



析論21世紀初期——大陸東南 沿海鐵路建設之戰略意涵

作者簡介



施澤淵備役上校，陸官校41期、特戰學校師資班、步校正規班231期、陸院69年班、戰院77年班；曾任排、連、營、旅長、副署長、主任教官，現任職於中華戰略學會研究員。

提 要>>>

- 一、溯自1769年蒸汽機問世之後，鐵路運輸之於陸上交通遂為世人所競相運用。1914年第一次世界大戰期間，鐵路端末即為兵力集結或戰略機動的起迄點；抑或作為大軍作戰後勤輜重的補給基地，致其軍事價值愈形重要。
- 二、回顧1950年代，「國、共」戰爭末期，國軍在魯東地區、徐蚌會戰受挫，究其原因固然很多；但鐵（公）路悉遭破壞，導致軍需補給難以支援前線作戰而失利。
- 三、1990年年初，大陸「鐵道部」研提「京、滬高速鐵路路線方案構想報告」以來，高速鐵路之發展構想為之浮現，但在「八五計畫」期間並無重大進展。1998年5月，大陸「鐵道部」先後推動「四縱四橫」、「八縱八橫」高速鐵路建設計畫，積極建設珠三角、長三角及冀京津與環渤海灣的鐵路網絡，意圖改善東南沿海與內陸之間的城鄉差距，以及長江兩岸的鐵路運

輸；猶有甚者，進而以北京為中心，使之在8小時之內，可及境內主要省會或重要城鎮，藉以改善沿線的產業結構，同時深化政、經發展的影響力。

四、2008年5月以降，大陸東南沿海諸多縱向、橫向鐵路相繼開通，加之兩岸關係多所改善；特別是大陸規劃「海西區」，並以實質措施優惠臺商以來，致使東南沿海因「三通、直航」與「金、馬」地區「小三通」之便，交流更趨頻繁。但鐵路建設亦可用於國防軍事用途，一旦兩岸情勢逆轉，相對衝擊臺海安全。本文爰以客觀、務實的態度，擬就其戰略意涵著予分析，期能在「臺灣優先」的考量之下，針對其平、戰兩用的狀況研提拙見於后，並請讀者多所體會，共同維護臺海安全。

關鍵詞：四縱四橫、八縱八橫、客運鐵路專線

前 言

大陸在今年春運期間，媒體報導，「武廣線」高速鐵路客運專線以394公里的時速，穿梭在武漢——廣州兩地；加之長途客運班車的輸送，以及民工騎摩托車返鄉，使返鄉過年的人潮，不若去年來得壅塞¹。武廣高速鐵路客運專線擁有班次密、行車時間短，以及載客量大的優勢，自去（2009）年12月下旬通車以來，立即對大陸民航客機及長途客運造成排擠效應。廈門航空公司駐武漢市的營運部即對外表示：「依據最新一季冬春季航班數據

顯示，與去年同期相比，武漢飛南京的航班，由以往每日5班減至2班，運輸量減少60%，載客量減少70%²。」其後復有大陸媒體報導，此一貫穿華中、華南的交通大動脈，全程1,069公里，行車時間僅須3小時8分鐘³，顯示高速鐵路對當地壅塞的客運確實有所助益。

另有大陸媒體報導，武廣高鐵通車後，舉凡行車距離在500到800公里，或在1,000公里以上者，已對民航機、長途公路班車引發鯰魚效應；而高速鐵路客運專線也要提高服務質量，拉近民眾接納的心理，才能在春運之後持續營運。然就中國

1 〈美媒稱中國駕著高鐵駛向未來〉《環球時報》，北京，<http://www.huanqiu.com/>，2010年1月5日。

2 〈高鐵勾勒中國經濟新版圖、此領域將掄世界第一〉，鼎盛軍事，<http://mil.jschina.com.cn/2009/1229/4557.htm>，2009年12月29日。

3 〈大陸春運高峰將屆、運輸壓力大增〉《青年日報》，2010年2月6日，版5。另「京臺」高速鐵路可望在2014年之前完工通車。



大陸「四縱四橫」的發展現況，乃至於「八縱八橫」未來營運情勢，無論是商旅客運或攬貨運輸，對其政經情勢，乃至於城鄉發展均會產生不同的變化。但若用於戰略投送或對外軍事用兵，特別是有關東南沿海涉臺軍事部署方面，均因鐵路運輸擁有平、戰一體的功能，得以相互調配而備受重視。基於此，茲以21世紀初期大陸高速鐵路整建近況為主軸，就其建設成效與戰略意涵為輔，臚列研析所見於后。

21世紀初期——中國大陸高速鐵路之戰略布局

一、「四縱四橫」客運專線鐵路建設現況

(一)四縱（南北向）客運專線

1.「京哈」客運專線：該線由北京發車，沿途行經承德、瀋陽，並以哈爾濱為終點。「京哈」線分由瀋陽——大連支線及「盤營」（盤錦——營口）客運專線所組成；外加「京沈」客運專線、「哈大」客運專線，全長1,700公里，是華北連絡東北的重要鐵路幹線，也是振興東北、維繫國防安全的重大基礎建設。

