

爱沙尼亚、拉脱维亚 立陶宛三国国情(续)^①

李兴汉

三 积极发展对外经济关系,实现经济转型,振兴经济

独立以后,三国积极发展对外经济关系,将其作为实现经济转型、振兴经济的重要组成部分和手段。三国发展对外经济关系的战略方针是:面向西方市场,调整对独联体国家,主要是对俄罗斯的贸易方针,注意发展对东方地区 and 国家的经贸关系。如拉脱维亚总理比尔卡夫斯1994年5月13日访问巴黎时说,拉脱维亚发展对外经济关系的目标主要对准西方市场,而不是俄罗斯。但拉作为俄的邻国,要在互利条件下,与俄发展正常的经贸关系。立陶宛总统布拉藻斯卡斯1994年初在向议会的报告中提出:立陶宛对外政策的主方向是继续扩大与西方国家的双边政治联系和经济联系,这对立是“有益处的”。与俄罗斯和独联体的关系对立“也很重要”,1993年以来双边签订的一系列条约,为扩大立与俄之间经济合作打下了“良好基础”。但立俄关系将如何发展,还要视俄对立的政策会发生什么变化而定。总统在讲话中还强调了发展与东方地区和国家经贸关系的重要性。他说,对哈萨克斯坦和中国访问表明,亚洲地区拥有何等巨大的和尚未被利用的潜力。这就是广阔的市场、取之不尽的原料来源、迅速发展的经济、新工艺和财政信贷资源。1996年11月在立陶宛议会中获胜的右翼祖国联盟党主席兰茨贝吉斯当选议长后发表讲话称,对立来说最为重要的是使它能长时间生存下去,为此要向西方进一步敞开大门,但同时也要与俄罗斯发展正常的经贸关系^②。

爱沙尼亚外长卡拉斯1996年初发表讲话说,爱作为一个刚刚独立的国家,其对外政策的目标之一就是为爱沙尼亚社会,特别是为其经济在世界市场上展开广泛活动创造有利条件,从这个意义上说,爱沙尼亚选择了西方^③。

在上述思想指导下,波罗的海三国独立后打破了原有的外贸格局,积极发展对西方国家的经济关系,西方国家成为主要贸易伙伴。

(一) 积极发展对西方国家经贸关系,俄罗斯不再是最大贸易伙伴

三国在独立前和独立初期,其主要贸易伙伴是前苏联各加盟共和国,三国的对外经济关系主要是指对前苏联各加盟共和国的经贸关系。

爱沙尼亚向这些国家的出口和从这些国家的进口分别占爱沙尼亚出口的90%和进口的

① 这里是第二部分,第一部分刊登在第6期上。

② 俄通社—塔斯社莫斯科1997年2月11日。

③ 俄《独立报》1996年2月23日。

80%。爱沙尼亚大贸易伙伴是俄罗斯,此间爱对俄的贸易额占爱外贸总额的95%。三国独立后,随着对外总战略的确立,对外贸易方向也随之调整,由原来以前苏联各加盟共和国为主要方向转向以西方为主的外贸方针,对外经济关系战略成为其返回欧洲这一总战略的一部分。尽管1993年和1994年以来,波罗的海三国开始注意调整对俄罗斯的政策,注意改善与俄关系,但是,在对外经贸领域却出现与之相反的方向,双边贸易额出现减少趋势,俄罗斯已经或正不再成为三国的主要贸易伙伴,表明三国在外贸领域对俄罗斯先前形成的依赖正在大大减少。例如在爱沙尼亚1995年的出口总额中,芬兰占22.2%,俄罗斯占18.6%,瑞典占11.2%,德国占7.8%,乌克兰只占5%;在进口总额中,芬兰占37.3%,俄罗斯占10.9%,瑞典占9.7%,德国占9.5%,荷兰占3.4%,丹麦占3.2%,英国占2.9%。从以上数字中不难看出,爱沙尼亚现今的主要贸易伙伴是西方国家,最大的贸易伙伴是芬兰,而不是俄罗斯了。^①据爱沙尼亚国家统计局资料,1997年3月,爱出口78个国家,从106个国家进口,对欧盟国家出口占51.3%,对独联体国家出口占20.9%。而俄此间只占爱出口额的13.4%,占进口额的17.1%。进出口的最大伙伴仍是芬兰。^②

立陶宛目前就贸易额来说,主要对外贸易伙伴仍是俄罗斯,但这种关系主要是由于大量进口俄的石油、天然气所致。德国是立当前的第二大贸易伙伴,但就投资来说,德国在立居第一位,而且双边贸易额在增加,1996年已达19亿德国马克,比头几年大有增加。^③

