



深度

一位匈牙利记者的“匈塞铁路”行：为何欧尔班如此推崇“一带一路”？

2400年都不能回本的铁路升级，匈牙利承担所有风险、中国获得所有好处……一片质疑声中，“一带一路”在欧盟内部的第一个大型基建工程，依然难产。

特约撰稿人 Ákos Keller-Alánt 发自 布达佩斯 | 2019-03-06



中国“一带一路”倡议的“匈塞铁路”工程耗资约30亿美金，是匈牙利迄今在铁路上最大的一笔投资。图为塞尔维亚贝尔格莱德的一名工人走在通往匈牙利布达佩斯的火车前。摄：AP

编者按：

直到2017年前，作为“一带一路”计划的另一端，欧洲各国对于中国的这一“旗舰”倡议的热情都还相当高涨。但是，随着欧洲各地交通、港口等项目的展开，欧盟的立场开始变得强硬，其中最常见的担忧是“一带一路”不符合欧洲坚持的自由主义价值观，也未遵循市场化、透明、可持续发展等国际规则。

当然，欧洲从来不只是一个声音。中欧国家匈牙利便是最为支持“一带一路”的欧盟国家之一，端传媒特邀匈牙利当地记者，探访“一带一路”在匈牙利严重拖延、尚未动土的铁路重建工程，细细分析，匈牙利政府对“一带一路”的支持背后，究竟是何缘由？这对于我们理解“一带一路”的影响力，又有怎样的帮助？

本文是《巨龙与阴影：五年之后的“一带一路”》专题互动页面其中一篇深度报导。在日后的报导中，我们还会继续追踪“一带一路”大型建设在各地的现场。

2019年1月下旬一个周五的早上，布达佩斯正下着雪。我卡着点赶到了布达佩斯火车东站，去坐一辆早班车。这是匈牙利首都最繁忙的车站之一，不过我要乘坐的列车，停靠在了一个偏远的站台上，整辆车上只载了三辆车和几位乘客。列车里也非常冷，座椅散发着一股烟草味——尽管在列车上吸烟已经被禁止很多年了。根据几个依稀可辨的标志，我坐的这辆列车是在南斯拉夫制造的，它正驶往塞尔维亚首都贝尔格莱德（Belgrade）。我会在匈牙利与塞尔维亚边界的前一站，凯莱比奥（Kelebia）下车，这段只有160公里的路程，需要整整3个小时。不过，可能很快就不需要这么久了：匈牙利政府正计划对这条线路进行升级。

2013年，中国总理李克强、匈牙利总理欧尔班（Viktor Orbán）和塞尔维亚总理达契奇（Ivica Dačić）宣布：作为“一带一路”的一部分，连接匈牙利首都布达佩斯与塞尔维亚首都贝尔格莱德铁路将被升级重建。

如果工程得以实现，那么它会是匈牙利迄今在铁路上最大的一笔投资——工程耗资约30亿美金。其中85%将由中国贷款出资，匈牙利提供主权担保。这意味着，即使这条铁路运行后是亏钱的，中国依然可以拿回借出的本金及利息。借款协议的其他细节，或是此项工程的可行性报告仍是国家机密，没有人知道为何这条铁路的建造成本会如此高昂：毕竟，这

段路只有160公里，而且它位于平坦的地区，建造需应对的自然困难也不是很大（我向匈牙利政府表达了这些疑惑，但是对方并没有回复这些邮件）。

布达佩斯到凯莱比奥的这段铁路，货运和客运量都非常低。匈牙利主要的贸易伙伴都位于西欧，大部分货物运输也都在那边——而非这段铁路所处的南部。虽说匈牙利靠近塞尔维亚边界的地方也有一些重要城市，但是这条线路没有路过其中任何一个。

这条线路上一次重建还是在19世纪60年代，那时，这条单轨铁路的平均设计时速为30公里，这次重建完成后，它会升级成最高设计时速可达160公里的电气化双轨铁路。这项工程原计划在2015年就开工，新铁轨也应该在2017年就投入使用。但是直到现在，我乘坐的这条线路上，依然完全没有任何工程动静。而随着投资细节被公开，人们对这项工程的质疑也逐渐出现。



