



# Проект Тайского канала как альтернатива Малаккскому проливу в условиях формирующегося многополярного порядка

Е.С. Пыльцина, Г.Д. Толорая

Институт Китая и современной Азии РАН

Статья посвящена комплексному анализу проекта строительства глубоководного канала через перешеек Кра, который представляет собой потенциальный альтернативный маршрут Малаккскому проливу. Авторы исследуют проект в трёх измерениях: исторической обусловленности, современных вызовах и обширных геополитических последствиях. Идея канала, восходящая к инициативе Короля Нарая 1677 г., сегодня приобрела особую актуальность в свете колоссальной перегрузки Малаккского пролива, через который ежегодно проходит до 90 000 судов, и ряда политических факторов, прежде всего, американо-китайским противоречий и присоединения Таиланда и Малайзии к БРИКС в качестве партнёров. С логистической точки зрения, канал Кра обещает определённую экономию: сокращение морского пути на примерно 700 миль и уменьшение времени транзита на трое суток. Проект способен стать катализатором роста для Таиланда и одновременно переформатировать расстановку сил в регионе. Участие в проекте под эгидой новых глобальных структур, в частности БРИКС, может не только решить вопрос финансирования, но и стать для королевства ключевым рычагом укрепления своего международного статуса. Проект может стать элементом морского «Пояса и Пути» КНР, поскольку его строительство позволит решить «Малаккскую дилемму» и снизить уязвимость Китая, для которого пролив является основным путём поставок 80% нефти. Создание канала может угрожать стратегическому доминированию Сингапура и ослабляет контроль США над критическими морскими коммуникациями в Индо-Тихоокеанском регионе. Однако реализация дорогостоящего проекта, оценочная стоимость которого составляет не менее 30 млрд долл., помимо неясности источника финансирования, сталкивается с критическими препятствиями (экологические риски, внутренняя политическая поляризация и сопротивление местного населения Таиланда, противодействие ряда внешних игроков, имеющих влияние в местных элитах). Вследствие сказанного, проект Кра остаётся гипотетическим, но его стратегическая значимость гарантирует его постоянное присутствие в региональной и глобальной повестке. Несмотря на эти вызовы, Тайский канал остаётся мощным потенциальным инструментом для трансформации логистических цепочек и морской транспортной сети в регионе и усиления её конкурентоспособности в эпоху глобальной турбулентности. В заключение авторы рассматривают потенциальные выгоды от реализации данного проекта для России

УДК: 327(5-12)+339.5+656.6

Поступила в редакцию: 18.06.2025

Принята к публикации: 19.12.2025

**Ключевые слова:** Канал Кра, Тайский канал, Малаккский пролив, Малаккская дилемма, морские коммуникации, Юго-Восточная Азия, БРИКС, инициатива «Один пояс, один путь», многополярность, стратегические морские маршруты

С древних времён Малаккский полуостров представлял собой естественное препятствие для торговых маршрутов, связывающих Индийский и Тихий океаны. Идея строительства канала через перешеек Кра на его северной части восходит к XVII в. Однако на протяжении всей истории проект сталкивался с серьёзным сопротивлением, и спустя более четырёх столетий – несмотря на проведённые исследования, подготовленные технико-экономические обоснования и выданные концессии – канал Кра, или Тайский канал, остаётся нереализованным.

Тем не менее проект неизменно возвращается в повестку. Его потенциальная реализация способна изменить конфигурацию морских коммуникаций и оказать заметное влияние на экономическую динамику Юго-Восточной Азии. В условиях формирования многополярного мирового порядка канал приобретает и выраженное геополитическое измерение, в том числе в контексте усиления новых международных объединений, таких как БРИКС. Расширение мировой торговли<sup>1</sup>, особенно в сфере энергоносителей<sup>2</sup> и контейнерных перевозок, усиливает потребность в надёжных и эффективных морских маршрутах. Однако представление о канале исключительно как об инструменте сокращения времени и издержек перевозки сталкивается с реальностью стратегического соперничества и борьбы за контроль над ключевыми транспортными узлами.

Цель настоящего исследования – комплексный анализ исторических предпосылок, экономической реализуемости и политико-стратегических последствий проекта Тайского канала. Актуальность темы определяется его возможным воздействием на региональную безопасность и баланс сил в Юго-Восточной Азии. В условиях нарастающей геополитической турбулентности дискуссия о канале становится элементом более широкого стратегического анализа трансформации регионального порядка.

Анализ данного проекта требует учёта совокупности экономических и политических факторов. Его рассмотрение через призму политической географии и смежных дисциплин позволяет проследить историческую преемственность идеи и выявить её современное стратегическое измерение. В качестве

<sup>1</sup> WTS. Key insights and trends 2024. *WTO*. URL: [https://www.wto.org/english/res\\_e/statis\\_e/world\\_trade\\_statistics\\_e.htm](https://www.wto.org/english/res_e/statis_e/world_trade_statistics_e.htm) (accessed 07.03.2026)

<sup>2</sup> Oil Market Report. *IEA*. 12.12.2024. URL: <https://www.iea.org/reports/oil-market-report-december-2024> (accessed 07.03.2026)

актуальной аналитической рамки для оценки перспектив проекта может выступать концепция «евразийской дуги нестабильности» (Колотов 2014), описывающая протяжённую зону управляемой дестабилизации, опоясывающую континент от Атлантики до Тихого океана.

Современное осмысление данного противостояния отражено в работах отечественного классика А.Д. Богатурова (Богатуров 2004), проанализировавшего внешнеполитическую стратегию США, направленную на «размягчение» и «разрыхление среды» в ключевых регионах Евразии с целью минимизации сопротивления при переустройстве международного порядка в собственных интересах. Уже в 2004 г. Богатуров предвидел «азиатизацию НАТО» и отход от принципов обеспечения безопасности на региональной основе. Сегодня это проявляется в активизации военно-политических форматов и проамериканских структур в регионе (AUKUS, QUAD, JAKORUS, AP4),<sup>3</sup> а также в наращивании военного присутствия США в АТР. В данном контексте давление на Таиланд с целью срыва реализации проекта канала может рассматриваться как элемент «стратегии перемалывания», направленной на недопущение укрепления стратегических позиций Китая и его партнёров.

В силу своей значимости канал Кра на протяжении длительного времени привлекает внимание научного сообщества. Первые упоминания о нём встречаются в записках европейских путешественников по Юго-Восточной Азии – в работах Макгрегора (MacGregor 1896), Смита (Smyth 1898), Лофтуса (Loftus 1883), где анализировались потенциальные выгоды строительства канала в XIX в. Эти труды формируют исторический контекст проекта, раскрывая предпосылки его возникновения и отражая баланс сил соответствующих эпох. К числу подобных исследований относятся и более поздние работы историков Кларенса (Clarence 2012), Сулонга (Sulong 2012), Грэхэма (Graham 1975), Голдмана (Goldman 1972) и Брэйли (Brailey 1999), в которых подробно освещается история обсуждения проекта, при этом подчёркивается, что канал Кра на протяжении веков оставался скорее политико-стратегической идеей, нежели реализованной инфраструктурной реальностью.

