

中东欧国家周报

【爱沙尼亚经济周报】

准备迎接全球经济衰退的挑战

E-MAP基金会

(2020年2月)

Kiadó: Kína-KKE Intézet Nonprofit Kft.

Szerkesztésért felelős személy: Chen Xin

Kiadásért felelős személy: Wu Baiyi



【爱沙尼亚】准备迎接全球经济衰退的挑战

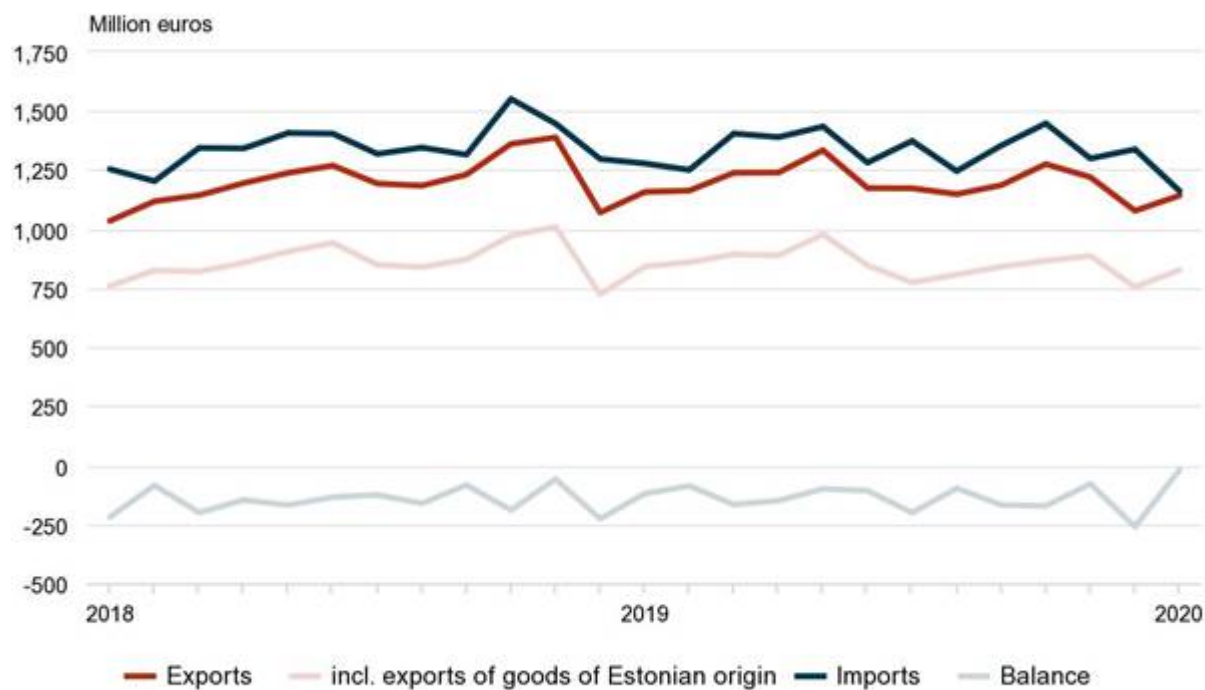
对分析家来说，政治、经济在新冠病毒肺炎（COVID-19）疫情后将如何发展是一大难题。每一个国家的自我隔离以及呈指数级增长的破产率（当地和跨国企业），都可能导致这个半全球化的经济体系不可逆转的崩盘。危机过后也许会产生另一个体系。然而，规模较小且发展稳定的经济体有机会迅速复苏，或避免陷入由新冠疫情引发的专制主义（absolutism），尤其是当这个小经济体电子政务水平以及国民数字化素养普遍较高时。事实上，这与爱沙尼亚的经济发展模式十分相近。因此，本报告将着重介绍与该国经济发展有关的一些因素，以避免新冠肺炎带来的负面影响。只有这样，人们才能在紧急状况和封锁隔离结束后，找到复苏爱沙尼亚经济的有效措施。

统计数据显示，与去年同期相比，2020年1月爱沙尼亚的“货物出口减少了1%，进口减少了9%”（见表1）。具体而言，出口额为11.4亿欧元，主要目的地是邻国芬兰、瑞典和拉脱维亚，而对美国（减少3100万欧元）、新加坡（减少1600万欧元）和德国（减少1400万欧元）的出口额降幅度最大。在进口方面，金额达11.6亿欧元，贸易逆差为2000万欧元，“为过去7年中最小的逆差”。进口货物主要来自芬兰、拉脱维亚和德国，而从一些国家的采购量则大幅

减少——

立陶宛（减少4100万欧元）、瑞典（减少2900万欧元）和白俄罗斯（减少2400万欧元）。

Estonia's foreign trade by month, 2018–2020



Source: Statistics Estonia

图1 2018—2020年爱沙尼亚每月外贸情况（百万欧元）

资料来源：爱沙尼亚统计局

上述数据和其他一些指标都表明爱沙尼亚将面临经济危机，因为“公司的资产负债大幅收缩，银行收回贷款或要求额外担保”。当然，应采取一些合理措施来减轻可能引起的不良后果，但爱沙尼亚财政部长马丁·赫尔梅（Martin Helme）表示“局势的不可预测性导致无法进行可能的规划

”，“我们能看到的是2个月内发生的情况，而在欧洲，则是2周内发生的一切。第一个结论是，当前疫情尚未影响我国的经济发展。但我们无法预测未来2周或2个月内会发生什么……目前，欧洲甚至全球经济体的债务都比10年前更重，失业率也更高，竞争环境比2008年危机前更恶劣。有人预测经济将倒退。现在泡沫破裂了，一切都随之爆发。”

