

第 3 章

波罗的海与中国： 经济环境和企业战略^①

波罗的海国家和俄罗斯西部地区，在历史、文化、政治方面呈现出多样性。然而，这些国家之间的互通连接却十分紧密，与邻近的中东欧诸国也联系紧密。各国之间的资源基础、产业结构、发展水平方面存在很大差异，这为其更多地与外国伙伴之间开展经济合作提供了需求。波罗的海通过“一带一路”与中国互联，与中国的经济合作发展迅速。

本章聚焦波罗的海国家的商业环境及其与中国的合作。特别要讨论的一点是，在波罗的海运营的中国和欧洲领先企业的商业战略。

^① 本章由让·保罗·拉尔松和罗尔夫·延斯·布兰斯塔合著完成。罗尔夫·延斯·布兰斯塔（Rolf Jens Brunstad）是挪威经济与工商管理学院教授，主要研究方向是劳动经济学、产业组织学、农业经济学运输业的应用福利经济学等。现在研究方向是现代商业教育学，目前为波罗的海管理学院学术委员会主席，也是波兰华沙理工大学商学院创始人兼理事会主席。

3.1 波罗的海：趋向经济一体化

波罗的海国家理事会是波罗的海区域内的主要政治合作平台，成立于1992年。该理事会包含了11个国家和一个欧盟代表：5个北欧国家（丹麦、芬兰、冰岛、挪威和瑞典）、波罗的海三国、德国、波兰和俄罗斯。该理事会确定了3个长期优先发展方向：“培育波罗的海的统一性、打造可持续的繁荣区域、增强社会安全（CBSS，2014）。”其中，研发政策和低碳经济是主要发展目标。

欧盟是区域经济一体化的主要驱动力量。波罗的海国家中，德国是1957年建立欧洲经济共同体《罗马公约》的六大签字国之一，是欧盟的创始成员之一。丹麦1973年加入欧盟，芬兰和瑞典1995年加入欧盟，波罗的海三国和波兰2004年加入欧盟。波罗的海的这8个欧盟成员国拥有1.5亿居民，占欧盟人口总数的30%。挪威于1994年与冰岛和列支敦士登一同加入欧洲经济区协定。实际上，挪威几乎完全和欧盟内部市场实现了一体化。

波罗的海的8个欧盟国家同俄罗斯的经济合作取决于欧盟—俄罗斯整体合作的演化。由于各国早期在政治、经济和文化层面与俄罗斯的双边合作关系不同，所以各国与俄罗斯的经济合作程度有所差异。

3.1.1 欧盟在波罗的海的战略规划

自2009年起，欧盟为波罗的海制定一套详细的制度框架（下文简称“战略规划”），以提升欧盟和波罗的海区域经济与社会的一体化为目的。这项战略规划覆盖地区包含6个国家（丹麦、芬兰、瑞典、爱沙尼亚、拉脱维亚和立陶宛）和两个区域（波兰的北部省份和波罗

的海沿岸的德国区域)。4个相邻的非欧盟成员国(白俄罗斯、俄罗斯、挪威和冰岛)同波罗的海互通。

在这项战略规划中,欧盟组织的主要任务是推动战略和落实项目(包括决定项目资金分配)。区域联通是这项战略的主要目标之一,运输和电信的联通成为欧亚合作的优先发展目标。

鉴于区域内国家间的距离,以及同其他国际市场间的距离,交通运输成为重要发展目标。因此,战略规划的主要目标是推动基础设施项目的跨国界运行。欧盟为了改善西欧、中欧地区和俄罗斯间的联通,承担起交通基础设施的投资。

此外,这项战略规划还强调了区域内铁路、公路和短途海运服务的效率。例如,2003—2006年成立的波罗的海网关项目(the Baltic Gateway Project),就是以推动南部波罗的海上航道与泛欧运输系统的融合为宗旨。波罗的海网关项目中,来自7个国家的港口、区域和地方政府、运输机构及私人股东共同制定了共同运输战略(图3-1)。