2.「京滬」客運專線：該線又稱「京滬」高鐵線，全長1,318公里；由北京發車，沿途行經天津、濟南、徐州、蚌埠、南京等站，並以上海為終點。依據1990年4月大陸「鐵道部」草擬的《京滬高速鐵路線路方案構想報告》顯示，「京滬線」屬華北與華東之間的通道，也是連接北京、上海兩大會區間的連外窗口，具有相

當重要的指標性。目前京滬線正在鄉城段積極趕工中，未來也與寧滬交會於此，是城際鐵路重要的起訖點，也是東西向鐵路客運的轉接處⁴。

3.「京港」客運專線：「京港」線起自北京，沿途行經石家莊、鄭州、武漢、長沙、廣州，最後行抵深圳，並以香港為終點站。該線全長2,260公里，是連接華北、華中和華南精華地區的交通大動脈。京港線不僅是南、北的交通大動脈，同時也與京石客運專線、石武客運專線、武廣客運專線、廣深港客運專線相連貫。由於武廣線自去年10月通車以來，已是嶺南鐵路建設的重要櫥窗，他日全線貫通後，有助於鐵路沿線向兩側拓展延伸，嘉惠沿線民眾的客貨運輸及其政經情勢的穩定。

4.「滬杭甬福深」客運專線：該線以改善東南沿海的鐵路交通為主；由上海發車後，沿途行經杭州、寧波、溫州、福州、廈門等地，並以深圳為終點。該線全長1,600公里，除與滬杭甬客運專線相容外，尚須與甬臺溫鐵路、溫福鐵路、福廈鐵路及廈深鐵路等線相連貫，也是連接長三角與珠三角的重要鐵路建設。

(二)四橫（東西向）客運專線

1.「青太」客運專線：「青太」線以青島為起點，經濟南、石家莊等站，迄太原終點站。青太線由膠濟客運專線、石濟客運專線及石太（石家莊——太原）客運專線所組成，全長770公里；它是華北地區東西向的鐵路動線，也是今日透過延伸

4 〈京滬高鐵開車在即 蘇州相城準備分一大杯羹〉，中評社，http://www.chinareviewnews.com/doc/1011/4/8/3/101148331_3.html?coluid=7&kindid=0&docid=101148331&mdate=1126172341，2009年11月26日。

線連接山東賓州、澤荷、曲阜為腹地，以及連接環渤海灣為窗口的重要鐵路動脈。

2.「徐蘭」客運專線：「徐蘭」線由徐州發車，沿途行經鄭州、西安、寶雞，並以蘭州為終點。徐蘭線分由鄭徐客運專線、鄭西客運專線、西寶客運專線、寶蘭客運專線所組成，全長1,400公里，是連接華東及西北地區的鐵路網絡，也是加速西部大開發的基礎建設工程之一。

3.「滬漢蓉」客運專線：該線全長1,600公里，由上海發車，沿途行經南京、合肥、武漢、重慶，並以成都為終點。其中，上海至南京段，仍與京滬客運專線、滬寧城際鐵路共線；但從南京到成都段則分由「合寧鐵路、合武鐵路、漢宜鐵路、宜萬鐵路（宜昌至利川段）、渝利鐵路、遂渝鐵路」及部分「遂成鐵路」（成都——遂寧）所組成。該線除宜萬段在穿越喀斯特地形和神農架等特殊地形，須減緩行車時速為160公里外，其餘各路段均可維持在200~250公里／小時之間，是蜀中連接華東濱海地區的重要鐵路網絡。

4.「滬昆」客運專線：該線全長2,080公里，自上海發車後，沿途行經杭州、南昌、長沙、貴陽，最後以昆明為底站。滬昆線以客運為主，分由滬杭甬客運專線（上海——杭州——寧波段），並與

東南沿海客運專線、杭長客運專線、長昆客運專線所組成；也是連接華東、華中和西南地區的鐵路網絡，其重要性與京廣線相當。

2007年4月中國大陸約有6,003公里的鐵路完成提速。其中，時速超過250公里以上者計846公里；2008年以降，除京九鐵路、漢丹鐵路、湘桂鐵路及寧啟鐵路等路段，仍持續進行提速改建工程外，全境鐵路總里程已達8萬公里，鐵路的複線率（與原路段平行或加鋪雙軌者）也高達36.2%，致使其完成鐵路電氣化者提升到34.6%，旅客載運量更高達14億6,000萬人次，顯示其「四縱四橫」（如圖一）已初具成效⁵。相較於中國大陸龐大的13億人口，及其低落的人均鐵路里程數，大陸仍有一段相當大的改善空間，因此要有「八縱八橫」以資接續。

二、「八縱八橫」客運專線建設現況

「八縱八橫」是大陸「鐵道部」納入「十·五計畫」（2001~2005）的重要建設項目。大陸「鐵道部」部長劉志軍為此表示：「中國鐵路現代化建設取得的成就，已經在國際上產生了重大影響⁶。」北京《環球時報》亦在武廣線通車後報導：「預計到了2012年，中國大陸計畫建成近40條縱橫交錯的高鐵路線，因此大陸必須與美、俄進行高鐵合作⁷。」其後，

