全球策略信息

第十二卷 第一期 二〇〇二六月
Executive Intelligence Review

現在，一年已過
成形的新歐亞大陸橋基礎建設

社論

2002年4月4日

3月26日是個值得紀念的日子，林登・拉魯旭在這一天提到目前的戰略狀況太混亂，沒有人可以預測在中東或任何其他地方還會發生什麼事。美國是否會很快就對伊拉克宣戰？以色列是否會用他們的核子武器首先進行攻擊？我們唯一可以肯定的是「一定會有事發生」，而且是震撼性的效果。

九一一是一次反抗美國政府的軍事政變，試圖造成布里辛斯基和杭廷頓等世界帝國主義集團所謂的「文明的毀滅」，而美國政府並未向大眾說明這一項事實。反而是俄羅斯、歐洲和阿拉伯世界已經認知拉魯旭的九一一分析是正確的。伊朗前總統拉夫桑賈尼(Mohammad Hashemi Rafsanjani)在最近一次的週五祈禱演說中引述拉魯旭的話，並說「林登・拉魯旭已經很明白的宣稱美國人.....直接參與九一一攻擊，他們的目標就是為了向伊斯蘭教和穆斯林宣戰鋪路。」（伊朗每週五都會由拉夫桑賈尼等政界人士發表演說，內容類似國情咨文，只不過是每週發表一次罷了。）

最近這幾週，拉魯旭一再陳述我們無法在過去35年流行的文化潮流中為目前的金融、經濟、和戰略危機找到解決方案。唯一可行的就是立即背離這些潮流，採取新的國際金融貨幣系統，新布萊登森林系統，以及以道德為任務導向的經濟，才可能為任何一個國家提供賴以生存的選擇。

此外，美國人民現在已經被宣傳心理戰以一種毫不誇張的規模連續轟炸。這些宣傳強調四個主要的論點迷惑大多數美國人民：(1) 相對於恐懼經濟持續崩盤，他們依人們的期望製造經濟復甦的假象；(2) 事實上政府根本沒有任何證據，就找個遠在天邊的人，如賓拉登，蠱惑大眾認為他們「絕對是」造成九一一相關事件的罪魁禍首；(3) 迷惑於美國政府擁有絕對的權利，因此「一定知道自己在做什麼事」；(4) 迷惑於美國總統布希一定知道或瞭解他自己和他的政府到底出了什麼事。

相對於這項宣傳心理戰，美國總統候選人林登・拉魯旭的陣營這幾週已有戲劇性的變化。令人印象深刻的是，有好幾百名全職和兼職的年輕人加入拉魯旭的陣營四處散發傳單，並在美國大專院校內掀起大型的政治辯論。 情況很清楚，美國政治方向的轉變對於全世界都很重要，因此全球策略訊息呼籲讀者加入拉魯旭的陣營。如果你住在美國以外的地方，請參見ＸＸ頁政治人物和當地組織採用的新布萊登森林解決方案，以各種方式清楚的向美國政府說明一定要進行徹底的改革，並興建歐亞大陸橋以抵制「文明的毀滅」政策。如果你住在美國境內，——為了世人的福祉——請直接加入拉魯旭的陣營。

請上www.larouchein2004.org及www.larouchepub.com網站閱讀更多資料。

全球策略信息

第十二卷　第一期　二〇〇二六月

Executive Intelligence Review

現在，一年已過
成形的新歐亞大陸橋基礎建設

本刊自述

與72頁厚的英文《Executive Intelligence Review（執行策略評論），簡稱EIR》相比《全球策略信息》只是一個小小的文選。《執行策略評論》由經濟學家林登・拉魯旭創刊于一九七四年。其新聞取自該刊遍及五大洲的專有渠道而不依賴任何有線服務。因其特立獨行的風格以及深入透徹的分析和計劃，《執行策略評論》常被一些政府當做獨立的咨詢顧問。又因《執行策略評論》不依賴替大公司或金融利益集團做廣告爲經濟來源，所以《執行策略評論》編者的見解才能夠非但保持完全獨立而且常會引起爭議。

除了是月刊和頁數較少之外，中文的《全球策略信息》在所有方面都儘可能地照搬《EIR》原本，如戰略、歷史和經濟方面的分析等等。這些肯定是在任何其它的中文報刊裡找不到的！我們出版《全球策略信息》之目的不是爲了求名得利而是爲了給讀者一些政、經、文方面的思想指導以利于創造和發展一個新的文藝復興式的未來。

歡迎您向本刊提意見或建議。中文《全球策略信息》編輯部在美國新澤西州。函件地址、電話及傳眞號碼見封底訂閱單。

美國EIR（全球策略信息）
c/o H.S.D.I.
P.O. Box 58
Ridgefield Park
NJ 07660-0058, USA
Tel: (201)-641-8858
Fax: (201)-641-0453

E-mail Address: Leni_R@MSN.COM

歐洲 c/o EIR
Nachrichtenagentur
GmbH, Postfach 2308
D-65013 Wiesbaden
Germany
Tel: 49-611-73650

現在，一年已過

林登・拉魯旭

2002年1月24日

總統候選人林登・拉魯旭在華盛頓指導他的網上廣播站六個月。拉魯旭的演說內容及國際局勢對話都在競選網站www.larouchein2004.com及www.larouchepub.com播放，讀者可以在這些網站搜尋過去的資料。

拉魯旭以上一次美國總統大選危機後他在四個國際網路廣播站中的特別節目為參照，預測美國經濟危機將重擊布希政府，被國際恐怖集團設定為目標，以及向恩隆（Enron，美國能源業巨子）宣戰。本文簡短刊出拉魯旭的介紹性文字後，將再加入當天的2個問答。想要知道全程2個半小時的英文問答內容，請到上述的網站閱讀。

林登・拉魯旭：我們今天作的事情很重要，我們必須認知過去我們認為哪些事會發生或可能發生，甚至還超前。我們必須問自己：我們怎麼知道這是對的？因此我將過去預測的紀錄放在桌上，作為討論這個問題的一部份。

以前年11月中旬到去年1月底為例，也就是選舉出現問題到布希總統就職這段期間，我曾經陳述、預測，並描述經濟及相關問題上的特性，還提出解決危機的策略。一年之後，事實證明我的預測都沒錯。我想從各個角度來看，說我的預測很獨特，甚至是精確都不為過。因此，我請你想一想我提出的警告和建議。

我們可以瞭解未來。可是，我們無法總是瞭解或是預測未來會發生什麼事，不過我們卻可以預見即將面對的狀況。而，我們可以討論這種狀況、他們代表的意義、我們該如何處理、以及這些不同的方案可能有的反應。這也是我今天打算要做的。

沒必要保存現有的制度

現在有2個主要的範疇——事實上是3個，只是其中2 個可以在檯面上預測。其中一個是經濟議題。如我先前所預測，尤其是去年全球貨幣、金融系統正處於解體的過程。我們且不管已經被否決的努力，至少以目前國際貨幣基金的決策模式無法阻止阿根廷解體。唯有拒絕國際貨幣基金的政策才能挽救阿根廷。

我們正處於日本經濟危機中，而且他們實際上還在繼續拖欠債務，可是日本政府——日前的日本首相政府卻又否認這項拖欠。不過這就是拖欠。波蘭則已命在旦夕。茲拉第（波蘭貨幣單位）已經要上路了。立法和履行歐洲的統一貨幣，歐元，與即將加入的東歐諸國也躲不過這個危機。由於使用歐元，歐洲已經開始通貨膨脹和增稅。這解決不了任何問題。以歐元目前的情形，我可以很準確的預測歐元將帶給歐洲一次極大的危機。在目前穩定協定(Stability Pact)和馬斯垂特條約(Maastricht agreements)下，歐洲政府幾乎不可能——或在現狀下違法——產生一國所需的信用以期挽狂瀾於既倒。

要補救目前的崩盤，不是大砍特砍就能成事。補救不是砍信用，反而應該是增加信用，尤其是國家的信用。以這些信用為管道，透過嚴格的立法和條件，確保這些信用是用來增加

2002年1月24日拉魯旭在華盛頓網路座談會中演說。

生產，以及其他有用的事情——例如，雇用更多人力於基礎建設、讓閒置的產能再開工、擔負健康照護的義務、擔負養老金的義務、承擔其他維護政治和社會安定的各項基本義務並以之作為社會復甦的基礎——而不會挪做他用。

在目前馬斯垂特條約的約束這一切都下不可能。

九一一政變

目前全世界都處九一一式的危機中。

現在且容我坦白說：有些人，甚至是我尊敬的高層人士，拼命的想要對我九一一的評論提出其他看法。可是，無論如何，他們都會受挫，而且他們會發現——而且這些人都很認真——他們調查後就會發現我百分之百是對的。（根本不可能有其他說法。）事實都擺在這裡。

九一一當天早上我在廣播中陳述的基本事實就是事實的真相。自那時候起，其他的事實也陸續揭露了，可是如果你考慮在這種環境下發生這些事的話，我所陳述的事實已經足以證明這件案子。

事情真相是：九一一同時有三件事發生。

首先，美國軍中有一批人想要發動軍事政變對抗布希政府。我在其他地方曾經說明此點，並將多說一點。

其次，這一次並非完全成功的攻擊——許多事從政變計畫者的角度來看都弄擰了，所以這一次並非如原先所預期的致命。總統沒死，副總統錢尼還活著，國防部長倫斯斐還好好的在五角大廈活著。這才是預謀軍事政變的人最明顯的目標。

同時，事件還在繼續擴大，全美各地的安全因為這次事件而發出警訊，尤其是對五角大廈的攻擊。當有人想以這種方式攻擊五角大廈，不僅全面威脅華府的軍事指揮系統，而且是美國立即踏入全方位核子戰爭的警訊。事情只有往這個方向發展。

這件事的確發生了。我們且回顧布希總統在事件之後的幾個場合，包括普亭在場的德州卡佛市演說，當時，他說：當致電內布拉斯加州奧福特（Offutt）空軍基地時，他曾經與俄羅斯的普亭總統談話，普亭事實上告訴他，「我知道你有麻煩了。我也知道美國已經打開熱核警報系統。我正在解除我們的。」也就是

布希總統和(由左至右)國家安全顧問Condoleezza Rice、Defense Secretary Donald Rumsfeld、及副總統錢尼步出五角大廈。這次試圖掃除國家領導集團的軍事政變已經失敗，並使得九一一之後的局勢無法掌控。

說俄羅斯曾經打開警報系統——「以便幫你脫身。」

因此，這種情況下，總統是唯一有權關閉這些警報系統的。而且，他還活著有能力這麼做。避免危機發生的系統完全失控。事情的真相是，錢尼和倫斯斐都還活著，使得目前的情況完全失控。

「文明衝突」的戰爭

可是，這只是其中一部份，還不算是政變。找出九一一的本質，並不會告訴你事件發生的原因、動機、和結果。

不過，事件的結果十分明顯。最明顯的就是立即執行全球化的戰爭，這是杭廷頓、布里辛斯基及其同僚曾經一再論述的「文明衝突」的戰爭。這一切的中心特色是規劃一場對抗伊斯蘭的宗教戰爭，搞亂整個世界，進而帶入一些理想國的宗旨。這些宗旨都是布里辛斯基和杭廷頓等人所操縱。

造成政變的第三個因素是以色列。以色列國防部受制於軍隊，軍隊中又有個他們最喜歡的傀儡，一個叫做夏隆的總理：一個已知的殺手，他也不是什麼政治狂，只是個殺手、是個兇手。他已經有兇手的前科了。他也不是什麼意識形態至上者。可是有些以色列國防部的人，以及他們背後的人卻是政治狂，是意識形態至上者。就是這幫人決定爆發一場宗教戰爭。怎麼進行？指揮一場對抗伊斯蘭人民的戰爭，先從巴勒斯坦人開始再及於其他；攻擊伊拉克、伊朗和其他國家，在整個歐亞大陸發動一場宗教戰爭。

另一件他們做的事是到以色列境內一座伊斯蘭第三聖地所在的聖殿山上，將聖蹟推倒後興建一座他們稱為第三聖殿的建築物。這種託詞就足以發動全球性的宗教戰爭，尤其是和歐洲1511－1648年的宗教戰爭，以及1618－1648年的三十年戰爭比較之後。宗教戰爭，以及類似的戰爭一旦啓動，就很難停手。他們如烽火燎原，將人類帶入黑暗時代。

所以這三件事就是(1)攻擊布希政府；(2)將事件升級擴大對戰爭的需求。這些是布里辛斯基、杭廷頓、理查德·波爾（Richard Perle，前雷根政府國防部助理部長）及其友人，和民主黨內的林柏曼及喜爾的友人等正在操弄這一部份。(3)第三則是目前以色列獨裁者——而且他本來就是個獨裁者——面對這些目標以及以色列國內穩健人士所扮演的角色。這些穩健人士例如已故以色列總理拉賓瞭解以色列除非與阿拉伯鄰國，尤其是巴勒斯坦，訂定和平條約，否則難以生存。

因此，每一個頭腦清楚的以色列人都知道必須和巴勒斯坦和大部分的阿拉伯國家簽訂和約。否則，以色列未來絕對無法生存。可是，總有一些瘋子決定要這麼做。一些宗教狂熱份子。

因此，這就是我們面臨的基本問題。三個問題糾纏在一起。這就是我們的問題。

納粹的案例

眼前的情況讓我想到19331～3月之間德國發生的事，然後，接著是一年之後的1934年夏季。

1932年秋季，納粹已經被他們的權力慾打垮。當時德國建立了由封・虛萊希(Kurt von Schleicher)主政的內閣制新政府。封・虛萊希政府的政策實際上就是羅斯福於1932年11月贏得總統大選之後執行的政策。同一期間，納粹背後來自於英美二國（尤甚於德國本身）的力量則因為支持納粹傀儡而受挫。

當時英國利益集團由前英格蘭銀行首腦領軍，紐約哈里曼利益團體支持。這個集團當時規劃由希特勒掌權。他們於1933年1月發動政變，終結封・虛萊希的政府。1月30日德國總統任命一無是處的暴君，納粹頭子，希特勒為總理。

一年之後的1934年，納粹謀殺了封・虛萊希。興登堡總統也死了。希特勒自命為德國永久執政者，使得二次大戰不可避免。情況可能會有不同於已發生的狀況，可是戰爭本身已不可免。

目前最危險的狀況是，我們已經到了這個節骨眼。雖然不完全一樣，可是國際金融系統已經快被終結了，國際貨幣基金會也已經終結了。除了瘋子之外，現在已經沒有人可以拯救目前的狀況——而，瘋子也不可能成功。可是最危險的是掌權者已經亂了方寸，一旦他們認為自己的權力受到威脅，就可能會「喪心病狂」，發動軍事政變，建立獨裁政權，大開殺戒，進行各種令人髮指的罪行，儘其所能的設法保住權力。而，這就是我們面臨的狀況。

政黨完全沒用

其實，我們今天面臨的經濟及其相關問題還是有辦法解決。問題在於無論是西歐或美國政府都一無是處。美國和歐洲的政黨一點用處都沒有，就和民主黨和共和黨一樣。從個人角度來說，這些政黨內還是有一些人仍有可為。將這些人結合在一起，就成為這些國家國會政治人物中有能力、有智慧的領導人。

可是這些政黨所屬的組織，尤其是民主黨的民主領袖委員會(DLC, Democratic Leadership Council)，卻完全發揮不了作用。

布希政府也沒好到哪裡去。布希對於攻擊他和政府的反應錯了，不過就某方面來說也是負責任的。轟炸阿富汗錯了。研究過軍事學和阿富汗戰爭史的人都知道這是很荒謬的。在崇山峻嶺間轟炸是人們所能想到最愚蠢的事。蘇維埃不顧死活這麼做時已經聽到這種風聲了，他們不但沒撈到好處，卻使事態越來越糟。不對阿富汗出手，對我們只有好處。

阿富汗的重要性在於一旦美國發動攻擊，並且深陷其中，那麼白宮攻擊伊朗和伊拉克的壓力就會延後。因此阿富汗只是一種犧牲，一種活人祭，一種宣傳，以便和美國的資源緊緊相繫。在阿富汗打一場虛假的戰爭，作為不必攻打伊拉克和伊朗的方法，如同民主黨人、共和黨人和布希政府自己所要求的。

鮑威爾要為這些事負大部分責任。我們還沒有走到他們要的那場戰爭——文明衝突戰爭的地步。可是如果你看看亞洲次大陸和其他地方，就會發現美國政府對阿富汗所做的一切，事實上正在為這種戰爭建立環境。

貨幣金融問題

看看歐洲的政黨。歐洲政府裡沒有一個國會的政黨有能力提出這些問題。可是我們現在已經有一個有解的危機政府和危機領導，卻沒有人扛起責任陳述這些解套的方式。藉著美國系統，也是美國憲法體制的特色，我們希望美國總統能夠遵循這項系統，因為他未必是為這種體制工作，卻代表可以帶領我們衝破危機的一種體制。

我將指出其中包含的一些事。

如果把包括一些老練的政治家在內的人聚在一起形成一股力量的話，我們國家有一些人

會是這些解決方案的一部份。可是這些人目前四散各地，而我今天想做的一件事就是提醒他們，希望他們能往這個方向走。大步向前走，向人們展示美國在目前的危機中需要的領導人。跳過這二黨。在二黨之外尋找這個國家的領導人，再回頭從國家領導人的基礎上重整政黨系統，找出可以激勵美國人民擁護這種替代方案的領導人。

是哪些呢？

除了軍事危機之外，我們還有二個危機。首先是貨幣金融危機。其實，這是早就存在的危機。1971年，尼克森一手破壞了戰後一直進行得很好的布萊登森林系統；這個系統採用固定匯率制，雖然並非十全十美，可是運作的很好。我們破壞這個制度的一部份原因是種族主義，尼克森競選總統時的種族主義份子。他在1966年時曾經到密西西比與三K黨見面，進行總統競選活動。而令人厭惡的種族主義者曾經在尼克森制訂各種政策時阻撓他。

1971年摧毀這個系統。

接著是卡特當選總統。卡特在經濟方面比尼克森還糟。尼克森已經夠糟了，可是卡特更糟。不過，可能不是卡特，而是背後控制他的那個人，布里辛斯基，一個如假包換的瘋子。

例如，就從1977年卡特當選總統時來看：美國家庭所得最差的80%。他們習慣用這個國家極大多數人的總收入作說明。因此，這家庭所得最差的80%應該可以理所當然代表美國絕大多數的總收入。我們已經摧毀了人民、工業、和經濟有關的一切事物。這一切都是為了這個瘋狂、由意識型態操弄的貨幣金融系統。

所以，我們可以解決這個問題。而且我們還有好多事要做。

學習羅斯福的思考方式

我們應該像羅斯福一樣思考，而且我們應該回到1930年代，大約是在1932年之間他競選美國總統，以及1933年當選總統時。他在遵守憲法的架構下所採取的行動。他在完全不違憲的情況下，宣布進入緊急狀態，將這個國家從地獄的邊緣拉回來——這些都是今天應該重新再學習的功課。我們應該做這些事情。