拉脱维亚共和国1997年外贸发展势头良好,进出口总额为43.1亿美元,增长幅度达23%。拉脱维亚1997年年出口额为16.4亿美元,进口额为26.7亿美元,分别比上一年增长22%和23.8%。

该国的主要贸易伙伴是欧盟和独联体,它们在进口中所占比重分别为53.2%和19.7%,在出口中的比重分别为48.9%和29.5%。^④

1998年7月俄罗斯经济危机对三国经济产生了不利影响,其中一个重要后果是三国对俄贸易额进一步减少,反之,对西方贸易增加。立陶宛统计局资料表明,1998年俄金融危机之后,俄在立外贸中的作用在减弱,从俄进口由1996年的29%降至1999年上半年的19.6%,出口由24%降到6.7%。^⑤据爱沙尼亚统计局资料,爱沙尼亚1999年5月份出口额比1998年5月减少24%,进口减少25%。其中对芬兰、意大利、德国和荷兰等西方国家出口却增加,为出口总额的63%,而对独联体国家出口减少19%,其中对俄出口减少21%。从欧盟国家进口为进口总额的62%,而从独联体国家进口额减少12%,其中从俄罗斯进口减少9%。^⑥

(二) 进出口商品以传统商品为主

在现今三国的对外贸易中,进出口商品仍以传统商品为主。这是三国现今对外经贸关系中的一个重要特点。

立陶宛共和国出口商品主要有:肉罐头、熏制肉制品、白糖、黄油和黄油制品、奶酪、盐、粮食制品、面包和面包类制品、蛋、鱼和鱼制品,另外还有汽油、汽车混合燃料及汽车外胎等。进口商品中,核燃料和原油、天然气仍占较大比重。

① 《爱沙尼亚报》1996年1月29日。

② 《爱沙尼亚报》1997年5月19日。

③ 《立陶宛回声报》1997年6月5日,德国驻立大使谈德立合作。

④ 新华社莫斯科1998年3月10日电。

⑤ 《立陶宛回声报》1999年8月19日。

⑥ 《爱沙尼亚报》1999年7月9日。

拉脱维亚进口商品主要有矿产品、机器设备、化工产品以及石油和天然气等。出口商品中主要是:木材及其制品和纺织品。

爱沙尼亚出口商品主要是机器设备、矿物产品,化学产品,食品出口在 1995 年出现减少趋势,进口商品中,机器设备、能源载体占一定比重。例如 1995 年爱进口贸易中,食品出口比 1994 年减少 7.8%;进口中,所需机器设备占 21.6%,能源载体占 11.5%。1997 年初,进口商品中,金属和金属制品,以及运输工具所占比重最大,出口商品中,机器和设备出口减少,而且 44.61% 的出口为转出口。食品出口仍呈下降趋势。例如 1997 年 3 月食品出口比 2 月减少 5%

(三) 调整关税政策,促进对外经贸关系的发展

独立以后,三国根据各自实际情况,逐渐调整关税政策,有的诸如立陶宛和拉脱维亚两国为了保护本国市场,加大关税,实行关税保护主义政策,而爱沙尼亚则不同,独立后始终奉行开放政策,被称为经济最开放国家,或称为没有关税的国家。

立陶宛实行对所有进口商品征收关税制度,1995 年开始,为了进一步保护国内市场,立陶宛政府又决定提高进口商品关税。拉脱维亚共和国 1995 年出台《关税法》,对本国进口商品实行保护主义,但主要是为了限制食品进口,保护本国市场,同时对本国出口的商品限定范围,对有些商品实行征税政策。如食品进口关税税率:基础税率 20%,对享有最惠国待遇的国家和对签有自由贸易合同的国家征收关税 15%,其他商品税率为 0—25%。在出口商品中,征收关税的商品有:矿产原料、矿产品、木材、纸张和纸板制品、艺术作品等。爱沙尼亚相比之下可为波罗的海三国中最为自由开放的国家,进口商品(除汽车征收 10% 的关税以外)一律免税,出口商品中只对石油征收 10% 的关税。