2013年11月25日，中国总理李克强、匈牙利总理欧尔班（Viktor Orbán）和塞尔维亚总理达契奇（Ivica Dačić）宣布：作为“一带一路”的一部分，连接匈牙利首都布达佩斯与塞尔维亚首都贝尔格莱德铁路将被升级重建。摄：Daniel Minulescu/AFP/Getty Images

谁在获利？

这个工程对中国极为有利。正如刚才提到的，工程的经济方案对中国有利，并且此项工程的建造也将由中国公司来进行（这随着“一带一路”计划在全球范围内的普及，变得更加频繁）。在最近的几十年里，中国创造了巨大的建筑产能，但是随著国内经济发展的变缓，中国正试图将其过剩的产能进行出口。“一带一路”正是这种出口的一个工具。

具体到匈塞铁路上，它还能改善货物从已被中国企业接管的希腊比雷埃夫斯港（Piraeus）到达欧洲的线路。不过，中国远洋运输集团（COSCO）对匈牙利媒体表示，匈塞铁路的升级并不是这条路线上最重要的工程。中国远洋驻匈牙利的总监纳吉（Gábor Nagy）说，布达佩斯至贝尔格莱德的铁路是8小时（现在的耗时）还是3到4小时（重建以后的耗时），根本无关紧要。

导致这条路线货运缓慢的根本问题，在于塞尔维亚和马其顿糟糕的基础设施。由于需要频繁的停靠，货物从比雷埃夫斯港运至布达佩斯需要4天，靠重建这条铁路省下的短短几个小时，不会对总体有什么影响。

不过，这短短几小时对中国来说，却可能产生极大的效应。如果项目成功，这将是中国在欧盟内部完成的第一个大型基建工程。中国的公司可以由此证明，它们的工程可以达到欧洲标准，从而打开欧洲市场的大门。

“一带一路”计划的 中东欧海陆快线



图：端传媒设计部

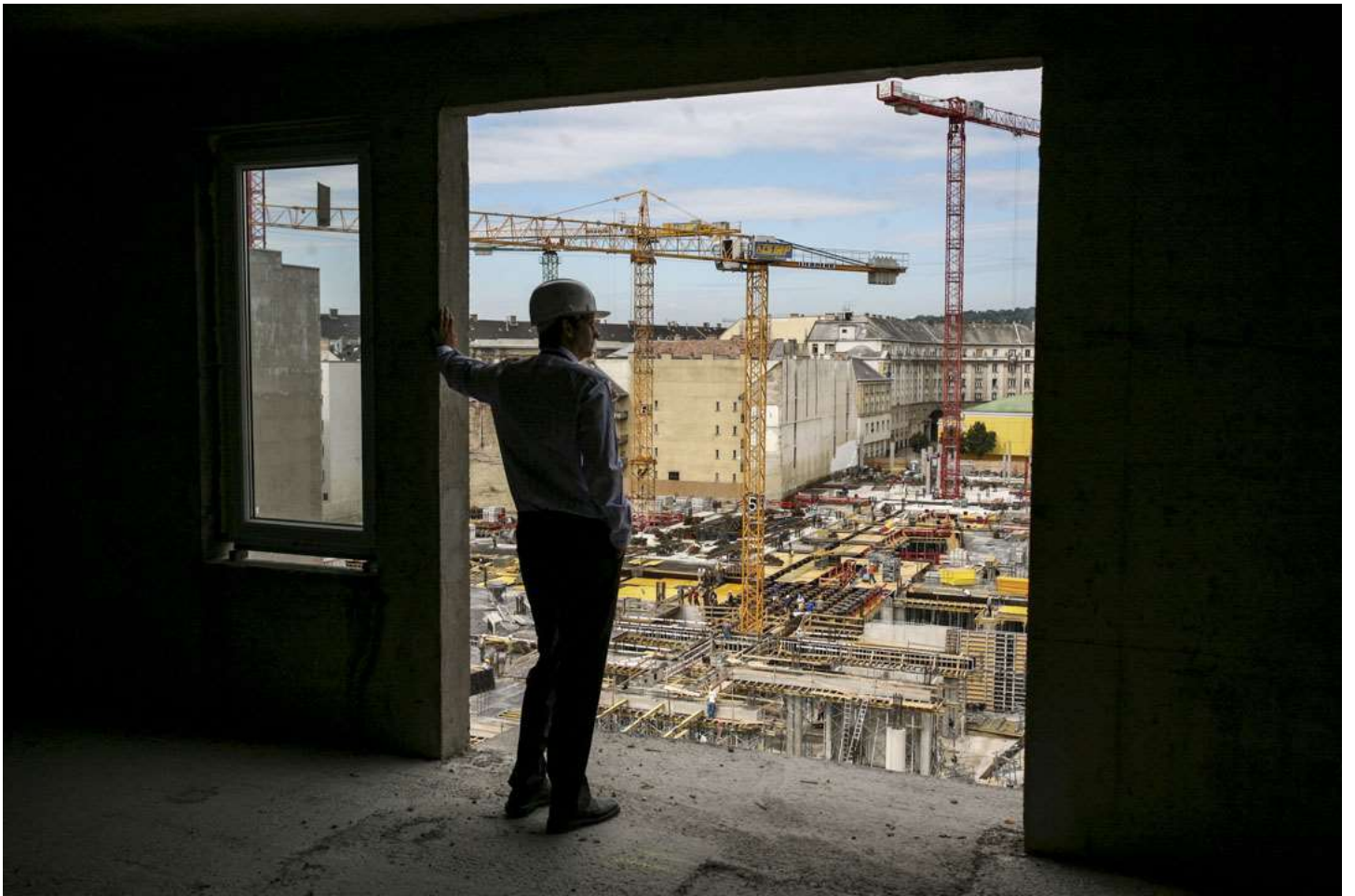
但是，匈牙利人对这个工程的热情就有一些难懂了。虽然经卡莱比奥可能是布达佩斯前往贝尔格莱德最短的线路，但是它也避开了沿途每一个重要城市。匈牙利铁路的整体状况并不好，延误十分频繁，有很多其他的线路迫切需要重建，最优先的不该是这一条。匈牙利为何要进行如此大数目的投资也让人疑惑。[《外交家杂志》](#)刊出的一篇分析援引匈牙利媒体《Figyelő》与货运专家做的计算，即使没有利息，这个工程项目至少也要130年，长则甚至2400年才能回本，更不要提加上利息之后了。

