

欧盟国家深陷债务危机，而年初刚加入欧元区的波罗的海小国爱沙尼亚却成为一个例外，惠誉和标普双双上调了爱沙尼亚的信用评级。爱沙尼亚政府债务很少，对外积极参与欧盟事务，对内采取财政紧缩措施，为欧盟国家树立了一个好榜样。

爱沙尼亚经济部长尤汉·帕茨独自驾驶私家车前来接受记者采访，没带保镖、随从或发言人。他对记者说：“我们能省则省。”对于希腊、德国和意大利能从140万爱沙尼亚人身上学到什么，帕茨回答说：“我不想评判德国或希腊。我只能说，爱沙尼亚在欧盟援助方案上已经尽力。”

20年前，苏联解体，爱沙尼亚宣布独立。此后的爱沙尼亚全面革新，确保法律、行政、立法和经济制度尽可能地向市场经济转变。2008年全球金融危机爆发后，爱沙尼亚国内房地产泡沫破灭。虽然爱沙尼亚人一直在抗争，但是，爱沙尼亚经济在2009年仍然下滑了14%。对此，政府首先采取苛刻的财政紧缩方案。官僚机构进行一轮“大瘦身”，内阁部长带头降薪，医疗保健和社会福利支出大幅削减，甚至规定首都塔林的路灯在凌晨三点半之后全部熄灭。爱沙尼亚把赚钱的国营企业全部私

有化，关闭所有亏损工厂。政府承诺“一旦经济复苏会立即调高薪酬”后，企业减薪高达40%。

爱沙尼亚人全盘接受了政府推出的救市方案，没有动荡，没有抗争。接着，为了吸引游客和投资者，爱沙尼亚对首都塔林老城中心区

## 爱沙尼亚何以远离欧债危机



快乐奔跑的爱沙尼亚儿童

进行了彻底改造。鹅卵石铺设的街道、雅致的钟楼和色彩斑斓的市政厅将塔林变成了“中世纪迪斯尼乐园”。如今，大批游客在餐厅和纪念品商店驻足，购物袋装满巧克力、针织帽、驯鹿肉腊肠和琥珀。日本观光客拿着相机拍摄漂染金发、身着中世纪风格制服的女服务生，俄罗斯人血拼金饰珠宝，芬兰人则大肆搜购伏特加。

爱沙尼亚的“流血、流汗又流泪”战略取得了积极的成效。去年，爱沙尼亚轻松地达到了《欧洲联盟条约》的标准。今年1月，爱沙尼亚终于成为欧元区成员，实现了孜孜以求的目标。如今，爱沙尼亚的财政状况比任何欧盟国家都更加出色。所以，当其他欧元区国家将共同货币视为诅咒多过祝福的时候，爱沙尼亚人则坚定不移地守护着欧元。爱沙尼亚用事实告诉世人：在欧洲北部有一个小而智能的国家，这里虽然收入不高，但生活美好。

(文 / 张莱楠 据《经济参考报》)

## 日本国有铁路改革的成功之道



日本岩手县的一段铁轨

作为日本派驻中国铁道部的顾问，2000年至2003年期间，铁道电气专家大沼富昭曾在北京生活过。谈起对中国铁路系统的感性认识，他认为，他看到的情景，与日本国有铁路（以下简称“国铁”）改革之前的情景很像，员工们大多工作节奏缓慢，甚至可以中午回家，舒服地睡个午觉。改革前，日本铁路职工在工作时间赌博、喝酒的现象并不鲜见。

大沼富昭所说的日本国铁旧貌，是1987年之前的事情。那时，日本铁路资源80%为国铁所有。国铁是一个政企合一的巨无霸系统，医院、学校等机构无所不包。

1980年，日本国铁职工人数达到41万多人，据估算，超过20万人为冗员，而车站一级的单位超过7000个。铁路管理本来地域性很强，而国铁机构又如此庞杂，当其管辖权高度集中于东京时，出现了经营粗放的局面。随着国铁自身积弊不断累积，加之航空、公路的强力竞争，到上世纪80年代，日本国铁已经难以为继，争论了数十年的民营化改革，不得不推进一步。

在大沼富昭看来，之所以必须进行改革，是因为日本国铁面临巨大危机：亏损像滚雪球一样不断累积，到改革之前，赤字已高达30万亿日元左右。此外，国铁与政治捆绑在一起，成本意识淡漠，经营效率低下，一些客运、货运市场明显不大的地区，由于地方官员、国会议员与国铁高层沆瀣一气，仍可争取到新线路的建设项目。他们以铁路的公共性为名，行的却是为个人利益和政治目的谋利之实。因此，一些线路被戏称为“政治线路”或“赤字地方线”。为了摆脱危机，从

1986年到1987年，日本国铁在轻微阵痛中完成了民营化改革。这是世界上最早的国铁改革之一。

日本国铁改革创造性地采用“区域分割”的模式（另一种代表性模式为瑞典的“上下分离”式），将原有路网划分7个地区性子系统，包括6个客运系统和1个货运系统，增强了铁路企业对运输市场的适应能力和应变能力。更为重要的是，这种形式最大限度地引入了竞争机制。民营化为铁路公司的经营带来了活力，JR（日本铁道公司的简称）创造性发展了一种商业模式，即把车站周围的地买下来，与地产商一起开发，土地因铁路增值，带来了可观的收益。

大沼富昭说，JR各公司都很强调铁路的便捷和快速，这是民营化后相互竞争的结果，而之前的国铁不太关心这个。一个有趣的现象是，改革之后，JR做到了20多年不涨票价。无论如何，日本人几乎百分之百地承认，国铁改革是成功的。

(文 / 关军 据《青年参考》)