

中共「走出去」戰略中的「高鐵外交」： 以泛亞高鐵為例

High-Speed-Rail Diplomacy under China's Go-Global Strategy: The Pan- Asian High-Speed-Rail Case

張東勝 (Dong-Sheng Zhang)

國防部心理作戰大隊第三中隊上尉分隊長

摘 要

中共近年經濟得以迅速起飛，主要是憑藉初期「引進來」戰略的成功。後為因應國際政經局勢變遷與國內對戰略性資源需求的大增，便鼓勵國內具有比較優勢之企業對外投資與拓展，是其「走出去」戰略之主要構想。且在「走出去」戰略架構下，憑藉其經濟實力、高鐵技術優勢及國家領導階層在外交場合的積極推銷，使「高鐵外交」成為中共繼「乒乓外交」、「熊貓外交」及「孔子學院外交」後，新啟動之另一外交形式與戰略。而東南亞國家是中共重要貿易夥伴，近年藉由「泛亞高鐵」的推動，在經濟發展、地緣戰略及能源安全等方面，與東南亞各國相連結，提升自身在此區域的影響力，突破美、日的圍堵態勢。

關鍵詞：「引進來」戰略、「走出去」戰略、高鐵走出去、高鐵外交、一帶一路

Abstract

Over the past decades, China's economy has been growing fast while relying on the success of the Bring-in strategy during the first phase of its economic reform. Later, in response to the changes in global economy and politics and its increasing demand for strategic resources, China encourages the domestic companies to go global for investments and expansion. Under the architecture of Go-global strategy, High-Speed-Rail diplomacy has become a new type of strategy, which depends on China's economic strength, high-speed rail technique, and China leaders' actively promoting their HSR in many parts of the world.

Countries in Southeast Asia have always been the important trading partners of China. In the past decades, China has been trying to link all the nations in this region together in terms of economic development, geostrategic and energy security with the Pan-Asian high-speed rail promote, which also boosts China's influence in this area and breaks the containment launched

by the U.S.A. and Japan.

Keywords: Bring-in Strategy, Go-global Strategy, Go global for High-Speed Rail, High-Speed Rail Diplomacy, One Belt and One Road

壹、前言

中共近年來經濟得以迅速起飛，起初是以低廉勞力優勢，以吸引外資進入，創造出豐沛製造業動能，帶動國內經濟發展，是「引進來」戰略的一大成功，累積了龐大資金與外匯存底，也讓中共逐漸崛起成為眾所矚目的強大經濟體。只是隨著經濟發展與結構逐漸改變下，僅憑藉「引進來」戰略將無法維持高度的發展態勢，因此中共當局認為應向外拓展，對外投資，並開展海外加工貿易，融入全球經濟體系的運作，並希望透過對外投資，以獲得國外先進技術及天然資源，促進國內企業國際化，提高在全球市場的競爭力，便策劃了「走出去」戰略，且自2001年「國民經濟和社會發展十五計畫」起，「引進來」與「走出去」戰略皆列於其中並為重點持續執行之戰略，¹其中在建立國內首條高速鐵路之後，高鐵即成為此戰略的執行焦點之一。

中共高鐵吸收並整合引進之先進技術後，發展出一套專屬中共之系統。高鐵在國內受到政府高度重視，且建構起國家交通命脈之網絡，是中共新興戰略性產業中最亮眼之一，另也藉由貫徹落實「走出去」戰略，高鐵與其高端技術之系統向國際強力輸出，與全球多國合作，成為中共新型態之外交模

式。「走出去」戰略與「高鐵外交」相互結合後，不僅能夠增加營收利益，更能擴展中共在國際上之政治與經濟的影響力。

貳、中共「走出去」戰略之背景與政策內涵

一、戰略背景

追求經濟發展是中共的首要目標，而在改革開放初期的1979年至1997年間，中共對於發展海外投資的基本態度僅是根據經濟發展的需要，量力而為，只需穩定的擴大企業對外投資及跨國經營行為，較無積極對外拓展的規劃。只是在國家本身經濟不斷的發展下，人民整體經濟與生活水準也不斷向上提升，因此在1997年中共召開第十五次全國人民代表大會時，因應國際政經環境的變遷與國內經濟發展下對於戰略性資源需求大增的情況，大會報告提出國家要積極參與區域經濟一體化（整合）及全球多邊貿易的體系，並鼓勵較能發揮中共比較優勢的企業對外投資，以求加強運用國內與國外的「兩個市場、兩種資源」的構想。

1998年江澤民在第十五屆二中全會中指導要有步驟、有系統地去組織一批擁有實力與優勢的國有企業走出去，至南美洲、非洲、中東、中歐與中亞等處投資設廠，使較為成熟的產業能夠在境外有較為良好的發

¹「引進來」即是引進外資與技術之意；「走出去」則為鼓勵本國企業對外輸出资本與技術；另自2006年十一
五起，均改稱為「規畫」而非「計畫」。

表1 中共各五年計畫(規劃)有關「走出去」戰略之政策目標與重要內容

計畫(規畫)	政策目標	重要內容
十五計畫	將原本「引進來」戰略調整為「引進來」與「走出去」戰略並重。	1. 鼓勵企業對外投資，拓展國內與國際經濟及技術之合作。 2. 政府將針對「走出去」戰略制訂與創造符合戰略執行之條件與環境。
十一五規畫	全面落實「走出去」戰略。	1. 政府將全力支持國內具有比較優勢之企業直接對外投資或跨國經營，擴大與國際的資源合作與開發。 2. 鼓勵國內企業參與國外基礎設施之建設，以提升國內工程承包之水準與穩健的勞務合作關係。 3. 持續完善境外投資之體系與規範建立。
十二五規畫	持續結合「引進來」的外資投資與「走出去」的對外投資之並重策略。	1. 借鑑參考國外經營管理之概念與制度，以融入全球經濟體系。 2. 加快實施「走出去」戰略，積極發展海外工程承包與勞務合作關係。 3. 加強開發有利改善境外合作當地民生之項目，以塑造其良好形象，提升軟實力。
十三五規畫	實施「優進優出」戰略。	1. 因應本身經濟成長放緩，規劃中以「轉型創新」為主軸，推動各項產業創新發展，期從「中共製造」轉為「中共創造」之目標。 2. 以鋼鐵、建材、鐵路、電力、汽車、通訊、航空、工程機械、船舶和海洋工程、化工、有色、紡織等12項產業為發展重點，運用海外投資、技術合作、工程勞務承包以及裝備出口等方式，拓展國際合作。 3. 持續推動裝備、技術、標準與服務等項目並以集團企業模式「走出去」，貫徹「引進來」與「走出去」戰略並重，促進經濟發展與國際合作之成效。

資料來源：

1. 〈國民經濟和社會發展第十個五年計畫綱要〉，《人民網》，2001年3月18日，<<http://www.people.com.cn/GB/shizheng/16/20010318/419582.html>>（檢索日期：2015年10月15日）；夏衛，〈中國大陸技術引進政策之調整與實施〉，《遠景基金會》，第6卷第3期，2005年7月，頁175-212；霍慶生、趙乾峰，〈中國企業實施「走出去」戰略的幾點思考〉，《商場現代化》，第461期，2006年3月，頁72-73；〈中華人民共和國國民經濟和社會發展第十三個五年規劃綱要〉，《中央政府門戶網站》，2016年3月17日，<http://www.gov.cn/xinwen/2016-03/17/content_5054992.htm>（檢索日期：2016年4月11日）
2. 作者自行整理。

展；中共於2000年召開十五屆五中全會，會中所通過之《中共中央關於制定國民經濟和社會發展第十個五年計畫的建議》內容明確且也是首次提出「走出去」戰略的概念，並同時將「走出去」戰略列為四大發展戰略之一；²於2001年正式將「走出去」戰略列入

中共的「十五計畫」中並實施（如表1）。³

因此可以看到，中共官方所謂的「走出去」戰略就是由政府鼓勵較能發揮本身比較優勢的企業向外拓展、對外投資，以擴大與國際經濟合作的領域與方式，持續發展對外承包工程與勞務合作，發展境外加工貿易，

2 〈中共中央關於制定國民經濟和社會發展第十個五年計畫的建議〉，《人民網》，2000年10月11日，<<http://cpc.people.com.cn/GB/64162/71380/71382/71386/4837946.html>>（檢索日期：2016年9月14日）

3 姚望，《大國崛起的步伐—中國「走出去」戰略》（北京：科學出版社，2008年），頁19。

以帶動國內的產品、服務與技術出口，且鼓勵企業與國際合作開發國內所缺乏之戰略性資源，來促進國內的產業結構調整及資源配置。⁴

二、政策內涵

從中共「十五計畫」以來，可以發現「走出去」戰略是近年中共積極融入全球經濟體系的重要途徑，且是由政府傾全力支持企業向海外拓展，讓企業在「走出去」時有強力後盾，有助於中共企業擴大海外市場，融入國際經濟體系，強化本身的競爭優勢，以提升其在國際環境中政治與經濟的影響力。另「十三五規畫」是中共近來最受全球各國所矚目的國家政策，是中共未來經濟如何轉型的關鍵構想，也是中共經濟是否能擺脫增長緩慢、扭轉經濟結構之重要規劃。「十三五規畫」著重於擴大經濟內需與消費、精進工業化程度，並透過「一帶一路」帶動國內外經貿合作，促進國際化，創造自由貿易區，建立無障礙之一體化市場。在世界經濟景氣不佳之際，許多國家都積極想與中共合作，因此保持「走出去」戰略的實施，透過與他國在各領域之合作與發展，是帶動產業升級、消耗過剩產能、提升國際競爭力與影響力的正向道路，端看中共如何在政治與經濟兩方取得平衡，以獲得國家最大利益。