欧盟为运输走廊制定的远景规划主要围绕以下几点展开:改进连接港口和腹地的公路和铁路基础设施,改良港口基础设施、智能运输系统方案、涉及冬季航行的环境测量和其他活动(Bodewig, 2015)。

如今,建立一条连接芬兰赫尔辛基、俄罗斯圣彼得堡、爱沙尼亚塔林、拉脱维亚里加、立陶宛考纳斯、波兰华沙和德国柏林的波罗的海铁路(Rail Baltica)是整个区域的当务之急。据估计,这个铁路项目的总预算约40亿欧元,其中欧盟筹资85%。长期来看,芬兰、瑞典和挪威间的联通能为欧亚合作开辟一条途经北海的新路线。

就能源战略而言,欧盟优先考虑的是本土发电、能源基础设施、可再生能源的开发、能源效率、能源价格稳定性等能源供应安全问题。波罗的海具有很大的海上风力发电潜能,而欧盟在波罗的海的海上风力发电场仅占当地15%的份额,因此欧盟正在联合政府机构、

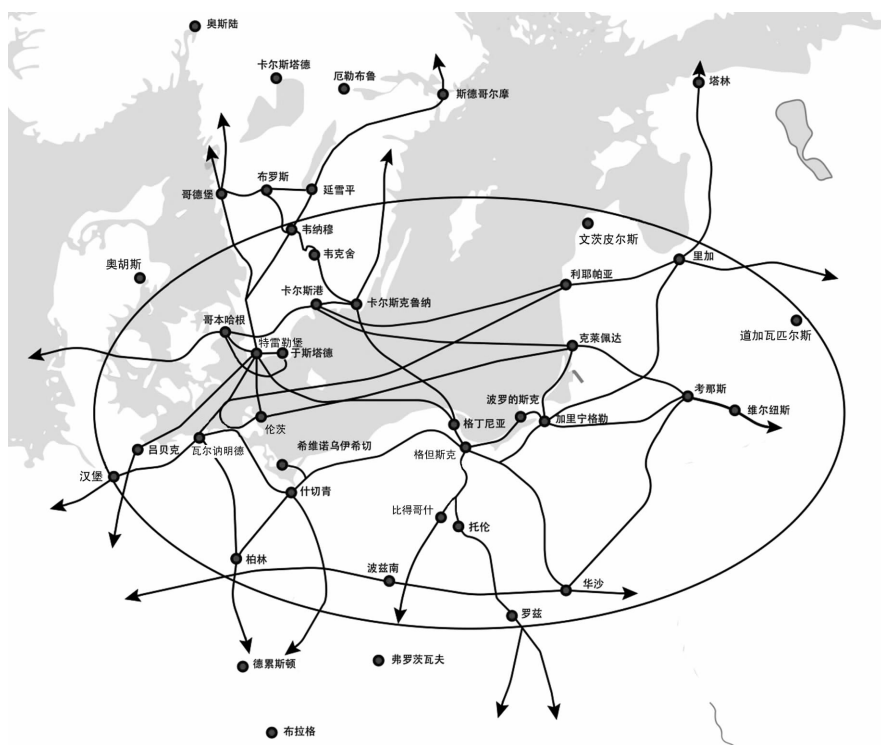


图 3-1 波罗的海网

资料来源：国家测绘地理信息局和欧洲委员会

研究中心、公共设施供应商和企业（如欧洲风力发电的领先企业西门子）在波罗的海大力开发海上风电项目。

随着对波罗的海的创新能力和创新成果商业化能力的重视，欧盟针对能力建设制定了智能专业化（Smart Specialization）项目（EU Commission DG Regional Policy, 2012）。例如，《智能蓝色区域：波罗的海的智能专业化和蓝色增长》^① 项目由北部德国的石勒苏益格—