С середины XX в. в научном дискурсе появляются публикации, посвящённые различным аспектам проблематики канала Кра. Помимо географических и климатических условий, в этих работах анализируется финансовая реализуемость проекта, оцениваются потенциальные экономические выгоды его строительства<sup>4</sup>. Так, малазийские исследователи Рахман, Салех и Наджиби (Rahman et al. 2016), а также вьетнамский специалист по судоходству Фан (Phan 2022)

<sup>3</sup> Gubin A. 2022. The East Expands into NATO: Japan's and South Korea's New Approaches to Security. *RIAC*. 11.08.2022. URL: <https://russiancouncil.ru/en/analytics-and-comments/analytics/the-east-expands-into-nato-japan-s-and-south-korea-s-new-approaches-to-security/> (accessed 07.03.2026)

<sup>4</sup> Lane A. 2015. The impacts of Thailand's prospective Kra Canal. *Global issues*. URL: [AndyLane-PT66-3.pdf](#) (accessed 07.03.2026)

рассматривают возможные изменения в моделях морского бизнеса и в целом дают позитивную оценку влиянию канала на региональную торговлю. Одновременно в литературе поднимаются и политические аспекты реализации проекта – прежде всего вопрос о перераспределении ролей в региональной торговле и системе морских коммуникаций, что неизбежно затронет позиции соседних государств и потребует корректировки их стратегий взаимодействия с Таиландом (Dwicahyo, Saragih 2024).

Сингапурские эксперты уделяют данной теме особенно пристальное внимание, что вполне объяснимо с учётом потенциального влияния канала на статус города-государства как ключевого логистического узла региона. В их оценках нередко прослеживаются опасения, что Тайский канал способен существенно ослабить доминирующие позиции Сингапура в морской торговле. Вместе с тем реализация проекта представляется им маловероятной – в силу внутривнутриполитической нестабильности в Таиланде, дефицита политической воли и ограниченности финансовых ресурсов. Кроме того, высказывается мнение о том, что проект неизбежно столкнётся с серьёзным противодействием со стороны США, чьи стратегические интересы в регионе могут быть затронуты его реализацией.

### Канал Кра в ретроспективе

Древнейшие торговые пути в Азии были вынуждены огибать Малаккский полуостров, разделяющий Индийский и Тихий океаны. Узкий Малаккский пролив, на протяжении веков служивший безальтернативным водным маршрутом, отличался сложными навигационными условиями и небезопасностью, в том числе из-за пиратства. Уже в ранние эпохи правители региона обращали внимание на перешеек Кра – самый узкий участок суши на севере Малаккского полуострова, отделяющий Андаманское море от Сиамского залива.

Первый проект канала через перешеек Кра датируется 1677 г., когда сиамский король Аютии Нарай поручил французскому инженеру де Ламару разработку проекта судоходной артерии, соединяющей два моря. Первоначально замысел носил преимущественно торгово-экономический характер, однако впоследствии рассматривался и в военном измерении. Тем не менее техническая сложность и высокая стоимость строительства в условиях того времени не позволили реализовать проект. Как подчёркивается в работах историков и инженеров, главным ограничителем выступали именно технологические факторы (Clarence 2012: 71–80).

В XIX в., на фоне расширения колониального присутствия европейских держав в Юго-Восточной Азии, идея канала Кра вновь оказалась в центре внимания. Первоначальный интерес проявляла Великобритания, стремившаяся сократить морской путь из Индии в Китай. По возвращении из миссии в Сиам в 1855 г. Джон Боуринг, британский губернатор Гонконга, отмечал, что канал

через перешеек Кра «будет следующим по важности после тех, которые были предложены для пересечения Дарьенского перешейка в Америке и Суэцкого перешейка в Египте» (Strangio 2020: 132–139). Однако наличие уже контролируемого Британией маршрута через Сингапур и Малаккский пролив, а также высокая стоимость проекта снизили британский энтузиазм.

Ситуацией попыталась воспользоваться Франция, стремившаяся укрепить своё влияние в Индокитае и рассматривавшая канал как инструмент создания собственного опорного пункта в регионе и противовес британскому доминированию. В ответ Великобритания, осознавая стратегическое значение Сингапура и Малаккского пролива для своей морской торговли, заняла жёсткую позицию против любых альтернативных маршрутов. Опасения заключались в том, что строительство канала через Таиланд ослабит позиции Сингапура и подорвёт британское влияние в региональной торговле.

Осторожное сиамское правительство, опасавшееся иностранной интервенции и втягивания страны в территориальные споры, сопротивлялось как британскому, так и французскому участию в реализации проекта. Балансируя дипломатические отношения с европейскими державами и одновременно стремясь сохранить суверенитет, Сиам предпочёл блокировать любые попытки продвижения идеи канала через перешеек Кра в этот период. В 1897 г. Великобритания настояла на подписании с Сиамом секретного соглашения, фактически запрещавшего строительство канала и закреплявшего приоритет Сингапура как ключевого узла, контролировавшего Малаккский пролив.

Во второй половине XX в. идея канала Кра вновь оказалась в поле внимания Бангкока и периодически рассматривалась как элемент инфраструктурной стратегии страны. При этом у проекта существовали как активные сторонники, так и влиятельные оппоненты. В числе последних был премьер-министр Сингапура Ли Куан Ю, который в 1960-х гг. в беседе с высокопоставленным тайским дипломатом охарактеризовал перспективу строительства канала как «кошмарный сон» для Сингапура, учитывая потенциальную угрозу его положению как ведущего логистического центра региона (Strangio 2020: 138).

В тайском экспертном сообществе распространена точка зрения, согласно которой сингапурские интересы могли оказывать влияние на позицию отдельных тайских лиц, принимающих решения, усиливая скепсис в отношении проекта. Хотя подобные оценки не всегда подкреплены документально, они отражают восприятие канала как фактора, затрагивающего сложившийся баланс экономических выгод в регионе.

Нефтяной кризис 1970-х гг. вновь актуализировал идею поиска более коротких и эффективных транспортных маршрутов. В 1972 г. продвижение проекта поддержала американская компания Tippetts-Abbett-McCarthy-Stratton<sup>5</sup>.

<sup>5</sup> Aguiar P. 2015. Kra Canal: The Impossible Dream of Southeast Asia Shipping. *Geopolitical Monitor*. 16.04. URL: <https://www.geopoliticalmonitor.com/kra-canal-the-impossible-dream-of-southeast-asia-shipping/> (accessed 07.03.2026)

Тем не менее Бангкок вновь отказался от его реализации, ссылаясь на чрезмерную стоимость и возможное негативное влияние на экономическое и стратегическое равновесие в регионе.