前述提到中共為因應國際政治經濟環境的變化與國內對戰略性資源之需求大增，於

「十五計畫」中，調整經濟戰略以擴大對外開放且鼓勵優勢企業向外發展，在此同時，中共也體認到必須改善工業結構，振興裝備製造業，並發展高技術產業，加強與周邊國家實施經濟技術合作，才能夠提升國際競爭力，更要輔以完善基礎設施建設，才能夠改善經濟布局與結構轉型，⁵因此高速鐵路的建設即在當時被列入規劃當中，也顯示出高速鐵路在「走出去」戰略中扮演著重要的角色。

透過高鐵技術的引進與整合，加上境內高鐵路網逐漸興建成形後，中共對於本身之高鐵技術信心也逐漸增加，在「十二五規畫」的「建構綜合交通運輸體系」章節中，中共便憑著擁有高鐵完整成熟的設備與技術，更將高速鐵路列為重點發展與向外輸出的戰略性產業之一。⁶

中共藉由在高鐵技術上的發展逐漸成熟，官方正式於2009年提出「高鐵走出去」戰略，2010年即責由鐵道部針對不同國家成立了多個工作小組，更規劃出三條跨境高鐵的藍圖，⁷欲憑藉其成熟的技術與車輛及機電系統，強力輸出至世界各國。中共初步所規劃之三條跨境高鐵的路線分別為：「中亞高鐵」是自烏魯木齊出發，經中亞地區終至德國；「歐亞高鐵」則是經俄羅斯抵達歐洲；以及從雲南出發，通過東南亞國家直達新加坡的「泛亞高鐵」等三條，⁸後更提出「中

4 同註3，頁20。

5 〈2020年高鐵將覆蓋八成50萬人口以上城市。〉，《京江晚報》，2015年9月6日，〈http://difang.gmw.cn/newspaper/2015-09/06/content_109018828.htm〉（檢索日期：2015年9月18日）

6 于曉、矯磊，〈「走出去戰略」概述〉，《僑務工作研究》第159期，2011年，〈<http://qwgyzyj.gqb.gov.cn/yjyt/159/1743.shtml>〉（檢索日期：2015年9月19日）

7 謝凡平，《總理爭奪戰》（臺北：領袖出版社，2014年），頁182。

8 〈中國製造2025之高鐵：中國高鐵「走出去」迎爆發元年〉，《華訊財經》，2015年12月31日，〈<http://finance.591hx.com/article/2015-12-31/0000521180s.shtml>〉（檢索日期：2016年1月17日）

俄美加高鐵」及「南亞高鐵」的願景藍圖，企圖建構起以中共為中心、連結亞、歐、美洲的高鐵網絡，實現其新「陸權」的目標。目前「中俄美加」高鐵僅停留於專家學者的討論階段，「南亞高鐵」也僅停留在構想階段，而「歐亞高鐵」、「中亞高鐵」及「泛亞高鐵」則是正與多國談判與協議中，將逐步串聯以達成其戰略目標（如圖1）。

三、窒礙因素

中共在推動「走出去」戰略的同時，本身也遭遇到許多阻礙與困難，如馬振崗、甄炳禧在《實施「走出去」戰略推動建設和諧世界》一書中提到，其困難區分為國際與國內。首先是在國內之困境，中共企業本身雖因國家推動「走出去」戰略而使得其跨國經營能力有明顯提升，也出現了不少具有相對競爭優勢產業，但在規模上仍難與國際

大型企業相抗衡，且對外投資經營產業多偏向初級產業，較缺乏高技術、服務型等高端型企業，難以獲得更大利益；另官方政策法規與配套措施不完善與行政審查程序過於繁複等，都是中共官方必須正視的自身問題。造成「走出去」戰略成效無法實質提升之困境。

在國際上，原本使經濟繁榮的經濟全球化已開始出現負面影響，造成各國興起「經濟民族主義」，紛紛在進出口方面訂定了高標準與高門檻，且許多跨國企業也加強鞏固知識產權專利等，這些作為都將提高中共於海外投資的風險；另「走出去」戰略推動之主要地區都集中於發展中國家，其政治局勢皆不夠穩定，政策缺乏連貫性，且投資環境不佳、國際金融市場動盪及恐怖主義蔓延等因素，也都是中共「走出去」戰略在國際間



圖1 大陸高鐵的全球夢

資料來源：〈大陸高鐵輸出，駛進美國要遍佈全球〉，《聯合新聞網》，2015年10月13日，<<http://udn.com/news/story/6947/1246284#prettyPhoto>>（檢索日期：2016年1月17日）

會遭遇到之挑戰，因此中共看似繁榮景象的背後，仍有其必須克服的困境。⁹

中共自「十五計畫」以來，明確規劃且推動屬於自身的經濟發展方向，逐漸從初級產業密集發展模式轉變朝高端技術方向蛻變，大大提升了經濟發展效益，將國內企業推向國際化，強化了本身在國際間之影響力。而在此發展戰略推動下，高鐵也成為其向外拓展的戰略性產業之一，而跨境高鐵的構想，也明顯展現了中共欲拓展勢力的企圖心與決心。只是在中共不斷壯大的繁榮景象下，國內企業經營相關法規建立與配套措施不夠完善、以及國際經濟環境不佳等因素，也是阻礙中共前進的關鍵。

參、中共高鐵現況與高鐵外交之推展

一、高鐵現況

在國際間對於「高速鐵路」(High Speed Rail)並沒有統一的定義，根據國際鐵路聯盟(International Union of Railways, UIC)所提供的歐盟定義建議：新建的高速鐵路設計時速達250公里以上；或是經過升級改造（如直線化、軌距標準化）的高速鐵路，其設計時速達200公里、甚至達到220公里均屬高速鐵路。¹⁰ 中共在鐵道部2013年2月1日頒行之《鐵路主要技術政策》中，對高速鐵路之定義

為僅指「新建設計運營時速250公里（含預留）及以上之動車組列車，初期營運時速不低於200公里的客運專線鐵路」；¹¹ 2014年1月1日所施行之《鐵路安全管理條例》中，定義則為「設計運行時速250公里以上（含預留），且初期營運時速200公里以上的客運列車專線鐵路」，如未符合其中一項則不被稱為高速鐵路。¹²

中共高鐵起步較其他國家要晚，但體認到鐵路是其經濟發展之關鍵，也是交通綜合運輸體系中之中樞，加上逐漸強大之經濟實力足以支撐高鐵建設所需經費，以及長期困擾的客運困境等面向，且可運用高鐵連結各大城市，促進客貨流通，也能提升內陸地區的經濟發展，縮短沿海城市與內陸鄉村的貧富差距，另也秉持「要致富先修路」之理念，因此堅定了中共發展高鐵的決心。¹³

中共於2000年時為實現政企分離之構想，將鐵道部下轄之中共鐵路機車車輛工業總公司分出成為南車與北車兩集團，於2003年3月，原鐵道部副部長劉志軍升任鐵道部部長，上任後即提出「跨越式發展」之構想，發展戰略轉變為「引進、消化、吸收、再創新」；2004年4月，國務院針對鐵路車輛與裝備，提出「引進先進技術、聯合設計生產、打造中國品牌」之要求，同年6月開始對外招標，在此期間吸引了世界高鐵大廠如：日

9 馬振崗、甄炳禧，《實施「走出去」戰略推動建設和諧世界》（北京：世界知識出版社，2009年），頁9-15。

10 “The High speed Definition of the European Union,” *International Union of Railways*, <<http://www.uic.org/highspeed#General-definitions-of-highspeed>>（檢索日期：2016年10月1日）

11 中華人民共和國鐵道部令第34號，〈鐵路主要技術政策〉，《中華人民共和國中央人民政府》，2013年1月9日，<http://www.gov.cn/flfg/2013-02/20/content_2334582.htm>（檢索日期：2015年12月28日）

12 中華人民共和國國務院令第639號，〈鐵路安全管理條例〉，《國家鐵路局》，2013年8月17日，<http://www.nra.gov.cn/zwzc/flfg/xzfg/201312/t20131231_4131.htm>（檢索日期：2015年12月28日）

13 孫永福，〈中國高速鐵路的成功之路〉，《鐵道學報》，第31卷第6期，2009年12月，頁2-3。

本川崎重工、德國西門子、法國阿爾斯通與加拿大龐巴迪等之列車、機電系統與技術，由南車與北車兩集團分別引進日本與阿爾斯通兩家廠商，而西門子後則透過降價並提供技術轉讓方式持續與北車集團接觸以獲得訂單。¹⁴ 中共也繼而吸收、整合和發展出專屬於自身之高鐵系統，¹⁵ 因此2004年可謂是中共高鐵的轉折年。而2004年1月國務院批准了《國家中長期鐵路網規劃》，明確訂立了在2020年全國鐵路營運里程達到10萬公里、建設客運專線1.2萬公里以上、客運列車時速達到200公里（含）以上之目標；¹⁶ 2008年11月國務院又批准了調整過後的《國家中長期鐵路網規劃》，2020年全國鐵路營運里程目標將增加至12萬公里以上，客運列車專線建設達1.6萬公里以上，¹⁷ 同時在2008年2月26日，鐵道部與科技部更簽署了《中國高速列車自主創新聯合行動計畫合作協議》，以奉行中央在2006年提出之「建設創新型國家」的戰略決策，透過掌握高鐵核心技術體系，再加強自主創新的力道，以突破關鍵技術、

