

内容提要

本期《区域动态》涵盖俄罗斯石油出口、俄乌冲突背景下的白俄罗斯、西方制裁下白俄罗斯的经济韧性以及波兰铁路建设四个专题。

在俄罗斯石油出口方面，专题内容选择《俄罗斯消息报》文章《藏在阴影中：为什么西方未能成功限制俄罗斯的石油出口》。自俄乌冲突爆发以来，俄罗斯石油出口受到西方国家制裁，但得益于“影子船队”的大量存在，俄罗斯的石油出口并未受到太大影响。俄罗斯的主要石油公司甚至利用乌拉尔原油价格下跌导致的税负减轻和实际上高昂得多的出售价格获得了丰厚利润。得益于石油出口贡献的巨大利润，俄罗斯经济呈现出一定的韧性。

在俄乌冲突背景下的白俄罗斯方面，专题内容选自俄罗斯《欧亚专家报》的专访文章，受访对象为白俄罗斯自由民主党主席奥列格·盖杜克维奇（Олег Гайдукевич）。在俄罗斯对乌特别军事行动一周年的背景下，盖杜克维奇就俄白联盟、国防一体化、联合军演、军工合作等问题展开分析，指出白俄罗斯边境面临的特别军事压力，以及白俄罗斯未来的安全战略。

在白俄罗斯经济韧性方面，专题内容选自白俄罗斯《经济报》的专访文章，受访对象为白俄罗斯经济部副部长德米特里·亚罗舍维奇（Дмитрий Ярошевич）。回顾 2022 年白俄罗斯的经济状况，他指出在严峻的外部经济环境下白俄罗斯撑过危机。此外，多位白俄罗斯政界和学界人士从科技创新投资、俄白一体化等角度分析白俄经济的前景。

在波兰铁路建设方面，专题内容选自《新兴欧洲》的分析文章《为什么波兰是改善中欧和东欧铁路联系的关键》。本文分析了当前形势下，在中东欧地区加大交通运输基础设施建设和投资的必要性、重要性及诸多可行方案，其中最重要的目的是将乌克兰纳入欧洲交通运输网络中。波兰将发挥其中东欧交通枢纽的重要地缘作用。

专题一 俄罗斯石油出口

藏在阴影中：为什么西方未能成功限制俄罗斯的石油出口

自去年俄乌冲突开始以来，西方国家对俄制裁以及实行石油价格上限等举措并没有成功限制俄罗斯的石油出口，目前俄罗斯有多达三分之一的石油及石油产品通过各种吨位的影子船队出口，即船只所有权难以追溯的船队，以规避制裁。其海外供应量与制裁前相比几乎没有减少。

走在黑暗中

“影子船队”或“黑暗船队”的说法产生于美国和欧洲对伊朗实施制裁后的 2012 年。对伊制裁开始后，许多油轮关闭了雷达应答器，其行踪极难追踪，此外，这些船只通常悬挂利比里亚、巴拿马、塞浦路斯、马耳他等国的旗帜航行，船只所有者也很难确定，可以借此逃避制裁的限制，因而被称作“影子船队”。后来，这些船只也被同样受到制裁的委内瑞拉广泛使用。随着对此类服务的需求增加，影子船队的数量开始迅速增长。

2022 年春，美国宣布全面禁止从俄罗斯购买石油，欧盟也开始部分限制从俄罗斯进口石油。这彻底改变了全球石油运输市场。害怕受到二级制裁的公司开始拒绝在俄罗斯港口装载石油。

在这样的背景下，各类影子船队的数量开始急剧增长。根据航运情报商 VesselsValue 提供的数据，2022 年向未知所有者出售的油轮数量创下新高：2022 年共向未知所有者售出 18 艘苏伊士油轮、15 艘阿芙拉型油轮和 22 艘 VLCC 超大型油轮，相较于 2021 年的出售额成倍增加。据专家估计，影子船队船只总量多达 600 艘，也有统计数据表示大概有 300-400 艘，其世界油轮船队中的份额可以占到 6-7% 到 10-12%。