У проекта имелись и активные сторонники. В 1970-е гг. одним из наиболее последовательных его приверженцев стал видный тайский бизнесмен, советник Ассоциации тайландских каналов Пакди Ланапура. Он публиковал книги, организовывал конференции и настойчиво продвигал идею строительства канала. По его мнению, рост судоходного трафика и сохраняющиеся риски в Малаккском проливе делали Тайский канал не только целесообразным, но и в перспективе неизбежным (Strangio 2020: 138).

В последующие десятилетия к проекту в Таиланде неоднократно возвращались. Убеждённым сторонником канала был бывший премьер-министр Таксин Чинават. В период его пребывания у власти предпринимались попытки возродить проект при поддержке Сената. Однако внутривластный конфликт, завершившийся военным переворотом и отстранением Таксина, прервал эти инициативы. Приход к власти его дочери Пхетхонгтхан Чинават и её отставка летом 2025 г., что некоторые наблюдатели интерпретировали как возможный конец «династии Чинават», придали дискуссии вокруг канала дополнительный политический оттенок. Тем не менее в очередной раз ожидания скорой реализации проекта не оправдались.

В качестве альтернативы был предложен менее затратный и формально более простой в реализации проект Land Bridge. Он предусматривает строительство двух глубоководных портов – в провинции Чумпхон (со стороны Сиамского залива) и в провинции Ранонг (со стороны Андаманского моря), соединённых примерно 90-километровым коридором автомагистралей, железнодорожных путей и трубопроводов. Однако такая модель предполагает двойную перегрузку грузов, таможенное оформление и сухопутный транзит, что может снизить её привлекательность для судоходных компаний. Особенно это касается контейнеровозов нового поколения вместимостью 30–50 тыс. TEU, которые не способны проходить через Малаккский пролив и для которых полноценный судоходный канал мог бы стать более прямой альтернативой маршруту вокруг мыса Доброй Надежды.

В экспертной среде высказываются также предположения о том, что активное продвижение проекта Land Bridge может косвенно отвечать интересам внешних акторов, не заинтересованных в реализации канала Кра. Подобные оценки отражают высокий уровень политизации дискуссии вокруг данного инфраструктурного замысла и его воспринимаемую геостратегическую значимость.

С появлением китайской инициативы «Один пояс, один путь» и на фоне обострения стратегического соперничества между Китаем и США внимание к проекту Тайского канала заметно усилилось. В 2014 г. дискуссия вокруг него вновь активизировалась, а в 2015 г. был подписан меморандум о намерениях

по строительству канала между компаниями China-Thailand Kra Infrastructure Investment & Development Co Ltd и Asia Union Group Co Ltd. Официальные власти Китая и Таиланда впоследствии дистанцировались от данного документа, подчёркивая его негосударственный характер.

В экспертной среде распространена точка зрения, что обеспокоенность США перспективой усиления китайского военно-морского присутствия в Индийском океане и создания альтернативного транспортного коридора, способного снизить уязвимость Китая, в том числе в вопросе поставок ближневосточной нефти, могла способствовать активизации оппозиционных настроений внутри Таиланда, в том числе по линии экологических организаций<sup>6</sup>. В результате проработка проекта вновь затормозилась.

В 2018 г. посол КНР в Таиланде публично обозначил возможность финансирования канала в рамках инициативы «Один пояс, один путь», что побудило тогдашнего премьер-министра Прайюта Чан-Оча инициировать проведение нового технико-экономического исследования. Сторонники проекта рассчитывали, что финансовые возможности и инженерный потенциал Китая позволят реализовать замысел, не воплощённый в предыдущие эпохи. Однако, несмотря на восприятие меморандума китайской стороной как политического сигнала, практическая реализация вновь затянулась. В этот период в целом наблюдалось замедление ряда китайских инфраструктурных проектов в Таиланде. Так, в 2017–2018 гг. прогресс в строительстве 250-километровой железнодорожной линии оказался минимальным. По данным ряда источников, это сопровождалось серьёзными разногласиями между сторонами (Strangio 2020: 140).

Дополнительным фактором выступает сложный цивилизационно-политический баланс Таиланда. Несмотря на углубление связей с Китаем, королевство сохраняет тесные отношения с западными странами, прежде всего в сфере обороны и образования. Тайские элиты могут демонстрировать критическое отношение к отдельным аспектам западной политики, однако продолжают поддерживать устойчивые институциональные и военные контакты с США и их союзниками.

Тем не менее стратегическая идея соединения Андаманского моря и Сиамского залива не утрачивает актуальности. Привлекательность проекта для Таиланда обусловлена его потенциальными экономическими и геополитическими дивидендами. В 2024 г. премьер-министр Сретта Тависин вновь вынес инициативу на международный уровень, представив её руководству США, Китая и Японии в поисках инвестиций и партнёрства. Пришедшая к власти в том же году Пхетхонгтан Чинават, несмотря на последующую отставку, также активно поддержала обсуждение проекта, рассматривая его как инструмент

---

<sup>6</sup> утверждалось, что канал может поставить под угрозу мангровые леса и местную эндемичную фауну.

усиления региональной роли Таиланда. Это свидетельствует о том, что мега-проект сохраняет значимость в стратегическом мышлении тайских элит вне зависимости от текущей внутривнутриполитической конфигурации.

### Экономические перспективы и политические вызовы

Экономическая составляющая проекта Тайского канала включает комплекс взаимосвязанных вызовов, затрат и потенциальных выгод, что делает вопрос его финансовой целесообразности неоднозначным.

Существуют различные оценки стоимости и сроков реализации, зависящие от выбранного маршрута и инженерных решений. По данным ряда исследований, минимальная оценка составляет 20–25 млрд долл. (Tseng, Pilcher 2024), однако итоговая сумма варьируется в зависимости от протяжённости трассы (примерно 50–100 км)<sup>7</sup>, выбранной модели строительства – на уровне моря (по аналогии с Суэцким каналом) либо со шлюзами (по примеру Панамского канала)<sup>8</sup>, масштабов глубоководных портов на Сиамском заливе и Андаманском море, а также развития подъездной инфраструктуры. Дополнительные расходы связаны с выкупом земель, возможным переселением населения, затрагиванием части национального парка Кхао Сок и необходимостью реализации экологических компенсаторных мер. Сроки строительства оцениваются в 10–12 лет, а с учётом процедур согласования – до 12–15 лет<sup>9</sup>.

В случае реализации канал может стать альтернативой Малаккскому проливу, сократив морской маршрут примерно на 2000 км<sup>10</sup>, что потенциально приведёт к снижению времени транзита и логистических издержек.

Основным выгодоприобретателем проекта стал бы Таиланд. Реализация канала рассматривается не только как инфраструктурное достижение, но и как стратегический инструмент укрепления международных позиций страны. Этот замысел, обсуждаемый на протяжении десятилетий, предполагает ряд трансформационных эффектов для национальной экономики и регионального развития. По оценкам ряда изучавших вопрос на протяжении многих лет местных специалистов «дело не в недостатки данных исследований и аргументов, а в недостатке решимости»<sup>11</sup>.