(四) 创造有利投资环境,招商引资,促进经济发展

招商引资,是三国发展对外经济关系的一个特点。立陶宛 1991 年 2 月颁布了新的《关于外国在立陶宛共和国的投资法》。此法对 1990 年 12 月 29 日制订的《外国投资法》进行了大幅度修改。新的《外国投资法》主要规定:外国投资者可在立建立合资企业或独资企业。投资项目由有关部门审批,300 万美元以下的投资项目由立经济部负责审批,300 万美元以上的投资项目由政府批准。《投资法》规定:在接到外国投资者的投资申请后 30 天内给予回复。在批准投资后的 12 个月内,投资资金必须到位,否则许可证将被宣布无效。为了保护投资者利益,《投资法》规定:外国投资者所投资产不被国有化或没收,出现这种情况,投资人可依法要求立即给予等值赔偿。《投资法》规定了投资比例:在国有制经济部门中的投资份额最高为 49%,在私有制经济部门中的投资份额可高于 49%。《投资法》在利润税上对投资者提供以下优惠:对拥有 25%—75% 的投资额、其全部收入都靠出售自己产品的合资企业,免征 3 年利润税,此后的纳税额只为 20%。《投资法》还规定:外国人不能购买土地,但可租用土地,最长租用期限为 99 年。有长期居留证的外国人可参与私人住宅地皮和租赁拍卖活动。

爱沙尼亚议会于 1991 年 9 月 10 日专门通过一个《合资企业税收优惠法》。该法规定对合资企业提供以下优惠:如果外国投资者在企业的基本资金中所占份额为 30%,则企业在从第一次获得毛利润那年开始的两年内免交所得税,在其后的两年内减免所得税 50%;如果外国投资额占 30%,而该企业已居政府实行优惠制度地区内动作,则企业将从获得第一次毛利润那年开始的 3 年内免交所得税,在其后的 2 年内减免所得税 50%;如果外国投资者所占资金不低于 50%,或不少于 100 万美元,或与此等值的其他可兑换货币,则该企业从第一次获毛利润起的 3 年内免交所得税,并在其后 5 年内减免所得税 50%。

总之,三国独立以后,积极发挥本国的“优势”,创造有利的投资环境,以吸引更多的外资。爱沙尼亚为吸引外国的直接投资奠定了良好的法律基础。在爱沙尼亚,参与竞争的外国投资者不会受到任何的歧视,他们在税收、购买土地、建立或收购企业方面享受着和当地企业同样的政策。拉脱维亚政府积极发挥本国的优势:优越的地理位置;在贸易和交通运输中拥有中转枢纽的职能;公民的文化教育水平较高;森林资源丰富;以及粗放经营的畜牧业和牛奶业生产在成本上具有优势等。立陶宛发挥自己的以下特长:地理位置便利;劳动力受过良好的培训,价格低廉;在服务和生产领域中有一些前景好的项目;外国投资者在法律上受到保障;货币相对稳定;1996年初开始允许外国投资者购买地产。

(五) 开拓新的合作领域,增强综合国力

波罗的海三国独立以后,针对各自经济弱点和资源实际情况,积极开拓与其他国家的新的合作领域,以增加自身的综合国力。

立陶宛与独联体国家正加强向立提供必要设备,以发展石油天然气综合体领域的合作;与乌克兰、白俄罗斯正加强在科学、技术、文化领域,以及在电力、邮电、空运和陆运领域的合作;与美国加强在改建和新建发电站方面的合作;与挪威正加强发展动力、海洋捕鱼和鱼类加工等领域的合作;与丹麦加强在农产品加工、能源储存、食糖生产工艺领域的合作等。

拉脱维亚加强与外国在科技、文化领域的合作,其重点是与德国、美国和瑞典等国加强在商业、旅游业、建筑业、建材业以及日用消费品和农产品生产领域的合作。

爱沙尼亚的特点是在能有助克服自身弱点以及能充分利用本国资源的领域加强合作,如同德国加强在兴建木材加工厂、利用当地木材作原料,加工木材等领域的合作;与丹麦加强在农业和交通运输方面的合作;与德国、美国及斯堪的纳维亚国家等加强在旅游、旅游服务业、社会服务以及公共饮食业等领域的合作。

外汇比价稳定,是顺利发展和加强同其他国家经贸关系的一个重要保证和前提。

独立后的波罗的海三国市场一个很大特点是本国货币与美元或德国马克比价保持稳定。立陶宛货币立特与美元的汇率基本上稳定在3.95左右:1;拉脱维亚货币拉特与美元的汇率基本上稳定在1:0.52上下;爱沙尼亚货币克朗与德国马克汇率基本上稳定在8:1。

四 交通运输业发达,经济发展的有力保障

交通运输是构成经济实力的主要因素。波罗的海三国铁路、公路、海运和空运均比较发达,以铁路和公路运输为主。

苏联时期,立陶宛共和国的主要运输方式是铁路和公路运输。80年代,立铁路路线长2010公里,公路长3.23万公里,其中硬路面长2.04万公里。内河航线条。克莱佩达港是一个不冻港。航空运输业发达。^①