黄金航道

俄罗斯无法完全凭借其国有公司的官方船队向国际市场供应石油和石油产品。以俄罗斯国有航运公司 Sovcomflot 为例，该公司目前有 10 艘苏伊士型油轮和 32 艘阿芙拉型油轮，合计有大约 500 万吨（3600 万桶）的运力，而俄罗斯每天仅通过海运就出口约 320 万桶原油。俄罗斯官方船队无法保障波罗的海和黑海港口的出口货物运输量。VLCC 超大型油轮以及更大的船只在运输方面也会更有效率。

因此，几乎不用怀疑，俄罗斯当前的石油出口主要依靠影子船队运输，但具体规模尚不清楚。船舶经纪商 Braemar 估计影子船队的货运量为 100 艘不同级别的船舶，而挪威雷斯塔能源公司（Rystad Energy）估计共有 103 艘船只，并推测其中一些船只只是今年购买的，还有一些船只则是从伊朗和委内瑞拉的航线转向俄罗斯航线的。对于此，Braemar 公司认为，2022 年有 33 艘影子船只改变了航线方向——从俄罗斯前往印度或中国。

为什么影子船队运营商愿意将伊朗和委内瑞拉的航线换成俄罗斯的航线？首先，俄罗斯的乌拉尔原油比伊朗和委内瑞拉的原油都要轻，加之俄罗斯乌拉尔原油对布伦特原油的折扣只有几美金。其次，俄罗斯供应商愿意提供更大幅度的折扣。运营商自然更愿意选择这种风险更小而溢价更大的方案。

然而，影子船队的壮大也带来了一些不明显的后果。首先是俄罗斯石油的超级利润贸易正在夺走其他方面的运输能力。其次，吨公里的数量正在显著增长，因为船只沿着更长的贸易路线运送石油，运输时间也 longer。此外，从事此类贸易的公司可能出于担心美国和欧盟政府的审查和报复，不想通过官方渠道与实施制裁和价格上限的国家合作。

制裁下的俄罗斯经济

得益于影子船队，俄罗斯得以继续以高于“价格上限”的价格出售石油。这也是由于俄罗斯推行的有关拒绝向支持“价格上限”的买方出售石油的反制裁措施，使得相关的贸易商除了影子船队别无选择。最近几个月，俄罗斯石油出口交付量甚至略有增加。但需要注意的是，俄罗斯石油公司以乌拉尔原油价格为基准缴纳税款，但却以高于乌拉尔原油价格出售石油，这导致俄罗斯税收大幅缩减，而俄罗斯石油公司则利用这一变局获得不菲的利润。俄罗斯当局后知后觉地意识到这一点后，决定于 2023 年 4 月起按照布伦特原油的报价收取税款，并提供固定折扣，但政府财政已经损失了很大一笔石油收入。

根据俄罗斯统计局公布的初步估计数据，俄罗斯 2022 年 GDP 下降 2.1%，表现出惊人的抵御外部冲击的能力。这可归功于以下因素：首先，卢布汇率在 2022 年大部分时间里保持稳定的高位，这有助于通过“进口替代”计划进口关键产品，防止供应中断。第二，出口带来了超额利润，因此社会和基础设施部门的预算支出增加，为经济韧性提供了支持。第三，政府需求支持了关键制造业的增长，俄罗斯当局设法避免了失业率的激增，并迅速应对了通货膨胀的冲击。俄罗斯经济学家基于预算支出预计 2023 年俄罗斯 GDP 变化将接近于零。

(张韵迪 编译)

材料来源

本文编译自俄罗斯消息报(Известия)2023年2月24日文章《Постоим в тени: почему экспорт нефти из РФ не удалось ограничить》(藏在阴影中：为什么西方未能成功限制俄罗斯的石油出口)，作者为该报记者德米特里·米古诺夫(Дмитрий Мигунов)。

