

國立政治大學國際事務學院東亞研究所

碩士論文

指導教授：邱坤玄 博士

中共「鐵道外交」研究
—地緣政治學的途徑（2009—2015）

研究生：吳讚軒

中華民國 104 年 6 月

謝辭

指南山下三年，一轉眼就是碩士畢業的時刻，來不及回頭，生涯就要結束，回首這三年來，點滴在心頭。還記得 2012 年的冬天，才剛從日本回來，就立即投入政大東亞的考試，前後不到十天，抱著考不上就當兵的想法，沒想到最後的結果出乎意料地滿意，滿心期待與惶恐的心情踏入未知的未來，東亞所四十五屆的每位同學們，因為有你們，我在東亞所的學習日子不再孤單。

三年以來，面對所上各路菁英的挑戰與壓力，「戰戰兢兢、戒慎恐懼」在貼切不過，首先，要感謝指導教授邱坤玄老師的細心指導以及和口試委員朱新民、張登及老師對於論文的修改與意見。其次，東亞所的師長們：寇健文、魏艾、楊開煌、關向光、王信賢、鍾延麟、張惠梅等老師對於中國大陸研究的傳授與教導；以及外所的：高永光、彭立忠、臧國仁、林永芳、陳美芬、江靜之等老師開啟我不同領域的視野；最後則是感謝林義鈞老師願意在我最無助的時刻給予支援與鼓勵。

特別感謝國關中心王瑞琪老師願意邀請我一同前往大陸進行「2013 年的河南農村英語營」的活動，期間也同各位老師和學弟妹締結了深厚的友誼與大陸研究的田野基礎；也同樣感謝「2014 兩岸暨國際菁英蹲點獎助研究生夏令營」獎學金讓我有機會到大陸實際的蹲點訪談，奠定了良好的立論基礎與實際經驗。

在碩士辦的三年中，足跡曾踏遍廣袤的新疆、遙遠的俄羅斯以及神祕的土耳其，感謝疆愛志工服務團隊的段佩儀、何天陽、張秋珏、曹宏亮、林顯明、林泓廷、羅裕清、潘彥璋、宋宥賢、董諾愉和紫雨青等，你們每一個人都是無可取代，雖然我們過程中曾經摩擦、曾經灰心、甚至有放棄的念頭，但我們還是挺過來了，因為有你們我認識到凡是沒有不可能，因為有你們任何事情都將成為可能，感情不能散，因為你們是我人生中重要的記憶和寶貴的資產。

同樣的國立政治大學台陸學生會的創立，也同樣得力於李嘉、郭品毅、賈士

麟、許陳品，雖然過程中我們曾經有所分歧，甚至對於社團的未來存在著不同的展望，但回想起來，過程才是難能可貴的，沒有這些過程也難造就出我們獨一無二的回憶，因為有你們，政大的社團能更加完善，因為有你們，我的回憶更加難忘。

在碩士班要感謝的朋友們太多太多，如有疏漏也請不要介意，成長之路並非風平浪靜，沒有各位老師和同學們的協助，我也很難完成碩士班的學位，最後深深一鞠躬。

最後將論文僅獻給我最深愛的家人們。



摘要

2013 年，習近平依序提出「一帶一路」(絲綢之路經濟帶、21 世紀海上絲綢之路)的戰略構想，都與基礎建設密切相關，因此「鐵道」儼然成為重要且不可忽視的外交工具。

早在 2010 年中共十二五規劃中，已明確將「鐵道技術」也被列為七大新興產業中的「先進裝備製造」類別內，鐵道建設成為中共外交近年來，對周邊國家乃至對抗美國的新興外交工具，中共鐵道外交究竟是如何發展？如何走出去？怎麼走出去？背後的目的又是如何？

本文使用地緣政治學來解釋中共的鐵道外交行為，本文的假設認為，地緣政治學仍是國際政治奉行的圭臬，透過鐵道外交的手段，符合國內經濟需求，也符合發展中國家對熱錢投資的渴望，不僅是單純的經濟行為，也難掩藏地緣政治的盤算。

中共為陸地強國，而鐵道外交正改變著傳統上海權國家的優勢，陸權的提升，勢必將弱化海權的優勢，中共鐵道外交的規劃看來，當前「海陸兼備，陸地先行」為中共的戰略中心思想，以圖陸權復興，不僅希望緩解近年來，受制於海權國家的困擾，陸權時代回歸成為可能。永不當頭轉向有所作為，從過去的制度遵循者轉換制度制定者，一手經濟牌、一手政治牌兩手夾擊，中共最終目的在於成為世界性的強權。

關鍵字：鐵道外交、高鐵外交、一帶一路、地緣政治學

目 錄

第一章 緒論.....	1
第一節 研究動機.....	1
第二節 研究目的.....	4
第三節 研究途徑與方法.....	7
第四節 研究範圍.....	11
第二章 文獻回顧.....	16
第一節 地緣政治學說回顧與反思.....	16
第二節 鐵道外交當前研究與討論.....	21
第三節 我國與美俄歷史上的鐵道戰略.....	26
第三章 中共地緣情勢與鐵道外交的角色.....	33
第一節 當前中共周邊地緣政治情勢分析.....	33
第二節 鐵道的戰略價值.....	41
第三節 中共鐵道外交的地位與條件.....	45
第四章 中共鐵道外交的發展現況.....	50
第一節 鐵道外交發展沿革.....	50
第二節 中共鐵道外交技術出口現況.....	55
第三節 鐵道外交在各國的推廣與發展.....	59
第五章 鐵道外交戰略評估與分析.....	64
第一節 鐵道外交的機遇.....	64
第二節 鐵道外交的挑戰與限制.....	70
第三節 鐵道外交的戰略評估.....	77
第六章 結論.....	91



第一章 緒論

第一節 研究動機

近年來，中共提出「大國是關鍵，周邊是首要，發展中國家是基礎，多邊是重要舞臺。」¹的外交戰略思維，²自 2013 年起，中共將「周邊國家」的外交列為當前外交工作之重中之重，³同年 10 月 25 日中召開「周邊外交工作座談會」上，⁴習近平持續對於周邊外交堅持與鄰為善、以鄰為伴、睦鄰友好，為中共建政後，第一次針對「周邊國家」進行的一次「超高規格」的會議。

同年，習近平依序提出「一帶一路」（絲綢之路經濟帶、21 世紀海上絲綢之路）的戰略構想，積極參與區域經濟合作，加快周邊國家間基礎設施互聯互通，建構區域經濟一體化新格局等，⁵主要聚焦於發展中的國家，而「一帶一路」戰略的提出，都與基礎建設密切相關，因此「鐵道」儼然成為重要且不可忽視的外

* 本論文獲得 2014 年國立政治大學國際關係研究中心陳德昇教授所舉辦的「2014 兩岸暨國際菁英踴點獎助研究生夏令營」獎學金，於 2015 年 3 月至 5 月於上海市進行研究踴點與訪問，與上海智庫和頂尖大專院校教授訪談交流。

¹ 中共十八大以來，開始凸顯周邊的「首要」地位，中共可說是世界上周邊國家最多的地區，有二十一個相鄰的國家，具一萬公里邊境線，近年來習李密集訪問大周邊國家，各個擊破，對於中共大周邊國家的全覆蓋；「關鍵」的大國關係，世界和平很大程度上取決於大國之間的關係，中美俄等國能否構建和維持和平；發展中國家為「基礎」被認為是中共在國際政治舞臺上可以依靠的戰略力量；多邊為「重要舞臺」參與多邊主義，主動參與或制定國際議程，為增加了中共與發展中國家的關係和國際話語權，因此我們對於中共外交政策中的位階有了清楚的理解。

² 「升級 提速 加力」，**人民網**，2013 年 10 月 26 日，

http://paper.people.com.cn/rmrb/html/2013-10/26/nw.D110000renmrb_20131026_1-03.htm。

³ 「陸推共同體意識 強化周邊外交」，**中時電子報**，2013 年 10 月 27 日，

<http://www.chinatimes.com/newspapers/20131027000713-260309>。

周邊國家之所以是外交布局的重中之重，人民論叢提供三點分析：第一，大陸的經濟發展需要一個和平穩定的周邊環境；第二，亞洲已成為經濟最有活力和發展的地區；第三，與周邊國家的合作水準逐步提升。

⁴ 該會議被視為是中共今後 5 年至 10 年周邊外交工作的戰略目標、基本方針和總體佈局。

⁵ 「習近平：讓命運共同體意識在周邊國家落地生根」，**新華網**，2013 年 10 月 25 日，

http://news.xinhuanet.com/politics/2013-10/25/c_117878944_2.htm。

交工具。

中共總理李克強在 2014 年《政府工作報告》多次提出了鐵道改革發展的建議，提到：「開創高水準對外開放新局面」時，「從戰略高度推動出口升級和貿易平衡發展...鼓勵通信、鐵道、電站等大型成套設備出口，讓中共裝備享譽全球。」也被認為是提供中共高鐵走出去的重要宣示；早在 2010 年中共十二五規劃中，已明確將「高鐵技術」也被列為七大新興產業中的「先進裝備製造」類別內，鐵道建設成為中共外交近年來，對周邊國家乃至對抗美國的新興外交工具。

自 2014 年 10 月 1 日中共「十一」長假起，中共中國中央電視台播出《走向世界的中共鐵道》專題報導，內容共有六集，從中共在 70 年代援助非洲興建鐵道的故事談起，其中興建於 1970 至 1975 年的「坦贊鐵道」，⁶連結坦尚尼亞原首都和港口城市三蘭港與尚比亞中部城市卡皮裡姆波希，⁷為中共首條為他國修建鐵道的案例，為首次以經濟援助作為外交手段之先河。

同年 10 月 12 日中共總理李克強訪問俄羅斯，13 日中共中國發改委與俄羅斯運輸部、中共鐵道總公司與俄國國家鐵道公司等四方簽署高鐵合作備忘錄，準備推動修建北京至莫斯科的歐亞高速運輸走廊，優先實施莫斯科至喀山高鐵專案；⁸身為中共黨媒的新華社也在 17 日製作網頁，名為「總理當紅娘，中俄高鐵結良緣」專題欄目，大談「鐵道外交」對於中共外交的意義；為何自 1975 年「坦贊鐵道」後，事隔近四十年後，中共又再次提出為發展中國家修建鐵道呢？是否有其異曲同工之妙呢？

自 2010 年至 2013 年間，根據中共鐵道出口統計數據可以發現，2010 年開始中共開始大量對外出口與鐵道相關的鐵道機車、技術、資金等，但在 2011 年

⁶ 依據趙春山「中共滲透非洲的大動脈 坦尚鐵路之修建」一文得知，台灣稱「坦尚鐵路」。

⁷ 「中國鐵道技術走向世界」，**成報**，2014 年 10 月 5 日，
http://www.singpao.com/xw/nd/201410/t20141005_530469.html。

⁸ 「中俄高鐵合作啟程 獲進入俄羅斯市場許可」，**中共中央政府門戶網站**，
http://www.gov.cn/zhengce/2014-10/15/content_2765247.htm。

溫州動車事件受到重挫，⁹中共鐵道技術與其公信力受到社會質疑與國際撻伐；一年後，新一代中共集體領導上臺，習李體制確立後，兩人皆頻頻出訪，自 2013 年 3 月至 2014 年 10 月止，短短近兩年，習近平先後出訪九次 28 個國家；李克強此前共計 6 次出訪，先後訪問 16 個國家，特別的是，李克強 6 次出訪中有 4 次都明確提到了「鐵道」，頻率最高時兩次間隔不過一個月，因此他還受到中共官媒封為「高鐵推銷員」；習近平出訪則側重於宏觀，建言雙邊關係、提出國際關係主張都是重要內容，李克強出訪則主要聚焦在經濟議題。¹⁰

「鐵道外交」概念最早出現於香港的南華早報，¹¹主要論調指出中共透過「鐵道外交」積極構建以本國為起點的鐵道網，以促進資源的進口並擴大對周邊國家的影響，包含「泛亞鐵道」、「中亞鐵道」、「歐亞鐵道」、「兩洋鐵道」等，中共在這一波的外交攻勢中，甚至可以與過去的「乒乓外交」相媲美。

以 2015 年即將底動工的「泛亞鐵道」為例，中共與日本的競爭和東南亞的不穩定政局，而延宕多年，未來鐵道建設成為新的外交工具，中共正積極參與國外鐵道建設，使「鐵道外交」正演變為中共新一波的外交攻勢，以抗衡日本在東南亞的「新幹線外交」。¹²

「鐵道外交」成了中共的重要外交突破，並聯合企業與金融機構提供資金支持，以抗衡美國和日本在的外交攻勢，在中共外交戰略圖變的當下，「鐵道」外

⁹ 溫州動車事件（中共稱「7·23」甬溫線特別重大鐵道交通事故）事件發生後，遇到不少棘手問題，如：搜救行動是否過早結束、恢復通車是否過急、墮地的後車頭被迅速掩埋、是否政府控制媒體和司法系統以及簽訂賠償協議得到更多賠償等問題都受大陸民眾的關注。

¹⁰ 「外事訪問習李如何分工」，**共識網**，2014 年 10 月 9 日，
<http://www.21ccom.net/articles/world/zlwj/20141009114374.html>。

¹¹ 甘均先等，「絲綢之路的復活：中國高鐵外交解析」，**太平洋學報**，第 18 卷 17 期（2010 年），頁 23。筆者將其定義為「鐵道外交」為妥，鐵道其概念可分為一般鐵道與高速鐵道，其概念都可包含於鐵道一詞內，中共近年來熱議的名詞「高鐵」外交，筆者希冀將研究範圍擴大至一般鐵道與高速鐵道，因此將中共之高鐵外交一詞修正為「鐵道外交」故此可包含於一般鐵道與高速鐵道，概念更居包容性與多樣性，在未來進行該議題的研究與分析上更能擴充其範圍來分析。

¹² 日本新聞社フォーカス・アジア在「日本がASEANに新幹線外交、関連国はその手に引っ掛かるか？—シンガポール華字紙」報導中指出日本的新幹線外交。

交成了新領域。中共已是當今世界鐵道發展最快、運營里程最長、運營時速最高、在建規模最大的鐵道系統，日益扮演重要的角色。

中共頻頻輸出鐵道技術拉攏各國的舉動，顯見中共「鐵道外交」手段已日趨成熟，近日土耳其「安伊鐵道」的完工與「泛亞鐵道」即將動工，先後標誌了中共「鐵道」技術進入了一個新的紀元，中共領導人更在多次的出訪中擔任「超級推銷員」的角色，賣力將中共鐵道技術得以「走出去」。

兩岸目前並無特定的學者在研究中共的「鐵道外交」，實屬可惜，也無任何專書，學術文章更寥寥可數，更多的只是新聞媒體的資料與評論，缺乏系統性的整理與分析，也不難看出中共外交研究所忽略的地方，該議題在這兩年受到國際廣泛的討論與反響，本文希望拋磚引玉，引起更多學者能夠關注到作為「一帶一路」(絲綢之路經濟帶、21世紀海上絲綢之路)重要先導和組成部分的鐵道外交，¹³有趣的是，兩千多年以來，中國人始終對於北方的遊牧民族勢力時刻警惕，如今卻是主動轉向對過去的「威脅」進行「合作」，正主動尋找新的亞洲腹地。

第二節 研究目的

中共已成為世界第二大經濟體，據預測將於 2020 年成為世界第一大經濟體，¹⁴近年來，中共的崛起被視為國際秩序重組的重要因素，未來勢必將與美國抗衡；從過去的歷史經驗來看，一個崛起的大國是必須要穩定的周邊環境，鞏固其「勢力範圍」我們可以發現過去的蘇聯正是最好的例子，中亞與東歐都是其可

¹³ 「一帶一路」(絲綢之路經濟帶、21世紀海上絲綢之路)根據 2015 年 3 月的願景與行動的相關文件中揭示，以「鐵道」作為基礎建設互聯互通的重要基礎，筆者在訪談中共研究員時，也都稱鐵道為「一帶一路」的抓手、基礎與重要工具，因此可見鐵道在「一帶一路」戰略中扮演的靈魂角色，因此本文在論述「一帶一路」用詞時會以「一帶一路」、「一帶一路」重要先導和組成部分的鐵道外交、「一帶一路」戰略抑或鐵道外交為基礎的「一帶一路」作為本文的論述。

¹⁴ 「中國「成為世界第二大經濟體」」，**BBC 中文網**，2010 年 1 月 21 日，
http://www.bbc.com/zhongwen/trad/business/2010/01/100121_china_economy.shtml。

控制的勢力範圍；其次是具有被世界承認的大國，反觀中共而言，周邊國家和發展中國家屢屢成為每次中共領導人訪問的重點，¹⁵重要政策頻頻出臺，習近平於 2013 年訪問哈薩克和印尼時就提出了「一帶一路」（絲綢之路經濟帶、21 世紀海上絲綢之路）的戰略構想，後續的亞洲基礎建設投資銀行和絲路基金等也都說明中共欲建立其可控制的勢力範圍。

至今，中共的經濟發展已成為世界無法忽視的力量，今年來西方論調則迴盪於中國威脅論和擔當大國責任，因此中共於 2009 年胡錦濤提出了和平崛起的構想，並且透過習近平提出的「一帶一路」（絲綢之路經濟帶、21 世紀海上絲綢之路）戰略構想，修築周邊國家的鐵道基礎建設，「鐵道」將成為中共在國際上被關注的外交工具，透過修築鐵道的過程來達成政治、經濟上的目的。

在國際因素而言，如果簡單透過現實主義對中共目前的外交策略進行檢視，在守勢性現實主義的視角上，不必太擔心中共威脅論，因為軍事技術發展、美國及其盟友的關係仍能保證東亞地區形成均勢平衡，不會一面倒。¹⁶而在攻勢現實主義的視角上，中共在東亞地區均勢中，會利用一切機會擴展力量、增加在東亞的影響力，挑戰東亞地區現狀，鐵道外交似乎就是透過修築鐵道的手段，擴大中共對於周邊國家的影響力；而在新古典現實主義中認為，國內因素也在外交

¹⁵ 2014 年至 2015 年 5 年底，習近平共出訪 9 次：2 月，赴俄羅斯出席索契冬奧會開幕式；3 月 22 日至 4 月 1 日，赴荷蘭出席第三屆核安全峰會，出訪荷、法、德、比；7 月初，訪問韓國；7 月中下旬，赴巴西出席金磚國家領導人第六次會晤，出訪巴西、阿根廷、委內瑞拉、古巴，出席中國－拉美和加勒比國家領導人會晤；8 月，出訪蒙古國；9 月，赴杜桑貝出席上合組織成員國元首理事會會議，出訪塔吉克、馬爾地夫、斯里蘭卡、印度；11 月，出席澳洲 G20 峰會，出訪澳、紐西蘭和斐濟，並在斐濟同太平洋建交島國領導人舉行會晤。2015 年，4 月中出訪巴基斯坦並赴印尼出席亞非領導人會議和萬隆會議 60 周年紀念活動；5 月，出席俄羅斯紀念衛國戰爭勝利 70 周年慶典並出訪俄羅斯、哈薩克、白俄羅斯；而李克強 2014 年出訪 6 次：5 月，訪問伊索比亞、非盟總部、奈及利亞、安哥拉、肯雅；6 月，訪問英國、希臘；10 月，訪問德、俄、義、糧農組織總部，出席亞歐會議；11 月，訪問緬甸，出席中國-東盟、東盟與中日韓領導人會議以及東亞峰會；12 月，訪問哈薩克、塞爾維亞，出席上合組織總理會議、中國-中東歐國家領導人會晤，赴泰國出席大湄公河次區域經濟合作領導人會議。2015 年，5 月，訪問巴西、哥倫比亞、秘魯、智利。

¹⁶ 「奉行現實主義的中國：進攻還是防禦？」，政見，2013 年 5 月 29 日，<http://cnpolitics.org/2014/05/a-tale-of-two-realisms-in-chinese-foreign-policy/>。

政策的決策過程中扮演重要的角色，因此也不能忽略到中共內部目前的問題，俗話說：「外交是內政的延伸。」因此，近年來的中共的經濟發展顯然指揮著中共的外交戰略。

「美國因素」仍是中共近年來外交政策的主要考量因素之一，林一凡觀察到，中共對美國、日本和印度顯示了攻勢現實主義的特點，而對東南亞國家的關係則顯示了守勢現實主義的特點。

中共依舊在現實主義的國際關係準則中擺盪，不論在國內因素與國際因素而言，都再再顯示出研究鐵道外交的重要性與必要性，而現今的研究中鮮少對於中共鐵道外交在學術上的關注與研究，多為新聞報導與評論，因此對中共鐵道外交的戰略必須針對三個核心問題進行探討：

- 一、中共當前的地緣情況和中共鐵道外交的地位與條件以及中共鐵道現行技術上出口的情況等。
- 二、鐵道外交戰略目的與考量以及鐵道外交在周邊國家的發展現況。
- 三、鐵道外交的機遇、挑戰與限制。

綜上所述，本文的研究途徑上將使用地緣政治學來解釋中共的鐵道外交行為，進而來分析中共鐵道外交行為的形成及其影響。本文的基本假設認為，地緣政治學（Geopolitics）至今仍是國際政治奉行的圭臬，中共透過鐵道外交的手段，一切「向錢看」，其過程符合一切國內經濟需求，當然也符合發展中國家對於熱錢投資的渴望，不僅是單純的經濟行為，也難掩藏對於地緣政治的盤算，中共的鐵道外交在邏輯上有所先後順序，且經濟與政治目標明確。

中共為陸地強國，而鐵道外交正改變著傳統上海權國家的優勢，陸權的提升，勢必將弱化海權的優勢，中共鐵道外交的規劃看來，當前「海陸兼備，陸地先行」為中共的戰略構想，以圖陸權的復興，不僅在希望能緩解近年來，受制於

海權國家和南海問題的困擾，陸權時代回歸成為可能。

中共從過去的永不當頭轉向有所作為的和平崛起，從過去的制度遵循者轉換至今的制度制定者，中共鐵道外交的背後，一手經濟牌、一手政治牌兩手夾擊，外交政策逐漸帝國化，從鐵道外交為先導的一帶一路戰略中可以發現，中共第一步希望能突破美國的圍堵，進而建立中共的勢力範圍，最終目的在於成為世界性的強權。

第三節 研究途徑與方法

一、研究途徑

所謂研究途徑，乃指研究者對於研究對象（譬如政治現象）的研究，地底是從哪一個層次作為出發點、著眼點、入手處，去進行觀察、歸納、分類與分析。由於著眼點的不同（即研究途徑不同），究各有一組與之相配合的概念，作為分析架構。¹⁷

本文採用的研究途徑為「地緣政治學說」，十九世紀以來，人們直接使用地理學的方法來理解和解釋政治問題和國際問題，不僅是在幾百年來「地緣政治學說」的發展充實了學術的資源，並且也在國際關係的發展主流中扮演歷久不衰的角色，也曾作為不少重大歷史時期的外交政策，最後也是同樣的對於一國的國家戰略與外交政策產生深遠的影響，一個在作任何決策時都會以「地緣政治學」作為考慮的前提，因此「地緣政治學說」至今仍為國際關係理論中重要的顯學，也為國際體系提供了重要的理論實踐參考。

現今的中共處於經濟發展階段，貧富不均為內部群體性事件頻發的原因之一，因此如何使經濟發展更加傲人、社會環境更加穩定為中共優先考慮的發展目標，面對美國再平衡的戰略，中共仍堅持核心利益的保護，但也有所做為地提出

¹⁷ 朱宏源，**撰寫博碩士論文實戰手冊**（台北：中正書局，2007年），頁182。

反制（如：鐵道外交戰略），中共更加自信，宣示將承擔責任大國的使命，但面對東亞局勢的險峻，中共自信的認為足以抗衡，但仍堅持以國際規範來解決爭端，中共將在既有的規範中崛起，當然不乏對於挑釁小國的壓力，畢竟對於中共而言核心利益是神聖不可侵犯的，但在其他部分仍按照現有的國際制度下運行，對於中共本身與世界都是個穩定的保證；國內的發展一直是中共首要的目標，其次才是軍事與對外關係，中共認為維護中國的主權是對外關係首要的目標，不能接受他國干涉內政的行為，因此，他國對於中共核心利益的挑戰，當然會引起中共安全的緊張；中共近來也持續的在國際上提升形象地位。

自 2009 年以來，鐵道外交正式走出去，迄今成為中共外交戰略中不可或缺的一環，不僅緩解國內產業問題，並且兼顧與美國在國際體系中的權力平衡。

二、研究方法

何謂研究方法是指蒐集與處理的方法而言。社會科學的研究方法其實也援用人文學的許多方法，例如曹永和所採用的治史八法，也全部為社會科學的學者所接受。¹⁸本文研究方法採用文獻分析法（Document Analysis）、田野研究（Field research）和訪談研究（Research Interviewing）。

（一）文獻分析（Document Analysis）是指根據一定的研究目的或是課題，透過蒐集有關市場資訊、調查報告、產業動態等文獻資料，從而全面地、正確地掌握所要研究問題的一種方法，蒐集內容儘量要求豐富及廣博；再將四處收集來的資料，經過分析後歸納統整，再分析事件淵源、原因、背景、影響及其意義等。透過該法將各類型資料進行收集與分析，進行彙整與分析，透過資料的收集與辨識來完成本文，包含：中外專書、中外學術論文、中外官方文件、中外網路資料與中外衡量指標等。

¹⁸ 同上註，頁 186。

(二)田野研究(Field research)是一種研究取向,是基於自然主義(naturalism)來觀察自然情境下的日常事件。¹⁹田野研究法適合使用的時機是適用於涉及體會、理解、或描述某個互動中的人群的情況。²⁰

(三)訪談研究(Research Interviewing),是一種人與人間的相互溝通,藉著這種交互的作用,訪問者(Interviewer)可得到所需要的資料、透過訪問之過程。這種方法是依照一定的調查目的,根據調查主題,藉由訪談調查員面對面地訪問與調查課題有關的當事人,而獲得資料的一種方法。是訪問者直接與受訪者(Interviewer)進行接觸,蒐集資料的一種調查方式,藉此過程尋求研究資料的方法。

透過文獻分析法(Document Analysis)、田野研究(Field research)和訪談研究(Research Interviewing)三種方法的運用過程中,可以給予本研究更強而有力的立論根據,適當的透過訪談的內容確認理論的實際性與相關數據的真實性,也可以求證過去研究內容,加深本研究的可信度與可靠性,並試圖與中共外交相關研究機構建立暢通的聯繫管道,以期建立長期的知識交流管道,並將其整理過後彙整,並期望對於學術在該領域的貢獻與發現。

在台灣,資料的來源比較經常來源於網路與西方期刊,中共的報刊書籍反而較少,難以有效地、完整地、全面地好好研究中共的鐵道外交等議題,很多時候必須到當地與學者、官員、民眾深入對談才能有效採集到所需要的資訊,並針對訪問的內容與資料進行分析比對,找出原因並驗證過去理論的普遍性與適用性;中外對於中共研究的報刊書籍非常豐富,但一個正在轉型,變化速度極快的中共,作為中國研究的學者不能躲在象牙塔內,以傳統和老舊的眼光分析著時事的脈動,中國研究學者應該走出象牙塔,走出既有的書本框架,融入當地生活,進而發現新意,創造中國研究的新領域、新範疇,這也是為什麼我認為中國研究移

¹⁹ W. Lawrence Neuman 著,朱柔若譯,《社會研究方法—質化與量化取向》(台北:中正書局,2007年),頁645。

²⁰ 同上註,頁637。

地研究的重要性，往往他人的作品中難掩主觀色彩或偏見，仍相信眼見為憑、訪問為實，唯有親自深入地走進中共研究自己的議題，才能精進自己的研究，才能做出更具公信力、可信度的研究。

本文於 2015 年 3 月 10 日至 5 月 4 日於上海市進行研究蹲點與訪問調查，接觸上海學者，舉凡上海社會科學院、上海國際問題研究所、上海東亞研究所、上海台灣研究所、上海台灣研究會、復旦大學美國研究中心、復旦大學國際關係與公共事務學院、上海交通大學國際與公共事務學院、同濟大學政治與國際關係學院、同濟大學鐵道與城市軌道交通研究院等頂尖研究機構進行實地訪談交流，可參閱表 1-1：研究訪談對象一覽。

筆者同樣參與 2015 年 4 月 8 日至 10 日，由上海市交通委員會舉辦的 2015 中國國際軌道交通展覽會（上海）和 2015 一帶一路軌道交通發展與合作高峰論壇，其內容關注鐵道外交為先導的一帶一路戰略的背景下，從軌道交通（包括高速鐵道、貨運鐵道和城市軌道交通）的角度切入，會議中探討中共的軌道交通裝備如何把握一帶一路機遇，推進互聯互通，如何加快中共的企業走出去的步伐等議題進行探討與交流，論壇邀請了俄羅斯駐滬總領事館、國家開發銀行研究院、清華大學高速鐵道技術研究中心和中國南、北車的海外負責人員發表專題演講，筆者全程參與，並在會後與嘉賓交流互動，獲取第一手資訊，希望能透過訪談內容來補足資料收集的不足。

表 1-1：研究訪談對象一覽

序號	受訪單位	本文稱謂	受訪日期
1	同濟大學國際與公共事務研究院	教授	2015 年 4 月 13 日
2	同濟大學政治與國際關係學院	教授	2015 年 4 月 13 日
3	上海社會科學院歷史研究所	學者	2015 年 4 月 5 日
4	上海台灣研究所	學者	2015 年 3 月 20 日
5	上海東亞研究所	學者	2015 年 3 月 27 日