简而言之，经济正进入衰退的某个阶段，但仍有可能阻止经济下滑。最有可能的是，政府很快就会出台一项有针对性的税收自由化政策。此外，还有必要讨论欧洲央行（European Central Bank）近期提出的问题：爱沙尼亚2020年1月的抵押贷款基准利率明显高于经济实力强得多的芬兰和瑞典。爱沙尼亚的利率为2.6%，芬兰和瑞典则分别为0.8%和1.52%。较高的风险导致了爱沙尼亚的抵押贷款利率较高，这是可以理解的，但当危机使所有国家都面临同样的问题时，爱沙尼亚人民将更难偿还高额的抵押贷款。然而，一个好的迹象是，爱沙尼亚的银行或许计划“在必要时给予借款人一定的宽限期”。例如，有迹象表明，Luminor银行提供的“解决方案可能非常多样化”：“宽限期当然是其中之一，但同时也没有固定的解决方案。因为问题多种多样，各企业的情况也有所不同。周期可以是3个月、6个月或12个月。重

要的是，个人在延迟付款之前必须与我们联系，因为这样才能保证问题顺利解决。”

在基础设施方面，爱沙尼亚政府对“波罗的海铁路（Rail Baltica）”项目持乐观态度。该项目一直饱受争议，其利益攸关方称其为“过去100年来波罗的海地区最大的基础设施项目”。在爱沙尼亚议会（Riigikogu）最近举行的质询会上，于里·拉塔斯（Jüri Ratas）总理称，这一宏伟的工程实际上已从最初阶段转入“主走廊三段铁路和相关基础设施设计的准备工作”，就项目时间表而言，这是一个重大的突破（见图2）。在谈到一系列具体问题时，总理还指出：“波罗的海铁路将通过爱沙尼亚的864个地籍单位（cadastral units），其中621个属于私人，74个属于地方政府，国家需要获得这些土地才能建设波罗的海铁路。截至今年2月，已获得约40个……总长270公里的轨道中约75%的轨道正在进行设计工作。立陶宛考纳斯（Kaunas）地区的建筑工程进展最快。到2020年底，将达成里加机场航站楼和铁路建设协议。更重要的是，波罗的海各国总理今年2月在塔林（Tallinn）再一次重申了目标，即：在既定期限内实现波罗的海铁路互联。”

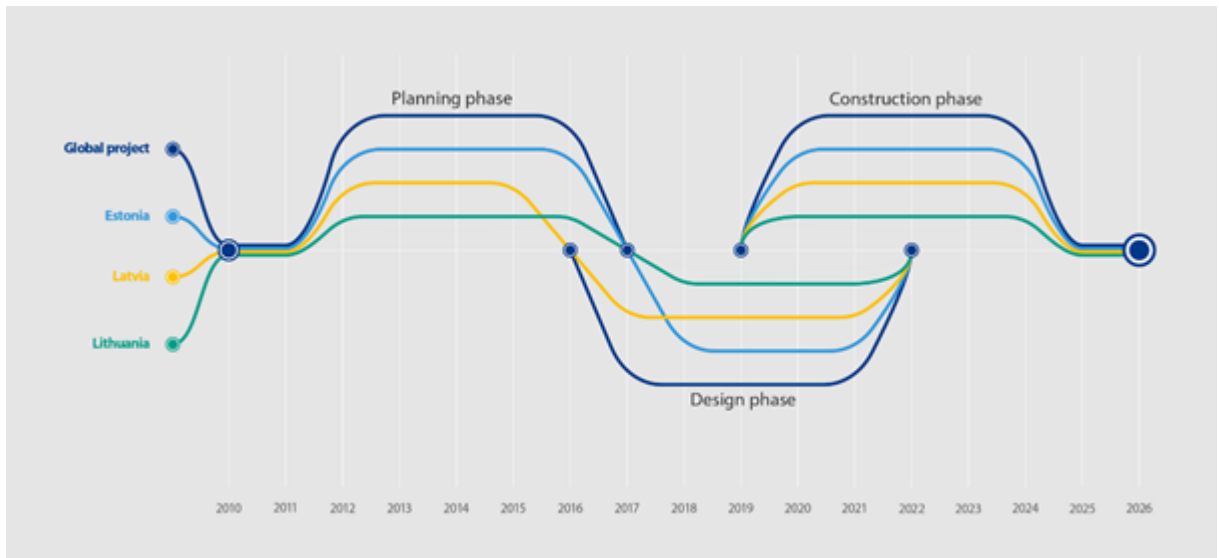


图2 “波罗的海铁路”建设时间表

资料来源：波罗的海铁路股份有限公司 (RB Rail AS)

在欧盟2021—2027年财政目标以及《欧洲绿色协议》(European Green Deal) 相关目标的框架下，为全面建设波罗的海铁路采取的最新措施可被视为凝聚力建设的重要标志。从一开始，这个特殊的项目就历经了许多困难与延迟，但危机过后，进展必然更加顺利。而且，考虑到波罗的海铁路是北海—波罗的海TEN-T走廊 (North Sea Baltic TEN-T

corridor) 的一个组成部分, 它可以在一个具有挑战性的时刻为欧盟的团结统一做出重大贡献。

(作者: E-

MAP基金会; 翻译: 陈悦; 校对: 陈思杨; 审核: 刘绯)