這些是我們應該做的事情：不管我們事情做的多糟，我們仍然是世界的強權國家。我們美國仍然可以經由總統將世界各強權國家聚在一起，呼籲他們：「我們要重整這個已經毀壞的貨幣金融系統。」國際貨幣基金會並不是完全獨立的權威機構；他們由政府設立，受美國政府節制。如果美國政府說：「你已經破產了，我們要關你的門，重新整頓，」他們就只好關門，他們就玩完了。

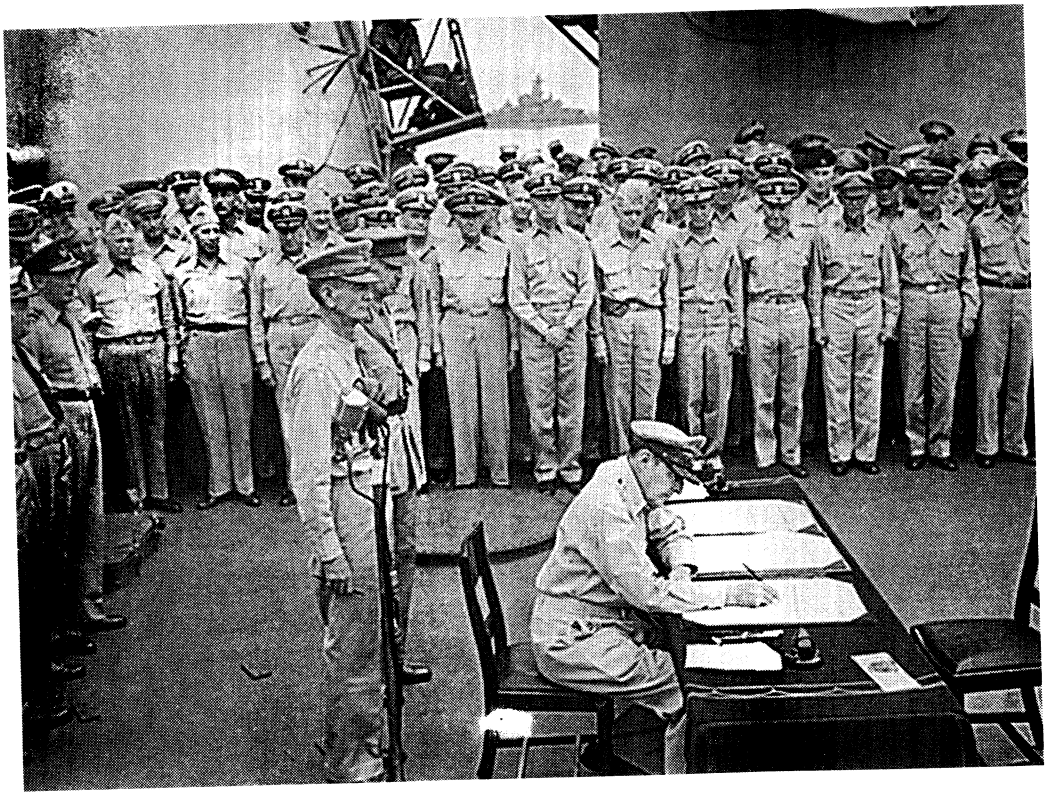
這只是我們要不要的問題罷了。我們究竟要不要拯救這個國家和文明？

不，我們不想！我們會說：「我們打算拯救我們的國家；我們要拯救全世界其他的國家。」而，世界各國的政府都告訴我說：「如果你能說動世界八強或七強進行改革，我們會支持這項行動！」現在，如果美國政府支持我的政策，我保證這項改革定然會進行。這個國家會在很短的時間內根據1945-1964年建立、執行相關貨幣的經驗，建立新貨幣制度，而且會運作的很好。

我們必須有經濟復甦計畫，不僅是為了我們，也是為了全世界。我們同時也認知到：各國之間需要重新建立事物優先順序的概念。不過，不僅概念本身是新的。這是15世紀一個負責設計現代民族國家的知名人士提出的。這個人就是庫薩（Nicholas of Cusa）。他曾在一本書中提到一個完全適用於主權獨立國家的制度，透過社區共享原則結合在一起。今天，你可以稱為「多極世界」。

1823年美國國務卿約翰・昆西也曾經提出同樣的看法。他說當時我們還沒有能力將英國踢出西半球，可是一旦我們有辦法時，我們應該：在美洲建立一個主權完全獨立的國家社區，一個擁有共同理念的社區。

我們目前該做的事是放棄英美帝國所有的愚蠢想法，並向世人宣告，我們將建立理想國國家。這是一個多極世界，一個主權完全獨立民族國家的社區，支持某些共同理念，合乎普



聯軍最高統帥麥克阿瑟簽署日本投降文件。

世福祉的理念，這是我們政府的基礎，事實上，至少它合乎憲法。我們會為社區中的每個國家這麼做，只要符合那個國家的共同利益。我們也會了共同利益以及世人的福祉和其他國家合作。我們應該進行我剛才提到的那種貨幣改革。

軍事工業複合體

譯註：軍事工業複合體(MIC, Military-Industrial Complex)，指軍事權力機構與武器軍需製造商的結合；這是美國總統艾森豪在1961年1月離職演說中的用語，暗示其為足以操縱美國經濟及外交政策的強勢集團。

現在，看看我們的敵人。不過，不必看全部；我只要把其中最重要的幾件摘要出來即可。

有些人可能知道，1950年代，甚至1960年代，美國有一些資深的人物發出所謂的「軍事工業複合體」的警告。艾森豪總統是其中之一。雖然人們常對所說的話提出一些愚蠢的看法，可是他是根據知識判斷，很正確的說出來。這是20世紀最神勇的戰士，麥克阿瑟將軍也曾經提出同樣的觀點。這個人比歷史上的任何一個人犧牲更少的生命、殺害更少的人、在更短的時間內跨越更大的區域，卻能贏得更多的領土。而當時日本已經準備投降了，根本沒有必要在日本丟下原子彈。

任何懂得軍事學的人，在歷史中學得教訓的人都知道，不應該侵略並攻擊已經被打敗的敵人。你只會激起對方重新再打的意志。文明國家間交戰的目的不是戰爭。如果有理由，交戰的目的是建立和平，一個包括滿足戰敗國需要的和平，進而重建未來合作的基礎，產生社區的理念。這才是我們的傳統。這才是艾森豪總統代表的理念，也使得他在二次大戰期間備受批評。這是麥克阿瑟所代表的理念。這也是美國軍事傳統精華所代表的理念：這項傳統式基於平民戰士的理念。你們有偉大的專業領導人、受過軍事訓練的領導人。但是戰鬥能力的精神還是在平民戰士以公民的身份戰鬥，而不是殺人者，僅僅只是個市民，他們為了共同的目標戰鬥。軍事決策的原理決不是你們後來聽到的這些，這是艾森豪和麥克阿瑟所攻擊的。

現代文明所有偉大的軍事家都為了軍事學所賴以建立的理念而戰：我們只為正義而戰；我們為了建立和平而戰；我們為了我們自己和對方的利益，為了建立長久的和平而戰；我們以一個主權獨立的國家，為了國家的目標而戰。

另一方：理想國軍事政策

現在我們再看看另一方。

美國有一群人聚在大型的機構裡，其中權威金融研究機構包括史密斯理查遜基金會、歐林戰略研究所、賓州大學外交政策研究所、美隆莎菲研究所、和蘭德公司。這些機構裡分別圍繞著季辛吉、布里辛斯基、亨廷頓等人。其中還包括一些軍事人物制訂的1950年代政策都是一些艾森豪和麥克阿瑟警告應予避免的政策，當時稱之為「理想國」軍事政策。其中的想法就是建立由美國主宰得像羅馬帝國一樣以職業軍人為中心的英美帝國。

如果你研讀根據這些想法撰寫的書籍、文章、和研討內容，就會發現他們的政策就是消除主權國家、建立羅馬時代的世界性帝國，在他們的統治之下建立一股仿自二次世界大戰末期納粹黨衛軍（德國武裝親衛隊）的軍事力量：也就是說，他們從世界各國招募軍隊建立軍事殺戮力量，一如納粹黨衛軍般進行永久戰爭。因此，這些人才是真正的納粹。這就是所謂的理想國。這些研究機構結合一起形成美國帝國研究機構——他們背後的支持力量使他們結合成型式類似的富有金融研究機構，這股力量正是美國和倫敦在1933-1934年讓希特勒掌權使得二次大戰無可避免爆發的同一批人。

現在我所說的事已經讓許多人神經緊張，這些人完全瞭解我所說的話，會讓他們戰慄。因為進行這場軍事政變的人都還沒有就逮——這些人是軍事人員，理想國裡的軍事人員，這些人的思考方式完全像布里辛斯基和季辛吉一樣。這些籌畫軍事政變對抗美國政府的人仍然逍遙法外！他們安然的坐在自己的位子上！他們仍然掌權！他們在國際社會仍然有影響力。

人們備受驚嚇，而不知反擊。大家都很害怕。這一些人並不害怕，因為他們都是膽小鬼；而他們害怕，則是因為他們知道真相。他們知道這是屠殺。可是，我要說：我將帶領人們反擊，因為總得有人要做這件事。而我之所以有資格領導反擊，是因為我瞭解真相：這些人過去30年來是我在美國、法庭、媒體、以及各方面的敵人。因此我被任命和他們戰鬥。

如果我們不和這些人一戰，我們就會失去國家、失去文明。總得有人站起來，領頭一戰，大聲說：我們將奉獻給這個國家的人民！我們要拯救這個國家到18世紀之後歐洲及世界各地的人民對美國信任的地步：建立美國為共和國的期望，一如拉法葉(Marquis de Lafayette)所言美國是希望的燈塔，自由的殿堂；啓發世界各地的人民建立我們已經建立的社會。如同林肯在蓋茨堡演講中所言：這裡在危急關頭中是一種政府也是一種文明的型式。

一定要有人出來領導這場戰鬥。我要領導一場戰鬥，延續美國革命的精神，對抗由季辛吉、布里辛斯基、亨廷頓等人，以及史密斯理查遜基金會、歐林戰略研究所、賓州大學外交政策研究所、美隆莎菲研究所、和蘭德公司等機構組成的法西斯強盜集團。縱使這些軍事奴才仍然掌權，如果我們不奮起一戰，我們將失去這個國家，我們也可能使整個世界進入黑暗時代。我們必須一戰。

反擊的勇氣

現在我們問題在於如何找到勇氣反擊？

不過當你年紀越長，你就會發現年輕時一些利己的想法現在看起來都可笑。你會認為家人、社區的利益很重要。你認為存款、房子、押金、養老金很重要。可是你總歸不免一死。因此如果你從第三者的角度看看自己從生到死的歷程，你所謂自身的利益又有什麼意義？你生命的意義是什麼？你自身的利益又是什麼？你自身的利益就是身而為人所代表的意義，這些意義使你的出生、生命對人類很重要、也是

你存在的目的、追求永生的目的。這些對我們才重要——如果我們真的知道的話。

因此如果我們將一切視之為對人類都很重要是很危險的。我們發現了自己，然後我們才有勇氣和力量奮鬥，因為你會說：「你可以殺了我，可是我賴以生存的目的卻無可取代。」如果我們能讓人們了解這一點，我們就有勝算了。我可以多說一點，可是我們還是討論你們提出的問題吧。

其實這就是我要說的了。我們已經經歷了這一次的危機。我可以告訴各位我過去幾次預言成功的事，這些事——我可以向諸位保證——是無可比擬的。我可以告訴諸位我所獻身的目標。我可以告訴各位我將運用我對美國影響力的知識和承諾，為目前這個瀕臨破產的貨幣政策提出重整計畫。我向各位承諾我將運用我的知識以及重整的部份將為美國及世界各國恢復其經濟既有的狀態。我向各位承諾，這將不會是另一個帝國，而是某些人稱的多極世界：一個完整主權國家主義的社區，這也是我認為是世人唯一可以處理的方式。我也承諾我會開始戰鬥，直至生命的終點。我絕不放棄。

謝謝各位。

緊接著拉魯旭說明的是2 個半小時的問答。以下為其中的二個問答。

主持人：這個問題來自日本一位退休的財政部官員。他問：「日本本身的經濟問題十分嚴重。不過，很顯然的，日本也受到外界的攻擊，例如美國企業研究院和高盛科技，這些人試圖利用擠兌搞垮我們的銀行系統。東京有些人已經瞭解國內的貨幣措施不足以抵抗國外的政治攻擊。美國企業研究院的黎安友(Andrew Nathan)在一次訪問中提到華府的輿論認為日本沒膽。你認為分別就長、短期而言，日本該採取什麼樣的措失對抗這種攻擊？」

拉魯旭答：嗯，我認為日本應該有輩份比較資深的人瞭解這一點。我認為日本主要的問題在於年輕一輩的領導人——55歲以下的年輕領導人，因為他們已經接受美國的大學教育，被美式思想同化，製造了日本版美國老一輩經常發生同一模式的問題。這種情形對於我們這個年齡層從事金融服務業或類似職業的人尤為真切，無論這些人是否在董事會。而，在日本，問題也一樣，同樣的情形政客也會發生。

因此，日本政府面臨了生死存亡的危機。日本已經在生死邊緣，就和阿根廷現在的情形沒兩樣。日本曾經在季辛吉的那段期間執行支援伊朗的政策，在布里辛斯基的期間執行支援墨西哥的政策——如今日本已經被其1960年代豐沛的潛能所毀，當時日本出口科技到開發中國家，貢獻很大。

例如，你們有三菱總和研究所的中島教授作為1980年代日本全國各階層的模範，這個人目前還有這個價值。日本的任務是發現，尤其是對亞洲鄰國有益的事物，然後到這些國家和他們共同開發，而不僅僅是做為日本出口的市場，並向世人作見證，日本雖然於二次世界大戰戰敗，只是個資源有限的島國，卻已開發出極佳的工業潛能。因此，日本必須藉由發掘原料確保本身的安全；因此他們必須從外面進口原料進行生產。

現在日本在北亞、俄羅斯、整個歐亞大陸已經擁有龐大的潛力，他們在這裡有各種機會簽訂科技和原料生產等方面的合約。因此日本的未來絕對很光明。日本主要的舞台在歐亞大陸。當然，這裡也有歷史上的問題——自1894年以來和中國、韓國等鄰國長久以來的衝突。可是這些問題不僅可以克服，也應該克服。

現在這個制度已經沒落了。1980年代，尤其是1980年代中期之後就已經被倫敦和華爾街當成使喚的小廝在用。日本已經在印鈔票，也做美國和英國要他們做的事，以便彌補千瘡百孔的英美制度。一旦1990年代金融真空抽氣系統出現時，日本就開始建立自己的貨幣制度來補助美國的金融市場。這就是他們的問題！

現在，日本技術上已經到達破產的臨界點。日本得金融制度技術上已經破產了。日本

根本就和阿根廷的處境沒兩樣。日本雖然沒有宣布，可是事實上已經沒有償債能力。不必傻等日本正式宣佈沒有償債能力，他們根本就已經在拖延債務。這已經不可避免了。這不是可能會發生的問題，而是除非全球金融制度立刻進行基礎性的重整，否則就一定會發生。

因此，日本根本就沒有什麼損失。真的。我們且面對現實，以目前的情況，日本根本就不可能復甦或生存。一旦日本完蛋了，美元也就跟著完蛋，因為沒有日本支撐，美元很快就會崩盤。什麼時候完蛋並不重要，反正它一定會垮。而且還有2、3個國家和日本、阿根廷的情形一樣，例如波蘭和土耳其，還有一些隨時可以放上這個名單裡——整個制度都沒救了！

因此，我想我們應該做的事是結合所有瞭解目前狀況的人，這些人應該包括日本經驗老到，曾經在日本銀行、大藏省、外務省工作的資深長者。這些人才真的知道過去哪些政策有用，哪些沒用。他們也知道日本的年輕人只會隨著美國的拳頭起舞，犯下極大的錯誤，卻不反擊。

我想唯一的解決方案是建立來自外界與政府平行的關係。我們必須和其他國家瞭解現狀又有影響力的人接近，然後他們可以共同為自己的國家處理這些事情。

可是，問題在於美國人不瞭解日本。他們不明白我剛剛提的問題，他們也不知道中國的問題，不知道韓國、南亞的問題，也不知道印尼發生了什麼事，他們一無所知！他們只是坐在那裡抄襲美國企業研究院那些傻瓜的意見。

我們必須清楚的向美國人民揭示真正的問題所在。因為，不只我要告訴你，也有其他人會告訴你——如果日本現在垮了，而他們目前正因美國企業研究院的一群傻子推波助瀾而處於危險邊緣——如果日本垮了，告訴我有多少美國的大銀行會立刻跟著垮。

所以，我想關鍵是我們必須提高音量讓美國人民瞭解問題到底出在哪裡。我已經說出了問題的本質，我相信提問者也瞭解。我們需要更多的人一起指出問題點。也許我一些愚蠢的美國同胞會從夢中醒來，明白我們不是在危言聳聽：如果你不斷的用現在這種方式攻擊日本，也不和他們討論避免崩盤的替代方案，有一天你會發現——有人坐在紐約和華府說：「看，媽媽，美國不是沒有褲子，而是沒有銀子，」而，有一天他可能連褲子也沒有了。

主持人：好，我們有一個問題是一群羅徹斯特大學聽你廣播的學生提出的問題。他們的問題是：

「拉魯旭先生，作為一個學生我們為自己的專業準備職業生涯，同時也以一個世界公民關心我們國家面臨的經濟困境，美國如何繼續成為世界的政治與經濟強權，如果我們身邊的每一件事都這麼可怕？」

拉魯旭：首先，今天的大學生都知道，大學裡面最大的問題就是接受真相，或者是真實的想法。也就是說，人們以通過選擇題測驗的心情率性而行。他們不認為談論自己所知的事情要負什麼道德責任。可是只要提供他們同意的答案，並且提供他們的未來一些機會即可。

因此今天的學生要為未來美好的世界奮鬥就必須在學生之間奮戰——開始於為自己，也為彼此建立事實真相的標準。不要相信，也不要根據自己不知道的事實採取行動，同時要揭露哪些是在錯誤中決定真相的方法。這就是最基本的問題！如果你解決一次，你就會知道——你裡面的那個小人知道——你對你所說的事完全不懂；你談論這件事情，只因為你學過，而且才通過了一場選擇題的測驗；或者是你才從街角的某人那裡聽到一些訊息。這麼說的人心裡知道他們只是為了說而說！他們知道自己根本不誠實！你真的可以相信他們嗎？誰來告訴他們真相？誰是他們裡面的那個小人，誰來告訴他們真相？誰能相信他們所說的真相呢？

現在，年輕人面對的是個瘋狂的世界，他們又怎麼判斷呢？他們對自己本身又有什麼希望呢？他們即將要繼承，時間一到，他們也將成為世界的主人翁。他們會做得比那些教授他

們的小丑更好嗎？這完全沒有保證。關鍵在於：大家都喜歡說別人的是非！而，這還算是好得多了——我的意思是：你多常撒謊？你多常堅持你知道某事，你對你所說的事情並不知曉？你多常談論某事，只是因為你同意別人告訴你的事情，然後你就說了。你說過幾次：「嗯，我在（華盛頓郵報）上讀過，因此，這一定是真的，」要不然你能證明嗎？對你來說，這個人在說謊。這個人一點都不自重。

所以美國人的問題是一種稱之為輿論的梅毒！大家都想要在置身於輿論中！他們想要知道這個人，他們想要置身於今天的輿論中。而且，無論是什麼，他們都要設法找出來；找出這些訊息的那一刻，他們會跑到外面去大吼大叫：他們取得了　最新的獨家消息，關於輿論的真正想法。人們拾取那些所謂的「捏造的報告」，這些統計上受歡迎的輿情報告。這些都是捏造的！你知道他們怎麼運作。你也知道他們怎麼捏造。可是每個人都想要得到輿論的消息。

如果你就是像這樣，怎麼可能有道德感？這種生命的精義就是人們不再相信自己，因為他們沒有建立對事實真相的許諾，也就是柏拉圖在對話集中定義的事實真相。因此，他們無法信任自己。因此，既然其他人提出了他們的看法，也同樣不值得信任，那麼他們又怎麼能信任任何人呢？他們對其他人又怎麼會有信心？

結果就是絕對的實用主義。這就是「現今一代(Now Generation, 指1960年代後期的年輕世代，其特點是十分關心當前的潮流、風尚等）」。你今天為什麼被炒魷魚？今天早上誰把錢放進你的口袋？真相和道德都消失了。而且，你看，你看這些愚蠢的羅馬人——你知道誰發明民主的嗎？——就是「麵包及娛樂」。你看這些愚蠢的羅馬人；你知道他們多原始嗎？他們行軍走入大型運動場，他們坐在競技場中，很興奮的看其他人互鬥，鮮血濺滿競技場——就是這些事情。然後，他們滿意的離開，他們喜歡凱撒皇帝，因為「他提供了我們所有各種奇妙的運動」。你覺得美國已經有人會腐化到，認為週末到運動場看一群人互鬥，然後滿意的離開叫做道德感嗎？這就是美國的生活方式嗎？

這就是答案。承認在今日的社會大眾中存在的腐化、愚蠢；停止說長道短，開始談談自己的是非吧。

加入席勒學會復興世界文明!

