

克拉運河爭論及前景與其地緣政治影響之研究

指導教授：張政亮博士

學生：顏明湟

前言

從歷史的角度去探討克拉運河從開鑿動議的提出到今天，過去了數百年問題的來龍去脈，從地緣政治講述開鑿克拉運河的重要性。開鑿動議遲遲不能實踐的因素探究。

在“一帶一路”戰略背景下，泰國克拉運河再次進入人們的視野，談論已久的克拉運河為何還沒有破土動工，為了探究其原因，分析了克拉運河開通後對周邊國家的影響，從經濟、政治等方面著重分析對中國、泰國、新加坡的影響。

克拉運河簡介

- 克拉運河是一條規劃中的運河，全長102公里，位於泰國南部春蓬府和拉廊府所在的克拉地峽，是馬來半島的最窄處。
- 東面是南中國海，西面則是安達曼海。

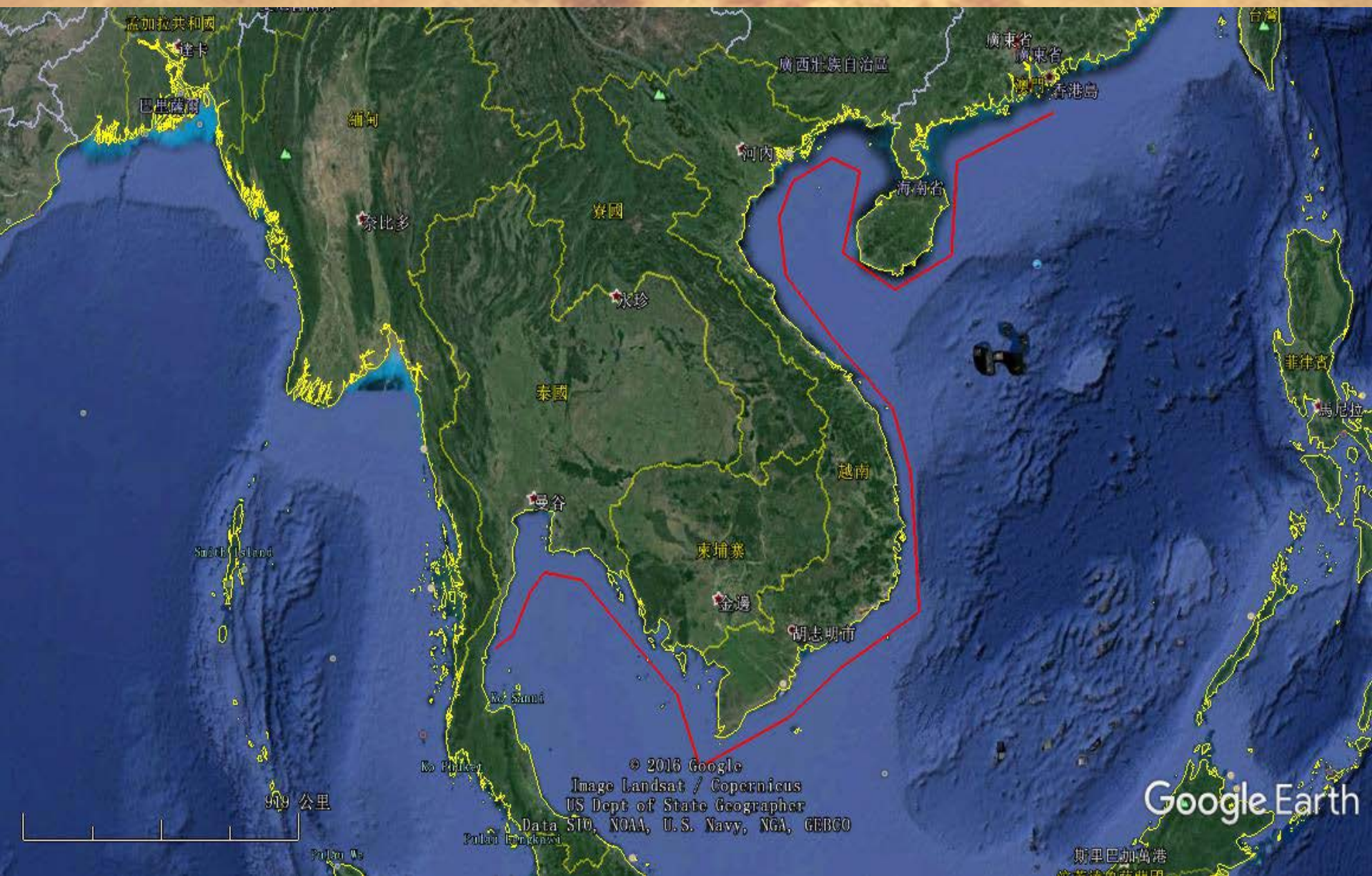


克拉地峽歷史回顧

- 古代中國早在公元1世紀就有克拉地峽的記載
- 《漢書·地理志》記載了有名漢使行程：公元1至5年（西漢漢平帝元始），中國使者從廣東乘船，經現今的越南、柬埔寨、渡過暹羅灣，步行越過克拉地峽，再乘船至印度。

《漢書·地理志》

“自日南障塞徐聞、合浦，船行可五月，有都元國，有船行可四月，有邑盧沒國，又船行可二十餘日，有諶離國，步行可十餘日，有夫甘都盧國（今緬甸），自夫甘都盧國船行可二月餘，有黃支國（今印度南）。



