

克拉地峡开凿利弊分析及建议

赵文娟

广州商学院 国际学院

DOI:10.12238/gmsm.v5i1.1297

[摘要] 泰国克拉地峡的开通构想自16世纪初提出以来备受国际与学界关注,但工程因各种原因一直未有实质进展。本文首先简介克拉地峡项目及发展历史,然后分析开通该地峡的利好和困难,最后结合泰国情况与国际案例提出解决其现有问题的具有参考价值的建议。

[关键词] 克拉地峡; 泰国; 国际海运

中图分类号: P2 **文献标识码:** A

Analysis on Pros and Cons of Excavation of Isthmus of Kra and Suggestions

Wenjuan Zhao

International College Guangzhou College of Commerce

[Abstract] The opening concept of the Kra Isthmus in Thailand has attracted much international and academic attention since it was put forward in the early 16th century, but the project has not made substantial progress for various reasons. This paper first introduces the Isthmus of Kra project and its development history, then analyzes the advantages and difficulties of opening the isthmus, and finally puts forward some valuable suggestions to solve its existing problems in combination with the situation of Thailand and international cases.

[Key words] Isthmus of Kra; Thailand; International maritime shipment

1 克拉地峡概况

克拉地峡位于连结中南半岛与马来半岛的泰国南部,处于普吉山脉和那空是贪玛叻山脉之间的狭长地带。其所在地区东西宽度介于50Km-190Km之间,其中东西最窄处即为克拉地峡,平均宽度仅56Km,被称为“魔鬼的脖子”。该区域地势地平坦,东西两侧海岸均为基岩地质,水深条件较好。地理情况表明,克拉地峡具备开凿运河的自然条件^[1]。

自古以来,克拉地峡即是连结东西方的交通要道。海运虽因古代航海技术和造船业的落后导致并非国际贸易的首选运输方式,但克拉地峡在东西方贸易中一直具有交通要冲的战略地位,并与马六甲海峡共为古代“海上丝绸之路”的咽喉要道。早在16世纪初英国殖民东南亚期间便有学者提出开凿与建设克拉运河的设想,但因克拉地峡的开凿将极大提升英国在东亚的实力和其国际战略地位,该计划将直接和间接影响法国在

该地区的势力,对法国在东亚的利益形成巨大威胁而遭到法方的极力反对。因此,开凿克拉地峡的提议始被搁置。尔后,该提案被多次提出,但皆因各种原因不断被搁置。近代至今多任泰国总理候选人在任职提案中重申此事,但被认为只是拿来作为噱头,以吸引国内、国际注意,最终非常难以实现。而结果如同预期,一直并未得到实质推进^[2]。

2 克拉地峡开通带来的正面影响

克拉地峡的开通从自然条件、海路运输层面和国际形势等方面分析均具有较强的积极意义。首先,该地区的自然条件优势为克拉地峡的贯通提供了良好的基础。克拉地峡周边海域常年风平浪静,无大型自然灾害发生,既为开通工程提供了难得的施工条件,也意味其成功开通后将具备良好的日常通航条件。且经勘测,克拉地峡海岸多为基岩地质,该岩石相对其他岩石开凿难度较小,开凿工

作可顺利开展。其次,众所周知,运河开凿的目的是为了缩短海运距离,从而降低海运成本,提高海运效率。克拉地峡的开通可将为原本经马六甲海峡的船只节约至少1,200Km的航程,在节省一笔可观的物流成本的同时缩短交割时间,从而提高海运效率。且从环保角度考虑,因海运对海洋水质均造成不同程度的污染,较短的航程无疑降低了海运对海洋的污染程度。因此克拉运河的开通对该地区生态环境的保护具有一定的积极意义。此外,克拉地峡的开通对世界贸易、尤其对西太平洋地区,包括中国,日本,韩国,东南亚在内的国家而言,将带来许多便利。已往中、日、韩等国购于中东的石油运输对马六甲海峡的依赖程度极高,一旦新加坡港出现任何不利状况,上述几国将面临极大的能源风险和损失。马六甲海峡是连接印度洋和太平洋的咽喉,据统计,每年经过马六甲海峡的船只数量超过8万艘以上,是世界上最繁忙的航线

之一。但马六甲航线常出现拥堵等问题,此时克拉地峡的开凿无疑可极好地为马六甲海峡分流。中、日、韩三国十分支持克拉地峡的开通,并表示愿出资支持开通工程^[3]。

综上所述,克拉地峡不仅具备开通和建设的良好自然地理条件,稳定的海洋水文条件也为日后通航提供了安全、稳定的航行环境。而且克拉地峡的开通可缩短海运航程,显著降低航运成本,并减少海洋污染。此外该工程也将提高西太平洋(中、日、韩)防范国际运输风险的能力。

