

中國高速鐵路建設的戰略佈局探討

郭甘露、唐志偉、楊靜怡
講師、副教授、助理教授
陸軍專科學校通識教育中心

摘 要

中國自 2004 年起有高速鐵路「四縱四橫」建設計畫，截至 2016 年底，高鐵營運的里程已突破 2 萬公里，中國預計在 2020 年以前，將全國高鐵網路規模擴建至 3 萬公里。為瞭解本世紀以來中國高鐵的興建熱潮，本文從中國國內與跨國高鐵建設的佈局，討論隱藏其中的戰略意義與企圖。就國內高鐵建設的意義，展現在重塑中國城市空間關係、帶動西部發展，並隱含國防軍事部局、對臺統戰用意，進一步具有對外聯通的戰略意義。至於跨國高鐵的佈局，則有串聯東協經貿合作、掌握中亞地緣優勢與能源戰略的考量，及輔助「一帶一路」的經貿策略，以突破由美國為首，聯手歐盟、印度與亞太的東西夾擊。

關鍵詞：四縱四橫、跨國高鐵、能源戰略、一帶一路

壹、前言

中國自本世紀以來，積極發展高速鐵路（以下簡稱高鐵）的建設，自 2004 年 1 月中共國務院公布第一個《中長期鐵路網規劃》，提出「四縱四橫」鐵路快速客運通道建設的構想以來，至 2008 年 8 月京津高鐵（北京南—天津）通車營運，中國以不到五年的時間走過其他國家花費數十年的高鐵運輸的發展歷程。2004 至 2016 年底止，中國高鐵營運里程突破 2 萬公里，佔世界高鐵營運里程比例約達 6 成，居世界第一。¹乃至於 2009 年，中國正式提出高鐵「走出去」的戰略，高鐵的國際合作，成為繼乒乓球與貓熊之後新的外交工具，更是當今用來推動歐亞大陸經濟整合的戰略產業。

事實上，中國自開始規劃國內高鐵路線以來，歷經幾次的調整，在路線的選擇上，就並非只是為了經濟成長的需求，其中亦隱含國防、開發西部國土並提高邊疆族群就業收入，平衡東西部發展，進而利用跨國高鐵對外連結東南亞、中亞、中東、歐洲的戰略功能與目標。換言之，中國官方對於高鐵的建設規劃，是有其整體國家發展戰略前瞻，並以其科技能力與資金，向世人展現其引領世界的雄心。依此，本文試圖從中國國內與跨國高鐵建設的佈局，討論隱藏其中的戰略意義與企圖。

貳、中國的高鐵建設與規劃

由於中國幅員遼闊，人口眾多、流動頻繁，為解決傳統客運速度慢、運輸能力不足的問題，1996 年起中國大陸開始進行鐵路提速計畫，在第九個五年計劃（1996 年—2000 年）期間進行的三次鐵路大提速，隨後鐵道部制定了《「十五」期間鐵路提速規劃》正式將高速鐵路建設列入規劃，開始積極發展高速鐵路建設。² 2004 年 1 月，國務院公布《中長期鐵路網規劃》，提出「四縱四橫」鐵路快速客運通道建設計畫，預計建設 1.2 萬公里里程數的客運專線，客運速度至少每小時達 200 公里以上，且橫跨環渤海地區、長江三角洲地區、珠江三角洲地區。而其中所謂的「四縱」包括「京滬高鐵」（北京—天津—濟南—徐州—蚌埠—南京—上海）、「京廣深港高鐵」（北京—石家莊—鄭州—武漢—長沙—廣州—深圳—香港）、「京哈高鐵」（北京—承德—瀋陽—哈爾濱）、「杭福深高鐵」（杭州—寧波—溫州—福州—廈門—深圳）等；四橫包括「徐蘭高鐵」（上海—杭州—南昌—長沙—貴陽—昆明）、「滬昆高鐵」（上海—杭州—南昌—長沙—貴陽—昆明）、「青太高鐵」（青島—濟南—石家莊—太原）、「滬漢蓉高鐵」（上海—南京—合肥—武漢—重慶—成都）等路線，³如圖 1 所示。

¹ 〈中國大陸高鐵外交之觀察〉，《行政院大陸委員會》，
〈<https://ws.mac.gov.tw/001/Upload/OldFile/public/Attachment/681010154892.pdf>〉（檢索日期：2018 年 3 月 16 日）。

² 〈中國高鐵發展史〉，《麗水日報》，2015/12/17，
〈<http://epaper.lnews.com.cn/lrb/page/1/2015-12-17/A05/55521450282899416.pdf>〉（檢索日期：2018 年 3 月 16 日）。

³ 〈「四縱四橫」鐵路快速客運通道〉，《維基百科》，
〈<https://zh.wikipedia.org/wiki/%E2%80%9C%E5%9B%9B%E7%BA%B5%E5%9B%9B%E6%A8%AA%E2%80%9D%E9%93%81%E8%B7%AF%E5%BF%AB%E9%80%9F%E5%AE%A2%E8%BF%90%E9%80%9A%E9%81%93>〉（檢索日期：2018 年 3 月 16 日）。

圖 1、中國「四縱四橫」高鐵路線圖⁴

不只在中國境內建設高鐵，中國高鐵在2005年起，就開始到國際間爭取高鐵建設標案。首次技術輸出是2005年，由「中國鐵道建築總公司」和「中國機械進出口有限公司」聯合得標連接土耳其首都安卡拉，和最大城市伊斯坦堡的土耳其高鐵二期工程，全長533公里，路線最高時速可達250公里，工程已於2014年完工通車。⁵可以看出，中國在發展高鐵的初期，就有企圖將高鐵技術，當成是一種國際經貿與外交的重要工具。

2009年，中國政府正式提出高鐵「走出去」戰略，也就是開始有跨國高鐵的構想，初步設定三大戰略方向：一條通過俄羅斯、哈薩克，再進入歐洲，終點在英國倫敦的歐亞高鐵；另一條是從烏魯木齊出發，經過中亞、中東，最終到達德國的中亞高鐵線；第三條是從昆明出發連接東南亞國家，一直抵到新加坡的泛亞高速鐵路網。⁶

2012年，為加強國內東、西部交通聯繫，實現跨國高鐵的建構理想，中國頒布的《西部大開發「十二五」規劃》中，突顯「鐵道」這項基礎建設的重要性。此規劃首先要強化鐵路建設，加快建設西部地區與東中部地區聯繫的區際通道，重點建設西部地區連接長三角、珠三角和環渤海地區的出海通道及西南地區連接西北地區的南北通道；加強與東北亞、中亞、東南亞、南亞地區互聯互通的國際通道建設。⁷

這樣的鐵路建設理念，可以看出中國企圖以更精細的高速鐵路網，擴大中西部鐵路網的鋪設，讓東部都會區鐵路網，更能追上先進國家的鐵路密度，使各個經濟區聯絡交通更快速便捷。同時，讓國內高鐵網的鋪設也能呼應2009年起的高鐵走出去戰略，讓新建的高鐵能集結重要的經濟區塊，最終連接到可通往外國的高鐵。2011年8月，貫穿中南半島的「泛亞高鐵」從昆明開始動工，預計2020年之前完工通車。⁸中國想要創造的跨國跨洲高鐵運輸夢想，開始

⁴ 〈里程冠全球 「四縱四橫」兩年通〉，《文匯報》，2013/11/04，

〈<http://paper.wenweipo.com/2013/11/04/CH1311040004.htm>〉（檢索日期：2018年3月16日）。

⁵ 〈中國製土耳其高鐵 通車首日就凸槌〉，《自由時報》，2014/07/27，

〈<http://news.ltn.com.tw/news/world/breakingnews/1065890>〉（檢索日期：2018年3月16日）。

⁶ 〈中國「高鐵戰略」布局全球 改變國際政治經濟格局〉，《中國新聞網》，2015/09/08，

〈http://jjzg.china.com.cn/2015-09/08/content_8217569.htm〉（檢索日期：2018年3月16日）。

⁷ 〈中國高鐵〉，《MoneyDJ理財網/財經百科》，

〈<https://www.moneydj.com/kmdj/wiki/wikiviewer.aspx?keyid=40f590a6-7dde-4f54-8fe6-0b2db0eafe9d>〉（檢索日期：2018年3月16日）。

⁸ 〈泛亞高鐵中線動工 昆明↔星國僅10小時〉，《蘋果日報》，2011/04/25，

〈<https://tw.appledaily.com/finance/daily/20110425/33341677>〉（檢索日期：2018年3月16日）。

踏出第一步。

雖然如此，但橫跨歐亞的高鐵仍未動工，要面臨的挑戰不只是資金的問題，實際上，非傳統安全威脅，⁹尤其是極端勢力的恐怖行動，例如伊斯蘭國(ISIS)，這種狂熱宗教組織對鐵路建設的可能性攻擊與阻礙，將是中亞與中東地區難解的挑戰，鐵路建設與將來營運，都得對這類勢力嚴加防範。¹⁰

