如,有一些经济学家鼓吹,自由贸易会“不可避免地将收入从输家再分配给赢家”。持这种观点的人有意无意忽略了再分配的前提。再分配的前提是索取,即先要从一拨人手中拿走一些东西,然后交给另外一拨人使用。但在自由贸易的过程中,是不存在索取这个环节的,反倒是贸易保护主义支持者们反复提及的加关税,和索取紧密挂钩。因此,在分析自由贸易的过程中引入再分配的概念,是一种明显的逻辑混乱,有混淆视听之嫌。

除此以外,“揣着明白装糊涂”也是一个不可忽略的因素。

经济学上有个术语叫作“真实偏好”,说的是,相比于言语,行动总是更加诚实。打个比方,我有一小时空闲时间。我嘴上说“最爱看

书了”,但实际上却去打游戏,那么我的真实偏好是“相较于看书更爱打游戏”。如果我不但不承认自己的真实偏好,还不停寻找借口为自己辩护,更靠谱的推断是“我在骗人”。同理,那些支持者们真的想不明白贸易保护主义的弊端吗?未必。但这并不妨碍他们对自由贸易口诛笔伐,忽悠那些真没想明白的人们。而其背后的真实意图,也是路人皆知的。

目前,多边贸易体制正在经历困难时刻,保护主义在全球加速蔓延,世贸组织也面临前所未有的严峻挑战。然而历史大潮浩浩荡荡,不会因某个观点、某个国家而停滞,更不会因无心的误解或有意的抹黑而改道。



穿越阿尔卑斯的百年铁路

连漪

在海拔2256米的瑞士阿尔卑斯山腹地,奥斯皮齐奥·贝尔尼纳火车站静静地立于白雪皑皑的冰原之上。每到冬季,这座火车站都会迎来众多滑雪者与游客,他们搭乘现代化水力发电列车,沿着有百年历史的阿尔布拉—贝尔尼纳铁路,在百年石桥和隧道间穿行,驶向雪山、冰川与山谷的深处。

阿尔布拉—贝尔尼纳铁路全长122公里,连接瑞士图西斯与意大利蒂拉诺,途经196座桥梁、55条隧道和20个城镇。这条铁路是瑞士百年铁路雷蒂亚铁路的重要组成部分,被列入联合国教科文组织世界遗产名录。

这条铁路由1903年建成的阿尔布拉线和1910年建成的贝尔尼纳线组成,以沿线65米高的兰德瓦瑟高架桥和布鲁西奥螺旋形高架桥闻名。

2014年完工的新阿尔布拉隧道则被视为现代化与历史保护结合的典范。更宽更高的新隧道满足当代需求,而旧隧道被改造为应急通道。“一旦发生事故,旧隧道可以迅速疏散乘客,这是保障安全的最佳方案。”鲍曼说。

“我坚信创新与传统并不矛盾,两者可以完美结合。我们必须

名。布鲁西奥桥巧妙的设计,使列车能够在无需齿轨系统的情况下平稳爬坡。

“没有现代技术的支持,仅凭木材和石料,阿尔布拉线在短短5年内建成,这是一项非凡的工程。”雷蒂亚铁路首席执行官雷纳托·法夏蒂说。他归纳了这处世界遗产的三个关键点:标志性的石制拱桥、铁路与自然景观的和谐融合以及至今仍在使用百年铁路设施。

在雷蒂亚铁路工程主管卡尔·鲍曼看来,工业遗产不应只是博物馆中的展品,而应在保持运行的同时得以更新。“我们深知历史遗产的价值。它们必须继续发挥作用。”

据鲍曼介绍,阿尔布拉线的石桥和隧道至今仍保持原貌。铁路公司每年投入约6000万瑞士法郎(约合4.9亿元人民币)对这一铁路段进行维护,并严格遵守联合国教科文组织的保护标准,采用传统石材工艺修复,确保它们保留原有特色。

搭乘阿尔布拉—贝尔尼纳铁路列车的游客还可以扫描车上提供的二维码进行语音导览,了解沿途景点的历史背景,感受工业遗产的魅力。美国游客考特尼·卡普说:“这些解说帮助我们更好地理解这条铁路的历史,与窗外的壮丽风景相得益彰。”

同样来自美国的游客苏珊·鲍

须在保持铁路运营的同时进行翻修,确保轨道和基础设施的历史特征不变。”法夏蒂表示,翻修历史铁路以适应现代需求,无需拆除重建,是一种可持续方式。“这是一项挑战,也是一种荣誉。”

负责阿尔布拉—贝尔尼纳铁路维护工作的瑞士隧道公司安伯格集团总裁费利克斯·安伯格说:“阿尔布拉—贝尔尼纳铁路不仅是文物,也是每天为通勤者和游客服务的鲜活的日常交通设施。列车在古老的轨道上运行,但配备了电气化系统和无线网络等现代功能。”

