

泛亞鐵路各線示意圖



雲南4條出境鐵路一覽

中緬高鐵路

(昆明至仰光, 泛亞鐵路西線)

沿線主要城市：昆明、大理、保山、瑞麗、仰光
 連接的城市：曼谷、吉隆坡、新加坡
 進展：已基本完成前期勘測設計，最快2011年3月前動工，預計2014年完工，設計時速170至200km/h，全程1920公里。

中老高鐵路

(昆明至萬象, 泛亞鐵路中線)

沿線主要城市：昆明、玉溪、磨憨、萬象
 連接的城市：曼谷、吉隆坡、新加坡
 進展：2011年4月啟動，預計2015年完工。全程421公里，該線路延伸至新加坡則全線達到3,900公里。持股方式為：老撾政府持股30%，中國政府持股70%，總建設投資約70億美元。

中越高鐵路

(昆明至河內, 泛亞鐵路東線)

沿線主要城市：昆明、玉溪、河口、河內
 連接的城市：胡志明市、金邊、曼谷、吉隆坡、新加坡
 進展：進一步論證中

中緬印鐵路

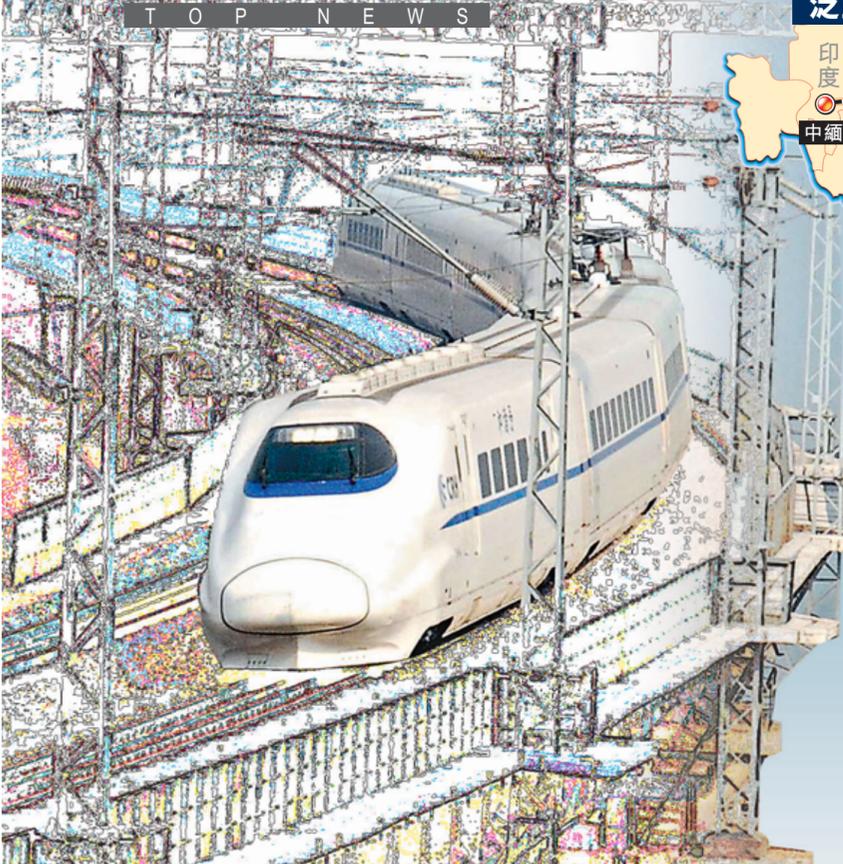
進展：中緬印國際鐵路雲南境內段保山—猴橋計劃已納入國家鐵路網規劃

2011年初，中國—東盟自由貿易區建成一周年之際，關於高鐵路出門連貫中南半島(亦稱印度支那，特指亞洲東南部諸國)消息不斷。1月初，國家鐵道部部長劉志軍表示，將加快與緬甸、老撾鐵路合作的前期工作，爭取盡早開工。至此，擱置十年的泛亞鐵路「東南亞走廊」部分的建設將進入實質動工階段。而在去年12月初，泰國、老撾官員透露，已與中國簽訂合作協議，將建一條連接3國的高速鐵路，計劃於2015年建成。同時，泛亞高鐵路項目也得到緬甸鐵道部的高度認可。專家指出，覆蓋湄公河流域3億人口的「泛亞高鐵路」網絡，將大大推動中國與中南半島的政治經濟合作。

