

DOI:10.3969/j.issn.1004-9479.2016.04.008

刘会远,金凤君,杜德斌,等. 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

LIU H, JIN F, DU D, et al. Enlightments and the VRTS analysis on the Kra Canal development [J]. World Regional Studies, 2016,25(4):67-72

开发克拉运河的 VRTS 分析及启示

刘会远¹, 金凤君², 杜德斌³, 周启蕾⁴, 张正峰⁴

(1. 深圳大学区域经济研究所, 深圳 518060 2. 中国科学院地理科学与资源研究所, 北京 10010;

3. 华东师范大学城市与区域科学学院, 上海 200062 4. 深圳大学经济学院, 深圳 518060)

摘要 在“一带一路”与“两洋战略”背景下,基于各种目标的战略与工程被大量提出,并进行了论证。其中关于开发克拉运河的提议,被认为具有破解“马六甲困局”的重大意义。对此,本文运用 VRTS 分析法,从战略价值、战略风险和开发时机、开发(时序)策略四方面进行综合分析,指出该提议存在战略价值高估、战略风险低估,以及战略时机误判和战略时序安排不够合理等问题,建议暂时搁置,并探索其他可行替代方案。本文关于开发克拉运河的分析,对于其他战略项目论证也有一定参考意义。

关键词 克拉运河;马六甲困局;VRTS 分析

中图分类号 K901.5 文献标识码 A

中国的能源运输高度依赖于马六甲海峡,并形成了所谓的“马六甲困局”。开发克拉运河或将部分发挥对其的替代作用,提升中国远洋运输的效率及安全水平。但开发克拉运河的合理性与可行性,仍有待创新分析方法,从价值、风险、时机、策略等多方面进行综合判断。这对中国与“一带一路”沿线国家开展其他战略项目合作,也有参考作用。

1 开发克拉运河相关研究与分析框架

1.1 相关研究评述

马六甲海峡位于马来半岛和苏门答腊岛之间,联结安达曼海和南海,是国际航运最繁忙的海峡之一,也是中国至关重要的能源海运通道。目前中国是马六甲海峡的第一大使用国,每天经该海峡的船只中有 60% 左右来往于中国,而中国 80% 的进口石油以及 50% 的进出口货物都要经过这一海峡^[1]。同时,马六甲海峡浅滩多、淤积重、海盗猖獗、事故频发(事故率高达苏伊士运河的三倍,巴拿马运河的五倍之多),加之海峡沿线美国的军事存在,业已成为中国能源运输亟待破解的高风险节点。在此背景下,关于中国推动开发泰国克拉运河的设想引起广泛关注。

有分析认为:从自然条件来看,克拉地峡东西两端皆为岩基海岸,浪平风静,开凿的自然条件优越^[2]。开发克拉运河有利于缓解国际航运对马六甲海峡的过度依赖,破解所谓的“马六甲困局”^[3],有利于“海上丝绸之路”建设和中国“两洋战略”实施,并对中国推行海洋强国

收稿日期:2016-04-02; 修订日期:2016-07-01

作者简介:刘会远(1948-)男,深圳大学区域研究所原所长,深圳市九藤文化教育基金会理事长,华东师范大学兼职研究员,研究方向为区域政治、地缘政治。E-mail: zzfccer@126.com.

通讯作者:张正峰(1978-)男,博士研究生,研究方向为世界经济、地缘政治、中外经济思想。E-mail: zzfccer@126.com.

战略产生重大影响^[3] ,有利于中国更快捷地沟通全球贸易伙伴 ,支撑中国经济飞速增长。

也有分析认为 :在当前国际政经形势下 ,开发克拉运河是否有利于中国的国家安全和国家利益 ,还是一个需要深入探讨的问题。从战略上看 ,克拉运河并不比马六甲海峡更安全 ,如果把我国的安全关切仅仅寄托在克拉地峡 ,将会比马六甲更加危险^[4]。克拉运河项目目前面临着“经济可行性不确定、泰南局势不稳以及泰国政府效能不足等内政问题、东南亚地区地缘经济和政治形势复杂等”不利因素^[5]。

关于是否应当开发克拉运河的分析 ,由于方法和视角不同 ,至今仍众说纷纭 ,莫衷一是。这非但无助于问题的解决 ,反倒可能使问题更加复杂化。基于能源安全、经济效益、地缘关系等各方面的考虑 ,关于克拉运河的开发价值、开发风险、开发时机与开发策略 ,仍有待更为综合深入的分析。