安伯格指出,基础设施需要定期维护、现代化改造和升级,以确保既能服务于后代又能保留其历史价值。他认为人们应该将当前建造的铁路视为留给未来的遗产,给予它们妥善的维护。“瑞士铁路系统能够保持高准时的秘诀之一,正是长期以来对维护和修缮工作的高标准执行。”

阿尔布拉—贝尔尼纳铁路还将历史与现代生活相结合。雷蒂亚公司重启了百年蒸汽机车和普尔曼快车,这些列车经过改造后配备了空调和舒适座椅,满足当代旅客需求。区域列车配备复古餐车,让游客在怀旧氛围中享受旅途。铁路全线列车均采用水力发电,体现可持续发展理念。

搭乘阿尔布拉—贝尔尼纳铁路列车的游客还可以扫描车上提供的二维码进行语音导览,了解沿途景点的历史背景,感受工业遗产的魅力。美国游客考特尼·卡普说:“这些解说帮助我们更好地理解这条铁路的历史,与窗外的壮丽风景相得益彰。”

同样来自美国的游客苏珊·鲍

登说:“阿尔布拉—贝尔尼纳铁路沿途的风光实在太壮观了。这些景象是你乘坐其他交通工具无法看到的,只有在这条独具匠心的铁路路上才能体验到。”

在贝尔金站,游客还能参观阿尔布拉铁路主题博物馆,深入了解铁路历史和其开启阿尔卑斯山旅游新篇章的意义。

德国滑雪者默滕·贝克迈尔说:“这条铁路很便利,乘火车就可以到达每个小镇,我每年都会来三四次。”

法夏蒂表示,对许多瑞士人而言,阿尔布拉—贝尔尼纳铁路不仅是一条铁路,更是一种文化和身份认同。“人们以它为傲——这条铁路不仅是从A点到B点的交通路线,更给人带来一段自然、历史与技术融合的独特旅程。”

(据新华社电)

坐落在马六甲海峡北岸的马来西亚古城马六甲市最近尤其热闹。

自去年12月中马两国实施签证互免政策以来,两国人民交流互动日益频繁。统计显示,今年前10个月,到访马来西亚的中国游客超250万人次,马方赴华游客达108万人次。在这场“说走就走”的双向奔赴中,马六甲市无疑是表现最亮的一个。

马六甲市是马来西亚历史最悠久的城市,始建于1403年。凭借举世闻名的马六甲海峡,这座古城有力地推动了东西方的贸易往来和文化的交流,留下了丰富的文化遗产。2008年7月8日,马六甲市被列入世界文化遗产名录。

对于中国游客而言,马六甲不只适合观光,更值得体验。走在熙熙攘攘的街道上,耳边不时传来熟悉的中文,而“郑和”正是其中出现频率最高的词。

中国明代航海家郑和下西洋的故事在中马两国都有极高的传承载体,这一点在马六甲市体现得最为明显。公元15世纪上半叶,郑和七下西洋,五次驻节马六甲,极大促进了马六甲地区的繁荣。郑和船队以礼相待、友好交往的精神也被后人称颂。

漫步马六甲街头,总会有一种跨越时空的奇异感受:以鸡场街为中心的“官厂”所在地,也是早期华人迁居南洋的落脚点。在各具特色的骑楼间,总能遇到身着传统娘惹服饰的游客擎着纸伞缓缓走过;在附近曲折狭窄的街巷里,中国传统的瑞狮

印象

门环随处可见;而从三宝山、三宝井的名字就能知道,那里必然满足郑和留下的足迹……最近几更是举办了大量具有中国元素的活动,其中,以郑和文化、峇峇娘惹文化以及赛龙舟等为主题的民俗活动最受欢迎。

峇峇娘惹,是指早年间迁居马六甲的华人与当地居民通婚而形成的族群,男性后代称为“峇峇”,女性后代则称为“娘惹”。

随着族群不断发展壮大,峇峇娘惹在保留中华传统习俗的基础上又吸收了马来西亚本土文化精髓,形成独特的文化体系,峇峇娘惹也因此成为中马文化交流与融合的重要象征。比如,著名的娘惹菜就兼具了中国广东、福建的烹饪风格和马来西亚的本地特色。它的味道很特别,甜中似乎带了点酸,酸里似乎又有辛辣,复杂而充满了层次感。

另有网友总结了马六甲“必吃榜”:在马六甲,吃一顿海南鸡饭,简直是白来一趟。还有网友推荐当地特色的嗜嗜火锅,其吃法有点像火锅,配上整缸的沙茶酱调和汁,“哪怕‘肉食动物’也可以搞定一整盘蔬菜”。还有著名的“叻笋”,香醇的椰汁配上浓厚的咖喱,味道很独特,若是夹在黄面里,再配上芽菜,更是美味。

曾有美食家评论说,舌尖上的美味最能引起情感上的共鸣。只要一口嗜汤,就能品味到中国饮食文化的博大精深,感受到马来西亚的饮食特色。据媒体报道,2025年是郑和首次下西洋620周年,鸡场街也将连续第35年举办迎春活动。去马六甲感受一下那里的春节氛围,或许是个不错的选择。

周也