完善自主知識產權為合作目標。¹⁸

以2008年8月1日正式開通營運的京津城際高速鐵路為開端，京津城際高速鐵路是首條中共自主研發與建造的高速鐵路路線，全長約115公里，時速達300公里，¹⁹ 後續接連多條時速達300公里以上之高速鐵路陸續投入營運，至2012年，其高鐵營運里程即已達到9,356公里，而經過6次提升速度的改良工程後，營運時速最高已可達350公里，已可與世界高鐵大國並駕齊驅，並且中共也表示已可掌握時速250公里、350公里等層級以上的包含設計施工、裝備製造、機電系統集成及營運管理等全套技術；²⁰ 根據中共鐵路總公司表示，以中共目前新興建路線、時速達250公里以上之高速鐵路為統計基礎之數據顯示，中共已建成並開通高鐵總里程達1.9萬公里，佔世界高鐵總里程60%以上，是目前全球營運里程數最長之國家。²¹ 目前中共境內也依據《國家中長期鐵路網規劃》，持續積極投入「四縱四橫」高速鐵路網（四縱：北京至上海、北京至香港、北京至哈爾濱、

14 張玥、倪瑞，〈「鐵軌上的中國」 高鐵十年，中國路徑〉，《南方周末》，2015年10月1日，〈<http://www.infzm.com/content/112049>〉（檢索日期：2015年12月28日）

15 江迅，〈中國籌建兩洋高鐵，連接大西洋太平洋〉，《亞洲週刊》，第28卷第31期，2014年8月10日，頁28。

16 〈國家《中長期鐵路網規劃》內容簡介〉，《中華人民共和國國家發展和改革委員會》，2004年1月21日，〈http://www.sdpc.gov.cn/fzgggz/fzgh/zhdt/200507/t20050720_37592.html〉（檢索日期：2015年12月28日）

17 〈中長期鐵路網規劃（2008年調整）〉，《中國網》，2012年11月2日，〈http://guoqing.china.com.cn/2012-11/02/content_26987418.htm〉（檢索日期：2015年12月28日）

18 〈科技部、鐵道部聯合簽署「中國高速列車自主創新聯合行動計畫合作協議」〉，《中國交通建設》，2008年2月26日，〈<http://zzhk.com.cn/newsdetail.php?id=352>〉（檢索日期：2015年12月28日）

19 〈京津城際軌道交通工程〉，《國家鐵路局》，2013年12月14日，〈http://www.nra.gov.cn/fwjd/hyjc/gcjs2/953/jjcjgdjtgc/201312/t20131214_3638.html〉（檢索日期：2015年12月28日）

20 〈黨報提「高鐵外交」說法：助華打開東南亞新局面。〉，《人民日報海外版》，2013年10月22日，〈<http://www.chinanews.com/gn/2013/10-22/5406485.shtml>〉（檢索日期：2015年9月18日）

21 〈陸高鐵總里程1.9萬公里 全球第1〉，《中央通訊社》，2016年1月17日，〈<http://www.cna.com.tw/news/acn/201601170297-1.aspx>〉（檢索日期：2016年1月17日）



圖2 中共「四縱四橫」高鐵路網示意圖

資料來源：〈里程冠全球，「四縱四橫」兩年通〉，《香港文匯報》，2013年11月4日，<<http://paper.wenweipo.com/2013/11/04/CH1311040004.htm>>（檢索日期：2016年1月17日）

上海至深圳；四橫：徐州至蘭州、上海至昆明、青島至太原、上海至成都）的建構（如圖2）。²² 透過高鐵網絡的成形，讓國內的珠江三角洲、長江三角洲與京津冀等經濟特區能夠更加有效的相互連結，對於拓展與融合經濟版圖有極大的助益，而以北京為中心，約10小時內皆可抵達多數省中心與大城市，人才、貨物、貿易等方面的流通也將更為順暢與便利，國家也更能整合發展。中共的高鐵建設雖起步較他國延遲，但其憑藉中央

集權國家之優勢，傾全國之力專注研發、創新，自2004年引進國外先進技術後，僅僅經過6年時間即已達到與高鐵先進國家如日本、法國、德國等平行之水準，甚至已可外銷他國，發展速度令國際驚豔。

只是一時過快的發展，僅關注高鐵速度的提升，卻反而忽略了品質與安全的重要性。2011年溫州高鐵的事故，重挫了中共高鐵的聲譽。²³ 遭逢此事故之嚴重打擊後，高鐵的發展一度滑落谷底，成為了人民的眾矢

22 〈大陸高鐵輸出，駛進美國要遍佈全球〉，《聯合新聞網》，2015年10月13日，<<http://udn.com/news/story/6947/1246284#prettyPhoto>>（檢索日期：2016年1月17日）；張閔傑，〈中國高鐵的發展現況與未來展望〉，《經濟前瞻》，第130期，2010年7月，頁126-128。

23 國務院「7·23」甬溫線特別重大鐵路交通事故調查組，〈「7·23」甬溫線特別重大鐵路交通事故調查報告〉，《國家安全生產監督管理總局》，2011年12月25日，<http://www.chinasafety.gov.cn/newpage/Contents/Channel_5498/2011/1228/160577/content_160577.htm>（檢索日期：2016年4月6日）

之的，也直接導致了2009年所提出的「高鐵走出去」戰略暫時停滯，造成高鐵在獲利上虧損慘重。

不過雖中共高鐵在溫州動車事故中遭逢重大挫敗，但在後續改進措施中，在提升安全性與各項管理機制上皆有所精進，也為往後在落實「高鐵走出去」與「高鐵外交」戰略上，累積了更為強勁的動能，也提升至與其他高鐵大國並駕齊驅、甚至超越的水準。中共高鐵的強勢發展，使高鐵成為政府作為對外發展經濟與外交合作的新工具，擁有勘查、設計、製造、施工與維護於一體的企業體，配合國家力量的支持與推動，使中共高鐵具備了「走出去」與國際競爭的多項優勢，也為國家經營「高鐵外交」踏出了一條寬廣的道路。只是中共在積極發展國內高鐵與強力對外輸出其高鐵技術及裝備之餘，仍尚無法擺脫國際對其「融合」多國高鐵技術是剽竊他國核心技術、侵犯智慧財產權之罵名。

二、高鐵外交之推展

中共「高鐵外交」一詞是在2010年首次出現於香港媒體的報導中，²⁴其內容提到，中共工程院院士王夢恕表示中共正與17個國家洽談高鐵的合作協議，主要是以東南亞與中亞等發展中國家居多，且洽談項目已進展至技術階段。合作的多數國家皆較缺乏基礎設施的相關建設，傾向運用本身之天然資源

向中共換取高鐵的建設資金援助，王夢恕認為此舉不僅能促進各國的經貿發展，也有助於各國資源進入中共，因此其認為中共即是在實施「高鐵外交」。而劉必榮教授曾於《國際觀的第一本書》中說：「一個國家欲達成外交政策目標有『外交』、『經濟』、『軍事』及『宣傳』4項工具可選擇運用。」²⁵中共的「高鐵外交」就是運用了「外交」與「經濟」兩項工具以達成其欲增加自身影響力的國家政策目標。

在「高鐵外交」政策目標下，國家主席習近平與總理李克強經常於各種國際場合中積極推銷高鐵，尤其李克強可說是中共高鐵的強力推銷員。藉由國家層級推動下，「高鐵外交」逐漸展現出成效。2014年7月25日，土耳其的安伊高鐵（安卡拉至伊斯坦堡）第二期路線通車，而此路段即是由中共承建，這也是中共首條在境外建設的高鐵路線，對於其「高鐵走出去」戰略與「高鐵外交」具有極重要的象徵意義。²⁶接續羅馬尼亞等中東歐國家、東南亞國家²⁷、英國與美國等地均陸續與中共洽談，甚至達成合作協議，也顯示出「高鐵外交」的成果相當豐碩（如表2）。

另中共在近年來所提出的「一帶一路」戰略，可說是其國家整體發展的大戰略，一方面是為因應美國的「亞太再平衡」戰略在太平洋區域所建構的圍堵態勢；另一方面也是為了解決國內產能過剩、油氣與礦產資源

24 〈港報：中國院士描述「高鐵外交」〉，《環球網》，2010年3月9日，〈<http://oversea.huanqiu.com/political/2010-03/738232.html>〉（檢索日期：2015年10月12日）

25 劉必榮，《國際觀的第一本書》（臺北：先覺出版股份有限公司，2008年），頁11。

26 〈中國海外成見首條高鐵在土耳其通車〉，《人民網》，2014年7月27日，〈<http://finance.people.com.cn/n/2014/0727/c1004-25348507.html>〉（檢索日期：2016年1月14日）

27 林惟崧，〈中國「高鐵外交」旗幟揚起 李克強邀中東歐16國領導人搭高鐵〉，《風傳媒》，2015年11月26日，〈<http://www.storm.mg/article/74681>〉（檢索日期：2016年1月14日）

表2 中共高鐵外交與國際合作概況

合作國家	合作項目	合作時間及方式	洽談結果
土耳其	連結首都安卡拉至伊斯坦堡之「安伊高鐵」第二期工程。	於2006年由中共鐵道建築總公司聯合中共機械進出口公司之合組集團在與各國競標中得標。	已於2014年7月25日建成通車。
匈牙利 塞爾維亞	連結匈牙利首都布達佩斯與塞爾維亞首都貝爾格勒之「匈塞高鐵」。	於2013年11月25日由三國總理共同宣布合作，並於2015年11月24日簽署合作文件，由中共鐵路總公司為首之企業聯合體負責承建。	已達成合作協議，且塞爾維亞段已於2015年12月23日啟動。
巴西 秘魯	連結巴西與秘魯之「兩洋高鐵」。	於2014年7月16日三國共同發表合作聲明。目前由國家層級組成聯合工作組進行路線研究。	尚正進行可行性研究。
墨西哥	連結首都墨西哥城至克雷塔羅州之「墨西哥高鐵」。	於2014年11月3日由中共鐵道建築總公司及墨西哥4個集團之企業聯合體得標。	無限期擱置。
俄羅斯	連結莫斯科至喀山之「喀山高鐵」。	由2015年6月18日由中鐵二院集團工程有限責任公司與俄羅斯企業組成之聯合體簽署合作合同。	已獲得路線設計勘查工作之標案。
美國	連結拉斯維加斯至洛杉磯之「加州高鐵」。	於2015年9月17日，由中共6家國有企業組成之中共鐵路國際（美國）與美國西部快線公司達成協議，並共組合資公司。	已達成合作協議。
印尼	連結雅加達至萬隆之「雅萬高鐵」。	於2015年10月16日，由中共鐵路總公司與印尼國營建築公司等3家國有企業共同組成「印中高鐵公司」之聯營企業體。	已達成合作協議，2016年3月24日，前5公里前導段已全面開工。
英國	1. 伯明罕至倫敦之英國「2號高鐵」。 2. 蘇格蘭地區包含高鐵之綜合型基礎建設項目。	1. 於2015年10月19日中、英兩國簽署經貿合作協議，中共中車已於2015年5月成立英國公司。 2. 於2016年3月21日由中共中鐵三局集團有限公司、中富（英國）集團與蘇格蘭政府簽署諒解備忘錄。	1. 已簽署經貿協議，將參與高鐵項目競標。 2. 已簽署諒解備忘錄。