香港文匯報記者 羅斯、章琦 昆明報導



在老撾琅勃拉邦，中老鐵路正在積極籌備中。



中國推動開建泛亞高鐵路 貫通中南半島

覆蓋湄公河6國3億人口 加強區域內政經合作

2010年8月，中國、柬埔寨、老撾、緬甸、泰國、越南6國通過了一項名為「大湄公河次區域鐵路銜接計劃」。按照計劃，醞釀已久的泛亞鐵路「東南亞走廊」高鐵路建設將在今年上半年進入動工階段。泛亞鐵路「東南亞走廊」分為東、中、西三線，全長1.4萬公里。東線由昆明出境往越南，經柬埔寨到達馬來西亞和新加坡；中線由昆明出境往老撾，經泰國、馬來西亞到達新加坡；西線方案由昆明經大理至瑞麗，再由瑞麗出境經緬甸，輻射印度洋出口，到達新加坡。



雲南大學國貿系主任、東盟商務研究中心主任郭建軍。

雲南大學國貿系主任、東盟商務研究中心主任郭建軍對香港文匯報記者說，「中緬高鐵路亦能在一定程度上緩解中國能源進口過度依賴馬六甲的困局。」

「馬六甲困局」主要指如海盜、恐怖主義與意外事故等危險因素可能導致馬六甲海峽斷航，給高度依賴這一通道的中國帶來巨大損失。來自中國海關的統計顯示，2010年中國原油進口累計23.931萬噸，其中從中東、非洲地區繞馬六甲海峽進入的原油佔8成。中緬高鐵路2014年建成後，或能與其同期建成的中緬油氣管道、與泰國通往印度洋的鐵路一起，使中國一部分能源進口繞開馬六甲海峽，不僅能縮短至少1,200公里的路程，降低運輸成本，還可緩解和降低原油進口高度依賴馬六甲所帶來的壓力和風險。

促東盟經貿流通 穩固區域和平

2010年，中國和東盟貿易額達2,927.8億美元，同比增長37.5%，躍升為東盟第一大貿易夥伴。東盟更是超越日本成為美國、歐盟之後中國第三大貿易夥伴。「中國—東盟建成一周年之際，雙方正逐步打破貿易壁壘，促進資本、生產要素更好地流通。泛亞跨國高鐵路一經啟動，必將重塑中國—東盟經濟地理。」清華大學公共管理學院副院長、清華大學高鐵路技術研究中心戰略研究所所長孟慶國說。

倫敦政治經濟學院經濟學家去年9月公佈的最新調查指出，位於高鐵路沿線的城鎮，其GDP比鄰近地區的城鎮高出2.7%。顯然，泛亞鐵路為物資與人員流動所帶來的方便，勢必將提高經濟活動的效益，也能營造更加和平穩定的地緣政治環境。

關印度洋出海口 破馬六甲困局

中國高鐵路通過陸路延伸以及技術、資金參與等形式，向周邊以及其他大陸的地區擴展，被海外媒體稱為「鐵路外交」。有海外分析人士指出，「泛亞鐵路」不僅將使中國與東盟「高速、緊密連接」，密切與東南亞及南亞的經貿關係，更將在地緣政治上實現突破，使陸路通道直達印度洋，反制美國對中國的圍堵策略。

雲南大規模興建鐵路。



泛亞鐵路將經馬來西亞到新加坡，圖為繁忙的吉隆坡火車站。

昆明—仰光 可望朝發夕至

泰國駐華大使館公使王逸生(Warawudh Chuwiruch)表示，儘管中國與泰國並不接壤，但泰國非常希望能與中國建立鐵路聯繫。目前，泰國國會已經批准了與中國合作修建高鐵的框架協議。據泰國媒體報道，目前中國和泰國正在就修建高鐵的具體細節進行磋商，預計將於2011年底開工。計劃修建的泰國高鐵從泰國東北重鎮廊開出發可以與中老高鐵路相連，整體投資約合70億元人民幣。



雲南省社會科學院東南亞研究所研究員陳鐵軍

合作計劃，高鐵路計劃則可能在瑞麗—木姐—臘戍的鐵路建設完成之後實施。12月上旬，他陪同緬甸鐵道運輸部部長前往中國，參觀了昆明地鐵的首期工程建設。對中國先進的高鐵路技術，Thwin用「震驚」一詞描述其感受。

據悉，鐵道部組織的專家團去年11月中旬赴緬甸、老撾勘測，中緬鐵路只要隧道方案確定，最快將在兩個月內動工。項目一旦得以實施，按照昆明至仰光1,920公里距離，設計時速200公里計算，從昆明至仰光將可實現朝發夕至。