<sup>7</sup> Войтенко М. 2015. Зачем канал Кра Таиланду и в чём тут китайский интерес. *Новая газета*. 28.05. URL: <https://novayagazeta.ru/articles/2015/05/28/64305-zachem-kanal-kra-tailandu-i-v-chem-tut-kitayskiy-interes> (дата обращения: 07.03.2026)

<sup>8</sup> Канал на уровне моря проще для судоходства, но требует больше земляных работ через горный хребет; шлюзы сложнее технологически, но могут сократить объём работ.

<sup>9</sup> Aguiar P. 2025. Kra Canal: The Impossible Dream of Southeast Asia Shipping. *Geopolitical Monitor*. 16.04. URL: <https://www.geopoliticalmonitor.com/kra-canal-the-impossible-dream-of-southeast-asia-shipping/> (accessed: 07.03.2026)

<sup>10</sup> Kra Canal: digging a shipping route across Thailand. 2016. *Ship Technology*. 12.01. URL: <https://www.ship-technology.com/features/featurekra-canal-rail-to-the-rescue-4669058/> (accessed 07.03.2026)

<sup>11</sup> Toloraya G. 2025. Thai Kra Canal: A Golden economic opportunity from the BRICS perspective. *TRCC*. 24.02. URL: <https://trcc.or.th/news/tpost/y1azvpakz1-trcc-members-to-attend-exclusive-discuss> (accessed 07.03.2026)

По ряду оценок, строительство канала может позволить Таиланду перехватить часть грузопотока, проходящего сегодня через перегруженный Малаккский пролив, и принести экономике до 370 млрд долл., обеспечив прирост ВВП на 1,5–2 п.п.<sup>12</sup> Однако совокупная экономическая эффективность проекта во многом будет зависеть от его интеграции с развитием прилегающих территорий и сопутствующей инфраструктуры.

Реализация канала способна стать драйвером формирования комплексного морского кластера, включающего развитие портовой инфраструктуры, логистических центров, судостроения и судоремонта, а также смежных отраслей в южных провинциях Таиланда. Расширение портовых мощностей и сопутствующих сервисов, по оценкам тайских исследователей, может обеспечить создание десятков тысяч рабочих мест<sup>13</sup>, стимулировать малый и средний бизнес и повысить инвестиционную привлекательность региона. Для южных провинций, традиционно отстающих в социально-экономическом развитии и подверженных сепаратистским настроениям, проект мог бы стать фактором структурной модернизации, способствуя сокращению дисбаланса между столичным центром и периферией<sup>14</sup>, и укреплению социальной интеграции.

Одновременно реализация проекта требует масштабных вложений в сопутствующую инфраструктуру, что потенциально закладывает основу для долгосрочного роста и повышения конкурентоспособности национальной экономики. На фоне замедления темпов роста, колеблющихся около 2% и демонстрирующих тенденцию к снижению<sup>15</sup>, тайские элиты рассматривают инфраструктурные мегапроекты как инструмент оживления экономической динамики. Экономическая составляющая традиционно остаётся центральным элементом государственной стратегии, что усиливает привлекательность инициатив, способных обеспечить заметный инвестиционный импульс.

Вместе с тем ключевым ограничением остаются значительные капитальные затраты и длительные сроки окупаемости. В условиях умеренного роста и ограниченных бюджетных ресурсов самостоятельное финансирование проекта представляется затруднительным и неизбежно повлекло бы рост государственного долга. Это делает Таиланд зависимым от привлечения внешнего капитала, прежде всего китайского, в рамках инициативы «Один пояс, один путь». Однако одновременно возникает опасение, что масштабное участие

<sup>12</sup> Storey I. 2024. The Kra land bridge: Thailand's white elephant comes charging back. *ThinkChina*. 25.01. URL <https://www.thinkchina.sg/economy/kra-land-bridge-thailands-white-elephant-comes-charging-back> (accessed 07.03.2026)

<sup>13</sup> Ibid.

<sup>14</sup> Thailand Economic Monitor July 2024: Unlocking the Growth Potential of Secondary Cities. 2024. *World Bank Group*. URL: <https://documents1.worldbank.org/curated/en/099062924133030977/pdf/P50100914f725005f1b9211803e7e17020a.pdf> (accessed 07.03.2026)

<sup>15</sup> The World Bank Data. URL: <https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.KD.ZG?locations=TH> (accessed 07.03.2026)

Китай может привести к снижению национального контроля над стратегическим активом и придать проекту выраженное геополитическое измерение (Tseng, Pilcher 2024).

В то же время анализ потенциальных доходов указывает на значительную финансовую неопределённость проекта. Ключевое экономическое преимущество канала – сокращение маршрута примерно на 1200 км и экономия 2–3 дней плавания – выглядит сравнительно умеренным по сравнению с эффектом Панамского или Суэцкого каналов. Как отмечают эксперты, по масштабам экономии он «несопоставим с Панамским каналом», который сокращает путь более чем на 13 тыс. км. Это обстоятельство ставит под сомнение готовность судоходных компаний оплачивать высокие транзитные сборы. Согласно финансовым расчётам, для достижения окупаемости каналу необходимо привлечь не менее 90 000 контейнеровозов ежегодно. Обеспечение такого объёма трафика на начальном этапе эксплуатации оценивается как крайне сложная задача (Tseng, Pilcher 2024).

Как отмечалось ранее, на текущем этапе тайское руководство склоняется к реализации проекта «сухопутного моста» (Land Bridge). Его экономическая модель предполагает строительство двух глубоководных портов – в Ранонге (Андаманское море) и Чумпхоне (Сиамский залив), соединённых современной автомагистралью и двухпутной железной дорогой. Официально заявляется, что реализация проекта позволит сократить время перевозки на четыре дня и снизить транспортные издержки на 15%. Также предполагается создание до 280 тыс. рабочих мест и увеличение ВВП страны на 1,5%, что должно закрепить за Таиландом статус ключевого логистического узла Юго-Восточной Азии<sup>16</sup>.

Однако данный проект сопряжён с существенными финансовыми рисками. Его реализация требует привлечения значительных частных инвестиций и использования механизмов государственно-частного партнёрства. Несмотря на заявления об интересе со стороны более чем ста компаний, ни одна из крупных международных судоходных линий пока не взяла на себя твёрдых финансовых обязательств. В целях повышения инвестиционной привлекательности правительство Таиланда планирует сформировать инфраструктурный фонд объёмом около 9 млрд долл., предлагая инвесторам гарантированные доходы. Тем не менее остаётся открытым вопрос о способности проекта обеспечить достаточный грузопоток для достижения заявленных показателей окупаемости. Проектная мощность портов – 19,4 млн TEU в Ранонге и 13,8 млн TEU в Чумпхоне – выглядит весьма амбициозной на фоне того, что в 2023 г. порт Ранонг обработал всего 1323 TEU<sup>17</sup>.