2016年7月，在中國國家發展改革委、交通運輸部、中國鐵路總公司聯合發布的《中長期鐵路網規劃》中，也提出在既有的「四縱四橫」基礎上持續擴增路線，勾畫了「八縱八橫」高鐵路網藍圖。「八縱」通道包括：「沿海通道」(丹東～秦皇島～天津～東營～濰坊～煙臺～連雲港～鹽城～南通～上海)、「京滬通道」(北京～天津～濟南～南京～上海(杭州))、「京港(臺)通道」(北京～雄安～衡水～荷澤～商丘～阜陽～合肥(黃岡)～九江～南昌～贛州～深圳～香港(九龍)高速鐵路；另一支線為合肥～福州～臺北高速鐵路)、「京哈～京港澳通道」(哈爾濱～長春～瀋陽～北京～石家莊～鄭州～武漢～長沙～廣州～深圳～香港)、「呼南通道」(呼和浩特～大同～太原～鄭州～襄陽～常德～益陽～邵陽～永州～桂林～南寧)、「京昆通道」(北京～雄安～保定～忻州～太原～西安～成都(重慶)～昆明)、「包(銀)海通道」(包頭～延安～西安～重慶～貴陽～南寧～湛江～海口)、「蘭(西)廣通道」(蘭州(西寧)～成都(重慶)～貴陽～廣州)。「八橫」通道包括：「綏滿通道」(綏芬河～牡丹江～哈爾濱～齊齊哈爾～海拉爾～滿洲里)、「京蘭通道」(北京～呼和浩特～銀川～蘭州)、「青銀通道」(青島～濟南～石家莊～太原～銀川)、「陸橋通道」(連雲港～徐州～鄭州～西安～蘭州～西寧～烏魯木齊)、「沿江通道」(上海～南京～合肥～武漢～重慶～成都)、「滬昆通道」(上海～杭州～南昌～長沙～貴陽～昆明)、「厦渝通道」(廈門～龍巖～贛州～長沙～常德～張家界～黔江～重慶)、「廣昆通道」(廣州～南寧～昆明)。¹¹參看圖2。



⁹非傳統安全威脅是相對傳統安全威脅因素而言的，指除軍事、政治和外交衝突以外的其他對主權國家及人類整體生存與發展構成威脅的因素。非傳統安全問題主要包括：經濟安全、金融安全、生態環境安全、信息安全、資源安全、恐怖主義、武器擴散、疾病蔓延、跨國犯罪、走私販毒非法移民、海盜、洗錢等。《百度百科》，〈<https://baike.baidu.com/item/非傳統安全威脅>〉(檢索日期：2018年3月16日)。

¹⁰王義桅，《一帶一路：機遇與挑戰》，(香港：中華書局，2016)，頁110-111。

¹¹「八縱八橫」高速鐵路主通道〉，《維基百科》，〈<https://zh.wikipedia.org/wiki/八縱八橫高速鐵路主通道>〉(檢索日期：2018年3月16日)。



圖2、中國「八縱八橫」高鐵路線藍圖¹²

可以看出，中國企圖以更精細的高速鐵路網，擴大中西部鐵路網的鋪設，並讓東部都會區鐵路網，更能追上先進國家的鐵路密度，使各個經濟區聯絡交通更快速便捷，以達加快建設脫貧和國土開發的目標。而且，「八橫」其中的「陸橋通道」，更是橫貫中國國土中心區域，為通往中亞與歐洲之跨國高鐵的前置佈局。

總之，中國企圖建立一個綿密的全國高鐵網絡，使相鄰省份成為一日生活圈。而目前中國高速鐵路堪稱世界上最大規模的高速鐵路網，截至2016年9月高鐵總里程已達2萬公里，其中運營時速可達300公里的路線，總里程超1萬公里，占世界60%以上。直至今日，只有正在高鐵建設中的寧夏回族自治區、香港特別行政區，以及沒有高鐵計劃的澳門特別行政區、西藏自治區，尚無時速200公里以上的鐵路營運。中國大陸預計2025年，將建成約38,000公里的高速鐵路網。¹³

近年來，中國持續輸出技術與外國政府合作興建當地高鐵，參與輸出高鐵的承建競爭，除了土耳其之外，印尼、俄羅斯等國的高鐵標案也陸續得標。2014年土耳其高鐵兩階段通車後，該國國家鐵路局蘇萊曼·卡拉曼說，土耳其希望得到中國政府幫助，與中國在第三國拓展高鐵合作領域。一旦東西線高鐵建成，可以把中國與中亞國家和歐洲國家鏈接一起。¹⁴

中國本世紀經濟實力與影響力逐漸追上美國，肯花費巨資在高鐵的建設上，除上面幾項戰略思考外，筆者認為其意義還有三個方面：一是建立與美國截然不同的公共交通運輸系統。在美國，中長程人客運輸主要靠航空業，鐵路主要用做貨物運輸，美國公用機場有五千三百多個，¹⁵中國到2015年只有三百多個，¹⁶在航空造機技術與機場建設遠不及美國，美國政府

¹² 〈中國高鐵正從「四縱四橫」大步邁入「八縱八橫」〉，《全球華人聯盟》，2017/12/25，

〈<https://www.pixpo.net/post458418>〉（檢索日期：2018年3月16日）。

¹³ 〈中華人民共和國高速鐵路〉，《維基百科》，〈<https://zh.wikipedia.org/wiki/中華人民共和國高速鐵路>〉（檢索日期：2018年3月16日）。

¹⁴ 江迅，〈中國籌建兩洋高鐵 連接大西洋太平洋〉，《風傳媒》，2014/08/01，

〈<http://www.storm.mg/article/38698>〉（檢索日期：2018年3月23日）。

¹⁵ 〈美國有多少個民用機場？〉，《百度知道》，〈<https://zhidao.baidu.com/question/108402956.html>〉（檢索日期：2018年3月23日）。

¹⁶ 〈中華人民共和國民用航空業〉，《維基百科》，〈<https://zh.wikipedia.org/zh-tw/中華人民共和國民用航空業>〉（檢索日期：2018年3月23日）。

對建設高鐵亦不積極的情況下，推展建設成本較低與營運票價較符合中國消費水準的高鐵，可以走出跟美國不同的國家發展模式。二是在世界環保與能源問題漸形嚴重之際，高速鐵路的運輸方式，正是符合降低油耗與減少暖化與有害物質排放的交通工具趨勢，中國大力推行高鐵，正是降低各國對「中國威脅論」的恐慌，與扛起大國重要國際責任的環保形象。三是再配合高鐵建設每每創造的各項「世界之最」的數據，充分展現中國在交通科技領域的國際領導地位，並欲以證明中國邁向世界強國的企圖心。

參、中國國內高鐵的戰略佈局與目標

中國將高鐵建設視為推動經濟發展的重要動力，同時也是現代化國力的象徵。近年來積極發展國內高鐵的企圖，歸納起來有以下幾點，詳述如後。

一、經濟圈的整合—重塑城市空間關係，帶動經濟發展

(一) 重塑中國城市空間關係，帶動都會區的發展

高速鐵路建設可以縮短城市間的空間距離與來往時間，為經貿往來和旅客移動節省時間，促進聯通效益與區域經濟一體化。隨著高鐵的開通，城市群之間必然加快地區交流互動，最終整合成一個經濟圈的體系，例如浙江、江蘇與安徽省分因為高鐵效應的擴大，納入長江三角經濟區的範疇。高鐵的快速發展亦可帶動沿線城市群的經貿成長，加快城市化和工業化的腳步，縮短城鄉差距，促進區域經濟快速成長。

中國社科院 2015 年出版的《中國城市競爭力報告》表明，有高鐵通過的城市與沒有高鐵的城市相比，綜合經濟競爭力要高出 71.15%，持續競爭力要高出 56.91%。目前中國高鐵網路已貫穿 180 餘個地級城市、370 個縣級城市，帶動以城市群為主導的全國城鎮化空間格局，建立與城市群功能、區域特性相配合的產業體系。此外，高鐵的開通運營，也促進城市間經濟要素的高效流動，加快產業結構升級和優化調整。高鐵還擴大旅遊景點間的聯結，有助於偏鄉旅遊資源開發，對中國在貧窮地區推動扶貧計畫有相當程度的幫助。¹⁷