^① 项目原名为 *Smart Blue Regions: Smart Specialization and Blue Growth in the Baltic Sea Region*。

荷尔斯泰因州的经济部主导。这个项目覆盖了爱沙尼亚、芬兰、拉脱维亚、波兰和瑞典的 6 个“智能蓝色区域”，主要探寻海洋水产养殖、蓝色生物科技和海产品 3 个行业，以为市场创造新机会。

3.1.2 德国：中国在波罗的海的主要合作伙伴

欧洲的主要经济体德国（2015 年总人口达 8 070 万），不仅是波罗的海最大的市场，也是中欧合作的主要参与者之一。2014 年，对于德国而言，中国是其继美国、英国、法国之后的第四大出口市场，也是其排在波兰之后的第二大进口伙伴。中国是德国除欧盟国家之外的最大贸易伙伴。2015 年，5 000 多家德国企业在中国开展活动，在德国运营的中国企业同样呈现增长之势，这些企业主要是受到德国先进制造技术的吸引（Hanemann & Huotari, 2015）。“一带一路”倡议对德国港口、海洋产业、德国联邦铁路公司和运输服务业是一个直接的挑战与机会，也是中德经济合作新的刺激因素。

德国联邦铁路公司是欧洲最大的铁路运营商和物流服务提供商，有 30 万员工。2016 年，该公司宣布了同中国铁路公司合作的三个方向：铁路货物运输、高铁维护和在第三方国家的基础设施工程（案例 3.1）。通过图 3-2，我们可以看见连接中德的欧亚大陆桥途经哈萨克斯坦、俄罗斯、白俄罗斯和波兰等地区。截至 2020 年，两家公司希望通过欧亚大陆桥运输的集装箱数量能增加 3 倍。

海洋行业 and 国际贸易对德国北部的石勒苏益格—荷尔斯泰因、梅克伦堡—前波美拉尼亚、汉堡和不莱梅等地区而言至关重要。根据德中经济联合会（DCW），近年来石勒苏益格—荷尔斯泰因对中国的出口呈现两位数增长，中德双方的经济合作也保持快速发展趋势，尤其是同中国浙江省的合作。目前，不莱梅大约有 200 家企业同中国有商业往来。



图 3-2 欧亚大陆桥：一个替代运输方案

资料来源：国家测绘地理信息局

400 家中国企业将总部设立在德国汉堡，例如上海宝钢和上汽集团。位于易北河口的汉堡港是欧洲三大港口之一，是德国、匈牙利和捷克最重要的港口（Merk & Hesse, 2012）。中国是汉堡港的主要贸易伙伴，约占 30% 的汉堡港集装箱吞吐量。2014 年，汉堡港务局在营销宣传活动中提出，打造汉堡港在“21 世纪海上丝绸之路”上“智能港口”的形象。

世界最大的内陆港口杜伊斯堡位于德国北莱茵—威斯特法伦州（莱茵鲁尔的核心地区）。通过将莱茵河上的船舶、能够抵达 80 个国际目的地的火车、5 条高速公路和杜塞尔多夫机场联通，杜伊斯堡港为区域半径 150 公里内的 3 000 万消费者提供了一套独一无二的运输组合。

3.1.3 波兰：中国在中欧地区的关键合作伙伴

位于波罗的海边缘的波兰（2015 年总人口约 3 800 万）是中东欧地区最大的经济体。2012 年，为了提升中国和 16 个中东欧国家的经贸合作，中国制定了一项具体的合作机制，即《中国—中东欧国家合作纲要》，其中波兰、匈牙利和捷克扮演着重要的角色（这 3 个国家对波罗的海的经济变革有着领导性作用）。

1989 年以来，波兰历经了十分成功的转型路径，2014 年人均 GDP 达到欧盟平均水平的 68%。由于其战略位置、巨大的国内市场规模、经济稳定性、欧盟成员国身份、低于西欧的劳动成本、有利的税收系统等因素，波兰吸引着大量外商投资。截至 2014 年年底，在波兰的主要投资国分别有荷兰、德国、卢森堡和法国，主要投资行业为制造业、金融业和贸易业。其中，德国是波兰的主要贸易伙伴，意大利、法国、英国和捷克等欧盟国家紧随其后。