6	復旦大學美國研究中心	教授	2015年4月16日
7	上海國際問題研究院世界經濟研究所俄羅斯中亞研究中心	學者	2015年4月16日
8	上海國際問題研究院美洲研究中心	A 學者	2015年4月13日
9	上海國際問題研究院美洲研究中心	B 學者	2015年4月14日
10	上海國際問題研究院全球治理研究所俄羅斯中亞研究中心	學者	2015年4月1日
11	上海社會科學院俄羅斯與中亞研究中心	學者	2015年3月23日
12	復旦大學國際關係與公共事務學院	教授	2015年3月31日
13	同濟大學鐵道與城市軌道交通研究院	教授	2015年3月26日
14	上海社會科學院國際關係研究所	A 學者	2015年3月17日
15	上海社會科學院國際關係研究所	B 學者	2015年3月24日
16	上海交通大學國際與公共事務學院	教授	2015年3月26日
17	上海國際問題研究院世界經濟研究所亞太研究中心	學者	2015年4月1日
18	上海社會科學院世界經濟研究所	學者	2015年4月17日
19	上海國際問題研究院亞太研究中心	研究員	2015年4月14日

資料來源：作者自製。

第四節 研究範圍

一、研究範圍

研究範圍選定 2009 年開始，2009 年 6 月在上海成功舉辦的「第九屆國際重載運輸大會暨第九屆中共國際現代化鐵道技術裝備展」，100 多個國家的元首、

政要和代表團參觀考察京津城際鐵道，不少國家表達了與中共合作的意願。²¹之後，中共正式提出了鐵道「走出去」的戰略。次年，中共鐵道部針對不同國家成立了十幾個工作小組，勾勒出中共周邊鐵道規劃的戰略，2009年對於中共鐵道外交有著重要基礎。

二、概念界定

（一）何謂鐵道？

根據中共的鐵道法中未有對於鐵道的官方定義，但根據該法第一條：「為了保障鐵道運輸和鐵道建設的順利進行，適應社會主義現代化建設和人民生活的需要，制定本法。」²²即可認定鐵道對於中共而言同樣是作為「運輸」用途之工具，至今仍作為經濟往來的重要工具；另根據中共「鐵道安全管理條例」中揭示，「本條例所稱高速鐵道，是指設計開行時速 250 公里以上（含預留），並且初期運營時速 200 公里以上的客運列車專線鐵道。」²³在中共新華字典揭示：「也稱鐵道。供火車行駛的交通線路。由路基、道床、軌枕和鋼軌構成，包括沿線的橋樑、隧道和各種輔助設施。」²⁴

從地緣經濟的角度來看，鐵道是一個國家的基礎設施與經濟命脈，深刻影響著所在國的政治穩定、經濟發展、國土安全、社會文化等諸多方面。經濟全球化、區域一體化和地緣政治的深入發展，能源危機、環境汙染、交通安全等問題的出現，²⁵凸顯了鐵道產業的重要性；鐵道作為國民經濟的基礎產業，對促進區域經

²¹ 「新聞中心」，中國北車股份有限公司，2014年10月18日，
<http://www.chinacnr.com/272-660-3384.aspx>。

²² 「中共鐵道法」，中共中央人民政府網站，
http://big5.gov.cn/gate/big5/www.gov.cn/fwxx/content_2266177.htm。

²³ 「中共鐵道安全管理條例」，中共中央人民政府網站，
http://big5.gov.cn/gate/big5/www.gov.cn/zwgk/2013-09/06/content_2482594.htm。

²⁴ 在線新華字典，<http://xh.5156edu.com/html5/103597.html>。

²⁵ 方遠明，中國鐵道產業走出去戰略研究（安徽：安徽大學出版社，2010年），頁2。

濟協調發展具有推動作用。²⁶

由此可知，高速鐵道在意義上同樣包含於鐵道之中，而鐵道一詞屬廣泛的意義而言，既可是 250 公里以下的一般運輸工具，亦可是 250 公里以上的高速鐵道。自 2009 年開始中共鐵道走出去戰略正式被提出，根據相關資料顯示，包含一般鐵道也包含高速鐵道的出口，而更多的還是在 250 公里以下的鐵道、地鐵、軌道交通等技術、設施等；因此筆者希望透過本文，將一般意義上的「高鐵外交」之研究範圍擴大適用至一般意義上的鐵道而言，這樣一來概念更具包容性與多樣性，因此本文通稱「鐵道外交」，在未來進行分析研究上更能明顯地觀察中共的外交手段。

（二）鐵道外交

概念最早出現於香港的南華早報，²⁷主要論調揭示中共透過「鐵道外交」積極構建以本國為起點的高速鐵道網，以促進資源的進口並擴大對周邊國家的影響，包含「泛亞鐵道」、「中亞鐵道」、「歐亞鐵道」、「兩洋鐵道」等，學者紛紛認為中共這一波的外交攻勢中，甚至可以與過去的「乒乓外交」相媲美。

2009 年，中共正式提出了鐵道「外交」走出去的戰略。次年，中共鐵道部針對不同國家成立了十幾個工作小組，²⁸才標誌正式開始運作。鐵道外交被認為是繼 2010 年上海世博會後，中共外交版圖的一大亮點。中共的「鐵道外交」頻頻出擊，這是大變革大調整的世界，各國外交強權展開新一輪洗牌，中共外交正

²⁶ 同上註，頁 3。

²⁷ 甘均先等，「絲綢之路的復活：中國高鐵外交解析」，**太平洋學報**，第 18 卷 17 期（2010 年），頁 23。筆者將其定義為「鐵道外交」為妥，鐵道其概念可分為一般鐵道與高速鐵道，其概念都可包含於鐵道一詞內，中共近年來熱議的名詞「高鐵」外交，筆者希冀將研究範圍擴大至一般鐵道與高速鐵道，因此將中共之高鐵外交一詞修正為「鐵道外交」故此可包含於一般鐵道與高速鐵道，概念更居包容性與多樣性，在未來進行該議題的研究與分析上更能擴充其範圍來分析。

²⁸ 「高鐵：中國經濟與政治實力的延伸軌道」，**BBC 中文網**，2014 年 10 月 14 日，http://www.bbc.co.uk/zhongwen/trad/china/2014/10/141014_analysis_china_hs。

有所作為。²⁹

（三）本文涉及地理範圍

本文根據中共國家發展改革委國際合作中心在 2014 年所作的「中國周邊外交的形勢分析與戰略對策」作為中共最新的周邊地緣政治分析探討的基礎，該中心作為中共對外交流與合作重要的窗口，時常對於國際情勢進行研判與分析，該中心的相關資料具有重要的參考性質，對於中共處理周邊地緣政治問題有參考的價值，將中共大周邊劃分為東南亞、東北亞（本文涵蓋歐洲地區）、中亞、南亞四大板塊，包含中共陸海毗鄰的 29 個國家進行分析。

中共十八大以來，開始凸顯周邊的「首要」地位，中共可說是世界上周邊國家最多的地區，有二十一個相鄰的國家，具一萬公里邊境線，近年來習李密集訪問大周邊國家，各個擊破，對於中共大周邊國家的全覆蓋。

（四）鐵道產業

鐵道產業的定義為：「生產或提供鐵道產品（包含服務）的所有企業集合。」³⁰一般而言，鐵道產業分為土建路軌、機車車輛、電氣控制系統三部分。³¹根據中共國家統計局 2013 年「國民經濟行業分類(GB/T 4754-2011)」顯示，將中共鐵道產業分為：鐵道建築業、鐵道裝備製造業和鐵道運輸業等三種類型。

鐵道建築業、鐵道裝備製造業分別向鐵道運輸業提供鐵道運輸所必須的基礎設施和機車車輛等，而鐵道運輸業為最終用戶（旅客、貨物）提供運輸服務。³²而中共大陸龐大的面積與人口，決定了中共鐵道產業在中共國民經濟中扮演的重

²⁹ 江迅，「中國高鐵奔向美國及全球突破外交路障」，*亞洲週刊*（香港），第24卷第51期（2010年），頁 50。

³⁰ 方遠明，*中國鐵道產業走出去戰略研究*（安徽：安徽大學出版社，2010年），頁 15。

³¹ 「中國鐵道走出去：賣裝備 還要推標準」，*中國評論*，2014年5月9日，<http://hk.crntt.com/crn-webapp/touch/detail.jsp?coluid=7&kindid=0&docid=103177325>。

³² 方遠明，*中國鐵道產業走出去戰略研究*（北京：安徽大學出版社，2010年），頁 16。

要角色。

三、研究限制

目前中共的鐵道外交可觀察的範圍僅為「鐵道建築業、鐵道裝備製造業」該兩種產業都在中共國內有競爭的市場和制度化的規章，因此在國際上場的佔有比重日益重要；但「鐵道運輸業」目前在中共國內尚未有競爭且開放的市場，企業本身也非市場的主題，國家角色比起前兩種產業大的多，因此在國際市場中，對於運輸業的部分仍然尚未有案例可循，本文多為重於前兩種產業的影響與描述而言，缺乏對於中共鐵道產業整體的研析與評估，為本文的研究限制所在。

再者，中共鐵道外交為近幾年才開始推動，正式成為媒體焦點也是這兩年多以來的事，因此在參考資料的內容上多為新聞媒體資料，其次才是期刊評論，至今仍未有專書專門探討該議題，因此在資料的收集上也存在著諸多限制 放眼世界對於中共鐵道外交的相關學術資料很少，多半為新聞媒體的報導與評論，至今仍未有專書專門研究，筆者能盡其所能將有限的資料來回顧過去以來中共高鐵外交的研究與分析。

第二章 文獻回顧

第一節 地緣政治學說回顧與反思

壹、理論特徵與假設

地緣政治學（Geopolitics）的研究對象主要是國際政治與地理環境的互動關係，探索的重點為國家行為在不同類型地域的地理空間分佈、組合及發展規律，其中包括海陸位置及權力分佈對國家地位和國際格局的影響。¹地緣政治看重國與國之間的利益衝突，傾向於以零和的角度看問題，認為鄰國的經濟發展有可能對本國構成威脅。²

地緣政治學最受爭議的地方在於缺乏經驗檢證，以致成為規範性學術而無法為邏輯實證主義者接受，其推論或主張對邏輯實證主義者的標準來說，都只是無法檢證的「預言」，甚至是政治信念。³地緣政治學理論的基本假定與推論上，地緣政治學的典範基本上建立於馬漢（Alfred Thayer Mahan 以下稱馬漢）、麥欽德（Halford John Mackinder 以下稱麥金德）等學者的論述，分為以下四個核心假設：

一、國際無政府狀態，國家追求權力、利益或安全

馬漢在《海權對歷史的影響，1667-1783》一書中開宗明義提到：「國家間的競爭最後常導致戰爭的行為，人們早已清楚的認識到海上貿易對各國財富和實力的深遠影響。」⁴

¹ 李義虎，**地緣政治學：二分論及其超越 兼論地緣整合中的中國選擇**（北京：北京大學出版社，2007年），頁13。

² 「高柏：在一帶一路戰略中如何打理中印關係？」，**搜狐評論**，2015年5月15日，<http://star.news.sohu.com/20150515/n413094919.shtml>。

³ 羅慶生，「地緣戰略理論的回顧與前瞻」，不詳，2015年5月19日檢索，<http://sa003.epage.au.edu.tw/bin/downloadfile.php?file..fname>。

⁴ 範利鴻譯，**海權論**（陝西：師範大學出版社，2007年），頁22。

二、國家以戰爭作為獲取權力、利益或安全的最後手段

馬漢所指出：「國家間的競爭最後常導致戰爭的行為」，即認為國家爭取權力及利益，與戰爭發生之間有因果關係。⁵

三、地理位置決定軍事力量的運用

地理位置決定軍事力量的運用是所有地緣戰略學者的信念，最初（如馬漢）的論述是基於軍事學術上的推論，但隨後的發展逐漸成為地緣戰略學者毫不懷疑的假定，以致非軍事出身的學者同樣也可以依據地圖論辯，這因此成為地緣政治學的特徵，也為所有國家、地域和利益的延伸。⁶

四、國家資源有限

國家資源有限是地緣戰略學的另一個基本假設。因為國家資源有限，所以必須集中投射軍事力量和指導外交活動。⁷

貳、理論主張與流變

德國著名的哲學家康德（Immanuel Kant 以下稱康德），他是最早將地理政治學作為地理學的分支學科的著名學者，他認為應該利用地理對於政治社會的現象進行綜合研究，是科學認識的基本方法。德國地理學家李特爾（Carl Ritter 以下稱李特爾），是現代地理科學的奠基人之一。李特爾首創比較地理學，主張在地理研究中貫徹人文與自然統一的觀點，運用因果聯繫和比較方法研究各種地理現象。李特爾在巨著《地學通論》，又名《地球科學與自然和人類歷史》中提出，地理的自然屬性決定人文屬性，並認為地理是歷史發展的動力因素。

1890 年，美國學者馬漢出版了《海權對歷史的影響，1667-1783》著作，認

⁵ 羅慶生，「地緣戰略理論的回顧與前瞻」，不詳，2015 年 5 月 19 日檢索，<http://sa003.epage.au.edu.tw/bin/downloadfile.php?file...fname>。

⁶ 姚正嘉，「從地緣政治淺談中國大陸和平崛起與美國重返亞洲」，*海軍學術雙月刊*（台北），第 46 卷第 4 期（2012 年 8 月），頁 50。

⁷ 羅慶生，「地緣戰略理論的回顧與前瞻」，不詳，2015 年 5 月 19 日檢索，<http://sa003.epage.au.edu.tw/bin/downloadfile.php?file...fname>。

為使用海洋和控制海洋，無論是現在還是過去，已經成為世界歷史發展的一種重要因素，提出的背景為地理大發現已促進航海業的發展，而西歐的工業革命如火如荼的展開對於生產方式與生活方式都造成很大的影響，蒸汽機和鐵道將富裕的西歐部分連接起來，但在世界的廣泛範圍內，海上交通仍扮演非常重要的角色，馬漢所提出的海權論進行反思有以下幾種特點：

一、馬漢所提出的理論是地緣政治學首次涉及世界範圍性的論述，而其中不離歐洲中心論的論調。

二、馬漢分析的角度是以海洋來看地緣政治的，他認為：誰控制了海洋，誰就掌握了世界，中心思想不離海權是世界性權力的來源。

三、馬漢同樣意識到陸權的重要性，海權陸權兩權缺一不可，但如何有效運用有待觀察，他仍高舉海軍的強大與海外利益的連結，恰恰成為西方列強國家政策的參考，海上勢力範圍的重要性。

十九世紀末，工業革命後西歐的工業化和科技的快速發展，使陸地交通產生了改善，過去馬和駱駝的傳統交通運輸方式已被鐵路的快速機動性所取代，麥金德所提出的陸權論進行反思有以下幾種特點：

一、提出了大陸心臟地帶學說（heartland），誰統治東歐，誰就能主宰心臟地帶，誰統治了心臟地帶，誰就能控制世界島，誰統治了世界島，誰就能主宰世界的論調，強調地緣政治是地理與政治的高度結合，採取地理中心的角度來劃分世界

二、強調陸權的重要，高度重視歐亞大陸，鐵路的發展對於陸上的機動性產生極大的影響

三、主張路權和海權的競爭是必然性的，不僅是長期的也是過去歷史的重演，而技術的進步導致路權的興起，透過控制心臟地帶來闡述對於東歐的分割是有利於

歐亞大陸的平衡。⁸

第二次世界大戰後，超級遠洋艦隊及大運量、大批量萬噸級、十萬噸級甚至數十萬噸級超級遠洋船隊的出現，以及遠端空軍的出現、空運能力的提高，再加上追求控制心臟地帶的希特勒德國的失敗以及美國佔優勢的海空力量從世界島之外的美洲大陸遠端控制歐亞大陸邊緣地帶，進而對前蘇聯發動冷戰、控制歐亞心臟地帶和世界島，海權論和空權論空前高漲，⁹美國的斯皮克曼（Nicholas John Spykman 以下稱斯皮克曼）提出邊緣地帶學說，誰支配著邊緣地帶，誰就控制歐亞大陸，誰支配著歐亞大陸，誰就掌握世界的命運，¹⁰斯皮克曼被認為是與麥丁德提出相反的論述，但其理論受到不少國家的重視與實踐，特別是美國。

而德國的豪斯浩弗（Karl Haushofer 以下稱豪斯浩弗）也是近代具有影響力的一位地緣政治學學者，他提出了生存空間理論和泛區的概念，除了在經濟上排出外界的依賴外，強大的國家是可以在弱小的國家那汲取自己的生存空間，建立緩衝區以隔離自己與強大國家，泛區是指在空間中尋求顯示自身生存，存在的超民族全球思想，¹¹應由每個強權所控制，目的在於和海權國家對抗，佔據歐亞大陸的中心，因此存在著地理決定論的因素，也被德國的希特勒用於軍事擴張的良好藉口與理論實踐。

在二十世紀末，蘇聯垮臺的國際新格局宣告兩極體系的瓦解，而這意味著地緣政治面臨轉變，布熱津斯基在冷戰結束後，先後完成了不少的著名著作，其論調還是以歐亞大陸控制權的地緣政治爭奪作為立論基礎，主要還是聚焦在陸權方面的論述，他認為，歐亞大陸一直以來都是世界力量的中心，是全球面積最大的大陸和的緣政治的中軸線，世界強權的爭奪在此未曾停歇過，視角從單純的政治

⁸ 李義虎，**地緣政治學：二分論及其超越 兼論地緣整合中的中國選擇**（北京：北京大學出版社，2007年），頁81。

⁹ 林利民，**環球高鐵建設情景及其地緣政治影響**，**現代國際關係**，第5期（2014年），頁4。

¹⁰ 斯皮克曼，**和平地理學**（北京：商務印書館，1965年），頁76。

¹¹ 李義虎，**地緣政治學：二分論及其超越 兼論地緣整合中的中國選擇**（北京：北京大學出版社，2007年），頁119。

和軍事轉向到了世界經濟、政治和軍事的綜合。¹²

同時認為在歐亞大陸上集中了世界上幾個全球性強國和地區性強國，人口總數佔世界的百分之七十五，戰略性資源總數佔世界的百分之六十，存在著的經濟上的潛力和資源上的保證，同樣也是核武器最集中的地區，因此歐亞大陸的地緣政治價值可見一般。而杭廷頓則是將地緣政治與歷史文明結合，但與過去的地緣政治中的二元對立沒有太大的差異，主要還是以文明衝突作為理論的再造與更新。

參、理論反思

以上的地緣政治學理論的回顧我們可以發現，主要的理論基礎都是以麥丁德所提出的理論作為基礎而發揚的，都是以物的角度為出發點，以控制世界的有形資源做為控制世界的出發點，其共同點為控制世界均為最高的戰略目標、控制世界的有形資源，其中難以發現人的因素，主要都是現實主義的考量。

2013 年提出了「一帶一路」（絲綢之路經濟帶、21 世紀海上絲綢之路）的戰略構想，以鐵道為先鋒，為周邊國家基礎設施建設服務為主的國家戰略，也同樣符合歷史上的地緣政治理論的描述，更是中共對於地緣政治學的 2.0 升級版的體現，而歷史上的陸權國家皆以失敗告終，對於海陸兼併的大國中共，在一帶一路戰略上不難發現實質陸權國家的深化，過去幾十年以來中共學者所爭論中國大陸將是走海權抑或陸權，習近平最新戰略的提出無疑是終結這幾十年以來中共學者間的爭論，最終則是海陸兼備的國家戰略，但我們仍然可以發現，中共在海洋領域無法突破的情況下，選擇往西往東南的大陸區域靠攏，不管是經濟方面的考量抑或是政治方面的考量都再再顯現出地緣政治學在其運用的痕跡，在這種形勢下，陸權的回歸，對中共至關重要。

¹² 李義虎，**地緣政治學：二分論及其超越 兼論地緣整合中的中國選擇**（北京：北京大學出版社，2007 年），頁 119。

第二節 鐵道外交當前研究與討論

當前關於鐵道外交的當前研究與討論，鐵道外交作為習李體制外交戰略佈局，本文歸納成三個方面，第一：透過該戰略與周邊國家豎立「命運共同體」，加大對於中共經濟的依賴，最終目的在於透過經濟實力重組國際格局，「有所作為」的擔起大國責任，為「中國夢」鋪設外部安全環境；第二：鞏固中共對外經濟發展的果實，透過周邊國家鐵道的連接，重塑中共的國際形象並解決國內產業轉型問題，也同樣符合中共鐵路產業中長期發展，增加國際競爭力；第三：實施海外資源保護戰略，隨著中共經濟實力的崛起，對於國際市場與全球資源依賴日益增強，目前鐵道外交主要聚集在資源豐富的周邊國家，中共利用鐵道的優勢健行合作與優惠政策，透過「援助換資源」、「資源換項目」等方式保護中共海外資源需求的安全。

一、外交手段有所作為，創「中國夢」外部安全環境，以期國際格局的掌握

從外交手段上，鐵道外交作為中共外交新興工具，而鐵道的建設常被利用於中共的對外關係上。中共鐵道相對廉價的技術，成為中共新興的經濟和外交的工具，南華早報一篇名為「對中共及其夥伴鐵路外交具有巨大潛力」(China's rail diplomacy has huge potential for the nation and allies) 評論指出，中共透過鐵道網建設，將蓬勃發展的經濟、貿易和投資經驗輸出東南亞國家，而東南亞國家的人們很快會發現，由於鐵道帶來的便利，昆明成了他們只有幾個小時車程的親密鄰居。屆時，昆明將會逐漸成為東南亞國家的中心，並將最終成為東南亞國家實質上的首都，¹³ 跨境鐵道成為中共對外的有利資源，對於和周邊國家的貨物、旅客

¹³ Geoff Wade, "Changing Asia: China's High-speed Railway Diplomacy," *The Australian Strategic Policy Institute*, Dec 2, 2013,

<<http://www.aspistrategist.org.au/changing-asia-chinas-high-speed-railway-diplomacy/>>

運輸和創造就業機會有著豐富的潛力。¹⁴

從戰略佈局層面來看，美國學者 Dragan Pavlicevic 觀察到「匈塞高鐵」是中共經由陸路向歐洲拓展「路上絲綢之路」的重要一環。中共要保持向歐洲市場出口的競爭力，就需減少運輸時間以抵消國內生產成本的上升。未來，透過跨境鐵道中共的商品將可以利用南歐各港口向歐洲大陸出口，除了為經濟困難的歐洲紓困外，匈塞鐵路對中共融入歐洲交通、商業網路至關重要；在中東歐的基礎設施方面上削弱了布魯塞爾的影響力，布魯塞爾試圖抑制中共不斷上升的影響力，但效果不彰，巴爾幹或許已成中共在歐洲競爭影響力的前線。中共試圖採取攻勢，支持中共國有企業走出去的政策。爭取對其最大的出口市場發揮更大作用。這種鐵道和基礎設施戰略受到中東歐國家的歡迎。在歐盟經濟脆弱的當前，無論是內部還是對外，顯然都無法與中共抗衡。¹⁵

從周邊的層面來看，對中共來說，泰國在地緣政治上是一個關鍵的國家。儘管泰國不是中共正式盟友，但中共不僅在外交上、地緣政治上都是接近泰國的強國。在海洋方面，中共對於海上領土的主張，無論是面對日本、在東部的菲律賓和在南方的越南與美國的軍事存在，都限制中共對於海洋的行為。如果中共的南海是不穩定的，但其南部大陸必須是安全的。如果威權得以鞏固，泰國可能被迫越來越依靠中共的支持，來維持其生命週期。¹⁶泰國的民主化與地緣政治交織在

¹⁴ SCMP Editoria, “China's Rail Diplomacy has Huge Potential for the Nation and Allies,” *South China Morning Post*, Sep 17, 2014,
<<http://www.scmp.com/comment/insight-opinion/article/1594128/chinas-rail-diplomacy-has-huge-potential-nation-and-allies>>

¹⁵ Dragan Pavlicevic, “China's Railway Diplomacy in the Balkans,” *China Brief*, Vol 14 Issue: 20, Oct 23, 2014,
<http://www.jamestown.org/single/?tx_ttnews%5Bany_of_the_words%5D=Rosgas&tx_ttnews%5Btt_news%5D=42992&tx_ttnews%5BbackPid%5D=7&cHash=e069ada2996b1b610e36201009032ee0#.VFyEDmQVHIW>

¹⁶ Thitinan Pongsudhirak, “Thitinan Pongsudhirak: Geopolitical Ripples from Thailand's Coup,” *Nikkei Asian Review*, Jul 31, 2014,
<<http://asia.nikkei.com/magazine/20140731-Enter-Alibaba/Viewpoints/Thitinan-Pongsudhir>

一起，韓國和印度等民主國家也同樣反對，泰國民主與否，與中共是否遵守國際規範有著剪不斷的關係。

最後，從國際格局的層面來看，佛瑞·韋德（Geoffrey Wade）認為，中共野心是擴張，中共傾向於擴大在周邊地區的政治和經濟影響，尤其是在貧窮的東南亞和中亞。習近平自 2013 年 3 月上臺後，訪問全球多個國家，為了施加影響，中共與鄰國的外事交流明顯增加，同時追求進一步在國外的利益。

此外，中共新生的鐵道能力在對外關係發揮了作用。中共速度就是無與倫比的鐵道技術，技術的出口正在世界各地舉行。中共在全球日益增長其影響力，特別是在東南亞。沈大偉（David Shambaugh）認為表面看似和諧的國與國關係，實際上是強烈的不信任元素，即使是與中共親密的國家；中共在全球的活動與外交政策都是促進自身經濟的發展，進而導致重商主義與投資。¹⁷因此，近日以來中共致力於和東協國家睦鄰友好關係，但他認為中共有著越來越廣泛的全球足跡，但並非深入。

二、輸出鐵道技術、鞏固經濟利益，以求良好的國際形象

中共為這些鐵道建設提供資金或技術支援，以換取能源和大宗商品的供應，同時改善中共的海外形象。中共希望輸出鐵道技術規格，如軌寬。還想向外界表明，能通過基礎設施創造就業改善民生。¹⁸中共有著地緣政治的野心，南華早報在報導中提到，中共領導人使用高速鐵路外交（high-speed rail diplomacy）的這個詞彙，中共將與其他亞洲國家創造一個全新的經濟模式，它將控制的是鐵道而非過去的船舶。而更重要的則是透過鐵道來控制人，隨著鐵道，未來中共將能夠

ak-Geopolitical-ripples-from-Thailand-s-coup>

¹⁷ Jennifer Meszaros , “ The Planned High-speed Dailway between Singapore and Kunming in China could be the Catalyst for even Greater Chinese Influence in the Region, ” *Sea-Globe.com*, Jul 7, 2014, <<http://sea-globe.com/aboard-laos-rail-china-southeast-asia/>>

¹⁸ Teddy Ng, “ China builds influence, one railway at a time, ” *South China Morning Post*, Sep 9, 2014, <<http://www.scmp.com/news/china/article/1588156/china-builds-influence-one-railway-time>>

取代鄰國的小企業。這將建構基礎的金融和文化的影響力，很快就會轉化為政治上的影響力，鐵道將為中共在亞洲提供無與倫比的區域力量。¹⁹

台灣商業週刊評論稱到，「鐵道」建設這些基礎建設，成為中共的出口品，有兩個目的，一個是「造福中共企業」並順勢換取天然資源；二是「消化過剩產能」中共國內能帶來高報酬的各種基礎建設都幾乎興建完畢，但基礎建設的企業產能卻無法一夕削減，因此海外市場就成為了他們的出路。²⁰ 中共中國鐵建表示，²¹ 中共的鐵道輸出希望依託國內市場的巨大規模，加上自主創新的先進技術，為國際競爭力奠定堅實基礎，打開國際市場；國際市場打開後，借助國內外經濟週期的不同步，平衡海內外兩個市場的收入，使得中共企業實現平穩持續發展。²²

對於東南亞而言，新加坡學者黃靖指出，中共的鐵道輸出，如果做得好，是雙贏之舉，不但對中共、也對地區和世界是有利的。中共現在有大量的資金儲備，需要投資輸出。而中共的鐵道技術已經非常成熟，是一個可以營利的投資項目。中共已經成為世界最大的貿易國，但要保住這個地位，在世界經濟中發揮更大的作用，中共面臨一系列挑戰。黃靖說，其中之一就是要與重大經濟利益地區，比如像俄羅斯這樣的國家，建立長期的實質性的經濟紐帶。鐵道一旦建成運營，可以把經濟聯繫固化起來。

中共的這一系列舉動不僅證明中共不缺現金，更重要的是無論是「亞洲基礎設施投資銀行」還是「一帶一路」都反映了目前中共經濟對外競爭的一個主打，就是基礎設施投資和基礎設施建設。

2014 年 APEC 在北京舉行，其中「互聯互通」成為亞太經濟一體化的目標；

¹⁹ Teddy Ng, “China builds influence, one railway at a time,” *South China Morning Post*, Sep 9, 2014, <<http://www.scmp.com/news/china/article/1588156/china-builds-influence-one-railway-time>>

²⁰ 楊少強，「中國高調出國蓋鐵路 竟賠錢換來的」，*商業週刊*（臺北），2014年11月，頁116。

²¹ 「中國鐵路走出去戰略再次提速」，*中國鐵建*，2015年1月15日，<http://www.crcc.cn/g674/s1689/t40331.aspx>。

²² 「走出去專題」，*中國鐵建*，2014年11月11日，<http://www.crcc.cn/g674/s1689/t40331.aspx>。

進一步在國際市場競爭中的實力，來拉動中共現在過高的國內產能得到消化。因此，中共領導人在國際社會中不遺餘力地推銷鐵道，推銷基礎設施，推銷「互聯互通」，確實也表明了今天中共的領導人在面對中共的國際形像的時候，更多考慮的還是今後經濟的可持續性發展到底在多大程度上能夠實現中共國力和影響力的持續上升，²³並增加中共在海外權力投射，這符合中共的戰略需求。