(二) 帶動西部發展，發展陸權戰略

高柏認為中國在過去藍海戰略下，多以環太平洋交通與貿易為發展目標，致使沿海與西部經濟發展懸殊，多數資金集中在東部地區，然而，隨著發展高鐵與推動歐亞大陸經濟整合，將有助於中國西部的發展。尤其，中國西部位於整個歐亞大陸的心臟地帶，當高鐵從中國東部連接到西歐時，西部將成為戰略前緣，屆時新疆就可能變成二十世紀 80 年代初的廣東。以新疆為例，新疆的地理條件，特別是沙漠，為發展太陽能與風能，提供了極好的場所。同時，新疆又有大量的非可耕地，可以作為中國發展低碳和生態城市的機會。因此，高鐵建設將有效地為國土綜合利用與城市化打開一條新路。當新疆有了以生產出口商品為主的勞動力密集型產品的產業集群和專業市場，少數民族就會有更多的就業機會，不同族群之間就可以更加和諧。¹⁸

本世紀初，中國高速鐵路一開始「四縱四橫」的路線規劃，明顯著墨在國土東半部，2008 年鐵道部調整《中長期鐵路網規劃》開始籌建從蘭州到烏魯木齊的「蘭新高鐵」，2009 年 11 月開工，2014 年 12 月 26 日，蘭新高鐵全線通車，新疆地區正式有了營運時速 250 公里的高鐵。

隨著蘭新高鐵的通車，古絲路沿線吐魯番、哈密、嘉峪關等旅遊勝地遊客與日俱增。據

¹⁷鄭健，〈中國高鐵從速度快奔向品質強〉，《中國財經》，2018/01/29，

〈<http://big5.china.com.cn/gate/big5/finance.china.com.cn/industry/renwu/20180129/4526453.shtml>〉(檢索日期：2018 年 3 月 16 日)。

¹⁸高柏，〈高鐵對國內發展的戰略意義〉，《觀察者》，2011/04/11，

〈http://www.guancha.cn/gaobai/2016_12_05_382892.shtml〉(檢索日期：2018 年 3 月 16 日)。

吐魯番市旅遊局數據顯示，2017 年前十月吐魯番市共接待遊客 956.58 萬人次，與高鐵開通前全年旅遊數據相比增長 106.6%。在帶動旅遊業發展的同時，高鐵沿線許多城市以高鐵為依托，建設了「高鐵經濟帶」、「高鐵新城」、「高鐵新區」，重構了各自的經濟版圖，激發了城市發展的潛力，也帶動了沿線經濟協調發展。在互聯網時代，新疆鐵路部門還借助蘭新高鐵與電商、快遞企業開展合作，推進鐵路企業由傳統的運輸產業，向以市場導向、滿足顧客服務的現代化經營型態轉變。¹⁹

由此可知，高鐵建設不但促進歐亞大陸經濟整合，中國西部更可以迅速地發展。西部的經濟發展與對外開放，可讓中國的發展動力由過去只依賴海權戰略，變成同時依靠海權戰略與陸權戰略的雙向引擎。而且還可解決中國自改革開放以來，強烈偏重東部國土發展的策略所帶來的發展失衡，及因而產生的政治與社會問題。

二、軍事與國防戰略布局——利用高鐵運兵

中國的高鐵網絡除了運用在民生運輸外，也有軍事用途，亦即中國軍隊可以利用高鐵完成部隊快速戰略轉移和部署。在戰爭發動之前，可以利用高鐵快速調動部隊至作戰前線，集結優勢兵力展開武裝行動，大幅增加中國軍隊反應與調動的效率。倘若比對目前中國「四縱四橫」高鐵路線規劃與軍事「五大戰區」駐地(參看圖 3)，便可發現高鐵各線集結點與路線設置，有助於提高戰略預備部隊(如第 38 集團軍、第 54 集團軍等)機動移動的效率。²⁰

雖然現在中國高鐵還無法運送大型武器與機具，但用來運輸輕裝備、人員仍是綽綽有餘的。例如把輕裝備的陸軍一個師，由武漢運到廣州，從集結登車到抵達廣州，無須花費五小時就可以完成兵力的調配；倘若是用俄羅斯伊爾 76 大型運輸機運送，機場裡不但要集結上萬名軍隊，然而從一地運至另一地，需要相當多架次的飛機數量才能辦到。戰事本就講求「兵貴神速」，若一個師可在五小時內迅速的從武漢調動到廣州，也唯有高鐵才能達到這目標。²¹

另外，根據 2018 年 1 月底，中國時報等各家媒體的報導，美媒近日指出解放軍可能將高鐵運用在軍事用途，包括將東風 41 的洲際彈道導彈偽裝成普通高鐵，借助漫長、快速的高鐵網路躲避美國偵察衛星的監視。中國目前已經將高鐵線路延伸到擁有洲際導彈和核武器的西部省份，且連接西安和四川成都的西成高鐵也於 2017 年底開通，²²倘若利用高鐵運送高端武器的做法成真，高鐵網絡將成為中國未來最先進的國防佈局之一。

¹⁹ 蔡國棟、孫哲，〈蘭新高鐵新疆段開通 3 年：高鐵改變「經濟版圖」〉，《新華網》，2017/11/16，〈http://big5.xinhuanet.com/gate/big5/www.xinhuanet.com/2017-11/16/c_1121967941.htm〉(檢索日期：2018 年 3 月 16 日)。

²⁰ 〈中國高鐵 軍事戰略意義深〉，《中央通訊社》，2011/02/20，〈<https://tw.news.yahoo.com/%E4%B8%AD%E5%9C%8B%E9%AB%98%E9%90%B5-%E8%BB%8D%E4%BA%8B%E6%88%B0%E7%95%A5%E6%84%8F%E7%BE%A9%E6%B7%B1-20110219-180548-131.html/>〉(檢索日期：2018 年 3 月 16 日)。

²¹ 〈高鐵的軍事戰略意義〉，《香港文匯報》，2010/02/05，〈<http://paper.wenweipo.com/2010/02/05/PL1002050003.htm>〉(檢索日期：2018 年 3 月 16 日)。

²² 〈靠高鐵躲避衛星 美媒：陸或有東風 41 幽靈列車〉，《中時電子報》，2018/01/19，〈<http://www.chinatimes.com/realtimenews/20180119004930-260417>〉(檢索日期：2018 年 3 月 16 日)。



圖 3、中國「五大戰區」駐地、轄區與任務²³

三、國際戰略布局--串聯東北亞與東南亞，前進中東與歐洲

在海運不發達的國家，利用高鐵的整合，可改變以海運為主的國際貿易格局。以「滬昆高鐵」為例，「滬昆高鐵」是一條東起上海，西至昆明的東西向鐵路幹線，途中經過上海、杭州、南昌、長沙、貴陽、昆明等省會城市，是中國目前東西向路線最長的高速鐵路（參看圖 4）。雲南師範大學副教授張廣斌指出，這段鐵路的開通未來將大幅降低雲南乃至上海與東南亞、南亞貿易的交通成本，這將促進雙方擴大產業規模，實現產業和貿易互補。²⁴廈門大學臺灣研究院經濟研究所所長唐永紅也表示，「滬昆高鐵」的重要性在於幫助國內經濟整合，另外，透過和新加坡等國際連結，也能作為和國外經濟整合的基礎。此舉將使大陸與東協的雙邊貿易額，從現有每年近 5000 億美元基礎上，達到 2020 年達到 1 兆美元的目標。²⁵

²³ 〈東部戰區成立引臺媒關注：用兵方向只有臺灣〉，《觀察者網》，2016/02/06，

〈<http://3g.china.com/act/military/11132797/20160206/21470468.html>〉（檢索日期：2018 年 3 月 16 日）。

²⁴ 〈滬昆高鐵 衝擊新南向政策〉，《中時電子報》，2017/02/12，

〈<http://www.chinatimes.com/newspapers/20170212000362-260108>〉（檢索日期：2018 年 3 月 16 日）。

²⁵ 同註 24。

圖 4、滬昆高鐵通車路線²⁶

另外，中國、日本、韓國在近年分別與東南亞國協簽訂的「東協加一」陸續生效，三個國家因貿易需求與東南亞的商品貨運往來更加頻繁，若利用貨輪海路運輸，從韓國首爾的仁川港，或日本東京的橫濱港，船運到新加坡目前需時至少 10-15 天，²⁷但日韓若將貨物用海運花 3-4 天運到上海港，再經「滬昆高鐵」以 11 小時陸運到昆明，再接著跨國的「泛亞高鐵」（以雲南昆明為起點，途經寮國、泰國、馬來西亞，最後抵新加坡）12 小時到達新加坡。這樣整體運送時間比起海運的方式節省一半以上，也讓上海成為日、韓與東南亞經貿的重要門戶。