匈牙利科学院世界经济研究所的斯泽诺马尔女士（Agnes Szunomár）说，“早前，官方解释，凭借这个项目，中国日后想要向欧洲扩展时，匈牙利会成为它的战略伙伴。完工后，中国的货物会从匈牙利进入欧洲：关税会支付给匈牙利，公司会在铁路沿线开设工厂和物流中心（为了产品符合欧盟规定）。所以这条线路将会为匈牙利带来资本和创造更多的工作岗位。”

不过，斯泽诺马尔也承认，“在整个一带一路计划中，布达佩斯至贝尔格莱德的铁路只是非常小的一部分，而且布达佩斯也不是该计划的核心。这条线路并不适合客运，只适合货运，而中国与欧洲的商业贸易是单向的：我想不到在这条线路上，欧洲能向比雷埃夫斯运输些什么。”

匈牙利是一个只有980万居民的小国家。对中国公司来说，匈牙利市场是微不足道的。而中国的货物已经可以通过地中海上其他的港口进入欧洲，比如斯洛维尼亚的科佩尔（Koper），意大利的的里雅斯特（Trieste）和克罗地亚里耶卡（Rijeka）。这些渠道不但更近，通过它们去往欧洲大陆的价格也更低。还有另外一个问题：没有人知道从中国运营的比雷埃夫斯港口至贝尔格莱德的铁路，到底何时会开始建造。

马图拉（Tamás Matura）是布达佩斯考文纽斯大学国际关系专业的副教授，也是中东欧亚洲研究中心创始人，他说：“这是一项永远不会有回报的投资，腐败，才是这个投资数目为何如此巨大的唯一解释。”



匈牙利的建筑成本，因预算编制过多和监督不足，是造成欧盟项目定价过高的主要原因。“透明国际”指出，匈牙利约90%的项目可能定价过高，平均高出25%。图为匈牙利一个建筑工地。摄：Balint Porneczi/Bloomberg via Getty Images)