5 〈2012年四縱四橫快速客運網成形〉《旺報》，<http://news.chinatimes.com/2007Cti/2007Cti-News/2007Cti-News-Content/0,4521,50502268+112009122400500,00.html>，2009年12月24日。

6 林琮盛，〈中國鐵路走出去、與美俄進行高鐵合作〉《聯合報》，<http://udn.com/NEWS/MAINLAND/BREAKINGNEWS4/5352881.shtml>，2010年1月7日。大陸「鐵道部」部長劉志軍為此曾於2010年1月6日，在其主持全國鐵路工作會報時發表此一論述。

7 〈美媒：中國駕著高鐵駛向未來〉《環球時報》，<http://money.163.com/10/0105/22/5SA2EQO6002524T6.html>，2010年1月5日。



大陸「四縱四橫」及後續高鐵網



四縱

●京滬哈(大連)高鐵
總長/1700公里 時速/350公里
跨過/北京、瀋陽、大連、長春、哈爾濱
通車/2014年(秦皇島已通)

●京滬高鐵
總長/1318公里 時速/380公里
跨過/北京、天津、蚌埠、南京、上海
通車/2012年(京津段已通)

●京廣深高鐵
總長/2260公里 時速/350公里
跨過/北京、鄭州、武漢、深圳
通車/2012年(武廣段已通)

●滬杭甬福深高鐵
總長/1600公里 時速/350公里
跨過/上海、杭州、寧波、福州、深圳
通車/2011年(甬溫段已通)

四橫

●青石太高鐵
總長/770公里 時速/350公里
跨過/青島、濟南、石家莊、太原
通車/2012年(石家莊至太原已通)

●徐鄭蘭高鐵
總長/1400公里 時速/350公里
跨過/徐州、鄭州、西安、蘭州
通車/2017年(鄭州至西安已通)

●滬漢蓉高鐵
總長/2078公里 時速/350公里
跨過/上海、武漢、重慶、成都
通車/2015年(南京至武漢已通)

●滬昆高鐵
總長/2200公里 時速/350公里
跨過/上海、杭州、貴陽、昆明
通車/2016年(上海至杭州10月將通車)

大西部

中共為發展大西部，陸續規畫西部高鐵路(或短程的城際鐵路)，預計到2020年前完工，形成2萬公里的高速鐵路網，包括：

北京至福州、昆明至廈門、成都至蘭州、成都至西安、成都至貴陽、成都至昆明、重慶至西安、重慶至昆明、重慶至貴陽、重慶至鄭州、貴陽至廣州、貴陽至南寧、南寧至昆明、南寧至廣州、南京至杭州



圖一 大陸鐵路建設—「四縱四橫」示意圖

資料來源：維基百科，<http://www.gissea.cn/html/2006-06/485.htm>，2010年1月7日。

大陸「鐵道科學研究院」首席研究員黃強亦為此表示：「大陸在興建中和即將興建的高速鐵路客運專線，以及城際鐵路建設里程已達1萬7,000公里。到了2020年，時速在200公里以上的快速、高速鐵路，總里程將達7萬5,000公里⁸。」

興建中的「八縱八橫」以貫通南北、連絡東西為主，其中縱向高鐵以「京哈通道、沿海通道、京滬通道、京滬高鐵、京九通道、京廣通道、大湛通道、包柳通道、蘭昆通道」為主⁹；橫向高鐵則以「京蘭通道、青藏鐵路、運煤北通道、運煤南通道、陸橋通道、寧西通道、沿江通道、滬昆通道、西南出海通道」為主，彼等具有連接精華地區，深入二、三線城市的功能¹⁰。然在「八縱八橫」之中，仍以「京臺」高速鐵路對臺的影響力最受矚目¹¹。究其原因，實乃京臺高鐵的合福段（合肥——福州）距離臺灣最近，建成之

後對兩岸的交流情勢最為直接，對臺海的安全也顧慮最大。

「合福段」自今年1月1日動工以來，預計兩年內即可竣工。該段鐵路全長833公里，設計時速250公里，但行車時速維持在200公里上下；通車後，往返兩地僅需3小時，可拉近華東與東南沿海的距離。據大陸「鐵道部」稱，彼等分別在廈門站、福州站各留一處對臺通道，伺臺灣方面同意後再開鑿海底隧道，並與高雄、新竹兩地相連後凝為一體¹²。另據大陸媒體報導，隨著上海舉辦「世博會」的需要，大陸相關單位自2007年起，即在長三角投資超過1,000億元人民幣，開工興建12條快速鐵路以滿足其交通需求。目前僅知，滬寧線、滬杭線可望在今年7、10月陸續通車外，其餘各路段須待2、3年後方能竣工。