<sup>16</sup> Mark E. 2025. Thailand's Land Bridge: Navigating Geopolitical and Investor Concerns. *ISEAS Perspective*. № 13. 18.02. URL: [https://www.iseas.edu.sg/wp-content/uploads/2025/01/ISEAS\\_Perspective\\_2025\\_13.pdf](https://www.iseas.edu.sg/wp-content/uploads/2025/01/ISEAS_Perspective_2025_13.pdf) (accessed 07.03.2026)

<sup>17</sup> Mackey M. 2024. Who needs this landbridge? *International Transport Journal*. 20.08. URL: <https://www.transportjournal.com/en/home/news/artikeldetail/who-needs-this-landbridge.html> (accessed 07.03.2026)

Фундаментальным экономическим вызовом выступает сама логистическая модель «сухопутного моста». Она предполагает двойную перегрузку контейнеров, что неизбежно связано с дополнительными затратами, рисками повреждения грузов, ростом страховых издержек и вероятными задержками. Координация работы судов, перегрузочной техники, автомобильного и железнодорожного транспорта с целью минимизации простоев потребует значительных инвестиций в технологические решения и подготовку персонала. В условиях, когда конкурирующие порты – такие как сингапурский Туас Порт (планируемая мощность до 65 млн TEU) и малайзийский Порт Кланг (расширяемый до 27 млн TEU)<sup>18</sup> – обеспечивают бесшовный транзит без дополнительной перевалки, сравнительное экономическое преимущество тайского «моста» выглядит неопределённым. В этой связи экономия в 3–4 дня морского пути может оказаться недостаточной для компенсации сопутствующих издержек и рисков.

В 2024–2025 гг. внутриполитическая ситуация в Таиланде остаётся сложной и многослойной. На политическом поле взаимодействуют консервативные силы, демократические движения и представители бизнес-элит. Общественные протесты отражают стремление к институциональным реформам при сохраняющемся влиянии военных и традиционных центров силы. Конфликт между запросом на демократизацию и консервативной инерцией формирует атмосферу неопределённости, что затрудняет реализацию масштабных инфраструктурных проектов.

В этом контексте противники канала указывают на риск того, что его строительство может физически разделить южные провинции страны, где сохраняются сепаратистские настроения, усилив их изоляцию<sup>19</sup>. Сторонники проекта, напротив, подчёркивают, что ключевой причиной напряжённости в этих регионах остаётся экономическая отсталость, и именно развитие инфраструктуры и создание рабочих мест способны способствовать их интеграции в общенациональное пространство.

Дополнительным ограничителем остаётся проблема коррупции, требующая последовательного укрепления институтов и механизмов подотчётности. Таиланд традиционно занимает невысокие позиции в международных рейтингах восприятия коррупции, и в последние годы соответствующие показатели демонстрируют ухудшение: в 2024 г. индекс снизился до 34 пунктов<sup>20</sup>. Это усиливает риски при реализации капиталоемких проектов и может осложнить привлечение частных инвестиций.

<sup>18</sup> Mackey M. 2024. Who needs this landbridge? *International Transport Journal*. 20.08. URL: <https://www.transportjournal.com/en/home/news/artikeldetail/who-needs-this-landbridge.html> (accessed 07.03.2026)

<sup>19</sup> Rossi R. 2025. The Kra Canal: A Controversial Infrastructure for The Asia-Pacific. *SpecialEurasia*. 03.03. URL: <https://www.specialeurasia.com/2025/03/03/kra-canal-asia-pacific/> (accessed 07.03.2026)

<sup>20</sup> Thailand slips one place to 107 in Corruption Perceptions Index. 2025. *The Nation*. 11.02. URL <https://www.nationthailand.com/news/world/40046162> (accessed 07.03.2026)

Вместе с тем внутренняя и внешняя экономическая конъюнктура создаёт для тайских элит определённое окно возможностей. Усиление тарифных противостояний и глобальная экономическая турбулентность стимулируют поиск альтернативных источников роста и инструментов диверсификации внешне-экономических связей. В этих условиях инфраструктурные инициативы, способные укрепить роль страны в региональных логистических цепочках, вновь приобретают стратегическое значение.

### Геополитические ставки

В условиях резких изменений геополитической конъюнктуры и трансформаций во внутривосточной ситуации самого Таиланда формируются предпосылки для того, чтобы дискуссия вокруг проекта приобрела новое измерение. В числе факторов, усиливающих его актуальность, следует отметить присоединение Таиланда к формату партнёрства с БРИКС. В этом контексте проект канала может рассматриваться как своего рода вклад страны в укрепление данного объединения, претендующего на более заметную роль в формирующемся многополярном порядке.

В настоящее время БРИКС проявляет осторожность в вопросе расширения, сделав исключение лишь для Индонезии – регионального конкурента Таиланда. При этом, по оценкам ряда наблюдателей, Бангкок не демонстрирует достаточной настойчивости в продвижении своей кандидатуры. Контроль над новым торговым коридором – условным «мостом между двумя океанами» – мог бы существенно усилить переговорные позиции Таиланда и повысить его статус в рамках объединения. Тайские эксперты рассматривают канал Кра как «стратегический инструмент, способный изменить международную роль страны»<sup>21</sup>.

Дополнительную значимость проект приобретает в условиях смещения центра глобальной напряжённости из Европы в Азию, где усиливаются признаки системного соперничества. В XXI в. США рассматривают Китай в качестве основного стратегического оппонента. Устойчивый экономический рост КНР (в среднем 4–5% в год при масштабах её экономики) сопровождается активной модернизацией вооружённых сил, развитием военно-морского флота, совершенствованием ракетных систем, укреплением ядерного потенциала и технологическими прорывами в сфере искусственного интеллекта и беспилотных систем. Восприятие этих процессов в Вашингтоне как ускоряющейся динамики усиления Китая придаёт дополнительное значение любым инфраструктурным инициативам, способным изменить конфигурацию морских коммуникаций в регионе.

<sup>21</sup> Данные получены авторами лично в ходе закрытой экспертной встречи из выступления Bundit Sripa. Thai Canal: A New Artery in Global Logistics and Thailand's Golden Opportunity in the Transshipment Market. 28.05.2025

США демонстрируют готовность активно реагировать на усиление Китая. На форуме «Шангри-Ла диалог» в Сингапуре в 2025 г. министр обороны США Пит Хэгсит подчеркнул, что ключевым приоритетом американской стратегии в регионе становится сдерживание КНР<sup>22</sup>. В американском экспертном дискурсе всё чаще высказывается мнение, что дальнейшее усиление Китая без создания эффективных механизмов ограничения его возможностей может привести к изменению военно-стратегического баланса в западной части Тихого океана.

В результате обстановка в Восточной Азии приобретает всё более напряжённый характер. США традиционно используют широкий спектр инструментов внешнеполитического давления – от наращивания военного присутствия до гибридных методов воздействия и санкционных механизмов. В этом контексте одним из наиболее чувствительных элементов китайской экономики рассматривается международная морская торговля, поскольку около 90% внешнеторгового оборота КНР осуществляется морским путём<sup>23</sup>.

