



深度

## 马来西亚东铁：“中国制造”为何盖了又停？

东铁停工半年后，记者沿著这条备受瞩目的铁路工地走了一遭，行经3个重要节点：文冬、关丹、登嘉楼。我们和承包商、工人、政治人物、地方居民聊了聊：投资规模高达200亿美元的东铁项目，在历经政党角力、债务争议后，命运将通往何方？

特约撰稿人 灵子 发自文冬、关丹、登嘉楼 | 2019-01-28



几乎所有在马来西亚的“一带一路”项目，在去年大选政党轮替后，几乎都遇到阻力。受到各方瞩目的这条东海岸铁路，命运将通向何方？ Rosa Lee

编者按：中国在全球布局“一带一路”倡议于2018年底迈入第五年，端传媒制作[巨龙与阴影：五年之后的“一带一路”专题互动页面](#)，将连载数篇深度报导，深入追踪“一带一路”大型建设在各地的现场。

在马来西亚现场，中国“一带一路”建设在当地的旗舰工程“东海岸铁路计划”（The East Coast Rail Link，缩写为ECRL，又称东铁）堪称中马史上最大的贸易合作项目，却于2018年遭勒令停工，当时完成度仅有14%。2019年1月24日，马来西亚传出东铁合约终止，马来西亚经济部长阿兹敏阿里（Azmin Ali）于26日宣布取消与中交公司签署的200亿美元东海岸铁路计划；当地众多消息仍称，马来西亚政府内阁近日将公布关于东铁的最新决定。

2018年12月初，记者沿著东海岸铁路走访，第一站来到文冬。东铁文冬总办事处位于文冬花园区，里头有一座两层高的行政楼，行政楼的楼身正面，用马来文、英文、和中文写著四句话：固基修道，履方致远，交融天下，建者无疆。

行政楼的正前方矗立著中交—东海岸铁路的英文缩写（CCCC-ECRL），内有员工宿舍、工程设备仓库、洋灰场（水泥厂）、以及一些废旧钢材，整个办公区不见一个人影，除了两个属地的门卫。在记者走访时，两个门卫闲来无事，一人正在示范“当领导来时该如何立正和敬礼”，惹得另外一人哈哈笑。

时间回到9个月前，2018年4月19日，东海岸铁路项目文冬站（Bentong）工程进展华团汇报会在文冬举行。这场汇报会是马来西亚华人（马华）公会、联合承建方东铁文冬站的相关负责人共同举办，目的是让当地华人了解东铁用工情况及青年人培训计划，记者也参与了整场汇报会。