更甚者，中國在近年重建了在 1990 年代就開通的「新亞歐大陸橋」-東起連雲港、日照等沿海港口城市，西行出域穿越哈薩克等中亞地區，經俄羅斯、白俄羅斯、烏克蘭、波蘭、德國等歐洲口岸，到荷蘭鹿特丹的鐵路聯運線，並在 2011 年 10 月發出第一班橫跨歐亞，從重慶到德國杜伊斯堡的「渝新歐」國際貨運列車。²⁸中國 2016 年《中長期鐵路網規劃》提及的「八縱八橫」高速鐵路計劃中，「八橫」之一的「陸橋通道」（連雲港～徐州～鄭州～西安～蘭州～西寧～烏魯木齊高速鐵路），就是要將此路線高速鐵路化，將來若中國跨歐、亞洲的高鐵通車後，不只中國，包括日本、韓國、東南亞各國、澳洲、紐西蘭等大洋洲國家，即整個「東協加六」的組織成員國，甚至是臺灣，均可利用「陸橋通道」，加速與中亞、中東、歐洲間的貿易和貨櫃運輸。以日本、韓國為例，到歐洲若採用「新亞歐大陸橋」，水陸全程僅 12000 公里，比經蘇伊士運河少 8000 多公里，比經巴拿馬運河少 11000 多公里，比繞道好望角少 15000 多公里。²⁹由此可以看出這路線未來的潛力無窮，能帶來的跨國貿易量將不容小覷！

由此可見，中國國內高鐵的路線規劃，想發揮的功能與長遠的利益考量絕不僅是在國內

²⁶ 〈滬昆高鐵全通車 上海-昆明僅 11 小時〉，《蘋果日報》，2016/12/29，

〈<https://tw.appledaily.com/international/daily/20161229/37501975>〉（檢索日期：2018 年 3 月 16 日）。

²⁷ 〈船期及船舶動態查詢：點對點查詢〉，《萬海航運公司》，

〈http://www.wanhai.com.tw/views/skd/SkdByPort.xhtml?file_num=64835&parent_id=64834&top_file_num=64735〉（檢索日期：2018 年 3 月 18 日）。

²⁸ 姬國環，《一帶一路的戰略邏輯思維與佈局之研究》，《復興崗學報》110 期，2017/06，頁 138。

²⁹ 〈新亞歐大陸橋〉，《百度百科》，

〈<https://baike.baidu.com/item/%E6%96%B0%E4%BA%9A%E6%AC%A7%E5%A4%A7%E9%99%86%E6%A1%A5/2469216?fromtitle=%E7%AC%AC%E4%BA%8C%E4%BA%9A%E6%AC%A7%E5%A4%A7%E9%99%86%E6%A1%A5&fromid=3652694>〉（檢索日期：2018 年 3 月 16 日）。

而已，乃兼具國內與國際發展的雙重戰略路線。

四、對臺統戰企圖

「京台高鐵」，是中國計畫連接北京市和臺灣臺北市的高速鐵路。在 2008 年的「四縱四橫」客運專線網，就已規劃了到臺灣的通道。其北京至福州段已通車，從福州通過臺灣海峽抵達臺灣，因未取得臺灣政府答應，所以該路線無法全通。中國國家發改委在 2016 年 7 月發表的《中長期鐵路網規劃》，明確將京台高鐵列入八條縱向的「主通道」之一，將成為未來中國高速鐵路網的骨架。³⁰

中國用先進與快速全面的高鐵建設，向世人昭告其國力外，對臺灣也是別有用心的炫耀與誘引，在明知臺灣接受可能性很低的現況下，仍執意且按照單方面的構想，構築從中國通過臺灣海峽到臺灣的海底隧道，並以其國內高鐵聯通到臺北，企圖接通臺灣高鐵，讓臺灣的陸路交通能夠直達歐洲與南洋。可見其對臺仍不放棄統一夢想，以共享其高鐵建設成果來做為「誘臺」的手段，作為其對臺統戰戰略的一環。

肆、中國跨國高鐵的佈局與全球戰略

就世界高鐵的建設史來看，各國的高速鐵路除了日本與臺灣之外，幾乎都由德國與法國的高鐵公司拿下建設權，中國高鐵在技術成熟後也參與國際競爭高鐵標案，全球高鐵市場產生不同以往的競爭局面。在德國或法國，高鐵是私人公司，在他國高鐵建設外，通常不會跟該國政府有後續其他方面的合作；但中國高鐵是代表中國政府的國營企業，在外國，中國高鐵不僅跟各國政府談高鐵合作，還能交換各種合作、貸款與建設方案，所以說高鐵是中國政府推動國際戰略的重要工具，一點也不為過。

西南交通大學校長徐飛教授說，中國高鐵走出去的戰略主旨有三：一是高鐵走出去是推動「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」。中國以高鐵為支柱、以「一帶一路」戰略形成西進大西洋和南進印度洋的突圍之勢，可以保障國家總體安全，為中國帶來一個以「路權」支撐「陸權」的新陸權時代，助力中國走出一條具有中國特色的國家安全道路。³¹因此，高鐵走出去維繫著中國在歐亞地緣政治和全球格局中的戰略地位。

而中國在國際間最重要的高鐵建設，是來自三條與其國內高鐵路線相結合的跨國高鐵，包括泛亞、歐亞與中亞高鐵，參看圖 5 與圖 6。其中，「泛亞高鐵」以雲南昆明為起點，途經越南、泰國、緬甸、馬來西亞，最後抵新加坡。目前設計方案從新加坡往上，以曼谷為半島中心節點，共分為東、中、西三條路線，即泰、東、越、中國昆明的東線；泰、寮、中國昆明的中線；泰、緬、中國昆明的西線，累計全長 14,110 公里。³²另外「歐亞高鐵」，自新疆烏魯木齊，經哈薩克、烏茲別克、土庫曼的中亞國家，最後延伸至德國。「中亞高鐵」則規劃從倫敦出發，經巴黎、柏林、華沙、基輔，過莫斯科後分成兩支，一支入哈薩克，另一支經過遠東的哈巴羅夫斯克，最後進入中國境內的滿洲里。

³⁰ 〈京台高速鐵路〉，《維基百科》，

〈<https://zh.wikipedia.org/wiki/%E4%BA%AC%E5%8F%B0%E9%AB%98%E9%80%9F%E9%93%81%E8%B7%AF>〉（檢索日期：2018 年 3 月 16 日）。

³¹ 江迅，〈中國籌建兩洋高鐵 連接大西洋太平洋〉，《風傳媒》，2014/08/01，

〈<http://www.storm.mg/article/38698>〉（檢索日期：2018 年 3 月 23 日）。

³² 馮並，〈當中泰高速鐵路終於動工之際，來看看中國在「泛亞鐵路」背後的盤算〉，《TheNewsLens

關鍵評論》，2018/02/19，〈<https://asean.thenewslens.com/article/90030>〉（檢索日期：2018 年 3 月 23 日）。



圖 5、中國規劃的跨國高鐵全球佈局示意圖³³



圖 6、泛亞高鐵路線圖和小檔案³⁴

中國預計興建的這三條跨國高鐵，其背後的全球戰略意義與企圖，分析如後：

一、深入中南半島，串聯東協經貿合作

中國主導的東南亞國協與中、日、韓、澳洲、紐西蘭、印度等六國(又稱東協加六)的「區域全面經濟夥伴關係協定」(Regional Comprehensive Economic Partnership, 簡稱 RCEP)，從 2006 年開啟談判至今已近收成階段，預計在 2018 年就會正式成立。中國預計利用「滬昆高

³³ 〈仟金一線：中國高鐵為何快速「霸屏」事實令人震驚〉，《壹讀》，2016/06/17，
〈<https://read01.com/MoQaz7.html> <https://read01.com/MoQaz7.html#.WrlpompuaUk>〉(檢索日期：2018 年 3 月 22 日)。

³⁴ 〈泛亞高鐵中段動工 昆明—星國僅 10 小時〉，《蘋果日報》，2011/4/25，
〈<https://tw.appledaily.com/finance/daily/20110425/33341677>〉(檢索日期：2018 年 3 月 22 日)。

鐵」聯結「泛亞高鐵」，串聯東北亞與東南亞的交通命脈，更想藉著「泛亞高鐵」，從昆明一路深入中南半島，在地緣政治和經濟上，緊密串聯東協。按照中國的《中長期鐵路網規劃》，2020年前將有三條連結中國與東南亞的高鐵線路建成通車，屆時中國將擁有直達印度洋出海口的高速通道，這也是中國一帶一路中，「海上絲綢之路」在東南亞的陸運交通命脈。³⁵

