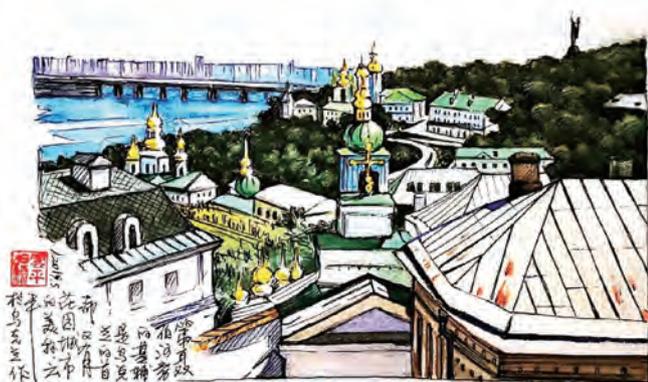


乌克兰危机，哪里是转机



乌克兰首都基辅。绘画 / 杨云平



乌克兰切尔诺贝利核电站。绘画 / 杨云平

年之后，俄罗斯在某些当地人眼里成了魔鬼般的存在。

无论国家政权选择怎样的路径，对民众而言最重要的还是实实在在的生活质量如何。“很遗憾，自那之后，大伙儿的日子也没有好起来过。”孙光向《新民周刊》记者表示。货币贬值、物价上涨、国内部分地区持续动荡，民众的收入得不到提高，人们看不到希望。

“你从其他国家开车进来，完全不用看指示牌，只要车子开始剧烈颠簸，你就知道乌克兰到了。”在他看来，乌克兰奇葩的公路状况可以算是当地政府在改善民生上作为无力的典型例证。

都说“要想富先修路”，乌克兰的公路却是出奇地差。该国的高速公路很少，而即使标了“高速公路”路段，也整段整段全是密集的大坑，夜间行车尤其危险。“不要走夜路”在其他地方是一句打比方的谚语，在乌克兰的公路上却成了描述现实的警句。

据统计，2015年以前，乌克兰约51.1%的公路不符合公路状态的最低标准，39.2%的公路需要大规模修整，平均行驶时速比西欧国家低50%—30%。乌克兰交通部门官员曾经发表这样的意见：截至2016年，全国有97%的公路需要维修，预算费用约为200亿格里夫纳（约52.7亿元人民币）。

进入21世纪以来，乌克兰政府也一直为此头疼，多届政府都曾尝试拨款、设置专门部门来改善公路质量。例如在2010年时，乌克兰就准备借举办2012年欧洲杯的契机推进修路。然而这些措施都没有取得显著成效。

“按理说乌克兰继承了苏联时期过硬的工业技术，不是没有修好路的本事啊。这些钱都花到哪里去了呢？”在千疮百孔

的公路上一路忍受着驱车前进时，孙光曾多次思考这样的问题。

除了公路，孙光觉得乌克兰“几乎没有什么城市建设”，尤其是和中国相比。他在基辅这么多年能感受到的，就是“换一换路灯、铺一铺路面”。他说：在基辅，连马路上的交通监控探头都没有普及，是从近两年才开始安装，全城总共就只有几十个。“那些喜欢超速开快车的，把探头位置都记下来，到了下面就踩一脚刹车。这监控根本起不到作用。”

“真的，20年前和20年后的基辅，城市面貌基本没有什么变化。”孙光感慨，这在国内是不可想象的：不说北京，就是在国内一个小城市，20年没回去的人肯定认不着路，城市变化是翻天覆地的。

身处异乡的20年间，孙光也去过俄罗斯的莫斯科等主要城市。在他眼里，莫斯科看起来当然比基辅的“现代化”味道更浓一些，但后者的人口只有前者的不到五分之一。“其实俄罗斯也是发展得很慢的。”2014年之后，原来各方面互相依存的

2014年乌克兰动乱时，孙光在基辅市中心的独立广场。