資料來源：作者彙整中共與各國新聞報導內容。

〈中國海外承建首條高鐵在土耳其通車〉，《人民網》，2014年7月27日，〈<http://finance.people.com.cn/n/2014/0727/c1004-25348507.html>〉（檢索日期：2016年2月15日）；〈匈塞鐵路專案塞爾維亞段舉行啟動儀式〉，《新華網》，2015年12月24日，〈http://news.xinhuanet.com/world/2015-12/24/c_128560902.htm〉（檢索日期：2016年2月15日）；〈中巴秘將共建「兩洋鐵路」，用高鐵打造「陸上巴拿馬」〉，《高鐵網》，2014年7月18日，〈<http://news.gaotie.cn/guoji/2014-07-18/172245.html>〉（檢索日期：2016年1月25日）；〈墨西哥政府宣布「無限期」擱置高鐵項目〉，《BBC中文網》，2015年1月31日，〈http://www.bbc.com/zhongwen/trad/world/2015/01/150131_mexico_rail_project〉（檢索日期：2016年1月25日）；“Sino-Russian consortium to design Moscow-Kazan line,” Railway Gazette, May 1, 2015, 〈<http://www.railwaygazette.com/news/single-view/view/sino-russian-consortium-to-design-moscow-kazan-line.html>〉（檢索日期：2016年2月26日）；〈大陸高鐵 終於攻下美國〉，《聯合新聞網》，2015年9月18日，〈<http://udn.com/news/story/6811/1194663-%E5%A4%A7%E9%99%B8%E9%AB%98%E9%90%B5-%E7%B5%82%E6%96%BC%E6%94%BB%E4%B8%8B%E7%BE%8E%E5%9C%8B>〉（檢索日期：2016年2月2日）；〈印尼雅萬高鐵項目先導段全面開工〉，《中國新聞網》，2016年3月24日，〈<http://big5.chinanews.com/cj/2016/03-24/7810765.shtml>〉（檢索日期：2016年4月6日）；〈習近平訪英 高鐵核電類股歡呼〉，《聯合新聞網》，2015年10月15日，〈<http://udn.com/news/story/7335/1249807>〉（檢索日期：2016年2月15日）；〈中企投資100億英鎊在蘇格蘭建基礎設施〉，《BBC中文網》，2016年3月21日，〈http://www.bbc.com/zhongwen/simp/uk/2016/03/160321_china_scotland_investment〉（檢索日期：2016年4月8日）

對國外依存度過高、工業和基礎設施多集中於沿海地區、易遭受外部威脅等問題所造成的經濟停滯之困境，因此這項戰略選擇以周邊國家作為出發點，期透過本身在基礎設施的建設與機制的創新，向外擴展經貿版圖，並藉由輸出鐵路或高鐵等交通運輸技術與裝備，以強化與周邊國家的合作，逐步形成連結歐亞的交通運輸網絡，鞏固其與中亞、東南亞國家的經貿及外交關係。而技術純熟的高鐵即成為中共在近年來建構「一帶一路」戰略的新焦點產業之一，也顯示出高鐵對於提升中共向外擴展能力的重要性（如圖3）。且與中共協議洽談高鐵合作的東南亞國家大部分皆屬「一帶一路」戰略沿線國家，因此也可說「高鐵外交」是決定「一帶一路」戰

略能否成功的關鍵因素之一。²⁸

三、優勢與劣勢

中共高鐵所具備的競爭優勢除了列車營運速度「快」，興建時間「短」是其另一優勢。以印尼高鐵為例，中、日競爭此高鐵標案過程相當激烈，而後由中共得標除因其可接受「不須政府擔保、不影響政府預算運用」之條件外，其從動工至完工時間，僅需3年，且符合印尼總統欲在其2019年卸任前完成此一重要政績之目標；而對手日本在相較下，施工時間卻至少需要6年，²⁹因此施工期短，且列車裝備、技術、人員培訓、營運管理皆可完整提供服務，是中共高鐵能夠左右他國政府決策的一大關鍵。

另一更加重要的優勢在於其建設成本較



圖3 中共官方版「一帶一路」路線圖

資料來源：〈央視曝光陸「一帶一路」競逐中亞、南海〉，《聯合新聞網》，2015年4月15日，〈<http://udn.com/news/story/7331/837829>〉（檢索日期：2016年4月11日）

28 Dingding Chen, "3 Ways China's High Speed Railway Technology Can Help Its Foreign Policy," *The Diplomat*, Feb 17, 2015, 〈<http://thediplomat.com/2015/02/3-ways-chinas-high-speed-railway-technology-can-help-its-foreign-policy/>〉（檢索日期：2016年6月13日）

29 〈中國高鐵方案獲讚 日存危機感〉，《香港文匯網》，2015年8月27日，〈<http://news.wenweipo.com/2015/08/27/IN1508270010.htm>〉（檢索日期：2016年4月11日）

「低廉」。2014年7月，世界銀行駐中共代表處發布了一項關於中共高鐵建設成本的報告，內容指出於2013年中共所興建的高速鐵路網絡即已超過1萬公里，遠遠超過歐盟地區，甚至全球每個國家，而中共更是以其他國家建設成本的三分之二便完成高鐵路線建設。³⁰

會影響高鐵建設價格的主要因素有：列車設計營運時速、沿線地形、土地徵收費用、利用高架橋取代路堤、跨河橋樑材料以及大型車站建設等多項原因。報告中指出，在最主要的軌道造價部分，中共就已佔了優勢，中共高鐵設計時速350公里以上者，每公里造價約1,546萬至1,933萬美元、時速200公里以上者，每公里約1,082萬至2,613萬美元，而歐洲每公里2,320萬至3,712萬美元，美國加州高鐵甚至每公里高達約5,200萬美元，可見中共高鐵在興建成本上之巨大優勢。另外還有幾項降低成本的潛在因素：以高架橋為興建主體，可減低土地徵收費用並減少環境破壞；勞力工資低廉；在中央集權國家中，土地徵收費用與搬遷成本較民主國家低；大量開發與使用當地資源並大量標準化生產以降低製造成本；遠低於其他國家的隧道建設成本（中共約每公里造價1,000至1,500萬美元，而紐西蘭為4,300萬美元、美國5,000萬美元、澳洲高達6,000萬美元）以及大規模經濟規劃效應等，都是促成中共能以較低造價完成冠於全球的高鐵網絡建構的原因，且也因為建設成本較低，乘車票價相對僅有他國的四分

之一至五分之一。³¹ 因此中共高鐵「營運速度快」、「施工時間短」、「建設成本低」是高铁「走出去」海外與國際競爭的最大三項優勢。

中共在引進國際高铁大廠技術並與之融合創新後，其高铁系統的建設能力已大幅增強，甚至與世界高铁大國之技術並駕齊驅，也為其跨境高铁構想提供強而有力的後盾。近年來，中共領導階層在各種國際外交場合中，不斷向他國強力推銷高铁，並提供予發展中國家優惠貸款之待遇，並且憑藉著「營運速度」、「施工時間」與「建設成本」之三大相對優勢，已與許多國家達成合作協議，足以顯示「高铁外交」成果頗豐。配合近年中共所提出的「一帶一路」之國家發展戰略，高铁也可在協助國家解決國內經濟困境與破解美、日勢力圍堵態勢等方面提供有效助益。

肆、「泛亞高铁」之緣起、戰略目標與風險因素

一、「泛亞高铁」的緣起

東南亞地區的「泛亞高铁」路線，其實在1960年代便已有相關的計畫。起源是於1960年時，聯合國與東南亞國家共同商討國家未來發展的方向時，即認為如能興建一條自新加坡通至土耳其的鐵路，貫穿東南亞半島、南亞及中東諸國，勢必能對東南亞各國的未來發展產生正面的影響，只是當時因經濟問題並未受到重視。後因東協成立，各國

30 Gerald Ollivier, Jitendra Sondhi, Nanyan Zhou, "High-Speed Railways in China: A Look at Construction Costs," *World Bank Office, Beijing*, July, 2014, <http://www-wds.worldbank.org/external/default/WDSPContentServer/WDSP/IB/2014/07/04/000333037_20140704083655/Rendered/PDF/892000BRI0Box3000china0transport09.pdf>（檢索日期：2016年4月11日）

31 同註30。

政治情勢逐漸趨於穩定，經濟情況也逐漸起飛，於是在1995年東協第五屆首腦會議中，由馬來西亞重新提起「泛亞鐵路」的建設計畫。而此時中共正迅速崛起，經濟發展力道強勁，且中共當時正密集的規劃全國的公路、鐵路網，並在邊境地區將延伸入他國境內的接觸口岸列入計畫，加上東南亞地區緊鄰中共，便主動表示欲主導此一計畫的強烈意願，後規劃出自新加坡，通過馬、泰、柬、越、寮、緬等國，通至雲南昆明及廣西南寧的鐵路網，此即是「泛亞鐵路網」。在2006年通過了一項「泛亞鐵路網政府間協議」，甚至將範圍擴大到中亞與北亞，涉及國家達26個。中共在當時同意負責規劃一切事項，且同步全力針對其國內舊有鐵路實施改善及增速作業，並積極研究高速鐵路系統，³²就中共對於泛亞鐵路之積極作為來觀察，即顯示出東南亞國家對於中共的重要性。