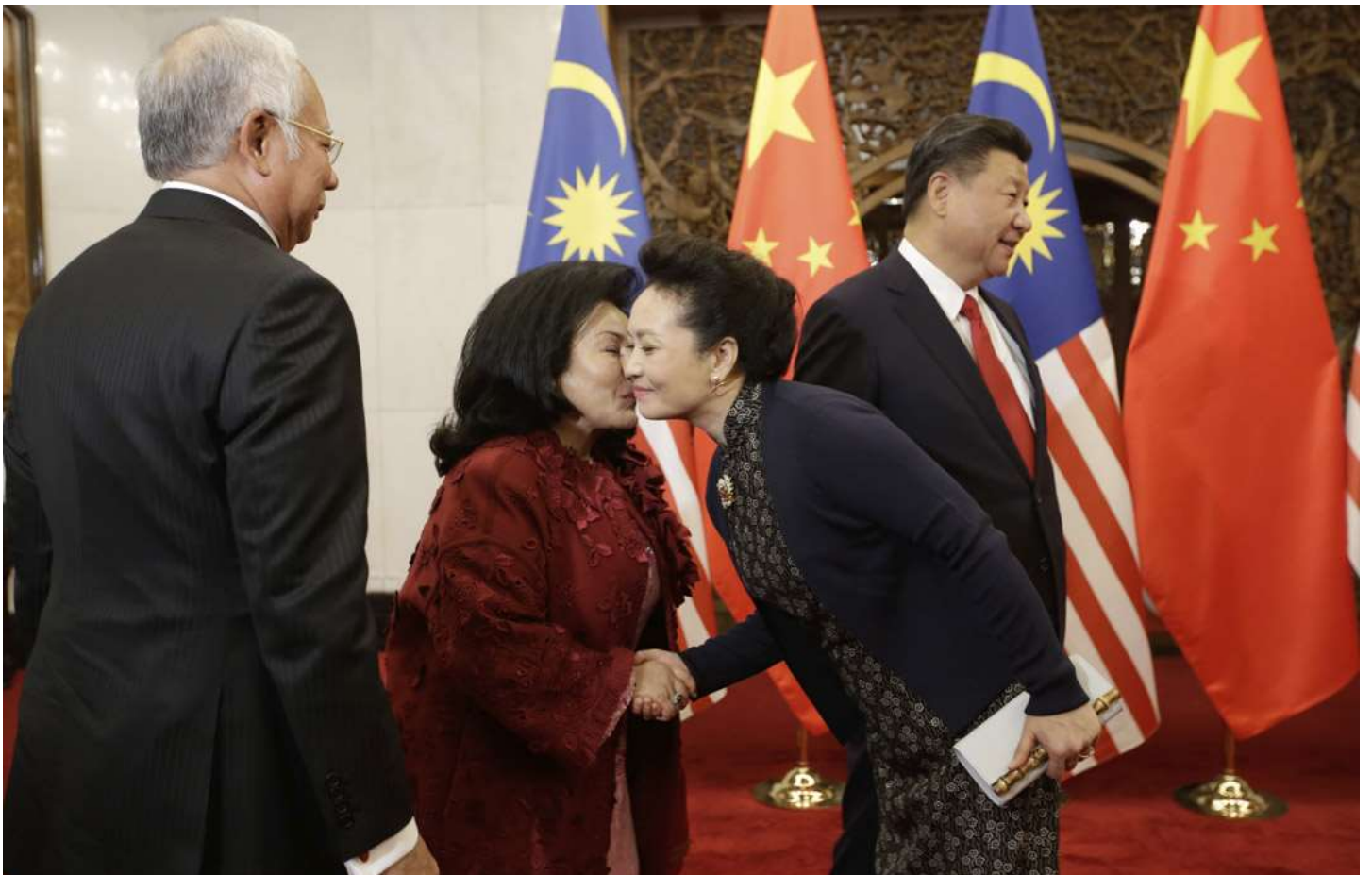
东铁文冬站工程进展华团汇报会，前马华总会长，及交通部长廖中莱为华团做汇报。摄影：灵子



会议资料显示，东海岸铁路项目开发期预估将为当地创造8万个就业机会，运营期则将提供6000个以上的稳定就业机会，职业包括工程师、安全官、钢筋工、砼工、混凝土员工、试验工、司驾工、木工、水电工、电焊工等40多个工种。

前马华总会长、马来西亚交通部部长廖中莱号召广大青年参与“中马铁路人才培养计划”，该项目由中交提供2300万林吉特（约556万美元）的资金支持，目的是使马来西亚青年经过培训后，可参与东海岸铁路建设。该计划预计为马来西亚培养3600名铁路建设及运营人才。但自从新政府希望联盟上台、宣告暂停东铁的所有项目以来，这项人才培养项目也被终止。

2018年，希望联盟在马哈迪（Mahathir Mohamad）的带领下，成功打败执政长达半个世纪的国民阵线，执政中央，实现马来西亚建国以来首次政党轮替，而马哈迪也实现二度任相。



2016年10月，马来西亚时任首相纳吉访华期间与中国国家主席习近平达成的共建“一带一路”东海岸铁路项目。  
摄：Jason Lee - Pool /Getty Images

2016年10月，马来西亚时任首相纳吉（Najib Razak）访华期间与中国国家主席习近平达成共建“一带一路”东海岸铁路项目。若建成，这可能是“一带一路”在东南亚最大的单体项目，项目承建方是中国交通建设公司（以下简称中交），马来西亚业主方是马来西亚铁路衔接公司（Malaysia Rail Link，马来西亚政府专门为管理东海岸铁路项目设立的公司）。