原文见：<https://iz.ru/1473872/dmitrii-migunov/postoim-v-teni-pochemu-eksport-nefti-iz-rf-ne-udalos-ogranichit>

补充信息

- [1] 《因祸得福：俄罗斯石油公司为何从低迷的乌拉尔原油价格中获益》(Выгоды от потерь. Почему российские нефтяники выигрывают от дешевого Urals)，<https://carnegieendowment.org/politika/89072>
- [2] 《适应冲击：经济学家谢尔盖·科尼金谈俄罗斯 2022 年 GDP 好于预期的原因以及对 2023 年指标的预期》(Адаптация к шокам: Экономист Сергей Коныгин – о том, почему ВВП России в 2022-м был лучше прогнозов и чего ждать от показателя в 2023-м)，<https://iz.ru/1473483/sergei-konygin/adaptatciia-k-shokam>

专题二 俄乌冲突背景下的白俄罗斯

与俄罗斯开展国防合作保障白俄主权安全

2月23日，白俄罗斯和俄罗斯都庆祝了“祖国保卫者日”这一具有苏联特色的节日，两国都是苏联军队的主要继承者。在两国与乌克兰关系均走向破裂的今天，俄白在国防安全领域的深度合作深有用意。2021年底，俄罗斯与白俄罗斯签署了《联盟国家一体化法令》和《联盟国家军事学说》等文件，其中提到加深军贸合作、加速融合军事力量建设等深度一体化合作项目。俄白共建联合防空部队，并定期开展联合军演，共同应对边境安全威胁。

安全局势分析

白俄罗斯非常清楚西方的计划。在俄罗斯发动特别军事行动以来，西方一直在白俄罗斯边境煽风点火，升级局势，试图将白俄罗斯也卷入战争。而白俄罗斯不会向西方势力屈服，当前白俄罗斯当局在军事领域的一切努力和行动都是为了防止真正的战争发生。国家的军队、武器装备和军事力量越强大，潜在敌人贸然采取行动的可能性就越小。

目前乌克兰在与白俄罗斯的边境上集结了约15000名士兵，波兰也将近30000名士兵派驻到两国交界处。乌克兰几乎炸毁了所有的公路和铁路桥梁，在白乌边境道路上埋设了地雷，并对白俄罗斯的边防人员进行挑衅。对此白俄罗斯非常不满，因为乌克兰和波兰的行为已经超越了防御性需求，表现出进攻性。

在不久前的外国记者见面会上，白俄罗斯总统亚历山大·卢卡申科回顾了“伟大卫国战争”的历史。白俄罗斯自由民主党主席奥列格·盖杜克维奇指出，这是一个很好的类比，当时西方曾承诺战火不会波及苏联，但事实证明这是一种欺骗，今后白俄罗斯不会再犯这样的错误。盖杜克维奇强调，当前白俄罗斯致力于让世界看到自己的力量，让所有人都了解攻击白俄罗斯、发动导弹袭击和试图夺取领土的严重后果。

俄白军事一体化

白俄罗斯与俄罗斯正在作为一个有机体采取行动。

首先，两国修正了“国家安全”的含义。此前，俄罗斯和白俄罗斯都倾向于回避较为尖锐的安全问题，试图与潜在的敌对方搭建沟通桥梁。然而在西方促成这一公开的冲突后，需从更现实的角度解读“安全”，看清国家此刻面临的威胁，暂时停止有关裁军问题的讨论。

第二，两国军队和后勤保障部门保持良好的互动和合作，并通过频繁军演协调整合联合部队的作战能力；两国境内也有大量训练和战斗中心投入使用。尽管俄白的军事行动长期受到西方的批评和指责，但现在只有一个选择——那就是组建强大有力的盟军，强大是消除战争的唯一方法。