席勒學會會員登記表

— $1,000 終生會員(含二年全球策略信息)
— $ 500 支持會員(含二年全球策略信息)
— $ 100 特別會員(含二年全球策略信息)
— $ 35 普通會員(含一年全球策略信息)

姓 名_____
街 道_____
州 名_____ 區 號_____
電 話_____

H.S.D.I.
P.O. Box 58
Ridgefield Park, NJ, USA
Tel: (201)-641-8858
Fax: (201)-641-0453
E-mail Address: Leni_R@MSN.COM

成形的新歐亞大陸橋基礎建設

騰能寶

拉魯旭提出歐亞大陸橋基礎建設走廊的概念並於1997年由全球策略訊息出版特刊全球發行以後，這項議題已經成為國際社會的主要話題。其中最特殊的是2000年9月12-13日在俄羅斯聖彼得堡舉行的歐亞運輸會議討論的五個主要走廊（圖一）：

1.北方走廊，從歐洲經西伯利亞大鐵路到中國、南北韓、和日本。

2.歐洲-高加索-亞洲走廊，從東歐經黑海、海到中亞。

3.中央走廊，從南歐經土耳其、伊朗、中亞到中國。

4.南方走廊，如同中央走廊從南歐到伊朗，經巴基斯坦、印度、和南亞到中國。

5. 新的南北鐵路航運走廊，從北歐經俄羅斯，跨_海穿過伊朗，再從伊朗南方港口經阿拉伯海到印度。

上述五個走廊，加上無數的分支走廊構成一個完整的網路，使這個遼闊的基礎經濟開發區內的大約四十億人口因而受惠。過去三年，這個區域內的五個主要走廊已經積極投入各項大型的運輸、能源、和水資源計畫；其他許多計畫則尚在規劃中。歐亞大陸的基礎建設開發就像大型火車頭的蒸汽機：啓動時很慢，可是一旦聚集足夠的能量以後，就無人可擋——如果沒有大型社會-政治暴動或戰爭的話。很不幸的，英美地緣政治學家如布里辛斯基者流，正要藉由中南亞（阿富汗）、近東、高加索、巴爾幹在內的歐亞大陸大形動亂，達成其製造區域不穩定的目的。

為了對歐亞大陸經濟開發計畫的走廊有一個概略的概念，我們且走一遭：從歐洲經西伯利亞大鐵路到俄羅斯的遠東、庫頁島、和日本，最後抵達中國。我們從這裡開始研究「21世紀的大工程」後，再穿過二個走廊到東南亞、南亞、和中亞。接著整個旅程往回走，跨過伊朗、土耳其、再回到歐洲。

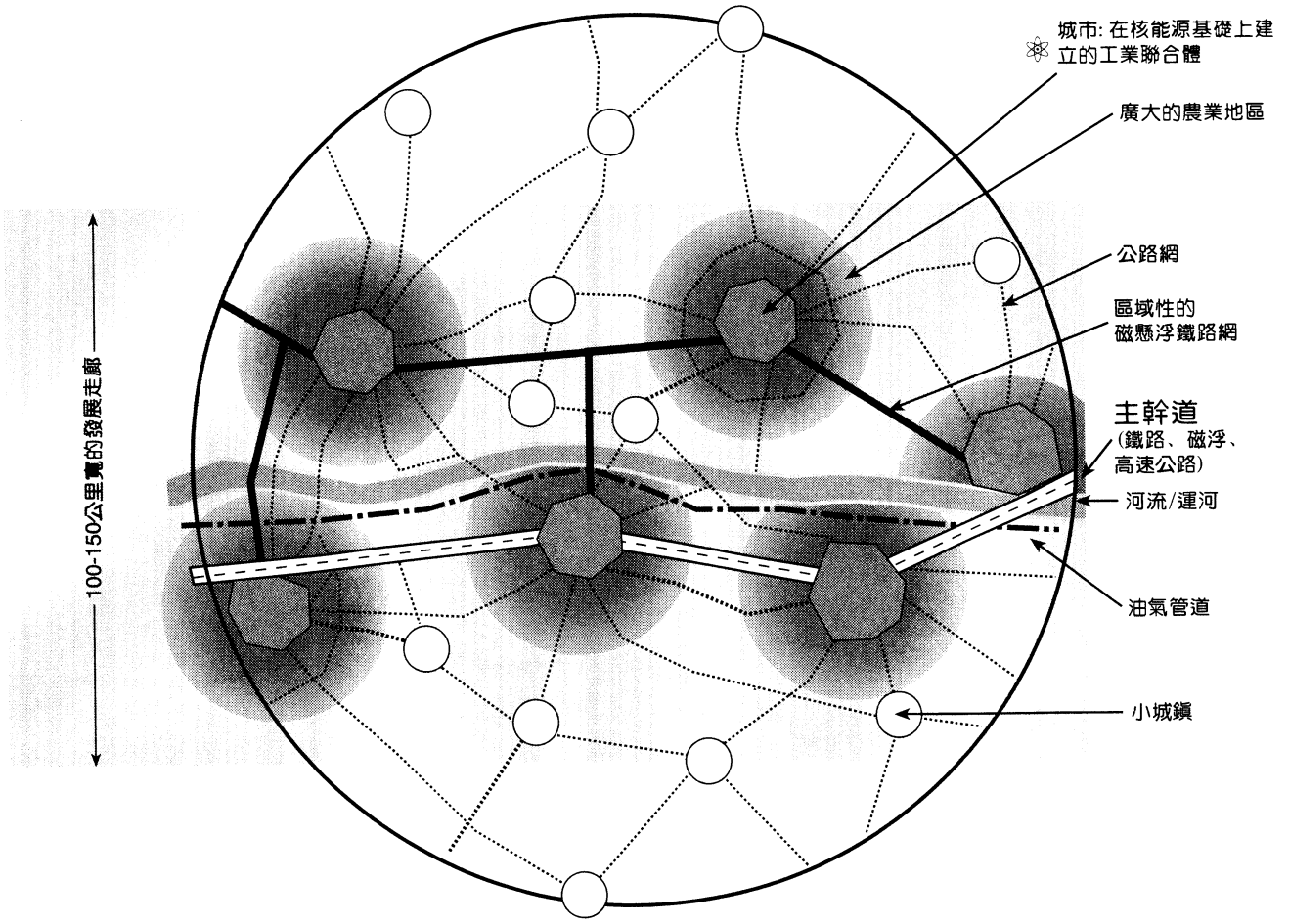
當然，本文只介紹其中最重要、最引人注目的工程。

普亭的西伯利亞大鐵路政策

2000年秋季俄羅斯總統普亭將西伯利亞大鐵路工程作為亞洲外交政策的中心時，歐亞大陸發展走廊出現了一個相當正面的轉折。普亭在對日本企業主的演講點出其中的特點。他在談了其他事情之後，說：

「許多原因都指出，亞太地區的人民應該選擇穿越俄羅斯的交通線。這條鐵路線不僅比較短，也比繞道海岸線從橫濱到鹿特丹安全的多。你可以不到一半的時間，經由西伯利亞大鐵路運送貨櫃到歐洲。…穿越西伯利亞的旅程可能會提醒許多人有關俄羅斯令人驚訝的豐富自然資源。西伯利亞擁有極為豐富的天然資源，俄羅斯也正考慮要利用這些資源。目前，俄羅斯的企業打算用新的方式銷售這些產品，礦業公司也正尋求更有效的方法開採這些礦業資源。我且舉一個精密的延伸計畫以為證明。俄羅斯計畫穿越庫頁島到日本建一座能源大橋，另一方面從托木斯克區到中國西部、從伊爾庫次克到中國東部，然後再到南、北韓建一個大型的天然氣輸送管。」

圖2
"發展走廊"之圖示



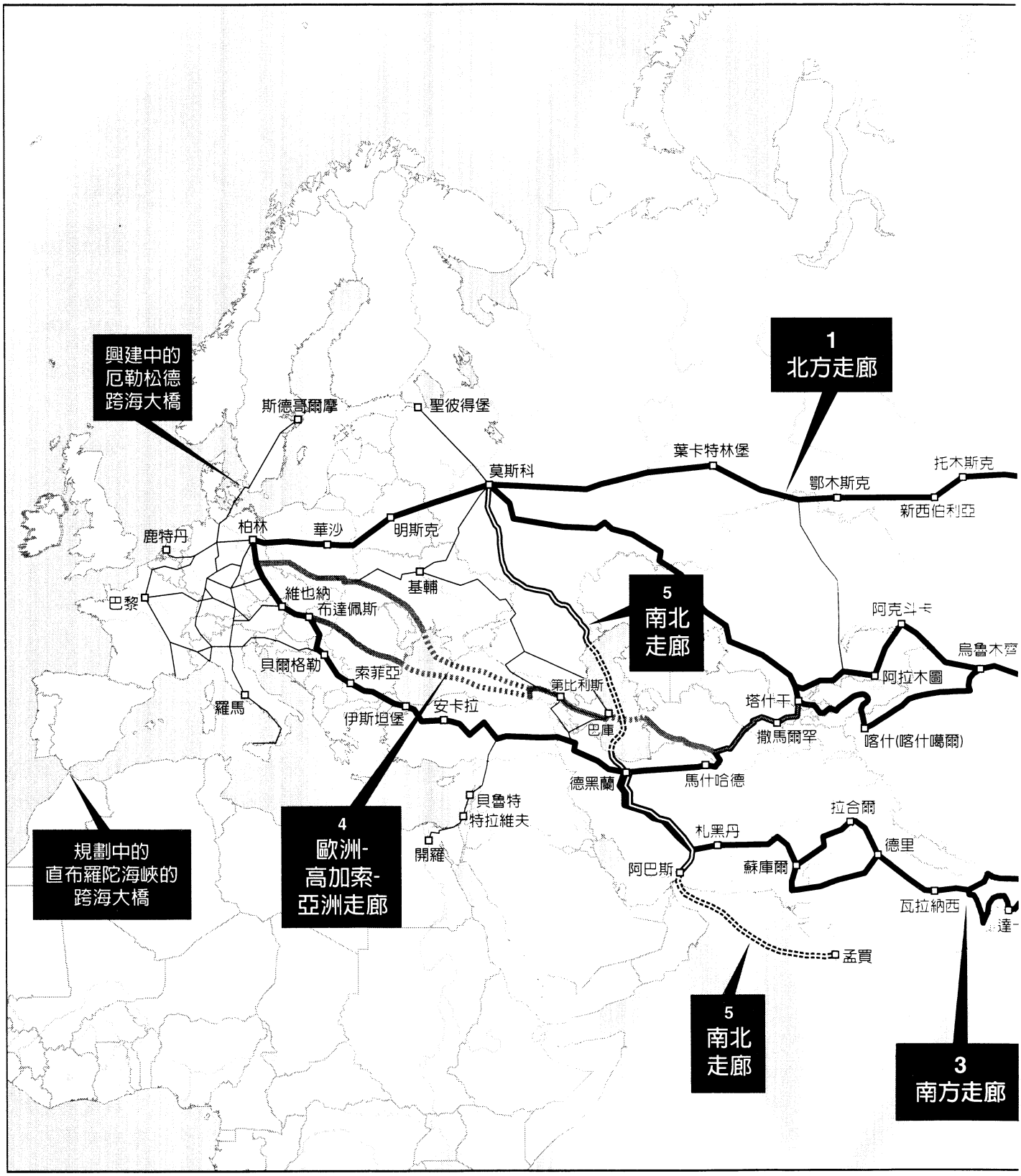
貝阿鐵路幹線（貝加爾湖到黑龍江）的重生

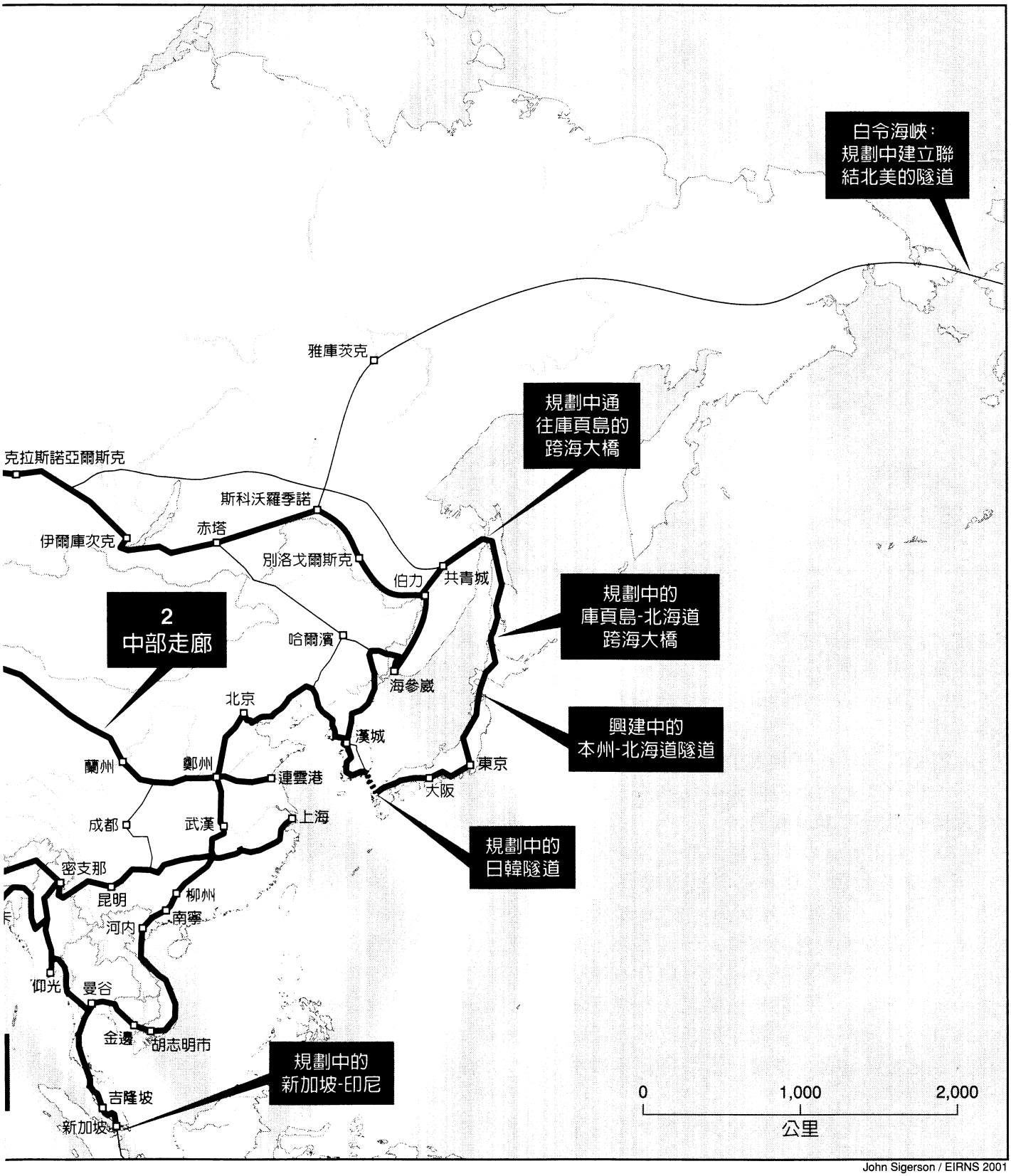
俄羅斯遠東地區在大陸橋北方和俄羅斯東亞政策上扮演了極為關鍵的角色。這片土地覆蓋面積約為700萬平方公里（相當於俄羅斯40%的土地面積，或美國三分之二的土地），擁有大約800萬人口，卻有極為龐大的能源和礦物資源。俄羅斯最近幾年將十分關鍵，其中原因是當地礦藏極為豐富人口極端稀少，而鄰近地區的東亞和東南亞諸國人口眾多、經濟快速發展、天然資源卻相對稀少。西伯利亞大鐵路和貝阿鐵路平行而行，因此不僅構成東亞到歐洲北方運輸走廊的骨幹，而且是開發遠東地區做為中國經濟開發的基礎。俄羅斯遠東地區同時還擁有繼承自前蘇聯時代軍事工業的科技潛能。

精確的說，俄羅斯北方和遠東地區已經受到俄羅斯1990年代的經濟危機重創。重工業和礦業實際上已經被棄置；重要的基礎設施，如為當地嚴冬所設的市立暖氣系統也已經中斷；人口大量移出。直到最近這個地區才出現正面誘因，包括來自歐亞大陸的全面開發和不久前中國的經濟快速成長。前中國邊界伯力城遠東區省長已經表明他將日夜不懈的推動歐亞大陸的發展。他結合西伯利亞和俄羅斯遠東區的政治領袖和企業經理人，在伊爾庫次克建立貝加