中鐵隧道集團副總工程師王夢恕表示，對中國來說，泛亞鐵路不僅連接麻六甲海峽的海上絲綢之路，也打通從阿拉山口到伊朗到土耳其，終點到德國的陸上通路，許多物資不用「繞路」可以直接北上、南下，對經濟拉動極大。³⁶

泛亞高鐵若是由中國成功建設，當前最大的功能，即是消化國內過剩的鋼鐵產能，為國內鐵路相關行業提增業績，並且汎亞高鐵能在海運之外，為中國，甚至東北亞各國，提供一條新的運輸通道，加速與東南亞聯絡及經貿整合。而中國這幾年與菲律賓及越南在南海發生嚴重的領海衝突，若要化解彼此猜忌，中國的高鐵合作與經貿的讓利應是可行的解決之道。

二、掌握中亞地緣優勢及豐沛能源

近年來因為原物料價格下跌，造成俄羅斯經濟衰退與盧布貶值，同時也讓中亞各國經濟受創，加上2014年後，歐美諸國以「惡意侵吞克里米亞」與「擾亂烏克蘭國家秩序」為由，持續對俄羅斯實施經濟制裁，迫使俄羅斯在中亞地區的影響力日益消滅。³⁷此一國際局勢給中國創造了進入中亞發展的機會，而橫跨歐亞兩洲的兩線高鐵建設構想，將使處於交通不便的中亞地區，轉變為東部亞洲與歐洲溝通往來的重要通衢。再者，中亞諸國家對於中國所提議的「一帶一路」³⁸經濟帶構想，表現出高度的認同，擴大了中亞與中國國際合作的空間。

綜言之，中國目前規劃橫跨歐亞兩洲的兩線高鐵，不論是中亞高鐵或是歐亞高鐵皆匯集在中亞的哈薩克境內，深究其原因有二，除地緣政治考量外，最重要莫過於能源戰略布局的考量。

(一)地緣政治考量

根據麥金德（Halford John Mackinder）的心臟地帶（Heartland）理論，指出從東歐延伸到中亞的心臟地帶，是歐亞大陸的地緣政治重心，凡是能掌握該區域的強權，就具備控制歐亞大陸的先決條件，從而能夠為主宰所謂的「世界島」。³⁹因此，中國在發展「一帶一路」以及橫跨歐亞的跨國高鐵構想時，就充分體現藉由主控中亞，成為歐亞大陸第一強權的企圖心。

高柏也認為，通過建設高鐵推動歐亞大陸經濟整合，不僅有助於世界經濟發展，對中國本身也十分有利。這種向西的對外開放既能帶動沿線周邊發展中國家的經濟增長，同時也可以擴大中國經濟的影響範圍，形成以自己為核心的歐亞大陸經濟圈，為中國產品開拓更多的

³⁵馮並，〈當中泰高速鐵路終於動工之際，來看看中國在「泛亞鐵路」背後的盤算〉，

《TheNewsLens 關鍵評論》，2018/02/19，〈<https://asean.thenewslens.com/article/90030>〉（檢索日期：2018年3月23日）。

³⁶〈泛亞鐵路籌劃近50年終落實 有望採納中國標準〉，《中國經濟週刊》，2015/10/19，

〈<http://finance.sina.com/bg/economy/sinacn/20151019/08391352636.html>〉（檢索日期：2018年3月26日）。

³⁷〈中國崛起歐美制裁 俄國轉低調〉，《中央通訊社》，2017/12/12，

〈<http://www.cna.com.tw/topic/newsworld/106-1/201712120001-1.aspx>〉（檢索日期：2018年3月16日）。

³⁸一帶一路（The Belt and Road，簡稱 B&R），全稱絲綢之路經濟帶和21世紀海上絲綢之路，是國家主席習近平為核心的中國政府於2013年開始倡議與主導的跨國經濟帶。該經濟帶範圍涵蓋歷史上絲綢之路和海上絲綢之路行經的中國、中亞、北非和西亞、印度洋沿岸、地中海沿岸的國家和地區。《維基百科》，

〈<https://zh.wikipedia.org/wiki/%E4%B8%80%E5%B8%A6%E4%B8%80%E8%B7%AF>〉（檢索日期：2018年3月16日）。

³⁹王俊評，〈中印對峙的地緣政治意義：印度的亞太盟主野望〉，《鳴人堂》，2017/07/25，

〈<https://opinion.udn.com/opinion/story/10740/2601801>〉（檢索日期：2018年3月16日）。

市場。⁴⁰

(二)能源戰略考量

中亞豐富的石油蘊藏，是中國大陸在此深耕經營，用以發展能源戰略最主要的原因。中國在上世紀後期推估，中東石油蘊藏豐富，在其側的中亞應該也蘊藏著石油，因此在發現哈薩克境內的裏海北岸，擁有極豐富的石油蘊藏後，便主動對哈薩克提供金援，並與其簽定裏海沿岸的石油探勘計畫。直至近年，美國能源信息署(U.S. Energy Information Administration，簡稱EIA)估計，哈薩克的石油儲量可以達到130億噸，天然氣6兆立方公尺。⁴¹1997年，中國石油集團成功開採了在哈薩克的阿克糾賓斯克與烏津兩大油田，中國第一條跨國輸油管線——中哈石油管線，在2006年7月正式營運，中國無須經過第三國，就可直接進口哈薩克原油，確保了中國能源取得之安全。⁴²

為了掌握中亞豐富的石油與能源，中國持續投資與貸款給哈薩克、烏茲別克等國，並助其興建交通與基礎建設，目前中國已是哈薩克最主要的貿易和投資夥伴之一，累計至2017年中旬，對哈薩克投資超過428億美元，貸款超過500億美元。2016年9月，中國與哈薩克簽署《「絲綢之路經濟帶」建設與「光明之路」新經濟政策對接合作規劃》，明確了中哈雙方加強基礎設施互聯互通合作，並加強鐵路運輸合作，加快發展中歐、中亞鐵路貨運班列。⁴³

中亞是中國穩定油管與豐沛石油來源的區域，並且是「絲綢之路經濟帶」通過的地區。加強與中亞各國經貿與戰略結盟，不僅可以獲得更穩定的戰略性能源供給，同時為陸資企業資本與技術輸出開闢新市場，為更進一步穩固中國在中亞的掌控權，中國高鐵在中亞的建設，等同於回饋哈薩克等國，並持續深耕經貿合作的基礎建設。綜觀中國在中亞地區的石油能源策略與外交舉措，大致以「睦鄰友好、和平相處、互利合作、尊重主權」等原則，對外試圖維持中亞地緣政治的權力平衡，對內則希望獲取在中亞地區的經濟（尤以能源）、政治與軍事利益。⁴⁴

三、結合「一帶一路」戰略，突破美國東西夾擊策略

為解決2008年以來的經濟危機，歐盟與美國政府自2015年10月起談判「跨大西洋貿易與投資夥伴協議」自由貿易條約(Transatlantic Trade and Investment Partnership，簡稱TTIP)，若完成協議簽訂，將涵蓋目前世界1/2的國內生產毛額(Gross Domestic Product，簡稱GDP)，覆蓋世界上較富有的8億人口。⁴⁵美歐政府認為此舉可以為衰退的歐美經濟帶來成長。

但淡江大學教授陳一新認為，美歐聯手推動「跨大西洋貿易與投資夥伴協議」(TTIP)當然絕非只以創造就業、打造新的美歐關係為滿足，其主要目標在維繫全球霸權領導於不墜。⁴⁶從地緣政治角度來看，美國和歐洲所要打造的是一個貨真價實的「經濟版北約」，以抗衡正在崛起的世界第二大經濟體——中國，並牽制由俄羅斯帶頭的「歐亞經濟聯盟」(Eurasian Economic

⁴⁰高柏，〈建設高鐵推動歐亞大陸整合〉，《經濟觀察報》，2011/04/11，

〈<http://www.21bcr.com/a/shiye/guancha/2011/0411/2587.html>〉(檢索日期：2018年3月16日)。

⁴¹馮連勇、沈劍鋒，〈哈薩克斯坦的石油地位與中哈油氣合作〉，《中國社會科學網》，2011/03/07，

〈http://www.cssn.cn/gj/gj_gjwtyj/gj_elsdozy/201311/t20131101_822172.shtml〉(檢索日期：2018年3月16日)。

⁴²傅斯鴻、陳寧，《絲綢之路經濟帶，中國佈局中亞》，《讀懂一帶一路》，(香港：中華書局，2017/02)，頁303-304。

⁴³〈習近平訪哈薩克 加速一帶一路合作〉，《經濟日報》，2017/06/08，

〈<https://udn.com/news/story/7331/2510732>〉(檢索日期：2018年3月16日)。

⁴⁴魏百谷，中國與中亞的能源關係：合作與挑戰，《國際關係學報》第25期，2008/01，頁66，

〈[file:///C:/Users/landor/Downloads/File%20\(2\).pdf](file:///C:/Users/landor/Downloads/File%20(2).pdf)〉(檢索日期：2018年3月16日)。