三、保障海外資源需求，鐵道建設聚焦資源型國家

中共往往使用鐵道建設來換取能源和自然資源，中共鐵道專家王夢恕深表贊同。²⁴韓友德認為鐵道外交的本質可說是「經濟力」，稱之「鄭和式的外交戰略」，即採用了鄭和在明朝年間給被征服的國家送去皇帝恩賜的賞賜品，再從該國家帶來當地的特產的方式。周邊國家擔心會淪為經濟附屬，擔心如果陷入中共的魅力攻勢，經濟依存度將會繼續提高，最終將會發展為政治從屬。因此，緬甸最近中斷了連接昆明和緬甸西部海岸的鐵道工程。²⁵許多國家不發達，但礦產豐富，例如：泰國已同意提供豐富的鋰儲量以換取資金支援這個項目，來自這些國家的資源會流到中共來維持發展。²⁶中共是世界上最大的石油和天然氣的消費者，資源越來越少，價格越來越不穩定，中共需要尋求替代的能源。橫貫大陸的鐵路計畫不僅會給中共主要的能源儲備，還將加強中共在亞洲的主導地位。²⁷因此，該論述認為，中共透過經濟能力，促使各國對於中共的經濟依賴，透過鐵道的建設來

²³ 「分析：APEC 峰會 重金打造的亞太夢」，**BBC 中文網**，2014 年 11 月 11 日，http://www.bbc.co.uk/zhongwen/trad/indepth/2014/11/141111_china_apec。

²⁴ Teddy Ng, “China builds Influence, one Railway at a Time,” *South China Morning Post*, Sep 9, 2014, <http://www.scmp.com/news/china/article/1588156/china-builds-influence-one-railway-time>

²⁵ 「中國的高鐵外交」，**韓國中央日報中文版**，2014 年 8 月 25 日，http://chinese.joins.com/big5/article.do?method=detail&art_id=123919。

²⁶ Beth Lotd, “China's Railway Calls for High-Speed Diplomacy,” *Yahoo!-ABC News Network*, Mar 9, 2010, <<http://abcnews.go.com/Travel/europe-asia-days-proposed-high-speed-rail-network/story?id=10048404>>

²⁷ Jennifer Meszaros, “The planned High-speed Railway between Singapore and Kunming in China could be the Catalyst for even Greater Chinese Influence in the Region,” *Sea-Globe.com*, Jul 7 2014, <<http://sea-globe.com/aboard-laos-rail-china-southeast-asia/>>

交換所在國的能源資源，以期能源之掌握，對於周邊國家之影響力與主導，目的在於控制戰略性資源（與經濟聯繫的資源），獲取資源的優先權。²⁸

綜上所述，筆者將中共鐵道外交的研究與討論分為三個方面，第一類主要偏重於安全與野心，外交手段有所作為，創中國夢外部安全環境，以期國際格局的掌握；第二類則是偏重於利益與形象，輸出鐵道技術、鞏固經濟利益，以求良好的國際形象；最後則是資源與建設，保障海外資源需求，鐵道建設聚焦資源型國家。

由於鐵道外交的研究也是近年來才興起的議題，因此當前的研究較為分散，較無系統性與邏輯性的完整分析中共該戰略的意圖與評估，主要聚焦在國際形象、中國崛起與資源戰略等方面論述，圍繞著評論者對於中共鐵道外交的評估與看法，較少從中共自身的角度來分析中共對於該戰略的需求與目的，這也是當前無限較為欠缺的部份，也是筆者希望有所突破的地方。

第三節 我國與美俄歷史上的鐵道戰略

「鐵路被稱之為經濟的大動脈，要想富先修路，要連通先修路，近百年來中國鐵路，1905年絲綢之路中國境內開展修建，滿清政府或國民政府都規劃到西北延伸的鐵路，以便與各國的鐵路網銜接，中國在不到四十年的時間裡，連接了瀧海、蘭新，2011年3月重慶西站也發出了開往歐洲的渝新歐國際大鐵路，全線的運行，連接中國、哈薩克、俄羅斯、白俄羅斯、波蘭和德國通道共1.1萬公里，客運方面共1.6萬公里，運營里程最長、在建規模最大。」²⁹

²⁸ 訪談「上海社會科學院國際關係研究所」B 研究員，2015 年 3 月 24 日。

²⁹ 訪談「上海國際問題研究院」美洲研究中心 B 研究員，2015 年 4 月 14 日。

上海國際問題研究院美洲研究中心B學者這樣對我說。歷史上，國父所著之《實業計畫》與美俄等國都有自己的鐵道大戰略，國父在實業計畫中詳加規劃全中國的鐵路建設，可惜的是後來未能在當下順利實行，對於美國來說橫貫東西的美國國內大鐵路的開鑿也同樣意味著美國的鐵道大戰略，而當時的蘇聯最負盛名的莫過於西伯利亞大鐵路和貝阿鐵路，不僅連接歐亞，更在二十世紀期間扮演重要的角色。

一、我國的鐵道戰略

國父始終堅持當初的理想，也就是實業興國的理念，國父在海外從事革命活動時，就已經研究工業革命的那些國家發展經驗，其中包含這些國家的鐵路發展經驗以及列強侵略中國鐵路的歷史教訓。國父發現，英國工業革命之後，以蒸汽機為代表的物質革命下，西方國家走向鼎盛，成為經濟社會快速發展的強勁動力。

國父在國外每到一個地方都會收集當地的地圖，「留心比較世界之鐵道，實偏有所嗜。」其實，早在 1891 年時，國父所著的《農功》一文中就提出了：「極宜造鐵路」以屯田戍邊的主張。1894 年 6 月，他在《上李鴻章書》中直言「地球各邦今視鐵路為命脈矣。」，大聲疾呼中國英修建鐵路，實現商興民富國強，這也顯示出國父對於中國未來發展的遠見與當今中國鐵道戰略的源起。

國父致力於發展中國的鐵路產業，在上海的中華民國鐵道協會舉辦的歡迎會上，國父強調：「今日之世界，非鐵道無以立國。」接待記者訪談時，他提到「現擬專辦鐵路事業，欲以十年期其大成。」後來，他又受臨時政府委託擔任全國鐵路督辦，組建中國鐵路總公司，全權籌辦全國鐵路；國父為《鐵路雜誌》的題辭，開頭即言：「夫鐵路者，今日文明富強之利器也。古人有言，工欲善其事，必先利其器。予為轉一語曰：民族興其國，必先修其路。」³⁰未來要振興中華當以鐵

³⁰「孫中山與中國鐵路」，中國工程院，2011 年 11 月 17 日，
http://www.cae.cn/cae/html/main/col241/2012-02/27/20120227140300443952957_1.html。

道為重，鐵道立國不言可喻，國父實為中國鐵路現代化發展的推手。

國父曾說：「照美國發達資本的門徑，第一是鐵路」其中，國父所著《實業計畫》從放眼世界的戰略出發，內容涉及國家的富強、民族的振興和人民的幸福提出了大政方針。在調查研究基礎上於 1918 年後制定的鐵道發展藍圖規畫了 111 條線路。³¹預計在未來建設全中國六大鐵道系統，即中央鐵道系統、東南鐵道系統、東北鐵道系統、西南鐵道系統、西北鐵道系統和高原鐵道系統。

比較具特別的是，國父突出了西北鐵道系統。國父曾說：「修建西北鐵路系統」可以將中國東南部過密之人民逐漸遷移。」西北具有實居支配世界的重要位置，歐亞鐵路系統之主幹，³²因此，可以看出當初國父在計劃全國鐵路時已經有注意到國際上的地緣政治學說，足以說明國父當時已有遠見，對於國家的戰略已有相當成熟的想法。

二、俄國的鐵道戰略

俄國第一條鐵路修建於 1837 年，全長僅 37 公里。此後，俄國鐵路建設進入高速發展期。第一階段從 1837 年至 19 世紀中期，主要是確保沙俄帝國的戰略利益，將聖彼德堡至莫斯科鐵道投入使用，將俄國最大的城市連接起來。第二階段從 19 世紀中期至末期，主要是確保莫斯科與原料、食品和港口之間的聯繫，延伸到了外高加索地區。第三階段從 19 世紀末到一戰期間，俄修建了環里海鐵路、中亞鐵路和西伯利亞大鐵路。第四階段是蘇聯時期，四條幹線把蘇聯的歐洲部分全部貫通。到二戰前夕，蘇聯鐵路總長超過 10 萬公里。二戰期間，蘇聯在後方又修建了 6700 公里鐵路。蘇聯時期共修鐵路 6.5 萬公里。截至 2003 年底，鐵道總長 15.12 萬公里，其中民用 8.62 萬公里。俄國鐵道密度最大的地區是其歐

³¹ 同上註。

³² 「孫中山與中國鐵路」，中國工程院，2011 年 11 月 17 日，
http://www.cae.cn/cae/html/main/col241/2012-02/27/20120227140300443952957_1.html。

洲領土部分，並形成了以莫斯科為中心向四周輻射的蜘蛛網形鐵道網。³³

鐵路運輸在俄國運輸系統和國民經濟中佔據了重要地位。俄國鐵路運輸在貨運方面占首位，在客運中僅次於公路運輸。俄國公路運輸雖然發展比較迅速，但同西方國家相比，道路品質比較差，里程少、承載率低。公路運輸最突出的問題是分佈不平衡，在西伯利亞和遠東這樣的地區，公路相對較少，鐵道則已經形成完整的交通網，優勢凸顯，運載量大、速度快、效率高，俄國鐵路貨運量為世界第二位。俄國依賴鐵道還有經濟上的需求。廣袤的大地上密佈的鐵道就像一個穩定支架，支撐起了俄國整個運輸網，特別是俄國注意在資源和工業產地附近修建鐵道，在帶動沿線地區的現代化發展方面起了巨大推動作用。西伯利亞大鐵路的修建就相對縮短了俄國東西部之間的距離，改變了西伯利亞昔日荒蕪、閉塞的面貌。再也沒有別的東西能像西伯利亞鐵路那樣，把西伯利亞帶入機器時代，使東部地區發生了革命性變化。³⁴

普丁（Владимир Владимирович Путин 以下稱普丁）當選總統後，把開發遠東和西伯利亞地區作為振興俄經濟發展的關鍵手段，考慮進一步發揮西伯利亞大鐵路在俄經濟中的作用。目前，西伯利亞鐵路已經開通了到達東歐、芬蘭、哈薩克斯坦等國的集裝箱運輸線，執行時間將比海運縮短 1/3。³⁵

俄國鐵路對國家還具有重要的戰略意義。俄國學者強調，西伯利亞大鐵路的建成通車，提高了俄國在遠東和太平洋地區的戰略地位，第一次世界大戰期間保證了軍隊和軍用物資的快速運送。1945 年，蘇聯利用鐵路系統將蘇聯紅軍精銳部隊部署到遠東地區，共運送了 13.6 萬個車皮物資，對確保殲滅日本關東軍奠定了良好的基礎。俄國鐵道用的是獨特的寬軌，不是國際上通用的窄軌，在抵禦德國侵略時也發揮了作用。俄國鐵路還是戰略火箭部隊的移動發射陣地。上世紀

³³ 「俄羅斯運輸市場的基本狀況」，中國商品網，2007 年 10 月 12 日，
<http://big5.ec.com.cn/gate/big5/ccn.mofcom.gov.cn/spbg/show.php?id=6418&ids=1>。

³⁴ 「貫穿東西南北 俄羅斯戰略依賴大鐵路」，人民網，2004 年 10 月 27 日，
<http://www.people.com.cn/GB/paper68/13266/1189540.html>。

³⁵ 同上註。

70 年代末，蘇聯研製成功了可發射 SS—24 導彈的列車。上世紀 60 年代中蘇關係惡化後，蘇聯加緊修建貝阿鐵路，也有軍事上的考慮。西伯利亞鐵路許多地段靠近蘇中邊境。而貝阿鐵路遠離蘇中邊境，是保持蘇聯內地與遠東聯繫的可靠通道。³⁶

全球化和國際經濟貿易的迅速發展，引起了世界各國對運輸服務需求的史無前例的增長，而運輸對俄國經濟的恢復與發展則具有更加重要的意義。其中鐵路運輸對俄羅斯的經濟振興和國際經濟合作發揮著關鍵的作用。俄國鐵路長度占世界鐵路總長度的 7%，承擔著世界 15% 的客運量和 20% 的貨運量，在俄羅斯交通運輸中，鐵路運輸占貨運量的 80% 和客運量的 60%。橫貫歐亞大陸的西伯利亞大鐵路是歐亞鐵路中最長的一條，具有極為重要的經濟和戰略意義。它穿越俄國亞洲部分所有重要的經濟區，保證了西伯利亞與遠東同歐俄及歐洲地區的直接聯繫。同時，它在俄國參與東北亞一體化的經濟進程中具有戰略意義。³⁷

三、美國的鐵道戰略

美國第一條商業化運營的客貨兩用鐵路巴爾的摩與俄亥俄鐵路在 1828 年獨立日開工，1830 年 5 月 24 日開始，這條鐵路巴爾的摩到埃利科特城的一段正式投入運營，後來這條鐵路一直擴展，跨越了 10 個州，總長度達 9106 公里。美國鐵路營業里程在 1850 年達到了 14524 公里，1890 年達到了 208936 公里，1916 年到達了歷史頂峰的 408940 公里。當時美國有 46 個州，面積為 750 萬平方公里，鐵路網密度每平方公里 55 米。³⁸

³⁶ 「貫穿東西南北 俄羅斯戰略依賴大鐵路」，人民網，2004 年 10 月 27 日，<http://www.people.com.cn/GB/paper68/13266/1189540.html>。

³⁷ 「試析西伯利亞大鐵路的國際地緣經濟作用」，中國知網，年份不詳，<http://xuewen.cnki.net/CMFD-2004135462.nh.html>。

³⁸ 「為何歐美鐵路運輸會成夕陽產業」，信報，2015 年 3 月 6 日，<http://www2.hkej.com/commentary/finanalytics/article/997769/%E7%82%BA%E4%BD%95%E6%A D%90%E7%BE%8E%E9%90%B5%E8%B7%AF%E9%81%8B%E8%BC%B8%E6%9C%83%E6%8 8%90%E5%A4%95%E9%99%BD%E7%94%A2%E6%A5%AD>。

過去，美國的南北戰爭，根本是一場鐵路戰爭。北軍擁有優勢的鐵路網線，南軍卻因為鐵路交通不發達，1860 年打到 1865 年的這場美國的內戰，論鬥志與戰意，南軍都勝過北軍，結果敗戰，輸在鐵路運輸的不足，鐵路的優劣，決定了美國這場內戰的勝負。³⁹

19 世紀中後期，今天的德克薩斯州、加州以及猶他州等地紛紛被併入美國版圖。西部廣闊、肥沃的土地等著更多的人前去開墾、耕種，大大小小的金礦銀礦也缺人開採，而東部反過來又為西部的各種自然資源提供了加工地和市場。但美國當時沒有一條貫通東西的交通運輸線路，東部人要冒著巨大的生命以及財產危險才能到西部去，同時，加州的物產也很難運到東部來。美國政府意識到交通對於促進人民交流和經濟融合的巨大意義，決定修建橫跨美國大陸的鐵路樞紐。⁴⁰

19 世紀下半葉到 20 世紀上半葉，是美國鐵道大發展的黃金時期。當時，鐵道成為美國最大的產業，最多時鐵道公司竟高達 2000 多家。為了開發美國西部，1863 年美國決定修建橫貫中西部的中央太平洋鐵路。美國中央太平洋鐵路建成後，加拿大不列顛哥倫比亞省在同中央政府談判時表示，如果政府不修建一條同樣橫貫東西的鐵路，該省將脫離加拿大，加盟美國。迫於政治壓力，從 1881 年起加拿大也修建了一條連接東西的太平洋鐵路。⁴¹

美國鐵道的修建帶來了一系列的改變：第一，經濟結構的變化，美國鐵路的誕生與發展是與美國經濟和工業的總體發展分不開的；第二，技術的創新，美國鐵路的誕生和發展貫穿於第一次技術革-蒸汽時代和電氣時代整個過程之中，發明創造和技術是促進經濟發展的根本因素之一；第三，人口結構的變化，1862

³⁹ 「鐵路的經濟與戰略價值」，中國報新聞網，2014 年 8 月 12 日，
<http://www.chinapress.com.my/node/551169>。

⁴⁰ 「美國太平洋鐵路改變美國國運的太平洋鐵路」，太平網，2015 年 5 月 20 日檢索，
<http://tpy.taipingwang.cn/q/i/c.html>。

⁴¹ 「鐵路對經濟發展的重大意義」，東方財富網，2008 年 11 月 15 日，
<http://guba.eastmoney.com/news,600528,4311780.html>。

年的宅地法和 1869 年第一條橫穿北美大陸的中央太平洋鐵路的通車，加快了西進運動的步伐，美國出現了幾次移民浪潮，帶來了大量的移民；其次，移民人口的分佈主要在新開發的中部和西部；再次，鐵路促進了人口的移動；第四，勞動力結構的變化，1860 年時，美國的製造業在全世界資本主義國家中僅次於英國，排名第二。當時的勞動力有 1100 萬，是 1800 年時 190 萬勞動力的 5 倍；第五，帶動了城市化。⁴²



⁴² 「各國忙著修戰略鐵路」，人民網，2004 年 7 月 5 日，
<http://people.com.cn/BIG5/paper68/12405/1115644.html>。

第三章 中共地緣情勢與鐵道外交的角色

第一節 當前中共周邊地緣政治情勢分析

「2007 年開始，朝核問題、新疆問題、南海問題爆發，國家開始關注周邊外交問題，國家始終在思考，為何多年來的經濟合作，換來的卻是政治上的不安全（中國與周邊國家都是）。」¹

上海社會科學院國際關係研究所 B 學者地提到；國際秩序的變化，新興大國崛起，將改變原來國際秩序的格局，根據中共國家發展改革委國際合作中心在 2014 年所作的「中國周邊外交的形勢分析與戰略對策」作為中共最新的周邊地緣政治分析探討的基礎，該中心作為中共對外交流與合作重要的窗口，並時常對於國際情勢進行研判與分析，因此該中心的相關資料具有重要的參考性質，對於中共處理周邊地緣政治問題有參考的價值。

周邊關係在中共外交中的首要位置，上海社會科學院歷史研究所學者同樣表示：

「2013 年中國大陸首次召開周邊外交工作會議，被認為是周邊外交回到外交政策的重心，提高戰略地位，希望為周邊提供公共產品。」²

近年來，周邊局勢漸趨錯綜複雜，熱點問題時有發生，海權摩擦增加，少數國家源於領土爭端對中共疑懼加深。³本文按照地緣政治、經濟聯繫以及中共國

¹ 訪談「上海社會科學院國際關係研究所」B 研究員，2015 年 3 月 24 日。

² 訪談「上海社會科學院歷史研究所」研究員，2015 年 4 月 5 日。

³ 「中國周邊外交的形勢分析與戰略對策」，中共國家發展改革委國際合作中心，2014 年 9 月 15 日，<http://www.icc-ndrc.org.cn/Detail.aspx?newsId=4512&TId=179>。

家發展改革委國際合作中心的分類，將中共周邊劃分為東南亞、東北亞、中亞、南亞四大板塊，包含中共陸海毗鄰的 29 個國家進行分析。

一、東南亞板塊

目前東南亞國家國協與中共的經濟合作最為緊密，相互經貿往來與旅遊往來人員密切，關於東南亞板塊的共同防務和安全對話也已成常態，中共對於東南亞周邊國家的政治影響力日益上升，但中共與東南亞周邊國家仍存在著不信任與猜疑的心態，導致近幾年來與東南亞周邊國家在海權上的摩擦與衝突，尤其是菲律賓與越南在南海對於其主權的宣示，大大的加深中共與東南亞局勢的複雜與緊張態勢，再加上美國近年來的亞太在平衡策略，與菲律賓和越南等國加強防務力量的合作，也間接形成中美對抗的矛盾，成為區域不穩定的因素之一。

而緬甸的民主化後，美國等西方國家對於該國的協助與支持，造成過去一面倒與中共關係密切的緬甸也玩起了平衡策略，並且緬甸國內反叛軍的國內局勢動盪，對於中共近年來的南向策略，始終搖擺不定，甚至不久前中緬合作計畫擱淺，對於中共周邊外交戰略有所影響，同樣也對於緬甸作為東南亞的戰略中心有所影響，本來泛亞鐵路須經由此地，也是對於中共的震撼彈。筆者在訪問上海社會科學院歷史研究所學者和復旦大學國際關係與公共事務學院教授分別表示：

「東南亞鐵路，尤其是通往緬甸的通道，該國在中國大陸外交戰略上佔有特殊地位，目前石油管道已經連接緬甸了，如果鐵路連接成功，可以從雲桂川三省經過緬甸直達新加坡，可以繞過馬六甲海峽，避免安全問題，也減省時間。」⁴

「在政治涵義上 緬甸仍是中國大陸無法放棄的地緣政治橋頭堡。」⁵

⁴ 訪談「上海社會科學院歷史研究所」研究員，2015 年 4 月 5 日。

由於東南亞國家歷史上不少國家都與中共存在矛盾於恩怨，如越南等國家，因此作為周邊國家，已經在經濟上無庸置疑的導向中共，但政治上仍傾向與美國合作，造成了「經濟上靠中共，政治上靠美國」的說法，希望尋求新的大國平衡手段，⁶而中共南向策略（一帶一路的南向）與美國的亞太在平衡策略形成戰略競爭，在東南亞透過南海議題進行交鋒，使得東南亞地緣政治價值遂為提高，但也加深中美兩國彼此的矛盾與衝突。

二、東北亞板塊

北韓問題仍是該地區最不穩定的因素之一，而六方會談的重新開啟考驗著中共對於北韓的作用，近來可以發現，北韓和俄羅斯關係密切，且在重大問題上已非以中共為導向的決策，也慢慢尋求周邊國家的支持與合作關係，這顯現出中共與北韓關係不再像以往的密切，而習近平上臺後未曾訪問北韓，但已經受到南韓 2014 年的高規格接待，與南韓在面對日本的歷史教科書的合作上已展開新局，南韓與中共關係穩定，2015 年初，南韓電視台 KBS 更製播長達六集關於中共各領域崛起的紀錄片，名為超級中國，全方面來介紹中共，舉凡政治經濟與南韓的機遇等，南韓與中共的自由貿易協定也將在 2015 年底完成最終的談判，預計將有利於中韓雙方的經貿往來，成為亞洲四小龍未來之星。

而在日本方面，自安倍晉三上臺後更加劇與中共在領土主權上的看法分歧，中共官媒更不諱言指出認為，日本右翼和釣魚島問題，是當前乃至今後相當長時間內中日矛盾的焦點。⁷對於中共而言，日本近二十年以來經濟的負成長也漸漸失去對於國際體系與亞太地區事務的主導權，日本僅在做最後的一搏，命運始終

⁵ 訪談「復旦大學國際關係與公共事務學院」教授，2015 年 3 月 31 日。

⁶ 「中國周邊外交的形勢分析與戰略對策」，中共國家發展改革委國際合作中心，2014 年 9 月 15 日，<http://www.icc-ndrc.org.cn/Detail.aspx?newsId=4512&TId=179>。

⁷ 同上註。

與美國綁在一起，但日本在東南亞與中亞的佈局早在中共之前，經濟實力不容小覷，中共學者仍力促對於日本情勢的研判。⁸

在俄羅斯方面，上海社會科學院俄羅斯研究中心學者表示：

「中國同俄羅斯在國際政治舞臺的高層互訪，去年（2014年）就有七次的習普會，在基層的互動上，金融和邊境貿易仍是主力軍，在兩國跨境管理方面，烏蘇里江治理更是凸顯中俄兩國的合作深化，在技術互動上，中俄兩國仍在高新領域上交流頻繁，這顯現出中俄關係已經進入新的台階。」

中共與俄羅斯的雙邊關係上，近年來基本上維持在高階政治的基礎上，雙方在政府領域廣泛的交流，但始終難擺脫中俄兩國對於美國西方勢力的戰略性結盟，雙邊仍對於彼此的經濟和戰略資源依賴。

「過去中蘇對抗而各自喪失現代化，而亞洲四小龍崛起，中俄共同防止美國在東北亞的發展。」⁹

雖然 2013 年開始，中共力推一帶一路國家發展戰略，俄羅斯也同樣推行歐亞聯盟計畫，基本上形成了競爭態勢，有中共學者更認為「中國一帶一路發展可能只能到烏克蘭為止，應發展海權。」¹⁰而實際來看，去年的烏克蘭危機，俄羅斯和西方大國紛紛對峙，對於俄羅斯先前所提出的歐亞聯盟的主張，在經濟和外交方面可以說是雪上加霜，「導致歐洲對其不信任，俄歐關係惡化，經濟受制裁，

⁸「中國周邊外交的形勢分析與戰略對策」，中共國家發展改革委國際合作中心，2014年9月15日，<http://www.icc-ndrc.org.cn/Detail.aspx?newsId=4512&Tid=179>。

⁹ 筆者親自參加 2015 年 4 月 8 日由「復旦大學國際問題研究院」舉辦的「中俄關係研究報告 2014 研討會」其中演說會節錄。

¹⁰ 筆者親自參加 2015 年 4 月 8 日由「復旦大學國際問題研究院」舉辦的「中俄關係研究報告 2014 研討會」其中演說會節錄。

影響力日益下降。」¹¹俄羅斯也擔心西伯利亞大鐵路失去作用，但也同樣認為一帶一路戰略有助於東西伯利亞的開發，「俄願借助一帶一路機遇，發展途經地區和城市的基礎交通設施，以推動中俄貿易往來。」¹²運輸力的增強、物流成本的降低，是促進周邊國家貿易往來的基礎。俄羅斯駐上海總領事館副領事米赫耶夫在 2015 一帶一路軌道交通發展與合作高峰論壇上中表示：

「許多俄羅斯專家同樣提倡此規劃，並透露俄政府希望借一帶一路改善符拉迪沃斯托克的交通與運輸能力，鐵道的更新換代顯得尤為重要。」¹³

因此我們可以發現後烏克蘭危機的俄羅斯對於中共仍有經濟上的依賴，但隨著中共經濟的快速發展，國際影響力與日俱增，俄羅斯擔心其遠東地區受到威脅，以及中共插手俄羅斯傳統勢力範圍，損害俄羅斯的全球戰略體系。

東北亞安全困境既有地緣政治、大國角力的因素，更主要還是爭奪經濟資源的矛盾。未來各國都將加快發展自己的國防力量，爭相提高軍備水準。

三、中亞板塊

「不僅是中亞在中共、俄羅斯和蒙古的戰略競爭區或稱緩衝區，可緩解中國大陸對俄羅斯的影響，不能緩解俄羅斯對中國大陸的影響，中亞可成為地區或戰略合作區。」¹⁴

¹¹ 訪談「同濟大學政治與國際關係學院」教授，2015 年 4 月 13 日。

¹² 筆者親自參加 2015 年 4 月 8 日由「上海市交通委員會」舉辦的「2015 一帶一路軌道交通發展與合作高峰論壇」節錄自「俄羅斯駐上海總領事館副領事米赫耶夫演講」。

¹³ 筆者親自參加 2015 年 4 月 8 日由「上海市交通委員會」舉辦的「2015 一帶一路軌道交通發展與合作高峰論壇」節錄自「俄羅斯駐上海總領事館副領事米赫耶夫演講」。

¹⁴ 訪談「上海國際問題研究院」全球治理研究所俄羅斯中亞研究中心研究員，2015 年 4 月 1 日。

中亞包括哈薩克、烏茲別克、吉爾吉斯、塔吉克及土庫曼等五個「前蘇聯」瓦解後獨立的國家。東臨中國，西達烏拉山南端與里海，南抵伊朗及阿富汗北疆，北鄰俄羅斯西伯利亞平原西南端。地理上，是麥金德（Sir Halford Mackinder 以下稱麥金德）地緣政治學的核心命題「誰控制中亞，就能制霸歐亞大陸；誰統治歐亞大陸，就能制霸世界。」的心臟地帶，使中亞處於全球地緣政治的關鍵地位。

中共自 1992 年與中亞五國建立外交關係後，經濟上，中共已成為中亞五國重要貿易夥伴和主要出口市場；政治上，基於邊境安全，中共必須防止中亞被任何與中共有複雜地緣政治或戰略關係或威脅其區域安全的強權國家或集團所控制。近年來，美國「新絲綢之路」、俄羅斯「歐亞聯盟」，以及歐盟「中亞戰略」，全是針對中亞的地緣政治和經濟潛力的戰略規劃。¹⁵

中亞地區被視為是中共邊境的安全腹地，而美國的新絲綢之路願景、俄羅斯的歐亞聯盟主張和中共的一帶一路戰略都在該地區競逐，而相對於美國來說中共一帶一路的戰略倡議目前較為明朗，相對於美國也更具地緣政治的優勢；中亞國家人口少，未有足夠的勞動力，歷史上為蘇聯的附庸，帶九十年代末期獨立後則大力發展各自經濟，因此亟需外資熱錢的投入，近年來日本的投入甚多，而俄羅斯則是基於地緣優勢，而美國更不用說，多年來受到強權的關注，在對外策略上更顯現出其大國平衡的外交策略，「中亞擔心中共的廉價產品傾銷，因為他們的輕工業落後，因此害怕中共的經濟影響。」¹⁶哈薩克，連接新疆，是古絲綢之路最重要的西方出口。而且，哈薩克斯坦國土面積大，佔據了中亞最咽喉的部位。可以說，向西必經絲綢之路經濟帶，這是最寬的一條路，也是必經的一條路。¹⁷

哈薩克仍將俄羅斯視為最重要的夥伴，但與中共高層交往密切，政治互信較強，哈薩克總統也曾提出要和中共在金融、IT 資訊產業、交通等領域進行合作，

¹⁵ 「習近平出訪中亞的中國夢」，**台灣醒報**，2013 年 9 月 10 日，
<https://anntw.com/articles/20131009-7mDp>。