此外，趕工中的尚有寧杭線（南京

8 〈京滬高鐵路線圖〉《聯合報》，2009年4月4日，版A13。

9 八縱通道之細部路線依序為：京哈通道（北京—哈爾濱—滿州里）、沿海通道（瀋陽—大連—煙臺—無錫—（上海）—杭州—寧波—溫州—廈門—廣州—湛江）、京滬通道（北京—上海）、京滬高鐵、京九通道（北京—南昌—深圳—九龍）、京廣通道（北京—漢口—廣州）、大湛通道（大同—太原—洛陽—瀘陽—柳州—湛江）、包柳通道（包頭—西安—重慶—貴陽—柳州）、蘭昆通道（蘭州—成都—昆明）。

10 橫向高速鐵則以京蘭通道（北京—呼倫浩特—蘭州）、青藏鐵路、煤運北通道（大同—秦皇島、神木—黃驊）、煤運南通道（太原—德州、長治—濟南—青島、侯馬—月山—新鄉—兗州—日照）、陸橋通道（連雲港—蘭州—烏魯木齊—阿拉山口）、寧西通道（南京—西安）、沿江通道（重慶—武漢—九江—蕪湖—南京—上海）、滬昆通道（上海—株州—懷化—貴陽—昆明）、西南出海通道（昆明—南寧—黎塘—湛江）為主，彼等具有東西向連絡之功能。

11 京滬高鐵沿途計24個車站，由北向南依序為北京南站，沿途行經廊坊、天津西站、天津南站、蒼州西站、德州東站、濟南西站、泰州西站、曲阜東站、滕州東站、棗莊、滁州南站、南京南站、鎮江西站、丹陽北站、徐州、宿縣、蚌埠、青崗、常州北站、無錫東站、蘇州北站、昆山南站、上海虹橋站等。其中北京南站、上海虹橋及南京南站係三大城際交通大站，也是縱橫交錯的交會處，其重要性甚於一般。

12 賴錦宏，〈京福快速鐵、合福段開工〉《聯合報》，2010年1月1日，版A19。



——杭州)、杭甬線(杭州——寧波)、寧安線(南京——安慶)、合蚌線(合肥——蚌埠)、杭黃線(杭州——黃山)、金溫線(金華——溫州)、合福線(合肥——福州)、杭長線(杭州——長沙)、淮揚鎮線(淮安——揚州——鎮江)、連鹽線(連雲港——鹽城)等10線鐵路。此外尚有鄭徐線(鄭州——徐州)、杭黃線(杭州——黃山)、滬通線(上海——南通)、青島經日照至連雲港線、九景衢線(九江——景德鎮——衢州)、皖贛新雙線(蕪湖——寧國——績溪)、連雲港經淮安至鎮江線、合銅線(合肥——銅陵),以及寧啟線(南京——南通——啟東)、海安至洋口段的二期工程等11個客運專線¹³;但在眾多新(擴)建工程中,仍以長三角及東南沿海的鐵路建設最為密集,有助於吸納外(臺)商之經貿活動及大陸對外窗口之展示。

大陸推動東南沿海鐵路建設之戰略意涵

大陸東南沿海的鐵路建設悉由「鐵道部」第二、四勘察設計院主導,並以福、廈地區為其主要分段點。若以福、廈地區為核心,該地區以北的鐵路建設以甬臺溫線、溫福線及福廈客運專線為主;南部地區則以福廈線、廈深線為主,並將贛龍線

拓寬為複線工程。另將鷹廈線鐵路電氣化及龍福鐵路、福廈鐵路、峰福鐵路電氣化一併納入,使之成為一個完整的區域鐵路網絡。茲就其鐵路建設的功能與戰略意涵分述如后:

一、鷹廈線

鷹廈線起造於1954年2月,悉由共軍及民工協建而成。該線全長約705公里,歷經4年,迄1957年12月竣工¹⁴。該線以軍需運輸為主,沿途行經鷹潭、資溪、光澤、邵武、順昌、來舟、外洋、青州、沙縣、三明、永安、麥園、漳平、華安、廈門等站,屬贛閩地區通往廈門的連外鐵路。1958年8月「金門戰役」期間,鷹廈線是重要的軍運路線;也是共軍賴以後勤補給的運輸保障線。1979年「美、中」建交後,客貨兼具的運輸功能逐漸浮現,但外洋站(外福——南平支線)迄今仍以軍需運輸為主,並不辦理客貨運等業務。

1986年8月26日大陸推動鷹廈線鐵路電氣化,同時規劃「四期、四段」(永漳段、來永段、鷹來段及漳廈段)改建工程,以拓寬其部分路段的雙軌¹⁵。7年4個月之後,該線終於在1993年12月26日,完成部分路段的拓寬工程。依據卮樂義論著的《捍衛行動》一書顯示,共軍在「96年臺海飛彈危機」期間,曾以沿著鷹潭線兩側的二砲陣地,先後對臺發射三波10

13 何明國,〈長三角沿海城市、鐵路快易通〉《旺報》,2009年9月25日,版A12。

14 〈鷹廈鐵路〉,百度百科網, http://74.125.153.132/search?q=cache:2MII_vX8aGQJ:baike.baidu.com/view/26781.htm+%E9%B7%B9%E5%BB%88%E9%90%B5%E8%B7%AF&cd=3&hl=zh-TW&ct=clnk&gl=tw, 2009年12月7日。