拉脱维亚共和国的运输方式主要是铁路运输和海上运输。80年代,拉铁路营业线长2380公里,公路长2.71万公里,其中硬路面1.69万公里。内河航线条350公里。里加和文茨皮尔是著名海港。航空运输业也较发达。^②

爱沙尼亚共和国的运输方式主要是铁路运输、公路运输和海上运输。80年代,爱沙尼亚铁路线长990公里,公路长2.73万公里,其中硬路面2.48万公里。塔林是共和国的最大海港。航

^① 《苏联百科手册》,山东人民出版社1988年版,第711页。

^② 同上,第718页。

空运业较发达。^①

独立后,三国重视交通运输业的发展,主要特点一是加强国内公路投资和建设。例如爱沙尼亚共和国的公路总长度独立后的 1996 年比苏联时期的 80 年代增加 1/3。立陶宛共和国的公路长度增加一倍,拉脱维亚共和国的公路长度也有增加。二是加强国际间交通运输领域的合作。例如 1993 年,立陶宛与别国共签订 26 项国际客运和货运的双边和多边条约,其中与独联体国家签订的有 14 项。截至 1994 年初,立与 21 个国家签订的 43 项国际条约已开始运作。立正着手计划开设通往瑞典、丹麦、荷兰和德国的新航线,同时已制订出至 2010 年国内交通规划。另一方面,立政府积极获取西方银行和企业的支持,加速国内交通运输的建设。例如 1994 年 6 月,世界银行答应向立提供 9000 万至 1.1 亿美元贷款,用于发展立边疆交通运输设施。法国一家动力设备康采恩计划拨款 2400 万美元,帮助立实施扩建克莱佩达港草案。又如 1994 年 9 月,欧洲复兴和开发银行代表宣布,该行将向立提供 1890 万美元,用于立铁路系统的现代化建设。1997 年 5 月,立陶宛议会决定从欧洲银行获取 4000 万艾居的贷款,用于恢复从克莱佩达到白俄罗斯边界的铁路线,用于铁路信号系统和通讯系统。贷款条件优惠,2000 年开始偿还,整个偿还期为 20 年。^②

三国交通运输的构成是:

爱沙尼亚共和国:

铁路:截至 1996 年 1 月 1 日,爱国有铁路线总长 1021 公里,其中 103 公里为复线铁路,132 公里为电气化铁路。此外还有 800 公里的私有化铁路线。1996 年爱铁路货运总量为 2480 万吨,比 1995 年增长 4.8%;客运总量为 670 万人次,比 1995 年减少 24%。

公路:总长 43825 公里,其中 34% 属国家高级公路系统。1996 年共有 3500 家从事公路运输的公司,截至 1997 年 1 月 1 日共有 137 条市内公共汽车线路,703 条地区间公共汽车线路,242 条国家级长途汽车线路,17 条国际汽车线。通往 8 个国家。1996 年共有各类机动车辆 48.5 万辆,其中小汽车 40.7 万辆,每 1000 人占有 280 辆。

水运:塔林至赫尔辛基和斯德哥尔摩之间有定期海上客运。至欧洲主要港口有部分班轮。内河航线总长 520 公里。大小港口约有 30 个,其中主要港口 4 个:塔林港、穆加港、高埠立港和巴尔第斯克港。

空运:1996 年客运量为 43.54 万人次,其中 43.1 万人次为国际旅游者,货运量为 3997 吨。主要航空公司为爱沙尼亚航空公司(至 1996 年底该公司已有 64% 的股份售出)。主要国际航线依次是塔林—赫尔辛基、塔林—斯德哥尔摩、塔林—哥本哈根、塔林—法兰克福等。在塔林、塔尔图、库列萨尔、凯尔德拉、帕尔努和维尔杨蒂拥有 26 个货运和民航机场,国际机场一个——塔林国际机场。^③

拉脱维亚共和国:

以铁路和海运为主。

铁路:总长 2397 公里,其中 271 公里为电气化铁路。

公路:总长 20600 公里,其中 18834 公里为硬路面。

水运:内河航线全长 350 公里。主要港口有里加、文茨皮尔斯和利耶帕亚,其中文茨皮尔斯

① 《苏联百科手册》,山东人民出版社 1988 年版,第 733 页。

② 参见《立陶宛回声报》,1997 年 5 月 9 日;立议会决议。

③ 参见《世界知识年鉴》(1997—1998 年),世界知识出版社 1998 年版:《爱沙尼亚共和国》。

港是波罗的海沿岸最大的不冻港。

空运:有一个国际机场——里加国际机场。从里加有直飞斯德哥尔摩、赫尔辛基、伦敦、哥本哈根、维尔纽斯、特拉维夫、华沙、莫斯科等地的定期国际航班。

天然气管道由乌克兰的达沙瓦通往里加和利耶帕亚。^①

立陶宛共和国:

