

克拉地峡迷雾

19日，一条有关“中泰签署克拉运河项目合作备忘录”的报道登上国内各大网络媒体头条。所谓“中国利用克拉运河破解马六甲困局”的说法让不少网友大为兴奋。但也有媒体称此事子虚乌有，争论火热。但至今中泰官方都没有公布这一计划。中国外交部发言人和中国驻泰国大使馆都公开表示，中国没有参与该项目的计划；而在泰国一侧，对跨国工程项目有唯一表决权的国会也没有任何公开动作和声音。

那么，所谓的“中泰签署克拉运河合作备忘录”究竟是怎么回事？克拉地峡缘何如此神秘和受关注？本版特编为你揭开克拉地峡“迷雾”。

——编者



近期一些西方和亚洲媒体又开始炒作泰国克拉地峡。有媒体称中泰相关企业和机构已经签署备忘录，也有媒体称此事子虚乌有，争论火热。但至少有一点十分明确，中泰官方都没有公布这一计划。中国外交部发言人和中国驻泰国大使馆都公开表示，中国没有参与该项目的计划；而在泰国一侧，对跨国工程项目有唯一表决权的国会也没有任何公开动作和声音。

克拉地峡缘何如此神秘和受关注？泰国又对这片狭窄的山川丛林寄予怎样的宏图大略？美国、日本、新加坡等国又如何看待这段宽度仅50公里的小地方？

A 阴谋说 → 有一种学说认为，新加坡不希望运河开挖

克拉地峡开凿运河方案在上世纪90年代中期再次被提起，受到时任总理差瓦利·永猜裕的力顶。可惜差瓦利政府上任不久就被1997年亚洲金融风暴“吹倒”，计划一抛就抛到2003年。当时执政的他信·西那瓦也力主开挖运河，认为运河将打破东西航运依赖马六甲海峡的局面，可为泰国创造航运贸易枢纽的地位。

不过，就在2004年初，泰国南部也拉、北大年、那拉提瓦三个穆斯林聚居区突然生乱，一伙武装劫掠了南部军火库，此后泰南恐怖袭击事件不断，一度被美国评为阿富汗地区以外恐怖活动最频繁的地区。这样一来，在南部开凿运河的方案立刻受到朝野不少人的反对，反对者主要认为，运河一旦开凿，将在地域上进一步给南部分离主义势力以便利，不利于泰王国的版图统一。

泰国有一种学说认为，泰南2004年突然暴动与他信把运河计划提上日程有着密不可分的关系，这一学说进而指认新加坡是泰南暴动

的幕后支持者。因为泰国运河之于新加坡，好比是毛里求斯之于苏伊士运河。在苏伊士运河通航前，毛里求斯首都路易港曾是环绕好望角航行的必经之地，航运发达，而苏伊士运河的通航，使路易港完全失去贸易大港的地位，经济损失不可计量。正是因为这一原因，新加坡对泰国运河的方案，施以种种阻挠。尽管这只是泰国国内一种学说，甚至是一种阴谋论，但从道理上讲，倒也通顺。

B 百年梦 → 几百年来，运河方案几度提上议程，又几度搁置

沿着泰国4号国道向南开，开到南部春蓬府萨韦县和拉廊府甲武里县之间一块标注有545公里的里程碑处。这里是一片静谧的村落，远处是绵延跌宕的青山，近处则有星罗的水塘和交错的河流沟渠，高脚屋、木屋和难得见到的村民，加上不时的大吠声，典型的泰国乡村。

但是，这个貌不惊人的地区却有一个响亮并令人垂涎的名字：克拉。从地理形态上说，克拉是马来半岛泰国南部狭长地带最窄的一段，宽度仅50公里。

泰国一些文献显示，早在明朝万历年间，当时泰国的阿瑜陀耶王朝国王纳腊腊大帝就曾打算穿越克拉开凿

一条运河，打通泰南地区西侧的安达曼海和东侧的泰国湾，“以便往来贸易”。安达曼海往西是印度洋，泰国湾往东是太平洋，运河一旦建成，将使泰国成为沟通两大洋的陆地通道。只不过，在几百年前，这一工程更多停留在想法层面。

这一提议在曼谷王朝五世王时代再次被提起，而且有过正式讨论。五世王掌权的19世纪末，刚好是海运称雄的时代，五世王朱拉隆功大帝曾乘船遍访欧洲，把西方先进技术和革新思维引入泰国。于是，五世王对于运河方案，实际上持支持态度。但是，由于缺乏国际合作，而“泰国运河”又不

像苏伊士运河或巴拿马运河那样会给西方人带去利益，这一提议最终被图纸上绵延的群山所阻隔，工程难度之大已经超出了当时泰国的能力。再后来的一战、二战和印度支那战争让泰国疲于应付，偌大工程再无人问津。

几百年来，运河方案几度提上议程，又几度搁置。虽然连名称都已经确立为“泰国运河”，但泰国人却在开挖克拉地峡的问题上表现出少有的踌躇和犹疑。相比巴拿马运河和苏伊士运河，“泰国运河”的工程难度并不大，加上现代工程技术的发展，泰国人迟迟不对这条“黑金运河”下手，实有缘由，或称顾虑。