根据前朝纳吉政府的数据，马来西亚政府通过中国融资550亿林吉特（约136亿美元）兴建东铁项目，其中，85%资金由中国进出口银行提供年利率3.25%的贷款，其余15%则由马来西亚银行通过伊斯兰债券集资。

东海岸铁路计划全长688公里，若建成，将采中国国家一级客货两用标准电气化铁路，客运列车设计时速为160公里、货运列车设计时速为80公里。线下土建部分，采马来西亚及其它国际标准，线上则全采中国标准。2017年8月9日，东铁项目在马来西亚关丹举行开工仪式，预计2024年6月竣工。



马来西亚东海岸铁路计划原计兴建的车站示意图。图：端传媒设计部

希望联盟新政府上台后，把东海岸铁路项目化为与中国政府的“重新谈判项目”，意图针对发展成本费用，重新与合作方进行谈判。马哈迪上任后，就在首次访问中国前夕，马来西亚业主方铁路衔接公司在2018年7月4日指示承中交暂停东铁项目的所有工作，并没给出停工期限。访中期间，他在与中国总理李克强会面后说：“我们不想要一种状况，穷国因无法和富国竞争，而发生新版殖民主义。”

据马来西亚媒体，东铁停工后，中交东铁项目总经理部非常担心停工产生的额外费用，也忧心停工对2000多名本地员工、数百家分包商、供应商和顾问公司的生计产生的影响。项目部采取的措施是对“非关键部门的员工”实行减薪或无薪假，同时保留相当数量的本地员工，以做好工地保护等工作。

端传媒记者试图联络被停工的当地员工，仅获得一名大马员工回复：“我们总公司已经发了通告，不可对外发言。”

## 政党斗争？经济利益？民间与政府意见相左？

“就我所知，现在文冬办公区仅仅还有三到五个中国人留守，其余中国人都回国了。”熟悉东铁议题的当地资深记者王力说，自从2018年7月4日政府勒令全部东铁项目停工，工程便延宕至今。与此同时，中交内部人士向端传媒记者透露，2018年底，传出东海岸铁路项目即将复工，高层再三警告员工低调行事。

记者走访东铁文冬站，这个项目由中交七分局承建，具体有三个施工地点，包括加叻大道56公里、文冬吉隆坡旧路15英里、加叻区淡马鲁边界。王力说：“东海岸铁路文冬段已经完成20%，是所有路段工程进度最快的路段。”他补充，这是因为廖中莱的缘故。

在前朝政府执政时期，出身文冬的廖中莱曾任马华总会长、交通部部长，也曾任文冬的议员。运用层层关系，他曾协调许多东铁在建设上遇到的问题，得以使工程进展顺利。

出身文冬的政治人物几乎倾全力协助这项建设。那么，文冬民众欢迎东铁建设吗？

2018年底的一个早晨，王力带我和他的几个朋友在茶餐室喝上午茶。针对这个问题，席间的6名文冬人全给了正面的答案。

“自从东铁勒令停工后，我的饭店也冷清了，没什么人来了，之前很多东铁的工人都来吃饭。”家中经营饭店的李先生如是抱怨。王力用手指著茶餐室对面的一个食物档口：“你看那家‘中国风味’的食物档口，自从东铁停工后，它也关门了。”一旁的叶先生接著说：“现在我们开车去吉隆坡，一是道路开车不安全，平均每周都有一两起交通事故；二是开车时间较长，如果东铁建了，缩短我们去吉隆坡的时间，而且更安全。”王力补充：“连黄德都支持建东铁，就说明这是民意。”

黄德是民主行动党党员、文冬国会议员。民主行动党属于希望联盟的成员党，在民主行动党在野时，就对东海岸铁路提出质疑。2018年，509大选后，希望联盟成功打败国阵上台执政，东海岸铁路项目依然是希望联盟连同民主行动党的重点重新审查对象，黄德身为民主行动党的党员，意见却和本身所在党和联盟的意见相左。