而「泛亞高鐵」的路線便是由「泛亞鐵路」的基礎建構而來，從雲南昆明出發，分成東、中、西線，東線經

越南及柬埔寨；中線經寮國；西線經緬甸，後於泰國匯集，再經馬來西亞抵至新加坡，網絡貫穿及連結整個中南半島（如圖4）。如此一來，對東南亞國家來說，可在自貿區基礎上，透過交通的互聯互通，能夠大幅的提升經貿往來便利度；對中共來說，不僅能夠帶動其國內高鐵相關產業產能與技術的輸



圖4 泛亞高鐵構想圖

資料來源：江迅，〈中國高鐵外交抗衡日本在東南亞勢力〉，《明鏡新聞網》，2013年10月11日，<<http://www.mingjingnews.com/MIB/news/news.aspx?ID=N000002311>>（檢索日期：2016年1月18日）

32 保羅，〈泛亞鐵路〉，《中興工程》，第117期，2012年10月，頁101-104。

出，紓解國內經濟所遭逢之困境，也可透過協助東協國家間完善其交通網絡的模式，促進此貿易區內經濟一體化之進程，如此便能為中共的國家戰略發展提供正面效益。

二、戰略目標

(一)經濟發展層面

在2008年金融風暴後，美國經濟雖有逐漸復甦的跡象，但力道不足，而歐洲國家經濟發展疲軟，市場需求大減，嚴重影響中共以出口為導向之貿易模式，導致經濟增長率逐漸趨緩，甚至下滑，使經濟發展面臨到轉為「新常態」³³之挑戰；中共在傳統上所依賴之生產密集發展模式，也因國際經濟情勢變遷讓其發展遭遇瓶頸，必須轉型朝向技

術密集模式的發展結構，而此狀況也造成國內內需不足，導致產能過剩問題；另隨著中共國內工業持續發展，對於戰略性資源需求逐漸大增，中共境內石油、天然氣與礦產等資源嚴重不足，造成對國外依賴度過高，也是中共所面臨之重大挑戰。中共在近年來，由於製造業成長率不佳，導致其經濟數據大幅滑落，在2016年2月29日所公布之2015年全年國內生產總值的數據資料顯示，中共的經濟增長速度已跌落至6.9%，無法維持原本預期之7%以上，代表中共經濟成長速度已逐漸趨緩，連帶也影響了全球經濟復甦動力（如圖5）。

中共國務院發展研究中心主任李偉於



圖5 中共2015年國內生產總值與增長速度

資料來源：〈中華人民共和國2015年國民經濟和社會發展統計公報〉，《中華人民共和國國家統計局》，2016年2月29日，〈http://www.stats.gov.cn/tjsj/zxfb/201602/t20160229_1323991.html〉（檢索日期：2016年4月4日）

33「新常態」一詞起於全球最大的債券基金—美國太平洋投資管理公司(PIMCO)投資長格羅斯(Bill Gross)，對2008年全球金融危機後緩慢復甦過程的一種概括性描述。習近平於2014年5月視察河南時首次引用，是一種對於現狀的解釋，也是習近平政府對中國經濟發展的一個新總結。表示中國30年來的經濟快速成長已走入歷史，成長速度已逐漸趨緩，並面臨了多項挑戰。《人民日報》歸納出新常態的4項特徵：「中高速、優結構、新動力、多挑戰。」

2016年1月10日出席經濟前瞻論壇時也表示，中共在2014年第十八屆五中全會中所訂定之「全面建成小康社會」與「2020年國內生產總值(GDP)比2010年翻一番」的「十三五」規劃目標，以目前國內貧富差距與國際整體經濟形勢來觀察，要達成目標必須突破重重阻礙，也坦承在世界需求降低與國內不斷上升之勞力成本等因素影響下，中共在2016至2020年間要維持6.5%以上的經濟成長率將有一定的難度。³⁴ 在國內內需不足、人力成本提高、產能過剩與國際市場前景不佳等挑戰下，中共勢必要向海外尋求突破，與其他國家實施經濟合作，以刺激國內製造業動能，提升出口經貿額。

馬來西亞、新加坡、泰國、印尼、越南、寮國、菲律賓、汶萊、柬埔寨、緬甸等東協十國均為「東協經濟共同體」成員國，總人口達6.22億，合併的經濟產值達2.6兆美元，透過「東協經濟共同體」實行進一步的整合，以成為能與中共、日本等大國相互抗衡的單一市場。而「東協經濟共同體」成員國憑藉著充沛的年輕勞力與低廉工資、絕佳

的地理位置與各國發展程度高低不同能提供綜效等優勢，被國際視為有取代中共成為世界工廠之潛力。³⁵ 東南亞國家龐大的內需消費與基礎設施建設需求，加上鄰近的地利之便，使得中共在經營東南亞地區上也注入了極大心血。

中共為加強與東南亞國家的經濟合作，協助東南亞地區整體發展，在2010年創立了「中共—東協投資合作基金」(China-ASEAN Investment Cooperation Fund, CAF)，投入100億美元資金，以投資東南亞地區的基礎設施、能源與自然資源等相關領域為主，以協助東協國家陸、海、空之基礎設施建設與發展。³⁶ 後中共更進一步擴大經濟合作範圍，習近平於2013年10月2日出訪印尼時，因欲促進區域內互聯互通之建設與經濟一體化，便提出籌建「亞洲基礎設施投資銀行」(Asian Infrastructure Investment Bank, AIIB)之倡議，³⁷ 2014年10月24日，中共與亞洲21個國家簽署《籌建亞投行備忘錄》，³⁸ 在2015年3月31日創始會員國申請截止日時，全球已多達57個國家加入「亞投行」並簽署協議成

34 "China Will Find It Tough to Achieve Over 6.5 Percent Growth Over 2016-2020: State Adviser," *Reuters*, Jan 11, 2016, <<http://www.reuters.com/article/us-china-economy-idUSKCN0UP01220160111>> (檢索日期：2016年4月4日)；〈李偉：清醒認識「十三五」時期面臨的困難和挑戰，以新的發展理念，全面建成小康社會〉，《國務院發展研究中心》，2016年1月11日，<<http://www.drc.gov.cn/zxxw/20160111/353-223-2889849.htm>> (檢索日期：2016年4月4日)

35 〈東協共同市場明上路！有望取代中國、躍居世界工廠〉，《財經新報》，2015年12月30日，<<http://finance.technews.tw/2015/12/30/southeast-asia-launch-asean-economic-community/>> (檢索日期：2016年4月4日)

36 〈成立背景〉，《中國—東盟投資合作基金》，<<http://www.china-asean-fund.com/sc/about-caf.php?slider1=1>> (檢索日期：2016年3月29日)

37 〈中國印尼關係提升為全面戰略夥伴關係〉，《人民網》，2013年10月3日，<http://paper.people.com.cn/rmrb/html/2013-10/03/nw.D110000renmrb_20131003_2-01.htm> (檢索日期：2016年3月29日)

38 "History of AIIB," *Asian Infrastructure Investment Bank*, <<http://www.aiib.org/html/aboutus/introduction/history/?show=0>> (檢索日期：2016年3月29日)

為創始會員國，而東協國家均全數加入「亞投行」之列。³⁹ 在「亞投行」創立後，中共不僅能夠加強與亞洲周邊國家及世界上其他國家實施經濟合作，也能憑藉許多發展中國家對於基礎設施建設之龐大需求，運用「高鐵外交」模式，輸出高鐵裝備與技術，另對於「一帶一路」戰略的建構與落實，也產生極大的助益，並且提高了中共在區域、甚至在國際上之政經影響力。

中共「一帶一路」戰略的主要目標是要達成政策溝通、道路聯通、貿易暢通、貨幣流通與民心相通等「五通」，而因中共一貫秉持著「要致富，先修路」的理念，因此「道路聯通」便是實現其「一帶一路」戰略目標的核心工作。東南亞地區在「21世紀絲綢之路」的規劃中，是通往印度洋的主要通道，而在中共一東協自貿區長期合作所累積的基礎下，也是中共首要協議共建跨境高鐵之處，一旦道路連通後，另外之「貿易暢通」等四通也將更加容易達成。

(二)能源安全層面

大多數的世界經濟皆依賴安全的海上航線來運送商品及能源以完成國際間之貿易，而這些重要的航線有如紅海與阿拉伯海亞丁灣間的曼德海峽(Bab el-Mandab)、黑海與地中海間的博斯普魯斯海峽(Bosporus)、加

勒比海與北太平洋間的巴拿馬運河(Panama Canal)、波斯灣與印度洋間的荷莫茲海峽(The Straits of Hormuz)、紅海與地中海間的蘇伊士運河(Suez Canal)等，都是國際上載送天然氣、石油等天然資源與原物料的重要運輸航道，對於各國經濟佔有舉足輕重的地位。⁴⁰而麻六甲海峽(Strait of Malacca)也是世界上最重要的海上運輸航線之一，此處是波斯灣原油運往亞洲市場，尤其是中共、日本、南韓與太平洋沿岸等國最短的航線，而原油主要是送往兩大成長最快、需求最高的中共與印尼兩國，運送物資有90%以上都是原油，其餘則是石油相關產品。麻六甲海峽每年估計有超過60,000艘商船通過，如麻六甲海峽遭到封鎖，則必須繞道至龍目海峽(Lombok Strait)與巽他海峽(Sunda Strait)，⁴¹因世界超過四分之一的船隻都會經過此處，使其成為國際貿易中極重要的航線之一，貿易量大，加上此處海盜、恐怖主義份子愈趨猖獗，且具有經濟與軍事上的重要意義，也是各國角力的戰略要點，因此海峽的安全性是各國關注的焦點。⁴²