第三,两国致力于共建军工综合体,升级军队装备。苏联时期的军工产业在俄罗斯和白俄罗斯得到良好的保存,未来实现军工生产的自给自足是两国的重要发展方向。近日卢卡申科会见俄罗斯总统普京,双方就在白俄罗斯生产军用飞机达成共识,卢卡申科提议在白俄罗斯生产苏-25 攻击机,瞄准器、光学仪器等其他军用装备的生产也将提上日程。

白俄与欧美关系

俄罗斯与白俄罗斯在经济领域也深度捆绑。卢卡申科指出,俄白经济一体化计划中约 80%的工作已完成,在西方经济制裁的背景下,两国计划加强经济立法、货币政策以及支付系统的统一。同时,俄罗斯与白俄罗斯正在努力克服西方制裁,两国企业家将西方撤离市场视为机会之窗,意欲借此机会填补空缺。

1991 年至 2020 年,白俄罗斯与欧盟的关系由短暂的升温迅速进入长期的冷却。白俄罗斯倾向于与欧盟在经济和贸易领域深化合作,而欧盟侧重于政治问题,将一些政治任务作为开展合作的交换条件。在欧盟看来,白俄罗斯是深受俄罗斯影响的专制国家,也被看作是一个反国际法的国家,欧盟甚至拒绝承认 2020 年总统选举的结果;2020 年 6 月白俄罗斯暂停参与欧盟的“东部伙伴关系计划”,以回应欧美对白俄罗斯公民实施的多项个人制裁。在官方关系渐冷的态势下,欧盟加强与民间团体、社会组织的合作,自 2020 年 8 月起欧盟已经拨款约 6500 万欧元支持独立媒体、妇女、青年等团体,并承诺提供 30 亿欧元实施“向民主过渡”计划。欧盟还提出一个新的政策方案,在否认白俄罗斯选举结果合法性的同时,支持建立海外“协调委员会”和“国家反危机机构”,扶植境外“过渡内阁”。欧盟对白俄罗斯当局的态度将长期保持。

与欧盟相比,美国并不十分关注白俄罗斯内政,而是从乌克兰局势出发考虑安全问题。美国同样对白俄罗斯施加各项制裁,但更多考虑本国生产者的利益和影响,因而美国的制裁标准和方案更加灵活。

(张淼煜 编译)

材料来源

本文编译自俄罗斯《欧亚专家报》2023 年 2 月 23 日专访文章《Оборонное сотрудничество с Россией защищает суверенитет Беларуси》(与俄罗斯开展国防合作保障白俄主权安全),作者为白俄罗斯自由民主党主席奥列格·盖杜克维奇(Олег Гайдукевич)。

原文见:

<https://eurasia.expert/gaydukevich-oboronnoe-sotrudnichestvo-s-rossiey-zashchishchaet-suverenitet-belarusi/>

补充信息

[1] 《“制裁是长期的”,白俄罗斯对与欧盟和美国的关系有何期待》(«Санкции – это надолго». Чего ждать Беларуси от взаимоотношений с ЕС и США),

<https://eurasia.expert/chego-zhdet-belarusi-ot-vzaimootnosheniy-s-es-i-ssha/>

- [2] 《卢卡申科赞扬落实俄白一体化计划》（Лукашенко оценил выполнение программ интеграции с Россией），
https://eurasia.expert/lukashenko-otsenil-vypolnenie-programm-integratsii-s-rossiey/?sphrase_id=50198

专题三 白俄罗斯经济韧性

西方制裁下 2022 年白俄罗斯经济蓬勃发展

2022 年对白俄罗斯经济来说是充满挑战的一年。在受到西方制裁的背景下，白俄罗斯政府致力于保持国内局势稳定，降低外部动荡对经济发展的不良影响。此外，白俄罗斯积极参与俄罗斯的进口替代计划，同步经济、联合发展的模式有助于抵抗外部动荡，整合开发和创建联合项目，奠定良好的基础，最终形成共同经济体。