В китайских морских логистических цепочках выделяются два наиболее уязвимых узла. Первый – Тайваньский пролив, через который проходит около 24% морской торговли Китая. Второй – Малаккский пролив, обеспечивающий примерно 64% морского трафика КНР и до 80% импорта нефтепродуктов<sup>24</sup>. Протяжённостью около 800 км, Малаккский пролив остаётся кратчайшим морским маршрутом между Индийским океаном и Южно-Китайским морем и играет ключевую роль в обеспечении торговых связей Китая с Африкой, Европой и Ближним Востоком.

Исторический опыт показывает, что контроль над морскими коммуникациями способен оказывать решающее влияние на стратегические расчёты государств. В этом смысле дискуссия о возможной блокировке или ограничении доступа к Малаккскому проливу занимает важное место в китайском стратегическом мышлении. Одновременно в ряде аналитических оценок высказывается предположение, что усиление давления на уязвимые участки китайских логистических маршрутов может рассматриваться как инструмент сдерживания. Подобные сценарии интерпретируются как попытка изменить поведение Пекина за счёт повышения внешних рисков, что усиливает общий уровень нестабильности в регионе.

В данном контексте представляется закономерным, что Китай проявляет повышенный интерес к созданию альтернативного логистического маршрута через Таиланд в рамках реализации инициативы «Один пояс, один путь».

<sup>22</sup> Remarks by Secretary of Defense Pete Hegseth at the 2025 Shangri-La Dialogue in Singapore (As Delivered), 2025. *US Department of War*. 31.05.2025. URL: <https://www.war.gov/News/Speeches/Speech/Article/4202494/remarks-by-secretary-of-defense-pete-hegseth-at-the-2025-shangri-la-dialogue-in/> (accessed 07.03.2026)

<sup>23</sup> Сушенцов А., Безруков А. (ред). 2025. Сценарии противостояния США и Китая: последствия для России. *Консалтинговое агентство МГИМО «Евразийские стратегии»*. 09.06. URL: <http://eurasian-strategies.ru/media/insights/3536/> (дата обращения: 07.03.2026.)

<sup>24</sup> Сушенцов А.А. 2025. Последствия конфронтации США и КНР для России. *YouTube-канал Андрея Сушенцова*. URL: <https://www.youtube.com/watch?v=-maC1G2DnjE> (дата обращения: 07.03.2026)

Для Пекина снижение зависимости от Малаккского пролива является одним из приоритетных направлений обеспечения национальной безопасности. Термин «Малаккская дилемма» был введён в оборот в 2003 г. тогдашним генеральным секретарём КПК Ху Цзиньтао для обозначения стратегической уязвимости Китая, обусловленной высокой зависимостью от данного морского пути (Lanteigne 2008). В 2014 г. Си Цзиньпин, формулируя ключевые вызовы в сфере национальной безопасности, назвал защиту экономических активов «основой основ»<sup>25</sup>. Потенциальная блокировка Малаккского пролива, будь то в результате преднамеренных действий или инцидента, могла бы создать серьёзные экономические и военно-стратегические последствия не только для Китая, но и для других стран Восточной Азии. В условиях роста глобальной турбулентности сценарии нарушения функционирования критической инфраструктуры уже не воспринимаются как исключительно гипотетические.

С этой точки зрения для Китая принципиально важно наличие альтернативного маршрута, обеспечивающего устойчивость поставок углеводородов и экспорта продукции. Ряд аналитиков указывает, что канал через перешеек Кра может не только снизить зависимость от Малаккского пролива, но и расширить возможности Китая по проецированию военно-морского присутствия в Андаманском море и восточной части Индийского океана<sup>26</sup>. Кроме того, он потенциально способен усилить связность между китайскими инфраструктурными проектами за пределами Восточно-Китайского и Южно-Китайского морей, включая объекты в Джибути, Гвадаре (Пакистан) и Реаме (Камбоджа).

В Таиланде созданы структуры, продвигающие идею канала, однако Пекин проявляет осторожность, избегая чрезмерно публичного позиционирования проекта как исключительно китайской инициативы. Очевидно, что его реализация может встретить активное противодействие со стороны США, которые рассматривают укрепление китайского присутствия в регионе как фактор изменения стратегического баланса. В американской оценке канал способен усилить экономическое и военно-политическое влияние Китая, повысить его конкурентоспособность на европейских рынках и снизить возможности внешнего контроля за морскими коммуникациями в Южно-Китайском море. В этой связи вероятно консолидация усилий США и их партнёров по формату AUKUS, ориентированному на укрепление военного присутствия в Индо-Тихоокеанском регионе.

Исторически США оставались основным военно-политическим партнёром Таиланда и ведущим поставщиком вооружений. Однако после критической реакции администрации Б. Обамы на военный переворот 2014 г. Китай

<sup>25</sup> «Малаккская дилемма» – серьёзный вызов для КНР в сфере безопасности. 2023. *Indo-Pacific Defense Forum*. 27.10. URL: <https://ipdefenseforum.com/ru/2023/10/малаккская-дилемма-серьезный-выз/> (дата обращения: 07.03.2026)

<sup>26</sup> Canal Conundrum. 2019. *Indo-Pacific Defense Forum*. 28.01.2019. URL <https://ipdefenseforum.com/2019/01/canal-conundrum/> (accessed 07.03.2026)

активизировал взаимодействие с Бангкоком, расширяя военно-техническое сотрудничество и проводя совместные учения. По данным Стокгольмского международного института по исследованию проблем мира (СИПРИ), в 2020–2024 гг. Китай стал крупнейшим поставщиком вооружений в Таиланд (43% поставок), тогда как на США пришлось около 14%<sup>27</sup>. Тем не менее Вашингтон сохраняет значительные инструменты влияния на тайскую элиту, прежде всего в сфере оборонного сотрудничества и стратегического партнёрства.

В то же время внимание США может быть распределено между несколькими направлениями внешней политики, учитывая курс администрации Д. Трампа, ориентированный на приоритетное решение внутренних задач и урегулирование других конфликтов. Несмотря на это, политика сдерживания Китая остаётся одним из ключевых элементов американской стратегии в Азиатско-Тихоокеанском регионе. В этой связи нельзя исключать, что противодействие проекту канала может стать одним из инструментов давления на Бангкок в рамках более широкой линии на ограничение расширения китайского влияния.

Среди региональных акторов, потенциально не заинтересованных в реализации проекта, традиционно называют Сингапур. На протяжении десятилетий город-государство скептически относился к идее канала, поскольку значительная часть его доходов связана с логистикой и судоходством (по различным оценкам, около 7,7% ВВП)<sup>28</sup>. Вместе с тем экономический эффект канала не обязательно приведёт к кратному увеличению регионального грузопотока; скорее речь может идти о его перераспределении. Сингапур остаётся не только ключевым транспортным узлом, но и одним из крупнейших мировых центров нефтепереработки, что обеспечивает ему устойчивые позиции в глобальной логистике. Кроме того, формирование инфраструктурных мощностей в Таиланде потребует значительного времени, в течение которого Сингапур способен дополнительно укрепить собственную конкурентоспособность. В долгосрочной перспективе строительство канала может даже стимулировать модернизационные процессы в самом Сингапуре.