1.2 VRTS 分析方法及其与 SWOT 分析法的比较

本文运用 VRTS(Value、Risk、Timing、Strategy)分析法 ,将其作为 SWOT 分析法的复核法 ,从战略价值、战略风险、开发时机、开发(时序)策略四个方面 ,对开发克拉运河的合理性与可行性做更为深入的分析。

所谓 VRTS 分析 ,是指坚持审慎原则 ,聚焦价值、风险、时机、策略四个方面 ,对设想中的战略举措进行合理性与可行性分析。其中 ,战略价值分析(Value evaluation) ,侧重评估战略价值预期是否合理 ,是否存在为了达到一定目的而刻意高估战略价值 ,或因为潜在条件挖掘不够而低估项目战略价值的现象。战略风险分析(Risk evaluation) ,侧重评估战略风险预期是否合理 ,是否存在为了达到一定目的 ,或者因为观察角度和专业局限 ,而低估了项目战略风险的现象。战略时机分析(Timing evaluation) ,则要在综合考虑项目战略价值和战略风险的基础上 ,对于可选择或待选择项目 ,进一步评估项目推动时机是否恰当的问题。战略(时序)分析(Sequential evaluation pr Strategy analysis) ,侧重考虑策略实施顺序如何安排的问题 ,避免总体战略推进无序。VRTS 分析流程如图 1 所示。

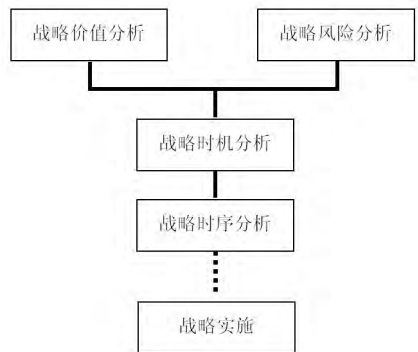


图 1 VRTS 分析流程图

与通常采用的 SWOT (Strengths ,Weaknesses ,Opportunities ,Threats) 分析法相比 ,VRTS 分析法有两大特点(表 1) :一是更为注重对预期价值和潜在风险把握的精准性 ,考察是否存在战略价值高估和战略风险低估 ,是否因为某种需要而夸大了项目上马的必要性、可行性 ;二是更为注重对战略举措的动态化管理 ,考察时机选择是否恰当 ,策略编排是否合理 ,以避免因夸大价值、低估风险 ,而造成时机与策略选择上的盲动。因此 ,评估中国在当前

	SWOT 分析	VRTS 分析
隐含条件	目标已经选定 ; 实施主体有 2 个或多个	目标仍有待评估 ; 实施主体可以是 1 个 ,也可以是多个
运用选择	侧重考察实施主体的竞争力水平 ,以及实施的内外外部条件	侧重考察目标选择的合理性与可行性 ,以及实施时机和策略的合理性
价值评估	无	注重
风险评估	不太注重(仅有挑战分析)	注重
时机评估	不太注重(仅有机遇分析)	注重
策略评估	无	注重

推动开发克拉运河的合理性与可行性,显然更适用 VRTS 分析法。

2 开发克拉运河的战略价值与风险分析

开发克拉运河的着眼点,主要在于其作为替代性战略通道的安全价值、经济价值和地缘政治价值。但基于全球运输网络、经济技术和地理地缘环境的分析可知,上述三大预期价值存在不同程度的低估。

2.1 预期安全价值及风险分析

海上交通线对于沿海国家经济发展和国家安全具有重要意义。开发克拉运河确实可让中国远洋船舶多一条通道选择,从而减轻对马六甲海峡的依赖,降低能源运输的安全风险。但实际上,这种预期的安全价值存在较为显著的高估。

第一,当前分析高估了马六甲海峡的安全风险。首先,在经济全球化背景下,中国与各国经贸往来日趋频繁,国际贸易与跨国投资“你中有我、我中有你”,任何国家通过封锁马六甲海峡来钳制中国的概率并不高。其次,新加坡与马六甲海峡“一损俱损、一荣俱荣”,其石油炼化、贸易、物流、金融等产业更是依托马六甲航运功能而展开,断然不敢拿自己的“生命线”来威胁别国,轻易也不会允许别国这样做。再者,除了中国原油进口依赖马六甲通道外,日本、韩国及中国台湾地区需进口的原油,也大多依赖马六甲海峡,巴西、澳大利亚的铁矿石、煤等大宗矿产品运往东南亚市场,同样对马六甲海峡有通道诉求,任何国家试图封锁该海峡,都是非常不理性的选择,必将因损伤多国(地区)利益而引发公愤。