对腐败的担忧并非毫无根据。根据非政府组织“透明国际”，匈牙利的政府项目越来越集中在少数人手中。2017年，逾四分之一的采购市场被两名寡头控制。此外，预算编制过多和监督不足是造成欧盟项目定价过高的主要原因。“透明国际”指出，匈牙利约90%的项目可能定价过高，平均高出25%。

马图拉说：“对于基础设施的投资，匈牙利可以从欧盟得到资助。匈牙利经济需要的是绿地投资和外商直接投资，中国对这条铁路的投资不属于这两者中的任何一个。这项投资上，匈牙利承担了所有风险，中国获得所有的好处，就连这项工程里的工程师都知道，这个项目根本说不通。”

比起经济层面的驱动，留意匈牙利政府的政治动机可能更有意义。通过承担巨大的投资资金，甚至不惜与欧盟产生冲突，匈牙利想向中国示好。鉴于匈牙利政府，尤其是匈牙利总理欧尔班近年的行为模式，这条解释更为可信。

“非自由民主制度”

在欧尔班的早期政治生涯中，他以自由主义，民主抗争以及强烈的反共态度而为人所熟知。2000年，在欧尔班的第一个任期内，他与达赖喇嘛有过一次官方会面。2002年到2010年间，作为反对党，欧尔班也时常在匈牙利政府尝试改善与中国关系的时候提出批评，他领导的青年民主主义者联盟政党（Fidesz，以下简称青民盟）甚至还参加了支持西藏独立的示威。但是，2010年欧尔班重新当选总理之后，一切忽然就都改变了。

欧尔班领导的青民盟在没有获得其他党派同意的情况下重写了匈牙利宪法，随后几年，匈牙利越来越向着一个集权国家发展。此时的匈牙利，欧尔班一人就可以决定大部分国家重大事务。2014年，已经转为右翼的欧尔班在他一个臭名昭彰的演讲中说，他正在建设一个“非自由民主制度”——“今天，世界正在试着去理解一个并非西方的，也并非自由的，甚至并非民主但却成功了的社会体系”，他紧接着提到了一些“成功范例”，比如土耳其，新加坡，俄罗斯和中国。



从2010年开始，匈牙利政府采取了许多措施来建立欧尔班的一人集权统治和限制民主与法律的统治。摄：Laszlo Balogh/Getty Images

从2010年开始，匈牙利政府采取了许多措施来建立欧尔班的一人集权统治和限制民主与法律的统治。这个民粹主义政府认为所有自发性的组织都是威胁并且试图掌控它们或摧毁它们。宪法法院的权利也被限制，一个支持青民盟统治的新选举法开始实施。普通法庭也承受着巨大压力，政府还接管了一些过去独立的机构，比如检察官办公室，匈牙利国家银行，国家审计署，匈牙利公平交易局，公共采购部门等。政府不但通过控制这些机构来切断对手党派资金来源，他们还通过了一个新规定进一步限制了非政府组织对其他党派资金援助。

同时，匈牙利政府的洗脑活动声称，一些独立的非政府组织是对国家安全的威胁。欧尔班认为，公民社会中的批评家不属于非政府组织，而是受人雇佣在匈牙利发展境外势力的政治激进分子。

欧尔班还对匈牙利媒体采用了一个新的条例，导致如今公共媒体对政府的宣传都是正面和支持的，而那些持有反对声音的政治家们则从公共媒体中消失了。2018年12月，几个反对党政治家想要质问公共电视的领导，为何电视节目如此偏颇，他们想在电台朗读反对新通过的《劳工法》的情愿书，但这些政治家中的两人被武装的安保人员扔出了电视台大楼（照理，议员有资格进入政府投资的机构并且检查该机构的运作）。

不仅是公共媒体，整个匈牙利的媒体报导都是失衡的。欧尔班的同党买断了大部分媒体并将他们合并称一个，许多个独立报纸也因此被迫关闭。如今，近500份报纸，一个国家电视台（匈牙利全国只有两个国家电视台），所有的国家广播和许多网上媒体都处于政府的管控之下。

这些新的条例使得组织抗议活动更加艰难。除此之外，政府也进一步限制了学术自由。全国最好的大学中欧大学，被迫移出匈牙利，政府也将进一步切断匈牙利科学学会的研究资金。



2018年4月21日，匈牙利布达佩斯举行反对欧尔班当选总理的示威，抗议政府打压媒体，影响大选结果。摄：Attila Kisbenedek/AFP/Getty Images