⁴⁵〈跨大西洋貿易及投資夥伴協議〉，《維基百科》，〈<https://zh.wikipedia.org/wiki/跨大西洋貿易及投資夥伴協議>〉(檢索日期：2018年3月16日)。

⁴⁶陳一新，《從李克強四國行看中共外交走向》，《展望與探索月刊》第11卷第6期，2013/06，頁4。

Union)，以及中國的「一帶一路」戰略。這也正是美國和歐盟通過「跨大西洋貿易與投資夥伴協議」(TTIP)所要達到的真正目標。⁴⁷

然而，由美國前總統歐巴馬主導的「跨太平洋夥伴關係」(Trans-Pacific Partnership Agreement, 簡稱 TPP)，普遍被認為是用以圍堵中國，與中國建構的東南亞「區域全面經濟夥伴關係協定」(RCEP)抗衡，亦是美國制衡甚至削弱中國權力與影響力的戰略手段之一。⁴⁸日本經濟學者野口悠紀雄在《環球人物雜誌》的專訪中說到，「跨太平洋夥伴關係」(TPP)不是經濟架構，而是日本與美國聯手在太平洋圍堵中國的政治架構，換句話說「跨太平洋夥伴關係」(TPP)從來就不僅是經濟層面的考量，更多是美國計畫在東亞與中國大陸維持均勢的政策，負有區域安全、區域政治與深化區域發展合作的目的。⁴⁹雖在川普擔任總統後宣布美國退出該項協定，但2017年11月在「亞洲太平洋經濟合作會議」(Asia-Pacific Economic Cooperation, 簡稱 APEC)，日本及其他十一個 TPP 成員，宣布 TPP 將納入包容性 (Comprehensive) 概念，改名為「跨太平洋夥伴包容與全面進展協定」(Comprehensive and Progressive Agreement for Trans-Pacific Partnership, 簡稱 CPTPP)，並在2018年3月8日正式簽署。2018年1月25日，美國總統川普接受財經媒體 CNBC 專訪時表示，若美國談判代表，能達成更優渥條件，美國不排除重新加入「跨太平洋夥伴包容與全面進展協定」(CPTPP)。⁵⁰

2017年11月，美國總統川普任內首次亞洲訪問行程，大談「自由與開放的印太區」願景，在亞洲政策力推「印太區」(Indo-Pacific)概念，取代沿用多年的「亞太區」(Asia-Pacific)，可以看出美國欲和印度、日本和澳洲組核心圍堵中國的企圖。日本首相安倍晉三更力推「鑽石安保戰略」，亦是以美、日、印、澳四國建構戰略和貿易同盟網，抗衡中國提出的「一帶一路」展略。⁵¹

綜合上述可知，美國希望藉由「跨大西洋貿易與投資夥伴協議」(TTIP)與「跨太平洋夥伴關係」(TPP)，再加上美、日、印、澳四國同盟的新戰略，達到東西夾擊、孤立中國的戰略目的。對此，中國除了利用自身經濟與地域優勢，主導東南亞「區域全面經濟夥伴關係協定」(RCEP)的成立，與甫更名的「跨太平洋夥伴包容與全面進展協定」(CPTPP)在東部亞洲抗衡外，而最能夠突破美國東西夾擊策略的方針，即是利用跨國高鐵的建設，助推「一帶一路」戰略的實施。

⁴⁷ 〈美歐打造「經濟版北約」抗擊中國〉，《超訊》，2016/09/22，〈<http://www.supermedia.hk/2516/>〉。

美歐打造「經濟版北約」抗擊中國〉(檢索日期：2018年3月16日)。

⁴⁸ 趙文志，《泛太平洋戰略經濟夥伴關係協定的現況與發展—兼論美國的戰略意圖》，《展望與探索月刊》，第8卷第12期，2010/12，頁16。

⁴⁹ 劉名震，〈TPP行不行〉，《工商時報》，2016/09/07，

〈<http://www.chinatimes.com/newspapers/20160907000084-260202>〉(檢索日期：2018年3月16日)。

⁵⁰ 〈川普：若條件優渥 美不排除重返 TPP〉，《公視新聞網》，2018/01/26，

〈<https://news.pts.org.tw/article/383821>〉(檢索日期：2018年3月16日)。

⁵¹ 〈圖夥印度日本澳洲圍堵中國，取代「亞太區」川普力推「印太區」制華〉，《蘋果日報》，

2017/11/04，〈<https://hk.news.appledaily.com/international/daily/article/20171104/20203861>〉(檢索日期：2018年3月16日)。

圖 7、中國「一帶一路」經濟帶的路線圖⁵²

2013 年 11 月，中國與匈牙利、塞爾維亞共同宣布，將合作建設連接塞爾維亞首都貝爾格萊德（Belgrade），和匈牙利首都布達佩斯（Budapest），全長 350 公里的「匈塞鐵路」。建成後，這條高速鐵路將成為大陸的「歐洲走廊」，大陸商品從希臘的比雷埃夫斯港（Port of Piraeus）上岸後，經過馬其頓並透過「匈塞鐵路」就能便捷地進入歐洲。⁵³當美國與歐盟因為看法分歧，在「跨大西洋貿易與投資夥伴協議」（TTIP）談判停擺之際，中國成功地跨進歐洲高鐵興建案的市場，無疑是突破美國欲聯合歐洲國家抗衡中國的有力舉措。

高柏認為地緣政治的主要目標之一，是控制經濟和能源資源的重要通道。以鐵路做為重要的交通工具，可以通過改變地理條件對國家行為的限制，直接改變地緣政治環境。中國利用以高鐵為代表的交通基礎設施的建設，向西開放，促進歐亞大陸經濟整合，建設新的絲綢之路，以地緣經濟為基礎的陸權戰略，用以對抗美國的海權戰略。⁵⁴

可見中國高鐵「走出去」戰略與「一帶一路」戰略理念是相輔相成的。綜觀中國發展跨國高鐵，最大的意義：其一，藉快速更有效率的陸運，調整中國改革開放以來，對外貿易依賴海運的交通路線，為貨物運輸與能源輸入創造多元且更安全的條件；其二，連通歐洲與亞洲市場，並參與歐洲高鐵建設，及中亞經貿投資，以掌握東西方經貿交流的話語權，並期在中亞與美俄抗衡；其三，為「一帶一路」經濟帶的構想鋪路，奠定東南亞、中亞、中東與歐洲經貿整合，並作為對抗最具包夾牽制企圖的美國、日本及印度等國的基礎。當然，這樣的戰略，對美國戰略利益形成潛在威脅。如果美國不想把中國推向與俄羅斯結盟的地步，對中國施加壓力時就會有所顧忌。美國若想保持歐亞大陸力量均衡的戰略利益，在中國推動歐亞大陸經

⁵² 〈什麼是亞投行？從「一帶一路」談起〉，《點子生活》，2015/04/01，

〈<https://www.saydigi.com/2015/04/asian-infrastructure-investment-bank.html>〉（檢索日期：2018 年 3 月 20 日）。

⁵³ 〈大陸高鐵不僅要修到臺灣 更要修到全世界〉，《今日新聞 NOWNEWS》，2016/03/09，

〈<https://www.nownews.com/news/20160309/2021034>〉（檢索日期：2018 年 3 月 16 日）。

⁵⁴ 高柏，〈中國高鐵與「一帶一路」戰略的大智慧〉，《環球視野》，2015/03/29，

〈http://www.globalview.cn/html/zhongguo/info_2064.html〉（檢索日期：2018 年 3 月 22 日）。

濟整合的將來，就必須接納中國加入環太平洋，甚至是全球經濟整合的自由貿易體系。⁵⁵綜觀中國發展跨國高鐵，其整體戰略意義是：(一)藉快速更有效率的陸運，調整中國改革開放以來，對外貿易依賴海運的交通路線，為貨物運輸與能源輸入創造多元且更安全的條件；(二)連通歐洲與亞洲市場，並參與歐洲高鐵建設，及中亞經貿投資，以掌握東西方經貿交流的話語權，並期在中亞與美俄抗衡；(三)為「一帶一路」經濟帶的構想鋪路，奠定東南亞、中亞、中東與歐洲經貿整合，並做為對抗最有包夾牽制企圖的美國、日本及印度的基礎。