自2003年以來，中共對於石油的需求與對外依存度不斷升高，超過70%至80%的石油需經過麻六甲海峽，可說是中共的「生命線」，而周邊國際形勢與環境的變動都可

39 “Signing and Ratification Status of the AOA of the AIIB,” *Asian Infrastructure Investment Bank*, <<http://www.aiib.org/html/aboutus/introduction/Membership/?show=0>> (檢索日期：2016年3月29日)

40 Tibor Kovács, “Maritime Security in the Straits of Malaca: Risks and Responses,” *Universidad Autónoma de Madrid*, 2005, <<https://www.uam.es/centros/economicas/doctorado/deri/publicaciones/WorkingPapers/DWP12-2005.pdf>> (檢索日期：2016年4月13日)

41 Energy Information Administration, “Strait of Malacca,” *The Encyclopedia of Earth*, May 19, 2013, <<http://www.eoearth.org/view/article/229283/>> (檢索日期：2016年4月13日)

42 〈揭祕中國以緬甸路徑突破「馬六甲困局」〉，《大紀元》，2007年3月26日，<<http://www.epochtimes.com/b5/7/3/26/n1657580.htm>> (檢索日期：2016年4月12日)

能會影響中共的石油運輸安全，且中共尚無法擺脫此情形，因此被稱為中共的「麻六甲困境」。⁴³ 中共前國家主席胡錦濤也曾以「麻六甲困境」來形容中共無法確保航線安全的無奈，對於中共來說，最大的風險在於一旦發生戰爭或衝突，此海峽極容易遭受到控制，不論原油進口國為何，只要船隻航行在運輸線上，都勢必將受到美國艦隊的監控，對中共的能源補給線造成偌大的威脅。⁴⁴ 海上運輸航線過於單一，是中共能源運輸的隱憂，因此要解決「麻六甲困境」的方法便是建設更多管道，以減輕或避開對麻六甲海峽的依賴。

中共於2013年與緬甸簽署協議並完成油氣管線的鋪設，是目前具有能夠緩解「麻六甲困境」之影響，且暫時確保一部分能源運輸之效；而中共現階段與東南亞國家協議合作中的「泛亞高鐵」路線，也是基於化解「麻六甲困境」的戰略考量上，藉由與東南亞國家在高鐵的合作，連結所有國家，達到互聯互通的便利交通網絡，且在促進自身與東協自貿區經濟發展的同時，透過建立貫通整個中南半島的高鐵網絡，在除了中緬油氣管道外，又擁有另一條能夠避開麻六甲海峽的能源運輸通道，以突破「麻六甲困境」，分散本身能源安全的風險，確保自身能源無虞與運輸安全。

(三)地緣戰略層面

高速鐵路是近代新興的交通運輸工具，在速度、運輸能量與效率層面上，與公路、船舶及航空器相比，是更具有其一定的

優勢。近年中共在高鐵技術上發展迅速，營運規模與里程皆冠於全球，而中共高鐵的發展不僅只是展現其經濟實力，增進與周邊國家經貿互通、共同促進經濟繁榮發展如此單純之目的，對於中共的外交政策與地緣戰略也有著重大影響。勢必在增進自身於區域、甚至國際的政治影響力與地位，以及實現國家的戰略目標上，也有縝密的考量與規劃。

歷史可證，交通運輸工具的大革命，能夠改變世界政治與經濟的局勢。自以蒸汽機為動力的輪船發明後，便打破了全球疆界，加上哥倫布發現美洲大陸後，近洋及遠洋貿易逐漸興盛，造就了世界從傳統「陸權時代」轉為以海洋國家為主的輝煌「海權時代」，而在高鐵出現後，卻也改變了空間、距離與速度之間的概念。中共西鄰歐洲大陸，北靠俄羅斯，南近中南半島與印度半島，地理位置優越，藉由發展高鐵聯通歐亞與東南亞，促進整個歐亞大陸之經濟整合，將可為中共的國家發展大戰略提供有力的支撐。由於東邊環太平洋有美、日勢力串連起的圍堵局勢，中共的海上發展始終受限，而在經濟發展轉入新常態之際，中共便以高鐵為新型戰略型工具，分別往三方陸地擴展，俄羅斯、中東歐與東南亞國家皆擁有豐富的天然資源，且大多屬經濟發展中國家，中共透過協助其高鐵與鐵路等基礎設施的興建，換取國內所缺乏的戰略性資源，創造雙贏局面，進而帶動歐亞大陸地區的整合。⁴⁵

中共在「高鐵走出去」戰略的構想下，分別與俄羅斯、中東歐與東南亞多個國

43 劉學敏，〈地緣政治與中國國家能源安全〉，《全球化》，第4期，2014年，頁32-33。

44 林文隆，〈中共以陸路油氣管線突破麻六甲困境之展望〉，《戰略安全研析》，第52期，2009年8月，頁14。

45 高柏等，《高鐵與中國21世紀大戰略》（北京：社會科學文獻出版社，2012年），頁10-13。

家建立高鐵合作的共識與協議，所規劃出的三條跨境高鐵如可實現，將能使整個歐亞大陸達成互聯互通之目標，而中共以高鐵為基礎，建立連結歐亞大陸的大通道，透過合作營造包容開放、互補互利的繁榮景象，並打造專屬中共的「新陸權」，以制衡美國為首的「海權」，創造嶄新的國際政治與經濟局勢。⁴⁶而東南亞地區接鄰中共，「泛亞高鐵」的構想即是運用高鐵貫通整個中南半島，在此區域內實現互聯互通的目標，在中共一東協自貿區的基礎上，不僅增進經貿往來，也可拉緊及鞏固與東協國家之關係，將其確實納入自身「後院」範圍，強化本身於東協區域與南海的勢力，在未來南海主權的競爭上，也能夠為自身掌握更多談判的籌碼。

(四)風險因素

雖然中共近年來常藉由國家層級於多個外交場合推銷其高鐵技術與裝備，與其他傳統高鐵大國相較，也有其競爭優勢存在，但實際上仍會遭遇到多項窒礙挑戰需要克服。雖然國際上各國爭相欲與中共建立經貿合作關係，但在政治層面上，中共不斷增強的國力與不減反升的軍事實力，仍對區域甚至國際各國造成極大的軍事威脅，尤其是泛亞高鐵沿線國家，對於與中共合作仍持戒慎恐懼之態度，且在選擇合作高鐵建設之國家時，更存在著大國間政治博弈的態勢，因此中共在較差的政治形象下，要順利完成「泛亞高鐵」或其他跨境高鐵之構想，仍需端視中共如何降低他國對其之謹慎心態。

經濟方面，中共目前內部遭逢「新常态」之挑戰，本身經濟發展也遭遇瓶頸，而

中共與之合作興建高鐵之國家，以發展中國家居多，本身經濟體質不夠健全，興建高鐵所需之高昂成本多由中共提供大部之優惠貸款才得以負荷，不斷向外投入大量資金，也將有拖垮本身經濟之虞。

於技術標準方面，國際間並無律定統一鐵路軌距之標準，因此各國境內所採用之鐵路軌距標準均相異，這對於中共在拓展境內鐵路與他國鐵路相接時，必會造成相容性與成本提高之相關困擾；而在國際競爭方面，仍有日本、德國、法國及加拿大等高鐵技術純熟之大廠會與中共相互競爭，以日本為例，其高鐵設計技術及系統以安全性與穩定性極高而聞名世界，相對中共高鐵在安全性上受到質疑，無疑將讓中共在與他國的高鐵競爭上處於劣勢。而在東南亞地區的高鐵爭奪戰中，中、日競爭尤其激烈，已將商業層面的高鐵合作提升至政治角力的領域，也使居中的東南亞國家處境頗為兩難，顯示出中共的「高鐵外交」在東南亞地區所創造出的政治與經濟價值相當不斐。因此種種風險因素顯示，中共高鐵外交及其戰略構想在實際執行上，必定要面對多項挑戰，而非無往不利。

東南亞地區位居關鍵地緣戰略位置，擁有國際能源運輸要道，在「東協經濟共同體」成立後，已竄升為大國間必爭之新興潛力市場，且與中共相鄰，是中共長期以來之重要貿易夥伴，在經濟景氣不佳的情況下，實是中共著重經營之地。除了與東南亞國家強化經貿交流外，中共欲透過「泛亞高鐵」之構想，一舉解決經濟發展、能源運輸安全

46 〈環球時報：中國高鐵將重振世界陸權時代〉，《人民網》，2015年1月28日，<<http://opinion.people.com.cn/n/2015/0128/c1003-26464531.html>>（檢索日期：2016年4月13日）

與取得地緣戰略優勢之問題，只是面對國際間各方勢力在此地之相互博弈與競爭以及東南亞國家對中共始終保持戒慎恐懼之態度等的挑戰下，中共勢必無法在短時間內達成其戰略目標。

伍、結 論

一、研究發現

(一)「走出去」戰略促進了中共經濟發展與國際地位

從「走出去」戰略中可發現中共在政治與經濟上的考量，在經濟層面上，透過「走出去」戰略將保守的國有企業推往國際體系，讓自改革開放以來即在政府與「引進來」戰略強大成效的保護傘下之國有企業提高國際競爭力，積極參與區域或全球經濟貿易體系，可讓國內企業儘早適應快速變遷的國際經濟環境，使其在未來要實施跨國投資或經營上較富經驗，也能及早與世界接軌；然而此戰略必然也包含了政治目的，對外投資的用意是在讓各國看見中共並非僅只是吸引外國資本與搶奪他國就業機會，而是會向外投資設廠，提供當地人民龐大就業機會之國家，藉以塑造國家形象，令其在以亞太地區為主的國際環境中逐漸建立他國對中共的認同感，並得以獲得足夠制衡美國勢力的影響力與地位。