随著对民主的限制不断加强，腐败情况也越发严重，据国际透明组织（Transparency International）分析，匈牙利是欧洲最腐败的国家之一。总部位于华盛顿的非政府组织自由之家（Free House）也将匈牙利的民主状况从自由降级到了部分自由。这是自由民主国家被降级的第一个案例，由此，匈牙利也成为了欧盟内第一个非自由国家。

2010年起，匈牙利变成了裙带资本主义国家的一个典型案例。在一些特殊法例和公共采购招标的帮助下，欧尔班创造了一个富有的、附属于青民盟的商业选民区。这些商业人士可以资助政治竞选，奖励支持者和组织记者会。一个典型的例子就是欧尔班老家的老朋友梅萨罗斯(Lőrinc Mészáros)，他在短短几年内变成了匈牙利最富有的人之一。

匈牙利的民主程度在退步。由于新的选举法，扭曲的媒体现状和一个强烈排外及反移民的政府（欧尔班曾说：“每一个移民都是对公共安全的挑战”，难民们带来了“追求我们妻子和女儿的黑帮份子”），青民盟依然获得了2018的大选。欧尔班也开始了他的第三个任期。与此同时，包括欧洲委员会、威尼斯委员会、欧洲安全与合作组织以及联合国在内的国际组织都对匈牙利的这一系列变化表示了强烈谴责。2018年9月，2/3的欧洲议会成员投票同意对匈牙利启动纪律处分机制。



欧尔班曾说：“每一个移民都是对公共安全的挑战”，难民们带来了“追求我们妻子和女儿的黑帮份子”。摄：Armend Nimani/AFP/Getty Images

向东部开放

欧尔班的外交政策同样也发生了改变。在他于2010年重新掌权之后，匈牙利政府马上发起了一个所谓应对经济危机的“东部开放政策”。在欧尔班的眼中，世界正处于一个转变阶段。西方民主的力量正在减弱，世界经济的中心将会在转移到亚洲：越早意识到这个转变的国家的优势就越大。这位匈牙利的总理，每年都会与普京举行会面，他欣赏美国总统特朗普和巴西总统博索纳罗的政治作为，并且和意大利总理萨尔维，波兰前总理卡钦斯基和莫拉维茨基等欧洲极右翼领导成为了朋友。欧尔班还希望匈牙利能够成为中国进入欧洲的通道。匈牙利外交部内设有一个独立于亚洲部门的“中国部门”。而欧尔班本人也曾于2010，2014，2015，2017以及2018年访问中国。在2017年，双方政府将两国间的双边关系升级成为战略合作伙伴。

布达佩斯考文纽斯大学的马图拉教授说，“在2010年至2014年间，匈牙利的动机完全是经济上的。当时欧盟面临危机，匈牙利在那个时候从东方寻找新的伙伴是符合逻辑的。”但是，根据他的研究，大量的中国资本都不是在2010年后才进入的匈牙利。“也有一些像华为和博苏化学公司这样的大型投资，但是这些经济决策是更早些时候就定下的。中国对匈牙利的直接投资约20至30亿美元，不容忽视。但来自日本和韩国的资本更多，中国在亚洲投资者中仅排名第三。

马图拉说，最重要的问题在于匈牙利政府这些举措背后并没有什么真正的策略。欧尔班认为中国仍然是很早之前那个共产主义国家：如果国家领导人之间关系好，那么生意也就好做。但现在的事实不是这样的，良好的关系是必须的，但是如果中国的生意人看不到获利可能的话，他们也不会投资。

现在看来，投资的缺失并没有影响匈牙利对中国的态度。“在2014年后，匈牙利政府意识到，中国并不会给自己巨大的经济援助，但是欧尔班仍然想要把中国变成一个政治上的伙伴。”马图拉说。欧尔班不断增加的集权造成了与欧盟之间一些外交上的问题，所以他决定加强与中国的政治合作，希望来自中国的支持可以在匈牙利与欧盟的关系上，产生一些影响。

这能解释匈牙利为中国提供的无数政治支持。2011年，温家宝造访匈牙利首都时，移民局抓捕了想要进行示威活动的西藏难民。2017年，李克强的造访期间，警察也阻止了一名试图在李克强护卫队旁挥舞西藏旗帜的男子。