黄德在接受端传媒访问时表示，文冬多数人民对东铁充满期盼，“政府也一直寻找双赢方案，企图挽救这个项目……。”但他也提及马来西亚政府考量停建的因素：“总成本达到约810亿林吉特（约197.5亿美元）（编者按：其中698亿3000万林吉特为建造费用，110亿9000万林吉特是融资成本，这尚不包括后续的贷款利息。），造价太高……，另外还涉及不同州属的征地问题。”





2018年，希望联盟在马哈迪（Mahathir Mohamad）带领下成功打败国民阵线，马哈迪也实现二度任相。希望联盟新政府上台后，把东海岸铁路项目化为与中国政府的重新谈判项目，暂停东铁项目的所有工作，并没有给出停工期限。摄：Joshua Paul/Bloomberg via Getty Images

一般认为，以马哈迪为首的希望联盟对包含东海岸铁路项目在内的一带一路项目重新审查，存在两个方面的因素：其一，国内政党斗争，其二，国家经济利益。

在国内政党斗争方面，希望联盟新政府上台后，首要任务就是稳定政权，继续打压、分解反对党国阵的政治势力以及稳定经济发展，以获得充足的执政合法性。而打击的方式，包括继续追查涉及前首相纳吉的“一马发展公司贪腐案”，以瓦解国阵（尤其是国阵中的最大党巫统）的势力。

新政府针对反对党的政治说辞展开一连串攻击。例如新政府高喊“前朝政府管理不当”，使得政府的国债高达1兆林吉特（约2517亿美元），占国内生产总值的80.3%。但国际信用评级机构穆迪（Moody's）于2018年仍评定马来西亚的债务占国内生产总值的50.8%，和前朝纳吉政府给出的数据一致。纳吉质疑希望联盟政府对国债的计算方式存在问题，刻意误导民众。

部分民意相信，新政府打击反对党的另一个方式，就是重审所有和前朝政府有利益关系的工程项目，以此切断反对党国阵的资金源和利益输送网络。在这样的背景之下，纳吉政府关系紧密的中国“一带一路”项目自然遭到审查。

国家经济利益的考量部分，光是东海岸铁路计划的总造价，两党又有不同的算法——双方公布的数据呈现大幅差距。纳吉政府公布的是550亿林吉特，而马哈迪政府公布的是809亿2000万林吉特。

马来西亚财政部官方资料显示，东海岸铁路计划实际耗资809亿2000万林吉特，原计划耗资460亿林吉特，从雪州鹅唛综合交通总站通至吉兰丹州华卡峇鲁；但纳吉政府在2017年5月签署了第二阶段的工程，从雪州鹅唛综合交通总站延长至巴生港口，造价为90亿林吉特。纳吉政府又批准铁路北部路线的延伸版，即是从吉兰丹州华卡峇鲁延长至彭加兰古堡，计划额外增加12亿8000万林吉特；另外，纳吉政府在2017年8月批准将东海岸铁路，提升为双轨计划，又将额外耗资105亿林吉特，加总起来，基本建设总成本为667亿8000万林吉特。若再考虑到需纳入征用土地、利息、费用及其他营运开支，总成本将是809亿2000万林吉特。

东铁遭勒令停工后，马来西亚财政部长林冠英公开表示，政府此举“并非针对某个国家”，而是针对合约的承建方以及合约本身的某些条款。他强调，如果中交能大幅降低价格，东铁项目在财务和经济效益上才是可行的。



新政府针对反对党的政治说辞展开一连串攻击。例如新政府高喊“前朝政府管理不当”，使得政府的国债高升。  
摄：Sanjit Das/Bloomberg via Getty Images

## 不受马哈迪欢迎的“中国制造”

2018年，马哈迪接受《南华早报》的专访时表示，纳吉在未经过公开招标的情况下，就把东海岸铁路项目授予中交承建，而主要承包商也可能会从中国引入近100%的材料和人力。“当涉及了合约授予中国，向中国借了巨额贷款，而中国承包商倾向于使用中国工人，所有的材料由中国进口，甚至连交易也在中国进行，那是‘中国制造’，对我们毫无好处。那种合约是我不欢迎的。”