白俄罗斯经济发展

尽管受到西方经济制裁，白俄罗斯经济在 2022 年仍保持活力。白俄罗斯经济部副部长德米特里·亚罗舍维奇（Дмитрий Ярошевич）指出，政府已经完成对 2022 年国内生产总值的首次评估。按照现行货币价值计算，国内生产总值为 1914 亿白俄罗斯卢布，相当于去年货币价值的 95.3%，国内生产总值的增长率为-4.7%。在制裁压力下，白俄罗斯基本稳住了下滑态势。过去四个月里，国家工业取得良好成绩，实现 8% 的增长；食品工业、木材加工业等传统领域也表现积极，农业实现 3.6% 的增长。另外在住房保障方面，2022 年共建成 422.6 万平方米的住房，超出 420 万平方米的年度既定目标。针对 2023 年的经济发展，白俄罗斯总统卢卡申科制定了 3.8% 的增长目标，国家各部门、各领域都在致力于完成这一任务。由于欧盟施加制裁、俄罗斯部分领空关闭、与乌克兰的交通中断，白俄罗斯物流业也面临额外挑战。对此，国家也在现有成熟物流联系的基础上开发新市场。2022 年 9 月签署了一项关于白俄罗斯货物过境俄罗斯领土的政府间协议，通往中国的陆路路线也已制定，据统计过去一年白俄罗斯企业向中国出口的集装箱产品比 2021 年高 5 倍以上。

白俄罗斯正在实施《2021-2025 年国家创新发展计划》，将在未来五年大力发展突破性技术。白俄罗斯国家科学技术委员会第一副主席安德烈·科索夫斯基（Андрей Косовский）在国家科学技术委员会会议上指出，2022 年通过五个部长会议的法令，有 15 个新项目被列入国家发展计划。用于实施这一计划的资金达到 11 亿白俄罗斯卢布，其中近 63% 为外国投资，20% 为国家预算。2022 年有 5 个新生产综合体投入使用，创造大量的新就业机会。他表示，2023 年将继续致力于提升生产效率，将白俄罗斯创新基金由单一的预算运营基金变为具有资源基础和现代创新融资机制的成熟基金。白俄罗斯还提出了 6 个“未来项目”，具体包括国家电力运输、农工综合体的生物技术、精细农业、创新医疗、制药生物技术、智慧

城市。安德烈·科索夫斯基认为，“在外部战线复杂的背景下，密集的科学和技术发展非常重要。国家发展只能依靠自己的科学和创新。”

俄白经济共同体

“白俄罗斯与俄罗斯关系的重点内容是扩大经贸合作”，俄罗斯副总理阿列克谢·奥维尔丘克（Алексей Оверчук）指出。他在明斯克举行的俄白联盟国家部长级理事会高级别小组会议上强调，“俄罗斯与白俄罗斯因数百年的共同历史和创造繁荣的共同心愿团结在一起，两国应在一体化框架下尽力消除经济之间的壁垒，为合作关系的发展创造良好条件。白俄罗斯和俄罗斯一体化发展的关键推动力是联盟国家最高国务委员会签署的法令，该法令批准了联盟国家框架下的 28 项合作计划，这是空前深入的一揽子文件，主要涉及部门合作，几乎涵盖了所有领域，尤其是经济部分，这一方案将使俄白经济牢不可分。”

白俄罗斯经济专家瓦列里·贝涅夫（Валерий Байнев）指出，2022 年俄白联盟国家的金融体系发生重大调整。为减少美元和欧元波动、货币市场投机、经济制裁对本国经济的影响，转而以本国货币进行相互结算。2022 年在 28 个联盟国家计划的启动下，俄罗斯和白俄罗斯的本币结算超过贸易额的 80%，这是欧美经济压迫下俄白的必然选择。当前两国银行正在为白俄罗斯的企业研制方案，为白俄罗斯向俄罗斯的出口创造便利条件。俄罗斯已经取消了对白俄罗斯商品供应的几乎所有限制，多年来横在两国之间的壁垒正在消除。这首先体现在能源价格上。这是两国贸易史中第一次，俄罗斯同意在接下来三年中以同一定价向白俄罗斯出售能源。根据双方长期关系的稳定性可以推定，2022 年将是两国之间相互贸易额创纪录的一年。