伍、結論

本世紀以來，建設高鐵儼然成為許多國家彰顯國力的風潮，中國更以此作為國家發展與擴展世界影響力的工具。依目前發展趨勢來看，預料未來世界各洲的跨國、跨洲高鐵，即使不是由中國得標興建，至少未來 20 至 30 年間，應該會為世界締造一個不同於上世紀的新面貌。因為交通方式的改變，增加各種往來互動頻率以及多元化的互動模式，同時對整體經濟貿易活動產生顯著影響，但不可避免的是隨著經濟活動的改變，勢必對各區域的社會、文化，乃至於政治造成一連串的變遷效應。

當前因高鐵的相關建設所帶動的經濟效應已逐漸由中國延伸到許多開發中國家，甚至連美國對興建高鐵也開始顯得興致盎然。尤其在 2008 年美國金融海嘯與歐債危機以來，全球面臨普遍性經濟衰退，透過一個新的交通工具帶動基礎建設，似乎成為許多國家想要藉以提振經濟成長的好構想。至於經濟實力較弱的國家，更希望藉由與經濟、科技兼具的強國合作興建高鐵，促進經濟成長並達到國家現代化的目標，中國與中亞、東南亞的高鐵合作就是如此。中國在這些地方的高鐵國際合作事實上就是「一帶一路」戰略的體現。以東南亞為例，不論現今的「東協加三」或將來的「區域全面經濟夥伴關係協定」(RCEP)，東南亞與中國的經貿關係勢必更加緊密，以此形勢來看，臺灣政府推行的「新南向政策」是否還有發展空間？對此，臺灣官方幾乎以儘快加入「跨太平洋夥伴包容與全面進展協定」(CPTPP)作為唯一解藥，然而若臺灣能搭上「一帶一路」政策列車，更能與整體歐亞經濟整合走上同一節奏，但這個目標在目前兩岸關係的氛圍裡，是一個需要很多考量與努力，且臺灣內部就很難取得共識的議題。

不過，中國在推行「一帶一路」的政策與國際高鐵的建案並非所向披靡。近年來中國在國際間政治經濟的影響力逐漸壯大，也造成各國的戰略焦慮，導致保護主義和保守主義情緒上升。很多國家希望和中國合作，卻又擔心中國獨大，影響區域平衡或其在國際間的地緣利益，於是與中國的高鐵合作案陸續轉向或重審，例如：泰國⁵⁶、印度⁵⁷、匈牙利⁵⁸。可想見的，中國未來想用國際高鐵合作來達成其世界強國的企圖，挑戰將會越來越多。

另外，中國利用高鐵作為軍事與全球戰略佈局的意圖值得我們關注。若兩岸關係沒能正向發展，中國利用高鐵做為國防的佈局就須密切注意。雖然當今高鐵列車是客運車型，只能運送兵力人員，無法運輸大型、重型裝備與武器，而且高鐵是依賴露天的電網運行，如果在運輸途中電網發生故障或被襲擊摧毀就會失去功能，但中國意圖改良高鐵以運送高端武器的訊息不容小覷！

況且中國加速與中亞各國開發能源與興建高鐵的合作，逐步掌控中亞各國經貿契機，就

⁵⁵同註 54。

⁵⁶〈泰國採用新幹線技術中日高鐵大戰日本「扳回一局」〉，《BBC 中文網》，2016/08/07，〈http://www.bbc.com/zhongwen/trad/business/2016/08/160807_thailand_japan_high_speed_railway〉（檢索日期：2018 年 3 月 30 日）。

⁵⁷〈聯日抗中 印度首條高鐵動工〉，《自由時報》，2017/09/15，〈<http://news.ltn.com.tw/news/world/paper/1135439>〉（檢索日期：2018 年 3 月 30 日）。

⁵⁸〈涉嫌招標違規，「一帶一路」戰略在歐洲的首個鐵路項目被歐盟委員會調查〉，《端聞》，2017/02/21，〈<https://theinitium.com/article/20170221-dailynews-eu-inspection/>〉（檢索日期：2018 年 3 月 30 日）。

能源補給布局來看，其戰備儲油未來就可從中亞供給無虞，降低了對中東石油依賴程度，倘若一日中國在亞太地區發動戰事，美國恐無法在憑藉麻六甲海峽來封鎖中國的能源補給線，如此一來可能對亞太地區的和平產生極大的威脅。再者，中亞地區素來宗教與民族問題複雜，歷史上與俄國有長期淵源，中國從上世紀末就在此處著墨耕耘，勢力可與美國三者互為牽制，美國要在此發揮獨大影響力相形變得困難許多。是故，中國用能源與高鐵合作掌握與中亞各國的經貿契機後，戰備儲油從中亞供給無虞，將對亞太地區的和平產生嚴重威脅。如此一來，兩岸關係除了期待能用互信與交流來換取和平外，亞太各國應該更期待川普執政的美國能繼續經營東亞，畢竟中美勢力平衡，各項議題就會比較有談判的空間。

Study on the Strategic Layout of China High-Speed Rails

Kan-Lu Kuo , Chih-Wei Tang, Ching-Yi Yang

Lecturer ,Associate Professor, Assistant Professor

Department of General Education, Army Academy,R.O.C.

Abstract

Since 2004, China has begun to design the “4 length lines and 4 breadth lines” (four north-south routes and four east-west ones) of high-speed rails. By the end of 2016, the operating mileages of high-speed rails reached 20,000 kilometers. China expects to expand the network of the nationwide high-speed rails to 30,000 kilometers by 2020. In order to understand the fever of China’s high-speed rails, this article discusses the construction of China's domestic and transnational high-speed rails and analyzes the strategic significance and intentions hidden in it. The significances of domestic high-speed rails include reshaping urban spatial relationships, driving the development of the western region, strengthening the military layout, applying united Front strategy to Taiwan, and contacting with other foreign regions. As for the intentions of transnational high-speed rails construction include to strengthen the cooperation of ASEAN Economic Community, to control the geographical advantages and energy in Central Asia, and to assist the "One Belt and One Road" economic and trade strategy to break through the clamp down of the United States on China.

Keywords: China High-Speed Rails, the "4 Length Lines and 4 Breadth Lines", Energy Strategy, the Belt and Road.

參考資料

- 大陸中心/綜合外電報導，2011/04/25。〈泛亞高鐵中線動工 昆明↔星國僅 10 小時〉，《蘋果日報》，〈<https://tw.appledaily.com/finance/daily/20110425/33341677>〉。
- 大陸新聞中心/綜合報導，2016/03/09。〈大陸高鐵不僅要修到臺灣更要修到全世界〉，《今日新聞 NOWNEWS》，〈<https://www.nownews.com/news/20160309/2021034>〉。
- 王義桅，2016。《一帶一路：機遇與挑戰》。（香港：中華書局）。
- 王俊評，2017/07/25。〈中印對峙的地緣政治意義：印度的亞太盟主野望〉，《鳴人堂》，〈<https://opinion.udn.com/opinion/story/10740/2601801>〉。
- 田一涵，2013/11/04。〈里程冠全球 「四縱四橫」兩年通〉，《文匯報》，〈<http://paper.wenweipo.com/2013/11/04/CH1311040004.htm>〉。
- 自由時報編輯，2014/07/27。〈中國製土耳其高鐵 通車首日就凸槌〉，《自由時報》，〈<http://news.ltn.com.tw/news/world/breakingnews/1065890>〉。
- 自由時報編輯，2017/09/15。〈聯日抗中 印度首條高鐵動工〉，《自由時報》，〈<http://news.ltn.com.tw/news/world/paper/1135439>〉。
- 行政院大陸委員會，2015/7。〈中國大陸高鐵外交之觀察〉，《大陸與兩岸情勢簡報》，〈<https://ws.mac.gov.tw/001/Upload/OldFile/public/Attachment/681010154892.pdf>〉。
- 江迅，2014/08/01。〈中國籌建兩洋高鐵連接大西洋太平洋〉，《風傳媒》，〈<http://www.storm.mg/article/38698>〉。
- 吳孟翰。〈習近平訪哈薩克 加速一帶一路合作〉，《中時電子報》，2017/06/09，〈<http://www.chinatimes.com/newspapers/20170609000122-260203>〉。
- 林祈深，2017/12/12。〈中國崛起歐美制裁 俄國轉低調〉，《中央通訊社》，〈<http://www.cna.com.tw/topic/newsworld/106-1/201712120001-1.aspx>〉。
- 定錨投資隨筆，2015/04/01。〈什麼是亞投行？從「一帶一路」談起〉，《點子生活》，〈<https://www.saydigi.com/2015/04/asian-infrastructure-investment-bank.html>〉。
- 美聯社/中央社/美國《紐約時報》，2017/11/04。〈圖夥印度日本澳洲圍堵中國，取代「亞太區」川普力推「印太區」制華〉，《蘋果日報》，〈<https://hk.news.appledaily.com/international/daily/article/20171104/20203861>〉。
- 袁傑，2016/09/22。〈美歐打造「經濟版北約」抗擊中國〉，《超訊》，〈<http://www.supermedia.hk/2516/美歐打造「經濟版北約」抗擊中國>〉。
- 高柏，2011/04/11。《高鐵對國內發展的戰略意義》，《觀察者》，〈http://www.guancha.cn/gaobai/2016_12_05_382892.shtml〉。
- 高柏，2011/04/11。〈建設高鐵推動歐亞大陸整合〉，《經濟觀察報》，〈<http://www.21bcr.com/a/shiye/guancha/2011/0411/2587.html>〉。
- 高柏，2015/03/29。〈中國高鐵與「一帶一路」戰略的大智慧〉，《環球視野》，〈http://www.globalview.cn/html/zhongguo/info_2064.html〉。
- 梁天仞，2010/2/5。〈中國高鐵軍事戰略意義深〉，《文匯報》，〈<http://paper.wenweipo.com/2010/02/05/PL1002050003.htm>〉。
- 陳一新，2013/06。〈從李克強四國行看中共外交走向〉，《展望與探索月刊》，第 11 卷第 6 期。
- 張璐晶，2015/10/19。〈泛亞鐵路籌劃近 50 年終落實 有望採納中國標準〉，《中國經濟週刊》，〈<http://finance.sina.com/bg/economy/sinacn/20151019/08391352636.html>〉。
- 姬國環，2017/06。《一帶一路的戰略邏輯思維與佈局之研究》，《復興崗學報》，110 期。
- 馮並，2018/02/19。〈當中泰高速鐵路終於動工之際，來看看中國在「泛亞鐵路」背後的盤算〉，《TheNewsLens 關鍵評論》，〈<https://asean.thenewslens.com/article/90030>〉。