雲南省社會科學院東南亞研究所研究員陳鐵軍表示，陸上通道對整個大湄公河次區域國家都影響巨大。不僅僅是沿線的國家，比如柬埔寨、越南等雖不在這條主幹線裡，但是通過東南亞鐵路網可以輻射整個中南半島。「日韓同樣可以利用從中國通往印度洋的高鐵路運輸能源和貨物，這將是全球意義上的一條通道。」郭建軍說。

非僅沿線受益 可吸日韓物流

「我們已經計劃建設高鐵路。」緬甸鐵道運輸部高級官員Thwin去年透露，中緬兩國將有進一步的鐵路



中國高鐵路技術優價廉，領先全球。

中國技術領先 高鐵路造價省半

中國高鐵的技術和資金問題一直備受外界質疑，但是，目前的事實是中國高鐵路已成為首個發展中國家向發達國家輸出的戰略性高新技術領域。據公開數據測算，中國高鐵路造價平均約為每公里1億元至1.5億元人民幣，較其他國家高鐵路造價低了一半甚至2/3。有外媒評價指出，中國高鐵路技術正是憑借優價廉而成功躋身國際高鐵路市場。

日前，鐵道部與美國通用電氣(GE公司)在華盛頓簽署的《高速鐵路動車組技術轉讓備忘錄》中，中國南車將與GE公司在美國成立合資公司，並首次向美國轉讓中國的高速鐵路技術。今年1月初，商務部副部長高虎城宣佈，英國方面已經決定倫敦到蘇格蘭的高鐵路將採用中國技術，捨棄德國和法國的技術。

擁有專利逾千 超前日歐10年

中國高鐵路不僅在關鍵技術領域取得一系列重大創新成果，還建立了具有自主知識產權、世界一流水平的中國高鐵路技術體系。

2003年以來，中國已申請高鐵路相關專利共計1,902項，其中已經授權1,421項，正在受理中481項。「中國高鐵路技術是當之無愧的世界領先。僅就列車氣密強度這項指標，中國的機車裝備製造業就領先日本和歐洲10年。」鐵道部副總工程師張曙光說。

泛亞高鐵路期待「香港元素」

「香港是國際物流中心，擁有一流的人才、全球的渠道。如果雲南和東盟的物流能夠得到香港的支持，發展空間會更廣闊。」雲南省社科院東南亞研究所研究員陳鐵軍表示，高鐵路對於雲南旅遊也將產生巨大影響。目前，雲南與泰國、馬來西亞每年都有大量遊客互訪，泰國每年赴滇遊客已近百萬人次，而前往泰國的中國遊客每年更多達五六百萬人次。「過去長期都是通過航空，旅遊是簡單的『點點選擇』。如果從雲南乘坐高鐵路前往中南半島，將給遊客帶來沿途觀賞濃郁民族風情的『多點旅遊』選擇。」

雲南大學國貿系主任、東盟商務研究中心主任郭建軍表示，雲南省政府已將昆明未來發展定位為區域性國際城市，而區域性國際城市必須在本區域內具備人流和物流等基礎條件。「通往東南亞的高鐵路建設，將使昆明發展成為真正意義上的區域性國際城市。」

雲南迎接「高鐵路經濟」

中緬鐵路將與在建的雲桂鐵路在昆明對接，真正實現溝通太平洋和印度洋，加上內地城市進入雲南的8條高鐵路，中國包括廣州、深圳、香港等沿海城市商品將可通過高鐵路直達印度洋、中南半島，進出歐洲、非洲。過去5年間，雲南「八入滇四出境」(8條中國其他省區市連接雲南的鐵路，4條跨國出境鐵路)路網建設規劃快速推進。昆明鐵路局副局長張廣州日前接受香港文匯報記者採訪時表示，「十一」期間，雲南鐵路建設投資總額達到365億元。2011年，鐵路投資將達到200億元。目前，雲南鐵路在建項目達13個，總里程超過1,600公里，投資規模達1,407億元。「十二五」期間，雲南鐵路投資將達2,000億元，平均每年要完成400個億，昆明鐵路局管內時速200公里以上快速線路將達1,373公里。」

英國一家雜誌此前刊文預言：「5年內，昆明將會擁更多的國際人口，並不只是西方人，還會有越南人、泰國人和印度人。」昆明成為直通印度洋高鐵路起點與樞紐的同時，雲南也將成為中國面向東南亞開放的前沿，從而迎來屬於雲南的「高鐵路經濟」。