第二,开发克拉运河无法避免出现“克拉运河困局”。事实上,所谓的“封锁马六甲海峡”,主要是指假想中的美国利用部署在新加坡的军事基地封锁马六甲海峡,并由此对中国能源海运安全造成致命威胁。但按照同样的逻辑,美国在泰国的梭桃邑、乌塔保、曼谷也有军事基地,美泰两国每年例行举行代号“金色眼镜蛇”的联合军事演习,并且印度在克拉运河西端的安达曼群岛和尼科巴群岛也有军事基地,一旦世界局势风云突变,美国、印度、泰国均可以军事封锁克拉运河,对中国能源安全带来的潜在风险更大。

第三,当前分析低估了克拉运河周边的地缘政治风险。中国远洋船只通过克拉运河,要经过泰国有分离倾向的南部伊斯兰区域,以及风险度甚或更高的印度洋和南海海域,未来受制于印度、泰国、越南、缅甸的可能性还将显著上升(表 2)。

表 2 中国船只经行马六甲海峡与克拉运河的价值与风险评估

国 家	船只经行马六甲海峡		船只经行克拉运河		前后动态评价	
	受益可能性	施制可能性	受益可能性	施制可能性	受益可能性	施制可能性
新加坡	高	低	低	低	↓	→
马来西亚	中	中	中	中	→	→
印度尼西亚	中	中	低	低	↘	↘
泰国	低	低	高	高	↑	↑
缅甸	低	低	中	中	↗	↗
印度	低	低	低	高	→	↑
越南	低	中偏高	高	高	↑	↗
柬埔寨	低	低	中	低	↗	→
美国	低	高	低	高	→	→

注:该表综合考虑了每个国家的地理位置、经济实力、对华关系、自身发展对所处通道的依赖度等多方面因素。其中,符号↑表示“影响概率显著上升”;符号↗表示“影响概率相对上升”;符号→表示“影响概率基本不变”;符号↓表示“影响概率显著下降”;符号↘表示“影响概率相对下降”。

2.2 预期经济价值及风险分析

从预期经济价值来看,如果中国船舶由马六甲海峡改走克拉运河,确实可以节约 1200 公里左右的航程,减少 3-5 天的航行时间,大型船舶每航次可节省成本约 30 万美元^[6]。长远来看,将惠及中国的广东、福建、上海、江浙等沿海地带,加快促进中国与东南亚、中东、非洲、欧洲各国的贸易往来,助推我国“一带一路”战略顺利实施。但另一方面,上述预期经济价值的实现,还要经受以下因素的考验:

表 3 拟建的克拉运河与巴拿马运河、苏伊士运河比较

运河项目	巴拿马运河	苏伊士运河	克拉运河
所属国家	巴拿马	埃及	泰国
沟通海洋	大西洋和太平洋	红海和地中海	太平洋与印度洋
节约运距	5,000~14,000 公里	5,500~8,000 公里	1,200 公里
施工周期	10 年	10 年	10~15 年

注:其中克拉运河节约运距及施工周期为预计数。

第一,开发克拉运河工程本身耗资巨大、工期较长,投资本身的经济效益不容乐观。2003 年的研究预计工程费用 250 亿美元(约相当于泰国当年 GDP 的 17.5%) 建设周期 10 年~15 年^[7]。参照苏伊士运河、巴拿马运河实际建设成本均大幅超过预算的经验,实际工程投资还要更为庞大(表 3)。

第二,与巴拿马运河和苏伊士运河分别节约运距 5000~14000 公里^[8]和 5500~8000 公里^[9]相比,克拉运河仅节约运距 1200 公里,提高运输效率的作用非常有限。

第三,与马六甲海峡所经过的新加坡、马来西亚相比,克拉运河周边的泰国南部五府和柬埔寨经济相对落后,港口及工业支持能力相对不足,中国船只经克拉运河的“经济附加值”不是很高。

第四,近年来,中国一方面加紧了产业转型升级,大量制造业向东南亚等国家转移,一方面加紧了对巴基斯坦、缅甸、柬埔寨等国的能源通道部署,未来中国本土货物贸易及能源运输对马六甲、克拉运河的总体需求可能不增反降。

2.3 预期地缘政治价值及风险分析

从地缘政治价值来看,开发克拉运河,似乎可以为中国增加“筹码”,增强与马来西亚、新加坡、印度尼西亚等马六甲海峡沿岸国家博弈实力,同时有利于加强中国与泰国、缅甸、柬埔寨等国经贸交流往来,在一定程度上增强中国在这一区域的影响力。但至少目前,克拉运河还难以充当中国经略南海的重要棋子。