新加坡东南亚研究所资深研究员邓秀珉接受《金融时报》访问时指出，“一带一路”被中国官方描述为中国投资，而这种描述并不准确。事实上，许多“一带一路”项目并非投资，而是由中国提供贷款，“这意味著风险由马来西亚、印度尼西亚、斯里兰卡等国承担。”

邓秀珉认为，中国称自己是投资，这一点虽被当地人广泛接受，但当项目遇阻，当地政府必须还钱给中国时，当地人会感觉被欺骗。此外，他观察，在马来西亚东海岸铁路建设工地，可能发生一些极端情况，例如多达2000至3000名中国工人在工地里，甚至施工设施、原料全自中国进口，当地人不能学到任何技能，对当地的带动效果非常微弱。

离开文冬后，记者沿著东海岸铁路线北上，来到关丹。关丹是东海岸铁路的开土动工仪式所在地。我见到了公正党（执政党希望联盟的成员党）士满慕区州议员李健聪及社区服务工作人员。李健聪观察，当地民众不反对东铁，甚至某种程度上是欢迎的，“毕竟有条铁路建设可以带动当地的发展，可以为关丹带来更多的经济发展机遇。”

马来亚大学中国研究所副所长饶兆斌对端传媒分析：“东铁并没有和当地民众构成矛盾和竞争关系，某种程度还会为当地民众带来经济机会，所以民众普遍还是欢迎的。”他又补充，不满意这项工程的，其实是马来西亚一些建筑承包商——他们分不到工程，因而埋怨。

但李健聪问了其他几位社区工作者：“如果东铁建成，你们会去乘坐吗？”几位社区工作者皆摇头，表示不会去乘坐，一人说：“车票太贵了，每张票从关丹到吉隆坡需要400多马币。”



李健聪说：“从国家经济利益考量来看，东铁造价太高，希望联盟政府需要就一些条款重新和中交谈判，以为马来西亚争取更多利益。”

他指出，关丹的所有有关东海岸铁路的建设自从2018年7月4日政府勒令停工以来，长时间没人出入，工地已经有野草长出。记者实地走访其中一个东铁在关丹的施工地点，此部分是由中交第六分部承建，在工地的前方有两个牌子矗立在杂草丛中，所有字体都用马来文、中文、英文三语标柱，一个写著“施工边缘，注意安全等”，另一面牌子写著“安全第一，所有访客必须向现场办公室报到等”。现场无法找到办公室，整个施工及完成的工程现场被蓝色板子挡住。

绕过蓝色的挡板，前面是已经铺垫完的铁路地基，大约有4公里长，可以清楚的观察到地基铺垫的层次——大石头铺垫在最下面，上方以红土浇灌，最上一层是带有小石子的干松沙地，路基上已经长出了草。顺著路基径直往前走到尽头，是一个铺设好的地基，看来应是用于建设东海岸铁路的某个站点，孤寂空旷。



东铁文冬花园办事处全景。摄影：灵子

## 缩短工程？重新投标？

离开关丹，驱车前往登嘉楼，东海岸铁路需要经过的另外一个州属，经过熟人介绍，再参考GPS，在小路上七拐八拐，又经过几个马来乡村，记者终于在一片泥泞中找到东海岸铁路在登嘉楼办事处。

这个办事处坐落在一个偏僻隐蔽的马来乡村的旁边，铁门旁边的门标注“中国交建马来西亚东海岸铁路项目总经理部第三分部”，名称不同于在彭亨州的文冬与关丹用三语标注，在登嘉楼的名称是四语标注，包括阿拉伯文、马来文、英文以及中文，这也标志著东海岸的两个州登嘉楼和吉兰丹属于伊斯兰党执政。希望联盟政府上台后，伊斯兰党曾表示，希望新政府不要撤销东海岸铁路项目，因为这会为东海岸人民（吉兰丹州与登嘉楼州）带来更多的经济机会。

往内看去，同样空无一人。只见两个大型仓库、一个洋灰场，以多种语言写著“让世界更畅通，让城市更宜居，让生活更美好”，现场还有一排空荡荡的员工宿舍。就在我驻足观察时，在门卫室里出来一名马来人保安，示意我离开。中交员工告诉记者，目前在登嘉楼的工程，仅是“刚建完办事区”，具体工程尚未进行。