白俄罗斯战略研究所研究员奥莉加·拉佐尔金娜（Ольга Лазоркина）指出，“俄白之间的互动可以有效抵御制裁压力，白俄罗斯和俄罗斯一体化是顺应潮流的发展过程，需要适当释放其活力。去年的情况表明，联盟国家已经准备好应对严峻的经济形势，进口替代方案是一项重大成就。”另外，专家还补充道，“在联盟国家框架下深化一体化进程是莫斯科和明斯克对西方混合战争的回应。保持一体化的步伐以确保动态的可持续性非常重要，白俄罗斯高度关注双方投资和融资的稳定性，希望将金融系统的战略安全提高到一个高度。在国际经济已经被地缘政治绑架的背景下，从西方掌控的结算系统中独立出来不再只是一项可有可无的任务，而是迫切的现实要求。”

（张淼煜 编译）

材料来源

本文编译自白俄罗斯《经济报》2023 年 1 月 24 日专访文章《ВОПРЕКИ САНКЦИЯМ ЭКОНОМИКА В 2022 ГОДУ ДИНАМИЧНО РАЗВИВАЛАСЬ》（尽管受到制裁，但白俄经济在 2022 年蓬勃发展），作者为白俄罗斯经济部副部长德米特里·雅罗舍维奇（Дмитрий Ярошевич）。

原文见：

<https://belarus-economy.by/ru/economy-news-ru/view/vopreki-sanktsijam-ekonomika-v-2022-godu-dinamichno-r-azvivalas-1086/>

补充信息

- [1] 《白俄罗斯与俄罗斯关系的关键领域是增加经贸合作》（Ключевое направление отношений Беларуси и России – расширение торгово-экономического сотрудничества），
<https://www.sb.by/articles/overchuk-klyuchevoe-napravlenie-otnosheniy-belarusi-i-rossii-rasshirenie-torgovo-ekonomicheskogo-sot.html>
- [2] 《白俄罗斯和俄罗斯应增加本币结算份额》（Беларуси и России следует увеличивать долю взаиморасчетов в национальных валютах），
<https://www.belta.by/opinions/view/belarusi-i-rossii-sleduet-uvlichivat-dolju-vzaimoraschetov-v-natsionalnyh-valjutah-8545/>
- [3] 《高科技项目及其投资，创新领域如何驱动》（Высокотехнологичные проекты и их финансирование. Как развивается сфера инноваций），
<https://www.belta.by/comments/view/vysokotehnologichnye-proekty-i-ih-finansirovanie-kak-razvivaetsja-sfera-innovatsij-8599/>
- [4] 《28 个一体化项目的实施彰显俄白和睦优势》（Реализация 28 интеграционных программ уже показала выгоду от сближения Беларуси и России），
<https://www.belta.by/opinions/view/realizatsija-28-integratsionnyh-programm-uzhe-pokazala-vygodu-ot-sbli-zhenija-belarusi-i-rossii-8558/>
- [5] 《白俄经济挺过测试》（Экономика выдержала проверку на прочность），
<https://www.belta.by/comments/view/ekonomika-vyderzhala-proverku-na-prochnost-8588/>

专题四 波兰铁路建设

为什么波兰是改善中欧和东欧铁路联系的关键

俄乌战争让人们认识到在中东欧地区进行铁路等交通运输基础设施建设投资的重要性，而波兰正在规划建设中的中央交通港可能在未来发挥重要作用。

建设“欧洲丝绸之路”

