

承建肯尼亞百年首條新鐵路 中國高鐵進軍世界



中國高鐵，進軍世界。中國路橋等公司將承建非洲東海岸第一大港蒙巴薩至東非內羅畢（肯尼亞首都）的高鐵工程，全長五百多公里，蒙內鐵路是肯尼亞獨立以來的最大工程之一，也是一百年來該國的首條新鐵路，是海外第一個全部採用中國鐵路建設標準實施的項目。蒙內鐵路將全部使用中國的設計，中國的規範，中國的運營管理，中國的設備（包括機車、通信和信號系統）以及中國的技術集成。

英國，這個老牌的「日不落」殖民帝國，曾經修建從蒙巴薩到維多利亞湖的鐵路。由於年久失修和事故頻繁，相當一部分鐵路已空置。肯尼亞政府預期，蒙內新鐵路建成後，蒙巴薩至內羅畢的運輸時間將從十個多小時縮減到四個多小時，足足節省六成時間。

蒙內鐵路「歷史里程碑」

外國傳媒曾用「歷史里程碑」形容蒙內鐵路的意義，稱其將極大緩解蒙巴薩至內羅畢的交通壓力，整個東非地區將出現新一輪投資熱潮。該項目也是肯尼亞政府2030年遠景規劃的重要工程之一。

蒙巴薩是肯尼亞最重要的港口，幾乎所有外來貨物都是從蒙巴薩運達肯尼亞全國。竣工後，蒙內鐵路將成為肯尼亞境內最主要的幹線之一，徹底改變目前兩地之間的交通狀況。肯尼亞華人華僑聯合會會長郭文昌說：「目前運輸太困難了，使用的小小火車好像中國60年代那種運貨車，裝不了幾個箱子。要是走汽運，從蒙巴薩過來要走一夜，十幾個小時，路上交通擁堵，也不安全。」據測算，蒙內鐵路建設有望每年拉動肯尼亞經濟增長1.5個百分點。肯尼亞政府則估算，新鐵路可使東非貨運成本下降79%，商務成本下降40%，運輸時間縮減一半。



中國高鐵里程已是全世界最長，更成為全球行業的領軍力量。塞俄比亞的電力機車、孟買的地鐵列車、阿根廷的城軌列車、新加坡和馬來西亞的輕軌列車，都是中國製造。

2014年2月3日，美國紐約時報廣場納斯達克大屏上，中國南車造的CRH380A高鐵列車登場。在這個「世界十字路口」，展示中國高端裝備。6月，中國南車與馬其頓簽署6列動車組購銷合同，令歐洲高鐵版圖第一次出現中國造整車的身影，打破了此前只有輕軌、普速機車和零部件訂單的歷史。7月，連接土耳其首都安卡拉和最大城市伊斯坦布爾的城際高鐵二期順利通車，它用的是中國南車高鐵技術和裝備。

高性價比成主要優勢

安卡拉至伊斯坦布爾的高鐵全長533公里。參加安伊高鐵建設的中鐵建項目經理劉知義告訴新華社記者，高性價比是中國高鐵走出去的主要優勢之一。世界銀行今年發布的研究報告顯示，國外建設高鐵每公里的成本為0.5億美元，而中國只有0.33億美元。安伊高鐵建設過程中，中國公司的施工品質和速度都贏得了土耳其各方的肯定和讚揚。

國務院總理李克強則是中國高鐵的「超級推銷員」。自2013年10月李克強第一次向泰國推介高鐵起，在不到一年裡，他先後向7個國家表達了合作建設高鐵的意願。今年8月，李克強在會見美國會衆議員代表團時表明，「中方願積極參與美國交通基礎設施升級換代，通過合作實現互利共贏。」每逢外國代表團訪華，外交部門往往會安排他們乘坐京津或京滬高鐵，感受一下中國「高鐵奇跡」。

雖然中國和巴西目前沒有鐵路建設的合作項目，但中國動車設備和技術已經進

▼2014年中國鐵路建設有三大目標，即：全國鐵路固定資產投資8000億元人民幣、新線投產7000公里、新開工項目64項

資料圖片



▲中國在海外承建的首條高鐵今年4月在土耳其順利實現主體工程完工

資料圖片

入巴西，2016年夏季奧運會主辦城市里約熱內盧的輕軌系統，就使用了大量來自中國的電動車組。中國機械進出口（集團）和中國北車集團提供的30列輕軌電動車組，已全部行駛在里約州的城際軌道交通網內，每天運送數萬當地民衆往返里約市和周邊衛星城鎮。今年巴西世界杯期間，中國北車製造的一批輕軌電動車組提早四個月，接送各國球迷在里約觀看比賽。