盘点所有在马来西亚的“一带一路”项目，在去年大选政党轮替后，几乎都遇到阻力。东海岸铁路项目以外，尚有马新高铁被推迟两年、马新高铁的终点站大马城暂停、多元石化产品输送管道和沙巴天然气输送管道取消、马六甲皇京港暂停等项目。唯一继续推行的项目是敦拉萨国际贸易中心，该项目基本已完成，只剩收尾工作，马来西亚政府又拨出28亿马币，完成最后的建设。前述项目遇阻的原因，也几乎和东海岸铁路项目遇阻的原因一致：政党政治斗争与国家经济利益。

1月23日，新加坡《海峡时报》报导，马来西亚政府已在1月22日终止与中国交通建设股份有限公司的东铁合约，目前正另寻承包商。1月26日，马来西亚经济部长阿兹敏阿里宣布取消与中国交通建设公司签署的东海岸铁路计划，原因是成本过高，但仍欢迎中国各种投资个案。他亦透露，联邦政府尚未决定是否要签新合约，以取代旧合约。

在此之前，端传媒记者曾就此事询问东海岸铁路项目的属地员工卢先生，卢先生开始只对记者表示“等公司宣布”；记者再三追问下，卢先生终于松口：“东海岸铁路没有被取消，只不过政府要换承包商而已”，紧接著他说：“中交打包收档”。



2019年1月26日，马来西亚经济部长阿兹敏阿里（Azmin Ali）宣布取消与中国交通建设公司签署200亿美元的东海岸铁路计划。图为阿兹敏阿里。摄：Rahman Roslan/Bloomberg via Getty Images



## “这像马来西亚MRT2事件。”

东铁“被取消”的消息传出后，端传媒记者又询问在马来西亚政府调查委员局工作的调查员何顺良。何顺良研判，这个项目应该会继续，只是不知最后的承包商是谁。他说：“这只是终结合约，可能未来还有机会在重新签新的合约。”那么，马来西亚政府未来是否有可能“制定新的合约”，并与中交重新签约、继续合作东铁项目？“这像马来西亚MRT2事件。”何顺良答。

MRT2是马来西亚捷运第二路线计划，它连接双溪毛儒—沙登—布城，项目承建方为马来西亚金务大联营公司（MMC-gamuda，以下简称金务大），希望联盟上台后，重新检讨一些大型工程项目，为了配合财政部的要求，金务大同意涉及地面的工程费用减少52亿2000万林吉特、地下的工程费用减少21亿3000万林吉特。针对地下工程费用，财政部不接受金务大的献议，在2018年10月7日，林冠英宣布终止与金务大联营公司的捷运第二路线地下段建筑工程的合约。

在这之后，马哈迪介入此事件，令财政部再次与金务大联营公司进行最后一次谈判。同年10月26日，林冠英宣布继续由金务大承建第二捷运的地下路段——因为金务大同意削减更多兴建费用——最终一回合谈判中，金务大同意财政部的建议，将地面上所有站点都保留、地下站点则减少两个；计划预算从原先的393亿5000万林吉特降至305亿3000万林吉特，将原先预算大砍22.4%。

而针对东海岸铁路项目，马中双方的谈判模式会不会和MRT2类似？根据《海峡时报》报导，中马双方谈判破局的主因是马来西亚政府规定东铁的最高成本是400亿林吉特、并要求让更多本地建材和服务纳入工程内，而中国交建无法满足这些要求，至此谈判破局。一名熟知东铁运作的中资内部人士向端传媒记者分析：“目前媒体的报导（指停建东铁的传言）不太可能是东铁的最终命运，因为双方的老大还没有最后敲板，更像是马中双方在博弈，想要获取更大的谈判资本。”

这名人士分析，若将800亿林吉特的项目预算减半，扣掉100亿的利息，那么最后建造成本仅为300亿。他直言：“东铁项目庞大，这是根本不可能实现的。”他并且指出，马来西亚如