在同中国的合作中，波兰政府优先考虑两点：吸引中国对波兰的投资，加大波兰对中国的出口，从而减少两国目前的贸易逆差 (Skorupska & Szczudlik-Tatar, 2014)。中国“一带一路”倡议为交通运输基础设施和物流行业创造了更多的合作机会。波兰政府正在对北部沿海的格但斯克港的交通运输基础设施进行投资。格但斯克港是波罗的海最大港口之一，因铁路互通，成为中东欧地区最主要的货运集散点。波兰紧随德国，是欧盟第二大铁路运输市场。自 2013 年以来，波兰政府就在开发能够同中国直接连通的集装箱列车，途经波兰罗兹、哈萨克斯坦、俄罗斯、白俄罗斯和中国成都等地区，全程总耗时 15 天。

3.2 俄罗斯、中国和圣彼得堡

波罗的海、黑海和远东地区是俄罗斯三大重要门户，其中波罗的海是最重要的，2014 年占俄罗斯集装箱市场 50% 以上的份额。坐落在涅瓦河畔的圣彼得堡是仅次于莫斯科的俄罗斯第二大城市（2014 年总人口约 5 100 万），位于波罗的海芬兰湾起点。圣彼得堡是俄罗斯西北部联邦区的行政中心，俄罗斯唯一一个同欧盟有长接壤

线的联邦区。西北联邦区人口约 1 370 万（2012 年数据），面积 1 686 968 平方千米，拥有丰富的油气、铁矿、有色金属和森林资源。

圣彼得堡是俄罗斯旅游业的主要景点之一，每年吸引大量游客（2015 年为 650 万人次，其中 40% 为外国游客），也是波罗的海最大的集装箱港口和俄罗斯的欧洲门户，港口主要吞吐货物为集装箱、汽车、机器、金属管、大型货物、木材、煤、粮食等。2015 年，圣彼得堡开始建设一个多功能深水港口，以方便停靠新一代的超大型集装箱船只。公私合营的 Bronka 港口位于圣彼得堡外缘（在芬兰湾南岸），目前项目投资约 400 万欧元。该港口除了与连通莫斯科和圣彼得堡的 M10 国道相连，还和圣彼得堡通往俄罗斯中部的铁路互通。

2013 年圣彼得堡的出口主要构成是矿石产品（65%），机械、装备和摩托车（11%）；进口主要构成是机械、装备和摩托车（46%）、农产品原材料（22%）、化学产品和天然橡胶（11%）。圣彼得堡的主要贸易伙伴有中国、德国、芬兰、荷兰、日本、韩国和英国，经济强项是汽车行业、传播制造业、制药业、宇航业、无线电和信息通信技术行业。圣彼得堡的外商投资自 2003 年到 2012 年稳定增长，主要投资在制造业。例如，在汽车行业，尼桑、现代和通用汽车于 2009 年和 2010 年在圣彼得堡投资本地生产设施，这几家企业同样也在该城市最大的进口商群体中。

如果撇开在房地产的巨额投资——“波罗的海明珠（Baltic Pearl）”居民项目，中国仅是圣彼得堡的重要贸易伙伴而非重要投资者。位于圣彼得堡西南部的“波罗的海明珠”项目包括 3.5 万居民的住房、配套的购物中心和公共建筑。该项目始于 2006 年，受到 2008 年金融危机的冲击而出现了延误。在 2013 年到 2016 年经济复苏后，项目顺利完成。“波罗的海明珠”项目受到上海和圣彼得堡政府的支持，由作为总承包商的上海实业集团牵头，联合其他几家大型