交通运输业是立陶宛一个重要的国民经济部门,其比重为国民生产总值中的 7%,近 5%的居民工作在运输业各部门。^②

交通体系完备,铁路网与欧洲及前苏联各共和国连成一体,并拥有前苏联各共和国中最好的公路网,全国运输以公路为主。

铁路:1997 年初,铁路运营总里程为 1997 公里,密度为每 1000 平方公里 30.6 公里,其中电机化铁路 122 公里。共有机车 313 辆,货运车箱 14045 节,客运车箱 626 节。1997 年铁路货运量 3037.95 万吨,比 1996 年增长 4.4%,其中国内货运量达 481.29 万吨,国际货运量为 2556.66 万吨。

公路:1997 年初,公路总里程 65135 公里,密度为每 1000 平方公里 997.5 公里,共有小汽车 785088 辆(其中私人车辆 745742 辆),公共汽车 15482 辆,无轨电车 544 辆,摩托车 19402 辆,各类货车 81291 辆。

水运:1997 年初,共有各类海船 286 艘,总吨位 514649 吨,立陶宛最大港口克莱佩达港全年共吞吐货物 1613.06 万吨,比 1996 年增加 8.7%,全年共停靠船只 6043 艘,其中外国船只 4249 艘,来自 50 多个国家;国内河运里程 788 公里,密度为每 1000 平方公里 12.1 公里,各类内河船只 91 艘,全年货运量 71.39 万吨,比 1996 年增长 23.9%;客运量 143.45 万人次,比 1996 年下降 2.4%。

空运:1997 年初,共有各类飞行器 493 架,其中飞机 197 架,直升机 173 架,全年空运旅客 27.12 万人,比 1996 年增长 13.4%;1997 年空运货物 2791.4 吨,比 1996 年增长 50.6%。全年立陶宛各机场共起降各类飞机 22952 架次,比 1996 年增加 19.8%。

石油管线运营总长 399 公里。^③

五 旅游业是三国经济支柱之一,国民收入的一个主要来源

三国独立后,随着经济结构的调整,旅游业成为三国经济支柱之一,国民收入的主要来源。爱沙尼亚:

爱沙尼亚是个喜爱旅游的民族,1936 年爱沙尼亚就有 7 个旅游局和 272 家旅馆。旅游业由中央旅游局负责。1939 年,爱沙尼亚加入了国际旅游联盟。同年,苏联在爱沙尼亚建立军事基地,国外旅游团一度中断。苏联时期,所有的旅游业受莫斯科的联盟公司和贸易联盟的控制,在这种状况下,旅游业并未给爱沙尼亚带来多大的经济效益。大多美丽的海滨地区和岛屿都成了军事基地,本地人和游客不允许光顾。1990 年 5 月新成立的国家旅游局负责全国的旅游业。现有大约 300 家合资企业、公司和旅行社从事旅游业。

爱沙尼亚 1996 年国际旅游业收入 68.15 亿克朗,占当年国民生产总值的 14.8%,比 1995 年增加 32%;国内旅游收入 6.95 亿克朗,占当年国民生产总值的 1.1%。1996 年外国游客人