圖1

歐亞大陸橋五個主要走廊

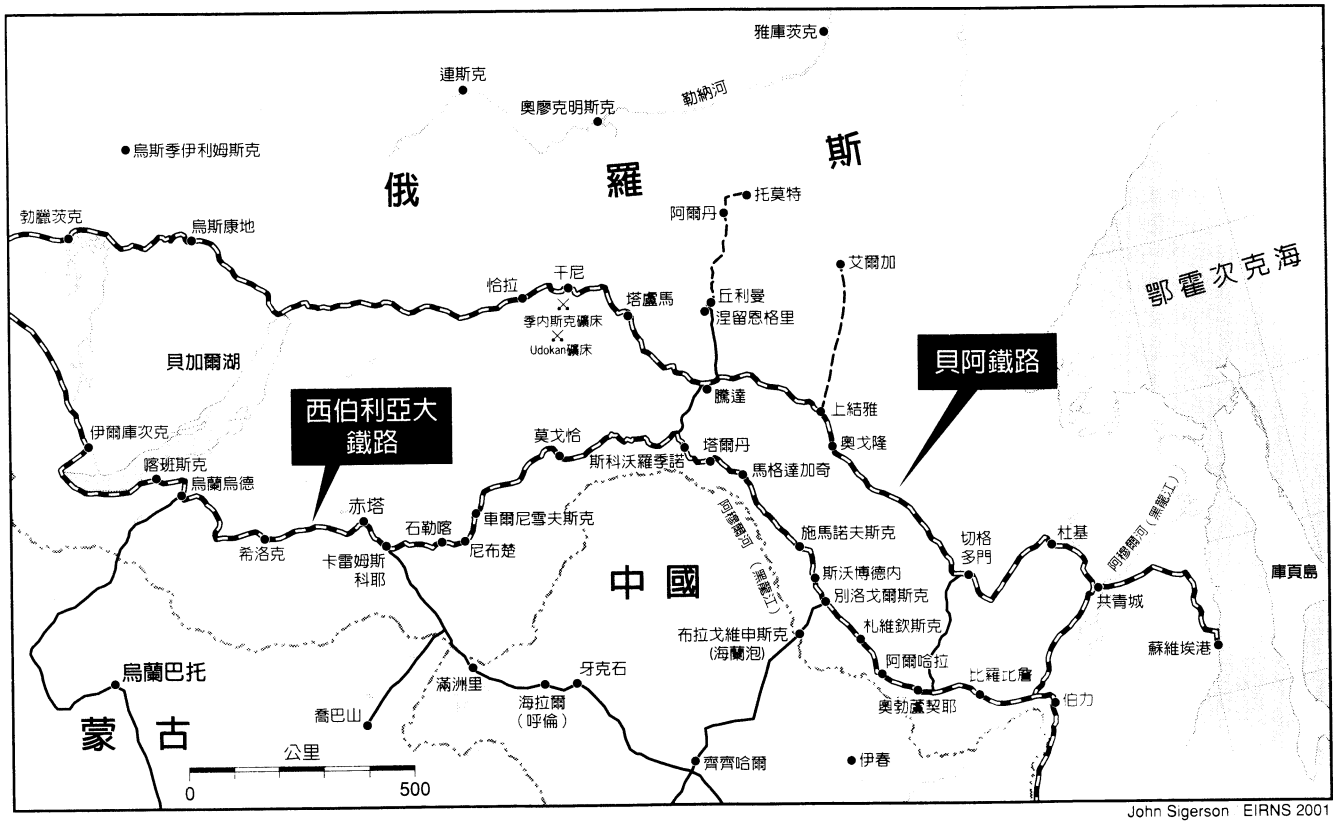




John Sigerson / EIRNS 2001

圖2

貝阿鐵路



爾論壇的定期聚會，並使之成為重要的國際性活動。來自俄羅斯、日本、中國、歐洲、甚至是美國的代表共聚一堂討論在這片廣茂地區的經濟合作。

人們可以從恢復貝阿鐵路的報告（圖2）中看到一個很有趣的新形經濟發展象徵，但是對俄羅斯的戰略卻極為重要。

「今年九月初，從貝阿鐵路的卡拉站運送季內斯克礦床的鐵、鈦和釩礦的運輸線，直通庫茲尼斯克（音譯）煉鋼廠，交通部將從這裡建一條高強度、強化鐵路。…六月時，交通部長已經送交普亭有關重建貝阿鐵路的評估報告，報告中並提及可以留住當地（即鄰近地區）人口。交通部表示貝阿鐵路將延伸到附近天然礦藏豐富的地區，這麼一來貝阿鐵路的運輸量將增加好幾倍。」

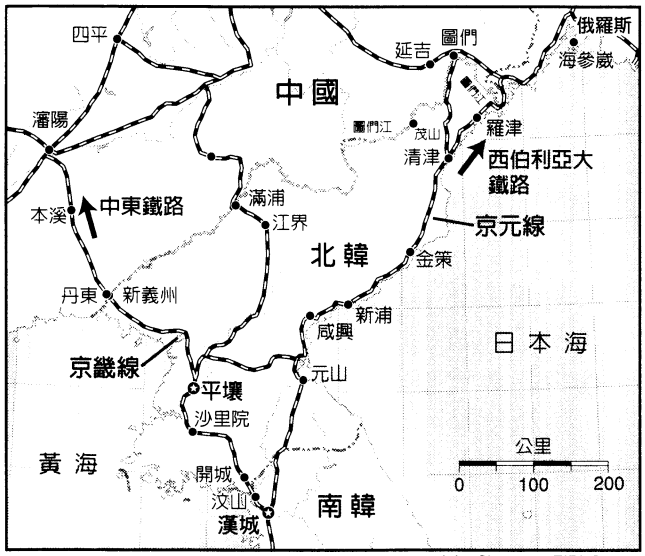
這個報告提醒我們，開發當地超乎想像豐富礦藏的貝阿鐵路的構想，來自於史達林統治時期由奴工興建完成。隨著史達林的過世，這項工程就停止了；不久之後，布里茲涅夫才再次將這項計畫列為全國最優先的計畫。貝阿鐵路總共耗時十年才完成。可是就在貝阿鐵路要通車不久，俄羅斯就發生了經濟風暴。當地鐵路沿線的人口流失了將近一半，從1990年代初期的100萬人口，降到現在只剩60萬左右。

「忘了延伸這條鐵路線，實在是個很大的錯誤，」報告中提到。「可是，最近普亭總統個人已經表示對貝阿鐵路命運的關注，並將其定位為攸關本國未來的發展。」這份報告列出一連串目前已經沿著鐵路線開工的新計畫，可是這些在幾年前還被人譴責為會搞死經濟呢！

至於其他部分，已經規劃沿著貝阿鐵路往雅庫茨克方向興建一條新的支線，至少會到托莫特。已經動工的部分，最重要的是一條

圖3

南北韓鐵路聯結



John Sigerson / EIRNS 2001

320公里通往艾爾加（音譯）煤礦場的一條支線。這項工程必須克服嚴峻的氣候因素（年均溫為-12℃），以及在永久凍土興建可能出現的各種問題，可是卻可以為西伯利亞提供十分珍貴的能源。如果密集開採，這個大型煤礦可供100年使用。

這項報告同時指出，俄羅斯東北方擁有目前已知全世界三分之一的黃金蘊藏量。

「鐵絲路」和韓國統一

南北韓的關係在2000年的歷史性突破，為包括俄羅斯遠東地區在內的東北亞打開了新視野。一方面，韓國未來統一的進程有可能解除歐亞大陸最危險衝突地區之一的雷管，省下歐亞大陸目前集中向美國購買武器的不必要支出。另一方面，無疑的這塊「失落的一角」可以加入歐亞大陸橋的網路中了。

大家都知道兩韓談判的首要項目就是重新連結南北韓重建的鐵路。這可以視之為未來南北韓邁向統一的真實也是象徵性的一步。半個世紀之前，南韓這個主要工業強權隨著南北韓分裂，一下子變成了「孤島」，如今他們已經可以直接和亞洲大陸相連了。

更重要的是，韓國和俄羅斯的領導人正在討論從南韓到北韓建一條新的韓朝鐵路，再接上西伯利亞大鐵路形成一個「鐵絲路」，然後就可以和歐洲接軌。

原本朝鮮半島南方有二條主要鐵路，從北韓和西伯利亞大鐵路接上後，就可以到歐洲（圖3）：京元線從西岸的漢城到東岸的元山後再往北走；京畿線沿著西岸接上漢城後，到北韓北方邊界的新義州。

二次大戰前，人們都還經常從漢城搭火車到西歐。韓朝鐵路於1950-53年間的韓戰才完全被切斷。隨著北韓經濟日益萎縮，中國和北韓之間政治上又緊繃——尤其是中國經濟改革，再加上中國和南韓建立正式的外交關係——跨越中國的鐵路交通就變得不這麼重要。資料顯示，北韓大多數的鐵路系統都未經良好維修。

歷史因素下，南北韓領導人在2000年6月間和好，雙方同時決定恢復原有的京畿線。最後再建一條20公里的支線，從南韓汶山穿過非軍事區到北韓（南韓已經完成從漢城到汶山這一段鐵路），後段部分則由北韓進行現代化。同時，俄羅斯想要和北韓合作恢復被打斷的京元線，再從海參崴接上西伯利亞大鐵路。

很不幸的，雖然南韓已經完成了最重要的路段，北韓似乎還沒有任何進度——其中一個原因可能是來自布希政府日增的壓力有關。不過，俄羅斯還是不放棄，繼續利用他們和北韓的關係施壓；他們顯然對這項計畫信心十足。

根據完整的計畫，從南韓到歐洲必須建3個走廊：

1.韓朝鐵路／西伯利亞大鐵路：漢城－海參崴－莫斯科－柏林。這條線直接穿過北韓和俄羅斯太平洋岸的邊界，完全不需穿過中國領土。另一條支線從清津向北，越過中國邊界的圖們，從中國東北接上西伯利亞大鐵路（全長約13,050公里）。

2.平壤－瀋陽－二連浩特－（穿過蒙古鐵路）烏蘭巴托－莫斯科－柏林（全長約

11,230公里）。

3.韓朝鐵路／中東鐵路：平壤－瀋陽－北京－（穿過歐亞第二鐵路）－烏魯木齊－莫斯科－柏林（全長約11,610公里）。

如果只是單純的交通連接點，上述任二條鐵路線都可以貫穿整個歐亞大陸；可是如果我們把每一條鐵路線都當成一個發展走廊，則每一條鐵路都可以因為沿線的特色對整個歐亞地區有所貢獻。這個觀點尤其可以從韓國本身看出來，韓國由於集中投資於鐵路沿線的走廊，成為創造北韓經濟現代化最有效的工具，進而創造未來統一的經濟基礎。

目前，俄羅斯，包括普亭總統在內，對於興建第一條鐵路走廊的興致十分高昂。回想去年夏天，北韓領袖金正日接受普亭之邀，搭乘西伯利亞大鐵路的特別快車道往返莫斯科和平壤——真是一種極為特別的國家間交流！另一件同樣特殊的事例是2001年2月俄羅斯鐵道副部長率領53名俄羅斯代表訪問南韓，參加「21世紀的西伯利亞陸橋：鐵路交通區發展俄韓關係之展望」的國際會議。會議中，俄羅斯鐵道副部長宣稱北韓已經接受俄羅斯代為訓練1500名鐵道工程師。

俄羅斯也同意將北韓和俄羅斯邊界的元山——圖們江線現代化，負擔總成本10億美元的大部份。沿線分別使用歐洲標準軌距和俄羅斯軌距。

經由西伯利亞大鐵路將南韓和西歐重新連接起來，將會使西伯利亞走廊的經濟產生戲劇化的經濟意義。雖然相對於曲折的海岸線較慢，可是從南韓經陸路到西歐仍對貨物運輸極有吸引力。

目前，南韓每年出口到歐洲約320億美元。陸地運輸量每年約80萬標準貨櫃，其中30-35%由漢城或釜山運到海參崴經西伯利亞大鐵路運送，其他的則經由海路直接運送到歐洲。

從南韓的釜山港到漢堡港（海路約19,200公里），平均約需26天的運送期，每一貨櫃的運送成本約為1,400美元。我們且規劃中的韓朝鐵路連接西伯利亞大鐵路為例：運送時間將縮短為8-9天，每一貨櫃的成本則降到600美元。更有甚者，鐵路總長僅為13,600公里，較海路縮短了5,600公里。總之，鐵路沿線的廣大地區將因之成為和韓國交易及進行經濟合作的開放市場和生產區。

庫頁島連接到日本

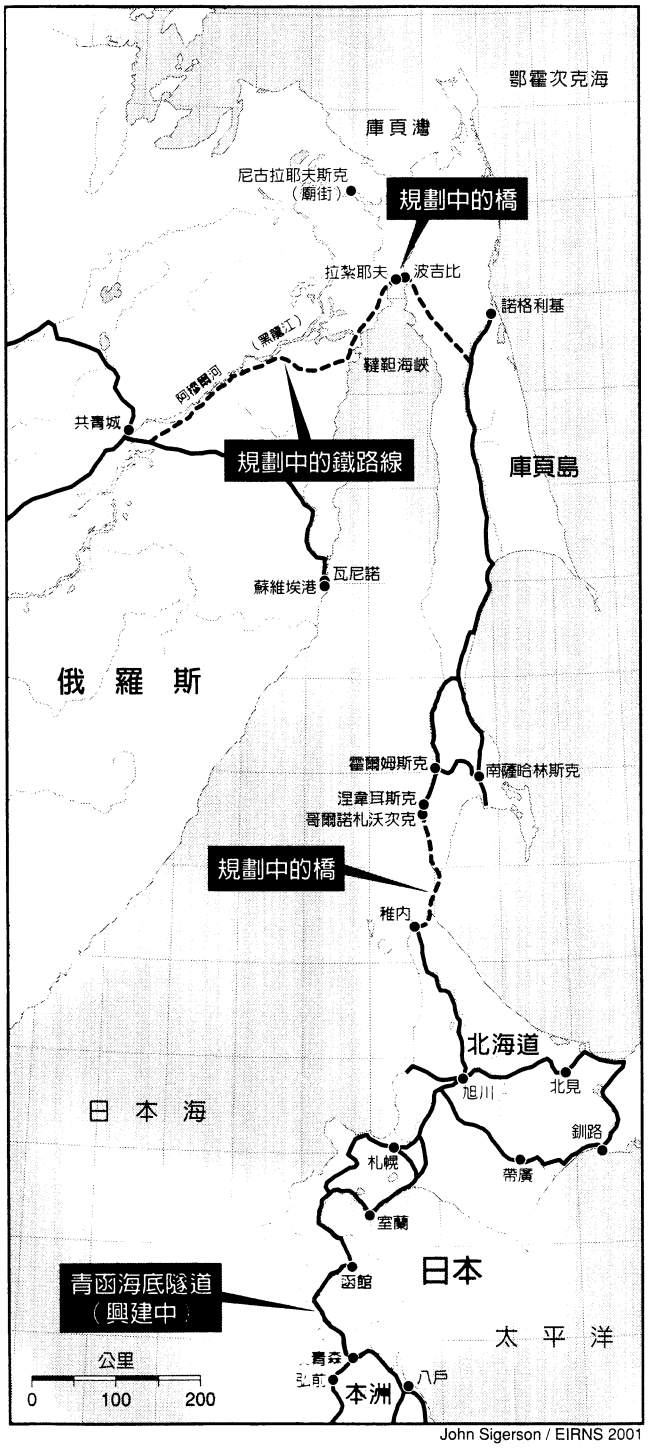
俄羅斯遠東地區庫頁島目前的石油和天然氣工程，已經喚醒人們就既有計畫興建隧道或大橋與亞洲大陸連接的興趣（圖4）。1950年代史達林統治時期就已經開始興建鐵路，直接把共青城和庫頁島連起來。大陸地區連接到島嶼的部分包括韃靼海峽一條8公里長的海底隧道。1953年史達林過世時，鐵路和隧道工程都同時停工。之後，當庫頁島逐漸成為蘇聯供應整個遠東地區木材、紙漿、硬紙板、魚產、石油、燃煤等不可取代的地位時，蘇聯政府就在1973年從亞洲大陸的瓦尼諾／蘇維埃港以大型可以載運火車的特殊渡輪為工具到庫頁島的伯力市。

可是，當庫頁島外海發現蘊藏豐富的天然氣之後，島上就需要龐大的投資興建煉取石油和天然氣的基礎設施，再度透露庫頁島與亞洲大陸連結的重要性。渡輪可能無法滿足往返韃靼海峽所增加的運送量；還要考慮當地酷寒的氣候，以及海水結冰期長的問題。從海峽北方最狹窄的地區連結，必須排除受制於氣候條件的渡輪。另一方面，庫頁島未來必須成長為重要的工業中心，而不再只是原料供應區。

經過長期的往返，俄羅斯鐵道部副部長於2000年9月20日宣布鐵道部將進行庫頁島與亞洲大陸連接的計畫。資料顯示，連接位於亞洲大陸的拉紮耶夫岬和庫頁島的初級工程將於2001年秋季開始。工程完成後，將會從拉紮耶夫岬再興建一條長450公里的鐵路連到共青城。整個計畫約需耗費1,000億盧布（34億美元）。庫頁島方面計畫再修一條130公里的鐵路。

■4

庫頁島，聯結歐亞大陸與日本的橋樑



鐵道部副部長強調，興建庫頁島橋之後將再進行另一野心勃勃的計畫：庫頁島和日本北海道之間修一座40公里長的跨海大橋。這麼一來，日本這個島國就可以經由跨海大橋到歐亞大陸。

自從2001年9月普亭訪問日本以來，從亞洲大陸經庫頁島連到日本的計畫已經成為俄日之間一連串討論的主題。日本人的興趣有2方面：首先，庫頁島是附近很重要的天然氣和石油資源，可以取代距離遠且不十分安全的近東油源。其次，庫頁島在亞洲大陸和日本之間構成了一個地理上的橋樑。日本的北海道距離庫頁島最南方只有40公里——這段距離以今天的科技來說興建多跨距的跨海大橋或隧道都不是問題。北海道已經興建50公里長的青函海底隧道和日本最大島本州相連，這是全世界最長的海底隧道。俄羅斯的資料顯示，日本正在研究未來從北海道連接到庫頁島所需的技術，其中將包括鐵路和每節2公里總共20節的跨海大橋。為了這個計畫，日本已經組成由工程師、商人、銀行家組成的遊說團體。

日本直接連接歐亞走廊網路計畫是全世界第二大經濟計畫，也將會是一個龐大的經濟與戰略性事件。首先，日本將不再是島國——也可能是他們文化歷史上的一個轉捩點。更有甚者，連結後將增強日本開發俄羅斯遠東地區、西伯利亞，以及東亞、南亞、和中亞的重要性。隨著日本與美國財政與金融危機的惡化，以及日本的「新經濟」計畫全面崩盤，日本除了加強與歐亞大陸經濟上的連結之外，已經沒有其他路可走。事實上，這也為日本的對外貿易帶來結構性的改變：拋棄過去20多年單方面的發展「資訊科技」，以及將日本工業外包到低工資國家，轉而為深化亞洲大陸的發展而走向出口高科技機械設備。

2001年月29-30日，「俄日論壇」在莫斯科舉行，會中有240名工業界專家和高階經理人來自著名的日本經濟團體連合會（Japanese Federation of Economic Organizations，日文名稱為Keidanren，簡稱日本經團聯）。日本經團聯是日本企業最著名的企業協會。論壇最後，為了確認日本對新計畫的投資，與會者分