¹⁶ 訪談「上海國際問題研究院」世界經濟研究所俄羅斯中亞研究中心主任，2015 年 4 月 16 日。

¹⁷ 「習總出訪哈、俄、白 3 國背後的隱情？」，**人民網**，2015 年 5 月 12 日，
http://blog.sina.com.cn/s/blog_4d6613930102vq4u.html?tj=fin。

中哈全面戰略夥伴關係日益推進；吉爾吉斯和塔吉克雖然也持親俄立場，但與俄羅斯關係存在嫌隙；烏茲別克對由俄主導的中亞一體化未來缺乏興趣，其主要領導人長期以來與美國發展了較為密切的關係；土庫曼則奉行中立政策，儘量避免選邊站。¹⁸

「在中亞方面，對於中共的市場開放仍有疑慮，經濟一體化的進程中，主要還是倚靠俄羅斯，當然，俄羅斯希望主導一體化，因此上海合作組織現在主要還是聚焦安全領域，經濟進程慢。」¹⁹

四、南亞板塊

印度，作為最大的發展中國家之一，發展經濟成為國家發展首要的目標，持續與發展中大國和已開發國家交往，印度洋是世界第三大洋。在西南交通大學校長徐飛看來：

「印度作為印度洋上主要大國和海上絲綢之路的重要節點，對我國一路建設的戰略警覺，比一帶建設更加關切，甚至認為 21 世紀海上絲綢之路和所謂的珍珠鏈，是中國挺進印度洋走向廣闊世界的絲-鏈戰略。迥異於周邊國家對中國一帶一路的積極回應，印度推出了與 21 世紀海上絲綢之路相似的季風計畫（Mausam）進行反制和戰略對沖。」²⁰

中印相互投資近年來持續加大，中共已經成為印度最大的交易夥伴。十多

¹⁸ 「中國周邊外交的形勢分析與戰略對策」，2014 年 9 月 15 日，中共國家發展改革委國際合作中心，<http://www.icc-ndrc.org.cn/Detail.aspx?newsId=4512&TId=179>。

¹⁹ 訪談「上海社會科學院歷史研究所」研究員，2015 年 4 月 5 日。

²⁰ 筆者親自參加 2015 年 4 月 8 日由「上海市交通委員會」舉辦的「2015 一帶一路軌道交通發展與合作高峰論壇」節錄自「西南交通大學校長徐飛演講」。

年間，兩國間貿易額從 2002 年的 49.5 億美元增至 2014 年的 706 億美元。²¹印度不僅在戰略地位上非常重要，也是中共的軟肋。

中共與其所屬的南亞聯盟持續保持密切合作；中印多年來存在領土爭端，印度與緬甸、斯里蘭卡和巴基斯坦共同合作珍珠鍊計畫，並與美國和日本等國的防務合作不斷加強，我們可以發現中印貿易迅猛增長，近十年總貿易額增長約 20 倍，中共現已成為印度第二大交易夥伴。²²中共與巴基斯坦、孟加拉以及斯里蘭卡等國外交關係穩固，因此「中巴經濟走廊、中印緬孟經濟走廊」因運而生，喀什到巴基斯坦（中巴經濟走廊）政治外交上沒有問題，但牽扯到邊境安全問題，風險很大，但仍是最具看好的跨國經貿合作的機制；不過南亞地區也時時存在著地區安全局勢的混亂，恐怖主義活躍，為邊境地區的安全與發展、中共與其合作也埋下伏筆。

中共周邊國家的四個區域總體情勢來看，中共的周邊情勢仍存在著不穩定的因素：在東南亞地區上，中共的影響力上，雙邊關係常常令周邊國家感到擔心，而如果是多邊的話，總體情勢還算穩定，而東協則是最好的經典案例，最終仍繼續為東協一體化和東協十加三的總體目標進行，即便南海問題上越南和菲律賓仍有顧慮，其他與中共友好的國家，如柬埔寨等也會加以平衡。在東北亞地區上，北韓核武問題和日本釣魚台問題至今仍無解外，總體情勢樂觀，與俄羅斯和蒙古關係趨於穩定發展的趨勢。南亞地區方面，印度所推行的珍珠鍊計畫和季風計畫顯現出對於中共的威脅感與不信任，但中印雙邊貿易投資不斷加大，新任的印度總理莫迪和習近平高層政治仍有良性互動，但預期在領土爭端上仍難有突破，對於經濟走廊來說，預計將會是一帶一路戰略中最可行且最快動工的計畫，但邊境安全至今仍無法有效解決，也使得戰略計畫的投資有所考量。最後在中亞地區方面，自古以來為蘇聯的勢力範圍，自蘇聯垮臺後，俄羅斯仍視其為該國的腹地範

²¹ 「莫迪訪華有望簽百億美元大單 中印鐵路合作或成重中之重」，**新華網**，2015 年 5 月 15 日，http://news.xinhuanet.com/fortune/2015-05/15/c_127803389.htm。

²² 「中國周邊外交的形勢分析與戰略對策」，2014 年 9 月 15 日，**中共國家發展改革委國際合作中心**，<http://www.icc-ndrc.org.cn/Detail.aspx?newsId=4512&TId=179>。

圍，隨著俄羅斯在烏克蘭危機後，國內經濟發展的疲軟，同樣也受到西方世界對其的制裁，不管在經濟或政治上的封鎖，都使得中俄關係日趨緊密，而中亞諸國預計仍會在大國之間採取平衡，在中共一帶一路的戰略上採取搭便車的態度，促其國內的經濟發展，總體上看，中共地緣經濟環境比地緣政治、安全環境更為有利。²³

第二節 鐵道的戰略價值

在各種陸上交通工具中，火車或許是最安全、最舒適和最準時的一種，而低廉的票價和舒適的環境，鐵道的交通網路把國內城市之間和各個國家連接在一起，鐵道運輸仍是陸路運輸的重要組成部分，不僅是路上通道的基礎，更是國家戰略上的秘密頻道，更是拓展經濟的工具，也將不同的市場與經濟串聯起來；鐵道在幅員遼闊的國家，密集的人口和規模經濟體能促進鐵道運輸的發展，鐵道運輸在國家經濟、安全方面一直扮演著十分重要的戰略性角色，鐵道的發展歷經工業革命的蒸汽機、燃煤汽機到至今的電氣化，鐵道之於石油管道，兩者相輔相成，如同伴生的概念，鐵道仍不斷隨著技術的進步而產生變化，但唯一不變的是其重要的戰略價值。

一、經濟的大動脈

中共中央過去曾指示：「鐵路是國民經濟的大動脈，是高度集中的企業，帶有半軍事性，必須把一切權力集中在鐵道部門。」1966年10月中共總理周恩來也曾表示：「鐵路是國民經濟的大動脈，一旦中斷，整個國民經濟就會癱瘓了。」

鐵路運輸是一個獨立特殊的物質生產部門，是發展經濟，提高人民物質文化生活水準的重要基礎設施。²⁴鐵路是國民經濟的基礎設施，鐵路建設應當適應

²³ 「中國周邊外交的形勢分析與戰略對策」，中共國家發展改革委國際合作中心，2014年9月15日，<http://www.icc-ndrc.org.cn/Detail.aspx?newsId=4512&Tid=179>。

²⁴ 郝瀛，**中國鐵路建設概論**（北京：中國鐵道出版社，1998年），頁1。

國民經濟的發展，以保證並促進國民經濟持續穩定的增長。²⁵一名同濟大學鐵道與城市軌道交通研究院教授同樣說道：²⁶

「鐵道是大動脈，是血液，有鐵道方能流動，重要性日趨明顯，鐵路也具有節能環保的因素，交通需求量日益激增，目前無可替代性。」

如果從政治經濟的角度來看，鐵路是一個國家的基礎設施與經濟命脈，深刻影響著所在國的政治穩定、經濟發展、國土安全、社會文化等諸多方面。經濟全球化、區域一體化和地緣政治的深入發展，能源危機、環境汙染、交通安全等問題的出現，²⁷凸顯了鐵路產業的重要性；鐵路作為國民經濟的基礎產業，對促進區域經濟協調發展具有推動作用。²⁸

「鐵路線只是基礎與看見的東西的，而是帶動沿線的資源生產要素、勞動力重新的分配組合，所帶來的經濟後果難以預測，地緣經濟帶動地緣政治發展。」²⁹

二、國家安全與戰略意義

同樣的，修建鐵道戰略對於加強國防、確保國家安全更具有重要意義。交通運輸從來都是一種戰略資源，古羅馬強大是因為修建了發達的路網，而英吉利日不落帝國強大是因為建造了世界上最先進的艦船。歷史上，重要交通工具的發展

²⁵ 同上註，頁 126。

²⁶ 訪談「同濟大學鐵道與城市軌道交通研究院」教授，2015 年 3 月 26 日。

²⁷ 方遠明，**中國鐵路產業走出去戰略研究**（安徽：安徽大學出版社，2010年），頁2。

²⁸ 同上註，頁 3。

²⁹ 訪談「上海國際問題研究院」世界經濟研究所亞太研究中心研究員，2015 年 4 月 1 日。

也曾改變著國際政治經濟的基本格局。³⁰復旦大學美國研究中心教授也同樣提到這樣的論點：

「鐵路，對於小國來說可能不那麼重要，但對於大國來說，更具戰略價值，除了軍事目的以外，就是周邊國家的聯繫，雙邊國家關係更加緊密，中國相對美國的優勢就是，因為美國無法打造周邊國家的鐵路網，而中國可以，鐵路交通的便捷使人員、貨物等各方面，以及國家之間更加緊密，對於國家的關係產生影響，有地緣戰略意義。」³¹

中共國防大學科研部長秦天認為，以中共為主導的鐵道技術，它在整個歐亞大陸所帶來的資源流動、人才與技術流動甚至是文化流動都將深刻改變未來的國際政治版圖。建立起鋼鐵絲綢之路和物流大動脈，把人才、技術資本的高地與人力、市場與製造的窪地廣泛地聯結起來。³²不僅如此，同濟大學政治與國際關係學院教授這樣肯定鐵路的戰略角色還認為：

「鐵路作為一種載體強梁，如同軟實力，透過搭乘搭起民間交流(乘客)國際形象的展現。」

而上海交通大學國際與公共事務學院教授提到：

「鐵路解決機動性問題，美國技術基礎來自國內東西部鐵路的貫通，其機動性強；另外跨境鐵路一但連通，國內、國外對於該鐵路線會造成不對等的

³⁰ 「中國高鐵：國家安全戰略的新支點」，中華人民共和國外交部，2014年10月8日，http://www.mod.gov.cn/big5/mobilize/2014-10/08/content_4541832.htm。

³¹ 訪談「復旦大學美國研究中心」教授，2015年4月16日。

³² 「中國高鐵：國家安全戰略的新支點」，中華人民共和國外交部，2014年10月8日，http://www.mod.gov.cn/big5/mobilize/2014-10/08/content_4541832.htm。

依賴，同樣的鐵路平時是基礎設施，而戰時戰爭儲備；我們可以發現到中國在 2006 年的十六項重大基礎專項中，列舉大量與國家安全相關的項目，而鐵路屬於軍民兩用，現在高端技術都來源於與美國爭霸所發展起來的。」

33

鐵道在戰爭時作為運送物資兵力重要的管道，如過去的越戰，就是利用鐵道運送軍力，進程很快、輸送能力大、效益高，鐵道在國家的軍事領域上價值顯得格外重要，對於今後提高部隊遠端快速投送能力、作戰力量的迅速集結和機動部署，都將產生積極的影響，鐵道系統化運作，極大方便了軍事調動，擴大了戰略機動範圍。戰略機動部隊都可以隨機調動，憑藉鐵道運輸可以說朝發夕至。³⁴毋庸置疑，修建鐵道對沿線經濟具有很強的拉動作用，該地區的經濟就會有明顯改觀。鐵道運輸具有運載量大、速度快、效率高的特點，可擔負遠距離、重量大的運輸任務，是在戰略、戰役後方實施大規模軍事運輸的主要手段。

三、高速鐵路成為陸權國家發展優勢

高速鐵路最有可能成為下一種改變時代格局的交通方式，它將對既有的海權時代造成衝擊，使陸權再次成為重要的戰略。高速行車是鐵路現代化的重要標誌，行車速度指的是正規運營中實現的速度而不是試驗速度，目前世界比較一致的看法是最高速度達到 200 公里以上，旅行速度超過 150 的鐵路稱之為高速鐵路。³⁵高速鐵路的優越性，運量大；速度快，為高速鐵路的旅行速度約為高速公路的 2~3 倍；能耗省，高速鐵路僅為小汽車和民用航空的五十六分之一；污染小，採用電力牽引，沒有廢氣污染；占地少；安全性高；經濟效益好。³⁶

³³ 訪談「上海交通大學國際與公共事務學院」教授，2015 年 3 月 26 日。

³⁴ 「中國高鐵：國家安全戰略的新支點」，**中華人民共和國外交部**，2014 年 10 月 8 日，http://www.mod.gov.cn/big5/mobilize/2014-10/08/content_4541832.htm。

³⁵ 郝瀛，**中國鐵路建設概論**（北京：中國鐵道出版社，1998 年），頁 285。

³⁶ 同上註，頁 295-296。

鐵道的發展，將大大改變內陸的人口分佈與經濟發展態勢，如果鐵道網絡繼續向歐亞大陸內部深入，將加速歐亞大陸的整合，為中共突破海權封鎖、建立陸權優勢，顯現巨大的戰略價值。

第三節 中共鐵道外交的地位與條件

一、中共「走出去」戰略的提出—鐵道外交的緣起和政策方向

時任中共中央總書記的江澤民於1999年9月在上海舉行的「財富全球論壇」(Fortune Forum)上表示：就已然為中共「走出去戰略」埋下了伏筆，江澤民就分別於1997年中國共產黨第十五次全國代表大會、1998年中國共產黨第十五屆中央委員會第二次全體會議上，正式開始關注中共對外直接投資、跨國經營之可行性。³⁷江澤民提及：

「中國是一個發展中的社會主義大國，它的未來發展，不僅直接關係到中共人民的前途，而且對亞洲和世界的發展與進步也會產生重要影響……。世界是豐富多彩的，我們主張，世界上存在的社會制度差異和不同政治信仰，不應該被人為地用來阻礙各種正常的經濟技術合作和交流。我希望，中共的企業要學習外國企業的先進經驗，走出去在經濟全球化的浪潮中經風雨、見世界，增強自身的競爭力...。」³⁸

同年，5月14日，江澤民在中共國務院召開的國有企業下崗職工基本生活保障和再就業工作會議上講話呼籲：

³⁷ 鄭又平、林彥志，「中國走出去戰略之分析：跨世紀中國經濟的轉變」，**展望與探索**，第6卷第8期（2008年8月），52頁。

³⁸ 「江澤民：在99《財富》全球論壇上海開幕晚宴上的講話」，**新華網**，1999年9月27日，http://big5.xinhuanet.com/gate/big5/news.xinhuanet.com/ziliao/2000-12/31/content_488725.htm。

「要進一步研究如何加快實施走出去的發展戰略。非洲、中東、中亞、南美等地區的廣大發展中共家，市場很大，資源豐富，我們應該抓緊時機打進去。要組織一批有條件的國有企業出去投資開工廠。」³⁹

江澤民所提及的中共企業走出去的內容，主要聚焦在三個部分：一是從亞洲發展大局出發；二是堅持形式多元；三是堅持開放的地區主義，除了開放以中國大陸為主的地區發展以外，同時也和世界各地區提供機會並進行合作，這也可被視為中共鐵道走出去的源起與政策指導方向。

二、中共「走出去」戰略的主要內容－鐵道外交的軀幹

首次明確將「走出去戰略」定調為中共對外經濟發展戰略基本方向並且正式寫入黨的經濟計畫檔，則是展現在 2001 年「中共中央關於制訂國民經濟和社會發展第十個五年計畫綱要」與 2005 年「中共中央關於制訂國民經濟和社會發展第十一個五年規畫的建議」兩份文件內容中。用上述兩份檔為基礎，對中共「走出去戰略」的主要內容作一整理，可以歸納出以下幾點：

中共支持並鼓勵有競爭優勢的中共企業「走出去」，發揮自身比較優勢，進行對外直接投資與跨國經營，以實現中共企業國際化發展，同樣的也與發展中國家進行經貿上的合作與結盟關係。

(一) 中共政府支持海外合作開發中共內部所短缺的資源，促進內部產業結構的調整和資源的重置；與此同時，鼓勵中共企業在海外設立研發中心，積極開發與利用海外資源。

³⁹「江澤民走出去戰略的形成及其重要意義」，人民網，2008 年 11 月 10 日，<http://finance.people.com.cn/GB/70392/8313311.html>。

(三) 在中共早期發展的對外承包工程和勞務合作的基礎上，進一步發展境外加工貿易，進而帶動國內出口。

(四) 健全中共對外直接投資服務體系，在金融、保險、外匯、財稅、人才、法律、出入境管理等方面，替中共「走出去戰略」創立優勢條件；與此同時，完善中共對外直接投資企業的法人治理結構和內部稽核機制，進而規範境外國有資產投資的監管。

(五) 在積極擴大對外開放的同時，須與發展中的周邊國家積極進行經濟技術合作，亦須維護中共國家經濟安全。⁴⁰

三、中共「一帶一路」戰略倡議與亞投行的加持—鐵道外交的血液

2013 年，習近平依序提出「一帶一路」(絲綢之路經濟帶、21 世紀海上絲綢之路)的戰略構想，積極參與區域經濟合作，加快周邊國家間基礎設施互聯互通，建構區域經濟一體化新格局等，⁴¹主要聚焦於發展中的國家，而「一帶一路」戰略的提出，都與基礎建設密切相關，因此「鐵道」儼然成為重要且不可忽視的外交工具。

2015 年 3 月，中共由國家發展改革委員會、外交部等機構發出《推動共建絲綢之路經濟帶和 21 世紀海上絲綢之路的願景與行動》的文件，合作重點中提及：

「抓住交通基礎設施的關鍵通道、關鍵節點和重點工程，優先打通缺失路段，暢通瓶頸路段，配套完善道路安全防護設施和交通管理設施設備，提升道

⁴⁰ 鄭又平、林彥志，「中國「走出去戰略」之分析：跨世紀中國經濟的轉變」，**展望與探索**，第 6 卷第 8 期（2008 年 8 月），55 頁。

⁴¹ 「習近平：讓命運共同體意識在周邊國家落地生根」，**新華網**，2013 年 10 月 25 日，http://news.xinhuanet.com/politics/2013-10/25/c_117878944_2.htm。

路通達水準。」⁴²

因此可以發現，鐵道為一帶一路的基礎，而多角度而立體的交通網路是一帶一路的前提，否則連通和貿易根本談不上，⁴³一帶一路以交通基礎設施建設為重點和優先，契合歐亞大陸的實際需要，僅就亞洲而言，許多國家和地區的基礎設施極需升級改造，⁴⁴ 2015 年中共外交的關鍵詞是一個重點、兩條主線。一個重點是全面推進一帶一路，兩條主線是要做好和平與發展這兩大工作，⁴⁵中共外交部長王毅這樣表示。

「一帶一路建設涵蓋東亞、中亞、南亞、西亞、東南亞和中東歐等國家和地區，作為大運量的鐵路交通將成為一帶一路的先頭部隊。一帶沿線及輻射區域和一路港口和內陸縱深的關鍵樞紐、節點，匯通腹地城市的輕軌、地鐵、城際鐵路，形成龐大的交通需求。」⁴⁶

「中共過去的發展主要集中於東部沿海，面向美國等發達國家，一帶一路的提出是為升級換代的考量，國內經濟發展的需求，往西發展與中亞等發展中國家的加強合作關係。」⁴⁷

一帶一路被中共視為包容的戰略，其核心是與周邊國家共同做一件事，亞洲基礎建設投資銀行目的就是為了共同發展經濟，而絲綢之路基金的成立，一定

⁴² 「推動共建絲綢之路經濟帶和 21 世紀海上絲綢之路的願景與行動」，新華網，http://news.xinhuanet.com/world/2015-03/28/c_1114793986.htm。

⁴³ 訪談「上海問題研究院」世界經濟研究所俄羅斯中亞研究中心主任，2015 年 4 月 5 日。

⁴⁴ 「王毅：一帶一路是中國向世界提供的公共產品」，中華人民共和國外交部，2015 年 3 月 23 日，http://www.mfa.gov.cn/mfa_chn/zyxw_602251/t1247712.shtml。

⁴⁵ 「王毅：2015 年中國外交關鍵字是一個重點、兩條主線」，新華網，2015 年 3 月 8 日，http://news.xinhuanet.com/politics/2015lh/2015-03/08/c_1114560497.htm。

⁴⁶ 筆者親自參加 2015 年 4 月 8 日由「上海市交通委員會」舉辦的「2015 一帶一路軌道交通發展與合作高峰論壇」節錄自「西南交通大學校長徐飛演講」。

⁴⁷ 訪談「上海國際問題研究院」世界經濟研究所俄羅斯中亞研究中心研究員，2015 年 4 月 16 日。

程度上彌補了多年以來，海外大型項目投資主體的空白，當然也完善了多邊金融體系，⁴⁸一帶一路是中共的國家戰略，過去中共的鐵道主要為援建專案，為無償性質的，而現在為商業運作，是追求互利的過程。⁴⁹

「沿線人口規模達三十億，古老的絲綢之路無法滿足規模的運輸量，導致絲綢之路的衰落，但鐵道技術的發展，極大的降低了運輸的成本，尤其高鐵和快速貨運的發展，使陸地運輸不僅具備海洋運輸，運量大、運費低、供貨能力強，更具安全性、風險小、運輸線路完整、速度快等優勢，鐵道建設是絲綢之路經濟帶的重要支撐，鐵路運輸效益高，加強地區沿線地區資源和人員交流注入了強大的動力，區域經濟互補，增強對外交流但演重要的角色，基礎建設互聯互通為優先領域，鐵路運輸具有生命線意義，建立完善暢通高效的鐵路運輸網，將對沿線的區域經濟帶來巨大的效應，提高現有系統的運輸能力，人員和物資的高效暢通，關鍵在於資本和成本，亞洲基礎建設投資銀行將在鐵路基礎設施和鐵路設備採購上的資金方面有力的支撐，如何控制鐵路運輸成本將是未來的問題，未來將會關注快和廉上，快就是運輸時間短 速度要快，廉就是成本要相對低廉，南車可以向市場提供不同等級的高速客運列車和快速客運列車。」⁵⁰

⁴⁸ 筆者親自參加 2015 年 4 月 8 日由「上海市交通委員會」舉辦的「2015 一帶一路軌道交通發展與合作高峰論壇」節錄自「國家開發銀行研究院副處長溫灝演講」。

⁴⁹ 訪談「上海國際問題研究院」美洲研究中心 B 研究員，2015 年 4 月 14 日。

⁵⁰ 筆者親自參加 2015 年 4 月 8 日由「上海市交通委員會」舉辦的「2015 一帶一路軌道交通發展與合作高峰論壇」節錄自「中國南車股份有限公司沈家駿演講」。

第四章 中共鐵道外交的發展現況

第一節 鐵道外交發展沿革

一、鐵道外交戰略的正式提出

中共鐵道外交走出去是繼 2010 年上海世博會後，外交版圖的一大亮點。鐵道外交頻頻出擊，各國外交強權展開新一輪洗牌，中共外交正有所作為。⁵¹2009 年，中共正式提出了鐵道「外交」走出去的戰略。2010 年，中共鐵道部針對不同國家成立了十幾個工作小組，⁵²才標誌正式開始運作。跟國外建高鐵的直接動力，其實來自於鐵道部下屬的央企。王夢恕向記者表示：「他們想去外面賺錢，給國外修高鐵，利潤比國內要高很多。」⁵³同年，中共國內對於鐵道外交的討論始終沒有停止：「為了更好地開拓國際市場，打造中國鐵路品牌，推動我國經濟持續健康發展，鐵道部黨組適時做出了全面實施中國鐵路走出去戰略決策，吹響了向世界鐵路全面進軍的號角。」⁵⁴「從全國鐵路工作會議上獲悉，我國鐵路現代化建設取得的成就在國際上產生了重大影響，鐵路『走出去』戰略取得重要突破。」⁵⁵而這普遍被認為是 2009 年 6 月，上海舉辦的「第九屆國際重載運輸大會暨第九屆中國國際現代化鐵路技術裝備展」，⁵⁶所產生的效應，大約在 2009 年、2010 年時達到近年的頂峰。⁵⁷

⁵¹ 江迅，「中國高鐵奔向美國及全球突破外交路障」，*亞洲週刊*（香港），第24卷第51期（2010年），頁 50。

⁵² 「高鐵：中國經濟與政治實力的延伸軌道」，*BBC 中文網*，2014 年 10 月 14 日，http://www.bbc.co.uk/zhongwen/trad/china/2014/10/141014_analysis_china_hs。

⁵³ 「中國高鐵走出去歐亞、中亞、泛亞：揭秘中國高鐵三大戰略方向」，*南方週末*，2011 年 4 月 22 日，<http://www.infzm.com/content/58078>。

⁵⁴ 「對中國鐵路全面實施走出去發展戰略的幾點思考」，*中國共產黨新聞網*，2010 年 08 月 16 日，<http://theory.people.com.cn/GB/49154/49156/12454648.html>。

⁵⁵ 「我國鐵路『走出去』戰略發展形勢喜人」，*新華網*，2010 年 01 月 07 日，<http://www.big5.ahradio.com.cn/news/system/2010/01/07/000447354.shtml>。

⁵⁶ 同上注。

⁵⁷ 「中國鐵路走出去戰略再次提速:政府主導走出去」，*中商情報網*，2014 年 1 月 9 日，

二、鐵道外交受到中共政府的政策支持

2010年，中共鐵道部與中國工商銀行日前在北京正式簽署了《中華人民共和國鐵道部、中國工商銀行實施鐵路走出去戰略合作協定》。內容強調雙方將共同致力將國內成熟的「鐵路+金融」整體聯動合作模式推向世界，支援中共鐵道外交走出去的資金問題。⁵⁸統籌國內的技術、管理、人才、資金以及施工團隊等方面的資源，遵循國際慣例，積極參與國際市場競爭，以戰略投資及金融服務為基礎步拓展國際市場。中共鐵道相關產業在海外拓展市場提供各項組織協調工作。中國工商銀行將進一步完善海外機構網路佈局，加大產品創新力度，向昔中共鐵道部規劃的中共鐵道外交項目及企業提供資金支援。⁵⁹

同年，中共國務院副總理張德江在高鐵大會上說，中共在「十二五」（第十二個五年經濟計畫）規劃中，中共已將鐵道作為優先發展的戰略性新興產業，今後將在財政投入、建設用地、技術創新、經營環境等方面加大支持力度。雖然目前海外業務在相關公司整體業務中所占的比例還很小，但隨著世界各國對於鐵道越來越重視，整個海外業務的比重也會「水漲船高」。因此，海外市場將成為繼中共國內市場後行業成長的接力棒，中共企業海外開拓將成為未來鐵道發展的最大看點。⁶⁰並也已明確將「鐵道技術」也被列為七大新興產業中的「先進裝備製造」類別內，也顯示出中共對於鐵道產業的重視。

三、以鐵道外交作為前導的一帶一路戰略提出

2013年，習近平依序提出「一帶一路」（絲綢之路經濟帶、21世紀海上絲綢之路）的戰略構想，積極參與區域經濟合作，加快周邊國家間基礎設施互聯互

<http://big5.askci.com/news/201401/09/091721556634.shtml>。

⁵⁸ 「鐵道部與工商銀行簽協議 實施鐵路走出去戰略合作」，新華網，2010年1月5日，http://big5.xinhuanet.com/gate/big5/news.xinhuanet.com/fortune/2010-01/05/content_12757446.htm。

⁵⁹ 「鐵道部與工行簽署協定攜手鐵路走出戰略合作」，中共中央政府門戶網站，2010年1月5日，http://www.gov.cn/gzdt/2010-01/05/content_1503408.htm。

⁶⁰ 江迅，「中國高鐵奔向美國及全球突破外交路障」，亞洲週刊（香港），第24卷第51期（2010年），第50頁。

通，建構區域經濟一體化新格局等，⁶¹主要聚焦於發展中的國家，而「一帶一路」戰略的提出，都與基礎建設密切相關，因此「鐵道」儼然成為重要且不可忽視的外交工具。當年，中共鐵路總公司鐵路營業里程突破 10 萬公里，⁶²其中高鐵總里程已經突破一萬公里（中共建造了 1.6 萬公里的高速鐵路，並全部投入使用。到 2015 年底，這一數字將達到 1.8 萬公里。⁶³），已有逾百座城市進入高鐵經濟時代，生產力大為提高。已是當今世界高速鐵路發展最快、運營里程最長、運營時速最高、在建規模最大、擁有系統技術最全的國家。這些運營發展規模、積累的經驗是別的國家難以比擬的。⁶⁴紐約時報報導提到，⁶⁵僅僅兩年前還被說成是形象工程的中共鐵道，目前已經成為一個出人意料的 success story，鐵道以始料未及的方式改變了中共。⁶⁶

2014 年，中共總理李克強在《政府工作報告》多次提出了鐵道改革發展的建議，提到：「開創高水準對外開放新局面」時，「從戰略高度推動出口升級和貿易平衡發展……鼓勵通信、鐵道、電站等大型成套設備出口，讓中共裝備享譽全球。」李克強幾次海外訪問期間贏得了「超級推銷員（salesman-in-chief）」的稱號。⁶⁷在中共鐵道發展歷程中，中共領導人如此密集的「行銷」尚屬首次，已經說明這一戰略的重要地位，鐵道外交戰略熱度不會降低。⁶⁸

⁶¹ 「習近平：讓命運共同體意識在周邊國家落地生根」，新華網，2013 年 10 月 25 日，http://news.xinhuanet.com/politics/2013-10/25/c_117878944_2.htm。