Возможная реакция Малайзии также неоднозначна. С одной стороны, перераспределение морских маршрутов способно повлиять на её логистическую систему. С другой – строительство канала может способствовать более сбалансированному развитию северных регионов страны и транспортной инфраструктуры, что положительно скажется на экономическом росте (Jeevan et al. 2018). В настоящее время наблюдается территориальная диспропорция

<sup>27</sup> Trends in International Arms Transfers 2024. 2025. *SIPRI Fact Sheet*. March 2025. URL: [https://www.sipri.org/sites/default/files/2025-03/fs\\_2503\\_at\\_2024\\_0.pdf](https://www.sipri.org/sites/default/files/2025-03/fs_2503_at_2024_0.pdf) (accessed 07.03.2026)

<sup>28</sup> The Great Potential of Logistics and Supply Chain Industry in Singapore and Asia. 2024. *Institute of Maritime and Business management*. 26.03. URL: [https://www.imbm.edu.sg/the-great-potential-of-logistics-and-supply-chain-industry-in-singapore-and-asia/#:~:text=In%20Singapore%2C%20the%20logistics%20and,\(source%3A%20Enterprise%20Singapore](https://www.imbm.edu.sg/the-great-potential-of-logistics-and-supply-chain-industry-in-singapore-and-asia/#:~:text=In%20Singapore%2C%20the%20logistics%20and,(source%3A%20Enterprise%20Singapore) (accessed 07.03.2026)

в пользу южных портов и логистических центров, и изменение конфигурации потоков потенциально может способствовать её сглаживанию. Дополнительным фактором является стремление действующего руководства Малайзии к активизации взаимодействия с БРИКС и проведению более автономной внешнеполитической линии (Strangio 2024).

Проект способен принести экономические выгоды и другим государствам региона. Вьетнам, реализующий масштабные инфраструктурные программы, может получить дополнительные возможности для интеграции в обновлённые логистические цепочки. Камбоджа также способна извлечь косвенные преимущества, особенно в случае реализации собственных проектов по развитию транспортных коридоров, соединяющих Пномпень с морским побережьем. Для Индонезии изменение морских маршрутов, вероятно, будет менее значительным.

В более широком контексте проект канала может представлять интерес для БРИКС как потенциальный объект инвестиций со стороны финансовых институтов объединения, включая Новый банк развития. Для Таиланда и его партнёров финансирование через многосторонние структуры БРИКС могло бы восприниматься менее чувствительно, чем прямое участие отдельных государств, прежде всего Китая. Помимо ресурсов стран-участниц, к финансированию могли бы быть привлечены и другие заинтересованные государства, включая ряд арабских стран, заинтересованных в диверсификации транспортных маршрутов.

В организационном плане возможным вариантом реализации проекта могло бы стать создание совместного предприятия по управлению каналом, в котором контрольный пакет акций сохранялся бы за Таиландом и его государственными структурами, а остальные доли распределялись бы между международными партнёрами. Такая модель позволила бы обеспечить национальный суверенитет над стратегическим объектом при одновременном привлечении внешнего капитала. При этом участие финансовых институтов и государств БРИКС могло бы придать проекту многосторонний характер и снизить риски его политизации в логике соперничества «Запад – Восток».

Для России участие в проекте через механизмы БРИКС представляется потенциально выгодным. Даже ограниченное инвестиционное присутствие с получением значимого пакета акций позволило бы укрепить позиции Москвы в Юго-Восточной Азии и расширить её участие в инфраструктурных инициативах Индо-Тихоокеанского региона. Кроме того, подобный проект мог бы способствовать формированию дополнительного формата взаимодействия между БРИКС и АСЕАН, что отвечало бы долгосрочным интересам обеих платформ.

Инвестиционное участие теоретически создавало бы возможности для использования канала российскими коммерческими и, при соответствующих условиях, военно-морскими структурами, что повышало бы гибкость логистики в Азиатском регионе. В более широком контексте проект может быть сопряжён

с развитием международного транспортного коридора «Север – Юг» и вписываться в продвигаемую Россией концепцию евразийской безопасности и расширенного евразийского сотрудничества.

### Перспективы для России

Представляется, что формирование альтернативного транспортного маршрута через Таиланд, способного частично диверсифицировать существующую систему морских коммуникаций в Южно-Китайском море, соответствует интересам России и открывает для неё ряд новых возможностей.

Во-первых, реализация проекта может способствовать оживлению региональной морской торговли и снижению логистических издержек за счёт оптимизации маршрутов. Это отвечает интересам российских экспортёров и импортёров, прежде всего в сфере энергоресурсов и сырьевой продукции. Диверсификация транспортных коридоров потенциально расширяет возможности российских компаний в условиях ограниченного доступа к ряду традиционных маршрутов и усиливает их позиции в глобальных логистических цепочках.

Во-вторых, реализация проекта под эгидой БРИКС способствовала бы укреплению институционального потенциала объединения как одного из центров силы в формирующемся многополярном порядке. Для России, являющейся одним из государств – основателей БРИКС, участие в подобной инициативе означало бы расширение присутствия в стратегически значимом регионе Юго-Восточной Азии. Это также могло бы способствовать углублению экономического и политического взаимодействия между странами-участницами и партнёрами объединения.

В-третьих, российские компании могли бы претендовать на участие в строительстве и управлении инфраструктурой канала, что открыло бы дополнительные возможности в сфере международного инфраструктурного сотрудничества. Участие в совместных проектах по линии БРИКС способствовало бы обмену технологиями и управленческими практиками, а также укреплению долгосрочных партнёрских связей.

Таким образом, проект Тайского канала потенциально способен расширить экономическое и политическое присутствие России в регионе и усилить её взаимодействие с Таиландом и другими государствами Юго-Восточной Азии. Однако реализация подобных возможностей требует последовательной и активной дипломатической стратегии.

**Об авторах:**

**Елена Сергеевна Пыльцина** – старший научный сотрудник Центра изучения Вьетнама и АСЕАН Института Китая и современной Азии РАН. Россия, 117997, Москва, Нахимовский проспект, 32.

E-mail: pyltsina@iccaras.ru

ORCID: 0000-0003-1047-2573.

**Георгий Давидович Толорая** – доктор экономических наук, главный научный сотрудник Центра мировой политики и стратегического анализа Института Китая и современной Азии РАН. Россия, 117997, Москва, Нахимовский проспект, 32. Москва, Россия.

E-mail: info@nkibrics.ru

ORCID: 0000-0002-3685-2120

**Конфликт интересов:**

Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.

UDC: 327(5-12)+339.5+656.6  
Received: June 18, 2025  
Accepted: December 19, 2025

## The Thai Canal Project as an Alternative to the Strait of Malacca in the Emerging Multipolar Order

 Elena S. Pyltsina,  Georgy D. Toloraya  
[DOI 10.24833/2071-8160-2026-1-106-79-98](https://doi.org/10.24833/2071-8160-2026-1-106-79-98)

Institute of China and Contemporary Asia, Russian Academy of Sciences.