3 开通克拉地峡的困难

虽然克拉地峡的天然优势及开通后所带来的经济效益明显,但是该计划自提出已历经几百年,遭遇多种原因和困难阻挠,仍未能得到真正实施。

首先,开通克拉地峡虽可缩短海运航程,但开凿的投入大,而缩短距离并不明显,使其重要性难以得到统一认可。且克拉地峡开凿后因受水深和宽度等条件限制航运能力受限,对于大船,重船的容纳极为有限,大型船只仍需经马六甲海峡通行,对马六甲海峡的替代性非常弱,故收回投资时间周期过长,盈利性较差,导致开凿运河的经济性不佳。而于泰国这样一个以农业为主的发展中国家而言,基本无法承受开通工程所需费用。即使中、日、韩等国均表示愿出资协助修建和开凿运河,但泰国认为若接收国外投资,则开通后最大受益方将非本国,且存在因同意别国资助而卷入复杂的国际局势中的风险,因此泰方认为得不偿失。此外,地峡附近海盗猖狂,当地势力横行,通航的人文安全性亦较低。故虽此提案常被提起,但一直未付诸实施^[4]。

就泰国内部而言,只有约40%国民赞成开通和建设克拉运河,其他国民持较强烈的反对意见。部分原因涉及上文提及的经济性问题,泰国难以支付全部成本。因此,若忽略经济性和收回投资的周期,独自承担开凿费用,将势必增加泰国的国际债务,从而影响其内部政局稳定、经济效益和人民福利。但若寻求或接受其他国家的资金外援,泰国及泰国人民

出于安全考虑,并不想卷入因此可能导致的复杂国际形势中。此外,运河的开凿和修建对环境的破坏也是该方案当地居民强烈反对的主要原因之一。据调查,巴拿马运河的开凿与修建对当地生物物种产生了较明显的负面影响。故克拉运河的开凿和修建不仅会破坏周边自然环境,尔后的通航也将对本地区的环境造成永久性的破坏,并将对当地生物物种产生无法估量的威胁。出于以上考虑,大部分泰国国民强烈反对此提案。部分研究者也认为开凿克拉地峡不利于泰国的内部政局稳定和国土平安。地峡所在的半岛北部为泰国本族人居住,而因历史原因,地峡南部仍有大量的马来西亚族人居住,两侧民族和宗教信仰均有所不同。该地峡开通后将出现以运河隔开两侧居民,将加大政府管控难度,南部国土的安全和稳定很难得到保证^[5]。

反对克拉地峡的外部力量也非常强大。新加坡认为克拉地峡的开通必将冲击马六甲海峡的运营效益。新加坡自1965年独立至今经济得到了迅猛发展,主要得益于其地理区位优势。凭扼守马六甲海峡入口的航行要道之势,新加坡港年货物吞吐量高达一亿吨以上,港口常年呈现繁忙态势,是为数不多的世界级枢纽港之一。新加坡因势利导,形成了以转口贸易和航运为主体的经济发展模式。可以确定,新加坡经济的腾飞很大程度上依赖马六甲海峡的发展。虽普遍认为克拉地峡并未有取代马六甲海峡的可能性,但其后马六甲海峡这一目前唯一连通印度洋与太平洋的要冲地位将快速下滑,无论是战略重要性的下滑抑或是经济损失都使新加坡持极力反对态度。纵观历史,掌控马六甲海峡的一方与克拉地峡存在天然的经济政治利益冲突,势必阻挠克拉运河的开凿。美国亦是如此,其在马六甲海峡拥有的权利和优势导致开通克拉地峡后其在东南亚利益必将遭受严重的负面影响。无论作为东南亚强国的新加坡亦或作为世界强国美国,其域内及国际影响力加上其他国际势力与利益的交叉与博弈使克拉地峡的开通将遭遇不断阻挠。因开通克拉地峡而产

生的国际矛盾使得泰国再次深思其开通可能性^{[6][7]}。

4 对克拉地峡开通的建议

克拉地峡的开通并非泰国一国之事,开通带来的经济性、本国内部利益及外部国际关系利益的影响使这一想法被多次搁置。但克拉地峡的天然优势若无法利用,对于泰国和国际海运均是一个巨大损失。本文在总结相关研究成果后结合国际海运实际情况,为该项目提出以下建议:

第一,运河的开凿可参考苏伊士运河及巴拿马运河先例,开通过程中即将运河通道拓宽加深,避免后续补充工程。虽然克拉地峡的自然地理条件有限,但若将运河拓宽加深,从而使更多大型船只通航,则可最大程度发挥其功能。全球每年有约6%的贸易运输经连通太平洋与大西洋的世界最重要航运水道之一的巴拿马运河,该运河的拓宽工程始于2007年,历经九年于2016年竣工。项目竣工后,运河能容纳更大型船舶通过,平均通过用时更短,经济效益也得到明显提升。另一典型案例为苏伊士运河的拓宽工程。苏伊士运河是欧、亚、非三洲交界地带的要冲,连接印度洋和大西洋水系。2021年长荣重型货轮“长赐”号在苏伊士运河新航道搁浅,造成运河航道多日拥堵,多日后才得以成功起浮脱浅。此次堵塞事故极大降低了该区域的航运效率,造成巨大海运损失及遭到国际负面舆论。2021年5月苏伊士运河管理局通过拓宽运河的提议,将苏伊士市至苦湖段的30米航道加宽至40米,最大深度从约20米加深至约22米,使新航道拥有双向通航能力,工程预计在两年内完成。该计划完成后将有助于缩短船舶通过运河所需时间,提升通航效率,增强通航安全性。因此,受启发于上述先例,克拉地峡虽受航道狭窄、无法通行大型船舶的天然条件制约,但可将运河拓宽和加深,从而提高克拉运河的通航能力和综合实力,更好发挥其服务功能^{[8][9]}。