成數個團體旅行參觀整個俄羅斯。

這是過去18年來，日本經團聯的代表第一次參加這種活動，也是過去25年來第一次由團長率團與會。日本外交部很不尋常的全權授權與會代表與俄國人簽約。報告顯示，合約中的一個主要主題就是深化開發歐亞交通與能源走廊。普亭總統訪問日本時，再度邀請他們2000年9月回到俄羅斯訪問。他在對日本企業家演講時，表示：「我一定會改變俄羅斯。過來看看我們，你會親眼看見俄羅斯正在轉型。」

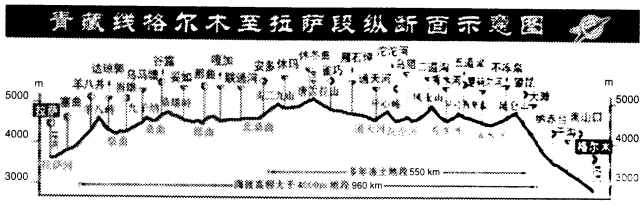
西藏的第一條鐵路

2001年2月9日中共國家最高領導人江澤民和總理朱鎔基通過興建青藏鐵路計畫，這條鐵路將經由新疆省通往西藏首都拉薩，到達國境西北方的鐵路走廊（也就是歐亞大陸橋的一部份）。我們很難忽視這個計畫的戰略性。西藏這一片廣茂的地區過去在人們的記憶中是「世界的屋頂」，如今第一次有鐵路等現代化大型交通工具抵達。這裡是東亞和南亞主要河川的分水嶺，也是東亞、東南亞、南亞、和中亞地理上、生態上、和戰略上的樞紐。

這也說明為什麼大英帝國對西藏這麼重視。今天英美統治集團仍然繼續這個把戲。任何人如果相信西方之所以支持達賴喇嘛，是因為中國人「壓迫」西藏，是關乎「仁慈」的問題，就是無視於西藏歷史中的「大競賽」。這個競賽有個前提，西藏必須保持極端貧窮、低度開發、完全與外在的世界隔絕。

決定修築連結西藏的鐵路，事實上就是徹底揚棄大英帝國當年的政策，人類文明從而可以克服最艱鉅的自然障礙，進行開發。這條全長1,118公里預計6年完工的鐵路將向全世界展現工程的奇蹟，在某些方面甚至可以和1969年美國第一次登陸月球相比擬。其中960公里，或者是全長85%的路段，位於海拔4000公尺以上，有些地方甚至高到5000公尺以上（見圖5a）。乘客將搭乘提供高壓氧的特殊車廂，

圖5a



減少乘客在高地的不適。

興建這條鐵路將需要許多勞動力和設備。其中一半以上的路段要建在土地終年結冰的永凍層上；換句話說，需要特殊的修築技術和原料。中國政府無視於龐大的需求，執意將興建西藏鐵路置於10年計畫中的原因，是根據一項對當地長達10年全面性調查的結論。尤其是，中國的科學家和技術人員已經在1960年代進行一項研究，他們在高達4750公尺測試軌道也會經過的地方設立一個實驗區。

這條鐵路始於格爾木城——一個與外界相當隔絕的地方，主要是為了連結探測青海原油而建的城市（圖5b）。格爾木是目前一條816公里長的鐵路線終點，這條鐵路經過青海省會西寧後，到蘭州接上第2歐亞大陸橋（中國西北地區的鐵路）。1974年當西寧——格爾木鐵路施工時，中國當局就已經打算直接將這條鐵路修到西藏。可是，受限於龐大的經費和技術問題，加上嚴寒的氣候，這項工程於1984年時就以格爾木為終點停工了。

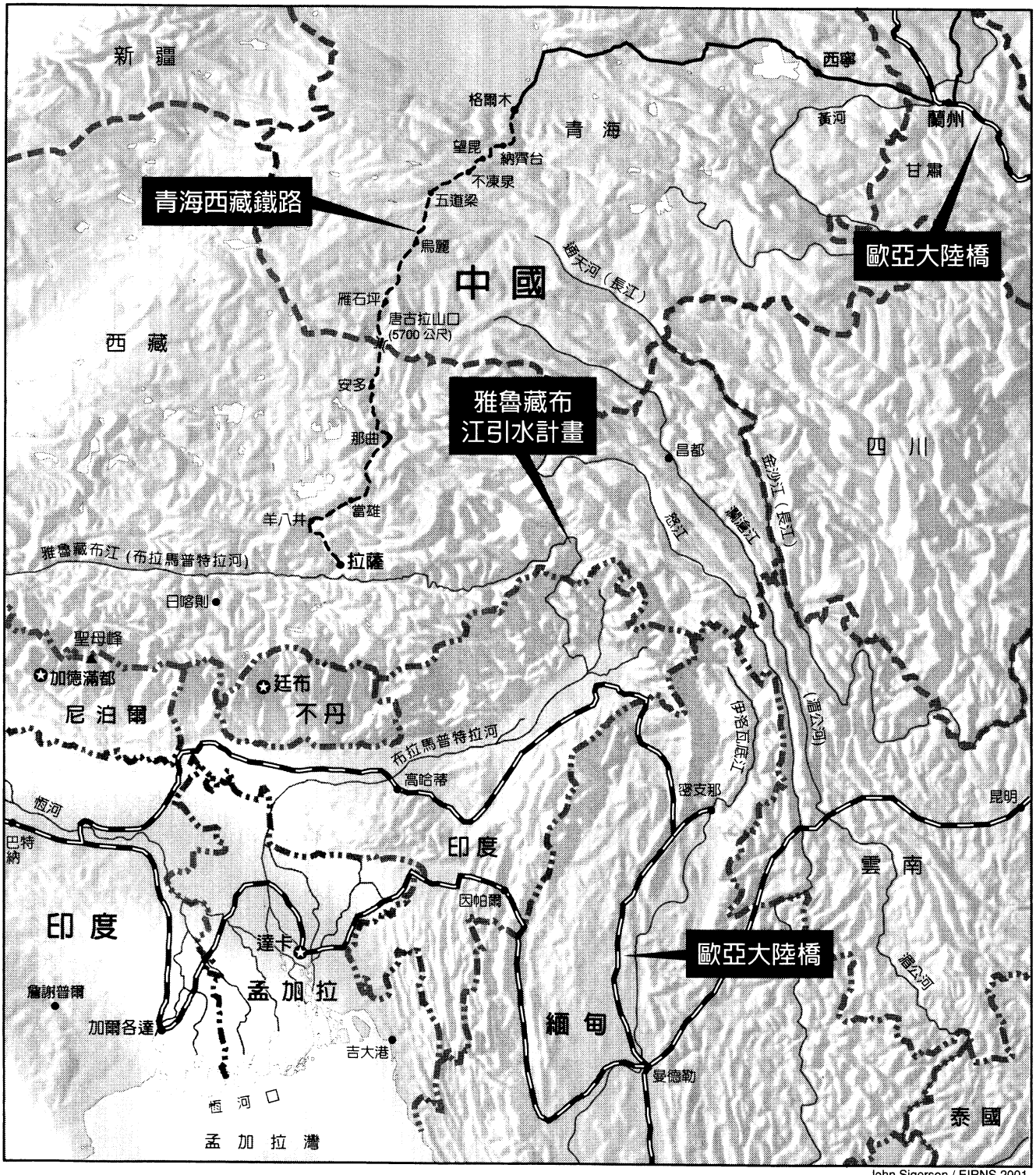
今天，17年之後，針對這條鐵路，中國已經有能力投入足夠的經費並解決技術方面的問題。到2001年10月份為止，投入1600名工程師進行的鐵路計畫沿線探測工程已經接近完工階段。第一期從格爾木到望昆長達140公里的路段即將施工。這條直通拉薩的鐵路所需經費約為美元24億，將完全由中國的中央政府直接負擔。之後，中國政府計畫將鐵路直走廊中國南方的雲南省。

「世界屋脊」的引水計畫

除了西藏鐵路計畫之外，另一個放在檯面上

圖5b

西藏的鐵路與引水計畫



John Sigerson / EIRNS 2001

0 500哩

0 500公里

的「世紀計畫」不僅可以為中國帶來可觀的效益，同時也將澤披鄰近的印度、孟加拉、和緬甸等國。

前文曾經提到南亞和東亞主要河流的分水嶺都位於西藏，而且距離很近。這些河流包括直奔華東的黃河和長江；布拉馬普特拉河在孟加拉境內向南奔流；湄公河在中國境內稱為瀾滄江，向南流經高棉、越南、泰國；伊洛瓦底江流經整個緬甸。這些河流中，最北的黃河受制於水量不足；另外四條河流不僅水量豐沛，還經常造成嚴重的水災。

顯然目前最要緊的是利用地理上相鄰的分水嶺，在這些河流之間調節、重新分配水量，使這些河流的水量能夠一致。同時，這裡還有豐沛尚未使用的水力，可以作為發電的能源。

中國政府已經開始針對類似的計畫進行詳細研究，可能以與鄰國進行國際合作的方式完成。從西藏山區向南流向孟加拉平原的布拉馬普特拉河的源頭是雅魯藏布江，流經極為壯觀的雅魯藏布大峽谷。首先，這條河的水位突然降落2公里。如果在山上興建一條16公里長的隧道將高低水位的「水流」分開，估計可以生產380億瓦的電力！這比目前正在施工的三峽水壩生產的電力還多2倍有餘，而三峽水壩生產的電力約為德國所有電廠生產電力的三分之一。這種方式生產的電力足以與鄰近國家共享而不虞匱乏。另一方面，依工程進度而定，雅魯藏布江的水也可以調過黃河分水嶺的山頭，供應黃河的部分水量。對於解決華北地區嚴重缺水的問題，將是極為重要的貢獻。

應該注意的是，中國政府已經決定進行「南水北調計畫」，將長江的水經過1-3個交錯的水道引到黃河。不過，剛剛所說的這些都要看西藏東部比較容易進行的的分水嶺區域。雖然某方面來說是相當大膽的想法，可是將雅魯藏布江的水調過黃河的分水嶺，將可以提供極端缺水的中國北方內陸豐沛的水量。

雅魯藏布大峽谷計畫中最困難的部分不是在出口處建隧道或水力電廠，反而是施工現場的部分。首先要有運送建築設備和材料到建築現場的基礎設施。縱使這些基礎設施所費不貲，可是一旦電廠完工，下一步開發當地資源時馬上就可以派上用場。

毫無疑問的，所有這些西藏鐵路工程，一如上文所提都可以延伸到雲南省。西藏鐵路是開發整個分水嶺區大型基礎建設計畫的前提。

報告顯示，中國政府打算於2009年三峽水庫工程完工以後，接著進行雅魯藏布大峽谷的計畫。完成「世紀屋脊」的引水計畫是促進中國與印度及鄰近各國未來伙伴關係的主要議題。

巴黎—上海鐵路線

1999年5月，中國西部省分新疆省完成了歐亞大陸橋第二主幹線土魯蕃段1,451公里長的鐵路線，這條鐵路沿著塔克拉馬干沙漠北方到傳說中的「絲路」前哨站喀什（喀什噶爾）。喀什是中國西方邊境的大城，同時也是著名喀喇崑崙山高速公路的終點。喀喇崑崙山高速公路越過洪哲拉普隘口抵達伊斯蘭馬巴德，接上西南方巴基斯坦濱印度洋的最大港克拉嘮。

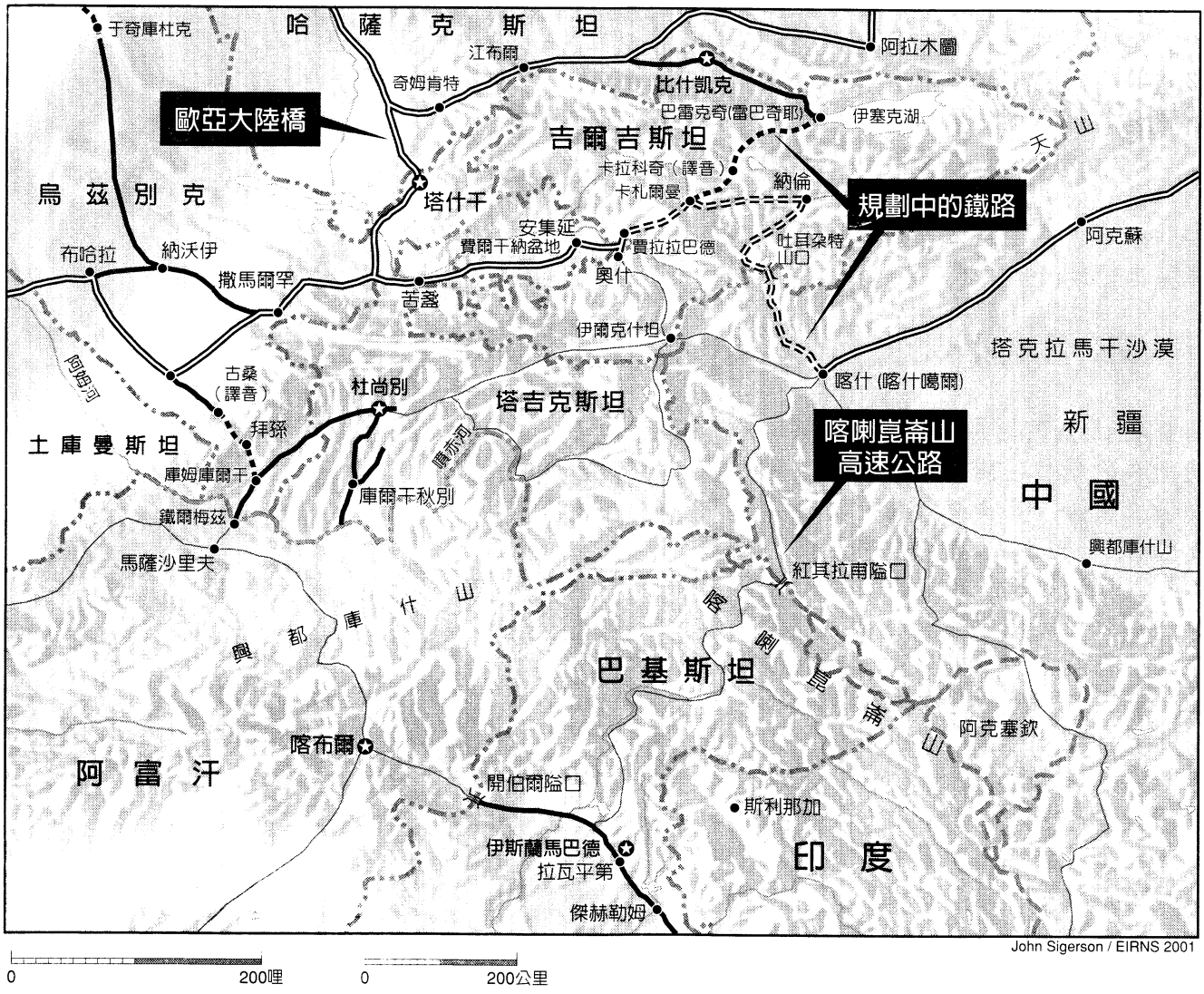
這條從喀什連接中國鐵路網，費時二年半才完工的鐵路，不僅有其戰略上的重要性，而且創造了規劃中的新歐亞走廊：從華東經西安到喀什，然後穿過尚在興建的吉爾吉斯坦山區鐵路，再經中亞的費爾干納盆地到歐洲。中國稱這個未來的走廊為巴黎—上海鐵路線（圖6）。

費爾干納盆地有三條主要鐵路線通往歐洲：1）經哈薩克斯坦和俄羅斯的北方鐵路；2）經烏茲別克和土庫曼斯坦的南方鐵路，接上1995年完工連接捷詹和伊朗大城馬什哈德的鐵路，轉乘伊朗現有鐵路直通歐洲；3）經_海和高加索區分別搭乘鐵公路或渡輪。這個地區未來將作為歐盟經濟開發的架構——推動歐洲——高加索——亞洲交通走廊的計畫。

興建攀山越領的巴黎上海鐵路線最困難的部分也是最重要的前提就是1998年開發的喀什－伊爾克什坦－奧什－安集延－塔什干

圖6

中亞，「巴黎上海鐵路」的軸點



高速公路。2001年6月在上海舉行的一項名為上海企業組織高峰會議中，中國、吉爾吉斯坦、烏茲別克的與會代表簽署備忘錄，內容關於興建從喀什經吐耳朵特山口進入中亞的鐵路線。這條鐵路線可以連接東北方的巴雷克奇和比什凱克，西南方的賈拉拉巴德、奧什、安集延，再換乘現有鐵路到歐洲。喀什——吐耳朵特——賈拉拉巴德——巴雷克奇鐵路約需10億美元，耗時3年半。所需技術包括穿越天山山脈，取得開發卡拉科奇（譯音）巨大煤層的特許權，這個煤層從鐵路終點的巴雷克奇延展約190公里。

中亞諸國也正在進行各種新的交通工程，包括烏茲別克境內納沃伊——努庫斯（342公里）和古薩（譯音）——庫姆庫爾干（220公里）二條新建的鐵路線，以及從土庫曼斯坦的安集延——伊朗的馬什哈德二國邊境的高速公路。交通運輸的進展將增強中亞諸國間的聯繫。1996年5月13日烏茲別克、亞塞拜然、喬志亞、和土庫曼斯坦諸國領袖已經簽署共同興建鐵路的合作協定。塔吉克斯坦和吉爾吉斯坦隨後也加入這項協定。

中國和巴基斯坦間在戰略上共同改善喀喇崑崙山高速公路的交通已經成為跨國合作的議題。中國已經為改善喀喇崑崙山高速公路——尤其是，盡量讓整條道路不因任何狀況而中斷——和修築新的道路編列預算。哈薩克斯坦、吉爾吉斯坦、中國、和巴基斯坦已經同意共同修築道路。2000年冬季時已經有一隊測試卡車的護送隊從巴基斯坦穿越喀喇崑崙山抵達阿拉木圖。

「大湄公盆地開發計畫」

沿著4,200公里長的湄公河西藏源頭往南走，我們就會碰到未來另一個全世界的主要開發區：又稱為大湄公次區域，其中包含6個國家，2億5000萬居民，土地面積230萬平方公里。這些部分或完全處於湄公河流域的國家有越南、泰國、寮國、高棉、和緬甸。中國南方的雲南省一般也將其視之為位於湄公河流域。

今天，人們都將湄公河流域視之為全世界最多產的穀倉之一。泰國和越南更是全世界最大的稻米生產國。可是，這個地區的經濟發展卻遠遠落後於其應有的水準。這些都直接、間接與數十年前在越南、寮國、高棉發生的戰爭有關。這一段悲慘的歷史使1950年代以來所有相關的發展與計畫都歸於零。不過，1990年代中期以後，水力、能源、和交通方面的計畫都已經排進時程了。

1996年亞洲開發銀行列出將近100項優先計畫，總預算約為400億美元，這些已經獲得大湄公次區域諸國同意實施，並將於未來25年陸續完工（圖7a、7b）。其中一半以上的預算將由亞洲開發銀行發行長期信用貸款支付。

