

泛亚铁路、高铁外交与全球化4.0

邵宇

中国式高铁外交

让我们把目光转向东南亚腹地。8月2日,英国《卫报》网站发表题为《泰国执政的军政府批准连接中国的铁路项目》的报道称,泰国执政军政府批准了一个耗资约233亿美元的交通项目,项目中计划建设的两条高速铁路将在2021年完工,并将与中国的铁路连接起来。两条铁路是:廊开府—马塔府(总长737公里,计划投资3925亿泰铢);清孔—帕栖(总长655公里,计划投资3488亿泰铢)。泰国交通部提出工程从2015年开始建设,计划到2021年完成,同时泰国方面决定将昌孔—春武里府廉差班海港线作为中泰物流运输试点。分析人士认为,这是中国展开的“高铁外交”的一部分。中国铁路部门有关人士告诉《中国日报》记者,中国计划建设一条从昆明通向新加坡的高铁线路,这条长3000公里的高铁将穿过老挝、泰国和马来西亚。意义更大的动作是在中泰高铁合作项目之前,7月11日,有泰国媒体报道,泰国国家维和委员会副主席兼经济组组长巴真上将下令将铁轨间距从1米调整至1.435米标准轨距,这样与中国的铁路完全对接起来。

应当说中泰铁路建设合作并不顺利。在近几年李克强总理全球推销中国高铁的背景下,2013年10月11日,中泰两国在曼谷发表《中泰关系发展远景规划》中提到中国参与廊开至帕栖高铁系统项目建设,泰方可以用农产品抵偿部分项目费用,当日也签署了《中泰政府关于泰国铁路基础设施发展与泰国农产品交换的政府间合作项目的谅解备忘录》,也被普遍称为“大米换高铁”计划。但很快,时任泰国首相的英拉被认为其任职期间的低价向农民购米计划纵容贪污腐败,泰国军方政变后“大米换高铁”计划被搁置在一边,直到近期才重新启动。高铁线将把中国的南部省份通过泰国和东南亚国家相连,会让中国在东南亚地区发挥更大的经济影响力。中国到泰国的铁路重点并非仅是泰国,中国工程院院士、中铁隧道集团公司副总工程师王梦恕表示,中泰间高铁系泛亚铁路的一部分,起点终点分别是中国的昆明和新加坡。”

泛亚铁路网四条线

泛亚铁路(Trans-Asian Railway, TAR)概念在上世纪60年代由联合国亚洲及太平洋经济社会委员会(ESCAP)策划提出,旨在建设一



张常春/制图

个横跨亚洲陆地、贯通新加坡及土耳其伊斯坦布尔并延伸至欧洲及非洲的铁路网络,可以显著降低运输时间和成本。但当时受国际政治形势影响,实际上该计划基本上没有任何进展。2006年11月10日,亚洲18个国家在韩国釜山正式签署了《亚洲铁路网政府间协定》,泛亚铁路才基本得以落实。

按照协议,泛亚铁路网有四条线路:北路、南路、南北走廊和东盟通道。

北路从朝鲜半岛出发,经过中国、蒙古、哈萨克斯坦、俄罗斯、白俄罗斯和波兰到达德国,连接起太平洋和大西洋。这条线路有一定基础,中国境内的铁路网络较为完备,同时线路大部分与西伯利亚大铁路重合。

南路主要是从东南亚出发,经过中国云南、印度、巴基斯坦、伊朗,最后到达土耳其。这条线路的基础比较缺乏,伊朗东部、印缅、缅甸与泰国、泰国至云南的铁路都还没有建成。

南北走廊从芬兰出发,穿过俄罗斯,在里海分为三条支线:经阿塞拜疆和亚美尼亚到达伊朗

西部;经火车轮渡过里海到伊朗;经过中亚国家到伊朗东部。然后三条支线在伊朗德黑兰汇合,最后到达霍尔木兹湾北部的阿巴斯港,从而把北欧与波斯湾连接起来。这条线路的基础也不佳,中亚、伊朗到亚美尼亚、亚美尼亚到阿塞拜疆的铁路缺失。