第二,若开凿运河经济性低且拓宽加深耗费资金过多,可考虑在地峡区域铺设石油管道。在克拉地峡修建石油管

道将大大降低西太平洋地区的国家对马六甲海峡的依赖程度。以往石油运输只能经马六甲海峡,而克拉地峡石油管道的开通将提高沿线国家抗风险能力,虽将引起一些国家的反对,但势必迎来一些国家如中、日、韩的大力支持,也将为泰国带来多方收益。

综上所述,克拉地峡的开通可为泰国和沿线国家的国际物流带来较大的便利性和较好的经济性。同时也为国际海运提供一条航程更短、成本更低的海运航线选择。但运河的开通正受到泰国国内外多方势力的干扰和阻挠,使该提议一直处于无法落实状态。在开通克拉运河这一思路之外,可在建设时便拓宽其通道,从而增加其综合实力,提高竞争力和通航能力;还可考虑通过铺设石油管道以充分发挥其地峡功用。

[参考文献]

[1]王本涛.英国关于克拉运河计划的认知和政策[J].运河学研究,2019,(1):74-90.

[2]肖东芝.开辟第二条南海西南出海通道的必要性分析[J].智富时代,2017,(03):109-110.

[3]陈美芳.试析泰国运河的价值与潜在风险[J].物流技术,2018,37(5):37-43.

[4]孙海泳.克拉运河方案:挑战、意义与中国的战略选择[J].太平洋学报,2014,22(07):90-100.

[5]Lam Peng Er (2018). 'Thailand's Kra Canal Proposal and China's Maritime Silk Road: Between Fantasy and Reality?' . Asian Affairs: An American Review,45: 1,p1-p17.

[6]丁阳,黄海刚,王春豪.21世纪海上丝绸之路的战略枢纽:克拉运河[J].亚太经济,2015,(03):28-33.

[7]Sulong,Rini Suryati (2012). 'The Kra Canal and Southeast Asian Relations' .Journal of Current Southeast Asian Affairs,31,4,109-125.

[8]曹文振,黄微滋.中国海洋强国战略视野下的泰国克拉运河修建探析[J].亚太安全与海洋研究,2015,(05):67-83+127.

[9]刘会远,金凤君,杜德斌.开发克拉运河的VRTS分析及启示[J].世界地理研究,2016,25(4):67-72.

作者简介:

赵文娟(1995--),女,汉族,湖南衡阳人,硕士毕业于布里斯托大学,现工作于广州商学院,国际学院,研究领域包括国际物流,国际贸易,商务英语,跨文化管理等。

中国知网数据库简介:

CNKI介绍

国家知识基础设施(National Knowledge Infrastructure, NKI)的概念由世界银行《1998年度世界发展报告》提出。1999年3月,以全面打通知识生产、传播、扩散与利用各环节信息通道,打造支持全国各行业知识创新、学习和应用的交流合作平台为总目标,王明亮提出建设中国知识基础设施工程(China National Knowledge Infrastructure, CNKI),并被列为清华大学重点项目。

CNKI 1.0

CNKI 1.0是在建成《中国知识资源总库》基础工程后,从文献信息服务转向知识服务的一个重要转型。CNKI1.0目标是面向特定行业领域知识需求进行系统化和定制化知识组织,构建基于内容内在关联的“知网节点”、并进行基于知识发现的知识元及其关联关系挖掘,代表了中国知网服务知识创新与知识学习、支持科学决策的产业战略发展方向。

CNKI 2.0

在CNKI1.0基本建成以后,中国知网充分总结近五年行业知识服务的经验教训,以全面应用大数据与人工智能技术打造知识创新服务业为新起点,CNKI工程跨入了2.0时代。CNKI 2.0目标是将CNKI 1.0基于公共知识整合提供的知识服务,深化到与各行业机构知识创新的过程与结果相结合,通过更为精准、系统、完备的显性管理,以及嵌入工作与学习具体过程的隐性知识管理,提供面向问题的知识服务和激发群体智慧的协同研究平台。其重要标志是建成“世界知识大数据(WKBD)”、建成各单位充分利用“世界知识大数据”进行内外脑协同创新、协同学习的知识基础设施(NKI)、启动“百行知识创新服务工程”、全方位服务中国世界一流科技期刊建设及共建“双一流数字图书馆”。