湄公河計畫中所包括的地區，一方面會定期氾濫造成嚴重水災，另一方面又擁有豐沛的水力可以開發內陸水運和水力電廠。亞洲開發銀行估計湄公盆地可用於電力的潛在水力約為2500億瓦（相當於美國全國電廠生產電力的三分之一）！可是，如今這些潛在電力只使用了1%。

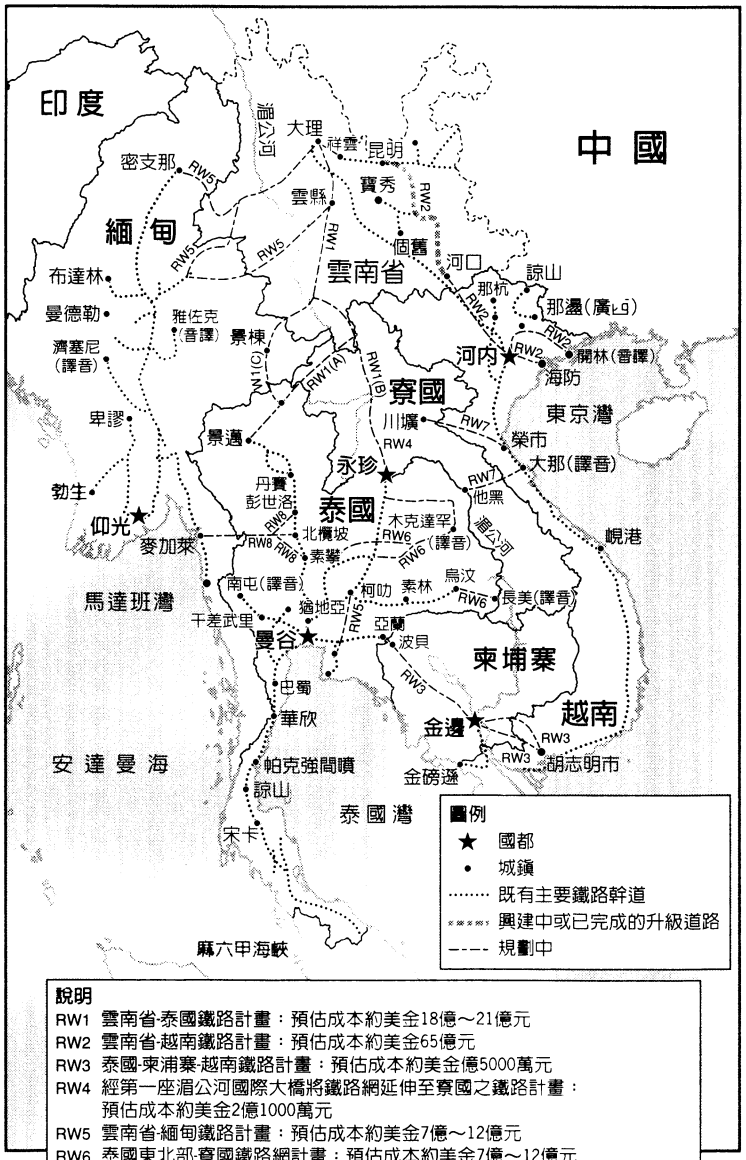
1930年代美國田納西水利管理局為類似的計畫提供一個極佳的範例，1950年代已經出現以大規模基礎設施開發整個湄公河流域的計畫。田納西水利管理局以防洪設施、水力發

圖7a

大湄公水域鐵路計畫(1999年2月)

■7b

大湄公水域鐵路計畫(1999年2月)



說明
RW1 雲南省-泰國鐵路計畫：預估成本約美金18億～21億元
RW2 雲南省-越南鐵路計畫：預估成本約美金65億元
RW3 泰國-柬浦寨-越南鐵路計畫：預估成本約美金億5000萬元
RW4 經第一座湄公河國際大橋將鐵路網延伸至寮國之鐵路計畫：預估成本約美金2億1000萬元
RW5 雲南省-緬甸鐵路計畫：預估成本約美金7億～12億元
RW6 泰國東北部-寮國鐵路網計畫：預估成本約美金7億～12億元
RW7 寮國境內開發礦產之鐵路計畫：預估成本約美金6億5000萬元
RW8 泰國-緬甸鐵路計畫：預估成本約美金3億5000萬～5億5000萬元

電、全面電力化、交通、農業現代化、和工業建設等大形計畫開發田納西流域。湄公河的例子說明，全面的計畫已經以湄公河管理局的架構運作多年。計畫的核心在於湄公河各段興建水壩調節湄公河水量，並進一步達成灌溉、水力發電、和內陸航行之功用。

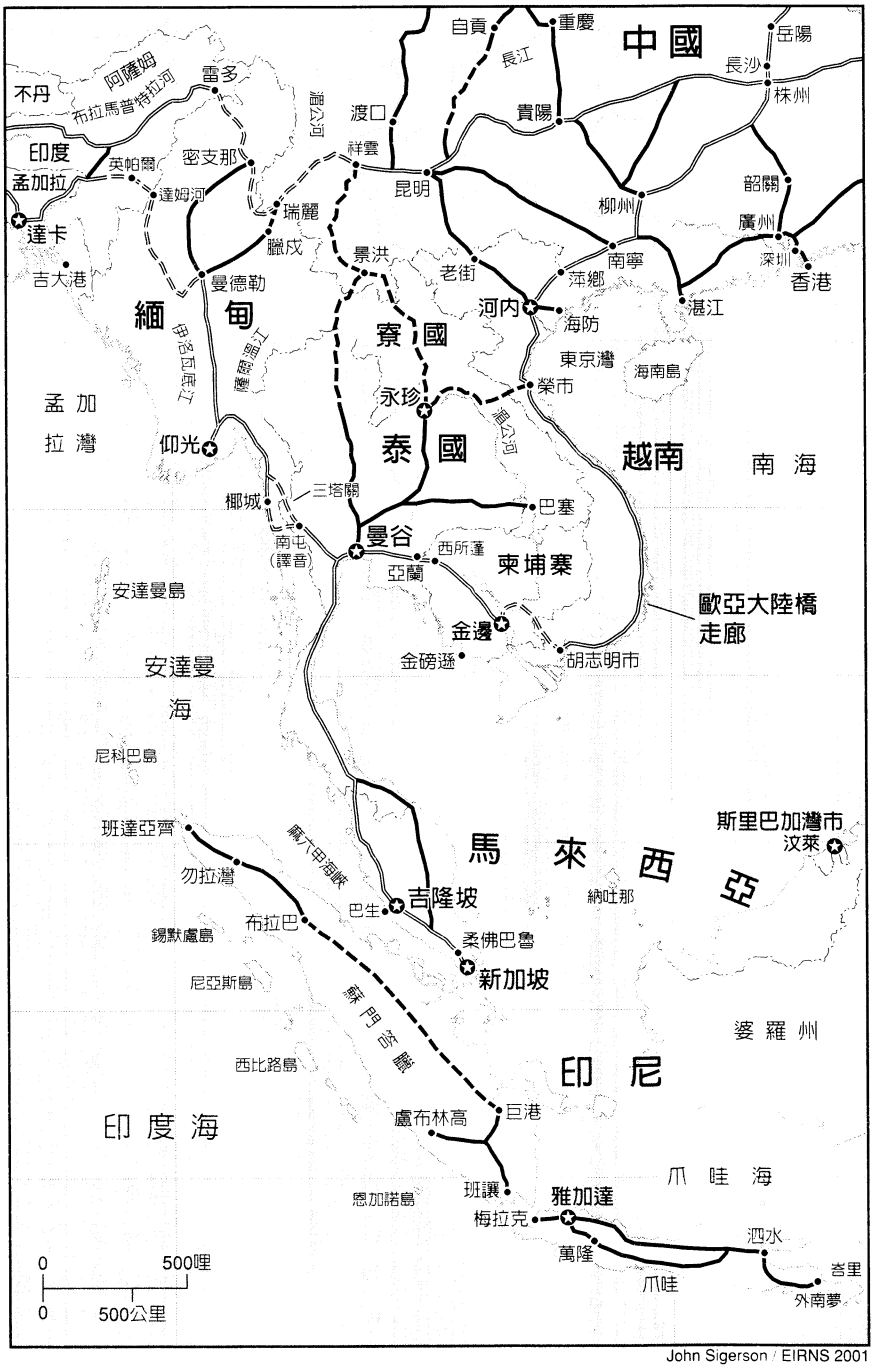
很不幸的，其中許多最重要的水壩都成為所謂的國際「環保遊說團體」攻擊的標的，也就是說英美二國為中心的金融寡頭利用這些人使開發中國家長期處於新殖民的落後狀態。不過，中國是一個獨立的主權國家，因此他們以令人驚訝的速度和熱情進行國內基礎設施的開發。而，東南亞諸國幾個最重要的計畫不是被取消，就是被外國機構的行政手續拖下來了。這正說明這些國家的經濟開發計畫的需要其它的財源。因此，這些「爭議性」水壩興建計畫就這麼被亞洲開發銀行在上述所提的計畫中忽略了。

除了這一點之外，事實上，經濟開發不可能長期停滯不前。我們可從越南政府於2001年6月開始興建討論20多年的山羅水庫和水力電廠的例子中可見一般。這是目前為止越南歷史上最大的基礎建設，可以利用水力生產40億瓦電力，從而增加越南電廠80%電力，甚至於是2倍。16億美元的投資金額已經編入預算。越南目前還在規劃更多的水力電廠和水壩工程。中國仍然進行自己境內的湄公河工程，湄公河在中國稱之為瀾滄江。2001年12月中國的雲南省將在大朝山完成一座30層樓高的水壩，這是這條河在中國境內部分8座水壩中的第2座。第1座水壩位於漫灣完工於1993年，即將完工的下一座水壩位於小灣，成本約為40億美元，有100層樓高將是全世界最高的水壩。

同時，開發湄公河流域為內陸運輸水道的努力，將會為這個地區帶來豐盛的果實。從二次世界大戰以前的時代以來，相關國家就已經同意開放湄公河進行跨國運輸，允許參與的國家利用整條河運送物資。2001年6月中國景洪港舉行的會議中，這項決議再度在鑼鼓喧天的慶祝中宣布。中國政府將會提供財政支援疏浚東南亞地區331公里長的湄公河，原來提供航行的運河也將急速萎縮。因此，2007年，湄公河的運輸量將從原有的每年400公噸增加到每年1000萬公噸。

圖8

東南亞鐵路網需連接的部分



John Sigerson / EIRNS 2001

昆明—新加坡鐵路走廊

東南亞國家已經明白當地經濟發展的主要障礙在於缺乏有效且全面的區域鐵路網（圖8）。一方面，當地許多現有的鐵路都是殖民時代的遺跡，都必須進行全面更新。另一方面，也完全沒有鐵路和越南、寮國、高棉接軌。只有一條鐵路從泰國通往馬來西亞和新加坡，以及從中國南方通往越南。向東的部分，緬甸的鐵路終點離他們和印度、孟加拉的邊界還有好幾百公里遠。

東南亞國協（ASEAN, Association of Southeast Asian Nations）諸國未來數年的優先順序應該是補齊下列區域鐵路網的缺口： 48公里連接泰國—高棉邊界（現有鐵路也毀於赤柬之手）；263公里連接泰國和緬甸；585公里連接寮國和越南。

此外，還有一個從新加坡通往中國南方的關鍵性工程：人們經常討論的新加坡—緬甸—昆明鐵路。東南亞國協諸國政府與領袖經過討論後，已經進行可行性評估，並將於2001年中向東南亞國協會員國提出報告，預估通過該項計畫的可能性極高。可能的路線是：新加坡—吉隆坡—曼谷—三塔山口—椰城—仰光—臘戍—瑞麗—昆明。

南亞最長的橋

西方媒體幾乎沒有注意到南亞已經興建了一座當地最長的橋，並於1998年7月23日在孟加拉通車。這座48公里長，結合鐵路和公路的橋跨過大捷慕納河；捷慕納河是將該國一分為二的布拉馬普特拉河在孟加拉的下游。這座橋上有高壓電纜、天然氣管、以及資訊傳輸和通訊

用的光纖電纜。

捷慕納橋的通車使孟加拉的交通網大為改善，進而開發了從緬甸經巴基斯坦、伊朗到歐洲的南亞走廊（圖9）。2001年一條134公里長從捷慕納橋到首都達卡的新建鐵路即將完工。這條鐵路十分重要，連接孟加拉境內既有的東西向鐵路在這個地區使用的2種不同軌距。印度使用的是1676公釐的寬軌，緬甸、泰國、馬來西亞的軌距則為1000公釐。

算不上什麼重大的突破，不過2001年7月起也是過去36年來印度和孟加拉的乘客又可以搭乘火車往返。1965年時，鐵路交通因為政治原因中斷。首先是2000年印度——孟加拉之間的貨運開跑；接著就是商用的「友誼客運」。

現在，印度要搭火車到南亞有2種方式：填補孟加拉和緬甸之間的缺口，或從印度東方省分阿薩密省直接往北建一條鐵路到緬甸。

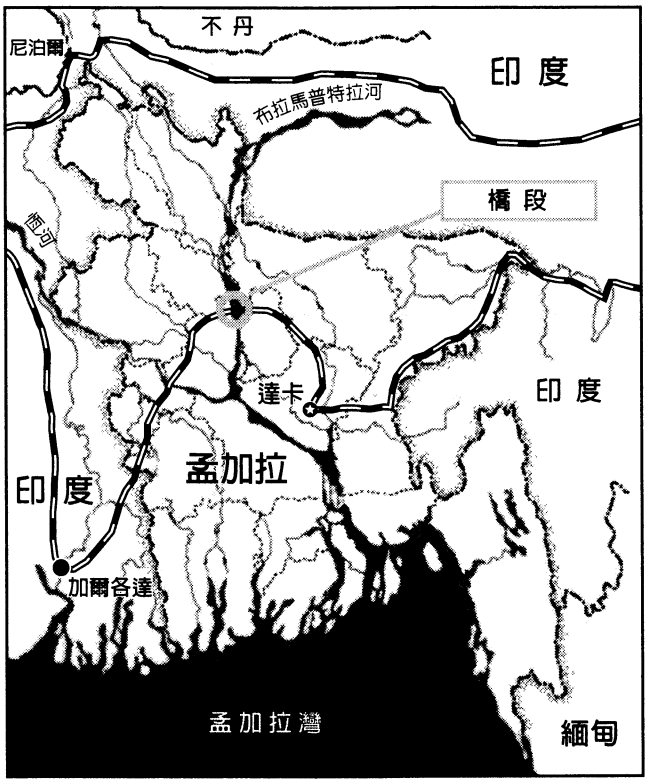
新南北走廊俄羅斯—伊朗—印度

2000年9月12日俄羅斯、伊朗、印度的交通部長簽訂一項歷史性協議，內容則是有關開發效率高超的南北運輸走廊，這項工程將促進這三個國家間的經濟合作提升到新境界。例如，一批貨要從印度運往俄羅斯(圖10)，先從印度西部港口用船運到伊朗的阿巴斯港，再經1995年完工的鐵路線運到_海邊的恩澤利港，從恩澤利港再換船到俄羅斯的阿斯特拉汗港後就可以用卡車或火車運送到俄羅斯的目的地或再運往歐洲。

這個走廊受到北歐諸國和印度間運輸的興趣，視之為海運之外的另一個選項；因此，昔日遠遠迂迴繞經蘇彝士運河的航線可以休矣，現在則縮短許多運送的時間。運輸成本也減少20-25%以上。相對於全然的海運路線，陸上走廊運輸的傳統經濟利益可以開發如下：也就是說，沿著這個地區運輸路線的經濟發展將會增加走廊地區的整體利益許多倍。

很意外的，這條南北運輸路線並不是新開闢的，而是昔日印度傳統的「茶路」。不過

圖9
孟加拉的班加班圖捷慕納橋



孟加拉正在進行數個大型基礎建設計畫。將孟加拉一分為二的布拉馬普特拉河的下游捷慕納河上有一座長4.8公里的大橋也這些計畫之一，橋上有高壓電、光纖電纜、和輸油管。

運輸效率和速度卻戲劇化的增加很多，這都要感謝交通科技的現代化和同意使用的統一的系統，使走廊內的運輸後勤才有可能。

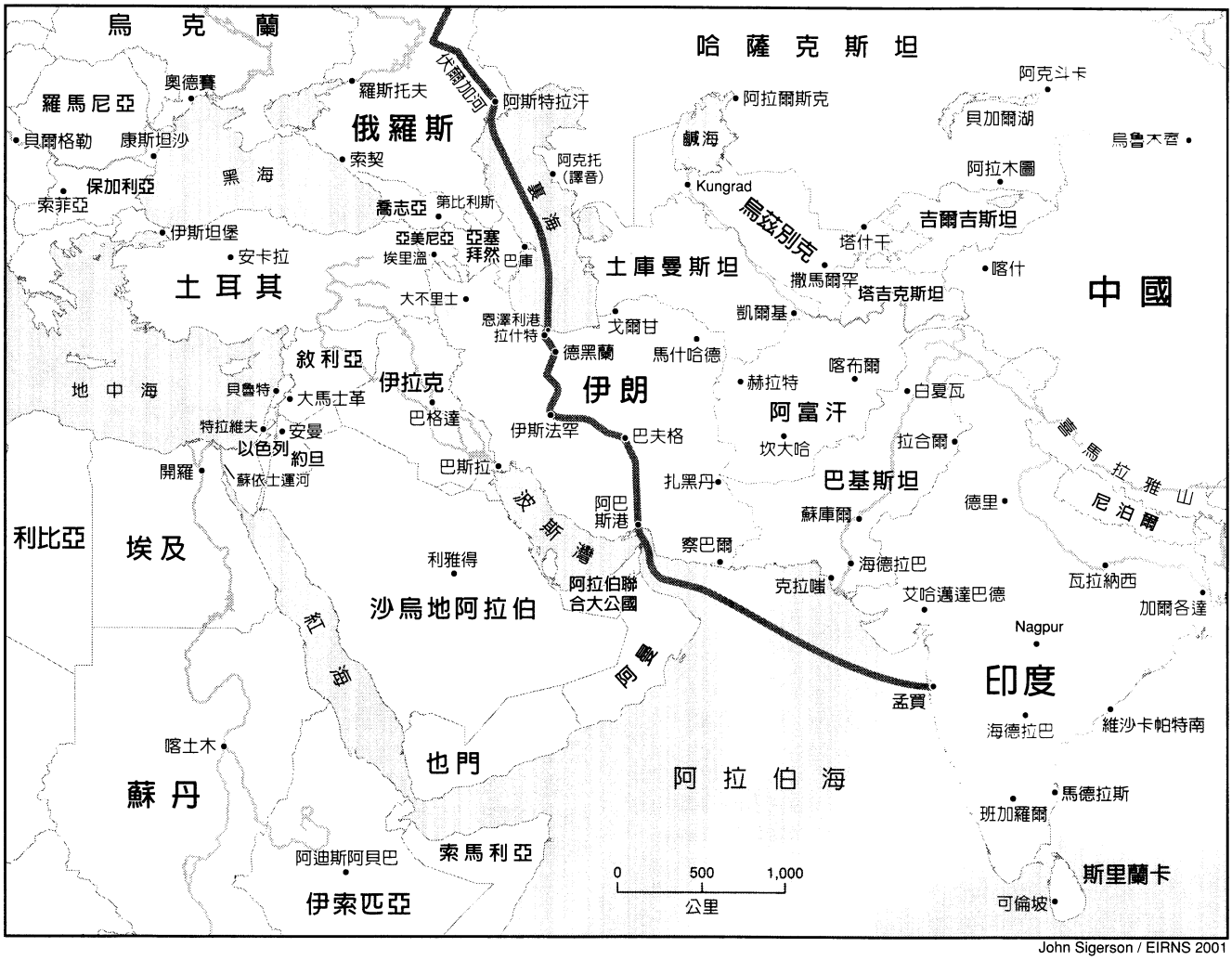
為了推動開發俄羅斯境內的南北走廊和其他歐亞運輸走廊，俄羅斯交通部長與40個歐亞國家簽訂協定，並於2001年5月成立歐亞交通聯合會。