- 馮連勇、沈劍鋒，2011/03/07。〈哈薩克斯坦的石油地位與中哈油氣合作〉，《中國社會科學網》，〈http://www.cssn.cn/gj/gj_gjwtyj/gj_elsdozy/201311/t20131101_822172.shtml〉。
- 傅斯鴻、陳寧，2017/02。《讀懂一帶一路》。香港：中華書局。
- 新華社報導，2016/12/29。〈滬昆高鐵全通車 上海-昆明僅 11 小時〉，《蘋果日報》，〈<https://tw.appledaily.com/international/daily/20161229/37501975>〉。
- 靳元慶編譯，2018/01/26。〈川普：若條件優渥 美不排除重返 TPP〉，《公視新聞網》，〈<https://news.pts.org.tw/article/383821>〉。
- 趙文志，2010/12。〈泛太平洋戰略經濟夥伴關係協定的現況與發展—兼論美國的戰略意圖〉，《展望與探索月刊》，第 8 卷第 12 期。
- 端傳媒，2017/02/21。〈涉嫌招標違規，「一帶一路」戰略在歐洲的首個鐵路項目被歐盟委員會調查〉，《端聞》，〈<https://theinitium.com/article/20170221-dailynews-eu-inspection/>〉。
- 維基百科，2017/12/30。〈「四縱四橫」鐵路快速客運通道〉，《維基百科》，〈<https://zh.wikipedia.org/wiki/%E2%80%9C%E5%9B%9B%E7%BA%B5%E5%9B%9B%E6%A8%AA%E2%80%9D%E9%93%81%E8%B7%AF%E5%BF%AB%E9%80%9F%E5%AE%A2%E8%BF%90%E9%80%9A%E9%81%93>〉。
- 維基百科，2018/3/17。〈「八縱八橫」高速鐵路主通道〉，《維基百科》，〈<https://zh.wikipedia.org/wiki/%E2%80%9C%E5%9B%9B%E7%BA%B5%E5%9B%9B%E6%A8%AA%E2%80%9D%E9%93%81%E8%B7%AF%E5%BF%AB%E9%80%9F%E5%AE%A2%E8%BF%90%E9%80%9A%E9%81%93>〉。
- 維基百科，2018/7/1。〈中華人民共和國高速鐵路〉，《維基百科》，〈<https://zh.wikipedia.org/wiki/%E2%80%9C%E5%9B%9B%E7%BA%B5%E5%9B%9B%E6%A8%AA%E2%80%9D%E9%93%81%E8%B7%AF%E5%BF%AB%E9%80%9F%E5%AE%A2%E8%BF%90%E9%80%9A%E9%81%93>〉。
- 維基百科，2018/7/6。〈中華人民共和國民用航空業〉，《維基百科》，〈<https://zh.wikipedia.org/zh-tw/%E2%80%9C%E5%9B%9B%E7%BA%B5%E5%9B%9B%E6%A8%AA%E2%80%9D%E9%93%81%E8%B7%AF%E5%BF%AB%E9%80%9F%E5%AE%A2%E8%BF%90%E9%80%9A%E9%81%93>〉。
- 維基百科，2018/6/17。〈京台高速鐵路〉，《維基百科》，〈<https://zh.wikipedia.org/wiki/%E2%80%9C%E5%9B%9B%E7%BA%B5%E5%9B%9B%E6%A8%AA%E2%80%9D%E9%93%81%E8%B7%AF%E5%BF%AB%E9%80%9F%E5%AE%A2%E8%BF%90%E9%80%9A%E9%81%93>〉。
- 維基百科，2018/4/26。〈跨大西洋貿易及投資夥伴協議〉，《維基百科》，〈<https://zh.wikipedia.org/wiki/%E2%80%9C%E5%9B%9B%E7%BA%B5%E5%9B%9B%E6%A8%AA%E2%80%9D%E9%93%81%E8%B7%AF%E5%BF%AB%E9%80%9F%E5%AE%A2%E8%BF%90%E9%80%9A%E9%81%93>〉。
- 蔡國棟、孫哲，2017/11/16。〈蘭新高鐵新疆段開通 3 年：高鐵改變「經濟版圖」〉，《新華網》，〈http://big5.xinhuanet.com/gate/big5/www.xinhuanet.com/2017-11/16/c_1121967941.htm〉。
- 蔡萱，2018/01/19。〈靠高鐵躲避衛星 美媒：陸或有東風 41 幽靈列車〉，《中時電子報》，〈<http://www.chinatimes.com/realtimenews/20180119004930-260417>〉。
- 劉名震，2016/09/07。〈TPP 行不行〉，《工商時報》，〈<http://www.chinatimes.com/newspapers/20160907000084-260202>〉。
- 鄭健，2018/01/29。〈中國高鐵從速度快奔向品質強〉，《中國財經》，〈<http://big5.china.com.cn/gate/big5/finance.china.com.cn/industry/renwu/20180129/4526453.shtml>〉。
- 劉淑芳，2015/12/17。〈中國高鐵發展史〉，《麗水日報》，〈<http://epaper.lsnnews.com.cn/lrb/page/1/2015-12-17/A05/55521450282899416.pdf>〉。
- 講東講西，2017/12/25。〈中國高鐵正從「四縱四橫」大步邁入「八縱八橫」〉，《Q 博士》，〈<https://www.pixpo.net/post458418>〉。
- 環球軍事報導，2016/02/06。〈東部戰區成立引臺媒關注：用兵方向只有臺灣〉，《觀察者網》，〈<http://3g.china.com/act/military/11132797/20160206/21470468.html>〉。
- 魏百谷，2008/01。〈中國與中亞的能源關係：合作與挑戰〉，《國際關係學報》第 25 期。
- 藍孝威，2017/02/12。〈滬昆高鐵 衝擊新南向政策〉，《中時電子報》，〈<http://www.chinatimes.com/newspapers/20170212000362-260108>〉。

- 半月談，2015/09/08。〈中國「高鐵戰略」布局全球 改變國際政治經濟格局〉，《中國新聞網》，
〈http://jjzg.china.com.cn/2015-09/08/content_8217569.htm〉。
- BBC 中文網，2016/08/07。〈泰國採用新幹線技術 中日高鐵大戰日本「扳回一局」〉，《BBC 中文網》，
〈http://www.bbc.com/zhongwen/trad/business/2016/08/160807_thailand_japan_high_speed_railway〉。
- Gangtieshi，2016/6/6。〈美國有多少個民用機場？〉，《百度知道》，
〈<https://zhidao.baidu.com/question/108402956.html>〉。
- HYM8828，2016/06/17。〈仟金一線：中國高鐵為何快速「霸屏」事實令人震驚〉，《壹讀》，
〈<https://read01.com/MoQaz7.html#.WrlpompuaUk>〉。
- Syao，2018/3/16。〈中國高鐵〉，《Money DJ 理財網》，
〈<https://www.moneydj.com/kmdj/wiki/wikiviewer.aspx?keyid=40f590a6-7dde-4f54-8fe6-0b2db0eafe9d>〉。