- 學者們考證，都元國、邑盧沒國和諶離國，這三個地方有一地是現今的克拉地峽境內。
- 就代表在漢朝就知道從克拉地峽東岸登陸，“步行十余日”越過地峽，然後從西岸乘船去印度，可以大大縮短路程和時日。

麻六甲海峽歷史演變

時期	敘述
西元 7 ~ 13 世紀的三佛齊國時期	三佛齊原是印尼蘇門答臘島上的一個古國，強盛時其統治勢力跨過麻六甲海峽到達馬來半島。三佛齊之所以國力強盛，是因為他控制了麻六甲海峽，對來往商船徵稅。
西元 15 世紀滿刺加時期	明朝藩屬國，第一任國王拜里米蘇拉，北邊的暹羅和南邊的滿者伯夷兩大強國的威脅，必須獲得中國的外交承認和支持，方能在兩大國夾縫之間生存。在靠著來往麻六甲的商船征稅，慢慢興起。
西元 1511 葡萄牙殖民時期	因地理戰略要地而攻佔
西元 1641 荷蘭殖民時期	擊敗葡萄牙人並占領麻六甲。荷蘭從 1641 年至 1795 年統治麻六甲，但對將其發展成地區貿易中心不感興趣，使得作為治理中心的重要性漸漸被印尼的巴達威亞所取代。
西元 1826 英國殖民時期	也因地理戰略要地而殖民，但船的演變與麻六甲海岸的淤積，地位被新加坡取代。
新加坡	新加坡經濟得到迅猛發展，其主新加坡扼守著麻六甲海峽入口處的航行要道，利用地理位置來發展經濟。