15 此等工程由大陸相關鐵道工程及號誌工程單位,包括「上海鐵路局、福州鐵路分局、鷹廈外福線工程指揮部、北京設計研究院、鐵道部電氣化工程局、福州鐵路工程總公司、鐵道部通信信號公司上海工程公司、南昌鐵路工程總公司和福州鐵路分局」共通參與全般設計工作及沿線修繕工程。

枚「M族」的導彈，使其重要性不減當年¹⁶。

鷹潭線除與浙贛鐵路交會於鷹潭外，另有外洋山——南平支線、外福線（外洋山——福州）鐵路相交，其後復於2005年與贛龍鐵路的延伸線相對接，使福廈地區的鐵路網絡與之成型。其後，大陸復有溫福高速鐵路、贛龍線雙軌電氣化，以及建造廈深線（廈門——深圳）的構想。2008年初，鷹潭市政府向福建省「發改委」再次研提此一構想，除將行車時速提升到200公里以上，加鋪雙線、鐵路電氣化之外，並將其後續工程納入規劃。如今鷹潭線又因兩岸簽署ECFA，及其成立「海峽西岸經濟特區」（海西區）的構想，相對凸顯其平、戰兩用的重要性。

二、贛龍鐵路新建工程

贛龍鐵路是贛、閩地區的重大鐵路

建設，該線起造於2001年12月8日，歷經4年施工，直到2004年年底始告竣工，並於次年4月開始營運。該線連接贛縣與龍岩間地區，車行龍岩之後可與龍廈線或龍泉線相接之後出海¹⁷，故為贛、閩地區或閩、粵地區的重要連外鐵路。目前贛龍線每日對開客運列車12車次¹⁸，搭配貨運班車行駛兩地。據東南網報導，由北京發車到龍岩的「海西號」特快車，單程僅需26小時，是貫通華北、華中，連接華南等地的鐵路幹線¹⁹。2008年以降，大陸「鐵道部」為提升其運量，曾於2009年3月24日啟動擴建工程²⁰；該工程起自贛州，沿途行經于都、西江、瑞金、長汀、冠豸山、上杭至龍岩站，其中複線即達272公里832公尺，工期長達3年半，預計後年完工通車²¹。

複線工程完工後，以其200公里時速

- 16 卞樂義，《捍衛行動—1996年臺海飛彈危機風雲錄》（臺北：黎明文化事業股份有限公司，2006年12月三刷），頁284～291。
- 17 〈國家發改委正式批准、計畫年內開建〉，新浪網，<http://finance.sina.com.cn/roll/20050404/10541485193.shtml>，2009年12月14日。
- 18 〈贛龍鐵路通車〉，互動百科網，<http://www.hudong.com/wiki/%E8%B5%A3%E9%BE%99%E9%93%81%E8%B7%AF>，2009年12月14日。
- 19 佔曉華，〈贛州市召開昌吉贛城際鐵路、贛龍鐵路複線、贛州市中心城區鐵路建設總體規劃方案研討會〉，江西省發改委，<http://74.125.153.132/search?q=cache:HfHjncvuoFsJ:big5.jiangxi.gov.cn:82/gate/big5/www.jxdpc.gov.cn/fwgwzdt/sxfgwdt/20090320/083840.htm+%E8%B4%9B%E9%BE%8D%E9%90%B5%E8%B7%AF&cd=17&hl=zh-TW&ct=clnk&gl=tw>，2009年3月20日。
- 20 〈自由的百科全書，維基百科〉，<http://74.125.153.132/search?q=cache:tZItugYjPZgJ:zh.wikipedia.org/wiki/%E8%B5%A3%E9%BE%99%E9%93%81%E8%B7%AF+%E8%B4%9B%E9%BE%8D%E9%90%B5%E8%B7%AF&cd=2&hl=zh-TW&ct=clnk&gl=tw>，2009年12月14日。
- 21 張子軍、薛輝，〈贛龍鐵路複線獲國家發改委正式批准、計畫年內開建〉，福建東南網，http://74.125.153.132/search?q=cache:iQRpj11QptsJ:big5.southcn.com/gate/big5/www.pprd.org.cn/jiaotong/200903/t20090325_56400.htm+%E8%B4%9B%E9%BE%8D%E9%90%B5%E8%B7%AF&cd=11&hl=zh-TW&ct=clnk&gl=tw，2009年3月25日。



穿梭兩地，可使經貿活動與軍事運輸互蒙其利。有關贛龍鐵路的民生運輸與商旅功能，固為世人所期待；但其軍事用途亦有助於跨境增援及兵力投送。平可夫為此透過「合眾國際社」對外聲稱，大陸在江西地區部署的東風-15型（DF-15）導彈，其射程足以涵蓋臺灣東部海域²²。2010年3月1日元樂義復以〈鐵路連結飛彈網絡，戰略威懾臺海〉為題（如圖二），猶言贛龍鐵路有利共軍之攻守併舉。若其報導屬實，則大陸東南沿海興建中的贛龍複線，其竣工後的軍事用途堪與昔日的鷹廈鐵路