⁶² 「鐵路營業里程破 10 萬公里 高鐵運營里程破 1 萬公里」，人民網，2014 年 01 月 09 日，<http://politics.people.com.cn/n/2014/0109/c70731-24071426.html>。

⁶³ 「中國打造高鐵巨無霸 大力推行高鐵外交」，新華社，2015 年 2 月 16 日，http://military.china.com/important/11132797/20150216/19313922_all.html。

⁶⁴ 「走出去專題」，中國鐵建，2014 年 1 月 5 日，<http://www.crcc.cn/g674/s1689/t40331.aspx>。

⁶⁵ 紐約時報撰文「意外改變了中共」（Speedy Trains Transform China）。

⁶⁶ Keith BradsherE, “Speedy Trains Transform China,” *New York Times*, Sep 23, 2013, <http://www.nytimes.com/2013/09/24/business/global/high-speed-train-system-is-huge-success-for-china.html?pagewanted=all&_r=0>

⁶⁷ Wang Ling, “China’s High-Speed Rail Diplomacy,” *Worldcrunch*, Jun 28, 2014, <<http://www.worldcrunch.com/rss/world-affairs/china-039-s-high-speed-rail-diplomacy/railways-high-speed-market-technology-li-keqiang/c1s16312/#.VFx0IGQVHIU>>

⁶⁸ 「走出去專題」，中國鐵建，2014 年 1 月 5 日，<http://www.crcc.cn/g674/s1689/t40331.aspx>。

同年，8月22日，中共總理李克強來到中共鐵路總公司考察並主持召開座談會。提到：

「加快鐵路建設不能只靠國家投資單打獨鬥，要拿出市場前景好的專案和競爭性業務吸引民間資本共同參與，通過創新融資方式、豐富多元投資主體，為鐵路發展注入新動力。」

「高鐵（鐵道產業）等中共裝備具有性價比高等競爭優勢，推動中共裝備走向國際市場是擴大開放的重要之舉，對提升我國對外合作水準、優化外貿結構意義重大，反過來又會促進國內產業轉型升級。要繼續深化改革，充分用好對外合作平臺，創造有利於企業和裝備走出去的環境。企業要搶抓機遇，優勢互補，形成拳頭，為中共裝備在世界市場贏得良好聲譽。」⁶⁹

中共鐵道外交不僅能帶動裝備和勞務出口，更會在國際市場競爭中不斷提升自身的綜合實力。⁷⁰ 2015年3月，中共由國家發展改革委員會、外交部等機構發出《推動共建絲綢之路經濟帶和21世紀海上絲綢之路的願景與行動》文件，合作重點中提及：

「抓住交通基礎設施的關鍵通道、關鍵節點和重點工程，優先打通缺失路段，暢通瓶頸路段，配套完善道路安全防護設施和交通管理設施設備，提升道路通達水準。」⁷¹

⁶⁹ 「李克強：企業要搶抓機遇讓中國裝備走出去」，南方都市報，2014年8月25日，http://gongkong.ofweek.com/2014-08/ART-310045-8420-28871190_2.html。

⁷⁰ 「總理高鐵外交背後：中國高鐵技術和性價比佔優勢」，新浪財經，2014年10月19日，<http://finance.sina.com.cn/china/20141019/114820579046.shtml>。

⁷¹ 「推動共建絲綢之路經濟帶和21世紀海上絲綢之路的願景與行動」，新華網，2015年3月30日，http://news.xinhuanet.com/world/2015-03/28/c_1114793986.htm。

因此可以發現，鐵道為一帶一路的基礎，而多維、立體的交通網路是一帶一路的前提，否則連通和貿易根本談不上，⁷²一帶一路以交通基礎設施建設為重點和優先，契合亞歐大陸的實際需要，僅就亞洲而言，許多國家和地區的基礎設施亟需升級改造。⁷³

「一帶一路建設涵蓋東亞、中亞、南亞、西亞、東南亞和中東歐等國家和地區，作為大運量的鐵路交通將成為一帶一路的先頭部隊。一帶沿線及輻射區域和一路港口和內陸縱深的關鍵樞紐、節點，匯通腹地城市的輕軌、地鐵、城際鐵路，形成龐大的交通需求。」⁷⁴

2015 年中共外交的關鍵詞是一個重點、兩條主線。一個重點是全面推進一步一路，兩條主線是要做好和平與發展這兩個重點，⁷⁵中共外交部部長王毅這樣表示。

媒體所稱的「鐵道外交」這一概念，一開始主要還是稱「鐵道走出去」，最早出現於香港的南華早報，報導指出中共透過「鐵道外交」積極構建以本國為起點的高速鐵路網，以促進資源的進口並擴大對周邊國家的影響。徐長春認為外交一般基於某種載體推進，例如乒乓外交是一個體育拉到兩國之間的關係，熊貓外交是一隻熊貓作為載體，這些都是外交的社會角度。而鐵道鐵路外交屬於經濟外交的一環，國與國之間更緊密的關係的經濟基礎，這是一種更高層次的外交。⁷⁶

⁷² 訪談「上海國際問題研究院」世界經濟研究所俄羅斯中亞研究中心主任，2015 年 4 月 16 日。

⁷³ 「王毅：一帶一路是中國向世界提供的公共產品」，中華人民共和國外交部，2015 年 3 月 23 日，http://www.mfa.gov.cn/mfa_chn/zyxw_602251/t1247712.shtml。

⁷⁴ 筆者親自參加 2015 年 4 月 8 日由「上海市交通委員會」舉辦的「2015 一帶一路軌道交通發展與合作高峰論壇」節錄自「西南交通大學校長徐飛演講」。

⁷⁵ 「王毅：2015 年中國外交關鍵詞是一個重點、兩條主線」，新華網，2015 年 3 月 8 日，http://news.xinhuanet.com/politics/2015lh/2015-03/08/c_1114560497.htm。

⁷⁶ Xu, Changchun, "Expert interpretation of High-speed Rail Diplomacy: Chinese Diplomacy upgrade from the Social Dimension to Economic aspects," *Wantinews*, May 7, 2014, <<http://www.wantinews.com/news-8336063-Expert-interpretation-of-high-speed-rail-diplom>

在韓國學者韓友德來看，乒乓、熊貓是可以放在中共外交新的形容詞。然而，最近又增加了一個新名詞：鐵道外交。

中共基礎建設實力日漸雄厚，為配合產業轉型升級政策，並協助相關基建企業「走出去」拓展全球市場，中共總理李克強近年來不斷利用出訪機會，向受訪國推銷中共的高鐵、核電等基建技術和工程，⁷⁷鐵道合作協定的簽署，也已經成為習李出訪的一大特徵。中共中國工程學院院士王夢恕稱其為「高鐵外交」。同樣，也有評論稱其為「裝備外交」意即與泰國的「高鐵換大米」和向土耳其輸出有軌電車，中共正在向世界各地輸出技術、裝備，展開新一輪外交攻勢。⁷⁸

中共現在出口世界各地技術，已經迅速成為世界上最重要的、最快的高速鐵路的建設者。不可否認的是，鐵道外交已經成為中共外交事務上新的肌肉。李克強幾次海外訪問期間贏得了「超級推銷員 (salesman-in-chief)」的稱號。⁷⁹在中共鐵路發展歷程中，中共領導人如此密集的「行銷」尚屬首次，已經說明這一戰略的重要地位，鐵道外交戰略熱度不會降低。⁸⁰儘管存在許多問題，中共鐵路熱潮已在世界各地產生了共鳴，甚至某種程度上在美國。美國環球時報稱：「鐵道之於中共，就像是手錶之於瑞士、電器之於日本和機械之於德國。」⁸¹

第二節 中共鐵道外交技術出口現況

acy:-Chinese-diplomacy-upgrade-from-the-social-dimension-to-economic-aspects.html>

⁷⁷ 「李克強 促銷中國高鐵」，**聯合新聞網**，2014年11月11日，

<<http://www.chinatimes.com/newspapers/20141111000106-260203>>

⁷⁸ 「觀察者裝備外交主題網站」，**觀察者**，2014年11月17日，

<http://www.guancha.cn/ZhuangBeiWaiJiao/#>。

⁷⁹ Wang Ling, “China's High-Speed Rail Diplomacy,” *Worldcrunch*, Jun 28, 2014,

<<http://www.worldcrunch.com/rss/world-affairs/china-039-s-high-speed-rail-diplomacy/railways-high-speed-market-technology-li-keqiang/c1s16312/#.VFx0IGQVHIU>>

⁸⁰ 「走出去專題」，**中國鐵建**，2014年1月14日，<http://www.crcc.cn/g674/s1689/t40331.aspx>。

⁸¹ Tom Zoell, “High-Speed Empire” *Foreignpolicy*, Mar 13, 2014,

<http://www.foreignpolicy.com/articles/2014/03/13/high_speed_empire_chinese_trains>

中共南車和北車於 2000 年起，以繼承原鐵道部資產的形式而成立。兩家企業通過與日本和歐洲企業的業務合作掌握了相關技術，並借助急劇擴大的中共國內鐵路基礎設施建設積累了實力。回溯 2011 年，由於發生溫州動車事件，中共鐵路建設一度陷入停滯，兩家企業以此為轉捩點，開始全面拓展海外市場。2014 年 10 月北車和南車即將合併後將大力推動車輛和鐵道設備的海外出口。

根據中共國家統計局 2013 年「國民經濟行業分類(GB/T 4754-2011)」顯示，將中共鐵路產業分為：鐵路建築業、鐵路裝備製造業和鐵路運輸業等三種類型。鐵路輸出也可分為兩個層次，第一個層次是軌道交通裝備的出口，屬於單純的貨物貿易；第二個層次是鐵路系統的出口，即不僅僅提供機車、車廂、信號系統等設備，而且鋪設整條鐵路，屬於貨物貿易與建築工程類服務貿易的結合。⁸²

亞洲週刊（香港）則認為，鐵路產業「走出去」可分為三個層次。第一層次是機車、車廂、信號系統、鐵軌等軌道交通裝備的出口，屬於單純的貨物貿易；第二層次是鋪設鐵路，屬於建築工程類的服務貿易；第三層次是管理運營整條鐵路，屬於資本輸出。與第一層次相比，第二層次要求進口國建立比較合理的土地制度和勞動制度，政府動員組織能力較強，否則工程承包方會受困於東道國社會環境而寸步難行。第三層次則要求進口國在項目規劃、社會管理等方面達到足夠水準，且建立起足夠友好的商業環境。⁸³

根據上述的分類來說，不管是中共國家統計局的分類抑或民間學者的分類，都同樣不離「鐵路建築業、鐵路裝備製造業和鐵路運輸業」等三種類型，我們可觀察表 4-1「機車、車廂、信號系統、鐵軌等軌道交通裝備不完全出口統計」一圖可以發現，近年來，鐵道外交主要集中在「鐵路裝備製造業」也就是鐵路機件的出口，自 2010 年的統計開始至 2014 年為止，顯示出中共鐵道技術逐漸成熟與發展，不僅集中發展中國家，也同樣有出口到已開發國家，而訂單數逐年上升；自

⁸² 「中國鐵路走出去：賣裝備 還要推標準」，**中國評論**，2014 年 5 月 9 日，<http://hk.crntt.com/crn-webapp/touch/detail.jsp?coluid=7&kindid=0&docid=103177325>。

⁸³ 江迅，「中國籌建兩洋高鐵連接大西洋太平洋」，**亞洲週刊（香港）**，第 28 卷第 31 期（2014 年），頁 50。

2013 年以來，中共推動以鐵道外交為先導的一帶一路戰略，建設涵蓋中共的周邊國家，甚至太平洋周邊等國，中共正積極的尋求突破，並來建造周邊國家的高速鐵路系統。

表 4-1、2010 年至 2014 年機車、車廂、信號系統、鐵軌等裝備出口統計

出口時間	出口國家	出口項目	數量	金額(是否要列)
2010 年 6 月	沙烏地阿拉伯	磷酸鹽漏斗車	125 輛	
2011 年 4 月	紐西蘭	CKD9B 型內燃機車	40 台	
2011 年 7 月	馬來西亞	動車組	228 輛	
2011 年 12 月	突尼西亞	內燃動車組	—	
2012 年 7 月	阿根廷	內燃機車 軌道客車	20 台 220 輛	
2012 年 8 月	奈及利亞	調車內燃機車	1 台	
2012 年 8 月	阿根廷	真空集變器	20 列用	
2012 年 9 月	哈薩克	開車敞車 (貨車)	2000 輛	
2012 年 10 月	坦尚尼亞	內燃機車	6 台	
2012 年 10 月	巴西	EMU 電動車組	60 列	
2013 年 6 月	白俄羅斯	大功率電力機車	12 台	
2013 年 7 月	賴比瑞亞	GK1E 內燃機車	2 台	
2013 年 7 月	泰國	交流傳動內燃機車	20 台	
2013 年 9 月	巴西	巴西 4 號線地鐵	90 輛	

2013年11月	義大利	高鐵列車轉向架配件	50列	
2013年	聖地牙哥	編組地鐵列車的鉤緩產品	35列7輛	
2014年1月	阿根廷	城際動車組	20台	
2014年2月	哈薩克	幹線貨運內燃機車	12台	
2014年3月	南非	內燃機車	232台	
2014年4月	澳洲	交流傳動內燃機車	23台	
2014年5月	白俄羅斯	白2型電力機車 訂單	—	
2014年6月	菲律賓	馬尼拉3號綫輕軌列車	4輛	
2014年6月	馬其頓	動車組	6列	
2014年8月	巴西	電動車組	10列(40輛)	
2014年9月	衣索比亞	有軌電車	41列	
2014年9月	印度	孟買1號線提供 新型地鐵車輛	—	
2014年10月	馬來西亞	輕軌列車	30列	
2014年10月	泰國	米軌鐵路客車	115輛	
2014年10月	美國	波士頓地鐵車 輛	284輛	

筆者彙整自中國鐵路總公司：<http://www.china-railway.com.cn/>。

中國鐵建：<http://www.crcc.cn/>。

中共在鐵道合作方面，主要以提供貸款和設備出口為主，其中包括鐵軌、電信設備、機車等。在此過程中，中共的技術、設備、設計和勞動力等都能實現出口。這也能拉動國內相關產業的發展和產能的消化，促進工業的可持續發展。夏義善認為，中共的鐵道合作主要分為兩類，一是與周邊國家的跨境鐵道合作；另一個是參與遠離國境的鐵路建設，匈塞鐵道就屬於後者。崔洪建則指出，在鐵道的修建中，中共扮演的主要角色是提供技術和資金支援。

第三節 鐵道外交在各國的推廣與發展

2014 年以來，面對中共第 3 季經濟成長持續下跌，中共國家發改委也決定加速出手救經濟的舉措，透過擴大投資公共工程的腳步，加速經濟觸底反彈，⁸⁴發改委處理鐵道專案的進程明顯加快。短短的一個月內，有 3 個投資分別超過 100 億的鐵道項目獲批復。⁸⁵截止至 2014 年底，中共進出口銀行先後為 35 個境外鐵路修建項目，為裝備出口項目提供融資支援，批貸總金額約 130 億美金，其中貸款支援的鐵道修建總里程達到 3500 公里。⁸⁶可參閱表 4-2 了解目前確認高速鐵路鋪設與建造統計。

一、東南亞地區

2014 年，泰國總理宣佈該國內閣通過價值 122 億美元的中泰鐵道合作項目。這條鐵道為雙軌標準軌距的客貨兩用准高鐵（運營時速為 160—180 公里），

⁸⁴ 「陸發改委：鐵路建設移轉中西部」，中時電子報，2014 年 10 月 22 日，<http://www.chinatimes.com/newspapers/20141022001009-260303>。

⁸⁵ 「中央密集批復中西部鐵路 三個投資百億項目獲批」，21 世紀經濟報導，2014 年 10 月 17 日，<http://finance.rj.com.cn/2014/10/17071318183638.shtml>。

⁸⁶ 「中俄高鐵項目推進 金融資本輔佐高鐵項目境外開花」，中國新聞網，2015 年 2 月 13 日，<http://big5.chinanews.com:89/fortune/2015/02-13/7061475.shtml>。

使中國昆明通過緬甸直達泰國首都曼谷。這一通道亦可聯通至大馬和新加坡，使擬議中的泛亞鐵路成為可能。泰國交通部提出工程從 2015 年開始建設，計畫到 2021 年完成，同時泰國方面決定將昌孔—春武裡府廉差班海港線作為中泰物流運輸試點。⁸⁷而泛亞鐵路網的終點路段正是新馬高鐵。⁸⁸而泛亞鐵路網的終點路段正是新馬高鐵。

寮國國會 2012 年底通過了中寮鐵路項目，但出於降低成本考慮，改為時速 160 公里的普通鐵路，造價為 70 億美元。⁸⁹東南亞鐵路西線的滇緬鐵路，自緬甸民主選舉後被無限期擱置。緬甸因受到西方一些國家的掣肘，以及日本的插足，建設受到阻礙，新加坡擔憂鐵路對麻六甲海峽地位造成挑戰，也不是很積極。⁹⁰

二、南亞地區

青藏鐵路將在日喀則兩路延伸，一條經過樟木口岸通往尼泊爾的首都加德滿都，另一條經過亞東口岸通過印度，甚至到孟加拉國；直通巴基斯坦瓜達爾港的中巴鐵路，已經開始工程勘察論證，長度達 1800 公里。

近日，中共鐵路代表團抵達印度，考察鐵道線路事宜，中共駐印度大使樂玉成也證實，這條造價達 2000 億元人民幣、長達 1754 公里、連接印度南北兩大城（新德里至欽奈）的可行性研究，也正全面展開。事實上，印度被視為是今後亞洲地區最重要的鐵道交通建設市場。印度擁有世界第 4 長的鐵道網絡分支。

⁹¹2014 年 11 月末雙方簽署協定，就德里與欽奈之間修建鐵道提供可行性報告。⁹²

⁸⁷ 「泛亞鐵路宏圖助推中國高鐵外交」，中國日報中文版，2014 年 8 月 26 日，http://caijing.chinadaily.com.cn/2014-08/26/content_18490329.htm。

⁸⁸ 「交通部推進三大戰略鐵路借勢出海」，中國鐵建，2015 年 3 月 20 日，<http://www.crcc.cn/g674/s1689/t49542.aspx>。

⁸⁹ 「港媒：中國鐵路網重塑世界地緣政治」，參考消息，2015 年 2 月 27 日，<http://column.cankaoxiaoxi.com/2015/0227/682812.shtml>。

⁹⁰ 「中國鐵路網重塑世界地緣政治」，亞洲財經，2015 年 3 月 3 日，<http://www.asft.cc/china/20150303-wangmingyuan-china-railway/>。

⁹¹ 「搶印度高鐵商機 中日激戰」，中時電子報，2015 年 5 月 2 日，

包括既有鐵道提速所需要的技術投入、中共將為印度 100 名鐵路技術官員提供重載運輸方面的培訓，最重要的就是，印度考慮與中共合作建設一條高速鐵路。

三、東北亞和歐洲地區

俄羅斯的鐵道為東西走向，從首都莫斯科往中亞方向建設，途經弗拉迪米爾、諾夫哥羅德、切博克薩雷等城市，和最終站為喀山，總計共 15 站、全長 770 公里。完工後，莫斯科到喀山運行時間為 3.5 個小時。目前俄羅斯尚沒有時速 200 公里以上的高速鐵路。⁹³俄羅斯莫斯科—喀山高鐵專案的勘察設計部分。目前該聯合體正在就內部分工、工作計畫和合作、管理機制進行磋商，正式協定有望於 2015 年 5 月底簽署，⁹⁴預計將在 2018 年俄羅斯世界盃通車。

中共、塞爾維亞和匈牙利去年 11 月簽署了一份修建匈塞高速鐵路的備忘錄。該鐵道將把貝爾格萊德與布達佩斯相連，促進中共出口商品從希臘港口向歐洲市場的運輸。這個斥資 20 億歐元的項目，由中共提供優惠貸款並承建，它代表著中共與中東歐國家關係不斷變化，充當中共向西歐拓展的前沿。中共將構築促進本國商品從南歐各港口向歐洲大陸移動的分銷基礎設施。⁹⁵

四、中亞地區

中共與中亞各國的鐵道建設仍在談判中，哈薩克仍將俄羅斯視為最重要的夥伴，但與中共高層交往密切，政治互信較強；吉爾吉斯和塔吉克雖然也持親俄

<http://www.chinatimes.com/newspapers/20150502000089-260203>。

⁹² 「日本高度緊張印度總理來華 中日高鐵暗戰展開」，騰訊財經，2015 年 5 月 14 日，<http://finance.qq.com/a/20150514/037347.htm>。

⁹³ 「中鐵、北車聯手 競標俄高鐵案」，中時電子報，2015 年 5 月 4 日，<http://www.chinatimes.com/newspapers/20150504000094-260203>。

⁹⁴ 「中俄共建莫斯科—喀山高鐵協定將有望月底簽署」，新華網，2015 年 5 月 12 日，http://news.xinhuanet.com/2015-05/12/c_127793545.htm。

⁹⁵ 「美媒：中國在巴爾幹的高鐵外交抵消成本上升」，環球時報，2014 年 11 月 3 日，<http://big5.chinabroadcast.cn/gate/big5/gb.cri.cn/42071/2014/11/03/6651s4752455.htm>。

立場，但與俄羅斯關係存在嫌隙；烏茲別克對由俄主導的中亞一體化進程缺乏興趣；土庫曼則奉行中立政策，儘量避免選邊站。⁹⁶中亞國家仍對於中共有所疑慮，上海合作組織主要還是聚焦在安全領域，經濟進程緩慢。

目前，有兩條鐵道與哈薩克連接，一條是在阿拉山口，一條在霍爾果斯口岸。在這一口岸依託鐵路，中哈兩國已建立起跨國國際合作中心與國際合作區，預計到 2018 年貨運量可達到 2500 萬噸。中哈兩國鐵道、公路的相通，意味著中共與中亞各國都相連接了起來。之後，再建中吉、中烏鐵路，這樣就可以形成較為完整的中亞立體交通網。⁹⁷

表 4-2、目前確認高速鐵路鋪設與建造統計

完工時間	國家	城市	公里	時速	備註
2014 年 7 月	土耳其	安卡拉—伊斯坦堡	158	250	已通車
2014 年 4 月 已鋪第一軌	委內瑞拉	迪那科—阿那科	462. 27	220	中鐵採用 EPC (設計、採購、 施工) 方式的
2016 年	沙烏地	麥加—麥迪那 (哈拉曼高鐵)	444	300	—
2021 年	泰國	曼谷—敬開線 敬開—呵叻線 敬開—瑪達普線 呵叻—廊開線	— —	180	2015 年底動工

⁹⁶ 「中國周邊外交的形勢分析與戰略對策」，中共國家發展改革委國際合作中心，2014 年 9 月 15 日，<http://www.icc-ndrc.org.cn/Detail.aspx?newsId=4512&Tid=179>。

⁹⁷ 「陸南泉：中、俄與中亞國家關係的未來走向」，共識網，2014 年 10 月 27 日，http://www.21ccom.net/articles/world/zlwj/20141027115294_all.html。

未定	羅馬尼亞	布加勒斯特到西部城市的南部高鐵線抑或布加勒斯特北方城市的南北高鐵線	—	—	2016 年待歐盟批准
未定	塞爾維亞、匈牙利	貝爾格萊德—布達佩斯	163	300	—
2018 年	俄羅斯	莫斯科—喀山	770	350	得標機率高

筆者彙整自新華社：<http://big5.news.cn/gate/big5/www.news.cn/>。



第五章 鐵道外交戰略評估與分析

第一節 鐵道外交的機遇與限制

(一) 機遇

第一是綜合技術能力，2006 年全國科技大會被認為是中共開始關注到鐵道技術的發展，開始引進國外鐵道技術後，經由中共科技部監督昔中共鐵道部，借見德日技術，最後創新發展，中共的鐵道建設對世界先進技術引進、吸收、整合和消化，中共鐵路總公司對鐵道技術具有完全的自主智慧財產權，並已獲得 900 多項國際專利。¹2007 年自京津高鐵通車後，普遍被認為掌握了鐵道的核心技術，技術掌握能力強，並克服地質問題（如：凍土問題）多年來發展的歷史，累積是很深的，強大的工程基礎，過去發展時也靠國外技術，但如今已掌握核心技術，有些技術甚至其他國家也無法做到。

二是建設成本優勢，世界銀行駐中共代表處 2014 一份關於中共鐵道建設成本的報告指出，中共鐵道的加權平均單位成本為：時速 350 公里專案為 1.29 億元人民幣/公里；時速 250 公里專案為 0.87 億元人民幣/公里。國際上，鐵道建設的成本多為每公里 3 億元人民幣以上。²相對國際而言，中共人才資本較低、出價較為低廉，輸出鐵道在價格上合理，日本、德國鐵路道走不出去的主要原因是價格太高。³另外，日本、德國、法國路道技術都不能掌握全面技術，且日本成本過高，發包後太多公司一起做，工程速度緩慢，⁴對於環境要求標準高（地質

¹ 「高鐵頻出海 優勢意義何在？」，中國鐵建，2014 年 10 月 8 日，
<http://www.crcc.cn/g674/s1689/t46281.aspx>。

² 同上註。

³ 「高鐵：中國經濟與政治實力的延伸軌道」，BBC 中文網，2014 年 10 月 14 日，
http://www.bbc.co.uk/zhongwen/trad/china/2014/10/141014_analysis_china_hs。

⁴ 訪談「上海社會科學院歷史研究所」研究員，2015 年 4 月 5 日。

探勘)、工期長(五到十年),⁵再加上原物料便宜和低息貸款(投資和參建)物廉價美。

三是工業優勢,中共運營全球45%以上的高鐵,擁有全球最為龐大、完整、系統和運行高效的供應鏈,在建規模最大,運營了世界上規模最大的高鐵路網,2013年中共鐵道動車組系列,旅客發送量達到6.7億人次,同比增長32.1%;2014年1至7月中共鐵道動車組系列,發送量達到5億人次,同比增長33.7%。⁶

四是中共鐵道建設管理和運營經驗豐富,鐵道實力是全世界運營量的總和,是運營里程數最長的國家,⁷具有超長距離運行的經驗(蘭新高鐵)。

五是中共鐵道走出去集成了商品貿易、服務貿易和資本輸出三大方式,這在西方也是最值得稱道的商業模式。大企業競爭力(南北車合併,仿效韓國大企業競爭)在價格談判上更有利。⁸

(二) 限制

鐵道基礎建設是作為一帶一路重要的切入點與抓手,鐵道也是一個重要的戰略工具,在二戰前,德國在中東修鐵路、日俄在東北的鐵路之爭都具戰略意義,人們常說:「鐵路修道哪,利益就延伸到哪。」鐵道是戰略利益的延伸;七十年代中共對於非洲坦贊鐵路的無償援助,對於中共在聯合國有重要的影響,就像上海國際問題研究院世界經濟研究所亞太研究中心B研究員向我說的:

「鐵道如同一帶一路的骨架,有形存在,工業國與發展區域的配合如同肌

⁵ 訪談「上海國際問題研究院」美洲研究中心B研究員,2015年4月14日。

⁶ 「盛光祖:正在闊步前行的中國高鐵」,中國鐵建,2014年10月8日,
http://www.guancha.cn/sheng-guang-zu/2014_10_08_273865.shtml。

⁷ 「中國高鐵:國家安全戰略的新支點」,中華人民共和國國防部,2014年10月8日,
http://www.mod.gov.cn/big5/mobilize/2014-10/08/content_4541832.htm。

⁸ 「中國高鐵走出去機遇與挑戰並存」,中國國際廣播電臺國際在線版,2014年6月18日,
http://gb.cri.cn/42071/2014/06/18/6891s4582050_1.htm。

肉，資金人員屬於血液，政策如同神經，都是一體的，很難分開。」⁹

鐵道外交作為一帶一路戰略的重要組成和先導，但鐵道外交在現實層面上仍存在著不少的限制，如果在戰略上希望能有所突破，將有助於鐵道外交走出去的順利，以下為鐵道外交的五項限制：

一、政府政策支持與售後服務有待加強

中共鐵道走出去同樣涉及不少的民間企業，與當地國所簽訂的合約、融資內容、運營維護等內容都離不開政府對於其有力支持，企業扮演的是商業領頭的角色，而政府應該扮演的是與當地國關係上的維護與開拓，包含政府行為和企業本身（有所實力、自身爭取、資本額夠），應持續的推動以鐵道外交為基礎的互聯互通，但也不能忘記中共企業在海外的權益與資產保護，這也是鐵道外交能否持續走出去的基本保障。在售後服務上，清華大學高速鐵路技術研究中心主任助理周亞飛提到：

「中國高鐵要走出去，除了技術、運營、管理，我們還需要人才，自 08 年京津線，全球最大運營的國家，中國高鐵走出去，人才走出去會更加匱乏，在海外建設和運營，怎樣來培養人才，應該要有兩個能力一個轉變，跨境管理能力，首先從設計規劃建設運營，一條龍服務，管理不可或缺，技術及成的能力，中國高鐵為何能成為外交的新名片，那是因為中國高鐵將國外的技術引進消化創新整合起來，如何將這樣的整合經驗帶到世界？致命點是人才，潛在的問題都能迎刃而解。」¹⁰

⁹ 訪談「上海國際問題研究院」世界經濟研究所亞太研究中心研究員，2015 年 4 月 1 日。

¹⁰ 筆者親自參加 2015 年 4 月 8 日由「上海市交通委員會」舉辦的「2015 一帶一路軌道交通發展與合作高峰論壇」節錄自「清華大學高速鐵路技術研究中心主任助理周亞飛演講」。

二、資金對於鐵道外交的協助與支持

根據亞洲開發銀行預測，未來十年，亞洲基礎建設投資需要 8.22 兆美元，即每年需要新增投入 8000 億美元基礎設施資金，而 2013 年中日韓僅可提供用於基礎建設設施方面的資金約為 4000 億美元，這數目離融資目標還有很大差距，¹¹ 絕非中共一國政府可以承擔。即便沿線國家願意為歐亞聯通鐵道提供部分資金，仍無法滿足需求。¹² 國家開發銀行研究院副處長溫灝提到：