最受关注的则是东盟通道,昆明和新加坡分别为线路的两端,中间分为西线、中线和东线方案,三条线路从在曼谷汇总并通过统一线路到达新加坡:西线方案主要是目前被搁浅的中缅铁路,从云南瑞丽出境进入缅甸,支线可以到印度洋西岸的皎漂港,主线经过泰国曼谷与马来西亚到达新加坡。优点是线路短,而且支线可以让中国很大程度上绕开繁忙的马六甲海峡,直接走到印度洋。缺点是地质造成工程建设困难大;中线从云南磨憨出境,经过老挝和泰国。优点是线路短,而且能串起多个国家,但问题在

于老挝铁路基础比较糟糕,该路线需要大量新建;东线则从河口出境,与越南铁路连接再到达曼谷,此条路线优点是既有铁路网络较好,新建里程少。但问题是既有线路大多是米轨铁路,运输能力弱,成本高。

东南亚方向三条方案中,缅甸因受到西方一些机构掣肘,以及日本的插足,建设受到阻碍;越南国会倾向使用日本新干线,何时开建也存在变数。泛亚铁路三条方案都需要经过泰国。目前,经过老挝的中线由中国投资兴建并破土动工,泰国军政府此时批准这两条铁路计划,会对泛亚铁路建设带来积极影响。如果中国能够拿下泰国这两条铁路的建设合同,将会对东南亚推广以及中国企业走出去起到示范作用。这条线路上,昆明将成为东盟通道的要塞,逐渐成为大湄公河地区的中心,并将最终成为东南亚大陆事实上的“首都”。

即使有一定的铁路网络基础,当前泛亚铁路面临着最现实的问题是既有网络有多个版本的轨距:比如前苏联加盟国、芬兰使用的是1520mm宽轨铁路,南亚地区使用的是1676mm铁路,东南亚国家用的是殖民地时期修建的窄轨铁路(1000mm和1067mm)。众多轨距差距巨大的铁路导致运输成本的提高与效率的较低。另外一个问

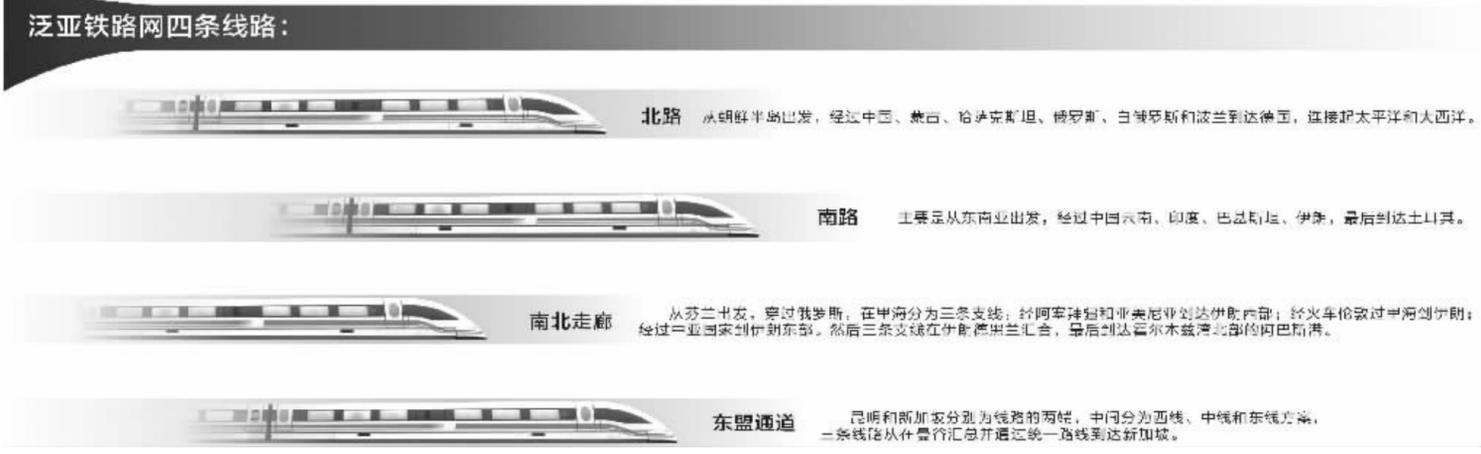
题就是铁路网涉及多国,特别是在东盟地区,国际关系复杂、政局不稳,经济发展水平相差巨大、大国背后的博弈与较量等因素都影响了国家间的合作,规划落实到实施阶段存在很多不确定因素。而且,东南亚地区地缘政治格局变化之大,出于自身利益,各国缺乏信任与合作,更给泛亚铁路带来障碍。比如新加坡和中国对泛亚铁路的态度就大为