中共確實靠著「走出去」戰略的實施，擴大了海外投資版圖，範圍擴及歐、美、亞、非等各大洲，使經濟又有了進一步

的成長。只是逐漸崛起壯大的中共仍使周邊國家充滿戒心，各國也對中共部分產業訂定較高標準與門檻以管控雙邊貿易額，然而以目前國際上爭相與中共合作情景來看，現實面上終究會與中共如此強大之經濟體多有妥協，不斷茁壯的經濟實力也連帶強化了中共在世界的話語權。

而藉由「引進來」戰略與「走出去」戰略的交互運用，更為國內近年新興交通運輸工具—「高鐵」，轉變為促進國內經濟流動、促進內需的新媒介。之後更將高鐵向上提升至國家戰略層級，運用「高鐵外交」方式向國際輸出，不僅解決國內的經濟困境與提升產品裝備的出口貿易量，也促進了與相關國家間的經濟發展與外交關係，並能落實其「一帶一路」戰略中最關鍵之「互聯互通」的目標。誠如中共西南交通大學校長徐飛所言，「跨境高鐵的建設，維繫著中國在歐亞地緣政治和全球格局中的戰略地位，在維護國際安全、經濟安全、政治安全、國防安全上將起到重大作用。」⁴⁷ 是有其全球戰略價值。⁴⁸

(二)東南亞地區是「高鐵外交」之戰略重地

從經濟發展方面來看，亞洲地區是中共發展戰略的重點區域，三條跨境高鐵分別朝向俄羅斯、中亞與東南亞地區發展。俄羅斯與中亞地區的高鐵合作，主要是促進沿線國家的經濟發展，並配合「一帶一路」戰略向歐洲延伸，以整合歐亞大陸成為新「陸

47 〈西南交通大學校長：中國高鐵的全球戰略價值〉，《人民網》，2016年2月6日，〈<http://edu.people.com.cn/BIG5/n1/2016/0206/c1053-28116170.html>〉（檢索日期：2016年4月12日）

48 〈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〉（檢索日期：2016年4月12日）

權」，藉由經濟的連通制衡環太平洋的美、日勢力。東南亞地區在「東協經濟共同體」整合成立後，未來將可望成為全球的生產基地，憑藉豐沛人力、豐富資源與龐大內需等優勢，蛻變為世界矚目的龐大潛力區域，也是遭遇經濟新常態與受到TPP協議簽署影響的中共極欲強化經營的重點區域。

能源安全方面，東南亞地區擁有控制麻六甲海峽之關鍵位置，掌握能源運輸要道，兼具地緣政治與地緣經濟優勢，中共的能源命脈也在此處，且中共與東南亞國家皆是貿易大國，在「泛亞高鐵」與「一帶一路」路線上，東南亞國家更佔據了極重要地利，因此中共視東南亞地區為必納之地。中共建構了「泛亞高鐵」路線，即是要運用高鐵自雲南昆明連結新加坡，貫通整個中南半島，在此區域內實施「互聯互通」的目標，除可促進沿線經濟發展、獲得豐富天然資源外，主要是藉由「泛亞高鐵」與中緬油氣管道一同緩解「麻六甲困境」所帶來的長期困擾，也可突破美國對麻六甲航線的控制權，來確保戰略能源供輸安全無虞。

另在地緣戰略部分，跨境高鐵的構想，除可有效整合歐亞大陸，使其可連結歐洲與東南亞國家以促進經濟發展，並運用與發展中國家協議合作興建高鐵來換取自身所需之戰略性資源外，在地緣戰略上，透過「泛亞高鐵」與東南亞國家相互連結，藉由連通中南半島，實施「互聯互通」之目標，拉緊及鞏固與東南亞國家之關係，以有利其突破美、日等勢力的圍堵態勢，為其國家發展大戰略提供強力的支持。因此東南亞地區對於中共來說，極富經濟及政治戰略價值，中共利用「高鐵外交」方式，配合其強大的經濟實力，在中共—東協自貿區的基礎上，拓

展自身於東南亞地區之政經影響力，且在近年來南海爭議越演越烈之際，拉攏及鞏固與東南亞國家之關係更是首重要務，雖大部分東南亞國家儘量在中、美間扮演中立角色，但在經濟合作層面上，卻是願意與中共合作的，因此中共便可透過經濟層面，在適當時候予以施壓，憑藉其經濟實力獲得政治影響力。

二、未來觀察重點

(一)中共未來經濟走勢對「高鐵外交」推動方式之影響

中共高鐵的發展期程與拓展速度令世界震驚，僅國內營運里程即已達世界高鐵營運總里程的60%，不只是列車營運速度快，施工期程短、建設成本低廉等都是其搶占世界高鐵市場的強大優勢，未來或許會有更多國家採用中共高鐵技術，都是值得關注的重點。近期以來，中共經濟實力雖仍維持壯大，但實際上內部經濟環境遭逢國際經濟景氣不佳、諸多發達經濟體表現疲軟等多方影響，造成產能過剩、環境汙染嚴重等問題，使經濟成長已不如往常快速，甚至於今(2016)年國家領導階層正式表示中共經濟增長速度已趨緩，進入「新常態」階段，因此中共未來能否再以優惠貸款、援助建設、以資源換取高鐵等優惠方式推動「高鐵外交」，也是未來可以深入觀察之面向。

(二)東南亞國家內部因素將影響「高鐵外交」之成效

另中共在東南亞地區雖已達成許多高鐵或鐵路的合作協議，但東南亞國家各國間民族、文化與宗教等組成都十分多元與複雜，國家內部普遍存在著政治局勢不穩定、貪汙、政府施政無一定規章、決策機制混亂、政府部門間溝通協調機制失調、管理

不善、複雜的土地所有權爭議等諸多問題，造成施工過程多所干擾或延誤，高鐵建設存在許多不確定性，是中共在此推展「高鐵外交」必須面臨之風險，也是未來在「高鐵外交」領域中可關注的重點。

（收件：105年7月4日，接受：105年10月4日）

參考文獻

中文部分

專書

- 姚望，2008。《大國崛起的步伐——中國「走出去」戰略》。北京：科學出版社。
- 馬振崗、甄炳禧，2009。《實施「走出去」戰略推動建設和諧世界》。北京：世界知識出版社。
- 高柏等，2012。《高鐵與中國21世紀大戰略》。北京：社會科學文獻出版社。
- 劉必榮，2008。《國際觀的第一本書》。臺北：先覺出版股份有限公司。
- 謝凡平，2014。《總理爭奪戰》。臺北：領袖出版社。

期刊論文

- 江迅，2014/8。〈中國籌建兩洋高鐵，連接大西洋太平洋〉，《亞洲週刊》，第28卷第31期，頁28。
- 林文隆，2009/8。〈中共以陸路油氣管線突破麻六甲困境之展望〉，《戰略安全研析》，第52期，頁14。
- 保羅，2012/10。〈泛亞鐵路〉，《中興工程》，第117期，頁101-104。
- 夏衛，2005/7。〈中國大陸技術引進政策之調整與實施〉，《遠景基金會》，第6卷第3期，頁175-212。
- 孫永福，2009/12。〈中國高速鐵路的成功之路〉，《鐵道學報》，第31卷第6期，頁2-3。
- 張閔傑，2010/7。〈中國高鐵的發展現況與未來展望〉，《經濟前瞻》，第130期，頁126-128。

- 劉學敏，2014。〈地緣政治與中國國家能源安全〉，《全球化》，第4期，頁32-33。
- 霍慶生、趙乾峰，2006/3。〈中國企業實施「走出去」戰略的幾點思考〉，《商場現代化》，第461期，頁72-73。

網際網路

- BBC中文網，2015/1/31。〈墨西哥政府宣布「無限期」擱置高鐵項目〉，《BBC中文網》，<http://www.bbc.com/zhongwen/trad/world/2015/01/150131_mexico_rail_project>。
- BBC中文網，2016/3/21。〈中企投資100億英鎊在蘇格蘭建基礎設施〉，《BBC中文網》，<http://www.bbc.com/zhongwen/simp/uk/2016/03/160321_china_scotland_investment>。
- 人民日報，2013/10/22。〈黨報提「高鐵外交」說法：助華打開東南亞新局面。〉，《人民日報海外版》，<<http://www.chinanews.com/gn/2013/10-22/5406485.shtml>>。
- 人民網，2000/10/11。〈中共中央關於制定國民經濟和社會發展第十個五年計畫的建議〉，《人民網》，<<http://cpc.people.com.cn/GB/64162/71380/71382/71386/4837946.html>>。
- 人民網，2001/3/18。〈國民經濟和社會發展第十個五年計畫綱要〉，《人民網》，<<http://www.people.com.cn/GB/shizheng/16/20010318/419582.html>>。
- 人民網，2013/10/3。〈中國印尼關係提升為全面戰略夥伴關係〉，《人民網》