「鐵路走出去項目資金截止至2014年末，全年累計發放鐵路行業 1394億元（人民幣），絲路基金成立一定程度上彌補了多年以來海外大型項目投資主體的空白，亞投行也完善了多邊金融體系，從中也必須認識到，無論建設能力或技術能力多強，在海外項目建設中都要按照國際標準和規則與當地國政府以市場化和商業化推動建設，在鐵路沿線應構建實力相當的投資主體和運營管理主體。」¹³

在絲路基金和亞洲基礎建設投資銀行未成立時，基本上對於亞洲的基礎建設投資的貸款金額是嚴重不足的，雖然有中共所成立「兩行一基金」也非中共一國政府可以承擔。即便沿線國家願意為歐亞聯通鐵道提供部分資金，仍無法滿足需求。¹⁴一帶一路沿線國的投資環境整體上不如中國與歐美發達國家，中國無論是投資於基礎設施還是第二產業，其投資回報率都不容樂觀，其中一部分很可能成

¹¹ 郭建中，「中國大陸一帶一路戰略改變與發展中國家關係」，**中共研究（臺北）**，第 49 卷第 3 期，2015 年 3 月，頁 42。

¹² 「泛亞高鐵下月動工建設」，**京華時報**，2014 年 5 月 8 日，http://epaper.jinghua.cn/html/2014-05/08/content_87865.htm。

¹³ 筆者親自參加 2015 年 4 月 8 日由「上海市交通委員會」舉辦的「2015 一帶一路軌道交通發展與合作高峰論壇」節錄自「國家開發銀行研究院副處長溫灝演講」。

¹⁴ 「泛亞高鐵下月動工建設」，**京華時報**，2014 年 5 月 8 日，http://epaper.jinghua.cn/html/2014-05/08/content_87865.htm。

為壞賬。¹⁵因此，應該注意到，如何有效吸引美國與日本等國共同加入以一帶一路的行列，是首要的目標，才能有所緩解開發中國家基礎建設投資的資金需求。

三、持續研發中共鐵道核心技術

中共擁有世界上最長的鐵道運營網與高速鐵路運營網，高速鐵路的部分已達近 1.6 萬公里數，為世界上運營里程數最長的國家，自然在運營的技術方面、地理差異方面都有所經驗，但是，近年來日本也同樣砸下重金，對於日本新幹線的技術持續研發，雖然成本非常的高，但在安全穩定性上仍是以零事故作為項目的主打，與 2010 年中共在溫州所發生的動車事件上，中共在國際上仍有所疑慮，雖然也已事過境遷，但日本的來勢洶洶確實對中共鐵道外交是一競爭，因此如何持續增強鐵道產業核心技術的不可取代性就格外顯得重要，我們可以看到對於鐵道方面，目前世界上的技術標準也就是這幾個，如日本、法國、西班牙語中共等國，但實際上中共在裡面是研發最晚，且造價最低的國家，如何利用後發優勢來持續研發最新最快的核心技術是中共目前面臨的課題。

四、確立鐵道外交的市場區隔戰略

在增強中共鐵道相關企業在國際的競爭力部分，我們可以看到不管是一帶一路的規劃中或原先對於鐵道外交的相關資料中可以發現，中共迄今未有對於不同市場所做的市場區隔與行銷策略，往往已先拿到訂單為考量，對於當地國的政治、文化與社會不了解，同樣的經濟發展不同的國家對於鐵道的需求也有所不同，歐洲等先進國家已有鐵道網絡，只不過鐵道陳舊，目前更多的需要高速鐵路的發展，來帶動不同市場的連結；而廣大的發展中國家，部分都未有覆蓋全國的鐵路網，更別談高鐵了，因此就算是建設高鐵也同樣需要考慮的運成本與當地國的實際財政情況而定，因此市場區隔就顯得格外重要，如何有效的開拓各個市

¹⁵「薛力：一帶一路 折射的中國外交風險」，金融時報中文網，2014 年 12 月 30 日，<http://www.ftchinese.com/story/001059886?full=y>。

場，首先在於對各個市場的掌握程度，如果無法有效與當地「通地氣」那一味的推廣中共鐵道技術，可能招致反感或無用。

五、鐵道外交走出去的集體優勢

2014年4月，日本四大鐵路公司則聯合組建了國際高速鐵路協會，聯手促進日本高鐵技術和設備的出口業務。¹⁶同濟大學鐵道與城市軌道交通研究院教授提到：

「關於鐵道外交的組織問題，光車廂，北車南車集團就有三十多家子公司，有些自己和海外直接談生意，這些子公司也都是獨立法人，較無指令性，涉外機構分散，反觀日本較為統一。」¹⁷

目前中共的中國南車與中國北車已於今年進行合併，很顯然，以鐵道為代表的基建工程出口，已被納入中日各自的經濟發展戰略之中，¹⁸希望朝向大企業競爭力（仿效韓國大企業競爭）努力，過去在不少的國際鐵道競爭場合上，中國北車與中國南車等中共本土的鐵道建設相關企業都陷入「自己人的戰爭」不僅產生削價競爭，在利潤上又難以兼顧，回歸自統一對外協調的企業集團則有利於中共鐵道對於國際上場的競爭力，當然現實面在價格談判上會更有利。

¹⁶ 「中日齊推高鐵外交 美印將成未來主戰場」，騰訊財經，2015年4月7日，<http://finance.qq.com/a/20150407/040131.htm>。

¹⁷ 訪談「同濟大學鐵道與城市軌道交通研究院」教授，2015年3月26日。

¹⁸ 「高鐵頻出海 優勢意義何在？」，中國鐵建，2014年10月8日，<http://www.crcc.cn/g674/s1689/t46281.aspx>。

第二節 鐵道外交的挑戰

中共鐵道外交自 2009 年實質提出以來，跨境鐵道的建設計畫長久以來就備受關注，但修建這些鐵道並不容易，中共鐵道外交仍遇到不少問題，而這些風險也都必須要由中共來承擔，本文揭示中共面臨的十項挑戰：

一、政治不接軌

是一個首要的問題，黃靖認為中共的政治制度與國際主流政治制度「不接軌」。中共與部分國家有所爭議隔閡，諸如領土爭端和南海問題，都導致周邊國家對於中共政治不信任，政治上的不信任導致「威脅」感，甚至應避免「帝國過度擴張」的風險，¹⁹這些周邊國家需要的不僅是外資熱錢的投入，更多的應是政治和安全的保障，因此我們可以發現大部分與中共存在分歧的國家都會與美國沾上邊，更印證了「經濟依靠中國，而安全依靠美國」的規律。

二、文化衝突

中共與修建鐵道的當地國政治、文化差異，在共同修建鐵道時理念與觀念是否相通？是否有所差異？是必須考量的；與修建鐵道的當地國發生競爭時，如何避免損害當地民族產業，而不影響當地國的主流民意，進而產生反對聲浪，這是需要深思的。

三、當地政治、經濟風險

目前鐵道外交主要聚焦發展中國家，但政治經濟、社會經濟風險，恰恰也主

¹⁹ 「全面解讀一帶一路」，*天下雜誌*（台北），第 571 期（2015 年 4 月），頁 89。

耶魯大學歷史學家甘迺迪在成名著作《霸權興衰史》中提出，英國和西班牙等大國，為了保護海外利益，必須出兵海外，長期下來，造成國力過度擴張，最終導致帝國沒落。

要集中在這些發展中國家，地方原有存在性的根本問題，如地區安全問題、民族問題，像緬甸既有的國內問題而影響鐵路的建設就是經典案例，或在南亞地區國家之間的關係等；發展中國家政權更替時，常會造成不穩定，如東南亞的泰國於 2013 年政局不穩發生政變，泰國憲法法院判決國會已通過的基礎設施建設項目違憲，中泰高鐵專案也隨之暫停。²⁰民意基礎在當地國也同樣重要，上海交通大學國際與公共事務學院教授表示：

「許多國家在推民主化，如缺乏民意基礎，恐怕難以執行，現今的鐵道建設與過去中國對外的無償援助不同，因此政治上風險增加，可能不僅沒有效果，還反而增加效果，就像墨西哥撤約事件，我們知道墨西哥有美國的壓力，因為墨美有個北美自由貿易區，而中國的產品與墨西哥產生競爭和替代，競爭導致墨西哥對中國不友善，影響鐵路各領域合作。」²¹

同樣的，當地國法律，如環保問題、人權問題、制度銜接問題等制度性障礙都是制約鐵道外交的因素之一，在經濟方面，發展中國家經濟能力不高，但鐵道的造價成本高，因此在建設上往往考量當地國的經濟成本的問題，同樣的經濟發展程度有待提升外，鐵道開通後是否符合經濟效應，也是建設時考量的因素，因此在運營時速上不會太高，以減省成本；寮國國會 2012 年底通過了中寮鐵路項目，但出於降低成本考慮，改為時速 160 公里的普通鐵路，造價為 70 億美元。但這仍然幾乎相當於寮國當時一年的 GDP。²²

四、軌道規格統一問題

²⁰ 「中泰大米換高鐵重啟：合作升級里程增加 500 公里」，**人民網**，2014 年 12 月 22 日，<http://finance.people.com.cn/n/2014/1222/c1004-26249709.html>。

²¹ 訪談「上海交通大學國際與公共事務學院」教授，2015 年 3 月 26 日。

²² 「中國鐵路網重塑世界地緣政治」，**亞洲財經**，2015 年 3 月 3 日，<http://www.asft.cc/china/20150303-wangmingyuan-china-railway/>。

中共鐵道在進入非東亞的市場時就必須採用歐洲標準，過去的土耳其安伊高鐵就是按照歐洲標準來建成的，這意味著中共鐵道所有的產品裝備都要經過歐洲認證，不僅要交納不菲的認證費用，而且還要耗費大量時間和精力。²³事實上，歐洲標準的背後隱藏的是中共與西方的角力，標準牽扯到的是產業，而工業化的先驅掌握兩百多年來的鐵道行業標準，中共鐵道近年來，才發展至世界，而「中國標準」是否可以暢通世界，在前蘇聯國家的突破便是重要的檢視。另外，通路通道資訊化程度低，目前與中共相連接鐵道，除西伯利亞大鐵路外，其他通道均未能真正實現全程資訊追蹤，也不能為貨主提供資訊跟蹤服務，這方面與海運相比存在很大差距。²⁴ 同濟大學鐵道與城市軌道交通研究院教授說到：

「前蘇聯國家為 1530 釐米，東亞國家為 1473 釐米，目前中蒙鐵路已實現統
如果中國標準，要走向世界，首先，就須要說服中亞國家採取中國標準，
因為這具有指標性的意義，但這仍是問題。」²⁵

周邊國家政局動盪，政權輪替頻繁，每次一換新的政府，過去的投資承諾都會遇到跳票甚至重談的風險；眾多軌距差距導致運輸成本的提高與效率降低。

26

五、中共鐵路修建的低價策略

低價是中共鐵道企業海外拓展慣用的必殺技。有分析認為中共建造的成本低

²³ 「中國高鐵走出去機遇與挑戰並存」，中國國際廣播電臺國際線上版，2014 年 6 月 18 日，http://gb.cri.cn/42071/2014/06/18/6891s4582050_1.htm。

²⁴ 「國際鐵路運輸通道探析」，新疆天山網，2006 年 6 月 29 日，<http://www.ts.cn/big5/channel162/1884/1889/200606/30/283092.html>。

²⁵ 訪談「同濟大學鐵道與城市軌道交通研究院」教授，2015 年 3 月 26 日。

²⁶ 「中國鐵路網重塑世界地緣政治」，亞洲財經，2015 年 3 月 3 日，<http://www.asft.cc/china/20150303-wangmingyuan-china-railway/>。

廉是因為：國內勞動力廉價、材料價格低；多採取架橋修高鐵的方式，降低了土地和拆遷成本；國內密集的高鐵網產生了規模效應，節省成本。²⁷海外市場不同於國內，中共鐵道企業不可避免地要犧牲利潤空間換取訂單。²⁸北京交通大學的趙健認為這種做法成本巨大，中共最終可能不會得到經濟上的回報，但價格戰必定犧牲營利利潤。商業週刊也認為，往例可以發現中共出口的鐵道，多數都是賠本買賣，經典的案例為 2009 年為沙烏地阿拉伯興建麥加輕軌，虧逾新台幣兩百億元，拖垮當年中共中國鐵建預估獲利的一半。²⁹

六、巨額資金難以籌集

修建歐亞連通的鐵道所需資金將是一個天文數字，根據亞洲開發銀行預測，未來十年，亞洲基礎建設投資需要 8.22 兆美元，即每年需要新增投入 8000 億美元基礎設施資金，而 2013 年中日韓僅可提供用於基礎建設設施方面的資金約為 4000 億美元，這數目離融資目標還有很大差距，³⁰絕非中共一國政府可以承擔。即便沿線國家願意為歐亞高鐵提供部分資金，仍無法滿足需求。³¹一帶一路沿線國的投資環境整體上不如中共與歐美國家，中共無論是投資於基礎設施還是第二產業，其投資回報率都不容樂觀，其中一部分很可能成為壞賬。³²

七、跨國鐵路運營難題

²⁷ 「泛亞高鐵下月動工建設」，**京華時報**，2014 年 5 月 8 日，
http://epaper.jinghua.cn/html/2014-05/08/content_87865.htm。

²⁸ 「走出去，中國高鐵有賺嗎」，**深圳商報**，2014 年 11 月 4 日，
http://szsb.sznews.com/html/2014-11/05/content_3051881.htm。

²⁹ 楊少強，「中國高調出國蓋鐵路 竟賠錢換來的」，**商業週刊**（臺北），第 1409 期（2014 年 11 月），頁 117。

³⁰ 郭建中，「中國大陸一帶一路戰略改變與發展中國家關係」，**中共研究**（臺北），第 49 卷第 3 期（2015 年 3 月），頁 42。

³¹ 「泛亞高鐵下月動工建設」，**京華時報**，2014 年 5 月 8 日，
http://epaper.jinghua.cn/html/2014-05/08/content_87865.htm。

³² 「薛力：一帶一路折射的中國外交風險」，**金融時報中文網**，2014 年 12 月 30 日，
<http://www.ftchinese.com/story/001059886?full=y>。

歐亞跨境鐵道要穿越十幾個國家，如何管理和運營這條跨國鐵道系統將是一個巨大挑戰，「主權」仍是中共運營的挑戰，如何有效的如果沿線國家無法就歐亞跨境鐵道運營達成一致，後續合作便無從談起。³³中共鐵道外交要走出去，除了技術、運營、管理以來，還需要人才，清華大學高速鐵路技術研究中心主任助理周亞飛表示：

「自 08 年京津線，全球最大運營的國家，中國高鐵外交，人才走出去會更加匱乏，在海外建設和運營，怎樣來培養人才，應該要有兩個能力一個轉變，跨境管理能力，首先從設計規劃建設運營，一條龍服務，管理不可或缺，技術及成的能力，中國高鐵為何能成為外交的新名片，那是因為中國高鐵將國外的技術引進消化創新整合起來，如何將這樣的整合經驗帶到世界？致命點是人才，潛在的問題都能迎刃而解。」³⁴

八、技術難題仍無法解決

歐亞大陸是世界上最大的大陸，歐亞跨境鐵道沿線的地質條件極為複雜，既有高山也有河流湖泊，修建一條穿越如此多複雜地質環境的鐵道在技術上面臨巨大挑戰。³⁵

九、企業自身問題

復旦大學國際關係與公共事務學院教授就提到：

「中國企業仿造的問題十分嚴重，也缺乏中國自己的本土精品，到現在為

³³ 「薛力：一帶一路折射的中國外交風險」，**金融時報中文網**，2014 年 12 月 30 日，<http://www.ftchinese.com/story/001059886?full=y>。

³⁴ 筆者親自參加 2015 年 4 月 8 日由「上海市交通委員會」舉辦的「2015 一帶一路軌道交通發展與合作高峰論壇」節錄自「清華大學高速鐵路技術研究中心主任助理 周亞飛演講」。

³⁵ 「泛亞高鐵下月動工建設」，**京華時報**，2014 年 5 月 8 日，http://epaper.jinghua.cn/html/2014-05/08/content_87865.htm。

止沒有看到中國培養本土的品牌；中國的手法，較不負責任，給你設計好，但要便宜就偷工減料，不然就剝屑勞動力。」³⁶

上海社會科學院俄羅斯研究中心學者也提到：

「中國鐵道建設中，在發包、施工等，利益分配問題時，利益要均霑。」

37

專門研究中共鐵道的專家，同濟大學鐵道與城市軌道交通研究院教授向我提到：

「不能忽視：部門利益和企業組織問題，光車廂北車、南車集團就有三十多家子公司，有些自己和海外直接談生意，這些子公司也都是獨立法人，較無指令性，涉外機構分散，反觀日本較為統一，但也不能忽視，企業也只有在重大議題上服從國家。」³⁸

北京大學國際關係學院副院長王逸舟也表示，中共走出去，低效率、無效率的投資也會跟著走出去。

十、國際複雜情勢的影響

國際局勢變化和地區衝突。世界各國對資源的爭奪日趨激烈，可能引發衝突，將給鐵道的研究、開發和運營帶來不可預見性和負面影響；國際經濟形勢存

³⁶ 訪談「復旦大學國際關係與公共事務學院」教授，2015年3月31日。

³⁷ 訪談「上海社會科學院俄羅斯與中亞研究中心」研究員，2015年3月23日。

³⁸ 訪談「同濟大學鐵道與城市軌道交通研究院」教授，2015年3月26日。

在風險，一旦世界範圍內出現波動或衰退，勢必影響鐵道運量。³⁹地緣政治上的影響也是鐵道外交成敗的決定，上海東亞研究所學者分析到：

「對於美國、俄羅斯和印度等沿途大國對於鐵道外交戰略的影響與風險也是難以評估的。中國的鐵道外交一方面也是在削弱美國影響力，但中國大陸不可能對美國形成挑戰，但對於美國而言，他就是不讓親近國家購買中國的技術，因此在鐵路走出去上形成了中美對抗，讓與中國合作的國家左右為難，鐵路背後包含許多產業類別，就是所謂的鐵路經濟，這包含鋼鐵產業、勞動力等，鐵道修好後，物資和人員是否可以達到預期的效益，關乎中國的戰略是否成功。」⁴⁰

綜上所述，中共鐵道外交仍有所風險與不確定性，這也制約了鐵道外交的發展，如何有效的處理好與所在國的政治關係，消除政治經濟上不信任和排斥是首要的課題，其次風險控制、成本與利益的如何分配，第三則是鐵道後期維護，都是鐵道外交重要的課題；中共的企業傾向於一次性投資，而國外的企業，則考慮的似乎更長遠，擅於用收入投資的模式來拓展國際市場；⁴¹最後還需要考量到中共如何有效地保護海外商業，並建構一個穩定、透明、有效的制度架構，⁴²這不僅是讓那些當地國「安心」，也讓走出去的中共企業能「放心」，這不僅需要國際經驗的借鑑外，還需要制度上的創新。根據中共對於跨境鐵路修建的規畫，在建國主要集中發展中國家，而發展中國家自行都有制定相關的國家長遠發展計劃，如何能夠證明它不但對中共有利，也的確是有利於當地經濟發展的，這不是在比

³⁹ 「國際鐵路運輸通道探析」，**新疆天山網**，2006年6月29日，
<http://www.ts.cn/big5/channel162/1884/1889/200606/30/283092.html>。

⁴⁰ 訪談「上海東亞研究所」研究員，2015年3月27日。

⁴¹ 「中日齊推高鐵外交 美印將成未來主戰場」，**騰訊財經**，2015年4月7日，
<http://finance.qq.com/a/20150407/040131.htm>。

⁴² 「一帶一路的棋局觀」，**金融時報中文網**，2015年4月28日，
<http://www.ftchinese.com/story/001061687?full=y>。

哪一個國家的鐵道訂單多的問題，而應該在技術上要透明、開放，與所在國共同運營、共用利益。才能使鐵道外交產生雙贏，才能真正的有「示範效應」的存在。

第三節 鐵道外交的戰略評估

一、當前鐵道外交為重點

習近平上台後，中共的新外交格局基本形成，鄭永年把它稱為「兩條腿一個圈」。第一條腿，是和美國；第二條腿，是和新興發展中國家；核心就是周邊國家，這一點非常重要。⁴³2013年中共外交的關鍵字是「一帶一路」。一帶一路以鐵道外交作為先導的戰略已經成為中共的對外大戰略，未來8-10年將從經濟、政治、軍事、文化等各個領域推進這一戰略。學界普遍的看法是：2013是規劃年，2014是佈局年，2015則是落實年。⁴⁴討論一帶一路的定位既需要考慮中共自身發展的需要，也要為國際社會所接受，新時期中共的周邊戰略、經濟外交與對外開放聯繫起來，⁴⁵並且需要置於中共崛起的背景之下。

在第二次世界大戰後，世界已經適應了以美國為首的單極國際體系，如果未來，中共還像美國一樣的以海權為崛起方式，肯定受到世界反對，因此要有所差異，美國過去也是經由經驗的摸索，未來中共要如何走，也同樣在摸著石頭過河的經驗中學習。

到了習近平時期，對於中共到2020年已經有了一個明確的發展藍圖，在國內將「建成小康社會」並且「使國內生產總值翻一番」，並形塑中國夢為未來治國的理論價值體系，習近平被認為有別於過去的領導人，甚至神似過去的鄧小平，將開啟中共再次的改革開放。胡錦濤時期所提出：「和平崛起」的概念也持續被

⁴³ 鄭永年，由「北京師範大學」主辦的「一帶一路戰略解讀」節錄，2015年3月24日。

⁴⁴ 「薛力：一帶一路折射的中國外交風險」，**金融時報中文網**，2014年12月30日，<http://www.ftchinese.com/story/001059886?full=y>。

⁴⁵ 訪談「同濟大學國際與公共事務研究院」教授，2015年4月13日。

得到延續，並強化成為中國夢的外部基礎；其崛起方式是否改變現行的國際格局，令世界矚目，因此中共不習一切高舉「和平」大旗，不武力、不衝突對抗、尊重現有的國際規範、不改變世界格局並與各國保持和諧關係。

「和平是手段，崛起是現實」，而這是國際格局所決定的，但歷史上缺乏和平崛起的大國。和平崛起一詞來自中國古代的外交思想：天下大同，中共積極建構具有中國特色的戰略思維，但最後是否能被世界所接受，仍然需要繼續看下去。

二、習李出訪主要去周邊

(一) 自 2014 年至 2015 年 5 年底，習近平總共出訪 9 次，共 26 國：

1. 東北亞：俄羅斯兩次、韓國、蒙古國、白俄羅斯。
2. 歐洲：荷蘭、法國、德國、比利時。
3. 中南美洲：巴西、阿根廷、委內瑞拉、古巴。
4. 中亞：塔吉克、哈薩克。
5. 南亞：馬爾地夫、斯里蘭卡、印度、巴基斯坦。
6. 澳洲、大洋洲：澳洲、紐西蘭、斐濟。
7. 東南亞：印尼。
8. 非洲：衣索比亞、奈及利亞、安哥拉、肯雅。

(二) 自 2014 年至 2015 年 5 年底，李克強總共出訪 6 次，共 13 國：

1. 歐洲：英國、希臘、德國、義大利。
2. 東北亞：俄羅斯。
3. 東南亞：緬甸、泰國。
4. 中亞：哈薩克、塞爾維亞。
5. 中南美洲：巴西、哥倫比亞、秘魯、智利。

透過出訪國家我們可以知道，一般而言中共領導人的出訪主要依據三個原則進行：一是被訪國的重要性；二是兩國之間關係發展的階段；三是兩國元首在這段時間是否都有空。⁴⁶以 2014 年為例，習近平出訪的次數為七次，平均一個半月就有一次出訪，主要聚焦在中共的周邊國家，並且都是以鐵道外交出口國家密切相關。

三、地緣經濟與地緣政治的複合體

近年來，人們所議論的中共走出去戰略中，最屬鐵道領域的種類，最為受到中共官方重視，自 2009 年以來中共官媒與學者紛紛針對鐵道走出去戰略進行政策論述與政策建言，紛紛給予鐵道走出去一盞明燈，我們可以發現自習李上臺後，對於中共的鐵道十分重視，自 2013 年開始躍身成為走出去的主力，同年，習近平在出訪哈薩克期間更提出了一帶一路的構想，使得鐵道外交更加如虎添翼，形同給予國家給予重要的鐵道外交助力與規範。

世界上的鐵道，存在著不少的標準與系統，近年來國際對於交通運輸和交通建設的改善，使得國際上鐵道也同樣重圍發展中國家不可或缺的經濟保證，許多發展中國的正在建設地鐵、輕軌、一般性鐵路和高鐵等，試圖解決國家發展的問題與需求；鐵路為一帶一路的基礎，多角度的、立體的交通網路是一帶一路的前提，否則連通和貿易根本談不上。

中共鐵路外交是戰略佈局，除了國家層面的號召，也可以發現企業的實際參與。戰略的提出首先都是以國內經濟發展為考慮為主，揭示外交為國內服務的基本規律，中共的發展為商品輸出到資本輸出，過去都是購買美國的國債，自 2008 年金融海嘯後，發現有所風險，因此必須對外投資，而鐵道外交進行對外投資是可行的，建別的國家沒有的優勢，擴大對外投資，在過程中也會有外交效應，到這些國家投資大專案，也涉及雙邊關係，也有地緣戰略的因素，實際上可

⁴⁶ 「分析：習近平挑選首次出訪國的背後」，BBC 中文網，2013 年 3 月 18 日，
http://www.bbc.co.uk/zhongwen/trad/china/2013/03/130318_xi_visit.shtml。

以改善中共在海上的脆弱，從人事來看，發改委負責經濟，張高麗負責一帶一路領導小組，為國務院常務副總理，有經濟外交的考量。

以經濟建設為中心，輻射地緣經濟影響力，但如果是純地緣政治的考量必會違背中共現在所宣稱的和平崛起路徑，必須堅持市場運作和和平共處五原則，但是也難突破現有的傳統，也就是周邊國家對於中國崛起的不信任問題，同樣的，如果是純經濟利益問題，也牽扯到利益保障問題，最終政治力也必須介入。

因為技術轉變，因此鐵道基本可以實現兩百公里，速度快，彌補運量不足的劣勢，可以抵銷海上的優勢，帶動地緣經濟變化，鐵道只是基礎與看見的東西的，而是帶動沿線的資源、生產要素、勞動力重新的分配組合，所帶來的經濟後果難以預測，地緣經濟帶動地緣政治發展，技術變革帶領經濟和政治發展，鐵道速度和運量方面持續提升，海權的影響會持續下降，對海洋國家影響極大。

鐵道的投資與戰略，是一個省無法做到的，必須配合國家戰略，必須關注到鐵道戰略影響並非是純粹的經濟行為。⁴⁷鐵道外交是經濟外交的組成部分和基礎，是以經濟帶領的戰略構想，鐵道是基礎性的東西，這樣貿易往來才能持續，鐵道建設屬於硬體的部分，是打基礎的階段，中共意識到周邊穩定重要，透過經濟外交互相配合，創造雙贏，雙邊獲利才能推動經濟的持續發展。

為何要修鐵路，目的就是與周邊國家的互通有無，當然也包含政治問題，在經濟方面也存在著入侵，如印度就對青藏鐵路很感冒。中共鐵道外交施行的順序會以掌握程度作為基準，以政治、經濟的穩定度等還經作為整體考量，周邊以中亞為優先區域。復旦大學國際關係與公共事務學院教授提到：

「地緣政治的價值會持續的提高，佔有一席之地，地緣經濟大於地緣政治，推動鐵道外交發展，雙邊經貿發展、交通運輸成本降低，如中共與東協，減少運輸成本，就會減少損失，如水果的出口，公路較無技術含量可言，

⁴⁷ 訪談「上海社會科學院國際關係研究所」B 研究員，2015 年 3 月 24 日。

但鐵路卻有，他是一帶一路戰略的支點，需要發展大戰略就需要有技術作為支持。」⁴⁸

鐵道外交的內涵顯然並不局限於經濟領域，其背後隱含的政治以及地緣政治意義較之更為突出。⁴⁹代表著特定鐵道的具有經濟戰略和地緣政治意義的新概念。中共鐵道將行駛在新絲綢之路上，將亞歐與中共連接起來，⁵⁰很顯然，以鐵道為代表的基建工程出口，已被納入中日各自的經濟發展戰略之中，從某種程度上說，中日的「鐵道銷售競爭」已不僅局限於技術的競爭，更關係到綜合國力和影響力的競爭，關係到地緣政治和外交政策等複雜因素。⁵¹

蔡東傑認為「鐵道外交」為建立歐亞大陸板塊的影響力和建立後院的勢力範圍等；亞洲週刊指出「鐵道外交」成了中共的重要外交突破，並協同企業與金融機構提供資金支持，以抗衡日本在東南亞的外交攻勢。⁵²北京學者認為，中緬鐵路計劃擱淺，主要原因是日本暗中作梗。也同樣認為，中共鐵道外交的戰略主旨有三：一是推動「交通成和」，高鐵走出去是推動「和平外交」的新基石和新載體；二是助力重建「絲綢之路」；三是以「路權」支撐新「陸權」，打造新「海權」。⁵³

中共透過鐵道外交的手段，最終是希望達成地緣政治的目的，除了帶動地緣經濟變化外，透過一帶一路鐵道先行的戰略，未來可以漸漸抵銷海洋強國的優勢，進而提升陸上強國的發展，是為海權向陸權的改變，⁵⁴進而緩解近年來，受