泰國歷年開鑿運河議案

年份	受挫原因
1675	阿瑜陀王朝時期那萊王（Narai），聘用外交官希臘人華爾康（Phaulkon），就用提及開鑿運河，但財力與技術的問題未實施
1858	英國向拉瑪四世提出開鑿建議，因為資金與當時的技術無法實行
1867	蘇伊士運河正在開鑿，法國向泰國談判開鑿，因國家權益與土地泰國給予拒絕
1872	英國又派人來考察拉農和春蓬之間的地質情況，發現在這一段開鑿運河可行，拉瑪五世基於政治方面的考量，也沒同意
1917	拉瑪六世對開鑿運河表示出興趣，認為這將為泰國帶來經濟繁榮和巨大利益，但同樣又基於政治因素的顧慮，而不敢下決心。
1935	比裡擔任泰國內政部長時，曾草擬了克拉運河的開鑿計劃，又因資金問題暫緩
1960	黃金半島發展公司再次向政府建議，開鑿計劃，當時政府總理原則上表示同意，於國家安全考慮，避免運河橫穿馬來半島而造成國家領土分離。
1988	差猜.春哈旺擔任泰國首相，支持開鑿運河，歡飲外國公司以租賃形式來投資，向泰國政府獲取經濟收益。
1991	因發生軍人政變，提案又被暫停
1992	川.立派當選為首相私人團體組成的克拉運河調研基金會成立，南部政黨極力反對。
1997	川.立派再度組閣，為瞭解決泰國面臨的嚴重經濟危機，再次將開鑿克拉運河的問題提出來討論。
2001	信武裡府議員卡暖.察羅巴探向上議院重提《開鑿克拉運河議案》，但又因軍人政變終止這項計劃。

歷史總結

- 綜上所述，從1675年至今，300多年來泰國一直圍繞著開鑿克拉運河的問題爭議不斷。多次提出開鑿運河的議案，又多次因相同原因而被否決。泰國政府在克拉運河問題上的猶豫不決，究其根本原因，在於泰國的外交政策定位於一個永遠中立的“協調者”，在各國之間保持等距離。從拉瑪五世時代開始，就奉行“中立自主，借力打力”的平衡外交。19世紀面對英、法殖民勢力的蚕食，成功地使泰國成為緩衝地帶，沒有直接淪為殖民地。二戰期間銓披汶政府投靠日本，戰後又巧妙地擺脫戰敗國的地位，不選邊站是泰國靈活外交的核心，克拉運河成為一個難產的嬰兒。

泰國不動工因素

缺乏启动资金，无力支撑巨额开支

投资回报周期长，担心效益不佳

防止泰国分裂，担忧国际压力

现实政治原则，作出理性选择

破坏生态环境，影响传统生活方式

民众意愿较低，支持率不高

一帶一路

- 2013年10月中國國家主席習近平提出21世紀海上絲路的構想。
- 克拉運河也在這一帶一路的構想藍圖當中

建設後影響的國家

中國

泰國

新加坡

新加坡的危機

經濟層面

新加坡在港口建设上投资巨大，功能健全，如果开通克拉运河，势必会对马六甲海峡的通航产生影响，新加坡就失去壟斷優勢



政治層面

马六甲海峡的国际战略地位将会降低，美国也会对它冷眼相看，进而会降低新加坡的国际地位，在国际上的话语权也将大不如从前。

泰國的利益與危機

利益

- 帶動國家發展
- 提升國際上地位

危機

- 成為下個巴拿馬

中國的戰略局勢



運河項目	蘇伊士運河	巴拿馬運河	克拉運河
所屬國家	埃及	巴拿馬	泰國
溝通海洋	紅海和地中海	大西洋和太平洋	太平洋和印度洋
節約運距	5500-8000公里	5000-14000公里	1200公里-4000公里
施工週期	10年	10年	10年-15年

結論

現今最有可能跟泰國合力開發克拉運河的就是中國，會影響整個政治局勢，南海局勢仍處於高度敏感期，難免會引起各國的無端猜忌，要突破“太平洋島鏈”美國並會利用泰南五府宗教問題加以干擾。

受影響最深的新加坡，也會在建設時間，對泰國進行施壓，虽然运河开通后对新加坡有一定的影响，但是不能说明此新加坡从此会成为被人遗弃之地，毕竟是個完善新加坡的转运港口，高效与便利，而運河縮短的距離也有限，運河不能完全取代新加坡的地位。

泰國方面政治局勢也還沒算相當穩定，其次是泰国政府要积极推进此项工程，主动与当地民众协商宣導，在不影响他们传统生活方式的情况下适当调整路线，讓人民的接受度更高，以促进运河的开通。



THE END