

中东欧国家周报

【爱沙尼亚经济周报】

塔林—赫尔辛基隧道项目尚未落实

E-MAP 基金会

(2020年7月)

Kiadó: Kína-KKE Intézet Nonprofit Kft.

Szerkesztésért felelős személy: Chen Xin

Kiadásért felelős személy: Wu Baiyi



【爱沙尼亚】塔林—赫尔辛基隧道项目尚未落实

塔林—赫尔辛基隧道（Tallin-Helsinki tunnel）是基础设施中的“哥斯拉”，造价昂贵，且反复被搁置……芬兰知名企业家彼得·韦斯特巴卡（Peter Vesterbacka）与其芬兰—爱沙尼亚湾区（FinEst Bay Area）开发项目频频登上全球头条新闻，一步步推动着建造赫尔辛基—塔林海底隧道（Helsinki-Tallinn underwater tunnel）和与之相连的4个站区（station areas）大胆构想的实现。该项目于2016年启动，旨在以高度创新的方式促进和扩大该地区的经济发展。

2020年7月底，爱沙尼亚公共行政部长（Minister of Public Administration）中间党（Centre Party）成员雅克·艾博（Jaak Aab）建议政府不要启动塔林—赫尔辛基隧道和人工海岛的计划。没有人能比部长本人更好地阐述这一决定：“我赞赏开发商的雄心壮志和连接两国的创新计划……然而，根据政府目前掌握的信息，出于环境、经济和安全原因，我们有理由怀疑该项目是否能付诸实施。此外，只有两国愿意开展全面合作，该项目才有可能成功。因此，在设计隧道之前，有必要就两国的共同利益达成一致。”

据报道，爱沙尼亚方面与“芬兰、一些部委和机构（包括安全专家）”进行了磋商，认为该项目“由于若干原因无法实施，也不符合公众利益”。更具体地说，由于财政原因，“无法执行既定规划以及进行影响评估和调查”，这意味着“建设隧道和人工海岛的资金来源尚不明确”。总体来说，最大的问题是谁将为此买单。爱沙尼亚政府显然对该项目的开发商——芬兰—爱沙尼亚湾区发展有限公司（FinEst Bay Area Development OÜ）——不满意，因为该公司可能严重依赖外国投资者。然而，总理于里·拉塔斯（Jüri Ratas，中间党）并没有彻底否定实施该项目的可能性：“我们一直在与芬兰方面讨论，这一项目必须由两国有关部门共同负责。我们希望该项目有所进展，但对于该公司提出的这项特殊的国家计划，出于种种原因，我们目前并不支持。”

名义上来说，芬兰湾区计划与另一个同样重要的区域项目波罗的海铁路（Rail Baltica）无关——该项目在启动过程中也遇到了一些困难。但同时，两者又必须交织在一起，因为塔林—赫尔辛基隧道若要建造在人口稀少的地区，就需要将波罗的海铁路作为交通运输通道。可以说，到目前为止，“赫尔辛基—塔林”段的基础设施项目远比不上“赫尔辛基—华沙”段的工程，后者的规模完全不同，且提供了更多的政治经济机会。波罗的海铁路项目协调人

克里斯蒂安·卡努里萨雷 (Kristjan Kaunissaare) 近日证实了这一点，并强调了建设规划中的某些差异。卡努里萨雷指出，“未能启动塔林—赫尔辛基海底隧道项目将影响波罗的海铁路沿线的运输效率”，但“21 世纪初规划的国际铁路项目从未考虑过建造隧道”，并且“由于尚未决定修建隧道，将其纳入波罗的海铁路规划不切实际”。简而言之，客观而言，按计划实施赫尔辛基—塔林隧道项目的背后有很多逻辑依据，但从正式文件看，该项目不过是一些假设、期望、半正式协议、高层对话和大张旗鼓的宣传，除此之外再无其他。

波罗的海铁路项目虽然属于欧盟“北海—波罗的海 TEN-T 走廊”的一部分且有实现的可能，但欧洲审计院 (European Court of Auditors) 的报告指出：“爱沙尼亚、拉脱维亚和立陶宛没有足够人力实施波罗的海铁路项目”，因此，它必须在近期克服某些障碍来证明自己的可行性。但最新的消息令希望该项目最终得以实施的人恢复了一些乐观情绪。7 月 16 日，“欧洲连接项目” (Connecting Europe Facility, CEF) 委员会投票决定，在 2024 年之前，向波罗的海铁路项目增加 1.84 亿欧元投资。再加上 15% 的国家联合出资，增加的投资将转用于建筑工程 (1.28 亿欧元)、技术设计和规划工程 (8800 万欧元)。增加投资显然令爱沙尼亚经济事务与基础设施部长塔

维·阿斯 (Taavi Aas) 感到高兴：“波罗的海铁路项目在与其它数十个项目竞争时得到了本次投资总金额的一半以上。这表明，与其它项目相比，波罗的海铁路项目进展良好。现在，我们有了可用于规划和设计区域站点的额外资金，从而使波罗的海铁路离人民更近一步。此外，我们还获得了用于建设码头和铁路路堤的额外资金。”

显然，波罗的海铁路在该地区的发展前景广阔，而且，可以确定的是，欧盟有关机构将更频繁地检查波罗的海各国政府采取的措施，以确保项目的实施。该项目最终要建设一条 870 公里的绿地铁路运输走廊，为该地区的经济服务。新一届欧盟委员会 (European Commission) 或许无法容忍该项目被一再搁置。但赫尔辛基—塔林隧道尚未落实。首先，彼得·韦斯特巴卡本人还没有就爱沙尼亚政府的决定发表评论；第二，为了分析现状，需要明确芬兰政府目前对该问题上的立场；第三，在爱沙尼亚方面就隧道的未来公开发表看法后，爱沙尼亚驻芬兰大使哈里·蒂多

(Harri Tiido) 辞去了职务，并表示“我宁愿辞职，因为目前的爱沙尼亚执政联盟没有任何长进”。此外，这位前大使还向执政联盟中的一个重要政党——保守人民党

(EKRE) ——强调，爱沙尼亚总理将无法再轻易邀请芬兰总理进行合作，因为该党的“言行损害了爱沙尼亚的国际形象，破坏了爱沙尼亚与芬兰的关系”。哈里·蒂多还

“提及了内政部长和保守人民党前任主席马特·赫尔姆（Mart Helme）在 2019 年底发表的言论——芬兰总理桑娜·马林（Sanna Marin）不过是个售货员”。没有确切证据表明大使的辞职与爱沙尼亚政府就赫尔辛基—塔林隧道做出的决定有关。明智的做法是将两者视为纯粹的巧合。然而，尽快解决这些问题对爱沙尼亚和芬兰两方都是有益的。

（作者：E-MAP 基金会；翻译：陈悦；校对：陈思杨；审核：刘绯）