早在 2018 年发表的一项研究中，奥地利著名智库维也纳国际经济比较研究所（WIIW）提出了建设“欧洲丝绸之路”的想法，呼吁欧洲各国建立联通的基础设施网络和交通战略，以充分利用欧洲大陆的全部经济潜力，并且欧洲大陆的“丝绸之路”不应该依赖于与“一带一路”打擂台来实现既定目标，而是应自行投资以确保其符合欧洲的优先事项。

在过去的几十年中，改善欧洲大陆东西向和南北向交通网络的需求一直很明显，但俄乌冲突的爆发迫使决策者深刻反思欧洲大陆交通网络的优先建设方向。

在俄乌冲突中，乌克兰铁路的韧性正是乌方应对俄罗斯攻击的关键部分。在俄罗斯发动特别军事行动之前，乌克兰每月出口约 600 万吨粮食，去年 5 月乌克兰粮食出口量下降至约 100 万吨。此外，由于苏联时期建造的铁轨轨距不同，乌克兰陆路粮食出口需要由乌克兰的火车转移到乌波边境的货车上。可以说，俄罗斯对乌克兰黑海航线的封锁数月来一直威胁着全球粮食安全，直到联合国在 2022 年夏天促成一项允许乌克兰恢复粮食出口的协议后情况才有所好转，这使人们认识到改善跨境铁路基础设施的必要性，以为海运提供替代方案。

需要长期解决方案

2022 年 11 月，欧盟委员会、欧洲投资银行、欧洲复兴开发银行和世界银行集团宣布已调度 10 亿欧元用于建设“团结通道”，以加强全球粮食安全以及为乌克兰经济提供生命线。就在这项声明发出的前一天，欧洲议会批准了两项新的欧盟公路运输协议，暂时为公路货运提供便利。

尽管这些行动是值得欢迎和必要的，但其暂时性更加突出了在东欧地区非欧盟国家与欧盟之间长期投资建设交通线路的重要性，特别是铁路。

从长远来看，更有希望的方案是欧盟“全欧交通网络”（TEN-T）的东扩计划：延伸到乌克兰马里乌波尔港口和敖德萨港口。欧盟交通运输专员阿迪娜·瓦莉安（Adina Vălean）表示，一旦俄乌冲突结束，这些走廊将是重建乌克兰交通基础设施的关键优先事项之一。

欧盟已经意识到需要向其近邻国家提供基础设施投资的必要性和紧迫性。去年 12 月，欧盟正式公布“全球门户计划”，预计将在 2027 年前投入 3000 亿欧元资金，将聚集多个国家和金融发展机构的力量，包括欧洲投资银行和欧洲复兴开发银行，协助发展中国家兴建基础设施，并且带动其他私营领域机构撬动投资，产生所谓的“转型”影响。

然而，维也纳国际经济比较研究所执行董事马里奥·霍尔兹纳（Mario Holzner）认为，“全球门户计划”可能不是现在所需交通网络的最佳来源。他指出，“欧洲投资银行的项目通常需要很长时间才能完成文件准备工作，而且这些项目不允许带有政治性，因此无法确定与乌克兰的任何交通线建设是否会在短期内实现‘融资’。”

波兰：中欧和东欧的新铁路枢纽？

目前，连接乌克兰和欧盟国家的铁路线有多种方案：第一，重修乌克兰和摩尔多瓦的铁路。第二，欧洲跨境铁路方面的权威人士乔恩·沃思（Jon Worth）建议大力投资客运列车的双轨距铁路技术。第三，沃思还提出了一个适合短期内改善现状的方案——梳理当前列车的时刻表，协调乌克兰和波兰列车的抵离时间，确保从乌克兰出发的乘客可以穿过站台直接登上波兰的火车。第四，对于前往欧洲的乌克兰货物，乔恩·沃思提出了在乌波边境投资建设最先进的转运基础设施的想法——集装箱化一切。