伊朗是南方走廊的焦點

伊朗就像古時絲路上的波斯一樣，處於歐亞基礎建設走廊東西向和南北向十字路口的戰略地位。伊朗可以通往土耳其、高加索、中亞、和印度次大陸，是歐洲和亞洲陸上交通的自然樞

圖10

新俄羅斯－伊朗－印度交通走廊



John Sigerson / EIRNS 2001

紐，同時也是快速通往俄羅斯和中亞的門户，另一方面穿過伊朗的港口城市可以抵達波斯灣和阿拉伯海。在全球策略訊息1997年出版的歐亞大陸橋特刊英文版中，我們詳細列出伊朗鐵路的最新發展，所有相關鐵路都扮演歐亞樞紐的角色（圖11）。目前，下列具有歷史意義和戰略價值的工程仍然在施工：從伊朗的克爾曼城興建鐵路連接巴基斯坦邊界的鐵路，使得印度次大陸在歷史上第一次得以直接搭乘鐵路通往歐洲。報告顯示，24段的工程已經完成6段，巴基斯坦邊界也已興建一座現代化的運輸站。隨著這項工程的完工，整條鐵路將可以使用歐洲標準軌距直接從歐洲通往巴基斯坦邊界。

同時，2001年初從（土耳其）伊斯坦堡－安卡拉－（伊朗）大不里士－德黑蘭－馬什哈德－（土庫曼斯坦）捷詹－塔什干（烏茲別克斯坦）－（哈薩克斯坦）阿拉木圖的鐵路線已經可以提供載貨和運送乘客的服務。在經濟合作組織（Economic Cooperation Organization, ECO）的支援下，十個中亞和近東的國家簽訂有關上述鐵路通行各國的協議。

除了英美地緣政治家企圖挑撥土耳其對抗伊朗之外，二國之間已經發展許多經濟關係。8年之後，伊斯坦堡到德黑蘭的一般鐵路

圖11

擴充伊朗東西鐵路網

運輸已經通車，其中包括凡湖快捷運輸。更有趣的是，伊朗的天然氣根據1996年的合約已經自7月份起流往土耳其。1996年的這項合約提及伊朗將供應土耳其20年價值200億美元以上的天然氣。

2001年土耳其也恢復與敘利亞和伊拉克的鐵路交通。2000年9月，敘利亞和伊拉克同意穿過土耳其的領土，興建連接大馬士革和德黑蘭的鐵路。

克服障礙的新鐵路科技

解決在各個區域現存鐵路軌距不同的問題，已經成為增加泛歐亞鐵路交通流量的一個象徵。其中轉換出現最主要的問題在於前蘇聯統治區使用的軌距為1520毫米，而歐洲、土耳其、伊朗、和中國使用的歐洲標準軌距則為1453毫米。為了不要在轉換點花費大量時間重新卸貨、裝貨，現在已經開發出各式可以同時使用於二種軌距的平台，貨櫃則由這種平台運送。國際鐵路聯盟（UIC；International Railroad Union） 致力於開發比現有車輛速度更快的車種。同樣的成果也適用於要轉換軌距的歐亞鐵路系統。

博斯普魯斯海底隧道

博斯普魯斯是歐亞二洲間南方走廊咽喉。1999年8月以來，所謂的「瑪瑪瑞（譯音）」計畫已經完全開動：分別在博斯普魯斯海峽歐、亞二洲，建立供載貨和商用火車的海底隧道。這項工程實質上是由日本海外經濟合作基金（Japanese Overseas Economics Cooperation Fund）提供金融支援才得以動工，主體的抗震設計使其得以承受長達18秒的震動。相關工程預計於2005年完成。預估2015年時，單一方向的流量每小時可達65000人。載貨量則相當於10-12座橋樑。

從改善中歐越過巴爾幹半島連接亞洲基礎設施的觀點，目前已經有多項工程在泛歐第四運輸走廊的架構下發包。保加利亞則將在多瑙河上興建一座大橋。總而言之，將投入168億歐元改善走廊中包括鐵路、高速公路、港口在內的基礎設施。第四走廊預計連接（德國）德勒斯登－紐倫堡－布拉格－維也納－（斯洛伐克）他在巴迪斯拉維－布達佩斯－（羅馬尼亞）康斯坦薩（譯音）－索菲亞－（希臘）帖薩隆尼奇－（保加利亞）波羅夫底夫－伊斯坦堡。

泛亞輸油管網路

開發歐亞大陸，除了鐵、公路運輸之外，生產和配送能源的基礎設施也扮演了十分重要部分。以過去2年已經發動的各式大型建設為整體來看，事實上這已經為整個歐亞大陸創造了統一的能源網。

今天主要著重在中亞、西伯利亞、和俄羅斯遠東地區（包括庫頁島）大片尚未開採的石油和天然氣，以及興建輸油管到西歐和東亞。伴隨著全世界最耀眼的核能開發，這些工程象徵著一個舊世紀的結束：很快的生產石油的中東諸國——以及與之緊密結合的英美利益集團——將不再能像1960年代一樣主宰全世界的能源供應。

本文焦點將主要集中在東亞諸國，因為在俄羅斯、中國、日本、南韓、及相關國家的參與下，「泛亞輸油管網路」的基礎已經開始鋪設。

今天，亞洲國家將近85%消耗的原油都來自波斯灣區。基本上，100%的原油都由海上運輸。日本和南韓幾乎沒有一丁點的原油資源，其中90%的原油都從中東輸入。中國、南韓、日本幾乎消費78%全世界出口的液化天然氣。雖然，中國極力開採本身的天然資源，也是全世界最大的石油生產國之一，可是快速消耗的原油使他們仍然要從中東輸入原油。印度雖然沒有這麼集中使用這些天然資源，可是也是這些消費的主要輸入國。東南亞只有印尼、馬來西亞等少數國家擁有耀眼的原油和

天然氣資源。

很久以前，大家就知道西伯利亞東部和俄羅斯遠東地區儲藏有數量極為龐大的天然氣和原油資源。不過，直到現在，這些資源幾乎都尚未開採。者可以歸因於氣候嚴寒、地理環境不佳、地處偏遠、缺乏基礎設施，加上前蘇聯和俄羅斯極大多數的人口都分佈在極遠的西部地區。今天，俄羅斯78%原油（相當於每年3億公噸）和87%的天然氣（相當於每年5000億立方公尺）都產自西伯利亞西部。今天俄羅斯建於蘇維埃時期的輸油管網路主要是運送西伯利亞西方的原油和天然氣（尤其是天然氣），到與俄羅斯輸油管網路已經有極複雜連結的歐洲。

日本是亞洲最大的消費者，一直以來都對蘇聯東部地區的石油和天然氣資源都很有興趣。不過，在冷戰期間，日本和西方聯盟及美國緊緊的綁在一起；想要仰賴俄羅斯的能源供應幾乎是想都別想，這種情形對南韓也一樣。中國和蘇聯1960年代以後的緊張關係，更惡化了這種情形，使得世人毫不在意俄羅斯東部地區的能源開採。因此，俄羅斯這個地區直到今天還是沒有輸油管通到東亞諸國。

隨著冷戰結束，亞洲及整個中國的經濟起飛，整個情況有了完全不同的改變。俄羅斯東部地區的原油和天然氣已經有極重大的意義。

伊爾庫次克附近的天然氣已經探測到有14-30億立方公尺的儲存量，而沙哈（首府為雅庫茨克）的天然氣儲藏量大約有10億立方公尺。庫頁島外海的天然氣已經探測到大約有18億立方公尺的儲存量。這些數量當然只是西伯利亞東部和俄羅斯遠東地區實際儲藏量的一部份。

相較之下，中國政府的能源政策是大量增加天然氣的用量，因此2020年以前預估每年約需輸入1200億立方公尺的天然氣。顯然的俄羅斯在未來十年將供應其中大部分（圖12）。

俄羅斯天然氣公司，蓋茲普羅姆，目前計畫至少興建四條主要的天然氣輸送管到東亞：1）從西伯利亞西北部的托木斯克地區到華北；2）從西伯利亞中南部的伊爾庫次克地區穿過蒙古到華中（已提及）；3）從西伯利亞東北部沿著中國東部的沿海鐵路到上海；4）從庫頁島到日本。

同時，中國政府根據「十五計畫」的架構，從新疆西部的塔里木盆地建了一條穿過整個中國的輸油管，從西到東約為4000公里。

另一方面，北韓首都平壤最近邀集專家，討論從伊爾庫次克附近的天然氣油田通往中國的輸送管，延伸到北韓建一條天然氣輸送管到南韓。俄羅斯往中國的輸送管預計2008年可以運作。

有關原油的運送也有類似的計畫。2001年月9日中國和俄羅斯簽訂在伊爾庫次克到中國西北之間興建一條2400公里的輸油管，預計輸送2000-3000萬公噸的原油到中國。

有一家國際能源公司正計畫興建輸油管將俄羅斯庫頁島外海（鄂霍次克海）的石油和天然氣運送到鄰近日本和太平洋沿岸市場，這個計畫已經吸引許多人的目光。庫頁島上已經有7個開採天然氣和時油的計畫。預計在未來20年之內，約需美元250-450億投資興建島上運送和生產相關產品的基礎設施。

1999年，第一滴原油從「庫頁島二號」流出。2002年，庫頁島上將興建大型港口和其他運輸設備。目前也考慮在庫頁島和日本之間興建「能源橋」：根據藍圖，將在庫頁島天然氣源頭處興建電廠生產電力，然後透過海底電纜送到日本。

長期而言，這將不僅是開採能源而已，也是將庫頁島全面開發為連接日本和歐亞大陸的基礎設施走廊（前文已述）。

目前的工程僅僅是朝向「泛亞輸油管網路」的第一步——這項構想已經規劃數年之久，尤其是日本這個亞洲最大的原油和天然氣輸入國。根據日本東京大學的能源專家平田優所提，泛亞輸油管網路　雖然尚在起步階段，總長應有42500公里（26000哩，相當於繞地球一週），而且還包含下列走廊：1）北亞（東西伯利亞和俄羅斯遠東地區）－北太平

洋；2）土庫曼斯坦－中國－韓國－日本（三種可能的路線）；3）庫頁島－日本（可能進一步連結到阿拉斯加）；4）馬來西亞－泰國灣－越南－華南；5）澳洲－東南亞。

南亞地區目前正在談從土庫曼斯坦經巴基斯坦到印度的一條極為重要的輸油管。此外，從_海到歐洲之間一直都有各種鋪設原油和天然氣的輸油管工程在進行。很不幸的，這些都成為危險的地緣政治棋局的目標，而這盤棋和相關各國的利益幾乎沒有什麼關係。

有關運送化石能源的基礎設施議題將到此告一段落，我們且將注意力轉到另一個更重要的原子能議題。

原子能蓄勢待發

一公斤核子反應器中的燃料可以產生大約燃燒50公噸石油的能量！事實上，相對於傳統的化石燃料科技，我們已經開始攫取原子能的較高經濟潛力。在西歐和美國，拜媒體在群眾和研究單位散佈反核的歇斯底里情緒之賜，這二地過去曾經十分強大的核子工業面臨消失的窘境。可是，在亞洲，核能正是風起雲湧、蓄勢待發。

這種發展的情勢主要是因為，俄羅斯的核能電廠輸出已經成為該國的「出口龍頭」，而且如果不這麼做，俄羅斯的機械工業將全面衰退。目前，俄羅斯在國外正進行6座核子反應器的工程：中國2座（江蘇省連雲港的天灣核能電廠1號和2號機組）；印度2座；另2座在伊朗的布什爾。

進一步的完整系列尚在研商。核能在俄羅斯正東山再起：羅斯托夫1號核能電廠將於2001年運轉；另外3座核能電廠尚在興建，另9座電廠將於2010年之前完成。除了這些之外，根據俄羅斯原子能部起草的全面發展核能的計畫書，未來20年全國核能電廠生產的電力將疾速增加。

中國也選擇大規模擴充核能。雖然中國有儲量豐沛的煤礦，可是每年的生產、配送、燃燒數十億公噸的燃煤，為環境和交通系統造成極大的負擔，拖慢了中國經濟的實際產能。因此，無可避免的要全面使用核能。目前正有8座核子反應器正在興建：秦山2、3、4、5號；臨高1、2號；和天灣1、2號。預計於2005年前陸續竣工。其他新增的計畫是2座1000百萬瓦特位於海陽（山東省）的反應器，另外還在惠安（福建省）、三門（浙江省）等地興建電廠。

南韓目前有2座核能電廠正在興建，另外還有12座電廠將於2015年前陸續完工。日本則計畫再興建20座大型核子反應器。印度計畫興建12座核能電廠。就連越南政府都在長期計畫中，規畫2020年前要興建第一座核能電廠。印尼雖然是重要的石油輸出國，現在也研究在國內應用核能的可能性。

高溫反應器正要上路

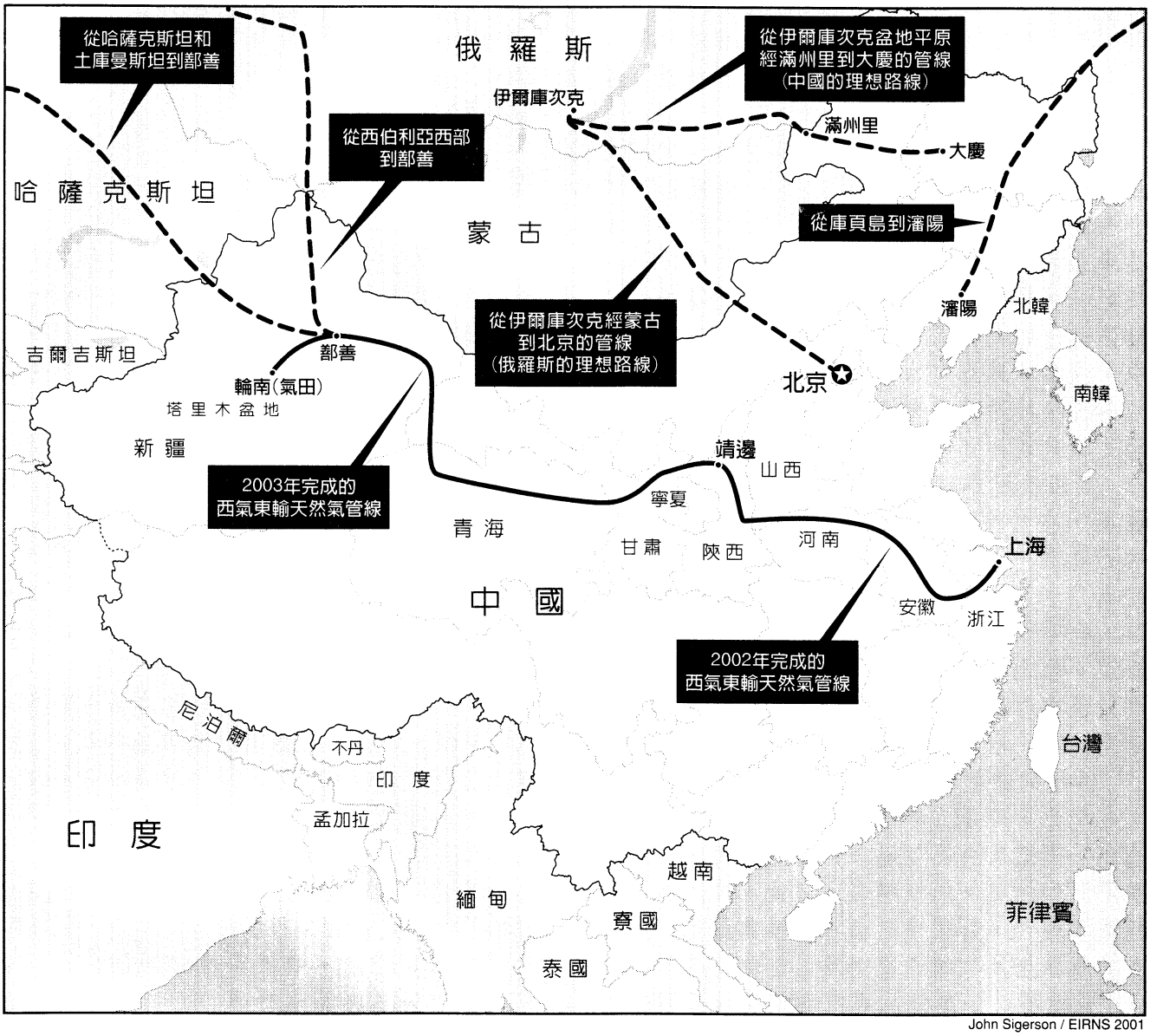
2001年初，中國首都北京近郊一座十分獨特的核子反應器開始運轉了，這座反應器註定在發展歐亞基礎建設走廊中扮演十分關鍵的角色。這種「Pebble-bed」高溫反應器首先由德國開發出來；數十年之後，第一座測試反應器成功運轉之後，同時又興建500百萬瓦特高溫反應器電廠，然而這種革命性的科技卻因德國政客歇斯底里的操弄反核議題不得不嘎然而止。Pebble-bed高溫反應器接著就移植到中國和南非——情形就和當年德國開發磁浮高速運輸系統一樣。

中國清華大學核能研究院更研發出一種適用於全世界極有前瞻性的機種。這個1000萬瓦特10號標準反應器機組原形相當於2億瓦特熱能，未來可以極低的成本大量生產。由於建造與運轉容易、十分安全、體積小、易調整、易維修，因此這種反應器極適合開發中國家使用。

除了中國之外，這種反應器已經在南非的大型電廠，愛斯康，展開一個極富野心的計畫，他們想要開發並組裝生產高溫反應器

圖·2

中國西氣東輸計畫及銜接入俄國



John Sigerson / EIRNS 2001

機組。愛斯康計畫第一座機組原形完成後，計畫每年生產30座機組：10座供國內運用，另外20座出口。已經運轉的中國高溫反應器10號，提供南非十分重要的數據和實際的經驗。近年來，在開發高溫反應器的科技方面，隨著中國、南非、德國、法國、俄羅斯、和美國的陸續加入已經出現十分廣泛的國際合作。