① 参见《世界知识年鉴》(1997-1998 年),世界知识出版社 1998 年版,《拉脱维亚共和国》。

② 参见俄《对外贸易》杂志 1999 年第 5 期,第 10 页。

③ 参见《世界知识年鉴》(1997-1998 年),世界知识出版社 1998 年版,《立陶宛共和国》。

数为 253 万人次,1997 年为 262 万人次,其中芬兰游客占 67%,拉脱维亚占 13%,俄罗斯占 5%,瑞典占 3%。

塔林——爱沙尼亚共和国首都和海港。座落在波罗的海芬兰湾南岸里加湾和科普利湾之间。1154 年始见记载,最早称科累万。1219 年丹麦人在此建立城堡,1227—1346 年间,曾遭丹麦人占领,故塔林一词语源系由“丹麦的”和“城堡”所组成,意为“丹麦城堡”。1917 年前俄语则称之为“烈韦里”,此名来源于丹麦语,意为“沙洲”或“暗礁”。城市三面环水,景色秀丽古朴,是北欧惟一保留中世纪外貌和格调的城市。有上城和下城,由长腿街和短腿街相连。上城是全城中心部分,有图姆皮亚城堡,城堡上有高达 50 米的皮克·赫尔曼塔巍峨耸立。下城有拉科雅广场。老托马斯守护神的雕像威武屹立在广场市政大楼八面秸体的塔楼顶端,它是城市的象征。市内公园繁多,在海滨林荫路的汇合处,有卡德里奥尔格公园(即叶卡捷琳娜公园),为彼得大帝所建;公园里有彼得大帝的小宫(1714 年)和卡德里奥尔格宫(1723 年),还有一尊有双翅、手擎十字架、高达 16 米的青铜天使像,传为悼念 1893 年触礁沉没的俄国战舰“美人鱼”号所建。这位天使面向大海,眺望远方,犹如在召唤亲人。此塑像即称为“美人鱼”,是 1902 年爱沙尼亚雕刻家阿达姆的作品。公园附近有 1960 年新建的露天歌咏场:舞台为抛物线形,背对大海,可容 3 万人同台演唱;听众席设在临海的天然半圆形台坛上,可容纳 15 万听众。整个建筑结构新颖,音响效果良好,是欧洲出色的音乐场之一。市内著名的古建筑有多姆教堂(13—18 世纪)、马戏场(14—18 世纪)、奥列维斯特大教堂(13—16 世纪)、三姐妹住宅大厦(15 世纪)、黑头兄弟情谊大厦、圣米歇尔女修道院、尼古拉大教堂等。中世纪建造的古城墙,有 24 个塔和古堡,依然屹立至今,古意盎然。近年来新添许多现代化的高层建筑,给古城增加了新的姿色。

除首都塔林以外,塔尔图是爱沙尼亚第二大城市,它位于东部埃马约吉河畔。该地 5 世纪时已有居民,1030 年正式见于记载,1224—1893 年名为杰尔普特,13—16 世纪参加汉萨同盟,后来被波兰人、瑞典人占领,1721 年属俄国,1893—1919 年称尤里耶夫,1919 年称现名塔尔图。

塔市有很多古迹,其中斜楼是较著名的一处,它是位于塔尔图市拉图什广场上的一幢三层古建筑。它偏离垂线 6 度,斜而不倒。由于地下水水位下降,塔尔图的一些古老建筑物开始出现下沉现象,这座楼也开始倾斜。市政府采取措施对地基和楼房进行了加固,恢复了它的历史外观和内部装修,同时保持了它的“斜楼”风貌。修复后的“斜楼”成了塔尔图一景。塔尔图国立艺术博物馆在这里设立了展览厅。

拉脱维亚:

拉脱维亚不仅风光旖旎,气候宜人,而且名胜古迹繁多,旅游业一直比较发达,旅游业基本形成了网络化、社会化。

拉脱维亚设有国家观光旅游委员会、外宾旅游局、“旅伴”国际青年旅行社、国家少年旅游局等国家级旅游部门。

拉脱维亚开辟了多条旅游热线,最著名的旅游区是:里加、策西斯、尤尔马拉、坎达瓦、锡古尔塔、维捷丘陵、拉特加尔湖等。

里加——拉脱维亚共和国首都。座落在道加瓦河两岸,距波罗的海 15 公里。1201 年建为要塞城市,15 世纪初叶为里加大主教管区中心。是波罗的海里加湾南岸的不冻大港。古时曾有里加河流经此处,城市因此得名,现里加河已消失。分老城和新城。老城在道加瓦河右岸,被形象化地称之为“白发苍苍的里加”,面积不大,有运河环绕。高尔基大街中段是城区中心。老城

区有中古时代城市的特征,房屋低矮,街道狭窄,屋顶多用红瓦,每座屋顶上多有一只闪光的金属制的公鸡——风信鸡。相传 13 世纪末叶起就被认为是居民的辟邪之物,后人把鸡身两侧分别涂上金属和黑色,以辨别风向。当金色向着城市时为顺风,意味着远方亲人归来或嘉宾光临;当黑色向着城市时则为逆风,说明海上船只不会进港。现在风信鸡只是作为城市的特有标志。老城区内耸立着许多式样精美、构造奇巧的古建筑,以骑士团城堡、多姆教堂、圣彼得大教堂、彼得一世宫、大行会会所和小行会会所等为最有名。骑士团城堡现为里加少先宫、历史博物馆和造型艺术馆所在地。大行会会所改为音乐馆,小行会会所是工会的俱乐部。多姆教堂屹立在“6 月 17 日”广场上,巍峨壮丽,气势雄伟。彼得一世宫中的“悬空花园”,吸引着千万游客。新城座落在风景秀丽的城市运河河湾处,全城复盖在绿荫花丛之中,有“欧洲美人”之称,里加人则喜欢称为“花城”。街道宽敞整齐,建筑壮观,到处有喷泉、纪念像和雕刻。里加有三河一湖(道加瓦河、列鲁巴河、城市运河和吉士湖)之胜,到处桥飞彩虹,平添秀色。里加的公园多而美,面积最大的是文化休息公园。米耶斯都拉公园以历史悠久见称,1721 年彼得大帝下令扩建,故又称“沙皇公园”,园内有彼得大帝亲手种植的榆树。里加又是避暑和疗养胜地,离市区 25 公里的滨海疗养区,有各式各样的大小别墅。