全球化升级4.0

对绕开马六甲海峡的要求以及泛亚铁路(东盟通道)面临的困境共同要求中国要肩负起亚太地区区域性大国的责任。在金融危机发生以前,中国“韬光养晦”战略让中国安然享受着美国主导的全球化3.0时代。

所以对中国来说,目前就是重新成为一个受尊敬边缘大国的机遇窗口:旧的以中国制造、美国消费为主的经济模式已走不通,继续像旧模式中那样寻求和平崛起的空间和时间也被时刻警惕着,在重返亚太、支持日本解禁集体自卫权和TPP、TTIP的一系列动作中,美国已经把抑制中国再度提上了日程。其实,无论是从货币上,还是地缘政治上,中国根本没有取代美国的意图,只是为危机后千疮百孔的旧秩序打上补丁,这应该是新型大国关系的主要内涵,中国肯定是愿意合作而不是对抗。但遗憾的是,在现实主义眼中,国家实力从来就是此消彼长最终掉入修昔底德陷阱。

中国应该有更好的选择,更应该主动去拓展合作发展空间。考虑东亚地区强烈的民族主义情绪和历史上警惕中国扩张的思维定式,加大经济协同的步伐,并主动热心地去履行地区性大国的



客官别急 | Easy Investment

谁窃取了我们的银行卡密码?



证券时报记者 朱凯

我非常依赖“支付宝钱包”手机客户端,以至于某天我突然发现,已不太记得银行卡的取款密码了。我大概有4.5张银行借记卡以及几乎同样数目的信用卡。常用的借记卡只有工资卡、房贷还款卡以及股票账户第三方存管卡;在我的若干张信用卡中,目前定期使用的只有两张,一张账单日在每月上旬,另一张则在下旬。我交错搭配着使用它们,以便最大限度利用信用卡的免息规则,“榨干”银行每一滴水。

我平常使用信用卡刷卡消费时,是需要输入密码以及签名的,这让我牢牢记住了信用卡密码。

至于借记卡密码,我大概已经有好几个月不使用了。除了少量的外部稿费收入外,老婆也会定期“下放”一些,因此我身上的现金基本可以满足菜场买菜或路边买一点小东西之需。每逢工资发放,我总会用支付宝钱包将其转出至余额宝或股票账户。

总之,我几乎已经遗忘了借记卡取款密码。直到某天我在电脑上尝试转账时,才恍然意识到这一点。当时,我吓出了一身冷汗。

到底是谁在有意让我们遗忘掉银行卡密码?支付宝或者微信这些野心家们,难道对我们别有所图?

打开手机上的支付宝钱包,首先是一套复杂的手势密码,这是系统要求我设置的。进入界面后,我看到了熟悉的余额宝、转账以及信用卡还款功能,这是我最常用的几个。水电煤缴费、手机充值这两个选项,也会让我每个月至少光顾一次。前不久,我竟然对“双色球”(彩票)开始感兴趣了,每月下旬会一次性通过信用卡购买13期。这是系统所允许的最大购买量,每周三次开奖,一个月正好是13期。这些消费,我都完全用不上银行的借记卡密码。

甚至连在这上面的信用卡支付,某些人也在潜移默化“有意”让我遗忘掉密码。这些支付,均被6位数字的“手机支付密码”替代了。呜呼!除了线下刷卡之外,我不知道哪里还用得上原来的密码。

在电脑端操作时,我们又被另一套支付密码所支配。无论是淘宝天猫,或是当当网及京东商城,我发现在我的脑海里,都只有那一串串由数字和大小写英文字母构成的支付密码。而银行的数字密码,我们正在逐渐淡忘。

除了一些偶尔的现金消费外,支付宝(钱包)几乎囊括了我日常生活的所有经济需求。这一趋势,在上海、北京、深圳这样的大城市会愈发明显。据说,支付宝钱包首次更名改版时的声明,便是立志“消灭掉”你我口袋里的钱包。她选取“钱包”这一恶毒名称的原因,我现在终于知晓了。

