

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：顏明滄

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。

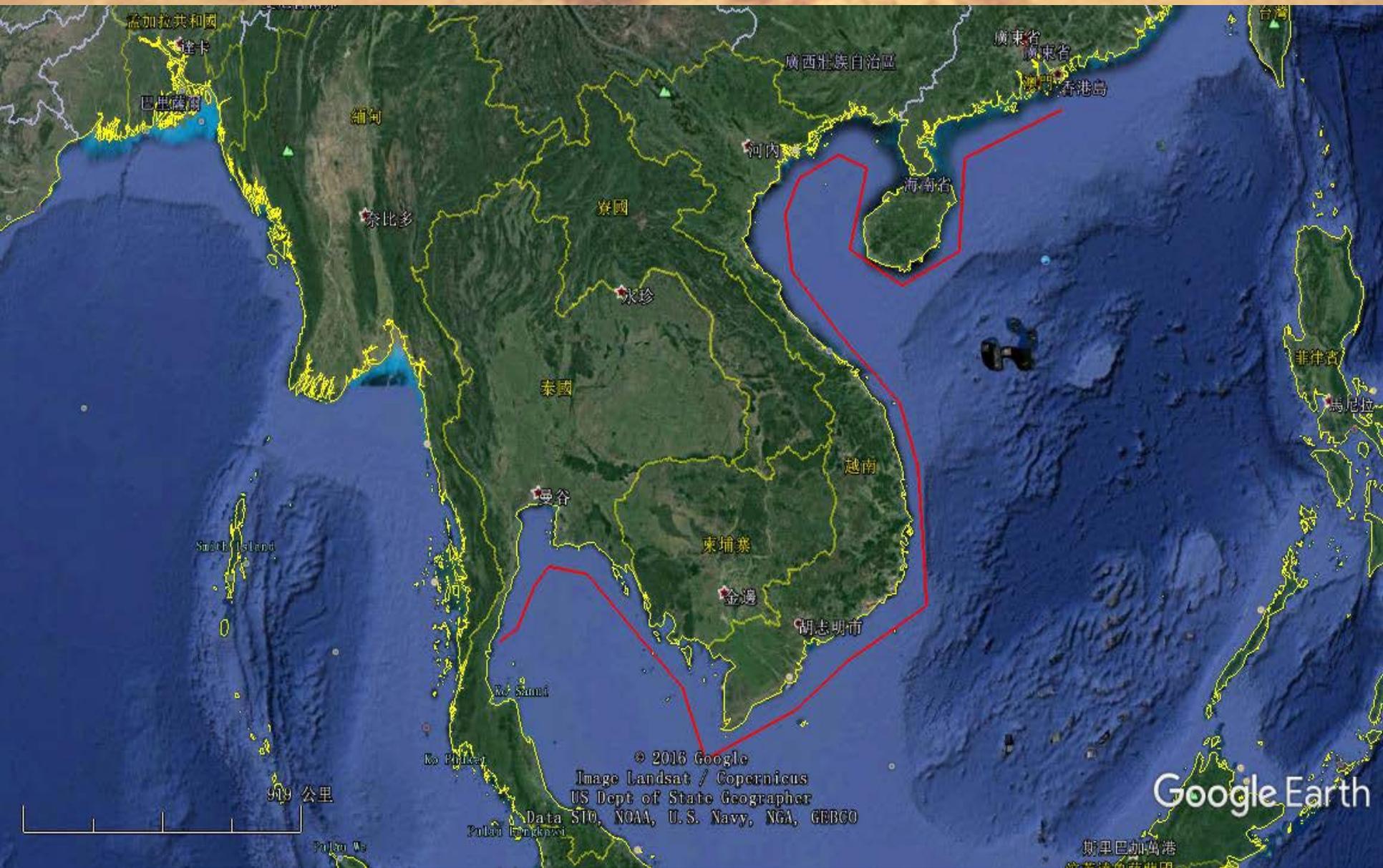


克拉地峽歷史回顧

- 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）。



孟加拉共和国

達卡

巴厘薩爾

緬甸

奈比多

寮國

永珍

泰國

曼谷

柬埔寨

金邊

越南

胡志明市

河內

海南省

廣西壯族自治區

廣東省

廣東省

澳門

香港島

台灣

菲律賓

馬尼拉

Sulu Island

979 公里

Pulau We

Pulau Langkasa

Pulau Langkasa

© 2016 Google
Image Landsat / Copernicus
US Dept of State Geographer
Data SIO, NOAA, U.S. Navy, NGA, GEBCO

Google Earth

斯里巴加灣

吉隆坡

- 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、法殖民主義勢力的蚕食，成功地使泰國成為緩衝地帶，沒有直接淪為殖民地。二戰期間銜披汶政府投靠日本，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

新加坡在港口建設上投資巨大，功能健全，如果開通克拉運河，勢必會對馬六甲海峽的通航產生影響，新加坡就失去壟斷優勢

政治層面

馬六甲海峽的國際戰略地位將會降低，美國也會對它冷眼相看，進而會降低新加坡的國際地位，在國際上的話語權也將大不如從前。

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

解決“麻六甲困局”

中國

突破“太平洋島鏈”

確立“南海主權爭端”

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