2016年11月30日，外交部部长王毅与匈牙利外交与对外经济部部长西雅尔多在钓鱼台国宾馆会面，磋商“一带一路”工作组情况。摄：Imagine China

2014年，匈牙利是第一个与中国签署“一带一路”合作谅解备忘录的欧洲国家。两年后，当海牙仲裁庭宣布关于中国南海的裁定时，匈牙利和希腊就欧盟发表的声明言辞激烈直指中国一事表示反对。2017年，也在欧盟签署谴责中国侵犯人权文件时，匈牙利政府也发表了反对意见。同年，匈牙利还和捷克共和国在欧盟委员会反对的情况下，签署了一份关于“一带一路”计划融资原则的联合声明。

2018年4月，除了匈牙利驻京大使外的所有欧盟国家驻京大使都签署了一份谴责一带一路计划的文件，称一带一路计划“计划阻止自由贸易，使中国企业处于有利地位”。该文件还指责中国能从权力不平等的分配中渔利。

“中国影响”（ChinfluenCE）是一个用数据描绘中国在中欧的政治及经济影响的国际项目，它的分析显示，“匈牙利媒体中关于中国的部分大多是片面的，几乎全部集中描述经济数据和发展，而同时，关于人权，西藏或是知识产权保护之类的话题则几乎完全没有出现过。”

匈牙利对中国的开放态度也引起了其他国家的注意。2019年2月，美国国务卿蓬佩奥将访问匈牙利，他此行一大重点就是想遏止中国和俄罗斯对匈牙利的影响力。

变更计划？

2017年2月，欧洲委员会发起了对匈塞铁路是否符合欧洲公开招标法例的调查。中国方面想由中国公司来建造这条铁路，但在欧盟规定下，大型交通项目必须进行公开招标。在欧洲委员会的压力之下，匈牙利政府于2017年11月启动了招标，但由于只有两个有效招标且报价都过于高昂，最后导致招标计划流产。2018年12月，政府又决定启动一个全新的公开竞投程序。由于这种种延误，这个工程在2020前都不会开始动工。而且也没人知道招标究竟何时会开始。

欧洲委员会告诉我们，欧盟现在对于该工程还没有开展官方调查，但是他们会密切关注事态发展。

问题还不只这些。在匈牙利，政府经常通过这样的建筑项目使其同党派人士获利，所以这次，它也想让欧尔班同党旗下的匈牙利本国公司参与到这个工程中来。匈牙利外交与对外经济部部长西雅尔多（Péter Szijjártó）说：“匈牙利公司在这项工程中的参与度越高，中国提供的贷款利息就会越高，而中国公司参与度越高，则利息就越低。”

工程的延误和其造成的政治冲突对中国也产生了不利影响。“中国想要与欧盟保持一个良好关系，但是如果一个欧盟成员国因为中国与欧盟产生冲突，这对中国自身的立场也有害”，马图拉解释。

可能，这些问题就是为什么匈牙利政府会指派一个特别政府委员会，去监管匈塞铁路工程。帕科维奇（László Palkovics）是匈牙利的创新科技部部长，但从2019年1月起，他也会负责匈塞铁路工程的调整工作。帕科维奇尚未对工程发表任何意见。

对中国而言，如果匈塞铁路的投资没有实现的话，还有一个后备计划。根据一份泄露的文件，中国中车股份有限公司计划修建一条从布达佩斯市中心直达匈牙利首都机场的铁路线。目前，布达佩斯只有不多的几条公交线路可以前往机场。中国中车股份有限公司目前对此项投资已经有了一个完备的计划，投资成本大约为6亿5千万美元，这笔钱会由中国银行出资。相比匈塞铁路，这只是一个小数目，但是这个工程同样也可以向欧盟证明中国的实力。

离开欧盟境内，一切则看似要容易一些。塞尔维亚境内，贝尔格莱德至旧帕佐瓦（Stara Pazova）段已在2017年12月由中国交通建设股份有限公司和中铁国际集团开始施工。旧帕佐瓦（Stara Pazova）至边境城市诺威萨（Novi Sad）的这段铁路也预计将于2019动工——在这项工程中，除了中国公司，俄罗斯的国营铁路公司（Russian RZD International）也有参与。