策西斯也是一个古迹繁多的地区,这里有古城遗址、出土的古墓、中世纪的城堡和路德教教堂。

尤尔巴拉和里加一样,濒临里加湾。这里的松林颇具特色,一边是海浪阵阵,一边是松涛滚滚,真是美不胜收。尤尔巴拉的疗养院和休养所达 100 多座,其中有著名的凯麦里儿童疗养院。凯麦里饭店是 19 世纪的建筑,这里的花园和古老水塔非常有名。

立陶宛:

设有国家旅游局,还有各类旅游公司 334 家(不是所有公司都提供旅游服务)。主要旅游点有百浪港、杜鲁斯基宁盖、尼达、特拉盖等。

1997 年初,境内共有大小旅馆饭店 184 家,共设 5051 间房间,9805 张床位,各类旅游公司 200 余家。1997 年全年旅游创收 13 亿立特。

1998 年光顾立陶宛的旅游者达 140 万,比 1997 年增加 40%,旅游创收 20 亿立特,为国内生产总值的 4.7%^①。

维尔纽斯——立陶宛共和国首都。位于共和国东南部,维尔尼亚河和尼亚里斯河汇流处附近,人口 57.84 万(1998 年)。“维尔纽斯”从立陶宛语“维尔卡斯”(狼)一词演变而来,传 12 世纪时,立陶宛大公来此行猎,夜梦数狼奔上山岗,其中最强壮的一只斗败诸狼,大声嗥叫,声动四方。圆梦人说这是吉兆,在此筑城,将名扬四方。大公遂在此山岗修筑城堡。事实上,公元前这里已有人定居,城市可能因维尔尼亚河流经而得名。1323 年,立陶宛大公格基明纳斯迁都于此。这座有 800 年历史的秀丽城市宛似一座半圆形剧场,倚山岗层层而建。城市中心为一小丘,丘上屹立着格基明纳斯红色 8 角形古堡,堡上有 3 层楼高的古塔。城市四周微坡起伏,河流蜿蜒。市内有 100 多座不同时代和不同风格的古建筑,夹杂在重重叠叠的二、三层的雅致楼房之中。圣安娜教堂座落在维尔尼亚河畔,布局匀称,色调和谐,被誉为哥特式建筑艺苑中的明珠。离圣安娜教堂不远的皮列斯街,有波兰大诗人密茨凯维奇的旧居,是一座幽静的双层楼房。1823 年诗人在这里被捕入狱,他在狱中写了诗剧《先人祭》的部分章节。维尔纽斯旧城历史上

^① 参见俄《对外贸易》1999 年第 5 期,第 46 页。

是城市中心区,环绕着旧市区发展成新城,用白砖建造的思塔卡列尼斯、日尔姆纳斯、卡罗里尼什凯斯和拉兹季纳伊等新区,宛如海涛浪花、紧紧簇拥着市中心。现随着市区的发展,市中心已移在尼亚里斯河左岸。郊区以景色优美著称。城东北有优良的浴场,瓦拉库姆皮亚是别墅集中地带。城西是特拉凯湖泊群,湖水清沏,林木茂盛,是游览胜地。特拉凯过去曾是特拉凯公国的首府:有宫殿遗址,殿中残存壁画还依稀可见。这里亦林木佳秀,景色宜人。1998年到维尔纽斯观光旅游的人达80万,他们主要来自独联体、波兰、德国、美国、英国等地。

六 与中国政治关系稳定发展,经贸关系上升到一个新台阶

注重发展同中国的关系,是其战略构想的一个重要内容。波罗的海三国宣布独立以后,很快得到中国的承认并建立了外交关系,接着中国与三国的政治、经济关系有了较快发展。

1991年9月11—14日,中华人民共和国外交部副部长田曾佩率团访问了爱沙尼亚、拉脱维亚和立陶宛,并与三国签署了建交联合公报,三国均遵循以下原则发展同中国的关系:相互尊重主权和领土完整、互不侵犯、互不干涉内政、平等互利、和平共处;承认中华人民共和国政府是惟一合法政府,台湾是中国领土不可分割的一部分,三国政府不和台湾建立任何形式的官方关系。之后,随着领导人的互访,加强了中国与波罗的海三国的各方面领域的合作。