相當，對日趨和緩的臺海情勢而言，難免令臺灣民眾的心理蒙上一層陰影。這也是馬總統自當選我國第12屆總統及其就任迄今，竭力改善兩岸關係時，多次呼籲大陸「撤飛彈、釋善意」的關鍵所在。

三、福廈客運專線

福廈鐵路是福州通往廈門的重要濱海鐵路，也是兩岸在軍事對峙時期，大陸重要的軍事運輸鐵路。至於時下規劃的「福廈客運專線」，則是第四次鐵路提速計畫的成果；同時也是1996年以來大陸「鐵道部」，竭力趕工興建的濱海鐵路。福



圖二 大陸東南鐵路飛彈網絡示意圖。

資料來源：元樂義，〈鐵路連結飛彈網絡，戰略（導彈）威懾臺海〉《中國時報》，2010年3月1日，版A14。

22 元樂義，〈鐵路連結飛彈網絡，戰略（導彈）威懾臺海〉《中國時報》，2010年3月1日，版A14。

廈客運專線可與甬臺溫客運專線相接，該線自2004年7月成案以來，次年7月定案，並於同年9月30日分段完工通車。福廈客運專線自福州南站發車，沿途停靠閩侯、長樂、福清、莆田、仙游、惠安、泉州、馬巷鎮及廈門等站，已於去年12月31日完工，今年4月即將行駛客運班車²³。由於福廈客運專線全長僅達260餘公里，單線行車時間約需1小時餘；另有跨海支線連接廈門島，不僅是連接離島的客運路線²⁴，也是他日廈門連接金門的重要跨海鐵路，其重要性更是非比尋常。

四、廈深客運專線

廈深客運專線是連接閩、粵兩地的客、貨兩用鐵路，但以客運為主。該線全長502餘公里，沿途停靠廈門、漳州、潮州、汕頭、揭陽、汕尾、惠州、深圳等地，車行時速設定在200~250公里之間。1998年5月廣深鐵路領先完成電氣化之後，大陸東南地區的鐵路建設於焉開啟。如今隨著廣深專線後續改建工程的施工，有助於廣深線經深圳站與廈深線連接，並據此形成東南鐵路網絡。2008年1月6日廈深客運專線的廣東段已先行動工，因此不排除提前在後年年底即可通車²⁵。廈深複線竣工後，可縮短昔日繞經惠州、河源、龍川、梅州至潮州等站的動線，據以改善行車速度，有利於東南沿海的商旅、經貿

與軍事運輸。

其次，完工後的廈深客運專線，行車速度不僅可達250公里以上；更重要的，截彎取直後的鐵路可以不經龍岩而直趨廈門港，有助於廣州地區的進出口運輸或兵力投送。易言之，大陸若以廈深客運專線、福廈客運專線、龍岩複線、溫福客運專線共網後，必可大幅度改善此一地區的投資環境及經貿活動。反之，若其轉為軍事用途，致其兵力投送的密度與攻擊節奏將更趨靈活多變，相對壓縮臺海的預警空間及民眾的安全感。因此，期待兩岸之間透過協商，儘早簽署「兩岸軍事互信機制」，以制約共軍的軍事行動，相對穩定臺海的安全情勢，提升臺灣民眾的安全感。

五、溫福高速鐵路

溫福高速鐵路又稱「溫福線」，是大陸「四縱四橫」之一。該線起造於2005年8月，2009年7月1日完工並開始攬貨，9月28日開始試營運。溫福線由大陸「鐵道部」第十八局規劃監造，浙、閩兩省及「上海鐵路局」集資興建，全長320公里298公尺²⁶，是大陸一級雙線、電氣化高速鐵路，也是浙、閩地區的第一條高速鐵路²⁷。若以福州、上海兩地為起訖點，以200公里或250公里時速，僅需2小時即可抵達²⁸。2009年9月28日溫福線與甬臺溫鐵路聯營後，溫福線的功能因串連兩地而

23 賴錦宏，〈福廈鐵路昨天通車〉《聯合報》，2010年1月1日，版A19。

24 〈福廈鐵路〉，維基百科，<http://zh.wikipedia.org/zh-hk/%E7%A6%8F%E5%8E%A6%E9%93%81%E8%B7%AF>，2009年12月11日。

25 〈廈深鐵路〉，維基百科全書網，<http://zh.wikipedia.org/zh-hk/%E5%8E%A6%E6%B7%B1%E9%93%81%E8%B7%AF>，2009年12月4日。

26、27、28 於下頁。



備受大陸民眾喜好²⁹。2009年秋「海峽論壇」在福州召開時，大陸方面曾提議以跨海支線延伸平潭，再經海底隧道直通新竹，期能形成完整的京臺高速鐵路³⁰。此舉可聯繫「冀京津、長三角、海西區」及臺灣地區，強化兩岸的經貿活動與觀光商旅，亦有助於兩岸民眾一票到底，免除轉換交通工具或過境折騰之苦。但其前提，在於兩岸能否持續「化異求同」，共同維繫臺海的安全與和平。