巴西總統羅塞夫多次表示，非常希望中國能夠幫助巴西開展鐵路建設。她說：「我們希望中國能夠幫助巴西開展鐵路建設。」今年7月中旬，中國國家主席習近平對巴西進行國事訪問期間，中國國家發改委與巴西交通部簽署了關於加強雙方在鐵路交通領域合作的諒解備忘錄；令巴西到秘魯、溝通大西洋和太平洋的兩洋鐵路逐漸成形。

撰文：呂少群

2014年中國鐵路三目標

2014年中國鐵路建設有三大目標，即：全國鐵路固定資產投資8000億元人民幣、新線投產7000公里、新開工項目64項。

中國鐵路總公司表示，今年1至8月份，全國鐵路已完成投資4050億元，比上年同期增長近20%。全年鐵路建設所需資金已全部落實，可以確保鐵路建設對資金的需求。

拉薩至日喀則、南廣鐵路黎塘至梧州段、太西鐵路太原至西安段等14個項目建成投產。從現在到今年底，還有滬昆高鐵杭州至長沙段、贛州至韶關鐵路、蘭新鐵路第二雙線等一批鐵路新線將集中建成投產。

國務院總理李克強於八月到中國鐵路總公司考察並主持召開座談會。他說，要立足構建大交通體系，統籌謀劃鐵路建設特別是加強中西部鐵路建設，這既有助於促進新型城鎮化，也有助於完善公共交通體系、推行節能環保出行方式，對補上發展短板、促進結構調整有「一石多鳥」之效。



再談政治全球化——恐怖組織是NGO？

前幾期談了政治全球化的公投決定國家分合，以及顏色革命這類議題的學與教，本期再談談另一個熱門議題：恐怖主義和恐怖組織。

在學習其他單元時，有一個重要概念會學到：非政府組織（Non Government Organization，簡稱NGO）。顧名思義，NGO就是特指不屬於政府公營部門和公權部門的機構組織。同時，為了區別以牟利為目的商業經營的公司機構，NGO又往往特指那些從事公共性質事業或者帶有公益性的機構，例如從事推動環保的環保團體，從事扶貧的慈善團體等等。放到全球化單元裡面，自然也會有跨國的NGO，例如跨國環保團體，跨國慈善扶貧團體等等。

問題來了，「基地」組織（Al Qaeda）被指控是一個從事恐怖主義活動的非政府組織，那它算不算NGO？無可否認的是，「基地」組織的確是跨國的組織，至少在二十多個伊斯蘭或者阿拉伯國家之間從事活動，同時不止不受任何一個國家政府所支配，反過來還迫使許多國家政府不得不與它談判溝通，甚至看它臉色行事。如果說它不是NGO，但它的確不是政府部門；如果說它是NGO，它又不是從事公益事業的——至少從它的意識形態以外的文明世界是這樣認為的。好了，那它算什麼呢？

這裡必須引入另一個概念：跨國行為體，或者叫非國家行為體（Non State Actor）。什麼意思呢？就是指在國際上進行各種活動，包括恐怖主義活動，有著影響主權政府的能力、但又不是主權國政府部門的行為主體。好了，最厲害的非國家行為體是什麼？自然是聯合國，以及它屬下的機構——安全理事會、世界貿易組織、世界衛生組織等等。由於這些非國家行為體是由各個主權國政府擔任會員而組成的，同時一般不接受非政府團體加入，故此這些非國家行為體有一個更為貼切的名稱：國際政府組織或者跨國政府組織。

但如「基地」之類不屬於任何政府部門的跨國組織，其類別和數量，可以說自二戰結束以來，越發蓬勃發展。到了上世紀九十年代初冷戰結束，全球化進一步在政治、經濟、社會生活、科技等方面不斷深化，這類不屬於國際政府組織的非國家行為體就更加多了。跨國恐怖主義活動反映了有從事恐怖主義的非國家行為體的存在和發展，而跨國的環保活動、公益活動一樣反映了有從事跨國公益活動的非國家行為體存在，任何有關氣候變化的國際會議，都難以漠視綠色和平、地球之友等非國家行為體的聲音。而歷史最悠久的非國家行為體，猜猜是什麼？一般認為是教會，尤其是羅馬梵蒂岡。其次是國際紅十字會。這兩個非國家行為體不但獲得世界各國的普遍尊重，而且在國際法上享有等同主權國家政府的地位。

好了，那麼跨國NGO與非國家主權又有何區別？還是如前文所言，前者主要特指從事公益活動的，後者包括其他非公益活動的，也就是說，後者包含了前者。不要以為這樣瑣屑地劃分名稱、概念是沒意義的，最為基礎的探究活動，必然由概念正名開始，懂得區別相關事物現象之間的相同和相異，自然才能邁開了深入探究的第一步。否則只能停留在似是而非、似懂非懂的門戶之外。

其實還有一個大家會很少聽聞但一樣歷史極為悠久的擁有國際法主權地位的非國家行為體：馬耳他騎士團！全名「耶路撒冷、羅得島及馬耳他聖約翰主權軍事醫院騎士團」！有趣吧，下次再談。

