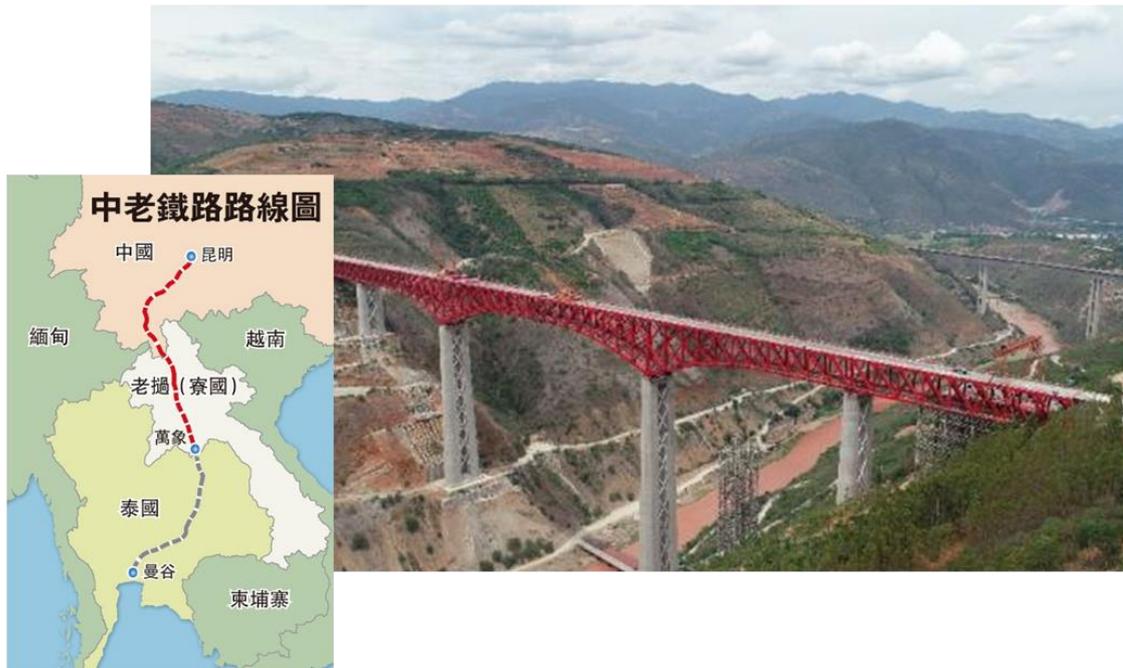


遠景論壇



中寮鐵路終於在 2021 年 12 月 3 日正式通車，寮國也將從原本中南半島的陸鎖國，搖身一變成為陸聯國。

（圖片來源：

<<http://www.scio.gov.cn/31773/35507/35513/35521/Document/1683023/1683023.htm>>）

從中寮鐵路通車看中泰鐵路的未來

陳尚懋

佛光大學公共事務學系教授

歷經了多年之後，採用中國 1,435 公釐標準軌的中寮鐵路終於在 2021 年 12 月 3 日正式通車，往後由昆明至永珍將可在十小時以內完成，這條鐵路將肩負起客運與貨運的功能，寮國也將從原本中南半島的陸鎖國，搖身一變成為陸聯國。



中寮鐵路助中國將影響力擴及東南亞

中寮鐵路的通車將從兩方面進行分析，一是經貿發展，二則是政治戰略。首先在經貿發展方面，中寮鐵路通車後，中國的商品將可直接透過鐵路運輸南下至永珍，之後再透過陸運的轉口貿易至東南亞其他國家，如此將可大幅減少運輸成本。但寮國目前國內並無其他鐵路建設，公路建設嚴重落後與不足，寮國政府必須加緊改善道路設施品質，以及提升貿易便利化的表現(trade facilitation performance)，方能提升中寮鐵路轉口貿易的效用。

另外，中寮鐵路的興建成本高達 59 億美元，約為寮國 2018 年公共投資的 1.3 倍。中寮兩國共組合資公司，其中 60% 由中國輸出入銀行提供貸款，另外 40% 則由兩國政府編列預算，總計寮國為這條鐵路共負擔 15.4 億美元的債務。但根據寮國政府的估計，恐怕要營運 23 年後才能獲利，這當中還有許多不確定因素，若獲利不如預期，寮國將陷入中國的債務外交陷阱之中。

其次在政治戰略方面，中國從 2013 年開始推動的一帶一路，其中規劃有中國—中南半島在內的六大經濟走廊，希望可以將影響力擴及東南亞。中寮鐵路的通車，在疫情後中國影響力下降之際，無疑打了一劑強心劑。中國希望可以取得安全進出印度洋通道的戰略目標將更往前邁進，同時也對於一帶一路裡「中國—中南半島經濟走廊」的建設取得重大成果。但永珍進入泰國廊開後延伸至曼谷的中泰鐵路，或許才是中國達成上述戰略目標的最後一哩路，也因此讓中泰鐵路的戰略地位大幅提昇。

泰國應提升在中泰鐵路中的主導性

事實上，中泰鐵路的興建可說是一波三折。2013 年達成的「大米換高鐵」協議，很快就因為 2014 年 5 月 22 日軍事政變造成政黨輪替，加上日本介入、泰國民間出現反彈聲浪，泰國政府為了避免過度受中國的影響，兩國間重談協議，也因此中泰鐵路第一期工程（曼谷—呵叻）拖延至 2017 年才動工。

馬哈迪於 2018 年大選前，威脅要取消中國一帶一路在馬來西亞



的計畫，上台後，重新開啟「東海岸鐵路計畫」的談判，最終中方同意降價三分之一（約 215 億令吉）。目前泰國的談判籌碼（bargaining power）遠比當時的馬來西亞要來得多。一旦中泰鐵路第二期計畫（呵叻—廊開）與第三期計畫（廊開—永珍）不興建的話，中寮鐵路的經濟效用將大幅下降，也將嚴重打擊中國的政治戰略部署。泰國應向馬來西亞學習，提升其在中泰鐵路中的主導性，興建出一條真正符合泰國利益與需求的鐵路，以免重蹈寮國的覆轍。

編按：本文僅代表作者個人觀點，不代表遠景基金會之政策與立場。

財團法人兩岸交流遠景基金會

本基金會為研究國際政經情勢之民間學術智庫，旨在針對國際政經情勢及戰略與安全等領域，將學術研究成果具體轉化為政策研析，作為我政府參考，深化學術研究能量，並增進與國際重要智庫交流與互訪。

臺北市汀州路三段 60 巷 1 號

Tel: 886-2-23654366

Fax: 886-2-23679193

<http://www.pf.org.tw>