今几乎没有毁约或者终止合约的资本——第一，若毁约，马来西亚要付出数十亿林吉特的赔偿金；第二，若寻找其他承建方，若无融资渠道，400亿林吉特可不是个小数目，一般的个人或公司根本难以完成。

对此，饶兆斌近日对端传媒记者表示，马中双方仍有可能就东铁项目重新谈判，马方可能就建造成本、工程属地化程度以及融资方式和中方协商，有可能使中交从目前负责工程的70%降低至到50%。此外，未来不排除缩短工程，例如先建造从吉隆坡到关丹的路段，推迟登嘉楼到吉兰丹的路段，或干脆取消吉隆坡到巴生港口的路段。

饶兆斌分析，若谈判有了正面成果，对中国输出“一带一路”将产生积极影响与消极影响。积极影响部分，这显示“一带一路”项目更具包容与弹性，“东铁建设可以作为一个样本，向世界其他国家展示，中国在建设一带一路项目时，不仅维护中方利益，同时也可以照顾到对方国家的利益”。消极影响部分，他指出，若马来西亚谈判成功，其他参与“一带一路”项目的国家恐怕也会照搬“东铁”的案例，推出“一带一路”建设项目，要求重新和中国谈判。

（应受访者要求，王力、何顺良皆为化名）

一带一路      马来西亚



---

## 热门头条

---

1. 春节：中国式家庭的丑陋演出
2. 吴音宁：盛世走河，我在北农的日子
3. 谁在这时需要性服务？“手枪店”值班小姐的除夕夜
4. （14日更新）台湾中华航空终止罢工，劳资双方签下团体协约
5. 【图解】华航罢工争的“疲劳驾驶”是什么？欧美航空法令怎么做？
6. 2019台北国际书展场上，10本推荐您关注的新书
7. 墙外百科墙里人：中国大陆的维基编辑们
8. 朱令的二十五年：（一）她得了什么病？因特网或许知道
9. 农历年假，我们推荐慢读重温这十篇报道
10. 刘擎：2018西方思想年度述评（政治/时局篇：美国独行与欧洲彷徨）

---

## 编辑推荐

---

1. 朱令的二十五年：（四）看似获得“庶民的胜利”，却是惨胜，甚至没有赢
2. 《流浪地球》评分攻防战：“弥赛亚情结”与另类民主实践？
3. 朱令的二十五年：（三）“名誉高于一切”，谁能为她确诊？
4. 管中祥：小编“捡枪”走江湖——公共媒体的脸书经营，你看重仁义还是胜利？
5. 徐子轩：公主也疯狂——前瞻泰国即将面临的大选考验
6. 朱令的二十五年：（二）专家与铊，“什么坏事都赶上她了”
7. 墙外百科墙里人：中国大陆的维基编辑们
8. 黎恩灏：新移民再成医疗问题靶心，香港移民政治如何参考欧美民粹主义？

9. 朱令的二十五年：（一）她得了什么病？因特网或许知道

10. 刘冉：在污泥中描绘星空——作为科幻迷和国际主义者，我为何喜欢《流浪地球》

---

## 延伸阅读

---

### 竞逐欧亚：中国一带一路、欧美丝路野心、俄国欧亚梦与日本经济走廊

“一带一路”各国之间究竟是互补还是互相竞争，不但需要分析具体项目的商业价值和投资者的影响力，也需要了解各国对欧亚大陆的战略，很难一概而论。

### 印尼雅万高铁：水土不服的“中国速度”

风风火火建了几十年后，中国的高铁队伍亟需全新的建设项目。“高铁出口”是“一带一路”的重要目标之一，为此中国不惜“自掏腰包”出投资。“高铁走出去的第一单”早在2015年就在印尼签下，如今预订的工期已过，那条“跑得飞快”的高铁，还不见踪迹。

### 华尔街日报：中国曾提出救助1MDB以换取马来西亚交易

据《华尔街日报》见到的之前未予披露的一系列会议纪要显示，在2016年马来西亚政府基金1MDB金额达数十亿美元的贪腐丑闻不断发酵时，中国高层领导人曾提出愿意救助该基金。