將軍澳香島中學副校長 鄧飛

編採速記

報章特質 隨機應變

通識科的開設，悄悄或者應該說漸漸地影響以改變社會。電視新聞裡，總會見到「時事通識」、「新聞通識」以於「通識」的欄目，坊間的通識書籍和攻略這幾年賣得滿堂紅，這不能不說與通識教育科無關。這反映，教育影響社會，社會也在影響教育。

環顧本港報界，最少七家報章開有通識欄目以至專版，大公「通識新世代」正是其一，如今已是第九個年頭了。各報通識版（或欄目）都圍繞教育局設定的六大單元為經，以時事為緯，難怪社會人士以至不少教育界朋友都覺得通識版等於時事版。這當然是錯覺，兼且不能一概而論。

本版在十月二十一日刊出合作夥伴、通識教育教師聯會主席許承恩的文章，作者比對坊間三份（嚴格講只是總數的一半）報章通識版的在「佔領中環」高峰期的版面，表示「主導全港時事教學內容的各大報章通識版不但沒有增加關於佔領事件的討論，反而讓同學關注佔領事件以外的香港、中國、世界新聞。」

這裡提出一個商榷意見。本報在10月3日「通識頭條」，刊出《佔中癱瘓香港》，轉載網上言論，配合銅鑼灣佔領區的相片。許老師可能看漏了眼。其後，連續兩個星期五刊登另一通識團體、通識教育會會長許振隆對「佔中」發起者知法犯法的批評。筆者也有兩篇文章批評「佔中」，上周五的標題是「抗爭 抗辯 抗議」。

許老師表列各報的通識內容，其實那都是預早編排的，一來要找作者二來要配資料。據稱，有通識版提前兩個月要交稿。但這絕不等於都是舊資料，又是10月3號，本報通識頭條講的是非洲伊波拉，見報時都配以最新資料，例如10月17日的第三篇，就加了死亡4400人。隨機應變，是報章特質，即使是專題文章，一樣可以及時更新資料，充實內容。本版作了嘗試，效果如何，還請讀者以至許承恩等作者多提意見。

呂少群

孫中山不是「孫大炮」



書架

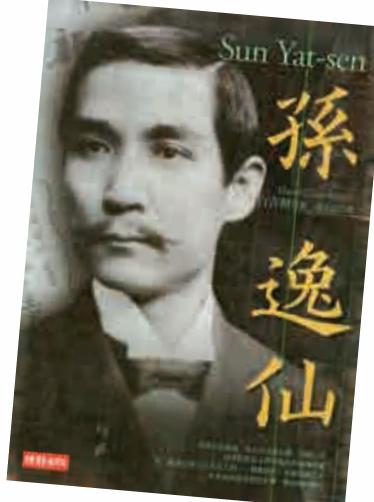
孫中山先生於1912年時，曾被嘲諷為「孫大炮」。當年，他計劃耗費數十億美元，為國家建設十萬哩的鐵路。就國人看來，這根本就是無事生非。外國人亦認為他是在打造一座海市蜃樓。法國史學家白吉爾（Bergere, 溫治溢譯）的《孫逸仙》（台灣：時報文化，2010年），引用了一些較少人關注的史料，分析了孫中山先生重視鐵路發展的因由，並指出了他對建設鐵路的全盤大計。

孫中山建設鐵路的宏圖，是為了推動工業化。他目睹西方世界的勞資衝突，對西方的經濟發展模式深感憂慮。他主張，工業化的目標，應是建立和諧的勞資關

係。而建設現代化運輸系統，是工業化的基礎。1912年4月後，孫中山先生開始周遊北方各省，並開始規劃未來的鐵路網絡。

據澳洲記者莫理循（Morrison）的記載，孫中山對設計全國鐵路網所花的心思，往往被史家的忽略。他在辦公處的牆上掛着一幅中國大地圖。茶几上放了一碗水，一支毛筆和一方硯台。他用毛筆畫鐵路幹線，這些幹線把所有省會連結在一起，而縣城則由較小的鐵路連絡，支線四通八達。他更向莫理循表示，要在十年內修建二十萬哩鐵路。有一天，莫理循質疑計劃的可行性，孫先生回答，「只要有一條路，就可以造鐵路。」

由於袁世凱未有提供充足的資金，孫中山只好指望外國資本贊助。他曾向法國記者表示，至少需要一百六十億法郎。1913年他前往日本，就是為了籌措實現他



鐵路計劃所需的款項。

眼光超前於時代的孫中山於百年前提出了鐵路計劃，被同時代人所取笑。但他的想法，在百年後的今天正逐步落實。可見，一個偉人的見解往往會不被同時代人所理解，但卻能令後世人看到其偉大的貢獻。

香港通識教育會 李偉雄