尽管波罗的海三国与中国相距遥远,但三国独立以后仍比较重视发展同中国的经贸关系。例如1991年10月10日,爱沙尼亚政府新闻秘书在同新华社记者谈话时说,谁要是不同中国进行经贸合作,那他就是政治上和经济上的盲人。倘若中国这个大国能同爱沙尼亚这个小国合作,真是一件大好事。

近几年来,波罗的海三国与中国的经贸关系主要表现在两个方面:一是签订相互保护投资协定。1993年9月2日,爱沙尼亚外长访问中国,与钱外长举行会谈,双方表示愿在和平共处五项原则基础上加强双边在各个领域的合作。双方签署了关于促进和相互保护投资的协定。1993年11月8日,立陶宛总统访华,同江主席举行了会谈。立总统强调,立重视发展同中国的关系,两国有许多共同利益,这是发展两国关系的基础。立希望发展两国在各个领域,特别是经贸领域的互利合作关系。双方签署了《关于鼓励和相互保护投资协定》。二是签署相互给以最惠国待遇协定。1994年12月18—21日,拉脱维亚总统访问中国,双方签订了《中拉经贸合作协定》,并决定相互提供最惠国待遇。

1996年6月,应立总理明陶加斯·斯坦凯维丘斯的邀请,国务院副总理李岚清率中国政府代表团访问立陶宛,访问期间,李岚清副总理分别同立总理明陶加斯·斯坦凯维丘斯、议长契斯洛瓦斯·尤尔舍纳斯、外长波维拉斯·吉利斯会见和会谈,两国政府签署了《中华人民共和国和立陶宛共和国政府关于对所得税和财产避免双重征税和防止偷漏税的协定》。

1996年6月,李岚清副总理率中国政府代表团访问拉脱维亚,双方签订了两国政府间科技合作协定和避免双重征税协定。

中国和三国经济合作具体表现为:

(一) **贸易额增加。**据立海关统计,1996年前11个月中立贸易总额达1051.3万美元,其中立方出口额17.5万美元,进口额1033.8万美元。

据立海关统计,1997年中立贸易总额达2.145亿立特,其中立方出口额1183.17万立特(占立出口总额的0.1%),进口额2.027亿立特(占立进口总额的0.9%)。此外,立对中国香港出口额398万立特,进口额1827.75万立特;自澳门进口商品额11.66万立特;对台湾出口额221.43万立特,进口9962.34万立特(占立进口总额的0.4%)。

1998年双边贸易额比1997年增加45%。

据中国海关总署统计,1997年中国同爱沙尼亚双边贸易总额为1067万美元,其中中方进口额为265万美元,出口额为802万美元。

1998年双边贸易额比1997年增加37.7%。

(二) 选择突破口,发展经贸合作的各种途径。例如立陶宛总理于1995年12月11日访华时,李鹏总理表示,中国愿意同立一起努力探讨在平等互利基础上发展经贸合作的各种途径,鼓励两国企业和公司之间建立直接联系。双方可以从一些条件已经具备、双方又很需要的项目做起,由少到多,不断积累经验。立总理表示,立中两国的合作可以首先从港口、轻纺等领域做起。

1999年3月1日,国务委员吴仪访问爱沙尼亚时提出进一步促进两国经贸关系三项措施:加强两国企业家之间的沟通和了解,充分挖掘双方优势;进一步拓宽合作领域,形成多样的贸易合作;充分发挥两国政府部门的指导和推动作用。

(三) 向三国提供实际援助。1993年3月18日,中国援助爱沙尼亚的2600吨大米运抵塔林;1994年7月1—2日,爱沙尼亚外长与钱外长在塔林举行会晤,双方讨论了经济合作问题,中国向爱提供3000万美元贷款。

1999年3月初,国务委员吴仪访问三国期间宣布,为了表示中国人民对爱沙尼亚、拉脱维亚人民的友情,中国政府决定分别向爱、拉提供300万元人民币无偿援助。

(四) 发展航空运输领域合作,促进经贸关系发展

1998年6月30日香港特别行政区与立陶宛签署民航过境协定。

特区经济局局长叶澍和立陶宛共和国交通运输部副部长分别代表香港特别行政区政府和立陶宛共和国政府签署协定。

叶澍在签署仪式上致辞时表示:“此次签署的协定标志香港与立陶宛的航空关系展开了新的一页,并将加强香港与立陶宛之间现有的联系。在中央人民政府的具体授权下,香港特区将会继续与其他国家谈判和签订更多的民航过境协定。”

1999年3月1日,中国和爱沙尼亚签署了中爱民用、航空运输协定。

(本文作者单位:中国社会科学院东欧中亚研究所)

(责任编辑:李永庆)