高溫反應器10號的爐心是一個直徑1.8公尺的柱狀石墨空間，內部填充27000個網球大小的球狀燃料（「燃料電池」）。每一個燃料電池包含8300個米粒大小的鈾粒子埋在石墨鑄形內。每個粒子都裝進由高溫陶磁（碳化矽）和碳化物質製成的容器內。

所謂「覆蓋粒子（coated particles）」的概念是因為核分裂反應產生的輻射物質會永遠落在粒子本身身上，無法逃離這個環境。由於燃料的構成要素如此，因此經得起運轉時產生的極高溫——正常運轉時高達1000℃，冷卻

系統發生故障時甚至高達1600℃——而不虞任何輻射劑溢出。除此之外，燃料電池可以在反應器內持續燃燒。這使電廠不需像傳統反應器般，停機數週補充燃料。高溫反應器的燃料電池可以從反應器上面投入，用過的燃料則從爐心底部漏斗狀的地方取出。

使用陶瓷、「密封的」燃料電池，興建反應器的過程就可能大為簡化，任何情形下都十分安全。這種反應器已經排除意外可能對環境溢出輻射物質的危險，由於其中特殊的設計——最重要的是，可以阻止反應器中日益增強溢出的電力「負溫度係數」和可以在高溫中「捕捉」燃料內的輻射物質。高溫反應器毋須傳統核能所需昂貴且複雜精細的安全系統。而，這只是其中許多好處之一。

高溫反應器相對於傳統核能電廠的突破性發展，在於高溫反應器可以承受運轉中產生的更高溫——900℃以上。因此，高溫反應器在電力生產的過程中不僅可以達到較高的熱效應，也可以作為化學和其他工業熱處理的經濟資源。除此之外，他們也會從天然氣中產生無害於環境的甲醇和氫等燃料；氣化燃煤；蒸汽產生處理、冶金處理等。

傳統的核能電廠只設計生產電力，也只能生產電力。可是只要能以熱能直接產生電力的地方，高溫反應器就能多方面運用於能源經濟中不同的領域。燃燒燃煤、石油、和天然氣所耗成本極大，對環境的傷害也極為嚴重，而高溫反應器生產熱的過程則可以避免這些問題。

最重要的是中國的專家利用高溫反應器生產高溫蒸汽，將其注入地下可以開採境內儲量豐富的石油。

初期，中國的10號標準反應器機組在傳統蒸氣機和渦輪的協助下，將用於生產電力。清華大學核能研究院計畫稍後在第一次冷卻循環中裝設精密的氦氣渦輪，以便以更簡單、更有效率的方法將熱能轉換成電力。另外高溫反應器生產的廢氣也可以開發利用。南非希望以每瓩小時1.6美分的成本生產電力，其中氦氣渦輪將在南非扮演十分吃重的角色。

10號標準反應器機組的大部分零件都在中國製造，其中包括反應堆容器和氦冷卻循環系統。唯一例外的是核子反應器內適量中子（neutron moderation）的石墨結構。這種特殊的石墨向日本購買；不過整個精密的機器都是在中國組裝完成。

利用核能進行海水淡化

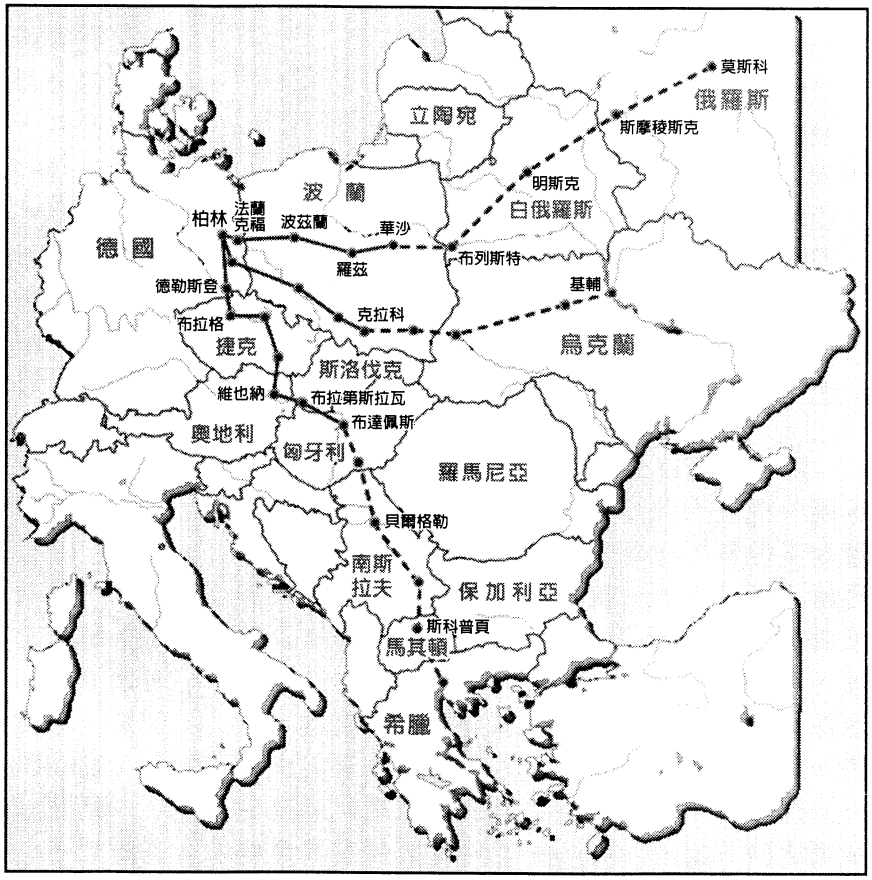
歐亞地區和全世界許多地方淡水日益缺乏已經造成經濟和政治問題，中東的情況尤其嚴重。相對而言，如果我們能夠以很實際的方法，有效的將日益減少但極易在各地取得的海水和鹹水（包括在內陸的_海）淡化，生產淡水，則歐亞大陸的乾旱以及沙漠地區也有可能變成花園。

目前已經有幾個設備不錯的海水淡化工業，處理的過程也一直在進步，沙烏地阿拉伯和一些國家也大規模的供應飲用水。這些處理的過程需要十分大量的能源，使得生產每立方公尺水成本也大為增加。

因此，長久以來人們就已經考慮使用核能的可能性。以核能反應器模組為基礎就可以興建高產能的「複合」中心——這是一個結合電力、海水淡化、人工化肥、和其他工業生產的農工複合區，加上最現代的灌溉系統和農業科技。不過，直到最近才有可能會引領一代風騷的核能海水淡化的工程開工。

2000年12月，中國和摩洛哥簽訂一項協定，雙方同意在摩洛哥南方興建核能動力的海水淡化工廠。中國將提供清華大學核能研究院開發的1000萬瓦特核能發電機組，這個機組是特別為低溫進行海水淡化而設計。從開發中國家的角度來看，這個小型機組十分安全、穩定、易操作。這個工廠將和國際原子能總署合作，正式運轉時日產淡水8000立方公尺，足夠70,000多人飲用。如果計畫成功，摩洛哥的其他地方和其他國家也將興建類似的工廠。同時，中國也將在大連附近的太平洋沿岸興建核能動力的海水淡化工廠。

圖13
中歐和東歐磁浮高速鐵路計畫



由於專家討論解決華北乾旱地區缺水嚴重的問題，海水淡化的需求在中國顯得越來越迫切。藉由輸水管、運河、和抽水站，已經可以預見大量的水將轉送到廣大的西部地區；可是東部的北京附近，可能海水淡化的成本會比從遠方運送大量的淡水划算。北京核工程研究設計院的科學家目前正調查大規模海水淡化最具經濟效益的地點。為確保東北地區人口大量集中所需水量，他們研究的工廠產能將年產1億公噸以上。

中國跨入磁浮世紀

2001年1月23日，中德簽訂在上海興建全世界第一座商用磁浮鐵軌的契約。

這件事更重要的是，重新整合使得新歐亞交通網的興建成為刻不容緩的時候，就立即面臨需要一個嶄新的交通運輸科技，符合歐洲和亞洲之間高速運輸的需求。磁浮科技不僅可以每小時500公里的速度運載乘客——德國磁浮捷運的樂觀估計——而且隨著目前完全無法達到的各種變數一一實現，未來整個貨運系統將完全可以自動化。類似的貨運系統將完全自動自某一定點轉運貨櫃到網路上的另一定點，就如同電腦控制的輸送帶一般。一條時速250公里的磁浮貨運線一天的運送量相當於20條以上的傳統鐵路線。

隨著磁浮高速運輸系統的出現，古代發明的輪子首次成為障礙物。如今，車體和軌道之間不再接觸，取而代之的是車體藉由電力產生的磁場與軌道平行，以零阻力的方式懸浮在軌道之上。因此，相對於傳統的輪軌科技，磁浮科技由於全自動運轉將減少火車與鐵軌之間的耗損，因此加速度將更快、升降坡度更陡、道路的曲度更彎、噪音更低、安全性更高。

歐洲聯盟在「磁浮高速運輸系統在歐洲之運用」的報告中提到整合歐洲到莫斯科磁浮鐵路科技的計畫，並列出實施相關計畫的時刻表（表1及圖13）。

當然，從柏林搭磁浮高速運輸系統到莫斯科或基輔，也可以改搭飛機。可是，我們別忘了搭飛機還要加上從市區到機場的時間，以及上機前的驗關和登機手續的時間。同時，搭磁浮高速運輸系統還有搭乘一般商用鐵路的好處；除此之外，除了起點和終點站之外，同一班車沿線的城市也可以提供服務，乘客可以任意上下車。這使得磁浮高速運輸系統對整個走廊都有好處。而航線的起點和終點之間則不能住人，空空如也。

表1

從柏林搭乘三種磁浮鐵路線索花的時間

柏林	0
華沙	1小時43分
明斯克	3小時3分
莫斯科	4小時45分
柏林	0
維也納	2小時9分
布達佩斯	2小時53分
貝爾格勒	4小時10分
柏林	0
基輔	4小時10分

以磁浮高速運輸系統發展歐亞大陸的高瞻遠矚，說明為什麼德國會像當初針對高溫反應爐和其他戰略性科技設計一樣，選擇磁浮高速運輸系統為目標心懷不軌的極力予以阻撓。大家都知道開發歐亞大陸的敵人是寡頭統治集團，他們在這方面正以令人好奇的方式，不遺餘力的企圖讓德國自行摧毀自己的政治、媒體、和工業。各種資料顯示，綠黨正是其中之一。這種情形可以由柏林與漢堡之間興建磁浮高速運輸系統的計畫——當時預計將商業運轉的技術介紹給全世界——最後不得不在多年的拔河之後放棄可見一般。

如果不是中國總理朱鎔基是個訓練有素的工程師，看出磁浮高速運輸技術的前瞻性，將在中國發生大用，則這種革命性的磁浮技術就會在發源地銷聲匿跡。以中國這麼多的人口，城市人口密度這麼高，地勢差異這麼大，對於人口壓力已經過大的空中航道而言，其情形一如美國東岸的空中走廊一般， 因此磁浮將是十分重要的選項。此外，大型磁浮計畫可以刺激中國的高科技工業。

朱鎔基拜訪德國之後，另一名同樣熱情的上海市長也前往拜訪德國位於埃姆蘭磁浮高速運輸系統測軌道，中國方面決定在上海興建一條36公里的磁浮高速運輸系統。這條鐵路線將連接上海浦東工業區的國際機場和上海金融區陸家嘴的地鐵二號龍陽路車站（圖14a）。則今天的旅行時間約需40-45分鐘（開車或巴士），若以最高速每小時430公里行進，則只需7分鐘！預計到2005年乘車人次將達1000萬，2010年2100萬。這條鐵路的興建成本將達10億美元。此外，磁浮高速運輸系統建於地表，實際上比建於地底的地鐵成本要低。

德國將提供磁浮高速運輸系統的車體、控車和機械系統，中國則主要負責鐵軌組裝和設備生產。上海浦東線預計2002年完工，2003年測試完成進行商業運轉。

上海已經考慮，一旦上海浦東磁浮列車完工，將以較短的路線向南延伸180公里到杭州，這座全世界最美的城市之一，也是中國吸引國外遊客的重要景點。不過，中國還有許多關於全國磁浮鐵路網等其他更重要的工程在規劃（圖14b）。

針對上海和北京二地相距1300公里，朱鎔基總理曾經一再重申，他打算採用磁浮高速運輸系統的技術連結二地，而非傳統高速鐵路技

圖14a

上海浦東磁浮高速鐵路計畫

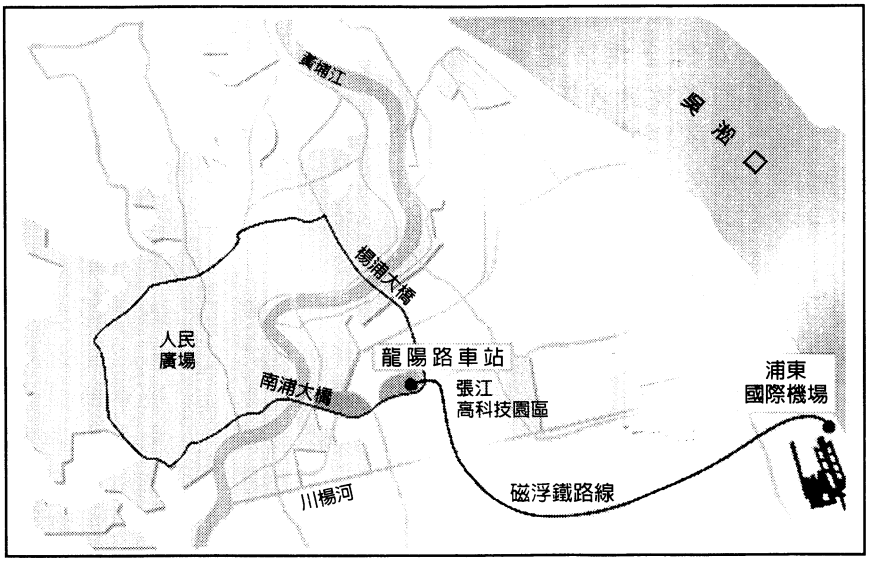
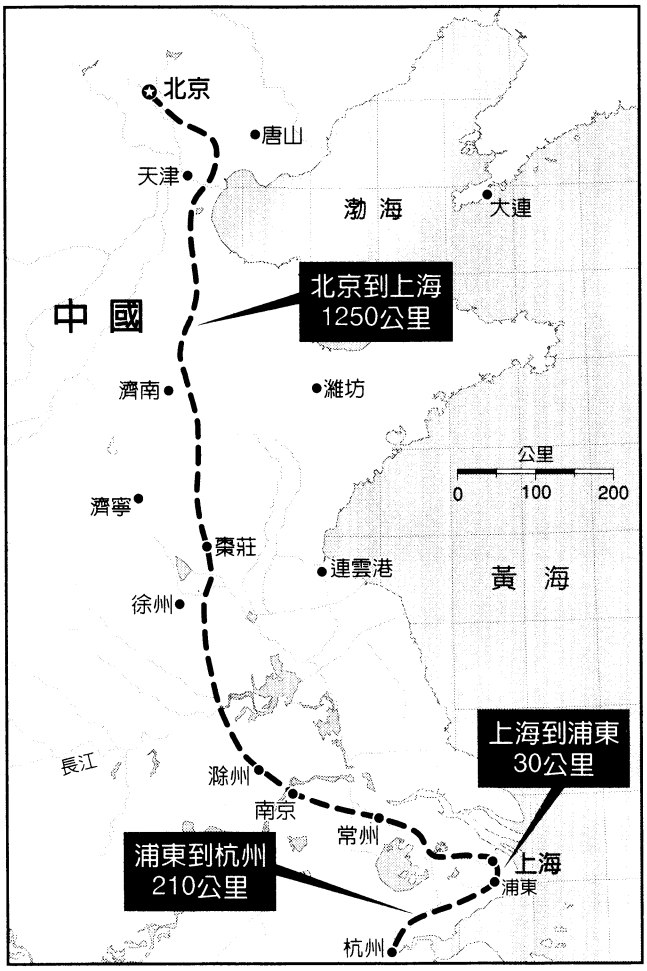


圖14b
中國計畫興建的磁浮高速鐵路計畫



術（法國子彈列車、德國高速火車、和日本新幹線）的觀點。不過最後的決定仍然端視上海浦東磁浮列車的運轉成效。

不過，中國已經定下了第二條磁浮列車計畫。根據來自中國的資料，中國將興建一條磁浮列車從北京機場往北通往預計興建2008奧運村的一座小村落，全長只有27公里。目前正在討論將這條鐵路線向東南延伸100公里到天津。

8月16日中國新聞社報導香港政府正與大陸政府討論，從香港修一條磁浮列車到廣州，全長約140公里，然後再往上海、北京、以及大陸其他大城。新聞中說，磁浮技術將可使香港通往北京（全長約2000公里）的時間從傳統鐵路的31小時縮短到只有5小時。這麼一來，許多航空線上的乘客就會轉而搭乘磁浮列車。

歐洲快車

一旦中國的決策定案，磁浮高速運輸系統立刻就在德國和歐洲開始熱烈討論起來。最有趣的是7月10號漢堡就舉行一場磁浮高速運輸系統的座談會。他們規劃了一條「歐洲快車」將德國和荷蘭、斯堪地那維亞、波蘭、和捷克連結起來。

會議中還提出一個更進步的規劃，提議在荷蘭興建二條很重要的磁浮高速運輸系統：1）連結阿姆斯特丹、海牙、鹿特丹、烏特勒支；2）基本上是從漢堡延伸出來連結阿姆斯特丹和格洛寧。

7月12日荷蘭交通暨環境部長支持這個計畫並告知全國民眾。第一期的計畫將從阿姆斯特丹到萊斯德勒。

同一天，德國北萊茵西伐利亞省宣布與德國鐵路公司結合進行第一期「快捷地鐵（Metrorapid）」計畫：從多蒙特到杜塞道夫的磁浮高速運輸系統。之後，魯爾區全部的8個城市之間都可已經由快捷地鐵連結。

巴伐利亞省也對磁浮高速運輸系統感興趣。7月13日巴伐利亞省政府宣布將和德國鐵路公司共同興建連結機場和內陸城市慕尼黑的磁浮高速運輸系統，全長只有30公里。

美國
www.larouchepub.com
www.schillerinstitute.org

德國
www.eirna.com

澳大利亞
www.cecaust.com.au

菲律賓
www.geocities.com/philarouche

馬來西亞
www.geocities.com/lhlsociety

Table of Contents Vol. 12, No. 4 June 2002

- **LaRouche's First 2002 Webcast: 'And Now, A Year Later'**
- **The New Eurasian Land-Bridge Infrastructure Takes Shape**

全球策略信息訂閱單

☐$35 訂閱二年 ☐$20 訂閱一年

Name: _____

Address: _____

_____

_____

Telephone: _____

H.S.D.I.
P.O. Box 58
Ridgefield Park
NJ 07660-0058, U.S.A.
Tel: (201)-641-8858
Fax: (201)-641-0453

責任編輯: 陸淋灕
Leni Rubinstein

歡迎電詢，寫信，投稿，或購買書刊

E-mail Address: Leni_R@MSN.COM