**Abstract:** This article examines the proposed deep-water canal across the Kra Isthmus as a potential alternative to the Strait of Malacca in the context of shifting global power dynamics. Combining historical analysis with economic assessment and geopolitical evaluation, the study traces the evolution of the project from its seventeenth-century origins to its renewed strategic relevance in the twenty-first century.

The canal has re-emerged in policy debates amid increasing congestion in the Strait of Malacca – through which up to 90,000 vessels transit annually – and growing concerns over the vulnerability of critical maritime chokepoints. From a logistical standpoint, the project promises to shorten maritime routes by approximately 700 miles and reduce transit time by up to three days. For Thailand, it could serve as a catalyst for regional development and a means of enhancing its strategic leverage in Southeast Asia.

At the geopolitical level, the canal is analyzed within the framework of China's "Malacca dilemma" and the broader transformation of maritime connectivity in the Asia-Pacific region. An alternative route linking the Andaman Sea and the Gulf of Thailand could reduce China's dependence on the Strait of Malacca and influence regional balances of power, including the positions of Singapore and the United States. The article also considers the potential role of BRICS and the New Development Bank as alternative financing mechanisms.

However, the project faces significant obstacles, including high capital costs (estimated at over \$30 billion), environmental risks, domestic political constraints, and external strategic pressures. Although the Kra Canal remains hypothetical, its strategic implications ensure its continued relevance in regional and global debates. The study concludes by assessing possible implications for Russia within emerging multilateral and transport frameworks.

**Keywords:** Kra Canal, Thai Canal Project, Strait of Malacca, Malacca Dilemma, Maritime Connectivity, Southeast Asia, BRICS, Belt and Road Initiative (BRI), Multipolar Order, Strategic Maritime Routes

**About the authors:**

**Elena S. Pylytsina** – Senior Researcher, Centre for Vietnam and ASEAN Studies, Institute of China and Contemporary Asia, Russian Academy of Sciences. Nakhimovsky prospect, 32, 117997, Moscow, Russia.

E-mail: [pylytsina@iccaras.ru](mailto:pylytsina@iccaras.ru)

ORCID: 0000-0003-1047-2573.

**Georgy D. Toloraya** – Doctor of Economics, Chief Researcher, Centre for World Politics and Strategic Analysis, Institute of China and Contemporary Asia, Russian Academy of Sciences. Russian Academy of Sciences. Nakhimovsky prospect, 32, 117997 Moscow, Russia.

E-mail: [info@nkibrics.ru](mailto:info@nkibrics.ru)

ORCID: 0000-0002-3685-2120

**Conflict of interests**

The authors declare the absence of conflict of interests.

**References:**

- Brailey N. 1999. The Scramble for Concessions in 1880s Siam. *Modern Asian Studies*. 33(3). P. 513–549.
- Clarence N.Y. 2012. Kra Canal (1824–1910): The Elusive Dream. *Akademika*. 82(1). P. 71–80
- DwicaHYo M.R., Saragih H.M. 2024. The Kra Canal in Thailand: Economic or Political Interest? *International Journal of Social Science and Human Research*. №7. P. 670–674. DOI: 10.47191/ijsshr/v7-i01-86
- Goldman M. 1972. Franco-British Rivalry over Siam 1896–1904. *Journal of Southeast Asian Studies*. №3. P. 210–228.
- Graham A. 1975. *The Kra Canal: An Analysis of a Foreign Policy Alternative for the United States Navy in the Indian Ocean*. Naval Postgraduate School. Monterey, California. 153 p.
- Jeevan J. et al. 2018. Thai Canal and Malacca Straits: Complementing or Competing Strategy for Trade Development in South East Asia. *Journal of Sustainable Development of Transport and Logistics*. 3(2). P. 34–48.
- Lanteigne M. 2008. China's Maritime Security and the “Malacca Dilemma”. *Asian Security*. 4(2). P.143–161.
- Loftus A.J. 1883. *Notes of a Journey Across The Isthmus of Kra*. Singapore and Straits Printing Office, London. 55 p. (Accessed via Cornell University Library Digital Collections: <https://digital.library.cornell.edu/catalog/sea111>)
- MacGregor J. 1896. *Through The Buffer State: A Record of Recent Travels Through Borneo, Siam and Cambodia*. London: F.V. White & Co. 290 p. (Accessed via Cornell University Library Digital Collections: <https://digital.library.cornell.edu/catalog/sea025>)

Phan H. 2022. Potential Effects of the Kra Canal on Vietnam's Maritime Industry. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*. №14. DOI: 10.1016/j.trip.2022.100622.

Rahman A. et al. 2016. A Descriptive Method for Analysing the Kra Canal Decision on Maritime Business Patterns in Malaysia. *Journal of Shipping and Trade*. №1. DOI: 10.1186/s41072-016-0016-0.

Smyth H.W. 1898. *Five Years in Siam: From 1891 to 1896*. New York: Charles Scribner's Sons. 330 p. (Accessed via Internet Archive <https://archive.org/details/fiveyearsinsiam01smytgoog/page/n380/mode/2up>)

Strangio S. 2020. *In the Dragon Shadow. Southeast Asia in the Chinese Century*. Yale University Press. 360 p.

Sulong, R. 2012. The Kra Canal and Southeast Asian Relations. *Journal of Current Southeast Asian Affairs*. №31. P. 109–125. DOI: 10.1177/186810341203100405

Tseng P, Pilcher N. 2024. Thailand's Kra Canal: Economic Feasibility and Expert Perspectives on Its Complexity. *Maritime Business Review*. 9(4). P. 331–348. DOI: <https://doi.org/10.1108/MABR-05-2024-0042>

Bogaturov A.D. 2004. «*Strategiya peremalyvaniya*» v *mezhdunarodnykh otnosheni-yakh i vneshnej politike SShA*. [Attrition strategy" in International Relations and in U.S. Foreign Policy]. Moscow: URSS. 48 c. (In Russian)

Kolotov V.N. 2014. *Sovremennoe sostoyanie evrazijskoj dugi nestabil'nosti: rasstanovka zon vliyaniya i perenos nestabil'nosti s zapadnogo fronta na vostochnyj*. [The Current State of the Eurasian Arc of Instability: The Configuration of Spheres of Influence and The Shift of Instability from The Western Front to The Eastern One]. *Comparative Politics*. 2(15). P.28–42. (In Russian)

### Список литературы на русском языке:

Богатуров А.Д. 2004. «*Стратегия перемалывания*» в международных отношениях и внешней политике США. Москва: УРСС. 48 с.

Колотов В.Н. 2014. Современное состояние евразийской дуги нестабильности: расстановка зон влияния и перенос нестабильности с западного фронта на восточный. *Сравнительная политика*. 2(15). С. 28–42.