大陸加速東南沿海鐵路建設 ——對兩岸關係之影響

鐵路建設雖屬民生建設的基礎工程，亦為國防建設重要的一環，兩者具有平、戰一體的功能而互為主從。就時下兩岸關係而言，溯自2008年5月馬總統英九先生

就職以來，兩岸關係遂因「九二共識」、「一中各表」而有回溫之勢。同年7月「三通、直航」為之開啟，兩岸交流在眾人期待中為之開展。2009年11月16日兩岸完成「金融監理備忘錄」（MOU）換文之後³¹；復於次月22日，就「兩岸經濟合作架構協議」（ECFA）達成業務性的磋商³²。此期間，2009年「海峽論壇」曾以「海西區」作為強化兩岸交流的特定地區，據以落實兩岸產業標準認證、漁業勞務合作及早期收穫清單的特定試行區³³。持平而論，兩岸人民因此得以擴大交流、便利商旅、促進宗教、文化活動，有助於兩岸民眾逐漸消除疑慮，共同締造臺海的安全與和平。其次，大陸內部在發展高速鐵路機車動力系統³⁴、改善高速鐵路施工工法、提升客車車廂研製水平、優化長途

- 26 〈溫福鐵路地圖〉，科圖網，<http://74.125.153.132/search?q=cache:Y0YPyM41HaEJ:www.kemap.net/map/tielu/luxian/3543.html+%E6%BA%AB%E7%A6%8F%E9%90%B5%E8%B7%AF%E5%9C%96&cd=5&hl=z h-TW&ct=clnk&gl=tw>，2009年12月18日。
- 27 該線起於溫州，沿途行經瑞安北站、瑞安、鰲江等站，越過分水關之後，經過蒼南、福鼎、太姥山、霞浦、福安、寧德、羅源、連江、樟林等站，迄福州東站，其中211公里屬新建，對浙閩交通頗有助益。
- 28 〈溫福鐵路動車組試運行、最高時速292公里〉，星島環球網，http://74.125.153.132/search?q=cache:B976XP N5pSMJ:news.stnn.cc/chengshi/200909/t20090914_1124772.html+%E6%BA%AB%E7%A6%8F%E9%90%B5%E8%B7%AF%E5%9C%96&cd=37&hl=zh-TW&ct=clnk&gl=tw，2009年9月14日。
- 29 余榮華，〈福建首條高速鐵路溫福鐵路開通〉，人民網，<http://74.125.153.132/search?q=cache:RjB3Sq3G z2sJ:news.xinmin.cn/rollnews/2009/09/28/2649487.html+%E6%BA%AB%E7%A6%8F%E9%90%B5%E8%B7%AF%E5%9C%96&cd=39&hl=zh-TW&ct=clnk&gl=tw>，2009年9月28日。
- 30 〈高鐵勾勒中國經濟新版圖、此領域將居世界第一〉，鼎盛軍事，<http://mil.jschina.com.cn/2009/1229/4557.htm>，2009年12月29日。
- 31 陳怡慈、仇佩芬，〈簽署MOU兩岸卸下白手套〉《中國時報》，2009年11月17日，版A4。
- 32 林庭瑤，〈張銘清：四次江陳會聚焦ECFA〉《經濟日報》，2009年9月29日，版A3。
- 33 海基會，〈大陸公布支援福建省加速建設海峽西岸經濟區的若干意見〉（臺北；兩岸經貿月刊，第210期，2009年6月），頁33。
- 34 於下頁。

營運服務與行車準點管理等面向均有所斬獲。簡言之，大陸在加速東南沿海鐵路建設的同時，無論是承平時期的基礎建設、機械製造，乃至於客服、管理等軟性工作均有所助益。

然若大陸以其高速鐵路的建設成果用於對臺軍事威懾，則必衝擊臺海的安全情勢，甚且影響臺澎地區的安全。諸如大陸「鐵道部」及福建省政府曾在2008年3月，就《關於推進海峽西岸經濟區新一輪鐵路建設會談暨會議紀要》提出說明。據其對外發表資料顯示，大陸針對兩岸情勢，特別規劃兩條「東、西向」的高速鐵路，並計畫以其延伸線在福建沿海出海後，穿過海底隧道可與臺北、高雄兩地相連。據其說明顯示：北線由「京臺」高速鐵路擔綱，列車由北京出發，沿途停靠蚌埠、合肥、巢湖、銅陵、績溪、黃山、上饒、武夷山、南平、福州、平潭等地，經海底隧道再直趨臺灣新竹。由於「京滬線」高速鐵路分由「京蚌段、合蚌段及合福段」客運專線所組成，行車時速介於200~310公里之間，是大陸高鐵伸入臺灣的交通大動脈。