⁴⁸ 訪談「復旦大學國際關係與公共事務學院」教授，2015年3月31日。

⁴⁹ 「搶印度高鐵商機 中日激戰」，**中時電子報**，2015年5月2日，
<http://www.chinatimes.com/newspapers/20150502000089-260203>。

⁵⁰ 「中國打造高鐵巨無霸 大力推行高鐵外交」，**新華社**，2015年2月16日，
http://military.china.com/important/11132797/20150216/19313922_all.html。

⁵¹ 「高鐵頻出海 優勢意義何在？」，**中國鐵建**，2014年10月8日，
<http://www.crcc.cn/g674/s1689/t46281.aspx>。

⁵² 江迅，「中國高鐵外交抗衡日本在東南亞勢力」，**亞洲週刊(香港)**，第27卷41期，頁22。

⁵³ 同上註，頁24。

⁵⁴ 訪談「上海國際問題研究院」世界經濟研究所亞太研究中心研究員，2015年4月1日。

制於海權國家和南海問題的困擾，鐵道的發展已經讓陸權時代回歸成為可能，最終目的為未來的國際經濟秩序制定新的遊戲規則。不僅發展西部落後經濟，平衡美國勢力，以期更大幅度對於國際格局地改變。

四、一帶一路 路上先行

2015 年下半年，中共與美國在南海填海造陸的問題上展開交鋒，也再再凸顯出中共海上絲綢之路戰略的一籌莫展，其問題始於南海當前形勢與中共自身戰略格局的矛盾，在陸上的戰略已積極快速，但海上則毫無進展，⁵⁵問題來源於菲律賓、越南與馬來西亞等國對於南海問題的爭議。

目前只能採取由遠及近的方式，先從印度洋的南亞入手，在東南亞卻是一片空白。金燦榮認為，目前中共也不會停止對於南海填海造陸，否則難對國內交代，對於政治形勢也有所影響。中共一方面利用經濟優勢來拉攏東南亞各國，一方面在南海問題上針鋒相對，戰略確實顯現出矛盾的情況，既要經濟利益又要南海主權，兩個目標是相互矛盾的，因此海上的發展是詭譎多變，且有所障礙的。

五、與美國錯位競爭

美國對於中共的防堵主要有以下幾種攻勢，一是外交攻勢，藉由外交協調展現美國的領導地位；二是軍事部屬的震懾，目前已慢慢將兵力部屬在亞太地區；三是加強多邊安全合作，鼓勵區域內各國加強合作，美國也同樣參與；四是美國的國際話語權，形塑世界輿論。

美國影響主要在海上，美國沒有鐵道技術，因此美國更多從外交政策上對於中共的封鎖與制約，美國為圍堵中國，在亞太地區與各國合縱連橫，首要目標就是防止中共突破「第一島鍊」⁵⁶，美國向東直指歐亞大陸，而中共鐵道外交為先

⁵⁵ 「陸拚海上絲路 南海戰略降溫」，中時電子報，2015 年 6 月 8 日，
<http://www.chinatimes.com/newspapers/20150608000442-260108>。

⁵⁶ 「習近平出訪中亞的中國夢」，台灣醒報，2013 年 9 月 10 日，

導的一帶一路戰略卻往西，彼此在中亞進行相會，但美國在這些國家存在較少的利益，中美減少太平洋的衝突，未來，歐亞大陸的戰略價值在上升，若歐亞大陸未來都經由中共的鐵道外交，路地的交通運輸將撐起未來的重任，美國的影響力和控制力會逐漸下降，因為美國的影響力主要在海上，美國對歐亞控制力下降，那美國的世界地位將會下降，而已中共陸權為首的國家將會興起。

美國與中共存在著戰略的「錯位競爭」，美國繼續保持在海上的主導地位，鐵道外交主要是將歐亞大陸打通，古代本身就是通過絲綢之路連結歐亞，自十六世紀航海技術成熟後，海洋運輸發展，運輸量大、成本降低，促使海權成為大國的基本特徵；如今技術的改變，重新透過陸路交通運輸，時間上會比海運快的多、運輸量大、成本也能降低，未來會漸漸改變海權的重要性，鐵道外交戰略上有重要意義。

鐵道外交作為一帶一路戰略的重要組成和先導，政治和經濟的角度是密不可分的：這首先表現在經濟對政治的作用力，但政治對經濟的反作用力也不可低估。戰略在陸上、海上兩個方向展現了突圍、突進的姿態。⁵⁷美國杜克大學社會學系教授高柏認為，推動以鐵道為支柱的歐亞大陸經濟整合將為中共帶來一個陸權時代，當海權與陸權並存時，中共就可以在其全球戰略態勢上建立起一個對沖的局面。

未來，歐亞大陸人流、物都通過跨境鐵道運行，海上航路的重要性下降，鐵道配合石油管道，不需要通過海上走，路上直接過，又安全又經濟，戰略上最大的突破就是改變海權和陸權的相對重要性，重新提升陸權的重要性，美國積極控制海權，不過歐亞大陸國家對海上依賴正慢慢在下降；過去，中共的海上航行安全透過美國來維護，要有保護海上航路安全得能力，海上的運輸線太長，打擊海盜是可以的，但要保護行路安全不受美國襲擊，基本上是不可能的。中共深知

<https://anntw.com/articles/20131009-7mDp>。

⁵⁷「一帶一路的棋局觀」，[金融時報中文網](http://www.ftchinese.com/story/001061687?full=y)，2015年4月28日，

<http://www.ftchinese.com/story/001061687?full=y>。

麻六甲海峽是控制中共海上運輸線的遏制點，也是中共貿易發展的致命弱點。因此中國急需採取保護措施，擁有通往外部世界的替代路線。⁵⁸上海東亞研究所學者向我表示：

「未來，就讓美國繼續提供公共產品，我們來開闢路上的運輸線，在戰略上對我們是有利的。」⁵⁹

美國是目前唯一的霸權國家，輸不起一場戰爭，輸了就有可能淪為地區大國，而中共即使輸了，還能確保地區大國地位，這顯示出中共與美國雖在核心利益上有諸多的歧異，但中美終究難發生戰爭。

六、日本無能為力

鐵道不僅是修鐵路的問題，是發展中國家互聯互通的問題、經濟開發的問題，第一是市場效應，商品進出口怎樣進入市場的問題，目前無法將鐵路修到日本，但日本的內需市場也不夠；第二是施工能力，日本人口老化，勞動力嚴重不足，同樣的建設日本可能三年至五年，中共可能兩年就能建成；第三是成本，日本曾說過就算零利潤也希望能修印度的高鐵，就算是虧也要做，但做一個可以，做多了也無法承受，日本更多出於地緣政治上的考量與中共相拚，但日益疲軟的日本經濟是否能撐起「新幹線外交」與中共「鐵道外交」的海外之戰仍是個考驗。

七、中共希望成為陸權大國

中吉烏鐵路，從中國大陸西北經中亞沿里海南岸通往歐洲的陸上交通線。貫穿中國大陸、吉爾吉、烏茲別克三國的中吉烏鐵路，可遠抵烏克蘭，甚至貫通北

⁵⁸ 「習近平出訪中亞的中國夢」，台灣醒報，2013年9月10日，

<https://anntw.com/articles/20131009-7mDp>。

⁵⁹ 訪談「上海東亞研究所」研究員，2015年3月27日。

京直達巴黎，成為橫跨歐亞的陸路貨運通道和運兵補給線。意謂著，中共若能控制中吉烏鐵路，就控制歐亞大陸的新交通手段（鐵道），有望成為大陸型支配強權，嚴重威脅依靠海軍與海運貿易的美國。果真如此，中吉烏鐵路將是中共控制中亞，進而制霸歐亞大陸的新絲路，⁶⁰就不難理解習近平這兩年不斷到東北亞與中亞進行訪問的原因了。

鐵道的發展已經讓陸權時代回歸成為可能，誰制定了未來世界範圍內鐵道的管理體制，就相當於制定了類似海洋法的陸地法。中共制定以鐵道為工具的陸上運輸管理體制，就是在為未來的國際經濟秩序制定新的遊戲規則。⁶¹

「陸海統籌、陸地先行應該是我國掌握戰略主動的先導部署。絲綢之路經濟帶不僅連接了亞洲主要內陸腹地和戰略縱深，而且其輻射作用和邊際效應，將直接影響海上絲綢之路的順利推進。」⁶²

中共的發展為商品輸出到資本輸出，過去都是購買美國的國債，金融危機以後發現有所風險，必須對外投資，鐵道外交以中共的鐵道產業進行對外投資是可行的，擴大對外投資，投資的經濟利益，牽扯到利益保障問題，最終政治力也必須介入，在過程中會有外交效應，到這些國家投資大項目，也涉及雙邊關係，也有地緣戰略的因素，打造陸路的鐵道為主的交通運輸，實際上可以改善中共在海上的脆弱。因此到底是地緣經濟還是地緣政治，是彼此經由詳細計算而最終形成的揉合體；不管如何，隨著與周邊國家的經濟日益緊密，相互依賴，就如同習近平說的：「你泥中有我，我泥中有你。」的互賴關係，地緣經濟影響力最終也會

⁶⁰ 「習近平出訪中亞的中國夢」，**台灣醒報**，2013年9月10日，<https://anntw.com/articles/20131009-7mDp>。

⁶¹ 「中國高鐵走出去歐亞、中亞、泛亞：揭秘中國高鐵三大戰略方向」，**南方週末**，2011年4月22日，<http://www.infzm.com/content/58078>。

⁶² 筆者親自參加2015年4月8日由「上海市交通委員會」舉辦的「2015一帶一路軌道交通發展與合作高峰論壇」節錄自「西南交通大學校長徐飛演講」。

轉化為地緣政治影響力，因此首先面對的就會是，但是周邊國家對於中國崛起的威脅感與不信任，過去美國和印都都曾經提出過與中共類似的絲綢之路主張，但最後都胎死腹中。

反觀中共，過去奉行不結盟政策，因此多邊外交至今仍是重點，近年來也發現到中共也漸漸的重視雙邊的關係，不斷地提升與周邊國家的戰略夥伴關係，有助於多邊關係所遇到的困局和美國的封鎖，雙邊與多邊同時運行，並不相悖，鐵道外交的路線也涉及到沿線國家間各自的地緣關係，不僅是與中共的雙邊關係，而中共也必須擔任仲裁者的角色，協調各國關係，利益到哪，力量就要到哪，總而言之，中共在理論不充分、海外利益保障問題、歷史無相關經驗上摸著石頭過河，也是依據中共國家發展需求，國際的現實處境與國內的產業情況所提出的綜合性戰略。

八、戰略如何實行

在國際上，鐵道外交應中亞先行，近年來中亞「去俄化」並且對於外來資金的渴求，如果能夠建立示範經驗，依序透過試點、架構到影響效應，透過經濟連結而產生輻射效應，就能慢慢的化解周邊國家的不信任問題，中巴經濟走廊的成功機率最大，雖然美國對該區域干預很深，但美國實際的力量很薄弱，但中共也必須有所決心，因為該條深具戰爭風險，投入的效益需要長時間才能見效，以鐵道延伸作為先導，後續在以點帶線串聯起來，南亞地區也同樣是鐵道外交的突破口，中印相互投資近年來持續加大，印度不僅在戰略地位上非常重要，也是中國的軟肋，從地緣政治的角度看問題，對有潛在威脅的鄰國建立有效的制衡條件是十分重要的原則。上海市商務委員會副主任桑奇則表示：

「經貿合作是一帶一路的先導和基礎，重點有四：全力推進與沿線國家的經貿合作、擴大相互市場開放、提高貿易便利化、挖掘新的貿易支點，

邊境經濟合作區、跨境經濟合作區、境外經濟合作區、跨大相互投資的規模，深化各種形式的區域和次區域的合作，建設新的自由貿易區，依託雙邊合作，沿線各過加強溝通、各思索長、共同合作經濟合作項目、匯集合作成果，軌道交通基礎建設，一帶一路重要的切入點與抓手，只有互聯互通才能實現國際貿易的合作與發展。」⁶³

在國內上，中共的長期目標，是以輸出自己在工業化階段累積的經驗與資本，而非藉由鐵道外交單純的輸出本國低端產能，⁶⁴否則肯定遭到抵制，中共獨特的發展模式帶來了長期的超高速增長，同時也導致了工業產能和外匯資產兩個過剩，而中共在基礎設施建設和製造業發展方面的兩個經驗也特別值得其他發展中國家借鑒。⁶⁵經濟發展方式轉變，結構調整和產業轉移，只能向外投資，其次就是國內的就業壓力，都與國內經濟發展相關，中共的改變，都是影響世界全局的改變。

大國外交觀的一個致命弱點是沒有看到大國之間的外交經常是通過中小國家來進行的。代理人戰爭實際上是國際關係中的常態。因此，不敢積極發展對大國有制約力的中小國家之間關係，會削弱中共的大國外交中博弈的實力。⁶⁶中共鐵道外交要走向世界，除了技術優勢和融資便利，更重要的是中共鐵道外交要取得國際社會的信任。⁶⁷

戰略如果希望成功，仍有許多問題有待解決：如何評估美國亞太再平衡戰略的性質？如何獲得鐵道外交沿線國家的認可與配合？第三，如何盡可能規避經濟

⁶³ 筆者親自參加 2015 年 4 月 8 日由「上海市交通委員會」舉辦的「2015 一帶一路軌道交通發展與合作高峰論壇」節錄自「上海市商務委員會副主任桑奇演講」。

⁶⁴ 「看懂絲路經濟體」，*今周刊*（台北），第 955 期（2015 年 4 月），頁 62。

⁶⁵ 「一帶一路的棋局觀」，*金融時報中文網*，2015 年 4 月 28 日，<http://www.ftchinese.com/story/001061687?full=y>。

⁶⁶ 「高柏：在一帶一路戰略中如何打理中印關係？」，*搜狐評論*，2015 年 5 月 15 日，<http://star.news.sohu.com/20150515/n413094919.shtml>。

⁶⁷ 「探討：中國鐵路外交的機遇與挑戰」，*中國鐵建*，2014 年 12 月 3 日，<http://www.crcc.cn/g674/s1689/t47581.aspx>。

與政治風險？⁶⁸這些都是中共鐵道外交需要深思的，也是中共鐵道外交戰略成敗的重要因素。

九、地緣政治仍是中共奉行的圭臬

透過中共鐵道外交的戰略目的與行為，可以驗證地緣政治學的四大假設：

(一) 國際無政府狀態，國家追求權力、利益或安全

二次大戰後，美國所主導的聯合國組織，在世界發揮廣泛的效益，中共也曾不顧一切的進入聯合國的保護傘下，試圖融入國際組織，與國內的經濟改革相呼應，但我們可以發現自小布希總統上台後，聯合國似乎已慢慢的被國際所弱化，甚至無法有效地約束美國單邊主義的行為，屆時中共經濟實力的崛起，並伴隨著強人習近平的上台，自 2014 年起中共從過去的追隨者到先發制人，自五月的亞信峰會、十一月的亞太經合會議以及 2015 年的一帶一路行動願景倡議、亞投行以及絲路基金的主導，便可以發現中共近期所能的主導現今的國際格局，對內持續進行經濟轉型，對外持續先發制人的有所作為，並期望延續既有的海外利益，維持中華民族偉大復興的中國夢，而主導國際事務便成為穩定一切的基礎。

(二) 國家以戰爭作為獲取權力、利益或安全的最後手段

2015 年下半年，中共與美國在南海填海造陸的問題上展開交鋒，也再再凸顯出中共海上絲綢之路戰略的一籌莫展，其問題始於南海當前形勢與中共自身戰略格局的矛盾，在陸上的戰略已積極快速，但海上則毫無進展，⁶⁹問題來源於菲律賓、越南與馬來西亞等國對於南海問題的爭議。

美國是目前唯一的霸權國家，輸不起一場戰爭，輸了就有可能淪為地區大國，

⁶⁸「薛力：一帶一路折射的中國外交風險」，**金融時報中文網**，2014 年 12 月 30 日，<http://www.ftchinese.com/story/001059886?full=y>。

⁶⁹「陸拚海上絲路 南海戰略降溫」，**中時電子報**，2015 年 6 月 8 日，<http://www.chinatimes.com/newspapers/20150608000442-260108>。

而中共即使輸了，還能確保地區大國地位，這顯示出中共與美國雖在核心利益上有諸多的歧異，但中美終究難發生戰爭，本文認為地緣政治學以發展近百年來，異議不斷的擴充，誰也難料到時至今日的二十一世紀世界是如此的經濟互賴，牽一髮而動全身，再也不像百年前隨時可以因為謀求利益不惜一戰了，因此地緣政治學也應與時俱進，本文認應該假設應改為「國家行為者不惜各種方式，舉凡經濟封鎖、合縱聯合他國、軍事演習等方式獲取權力、利益或安全。」

（三）地理位置決定軍事力量的運用

中國大陸伴隨著一萬多公里的邊境線，近年來，周邊局勢漸趨錯綜複雜，熱點問題時有發生，海權摩擦增加，少數國家源於領土爭端對中共疑懼加深。⁷⁰

鐵道在戰爭時作為運送物資兵力重要的管道，如過去的越戰，就是利用鐵道運送軍力，進程很快、輸送能力大、效益高，今後提高部隊遠端快速投送能力、作戰力量的迅速集結和機動部署，鐵道系統化運作，極大方便了軍事調動，擴大了戰略機動範圍。戰略機動部隊都可以隨機調動，憑藉鐵道運輸可以說朝發夕至。⁷¹運載量大、速度快、效率高的特點，可擔負遠距離、重量大的運輸任務，是在戰略、戰役後方實施大規模軍事運輸的主要手段。

（四）國家資源有限

中共是世界上最大的石油和天然氣的消費者，資源越來越少，價格越來越不穩定，中共需要尋求替代的能源。橫貫大陸的鐵路計畫不僅會給中共主要的能源儲備，還將加強中共在亞洲的主導地位。⁷²因此，中共透過經濟能力，促使各國

⁷⁰ 「中國周邊外交的形勢分析與戰略對策」，中共國家發展改革委國際合作中心，2014年9月15日，<http://www.icc-ndrc.org.cn/Detail.aspx?newsId=4512&TId=179>。

⁷¹ 「中國高鐵：國家安全戰略的新支點」，中華人民共和國外交部，2014年10月8日，http://www.mod.gov.cn/big5/mobilize/2014-10/08/content_4541832.htm。

⁷² Jennifer Meszaros, “The planned High-speed Railway between Singapore and Kunming in China could be the Catalyst for even Greater Chinese Influence in the Region,” *Sea-Globe.com*, Jul 7 2014, <<http://sea-globe.com/aboard-laos-rail-china-southeast-asia/>>

對於中共的經濟依賴，透過鐵道的建設來交換所在國的能源資源，以期能源之掌握，對於周邊國家之影響力與主導，目的在於控制戰略性資源（與經濟聯繫的資源），獲取資源的優先權。⁷³



⁷³ 訪談「上海社會科學院國際關係研究所」B 研究員，2015 年 3 月 24 日。

第六章 結論

本文將 2009 年至 2015 年中共推行的鐵道外交戰略作了詳加的分析與整理，其目的有三：一是希望能解釋中共的鐵道外交戰略目的，中共鐵道外交是如何形成的？該如何走出去？怎麼走出去？走出去所遇到的挑戰以及政策建議等；二是地緣政治學作為國際關係重要的理論應證，資訊化與全球化逐漸將國界消弭，但作為國家行為者仍然操縱著世界地緣政治的格局，雖然技術革命已對地緣政治學產生影響與改變，但對於現今而言，仍發揮其作用；最後則是希望能給予台灣有所啟發，對於中共的崛起應有所大戰略來應對世界經濟一體化的格局，而非繞過中國大陸這塊市場。

第二章透過對於地緣政治學的理論與實踐方面進行回顧與反思，我們了解到用地緣政治看重國與國之間的利益衝突，傾向於以零和的角度看問題，都會認為鄰國的經濟發展有可能對本國構成威脅，¹因此中共的鐵道外交其中的互利共贏概念也是打破過去歷史中崛起的地緣大國鐵律。

當前的中共鐵道外交研究主要聚焦三個方面，第一類主要偏重於安全與野心，外交手段有所作為，創中國夢外部安全環境，以期國際格局的掌握；第二類則是偏重於利益與形象，輸出鐵道技術、鞏固經濟利益，以求良好的國際形象；最後則是資源與建設，保障海外資源需求，鐵道建設聚焦資源型國家。

鐵道大戰略在過去的美俄間都有成功的典範，而國父更早在中華民國創立之初就對於全國的鐵路網進行設計與評估，國父實為中國第一位重視周邊地緣政治的政治家，美俄的野心更不用說了。

第三章揭示當前中共周邊的地緣政治情勢，在「一超多強」的國際格局上，中共周邊仍處與不穩定的情況，戰略向西或向東都各受到制約與限制，但向西的

¹ 「高柏：在一帶一路戰略中如何打理中印關係？」，**搜狐評論**，2015 年 5 月 15 日，<http://star.news.sohu.com/20150515/n413094919.shtml>。

戰略較易成功，但也仍需長時間的觀察；同樣的鐵道外交被認為是一帶一路戰略重要的基礎與前導，沒有鐵道的基礎連通，更別想到未來的貿易聯繫，因此，鐵道不僅在速度提升，在戰略上也是世界趨勢。

在第四章的當前鐵道外交的實際情況介紹中，鐵道外交的發展絕非偶然，這也是醞釀多年的成果，不僅在經濟層面的盤算，也是地緣政治的考量，兩者合而為一，難分難離，更為中共未來的國際地位鋪下穩定的周邊，也為美國帶來壓力。

最後則鐵道外交的評估與分析，在鐵道外交中與到不少的困難與挑戰，如何克服並保障中共企業的海外利益，這是需要風險評估的，而日本正是一面很好的借鏡，如何有效的走出去而避免風險，這是中共的必修課。

一、地緣政治學的「變與不變」

地緣政治學的研究對象主要是國際政治與地理環境的互動關係，探索的重點為國家行為在不同類型地域的地理空間分佈、組合及發展規律，其中包括海陸位置及權力分佈對國家地位和國際格局的影響。²地緣政治看重國與國之間的利益衝突，傾向於以零和的角度看問題，認為鄰國的經濟發展有可能對本國構成威脅。³

地緣政治被認為是：為實現權力、利益和安全為核心的特定權力，透過國家行為者對於地理環境的控制與利用，在地理空間進行競爭與協調，包含過程所形塑的關係。

而在地緣政治的規律上，我們可以發現，人對於地緣政治的影響不容小覷，人可以透過行為來形塑新的地緣政治，同樣的，隨著人類文明的進步，技術革命反而開啟地緣政治的新空間，但海權與陸權仍是構成世界格局的組成部分，而利

² 李義虎，**地緣政治學：二分論及其超越 兼論地緣整合中的中國選擇**（北京：北京大學出版社，2007年），頁13。

³ 「高柏：在一帶一路戰略中如何打理中印關係？」，**搜狐評論**，2015年5月15日，<http://star.news.sohu.com/20150515/n413094919.shtml>。

益影響著與地緣政治的關係。

資訊化與全球化的過程中，傳統的地緣政治學正在改變，不僅如此技術的革命因不斷地昇華地緣政治的理論，技術革命不僅重塑社會、經濟與政治封面，重新改變了世界進行溝通的方式，跨國聯繫變得更加方便，跨境旅行、運輸革命對於國家間對於邊界和主權的概念也進行的重塑，與此同時，國際間共同的問題也層出不窮，舉凡糧食議題、環保議題、跨境安全、流行疾病等問題都再再地對於地緣政治學進行挑戰，也同樣造成矛盾、衝突與對抗，地球的南北差異似乎沒有縮小，反而增大，不同文化和意識型態間的較勁與衝突，沒有融合，更衍生出不少的問題，可見地緣政治學源自地理學的分析方法，差異的分析法與區域的分析法使得該理論仍有繼續有所活力；同樣的，可以肯定的是國家之間經濟利益的維持，相互依賴與合作成了國際體系的標準，可見今後，國際間的地緣政治關係能由過去的競爭關係過渡到合作行的地緣政治，地緣政治也會隨著時間與國際局勢的發展賦予更新的意涵。

二、中共陸權的崛起

北京大學國際關係學院葉自成教授向亞洲財經這樣表示：「中國成為世界大國的進程，它在地緣政治上也必將表現為陸權第一的發展趨勢，它的本質就是一個陸權發展的問題。中國和平發展的問題，主要是陸地空間中的發展問題，中國將復興陸權的概念，同時也將更新陸權的內容。⁴」

過去中國大陸曾有多年以來的海權與陸權的討論，鐵道外交的戰略提出，其中包含一帶一路的支持與規劃，是對於海權與陸權討論的終結，在新近平的主政下，對於中共未來在國際格局中的新定位，應是以海陸兼具的國家作為目標，但中共與美國和東南亞各國的衝突，也再再凸顯出中共海上絲綢之路戰略的一籌莫展，其問題始於南海當前形勢與中共自身戰略格局的矛盾，在陸上的戰略已積

⁴「中國鐵路網重塑世界地緣政治」，[亞洲財經網](http://www.asft.cc/china/20150303-wangmingyuan-china-railway/)，2015年3月3日，<http://www.asft.cc/china/20150303-wangmingyuan-china-railway/>。

極快速，但海上則毫無進展。⁵

中共目前較易成功的路線主要是向西戰略為主軸，因為向西而言，首先會進入區域大國俄羅斯的勢力範圍，但近年，烏克蘭危機以拖垮俄羅斯的經濟財政，透過中共的金援紓困，才能免強挽救俄羅斯疲軟的經濟，習近平也多次訪問俄羅斯，並為至今訪問最多次的國家，可以看出俄羅斯與中共的密切程度，且政治上也共同的假想敵美國，雖然俄羅斯隊與中共仍有所並信任，但對於中共的鐵道外交仍有所禮讓，甚至與其對接，現行最具可能性的三大走廊所涉及的國家：蒙古、俄羅斯、孟加拉、緬甸、印度、巴基斯坦等國，多為中共交好國家，雖然緬甸與印度對於中共仍有所排斥，但普遍被認為是最有望成功的三條經濟走廊，而透過西南交通大學校長徐飛的演講中我們可以窺探一二：

「圍繞一帶建設的三大經濟走廊，即北線的中蒙俄經濟走廊、中線的中巴經濟走廊和南線的孟中緬印經濟走廊，將會首先吸引大量人口帶動城市建設和工業園區建設。同一經濟走廊上的節點城市之間，以及腹地城市與輻射都市之間的城際鐵路建設和市域軌道交通需求，將隨著一帶一路的推進而漸次增長。」⁶

透過相關數據發現已經有 60 多個國家和國際組織響應「一帶一路」戰略，這些國家的總人口約 44 億，經濟總量約 21 萬億美元，分別約佔全球的 63% 和 29%。在過去五年中，「一帶一路」國家 GDP 平均增速為 4.7%，而同期歐盟增長為-0.5%，美國的經濟增長率一直在 2% 左右。⁷

⁵ 「陸拚海上絲路 南海戰略降溫」，中時電子報，2015 年 6 月 8 日，
<http://www.chinatimes.com/newspapers/20150608000442-260108>。

⁶ 筆者親自參加 2015 年 4 月 8 日由「上海市交通委員會」舉辦的「2015 一帶一路軌道交通發展與合作高峰論壇」節錄自「西南交通大學校長徐飛演講」。

⁷ 「一帶何來，一路何去」，北京新浪網，2015 年 5 月 12 日，
<http://news.sina.com.tw/article/20150512/14356918.html>。

2010 年中共超越日本，成為世界第二大經濟體。在經濟快速發展 30 年後，大陸經濟步入轉型，由世界工廠逐漸變成世界市場。OECD 估算全球 GDP 比重報告，中共到 2030 年將上升到 28%，幾乎是美國與歐盟的總和。⁸台灣應該如何因應？這端看台灣把中共視為「威脅」還是「機會」。

應將注意力放在陸權國家的機遇上，尋求台灣融入的可能性，不能再像過去一樣，把注意力都集中在美國與西歐，不能只有海洋視野而沒有大陸視野，應試圖尋找屬於台灣的機會。

2015 年中共外交的關鍵詞是一個重點、兩條主線。一個重點是全面推進一步一路，兩條主線是要做好和平與發展這兩大主軸，⁹中共外交部長王毅這樣表示。習近平上台以後，中共的外交格局基本形成了。鄭永年把它稱為「兩條腿一個圈」。第一條腿，是和美國；第二條腿，是和新興發展中國家；核心就是周邊國家，這一點非常重要。¹⁰

中共對於鐵道外交與一帶一路戰略是有所邏輯的先後順序，首先是輸出過內過剩的經濟產能，而鐵道外交主要集中發展中國家和已開發國家，這兩類國家一個是對於經濟發展的需求，另一個是對於和技術水準的提升，產生供給和需求，透過強大的經濟力量輻射成為區域大國乃至世界強國，提升負責任大國的形象，期間並鞏固中共企業走出去多年以來的海外經濟利益。

其次，中共外交的行為開始有所作為，到了習近平時期，對於中國大陸到 2020 年已經有了一個明確的發展藍圖，在國內將「建成小康社會」並且「使國內生產總值翻一番」，並形塑中國夢為未來治國的理論價值體系，因此，中華民

⁸ 「中國興起全球秩序重組 院士朱雲漢：台灣應學以小事大」，東森新聞網，2015 年 3 月 18 日，<http://www.ettoday.net/news/20150318/480553.htm>。

⁹ 「王毅：2015 年中國外交關鍵字是一個重點、兩條主線」，新華網，2015 年 3 月 8 日，http://news.xinhuanet.com/politics/2015lh/2015-03/08/c_1114560497.htm。

¹⁰ 鄭永年，由「北京師範大學」主辦的「一帶一路戰略解讀」節錄，2015 年 3 月 24 日。

族如何偉大復興，外部環境的穩定因素至關重要，當然對於國際格局的掌握都是作為中共崛起的重要手段，透過，過去以來的主場外交優勢，從過去的制度融入者轉化到制度的開創者。