第一,泰国。有专家认为,从外交层面看,开凿克拉运河可以提高泰国国际地位和外交影响力^[1]。但是,考虑到南部穆斯林聚居区的分离倾向与风险,泰国内部对克拉运河方案仍有较大顾虑^[7]。中国方面若(无论政府或民间)贸然支持推进,而泰南五府在他国挑唆下独立,中国在泰国的处境会非常尴尬,在国际上的形象会受到影响,开发克拉运河的整体战略意图也将大打折扣。

第二,新加坡。新加坡是没有资源的城市国家,依托国际航运立国,其石油冶炼、中转贸易、货物仓储等各个产业的繁荣,均在一定程度上有赖于航运业的发展。而开发克拉运河,必将冲击马六甲航道,对新加坡以及马来西亚、印度尼西亚的航运经济造成影响,引起三国(尤其是新加坡)不安,并出现与泰国关系的微妙变化。事实上,新加坡早就预见到了这种可能,并对克拉运河方案保持高度警惕,未来极有可能联合印、马等国在东盟范围内对泰国施加压力,并极力阻挠中国和日本的参与。

第三,日本。有专家认为,修建克拉运河的最大受益者是泰国,其次是日本,第三才是中

国^[9]。事实上,相比于中国,日本对克拉运河的需求有过之而无不及,过去也曾对克拉运河项目做过大量论证与可行性研究。但日本一方面难以独自承担如此浩大工程,另一方面又担心中国的参与将削弱其在亚洲范围内的地位。假如中国主导克拉运河的开发,日本则既可以坐享中国推动开发克拉运河带来的共享红利,又可借机挑拨中国与新、马、印尼等国关系,在策略选择上反而比中国更为主动。

第四,印度。对于中国推动开发克拉运河,印度也绝不会超然事外。近年来,印度正在积极修建塞述沙姆德伦运河,并在海上加强与斯里兰卡、马尔代夫的合作^[10];同时,又在借题发挥,极力渲染所谓的中国“珍珠链”战略,并进一步加强安达曼群岛的军事基地建设,在提升区域控制力方面提前布局。总之,开发克拉运河不仅仅是给中国增加一条新的战略运输通道,某种意义上也是对区域利益格局的一次重新洗牌。对于中国主导开发克拉运河,各相关国家得失与态度,是不容回避的问题。

3 开发克拉运河的时机与策略分析

按照 VRTS 分析法,如果某项目在战略价值和战略风险评估环节已经出现较严重误判,则基本不用再考虑后续的战略时机和策略组合问题。但为了充分展示 VRTS 分析的整个流程,以及克拉运河项目的样本作用,这里继续就该项目启动的时机和条件作一简要分析。

总体来看,当前中国推动开发克拉运河的条件还不具备,时机还不成熟。

第一,当前南海局势仍处于高度敏感期。中国在南海及毗邻区域的任何较大动作,都可能带来很多猜测,进而引发战略误判,甚至过激反应,同时给个别域外大国以干预口实,潜在风险很大。中国固然应当以本国战略利益为重,不必因过多顾忌而自缚手脚,但在价值风险都不太确定的条件下,也实在没必要再去挑动别国已经非常敏感的神经。

第二,中国尚未做好相关利益承接方案。克拉运河的开通及新航路的开辟,必将促进形成新的利益格局。由此带来的利益,不仅体现在交通运输成本的节约上,还将体现在新航路沿线的贸易、物流、金融、保险和加工制造等各大产业方面。但目前我们尚无相关方案,甚至相对成熟的讨论,来确保中国更好地获取这些新生利益。

第三,中国尚未帮利益受损国做好应对方案。新加坡、马来西亚和印度尼西亚等国,都是中国经略南海要重点交好的对象。但综合各方面情况看,在对待开发克拉运河这件事情上,目前这些国家还没有做好充分应对准备,中国也没有提出对这些国家有益的弥补性方案。如果中国强行推进项目实施,必将对中国在该地区的地缘关系造成非常恶劣的影响。

4 相关结论与启示

通过前文分析,不难得出以下结论:一是开发克拉运河对于中国增强能源运输安全和地缘关系影响有一定战略价值,但其实现要面临较多障碍和风险。二是当前政经形势背景并非开发克拉运河的最佳时机。中国推动开发克拉运河,根本目的不是开发克拉运河项目本身,而是要确保从该项目中获得丰厚的安全、经济与地缘战略收益。三是中国单方主导开发克拉运河,难免引起别国的无端猜测,甚至过激反应,给个别域外大国插手该地区事务制造更多可乘之机,非但不利于战略意图实现,甚至可能带来难以估量的经济、政治和军事风险。