企业承办。上海实业集团在香港上市，隶属上海市政府。该项目由中国进出口银行提供贷款，10年间陆续发放了近5亿美元的贷款。

20世纪90年代到乌克兰危机爆发前，欧盟与俄罗斯的合作处于良性增长状态，但是自从乌克兰危机爆发后，两地区间的合作受到严重影响。2013年11月，乌克兰总统维克多·亚努科维奇拒绝和欧洲联盟签署自由贸易协议，转向俄罗斯寻求更紧密的合作，从而引发乌克兰政治危机。2014年，冲突升级为武装冲突，乌克兰亲俄武装人员占据克里米亚自治议会和政府大楼。美国和欧盟指责俄罗斯破坏乌克兰东部稳定，宣布对俄罗斯采取经济制裁。随后，俄罗斯实施反制裁方案，停止从欧盟和美国进口食品。2015年2月，两国总统在明斯克签订停火协议。

以上事件严重损害俄罗斯和欧盟的政治与经济合作，导致欧盟和俄罗斯间的贸易下降和欧盟对俄罗斯的直接投资减少。欧盟内部成员对待俄罗斯的制裁并未达成共识。例如，欧盟在强调加大对俄制裁的同时，又声明需要维护欧盟同俄罗斯的谈话（英国上议院，欧洲委员会，2015）。

因为俄罗斯经济高度依赖原油价格，2014年原油价格从每桶100美元跌至60美元，引起了俄罗斯的金融和经济危机。2014年俄罗斯GDP（国内生产总值）增长率为0.7%，2015年增长率为-3.7%。圣彼得堡对外贸易主要受三个消极因素影响：俄罗斯经济危机、西方制裁和从中国集装箱进口的减少。圣彼得堡实行进口替代政策以应对危机，着力吸引外商对其制造业的投资。因此圣彼得堡政府开始营造吸引外商投资者的环境，包括税收优惠，尤其是经济特区的投资优惠。

作为俄罗斯西北联邦区的一部分，加里宁格勒是俄罗斯最西边的一个州，与波罗的海的立陶宛和波兰接壤。加里宁格勒是俄罗斯在

南部波罗的海的一个国防战略要地（俄罗斯波罗的海舰队的总部驻地）。加里宁格勒州拥有世界90%的琥珀矿床。加里宁格勒经济特区成立于1996年，通过提供减免税收优惠吸引了外部直接投资，加速了同邻近欧盟国家的贸易，但是这项优惠于2016年取消。俄罗斯和西方的紧张关系给两地区间的经贸合作带来极大的负面影响。

3.3 白俄罗斯——重要集散中心

白俄罗斯1991年独立，位于东西贸易路线的十字路口。白俄罗斯国家领土207 600平方千米，人口950万，其中70%是城镇人口。白俄罗斯是内陆国家，东临俄罗斯、南临乌克兰，还同3个欧盟国家接壤，北临立陶宛和拉脱维亚，西临波兰。

白俄罗斯没有海岸线，但是同立陶宛和拉脱维亚的波罗的海港口联通便捷。优良的高速公路、铁路和航空路线网络，以及首都城市明斯克的地理位置优势^①，使得白俄罗斯成为西欧、中亚和亚洲间运输与贸易的主要集散中心之一。

从历史、政治、文化和经济上来看，白俄罗斯是俄罗斯的一个亲密伙伴，是独联体的创始成员国之一。自独立以来，白俄罗斯一直接受俄罗斯的金融援助，同时也向俄罗斯收取油气中转费。2010年，白俄罗斯、哈萨克斯坦和俄罗斯在明斯克签署欧亚关税联盟条约；2014年，三国在哈萨克斯坦首都阿斯塔纳签订《欧亚经济联盟条约》，随后亚美尼亚和吉尔吉斯斯坦先后加入该同盟。

^① 明斯克距莫斯科700千米，距波兰华沙500千米，距波罗的海的克莱佩达港（立陶宛）457千米，距柏林1 060千米。