第三，中共是世界上最大的石油和天然氣的消費者，中共需要尋求替代的能源。中共透過經濟能力，促使各國對於中共的經濟依賴，透過鐵路的建設來交換所在國的能源資源，以期能源之掌握，對於周邊國家之影響力與主導，目的在於控制戰略性資源（與經濟聯繫的資源），獲取資源的優先權。¹¹

最後，鐵道外交最終目的在於中共的崛起，其中包含鐵道外交使得陸權強國成為可能，以削弱美國的影響，未來，誰制定了未來世界範圍內鐵道的管理體制，就相當於制定了類似海洋法的陸地法。中共制定以鐵道為工具的陸上運輸管理體制，就是在為未來的國際經濟秩序制定新的遊戲規則。¹²

¹¹ 訪談「上海社會科學院國際關係研究所」教授，2015年3月24日。

¹² 「中國高鐵走出去歐亞、中亞、泛亞：揭秘中國高鐵三大戰略方向」，**南方週末**，2011年4月22日，<http://www.infzm.com/content/58078>。

參考文獻

一、中文書籍

- W. Lawrence Neuman，朱柔若譯，**社會研究方法—質化與量化取向**（臺北：楊智文化，2000年）。
- 丁力，**地緣大戰略.2：經濟和文化；中國離崛起還有多遠**（山西：山西人民出版社，2010年）。
- 丁力，**地緣大戰略1：中國的地緣政治環境及其戰略選擇**（山西：山西人民出版社，2010年）。
- 丁建偉，**地緣政治中的西北邊疆安全**（北京：民族出版社，2004年）
- 中華歐亞基金會，**地緣政治與中共外交戰略**（臺北：大屯，2006年）。
- 方遠明，**中國鐵路產業走出去戰略研究**（安徽：安徽大學出版社，2010年）。
- 王俊評，**潛在的超強：中國崛起的地緣戰略與亞太安全研究**（臺北：五南，2014年）。
- 王振寰等，**中國大陸暨兩岸關係研究**（臺北：巨流，2011年）。
- 王海明，**北京共識**（北京：中共社會科學出版社，2005年）。
- 王璋，**地緣政治與中國國家安全**（北京：軍事誼文出版社，2009年）。
- 王福林，**中國大陸綜覽 102 年版**（臺北：展望與探索雜誌社，2013年）。
- 伊莉莎白·埃克諾米，**中國參與世界**（北京：新華書店，2001年）。
- 朱宏源，**撰寫博碩士論文實戰手冊**（臺北：中正書局，2007年）。
- 朱聽昌，**中國地緣戰略地位的變遷**（北京：時事出版社，2010年）。
- 宋立剛等，**全球金融危機下的中國：經濟、地緣政治和環境的視角**（北京：社會科學文獻出版，2010年）。
- 宋曉軍等，**中國不高興**（北京：江蘇人民出版社，2009年）。
- 宋鎮照等，**當代中共的東亞外交策略與關係：區域霸權的興起？**（臺北：五南，

- 2011年)。
- 尾崎春生，**中國的強國戰略：日本人解讀中國 2050**（北京：東方出版社，2012年）。
- 李義虎，**地緣政治學：二分論及其超越 兼論地緣整合中的中國選擇**（北京：北京大學出版社，2007年）。
- 林自新等譯，**饑餓的地球村：新食物短缺地緣政治學**（上海：上海科教出版社，2012年）。
- 武曉迪，**中國地緣政治的轉型**（北京：中國大百科全書出版，2006年）。
- 俞可平等，**中國模式與北京共識**（北京：社會科學文獻出版社，2006年）。
- 洪丁福，**國際政治新論**（臺北：群英，2006年）。
- 徐小傑，**新世紀的油氣地緣政治：中國面臨的機遇與挑戰**（北京：社會科學文獻出版社，1998年）。
- 郝瀛，**中國鐵路建設概論**（北京：中國鐵道出版社，1998年）。
- 馬丁·賈克，**當中國統治世界**（臺北：聯經，2010年）。
- 張文木，**世界地緣政治中的中國國家安全利益分析**（山東：山東人民出版，2004年）。
- 習近平，**習近平談治國理政**（北京：外文出版社，2014年）。
- 許勤華，**新地緣政治：中亞能源與中國**（北京：當代世界，2007年）。
- 陳民耿，**地緣政治學**（臺北：華岡出版公司，1976年）。
- 陳牧民等，**圖解國際關係**（臺北：五南，2012年）。
- 陸俊元，**地緣政治的本質與規律**（北京：時事出版社，2005年）。
- 麥艾文，**中共的國際行為**（臺北：國防部，2011年）。
- 喬舒亞·庫珀·雷默等，**中國形象**（北京：社會科學文獻出版社，2006年）。
- 斯皮克曼，**和平地理學**（北京：商務印書館，1965年）。
- 斯蒂芬等·哈爾珀，**北京說了算**（臺北：八旗文化，2011年）。
- 葉自成，**地緣政治與中國外交**（北京：新華出版社，1998年）。

- 趙春明，**圖解中國經濟**（北京：人民出版社，2013年）。
- 齊建華·莫里斯·包和帝，**世界糧食安全與地緣政治**（北京：中央編譯出版社，2012年）。
- 劉雪蓮，**地緣政治學**（長春：吉林大學，2002年）。
- 樓耀亮，**地緣政治與中國國防戰略**（天津：天津人民出版社，2002年）。
- 潘志平，**中亞的地緣政治文化**（新疆：新疆人民出版社，2003年）。
- 潘革平譯，**石油地緣政治**（北京：社會科學文獻出版，2008年）。
- 範利鴻譯，**海權論**（陝西：師範大學出版社，2007年）。
- 蔡東杰，**中國外交戰略 傳統及其變遷**（臺北：五南，2013年）。
- 蔡東杰，**當代中國外交政策**（臺北：五南，2014年）。
- 蔣新衛，**冷戰後中亞地緣政治格局變遷與新疆安全和發展**（上海：上海社會科學院，2011年）。
- 盧光盛，**地緣政治視野下的西南周邊安全與區域合作研究**（北京：人民出版社，2012年）。
- 閻學通等，**中國崛起及其戰略**（北京：北京大學出版社，2005年）。
- 閻學通等，**中國崛起靠什麼**（湖南：湖南人民出版社，2010年）。
- 謝淑麗，**脆弱的強權**（臺北：遠流，2008年）。
- 羅立，**國際關係精要**（臺北：晶華文化，2009年）。
- 嚴春松譯，**地緣政治學：國際關係的地理學**（上海：上海社會科學院，2011年）。

二、中文期刊

- 王逸舟，「面向 21 世紀的中共外交：三種需求的尋求與平衡」，**戰略與管理**（北京），第 2 期（1999 年），頁 18-27。
- 王元綱，「樂觀的現實主義：國際關係守勢現實主義之評析」，**國際關係學報**，第 18 期（2003 年），頁 41-58。
- 毛峰，「日本高鐵挺進東南亞對抗中國」，**亞洲週刊**（香港），第 27 卷 45 期（2013

- 年)，頁 26-31。
- 江迅，「中國籌建兩洋高鐵連接大西洋太平洋」，**亞洲週刊（香港）**，第 28 卷第 31 期（2014 年），頁 24-32。
- 江迅，「中國高鐵外交抗衡日本在東南亞勢力」，**亞洲週刊（香港）**，第 27 卷 41 期（2013 年），頁 22-29。
- 林友順，「泰高鐵再啟動連接中國大馬」，**亞洲週刊（香港）**，第 28 卷 32 期（2014 年），頁 14-15。
- 江迅，「中國高鐵進軍墨西哥加州莫斯科」，**亞洲週刊（香港）**，第 28 卷 45 期（2013 年），頁 30-32。
- 江迅，「亞投行助中國高鐵走出去」，**亞洲週刊（香港）**，第 28 卷 45 期（2013 年）頁 33。
- 甘均先等，「絲綢之路的復活：中國高鐵外交解析」，**太平洋學報（北京）**，第 18 卷 17 期（2010 年），頁 23-30。
- 林利民，「環球高鐵建設情景及其地緣政治影響」，**現代國際關係**，第 5 期（2014 年），頁 4。
- 阮宗澤，「中國外交創造和平崛起平臺」，**瞭望新聞週刊（北京）**，第 50 期（2003 年），頁 14-19。
- 喻希來，「新興世界大國的成長之旅：光榮與夢想」，**戰略與管理（北京）**，第 6 期（1999 年），頁 1-17。
- 趙春山，「中共滲透非洲的大動脈-坦尚鐵路的修建」，**東亞季刊**，第 4 卷第 1 期（1972 年），頁 102-121。
- 鄭又平、林彥志，「中共「走出去戰略」之分析：跨世紀中共經濟的轉變」，**展望與探索**，第 6 卷第 8 期（2008 年），頁 45-62。
- 鄭端耀，「布希政府安全戰略發展評析」，**遠景基金會季刊**，第 4 卷第 2 期（2003 年），頁 1-37。
- 鄭端耀，「國際關係攻勢與守勢現實主義理論爭辯之評析」，**問題與研究**，第 42 卷第 2 期（2003 年），頁 1-21。

張登及，「希拉蕊訪問大陸周邊國家戰略意涵：攻勢現實主義分析」，**展望與探索**，第 10 卷第 8 期(2012 年)，頁 11-16。

唐欣偉，「美國國關學界對中國之評估：以攻勢現實主義與權力移轉為例」，**政治科學論叢**，第 58 期（2013 年），頁 47-70。

「全面解讀一帶一路」，**天下雜誌**，第 571 期（2015 年 4 月），頁 89。

「看懂絲路經濟體」，**今周刊**，第 955 期（2015 年 4 月），頁 62。

姚正嘉，「從地緣政治淺談中國大陸和平崛起與美國重返亞洲」，**海軍學術雙月刊**（台北），第 46 卷第 4 期（2012 年 8 月），頁 50。

郭建中，「中國大陸一帶一路戰略改變與發展中國家關係」，**中共研究**，第 49 卷第 3 期（2015 年 3 月），頁 42。

楊少強，「中國高調出國蓋鐵路 竟賠錢換來的」，**商業週刊**，第 1409 期（2014 年 11 月），頁 117。

鄭又平、林彥志，「中國「走出去戰略」之分析：跨世紀中國經濟的轉變」，**展望與探索**，第 6 卷第 8 期（2008 年 8 月），55 頁。

三、網路電子資源

「一帶一路的棋局觀」，**金融時報中文網**，2015 年 4 月 28 日，
<http://www.ftchinese.com/story/001061687?full=y>。

「一帶何來，一路何去」，**北京新浪網**，2015 年 5 月 12 日，
<http://news.sina.com.tw/article/20150512/14356918.html>。

「中日齊推高鐵外交 美印將成未來主戰場」，**騰訊財經**，2015 年 4 月 7 日，
<http://finance.qq.com/a/20150407/040131.htm>。

「中央密集批復中西部鐵路 三個投資百億項目獲批」，**21 世紀經濟報導**，2014 年 10 月 17 日，
<http://finance.jrj.com.cn/2014/10/17071318183638.shtml>。

「中共鐵道安全管理條例」，**中共中央人民政府網站**，
http://big5.gov.cn/gate/big5/www.gov.cn/xinwen/2014-03/31/content_2651187.htm。

「中共鐵道法」，**中共中央人民政府網站**，
http://chinese.joins.com/big5/article.do?method=detail&art_id=123919。

- 「中俄共建莫斯科－喀山高鐵協定將有望月底簽署」，**新華網**，2015年5月12日，http://news.xinhuanet.com/2015-05/12/c_127793545.htm。
- 「中俄高鐵合作啟程 獲進入俄羅斯市場許可」，**中共中央政府門戶網站**，http://big5.gov.cn/gate/big5/www.gov.cn/zhengce/2014-10/15/content_2765247.htm。
- 「中俄高鐵項目推進 金融資本輔佐高鐵項目境外開花」，**中國新聞網**，2015年2月13日，<http://big5.chinanews.com:89/fortune/2015/02-13/7061475.shtml>。
- 「中泰大米換高鐵重啟：合作升級里程增加 500 公里」，**人民網**，2014年12月22日，<http://finance.people.com.cn/n/2014/1222/c1004-26249709.html>。
- 「中國打造高鐵巨無霸 大力推行高鐵外交」，**新華社**，2015年2月16日，http://military.china.com/important/11132797/20150216/19313922_all.html。
- 「中國周邊外交的形勢分析與戰略對策」，**中共國家發展改革委國際合作中心**，2014年9月15日，<http://www.icc-ndrc.org.cn/Detail.aspx?newsId=4512&TId=179>。
- 「中國的高鐵外交」，**韓國中央日報中文版**，2014年8月25日，http://chinese.joins.com/gb/article.do?method=detail&art_id=123918。
- 「中國展開基礎設施出口攻勢」，**日經中文網**，2014年10月29日，<http://zh.cn.nikkei.com/china/ceconomy/11609-20141029.html>。
- 「中國高鐵：國家安全戰略的新支點」，**中華人民共和國國防部**，2014年10月8日，http://www.mod.gov.cn/big5/mobilize/2014-10/08/content_4541832.htm。
- 「中國高鐵走出去歐亞、中亞、泛亞：揭秘中國高鐵三大戰略方向」，**南方週末**，2011年4月22日，<http://www.infzm.com/content/58078>。
- 「中國高鐵走出去機遇與挑戰並存」，**中國國際廣播電臺國際線上版**，2014年6月18日，http://gb.cri.cn/42071/2014/06/18/6891s4582050_1.htm。
- 「中國興起全球秩序重組 院士朱雲漢：台灣應學以小事大」，**東森新聞網**，2015年3月18日，<http://www.ettoday.net/news/20150318/480553.htm>。
- 「中國鐵路走出去：賣裝備 還要推標準」，**中國評論**，2014年5月9日，<http://hk.crntt.com/crn-webapp/touch/detail.jsp?coluid=7&kindid=0&docid=103>

177325。

「中國鐵路走出去戰略再次提速:政府主導走出去」, **中商情報網**, 2014年1月9日, <http://big5.askci.com/news/201401/09/091721556634.shtml>。

「中國鐵路網重塑世界地緣政治」, **亞洲財經**, 2015年3月3日, <http://www.asft.cc/china/20150303-wangmingyuan-china-railway/>。

「中國鐵路網重塑世界地緣政治」, **亞洲財經網**, 2015年3月3日, <http://www.asft.cc/china/20150303-wangmingyuan-china-railway/>。

「中國鐵道技術走向世界」, **成報**, 2014年10月5日, http://www.singpao.com/xw/nd/201410/t20141005_530469.html。

「中國鐵道走出去:賣裝備 還要推標準」, **中國評論**, 2014年5月9日, <http://mag.chinareviewnews.com/doc/1031/7/7/3/103177325.html?coluid=4&kindid=16&docid=103177325>。

「中鐵、北車聯手 競標俄高鐵案」, **中時電子報**, 2015年5月4日, <http://www.chinatimes.com/newspapers/20150504000094-260203>。

「分析:APEC 峰會 重金打造的亞太夢」, **BBC 中文網**, 2014年11月11日, http://www.bbc.co.uk/zhongwen/trad/indepth/2014/11/141111_china_apec。

「升級 提速 加力」, **人民網**, 2013年10月26日, http://paper.people.com.cn/rmrb/html/2013-10/26/nw.D110000renmrb_20131026_1-03.htm。

「日本高度緊張印度總理來華 中日高鐵暗戰展開」, **騰訊財經**, 2015年5月14日, <http://finance.qq.com/a/20150514/037347.htm>。

「王毅:2015年中國外交關鍵詞是一個重點、兩條主線」, **新華網**, 2015年3月8日, http://news.xinhuanet.com/politics/2015lh/2015-03/08/c_1114560497.htm。

「王毅:一帶一路是中國向世界提供的公共產品」, **中華人民共和國外交部**, 2015年3月23日, http://www.mfa.gov.cn/mfa_chn/zyxw_602251/t1247712.shtml。

「外事訪問習李如何分工」, **共識網**, 2014年10月9日, <http://www.21ccom.net/articles/world/zlwj/20141009114374.html>。

「交通部推進三大戰略鐵路借勢出海」, **中國鐵建**, 2015年3月20日,

<http://www.crcc.cn/g674/s1689/t49542.aspx>。

「企業動態統計資料」，**中共國家鐵路局**，2014年10月29日，

<http://www.nra.gov.cn/fwzd/zlzx/xgqy/fz/>。

「江澤民：在99《財富》全球論壇上海開幕晚宴上的講話」，**新華網**，1999年9月27日，

http://big5.xinhuanet.com/gate/big5/news.xinhuanet.com/ziliao/2000-12/31/content_488725.htm。

「江澤民走出去戰略的形成及其重要意義」，**人民網**，2008年11月10日，

<http://finance.people.com.cn/GB/70392/8313311.html>。

「我國鐵路『走出去』戰略發展形勢喜人」，**新華網**，2010年01月07日，

<http://www.big5.ahradio.com.cn/news/system/2010/01/07/000447354.shtml>。

「李克強 促銷中國高鐵」，**聯合新聞網**，2014年11月11日，

<http://udn.com/NEWS/MAINLAND/MAI1/%E6%9D%8E%E5%85%8B%E5%BC%B7%E8%A8%AA%E6%B3%B0%20%E6%8E%A8%E9%8A%B7%E5%A4%A7%E9%99%B8%E9%AB%98%E9%90%B5%E6%8A%80%E8%A1%93-8220957.shtml>。

「李克強：企業要搶抓機遇讓中國裝備走出去」，**南方都市報**，2014年8月25

日，http://gongkong.ofweek.com/2014-08/ART-310045-8420-28871190_2.html。

「李克強總理的高鐵外交：全方位推銷高鐵有底氣」，**人民網**，2014年8月25

日，<http://finance1.people.com.cn/BIG5/n/2014/0825/c1004-25529654.html>，

「走出去，中國高鐵有賺嗎」，**深圳商報**，2014年11月4日，

http://szsb.sznews.com/html/2014-11/05/content_3051881.htm。

「走出去專題」，**中國鐵建**，2014年1月14日，

<http://www.crcc.cn/g674/s1689/t40331.aspx>。

「走出去專題」，**中國鐵建**，2014年1月5日，

<http://www.crcc.cn/g674/s1689/t40331.aspx>。

「走出去專題」，**中國鐵建**，2014年1月5日，

<http://www.crcc.cn/g674/s1689/t40331.aspx>。

「走出去專題」，**中國鐵建**，2014年10月18日，

<http://www.crcc.cn/g674/s1689/t40331.aspx>。

「奉行現實主義的中國：進攻還是防禦？」，**政見**，2013年5月29日，

<http://cnpolitics.org/2014/05/a-tale-of-two-realisms-in-chinese-foreign-policy/>。

「泛亞高鐵下月動工建設」，**京華時報**，2014年5月8日，

http://epaper.jinghua.cn/html/2014-05/08/content_87865.htm。

「泛亞鐵路宏圖助推中國高鐵外交」，**中國日報中文版**，2014年8月26日，

http://caijing.chinadaily.com.cn/2014-08/26/content_18490329.htm。

「俄羅斯運輸市場的基本狀況」，**中國商品網**，2007年10月12日，

<http://big5.ec.com.cn/gate/big5/ccn.mofcom.gov.cn/spbg/show.php?id=6418&ids=1>。

「美國太平洋鐵路改變美國國運的太平洋鐵路」，**太平網**，2015年5月20日檢
索，<http://tpy.taipingwang.cn/q/i/c.html>。

「美媒：中國在巴爾幹的高鐵外交抵消成本上升」，**環球時報**，2014年11月3
日，

<http://big5.chinabroadcast.cn/gate/big5/gb.cri.cn/42071/2014/11/03/6651s4752455.htm>。

「孫中山與中國鐵路」，**中國工程院**，2011年11月17日，

http://www.cae.cn/cae/html/main/col241/2012-02/27/20120227140300443952957_1.html。

「高柏：在一帶一路戰略中如何打理中印關係？」，**搜狐評論**，2015年5月15
日，<http://star.news.sohu.com/20150515/n413094919.shtml>。

「高鐵：中國經濟與政治實力的延伸軌道」，**BBC 中文網**，2014年10月14日，

http://www.bbc.co.uk/zhongwen/trad/china/2014/10/141014_analysis_china_hs
。

「高鐵頻出海 優勢意義何在？」，**中國鐵建**，2014年10月8日，

<http://www.crcc.cn/g674/s1689/t46281.aspx>。

「國際鐵路運輸通道探析」，**新疆天山網**，2006年6月29日，

<http://www.ts.cn/big5/channel162/1884/1889/200606/30/283092.html>。

「從南北車擬合併看中國高鐵外交」，**齊魯晚報**，2014年11月1日，

<http://finance.jrj.com.cn/2014/11/01165318278311.shtml>。

- 「探討：中國鐵路外交的機遇與挑戰」，中國鐵建，2014年12月3日，
<http://www.crcc.cn/g674/s1689/t47581.aspx>。
- 「推動共建絲綢之路經濟帶和 21 世紀海上絲綢之路的願景與行動」，新華網，
http://news.xinhuanet.com/world/2015-03/28/c_1114793986.htm。
- 「盛光祖：正在闊步前行的中國高鐵」，中國鐵建，2014年10月8日，
http://www.guancha.cn/sheng-guang-zu/2014_10_08_273865.shtml。
- 「習近平：讓命運共同體意識在周邊國家落地生根」，新華網，2013年10月25日，
http://news.xinhuanet.com/politics/2013-10/25/c_117878944_2.htm。
- 「習近平出訪中亞的中國夢」，台灣醒報，2013年9月10日，
<https://anntw.com/articles/20131009-7mDp>。
- 「習總出訪哈、俄、白 3 國背後的隱情？」，人民網，2015年5月12日，
http://blog.sina.com.cn/s/blog_4d6613930102vq4u.html?tj=fin。
- 「莫迪訪華有望簽百億美元大單 中印鐵路合作或成重中之重」，新華網，2015年5月15日，
http://news.xinhuanet.com/fortune/2015-05/15/c_127803389.htm。
- 「貫穿東西南北 俄羅斯戰略依賴大鐵路」，人民網，2004年10月27日，
<http://www.people.com.cn/GB/paper68/13266/1189540.html>。
- 「陸南泉：中、俄與中亞國家關係的未來走向」，共識網，2014年10月27日，
http://www.21ccom.net/articles/world/zlwj/20141027115294_all.html。
- 「陸推共同體意識 強化周邊外交」，中時電子報，2013年10月27日，
- 「陸發改委：鐵路建設移轉中西部」，中時電子報，2014年10月22日，
<http://www.chinatimes.com/newspapers/20141022001009-260303>。
- 「港媒：中國鐵道網重塑世界地緣政治」，網易新聞，2015年2月27日，
<http://news.163.com/15/0227/21/AJG7QG2M00014AEE.html>。
- 「搶印度高鐵商機 中日激戰」，中時電子報，2015年5月2日，
<http://www.chinatimes.com/newspapers/20150502000089-260203>。
- 「新聞中心」，中國北車股份有限公司，2014年10月18日，
<http://www.chinacnr.com/272-660-3384.aspx>。
- 「試析西伯利亞大鐵路的國際地緣經濟作用」，中國知網，年份不詳，

<http://xuwen.cnki.net/CMFD-2004135462.nh.html>。

「對中國鐵路全面實施走出去發展戰略的幾點思考」，中國共產黨新聞網，2010年8月16日，<http://theory.people.com.cn/GB/49154/49156/12454648.html>。

「閻學通：崛起困境與中國外交新特徵」，中國共產黨新聞網，2014年12月10日，<http://theory.people.com.cn/BIG5/n/2014/1210/c112851-26183122.html>。

「總理高鐵外交背後：中國高鐵技術和性價比佔優勢」，南方都市報，2014年8月25日，

http://gongkong.ofweek.com/2014-08/ART-310045-8420-28871190_2.html。

「薛力：一帶一路折射的中國外交風險」，金融時報中文網，2014年12月30日，<http://www.ftchinese.com/story/001059886?full=y>。

「鐵路的經濟與戰略價值」，中國報新聞網，2014年8月12日，<http://big5.huaxia.com/js/js wz/00218748.html>。

「鐵路對經濟發展的重大意義」，東方財富網，2008年11月15日，<http://guba.eastmoney.com/news,600528,4311780.html>。

「鐵路營業里程破10萬公里 高鐵運營里程破1萬公里」，人民網，2014年01月09日，<http://politics.people.com.cn/n/2014/0109/c70731-24071426.html>。

「鐵道部與工行簽署協定攜手鐵路走出戰略合作」，中共中央政府門戶網站，2010年1月5日，http://www.gov.cn/gzdt/2010-01/05/content_1503408.htm。

「鐵道部與工商銀行簽協議 實施鐵路走出去戰略合作」，新華網，2010年1月5日，

http://big5.xinhuanet.com/gate/big5/news.xinhuanet.com/fortune/2010-01/05/content_12757446.htm。

「觀察者裝備外交主題網站」，觀察者，2014年11月17日，<http://www.guancha.cn/WenYang/ZhuangBeiWaiJiao>。

羅慶生，「地緣戰略理論的回顧與前瞻」，不詳，2015年5月19日檢索，<http://sa003.epage.au.edu.tw/bin/downloadfile.php?file...fname>。

四、英文書籍

- Cooper, Joshua Ramos. *The Beijing consensus: Not on the New Physics of Chinese Power*. London, UK: foreign Policy center, 2004.
- Edmund W. Gilbert. *British Pioneers in Geography* . London, UK: David & Charles; 1st Edition edition,1972.
- Mearshimer, John. *The Tragedy of Great Power Politics*. New York: W.W.Norton and Co.2001.*Military and Security Developments Involving the People's Republic of China*, N.Y,USA: office of Secretary of military,2012.
- Sloan, Geoffrey R. *Geopolitics in United States Strategic Policy*. Washington,D.C: Martin's Press,1988.
- Wayne, M. *China's Economic Conditions*. Washington,D.C: Congressional Research Service,2012.

五、英文期刊

- Dragan Pavlicevic , “China’s Railway Diplomacy in the Balkans Publication, ” *China Brief*, Vol. 14 Issue: 20 October 23, 2014.
- Foot, Rosemary. “Chinese Strategies in a U.S Hegemonic Global Order: Accommodating and Hedging .” *International Affair*, Vol. 82, No 1, January 2006, pp. 77-94.
- Friedberg, Aaron. “The Future of U.S-China Relations: Is conflict Inevitable? ” *International Security*, Vol. 30, No 2, Fall 2005, pp. 7-45.
- Lin, Yves-Heng . “A Tale of Two Realisms in Chinese Foreign Policy.” *China: An International Journal*, Vol. 9, No 2, September 2011,pp. 299-312.
- Zoell, Tom. “High-Speed Empire” *Foreignpolicy* , No 205 , March-April 2014 ,pp. 46-51.
- Zhao,Suisheng. “China’s Periphery Policy and Its Asia Neighbor.” *Security Dialogue*, Vol. 30, No 3, 1999, pp. 335-346.

六、英文網路資源

Beth Loyd, "China's Railway Calls for High-Speed Diplomacy," *Yahoo!-ABC News*

Network, Mar 9, 2010,

<<http://abcnews.go.com/Travel/europe-asia-days-proposed-high-speed-rail-network/story?id=10048404>>

Geoff Wade, "Changing Asia: China's high-speed railway diplomacy," *The*

Australian Strategic Policy Institute, Dec 2, 2013,

<<http://www.aspistrategist.org.au/changing-asia-chinas-high-speed-railway-diplomacy/>>

Jennifer Meszaros, "The planned high-speed railway between Singapore and

Kunming in China could be the catalyst for even greater Chinese influence in the region," *Sea-Globe.com*, July 7, 2014,

<http://sea-globe.com/aboard-laos-rail-china-southeast-asia/>

Keith Bradsher, "Speedy Trains Transform China," *New York Times*, September

23, 2013,

<http://www.nytimes.com/2013/09/24/business/global/high-speed-train-system-is-huge-success-for-china.html?pagewanted=all&_r=0>

Scmp Editoria, "China's rail diplomacy has huge potential for the nation and allies,"

South China Morning Post, September 17, 2014,

Thitinan Pongsudhirak, "Thitinan Pongsudhirak: Geopolitical ripples from Thailand's coup," *Nikkei Asian Review*, July 31, 2014,

<[http://asia.nikkei.com/magazine/20140731-Enter-Alibaba/Viewpoints/Thitinan-](http://asia.nikkei.com/magazine/20140731-Enter-Alibaba/Viewpoints/Thitinan-Pongsudhirak-Geopolitical-ripples-from-Thailand-s-coup)

[Pongsudhirak-Geopolitical-ripples-from-Thailand-s-coup](http://asia.nikkei.com/magazine/20140731-Enter-Alibaba/Viewpoints/Thitinan-Pongsudhirak-Geopolitical-ripples-from-Thailand-s-coup)>

Teddy Ng, "China builds influence, one railway at a time," *South China Morning*

Post, September 09, 2014,

<<http://www.scmp.com/news/china/article/1588156/china-builds-influence-one-railway-time>>

Wang Ling, "China's High-Speed Rail Diplomacy," *Worldcrunch*, June 28, 2014,

<<http://www.worldcrunch.com/rss/world-affairs/china-039-s-high-speed-rail-diplomacy/railways-high-speed-market-technology-li-keqiang/c1s16312/#.VFx0IGQVHIU>>

<<http://www.scmp.com/comment/insight-opinion/article/1594128/chinas-rail-diplomacy-has-huge-potential-nation-and-allies>>

Xu ,Changchun, “Expert interpretation of high-speed rail diplomacy: Chinese diplomacy upgrade from the social dimension to economic aspects,” *Wantinews*, May 7,2014,

<<http://www.wantinews.com/news-8336063-Expert-interpretation-of-high-speed-rail-diplomacy:-Chinese-diplomacy-upgrade-from-the-social-dimension-to-economic-aspects.html>>