随着中国国力的增强和国内产能严重过剩,中国许多重装设备生产商、工程外包商和金融机构等,均有较强意愿和能力走出国门,去实施类似于开发克拉运河这样庞大的工程项

目。但从克拉运河项目的相关分析来看,我们在推动“一带一路”建设和“两洋战略”相关项目实施时,要注意把握以下五个重要方面:一要客观评估项目价值和风险,避免出现战略误判。在关系国家重大战略利益的项目论证和实施上,一定要从国家战略利益大局出发进行全面理性评估。二要合理把握项目推进时机,注意保持战略定力。对于确有战略价值的项目,在实施上也要理性选择时机,尤其要避免被一些有影响力的利益集团所左右。三要注意科学制定实施策略,努力实现合作共赢。当前国际政经形势背景下,中国不妨战略上高调,方式上低调,在确保中国利益的前提下,努力与利益攸关方实现合作共赢。四要注意低调克制,保持运作回旋空间。对于重大国际项目,要创新思维,积极动用智库和外围游说力量,将“我要做”变成“由我做”,从而为自己争取更大运作回旋空间。五要注意着眼长远,做好替代性方案。谋划国际项目要有大视野、大思路,既要合理选择,争取做最具战略价值与意义的项目,又要避免急于求成,反倒让自己过于被动。

参考文献:

- [1] 任远喆. 克拉运河与中国的海洋安全[J]. 亚太安全与海洋研究, 2015(5):84-96.
- [2] Anat Arbhabhirama, Dhira Phantumvanit, John Elkington. Thai and natural resources profile: Is the resources base for Thailand's development sustainable[J]. Thailand Development Research Institute, 1987(1):13
- [3] 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(5):67-83.
- [4] Rini Suryati Sulong. The Kra Canal and Southeast Asian relations[J]. Journal of Current Southeast Asian Affairs, 2012(4):109-125.
- [5] 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(7):90-100.
- [6] 宋行云. 克拉运河: 像雾像雨又像风[J]. 世界知识, 2015(12):30-31.
- [7] 安维华. 南线: 四大构想的权衡[J]. 世界知识, 2006(8):17-21.
- [8] 李杰. 黄金水道: 巴拿马运河[J]. 现代军事, 2000(4):59-60.
- [9] 李杰. 世界航道的“十字路口”——苏伊士运河[J]. 现代军事, 2000(6):54-54.
- [10] 庾晋. 构想中的克拉地峡运河[J]. 交通与运输, 2003(6):17-17.
- [11] 唐鹏琪. 中国援建汉班托塔港与印度的反应[J]. 南亚研究季刊, 2014(2):27-33.

Enlightments and the VRTS analysis on the Kra Canal development

LIU Hui-yuan¹, JIN Feng-jun², DU De-bin³, ZHOU Qi-lei⁴,
ZHANG Zheng-feng⁴

(1. Regional Economies Research Institute, Shenzhen University, Shenzhen 518060, China;

2. Institute of Geographic Science and Natural Resources Research, CAS, Beijing 10010, China;

3. School of Urban and Regional Science, East China Normal University, Shanghai 200062, China;

4. College of Economics, Shenzhen University, Shenzhen 518060, China)

Abstract: Under the background of B & R and the Pacific & Indian Ocean
(下转第 92 页)

an entry point, this paper reconstructs the regional spatial construction of Shandong Province on the principles of hinterlands, the consistency of development goal and the integrity of administrative district. Furthermore, the paper proposes the new developing spatial structure which is 2 cores, 4 districts and 5 axes.

Key words: regional planning; road accessibility; regional spatial reconstruction; Shandong province



(上接第 72 页)

Strategies, all kinds of strategy has been proposed. And the suggestions for developing the Kra Canal, were thought to be very important for China to break the Malacca dilemma. However, this paper discussed the construction of Kra Canal from the perspective of strategic value, risk, timing and so on, pointed out that the value has been overestimated, the strategic risk has been undervalued. Then, the article suggested that China should consider the timing and the scheduling carefully, and prepare to give up the plan of building Kra Canal and think about the alternative solutions. And finally, we put forward some suggestions on other large projects, too.

Key words: Kra Canal; Malacca dilemma; VRTS analysis