- ，<http://paper.people.com.cn/rmrb/html/2013-10/03/nw.D110000renmrb_20131003_2-01.htm>。
- 人民網，2014/7/27。〈中國海外成見首條高鐵在土耳其通車〉，《人民網》，<<http://finance.people.com.cn/n/2014/0727/c1004-25348507.html>>。
- 人民網，2014/7/27。〈中國海外承建首條高鐵在土耳其通車〉，《人民網》，<<http://finance.people.com.cn/n/2014/0727/c1004-25348507.html>>。
- 人民網，2015/1/28。〈環球時報：中國高鐵將重振世界陸權時代〉，《人民網》，<<http://opinion.people.com.cn/n/2015/0128/c1003-26464531.html>>。
- 人民網，2016/2/6。〈西南交通大學校長：中國高鐵的全球戰略價值〉，《人民網》，<<http://edu.people.com.cn/BIG5/n1/2016/0206/c1053-28116170.html>>。
- 于曉、矯磊，2011。〈「走出去戰略」概述〉，《僑務工作研究》第159期，<<http://qwgzyj.gqb.gov.cn/yjyt/159/1743.shtml>>。
- 大紀元，2007/3/26。〈揭祕中國以緬甸路徑突破「馬六甲困局」〉，《大紀元》，<<http://www.epochtimes.com/b5/7/3/26/n1657580.htm>>。
- 中央通訊社，2016/1/17。〈陸高鐵總里程1.9萬公里 全球第一〉，《中央通訊社》，<<http://www.cna.com.tw/news/acn/201601170297-1.aspx>>。
- 中國—東盟投資合作基金。〈成立背景〉，《中國—東盟投資合作基金》，<<http://www.china-asean-fund.com/sc/about-caf.php?slider1=1>>。
- 中國交通建設，2008/2/26。〈科技部、鐵道部聯合簽署「中國高速列車自主創新聯合行動計畫合作協議」〉，《中國交通建設》，<<http://zzhk.com.cn/newsdetail.php?id=352>>。
- 中國新聞網，2016/3/24。〈印尼雅萬高鐵項目先導段全面開工〉，《中國新聞網》，<<http://big5.chinanews.com/cj/2016/03-24/7810765.shtml>>。
- 中國網，2012/11/2。〈中長期鐵路網規劃（2008年調整）〉，《中國網》，<http://guoqing.china.com.cn/2012-11/02/content_26987418.htm>。
- 中華人民共和國中央政府，2016/3/17。〈中華人民共和國國民經濟和社會發展第十三個五年規劃綱要〉，《中央政府門戶網站》，<http://www.gov.cn/xinwen/2016-03/17/content_5054992.htm>。
- 中華人民共和國國防部，2014/10/8。〈中國高鐵：國家安全戰略的新支點〉，《中華人民共和國國防部》，<http://www.mod.gov.cn/big5/mobilize/2014-10/08/content_4541832.htm>。
- 中華人民共和國國家統計局，2016/2/29。〈中華人民共和國2015年國民經濟和社會發展統計公報〉，《中華人民共和國國家統計局》，<http://www.stats.gov.cn/tjsj/zxfb/201602/t20160229_1323991.html>。
- 中華人民共和國國家發展和改革委員會，2004/1/21。〈國家《中長期鐵路網規劃》內容簡介〉，《中華人民共和國國家發展和改革委員會》，<http://www.sdpc.gov.cn/fzgggz/fzgh/zhdt/200507/t20050720_37592.html>。

中華人民共和國國家鐵路局，2013/12/14。
〈京津城際軌道交通工程〉，《國家鐵路局》，
<http://www.nra.gov.cn/fwyd/hyjc/gcjs2/953/jjcjgdjtg/201312/t20131214_3638.html>。

中華人民共和國國務院令第六三九號，2013/8/17。
〈鐵路安全管理條例〉，《國家鐵路局》，
<http://www.nra.gov.cn/zwzc/flfg/xzfg/201312/t20131231_4131.htm>。

中華人民共和國鐵道部令第三四號，2013/1/9。
〈鐵路主要技術政策〉，《中華人民共和國中央人民政府》，
<http://www.gov.cn/flfg/2013-02/20/content_2334582.htm>。

江迅，2013/10/11。〈中國高鐵外交抗衡日本在東南亞勢力〉，《明鏡新聞網》，
<<http://www.mingjingnews.com/MIB/news/news.aspx?ID=N000002311>>。

京江晚報，2015/9/6。〈2020年高鐵將覆蓋八成50萬人口以上城市。〉，《京江晚報》，
<http://difang.gmw.cn/newspaper/2015-09/06/content_109018828.htm>。

林惟崧，2015/11/26。〈中國「高鐵外交」旗幟揚起 李克強邀中東歐16國領導人搭高鐵〉，《風傳媒》，
<<http://www.storm.mg/article/74681>>。

香港文匯報，2013/11/4。〈里程冠全球，「四縱四橫」兩年通〉，《香港文匯報》，
<<http://paper.wenweipo.com/2013/11/04/CH1311040004.htm>>。

香港文匯網，2015/8/27。〈中國高鐵方案獲讚 日存危機感〉，《香港文匯網》，
<<http://news.wenweipo.com/2015/08/27/IN1508270010.htm>>。

財經新報，2015/12/30。〈東協共同市場明上

路！有望取代中國、躍居世界工廠〉，《財經新報》，
<<http://finance.technews.tw/2015/12/30/southeast-asia-launch-asean-economic-community/>>。

高鐵網，2014/7/18。〈中巴秘將共建「兩洋鐵路」，用高鐵打造「陸上巴拿馬」〉，《高鐵網》，
<<http://news.gaotie.cn/guoji/2014-07-18/172245.html>>。

國務院「7·23」甬溫線特別重大鐵路交通事故調查組，2011/12/25。〈「7·23」甬溫線特別重大鐵路交通事故調查報告〉，《國家安全生產監督管理總局》，
<http://www.chinasafety.gov.cn/newpage/Contents/Channel_5498/2011/1228/160577/content_160577.htm>。

國務院發展研究中心，2016/1/11。〈李偉：清醒認識「十三五」時期面臨的困難和挑戰，以新的發展理念，全面建成小康社會〉，《國務院發展研究中心》，
<<http://www.drc.gov.cn/zxxw/20160111/353-223-2889849.htm>>。

張玥、倪瑞，2015/10/1。〈「鐵軌上的中國」高鐵十年，中國路徑〉，《南方周末》，
<<http://www.infzm.com/content/112049>>。

華訊財經，2015/12/31。〈中國製造2025之高鐵：中國高鐵「走出去」迎爆發元年〉，《華訊財經》，
<<http://finance.591hx.com/article/2015-12-31/0000521180s.shtml>>。

新華網，2015/12/24。〈匈塞鐵路專案塞爾維亞段舉行啟動儀式〉，《新華網》，
<http://news.xinhuanet.com/world/2015-12/24/c_128560902.htm>。

經濟部國際貿易局，2016/3/4。〈「區域

全面經濟夥伴協定(RCEP)」簡介」，
《經濟部國際貿易局經貿資訊網》，
<http://www.trade.gov.tw/App_Ashx/File.ashx?FilePath=../Files/Doc/0cd49208-4adb-46df-804b-7b48fec49434.pdf>。

環球網，2010/3/9。〈港報：中國院士描述「高鐵外交」〉，《環球網》，<<http://oversea.huanqiu.com/political/2010-03/738232.html>>。

聯合新聞網，2015/10/13。〈大陸高鐵輸出，駛進美國要遍佈全球〉，《聯合新聞網》，<<http://udn.com/news/story/6947/1246284#prettyPhoto>>。

聯合新聞網，2015/10/15。〈習近平訪英 高鐵核電類股歡呼〉，《聯合新聞網》，2015年10月15日，<<http://udn.com/news/story/7335/1249807>>。

聯合新聞網，2015/4/15。〈央視曝光 陸「一帶一路」競逐中亞、南海〉，《聯合新聞網》，<<http://udn.com/news/story/7331/837829>>。

聯合新聞網，2015/9/18。〈大陸高鐵 終於攻下美國〉，《聯合新聞網》，<<http://udn.com/news/story/6811/1194663-%E5%A4%A7%E9%99%B8%E9%AB%98%E9%90%B5-%E7%B5%82%E6%96%BC%E6%94%BB%E4%B8%8B%E7%BE%8E%E5%9C%8B>>。

外文部分

網際網路

Asian Infrastructure Investment Bank. “History of AIIB,” *Asian Infrastructure Investment Bank*, <<http://www.aiib.org/html/aboutus/introduction/history/?show=0>>.

Asian Infrastructure Investment Bank. “Signing and Ratification Status of the AOA of the AIIB,” *Asian Infrastructure Investment Bank*, <<http://www.aiib.org/html/aboutus/introduction/Membership/?show=0>>.

Chen, Dingding, 2015/2/17. “3 Ways China's High Speed Railway Technology Can Help Its Foreign Policy,” *The Diplomat*, <<http://thediplomat.com/2015/02/3-ways-chinas-high-speed-railway-technology-can-help-its-foreign-policy/>>.

Energy Information Administration, 2013/5/19. “Strait of Malacca,” *The Encyclopedia of Earth*, <<http://www.eoearth.org/view/article/229283/>>.

International Union of Railways. “The High speed Definition of the European Union,” *International Union of Railways*, <<http://www.uic.org/highspeed#General-definitions-of-highspeed>>.

Kovács, Tibor, 2005. “Maritime Security in the Straits of Malaca: Risks and Responses,” *Universidad Autónoma de Madrid*, <<https://www.uam.es/centros/economicas/doctorado/deri/publicaciones/WorkingPapers/DWP12-2005.pdf>>.

Ollivier, Gerald, Jitendra Sondhi, Nanyan Zhou, 2014/7. “High-Speed Railways in China: A Look at Construction Costs,” *World Bank Office, Beijing*, <http://www-wds.worldbank.org/external/default/WDSContentServer/WDSP/IB/2014/07/04/000333037_20140704083655/Rendered/PDF/892000BRI0Box3000china0transpo>.

rt09.pdf>.

Railway Gazette, 2015/5/1. “Sino-Russian consortium to design Moscow-Kazan line,” *Railway Gazette*, <<http://www.railwaygazette.com/news/single-view/view/sino-russian-consortium-to-design-moscow-kazan-line.html>>.

Reuters, 2016/1/11. “China Will Find It Tough to Achieve Over 6.5 Percent Growth Over 2016-2020: State Adviser,” *Reuters*, <<http://www.reuters.com/article/us-china-economy-idUSKCN0UP01220160111>>.