除了支付宝钱包或微信支付等外,每个人的手机中或许还有铁路12306、去哪儿旅行、阿里通信等需要你支付的应用。它们也都有各自的支付密码——很大的可能是,你也会设置一个与上述密码相同或类似的支付密码,但绝不会选用你银行借记卡的取款密码,因为你觉得那样

会很不安全。

但事实上如果你的手机不慎丢失,你的重要身份信息亦被同一人获知的话,那么你的手机支付可能已面临重大安全隐患。关于这一点,支付宝钱包曾做过严格测试,尽管后台系统会对你的个人操作习惯、上网地点(WIFI及IP地址)等进行自动检测和判断,但丢失手机无疑意味着你的个人财产遭受损失的概率正在上升。

实际上,你如果丢失了口袋里的钱包及身份证,后果也同样令人堪忧。

无疑,手机支付与网上支付正在吞噬你我的生活。央行统计显示,自2012年一季度(有网上支付统计数据以来)至今年二季度末,非现金支付业务网上支付笔数及金额均稳步上升。其中,移动支付笔数由2012年一季度末的198亿笔升至今年二季度末的947亿笔,金额则由同期的11万亿元升至492万亿元。相关数据显示,截至2013年末,中国手机支付用户规模已达1.25亿人次,同比增长126%。可以相信,随着智能手机及应用场景的普及,2014年的增幅会更加惊人。

或许,窃取我们银行卡密码的,正是这个日新月异的时代。

义务,在中国周边力所能及的地区承担与其能力相匹配的重大责任和公共服务义务。中国的优势在于,一方面实力远强于其他国家,有开展大规模投资和基础设施建设的能力;另一方面,在外界看来中国历来是区域规划和跨期综合规划的高手,例如这两年内批复了多个大经济区综改规划,国民经济发展规划也有已经12个五年计划的经验,中国版“马歇尔计划”正是这一背景下的最优策略。高铁出国就是中国版的“马歇尔计划”的一个有机部分,它伴随着地缘布局正逐步铺开。未来,中国将通过不断扩大内陆沿边、外部沿海开放和远程飞地绿地投资,力图最终形成全方位开放的新格局。向西,是丝绸之路经济带,这既是地缘与资源战略的交汇点,又是内部地区发展和外部战略结合的典范。向南,是与中国有深厚联系的海上丝绸之路经济带,他们既有较大的基建需求,又与中国有很强的贸易互补性。对外基础设施投资项目,加上工程前期和后期以及金融配套和相关全方位服务,不仅能让小国减少心理上的障碍,还能够解决产能过剩,最重要的是这一过程也伴随着人民币国际化,比如:在上述东南亚泛亚铁路方面,2012年10月中老双方决定中国提供全额贷款70亿美元用来修建到达万象的中老铁路;倡议筹建亚洲基础设施投资银行,愿向包括东盟国家在内的本地区发展中国家的基础设施建设提供资金支持;拿出2000万元人民币为中吉乌铁路做技术论证;在非洲,送出“龙的礼物”,通过基建换取非洲富裕的资源。这一种热心的商人形象更有助于中国从上到下的“走出去”,也不给抑制军事和地缘挑战方面经验丰富的在位大国授以把柄。这些都是全球化4.0时代的征兆。总之,中国需要在全球化4.0时代调整战略,重新定义其对外利益交换的格局、可行的策略,适当的贡献和提供具有感召力的理念。

回想一百年前,安徽籍的李中堂访英,去欧洲购买船只、大炮和向列强借款。一百年后,同样安徽籍的李克强总理访英,去欧洲推销中国的高铁、核电、推进人民币跨境结算和离岸中心建设。一百年可谓沧桑巨变。中国发展的根本还是在于创新升级和成为制造强国。这100年从英国主导的全球化2.0,杀到美国主导的全球化3.0,现在再到进军全球化4.0阶段,中国正在一步一步回到世界之巅。

最新进展是,习近平主席对蒙古进行了国事访问,中蒙将进一步明确矿产资源开发、基础设施建设、金融合作“三位一体、统筹推进”的经贸合作思路。这也是广义泛亚铁路和亚洲庞大基础设施建设计划的扩展部分和应有之义。同时据悉尼亚太经合组织领导人峰会即将在北京召开,中国领导的全球化4.0理念将会进一步实践,预期会有重大的区域一体化共识达成,并有具体举措跟进。

(作者系东方证券首席经济学家)