南線則由「昆臺」高速鐵路擔綱，列車由昆明發車後，沿途停靠貴陽、桂林、郴州、贛州、龍岩、廈門、漳州、泉州，

並在泉州預留對臺的出口。昆明乃雲南省的省會，其鐵路建設有助於大陸西南地區的發展，同時復可加速臺商西進二線城市；也有助於大陸加速推動「後門式歐亞大陸橋地緣戰略」的建設與開發，使此一「平戰一體、攻防兼備」的鐵路建設更具實質意義。據臺灣知名學者劉大年稱，「海西區」雖以福建省為主體，卻也包括浙南、粵東地區及贛省東南地區，然其軟硬體建設及經濟規模卻不及珠三角或長三角，其生產成本及工業化的程度相對較低。加之海西區，擁有25萬平方公里的土地及9,000餘萬人，占中國大陸土地總面積僅達2.65%³⁵。2008年該地區的平均國民生產總值（Gross Domestic Product, GDP）僅逾2,700美元³⁶，因此在工業化及製造業方面，兩岸可透過ECFA的合作架構，持續在農林、漁牧、石化、鋼鐵或服務業方面與之交流。

設若大陸以其建設成果用於對臺軍事行動，則會產生甚於往昔的動員能力與反應速度。見諸2007年中、俄「和平使命」（Peace Mission-2005）聯合軍演之跨國鐵運；2008年「確山、厲兵、前鋒、聯合」系列演習，以及2009年中、俄「和平使命」（Peace Mission-2009）聯合軍演³⁷、「跨越-2009」（Stride-2009）系列演習中，迭見共軍利用鐵、公路進行戰略

34 〈對抗高鐵、大陸南航推公車式密集航班〉，中央社，<http://udn.com/NEWS/MAINLAND/BREAKINGNEWS4/5315733.shtml>，2009年12月18日。

35 《大陸常用辭語彙編—海西區》，大陸常用辭語編輯委員會編，2009年1月，頁374。

36 劉大年，〈海西區與ECFA〉《中國時報》，2009年5月19日，版A19。

37 石希，〈和平使命-2009中俄聯合反恐軍演即將舉行〉，人民網，<http://military.people.com.cn/BIG5/42962/9616823.html>，2009年7月8日。



投送，備顯其鐵路運輸的重要性。以去年「跨越-2009」演習期間，共軍在「中央軍委會」核定下，分由「瀋陽、蘭州、濟南、廣州」四個軍區各抽調1個師的兵力，動員5萬餘眾、6萬餘件各式武器裝備，往返里程5萬公里；採「東西交叉、南北對進」的方式，仿倣「萬里赴戎機、關山渡若飛」的精神，以海運、汽運、民航機及高速鐵路等輸具投送兵力，愈顯其傾注優勢兵力以期爭勝的目的³⁸。

謹以廣州軍區所屬第121機步師為例，該師先遣偵察部隊搭民航機前往，師主力所屬的坦克車和軍用卡車，則由鐵路運送，部分部署到濟南軍區的輕裝部隊，則以高速鐵路（判為武廣線）投送，使鐵路運輸的功能為之發揮無遺³⁹。此外，贛龍鐵路自2005年4月營運以來，以其斜交之勢與福廈鐵路相接，再與鷹廈鐵路相連後，使昔日由贛州、吉水、樟樹、南昌、鷹潭等地至廈門地區，行車時間即可縮短為6~7小時，因此擁有秘匿企圖及快速投送的隱蔽之利。再者雙龍鐵路（廣東龍川——福建龍岩），可供廣州軍區快速投送至海南或福、廈地區；京滬線、溫福線、鷹廈線、贛龍線等高速鐵路，則有利於濟南軍區、北京軍區所屬戰略預備隊快速投入。故而，國軍必須因應此一變化，精於計量、勤於演練，方能提升其戰備整備與應變能力，以期獲致最大的成功公

算。

結 論

回首2009年的兩岸交流情勢，可謂「外馳而內張」，以兩岸當前的政治氛圍觀之，國人及臺商固然樂見兩岸和平發展，也期待大陸釋出善意，藉以化解60年來的歷史遺緒。然鑑於大陸「四縱四橫」、「八縱八橫」逐年貫通，固然有助於大陸所謂的「和平崛起」，加速其經濟生活的改善與民眾行的便利性。但若大陸欲以鐵路建設用於軍事行動，則有加速國防動員、兵力投送及跨境增援的能力。國人如何繼「兩岸一甲子研討會」之後，以臺灣優先為前提，就「兩岸軍事互信機制」及「金、馬地區非軍事化」有所協商，以化解兩岸不確定的危機。其次，國人在竭力改善兩岸關係的同時，能否針對大陸鐵路電氣化、複線拓寬工程多所研究；同時本著「凡事豫則立，不豫則廢」的精神，針對其未來發展趨勢多所關切，斯為維繫臺海安全應有的態度與作為。

收件：99年2月23日

第1次修正：99年2月26日

第2次修正：99年3月5日

接受：99年3月8日

38 《陳虎點兵：“跨越-2009”演習會告訴我們什麼？》，新華網，http://big5.xinhuanet.com/gate/big5/news.xinhuanet.com/mil/2009-05/08/content_11330188.htm，2009年5月8日。

39 黃肇松，〈解放軍跨越演習的臺前與幕後〉，《中國時報》，2009年8月20日，版A24。