C 操作难 → 政局不稳，民心存芥蒂，工程始终没有传出明确信号

在现代，如此规模的运河开凿，势必需要多国合作。而谈到合作，泰国必然要寻找这条运河的受益方并与之谈判。对开凿运河曾经有过明确合作意愿的方面包括日本和中国，但由于泰国政府更迭频繁，政局不稳，国会声音繁杂反复，民众对官员贪腐和作风拖沓心存芥蒂，工程始终没有传出明确信号。

事实上，从传统上看，泰国时常上演“心比天大、命比纸薄”的工程，工程越大，命运越多舛。2005年投入使用的曼谷素万那普国际机场，从工程上马到建成通航，花费了整整半个世纪的时间。50年前设计时确立为亚洲最大机场的目标，在落成时已成为笑柄。即便是从曼谷到芭堤雅一条不到200公里的高速路，泰国人也花费了

十多年时间才建成，在此期间，多名政府官员因贪污等问题受到国会问责。改项目方案、投资方撤资、工程延期等状况不时发生。

另外，泰国政府手中可控的预算一直捉襟见肘，就连时常导致列车出轨、关乎民生和安全的老旧窄轨铁路系统都无力修缮，一条连通两大洋的运河工程，在泰国国会不少议员看来更像是天方夜谭。

十年前，他信·西那瓦担任总理时，就曾把“巨型工程”（Megaproject）作为自己经济政策之一，希望通过打造几十个类似克拉地峡这样的巨大工程项目，吸引外资，拉动泰国经

济，带动就业，提升技术水准。事实上，这一思路不错，而且也受到大多数泰国人支持，但在实际操作层面，却难以获得民众的信任。

曼谷市府前官员彼差·蓬素就认为，由于泰国政治的特殊格局和特殊的派系斗争，任何跨任期的经济政策和建设项目都像是天方夜谭，因为泰国历史上很少有政府实现连任，政府半途折戟时有发生，政变频发，在这种情况下，任何一个需要花费多年才能完工的项目都会在政府易帜后受到阻力，甚至流产。

新闻眼 泰国“克拉运河计划”

泰国“克拉运河计划”是指在泰国克拉地峡处挖掘一条沟通泰国湾与安达曼海的运河。克拉地峡位于泰国南部马来半岛上，两侧海域分属太平洋与印度洋，地峡最窄处不足50千米，但中间有山脉阻隔，最低的山口海拔100米左右，其他200米以上；但南部与马来西亚交界处地势平坦，最高海拔70米左右，开凿船闸运河成本较低。如果开凿成无船闸运河，建设成本会增加不少。

D 有方案 → 克拉地峡仅是4个开凿运河地点之一

当然，撇开历史、宗教、传统等因素，单纯从工程技术而言，“泰国运河”方案似乎可行。泰国政府几年前曾组织专家组对方案进行全方位论证，最后确立可在泰南狭长地带至少4个地点开凿运河，运河长度不一，但各有利弊。位于普吉岛以北的克拉地峡是4个地点之一，其他3个都位于普吉岛以南。

克拉地峡并不是开凿运河的最优点。原因是，克拉地峡虽然只有50公里，但群山绵延，破山动工难度太大，牵扯民众搬迁人数过多。

专家组当时给出的最优方案是在普吉岛以南的萨庭帕县开凿一条长100公里、400米宽、25米深的运河，双向通航。工期大约7至10年，耗资300亿至400亿美元。从记者当时获得的官方文件看，专家组就这一方案回答了反对阵营的所有问题。按这一方案开凿运河的这条线后来被命名为9A线。

E 大筹码 → 可以利用这种重要性在大国间“玩平衡”

正是因为克拉地峡的重要战略地位，一些泰国学者认为，泰国政府完全可以利用这种重要性在大国间“玩平衡”，泰国越迟作出决定，实际上收获的利益可能更丰厚。

美国是泰国的传统盟友，二战后，美泰关系进一步深化，军事合作不断深入，以年度“金色眼镜蛇”军演为代表，泰国已然成为美国在东南亚的一个铁杆小兄弟。泰国军队清一色美式装备，几个重要军事基地也时常得到美军舰队、军队的光临，五角大楼甚至希望借美国航天局的名义在泰国中部的罗勇租用一个永久的军用机场，名义上观测气候变化，实际上用作军事目的。新千年后，泰国发生两次政变，虽然美国国务院高呼反对，但实际上却没有太多制裁，这一点与美国对其他改变国家的态度大相径庭。美国在所谓的重返亚太战略中，也把泰国当做美国在东南亚的重要支点，单从美国驻泰国使馆数百人的庞大外交常驻使团规模就可见一斑。

而泰国的另一个经济盟友日本，也从未放弃泰国这一海外“落脚点”。日本是泰国现代经济中最早的投资国之一，几乎所有的日本汽车制造商、电子企业都在泰国设有工厂，丰田、日产在泰国的基地不仅为这些品牌制造出满足全球市场的皮卡车，也为泰国创造了巨大的就业市场。