但无论欧洲最终选择何种解决方案,波兰都将在连接东欧和西欧的铁路方面发挥关键作用。在过去的十年中,波兰的铁路基础设施有了很大改善,并打算打造以“波兰中央交通港”(Centralny Port Komunikacyjny, CPK)为中心的交通枢纽,旨在整合航空、铁路和公路运输。

波罗的海铁路公司首席执行官阿格尼斯·德里克斯纳(Agnis Driksna)表示,CPK和波罗的海铁路线对于波兰更紧密地融入欧盟交通运输网络来说非常重要。CPK项目负责人尼古拉斯·维尔德(Mikolaj Wild)表示,欧盟委员会去年将该项目的铁路部分纳入了“全欧交通网络”,欧洲资金将成为CPK铁路建设的重要投资来源。

CPK项目主张延长波罗的海-黑海-爱琴海线,将波罗的海铁路纳入其中,然后穿过乌克兰和罗马尼亚东部通往罗马尼亚的黑海港口。今年一月,CPK项目与乌克兰国家铁路公司签署了合作建设新交通基础设施的协议,其中包括一条通过利沃夫连接华沙和基辅的高速铁路,为乌克兰提供一条新的出口走廊来规避俄罗斯在黑海海域对其的封锁。因此,该项目在当前的地缘政治背景下已经成为一项“义务”。

其次,安全因素方面。目前军队在全欧交通网络内的移动也受到物理、法律和监管方面的阻碍。为了克服这些障碍,已经在“连接欧洲基金”(Connecting Europe Facility)框架下提议对运输基础设施项目实施军民两用的联合资助。在俄乌冲突的背景下,波兰的军事作战能力将得到重视,美国驻欧洲地面部队前司令本·霍奇斯将军(Ben Hodges)也承认波兰CPK交通枢纽将拥有极大的潜力和容量,是波兰或其他东欧地区交通枢纽所无法比拟的。

不过,该项目具有政治敏感性:这是当前执政党法律与公正党领导的政府的一项旗舰倡议,但今年秋天波兰将举行议会选举,该项目尚未获得波兰反对党的完全支持。瑞安航空公司首席执行官迈克尔·奥莱利(Michael O'Leary)表示,这个由“非常愚蠢的政客”构想的CPK机场是不必要的,不会达成预想效果。

(张韵迪 编译)

材料来源

本文编译自《新兴欧洲》2023年1月31日专访文章《Why Poland is key to improving Central and Eastern Europe's railway connections》(为什么波兰是改善中欧和东欧铁路联系的关键),作者为《新兴欧洲》编辑克雷格·特普-巴拉兹(Craig Turp-Balazs)。

原文见:

<https://emerging-europe.com/news/why-poland-is-key-to-improving-central-and-eastern-europes-railway-connections/>

补充信息

[1] 《欧盟官员称,波兰可能在20年内拥有欧洲最现代化的高速铁路网络》(Poland may have Europe's most modern high-speed rail network in 20 years, says EU official),

<https://notesfrompoland.com/2023/02/19/poland-may-have-europes-most-modern-high-speed-rail-network-i>

n-20-years-says-eu-official/

- [2] 《从波罗的海到中欧的高速铁路网络又更进一步》(A high-speed rail network from the Baltics to Central Europe is one step closer) ,

<https://www.railtech.com/infrastructure/2023/01/19/a-high-speed-rail-network-from-the-baltics-to-central-europe-is-one-step-closer/?gdpr=accept>

- [3] 《瑞安航空 CEO 称, 波兰政府计划的大型机场是“非常愚蠢的政客”构思而成》(Polish government's planned mega-airport conceived by “very stupid politicians”, says Ryanair CEO) ,

<https://notesfrompoland.com/2023/02/09/polish-governments-planned-mega-airport-conceived-by-very-stupid-politicians-says-ryanair-ceo/>

注: 本文所有内容均取自当地媒体, 主要呈现地区内专家观点, 不代表本公众号立场。

选题: 郭宸岑 杨子桐 张韦康

编译: 张淼煜 张韵迪

审校: 欧亚组