由卡莱比奥回布达佩斯的火车外的雪地景色。摄影：Ákos Keller-Alánt

在火车开回布达佩斯之前，我在卡莱比奥有一个半小时的停留时间。我走进了火车站前的一个餐馆兼酒吧。虽然才刚到下午，但已经有几个本地人在吧枱边喝啤酒了。我在点咖啡的时候问他们知不知道匈塞铁路的修建计划，他们都说不知道。我无法把他们从之前的讨论拉开，那是一个关于故土与无家可归之间关系的话题：一个人是否可以在拥有故乡的同时无家可归呢？

幸运的是，回布达佩斯的这班火车，比之前的那辆要新和干净，而且它只延误了30分钟。同行的一个男人告诉我，通常这班车会延误一个小时，两小时也不罕见。这人听说过匈塞铁路计划，但他并不相信这个计划真的会成真。“就算它成真了，又怎么样呢？那些政治家们的企图从来都不是想发展铁路，他们只不过想要公众的钱而已。你就等着看吧。”

（原文英文，由端传媒实习生杨冰清翻译。）

一带一路 中国大陆 匈牙利 中欧关系



热门头条

1. 没有伤口的职灾：那个替乘客脱内裤的长荣空姐，以及她的“制服病”
2. 3000多家园被强拆，候鸟老人与破碎的“海南梦”
3. 《还愿》情绪风暴之后，被吞噬的中国游戏人
4. 重磅调查：被强制绝育的淳子的一生
5. “不是日本人”的日本人：国族神话下的北海道爱努族
6. 中国女工生育之痛：被强制流产后，计生人员又把埋掉的孩子挖出来
7. 白信：新疆的“汉化”，还是内地的“疆化”？——新疆纪行之三
8. 我是台湾人，在蒙古国教中文
9. 白信：冻结的堡垒城市，与消失的人——新疆纪行之一
10. “正妹、高分、老残穷”：这群台湾高中生对放榜新闻说不

编辑推荐

1. 量多写不完、循环欠债、形式老旧：台湾小学生成为家庭作业的奴隶？
2. 羊毛党是个什么党？他们立志“吃干榨尽这人间”
3. 田禾：如何科学地反驳诺奖得主沃森的“种族决定智商论”
4. 机械存在主义：当人造人开始思索“人生”的意义
5. 她是菲佣，也是摄影师：“我希望告诉人们香港有多美丽”
6. 【书摘】沈志华：从历史经验看中朝关系的恰当定位
7. 白信：新疆的“汉化”，还是内地的“疆化”？——新疆纪行之三

8. 我是台湾人，在蒙古国教中文

9. 【书摘】任何革命最大的错误就是变得无聊：1969芝加哥八君子审判

10. “不是日本人”的日本人：国族神话下的北海道爱努族

延伸阅读

印尼雅万高铁：水土不服的“中国速度”

风风火火建了几十年后，中国的高铁队伍亟需全新的建设项目。“高铁出口”是“一带一路”的重要目标之一，为此中国不惜“自掏腰包”出投资。“高铁走出去的第一单”早在2015年就在印尼签下，如今预订的工期已过，那条“跑得飞快”的高铁，还不见踪迹。

巨龙与阴影：五年之后的“一带一路”

五年下来，“一带一路”版图愈发加大，也愈来愈难以定义。急剧的扩张究竟给中国和沿线国家带来了什么？中国“主导”的全球化时代真的来临了吗？端传媒制作了专题页面，也将陆续自印尼、巴基斯坦、马来西亚、东欧等地区发回深度报导。

马来西亚东铁：“中国制造”为何盖了又停？

东铁停工半年后，记者沿著这条备受瞩目的铁路工地走了一遭，行经3个重要节点：文冬、关丹、登嘉楼。我们和承包商、工人、政治人物、地方居民聊了聊：投资规模高达200亿美元的东铁项目，在历经政党角力、债务争议后，命运将通往何方？

一位巴基斯坦记者，描述当地人眼里的中巴经济走廊

港口租给中国43年，只分得一成收益？除了债务陷阱、污染隐患，项目的不透明更激发了一些人对经济发展不平等的担忧和愤怒。