从战略角度看，日本和美国都不会放弃对泰国克拉地工程施加影响，而从泰国的角度看，既然有多方青睐同一工程，不妨拖它几年甚至更久，坐收渔利不失为一种省时省力的“生意经”。 凌朔（新华社供本报特稿）

泰国专家：克拉运河项目不是优先选项

新华社曼谷电（记者李颖 张春晓）针对所谓“中泰双方企业就泰国克拉地峡运河项目签署合作备忘录”的消息，泰国专家日前接受采访时说，无论是从经济角度，还是从国家安全、社会、环境等因素考量，克拉运河项目对泰国来讲都不是优先选项。

近年来，有关克拉运河项目的说法曾多次传出。所谓克拉运河项目是指在泰国克拉地峡区域开凿一条运河沟通泰国湾和安达曼海。建成之后，从印度洋到东亚港口的航程可缩短1200公里，节省2至5天时间。

泰国开泰研究中心中心部主任黄斌指出，从经济角度来说，克拉运河并非那么理想。这一项目所需要的投资额之大，足以用来建设泰国的标轨铁路干线网络。目前泰国基础设施方面还有其他更急需投资、效益更高的项目可供选择。靠收取通行费来收回开凿运河的投资可能遥遥无期。这也是这个已提出三百多年的设想迟迟未实现的最重要原因。

除了经济因素外，泰国南部一些地区长期存在分离意识。泰国许多社会精英认为，在这样的形势下开凿克拉运河，可能为分离势力提供口实和破坏目标。

另一个不确定因素是社会和环境方面的影响。泰国社会文化注重对传统生活方式的尊重，环境保护意识强。开凿长达100余公里的克拉运河势必对森林和海洋生态环境以及水流、气候、地貌、耕地、居民社区造成影响。运河如果开通，大量船只只会从安达曼海和泰国湾的国家海洋生态保护区及著名风景旅游区如斯米兰群岛、素林群岛、安通群岛、苏梅岛、龟岛等附近经过，通过环境影响评估的难度很大。

与巴拿马运河建成之后的路线节省数周航运时间相比，克拉运河缩短的航程和时间有限。所谓的克拉运河修建之后就能“破解马六甲困局”的论调，也夸大了克拉运河的战略重要性，毕竟泰国和马六甲海峡沿线的国家同属东盟。

黄斌说，迄今为止克拉运河项目尚未被提到过内阁的议事日程上，也不在泰国政府的交通基础设施八年建设计划中。

在泰国每个基础设施项目要经过法律规定的一系列程序：相关部委提出计划，内阁讨论批准立项，拨款雇用顾问机构进行可行性研究，再由部委和内阁审批，还需经过环境评估和社区公众听证、招标等程序。需要在年度预算外特别筹资以及与外国合作建设的项目还需经过国会审议批准。

此前，泰国交通部表示，该项目从来没有被列入国家规划。

“泰国运河”五问

- “泰国运河”能吸引多少船只？
现阶段，每年大概有52万艘船只途经泰国南部海域，主要途经马六甲海峡，吃水超过20米的大型船只只会绕道巽他海峡和龙目海峡。这些船只都可能成为泰国运河的潜在客户，预计每天会有300艘至400艘船只从运河经过。
- “泰国运河”是否会分裂泰国版图？
专家组认为，一条地理上的运河不可能把泰国南部地区从版图中分裂出去，相比马来西亚、印尼、菲律宾等地理领土被大洋相隔的国家，政府只需要充分利用运河发展当地经济，便可很快消除因运河而引起的不适应。
- “泰国运河”收费机制是否会让国际船只依旧青睐马六甲？
专家组指出，运河一旦建成，可使大多数在印度洋和太平洋间穿行的船只减少航运成本，相比马六甲海峡，船只可少走1200至1400公里航程，节约1至3天航运时间；相比巽他海峡，船只可节约2500至3000公里或4至5天航程；相比龙目海峡，航线缩短3000公里至3500公里，航行时间减少5至7天。相比高昂的运营成本，运河“过路费”屈指可数。另外，运河运营可确保安全，相比海盗频繁的马六甲海峡，花钱买平安的心理会促使大批船只选择“泰国运河”。
- “泰国运河”两端海平面差异是否会导致工程失败或环境灾难？
专家组论证后认为，太平洋和印度洋在克拉地峡两侧的海平面差异大约1米，如果选择最优化的一条线路，1米的落差可以完全被100公里的运河所“消化”。
- “泰国运河”能给泰国带来什么？
专家组认为，“泰国运河”会全面改变东南亚经济格局，甚至辐射至整个亚洲乃至世界，使克拉地峡成为世界级经济线路，同时可拉动泰国经济、工业、旅游业等产业，推动就业。从战略安全上说，运河的开通可让泰国海上军事存在贯通两大洋，例如，泰国现有的航母“扎克里·那鲁贝”号一般驻扎在泰国湾，要想到安达曼海，就必须长途奔袭，而如果运河建成，航母便可轻松往返于两大洋执行任务，海上军事天堑则可变通途。（凌朔）

