

# 访问雷蒙多·莫拉莱斯·安赫莱斯<sup>1</sup> (Raymundo Morales Ángeles)副上将

墨西哥特瓦特佩克地峡跨洋走廊总监(CIIT)

CIIT办公室位于海军高等研究中心

(CESNAV-海军部)

访问时间: 2023年9月22日

采访者: 阿尔贝托·洛萨诺·瓦斯克斯博士(Dr. Alberto Lozano Vázquez)

墨西哥全球事务年鉴主编

速记版本<sup>2</sup>

特瓦特佩克地峡跨洋走廊(Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec)  
(CIIT)

## 采访内容:

- 历史意义
- 海运与贸易
- 海陆物流优化
- 投资类型及对国内生产总值的贡献
- 能源与环境
- 移民
- 地缘政治
- 安全

<sup>1</sup> 雷蒙多·佩德罗·莫拉莱斯·安赫莱斯(Raymundo Pedro Morales Ángeles)副上将, 1966年7月4日出生于瓦哈卡州索拉德维加市圣伊尔德方索城(Ciudad de San Ildefonso, Sola de Vega, Oaxaca)。他以优异的成绩毕业于海军科学工程专业。他的学术背景来自国内外的学府。他曾获得国家安全和海军管理硕士学位, 并参加了有关远程技术和信息安全的专业课程。他获得了多项勋章, 并发表了许多文章和演讲。自2018年2月起, 他担任墨西哥海军部海军高等研究中心(Centro de Estudios Superiores Navales-CESNAV)主任。在2023年初, 他被任命为墨西哥特瓦特佩克地峡跨洋走廊的总监。

<sup>2</sup> 本次采访是一个名为“特瓦特佩克地峡跨洋走廊: 来自国际安全研究和比较政治视角的展望”的研究项目的一部分。该项目已在海洋大学(UMAR)的伊西德罗·法贝拉(Isidro Fabela)国际研究所注册, 项目编号为2IEI2303, 于2023年7月11日获得批准。作者感谢诺埃米·洛佩斯·圣地亚哥(Noemí López Santiago)、特丽莎·E·洪纳·德·洛赞(Teresa E. E. Hayna de Lozanne)、佩德罗·冈萨雷斯·奥尔韦拉(Pedro González Olvera)、莉兹贝特·佩尼亚洛萨·维拉斯科(Lizbeth Peñaloza Velasco)、伊萨克·冈萨雷斯·加西亚(Isaac González García)、卢塞罗·德·赫苏斯·鲁伊斯·古斯曼(Lucero de Jesús Ruiz Guzmán)、卡洛斯·阿尔格埃莱斯·阿雷东多(Carlos Argüelles Arredondo)、英德拉·拉巴迪尼·弗拉戈索(Indra Labardini Fragoso)、玛伊拉·丽兹贝特·阿尔格埃莱斯·埃雷拉(Mayra Lizbeth Argüelles Herrera)和玛利亚·德尔·罗萨里奥·恩里克斯·罗萨多(María del Rosario Enríquez Rosado)提出的问题, 以及对伊萨克·弗洛雷斯·德尔加多(Isaac Flores Delgado)和约书亚·阿比迈尔·雷耶斯·罗萨莱斯(Josué Abimael Reyes Rosales)在编写速记版本方面的帮助表示感谢。

**阿尔贝托·洛萨诺·瓦斯克斯博士(AL):** 雷蒙多·莫拉莱斯·安赫莱斯副上将,特瓦特佩克地峡跨洋走廊总监,我谨代表海洋大学、伊西德罗·法贝拉国际研究所和墨西哥全球研究年鉴,衷心感谢您抽出时间接受我们的采访。我们将把这次采访向国内外学术界传播。再次感谢您的接待。

**雷蒙多·莫拉莱斯·安赫莱斯副上将(RMA):** 非常感谢你们。

## 历史意义

**AL:** 第一个问题是对于特瓦特佩克地峡跨洋走廊的历史象征意义的评估,当然更重要的是经济方面:考虑到特瓦特佩克地峡的地理狭窄在至少500年前就已经有文献记载,即与埃尔南·科尔特斯(Hernán Cortés)有关,它在19世纪发挥了地缘政治的作用;并且在当代不同的政府管理中都受到了重视:您如何描述特瓦特佩克地峡跨洋走廊对于当前墨西哥的历史意义或重要性?

**RMA:** 从历史角度上,我们可以考虑到,确实从埃尔南·科尔特斯时代开始,可是更进一步,在殖民时期,特瓦特佩克地峡就被视为连接两大洋之间的纽带,连接着大西洋和太平洋,穿过这个狭窄地带,可以将太平洋和欧洲联系起来。接着是洪堡,他对墨西哥所有海岸线进行了全面分析,并促使各大帝国寻找特瓦特佩克地峡。此后,在华雷斯(Juárez)时代,签署了麦克兰-奥坎波(McLane-Ocampo)条约,美国试图通过特瓦特佩克地峡获得自由畅通的通道,类似于墨西哥境内的巴拿马运河。当时的政治原因导致华雷斯总统接受了这种情况,但美国政府及其参议院并未接受,幸运的是,今天我们不再如此。我们是一个国家,不会被一个运河或者不受墨西哥政府控制的领土分割成两个部分。

这就是使得特瓦特佩克地峡在国家和战略领域具有重要性的原因,现任总统已经确定由海军部负责该地区的国家安全问题,因为把这么重要的、有重要战略和地缘政治意义的区域,交予任何不把它视为国家安全空间的人手中都是不明智的。

因此,我们相信,特瓦特佩克地峡将为我们带来区域发展,而且还将对国际地缘政治产生影响,使墨西哥成为世界的中心。

**AL:** 向人们指出特瓦特佩克地峡走廊的历史意义很重要吗?

**RMA:** 当然,我之前说特瓦特佩克走廊的起源可以追溯到殖民时代,但在墨西哥后来的政府领导下,特别是华雷斯总统和迪亚斯(Porfirio Díaz)总统,在特瓦特佩克地峡的铁路建设方面取得了巨大进展,因为他们寻求着这一目标。在特瓦特佩克地峡的整个水系,尤其是考萨科尔科斯河(Río Coatzacoalcos)的支流,可以修建一条运河,但存在一个会对海上连接造成很大困扰的地区,我

们今天称之为兔耳峡(Las Orejas de Conejo)，那是一条分隔大西洋的山脉，这个地方非常难以跨越。所以在当时，人们考虑建造一条铁路线，通过铁路连接，在1840年左右就开始了这个开发。铁路的建设非常艰难，那个地区是咸土地，气候非常恶劣，开发很少，所以进展并不容易。

特瓦特佩克地峡铁路本身是由总统迪亚斯在1907年开通的，但在那之前，大约在1894-1895年间，他做了一次旅行。这次旅行经历了10.5-10.6小时的火车行程，从萨利纳克鲁斯(Salina Cruz)到科阿茨科阿尔科斯(Coatzacoalcos)，但即便如此，铁路仍然没有使用，这非常复杂。直到1907年，因为总统迪亚斯为了制衡美国的强大势力，与英国人合作，将这项特许权授予了皮尔逊(Pearson)。皮尔逊也是“El Águila”公司的合伙人，他开发了墨西哥城的大排水系统，建造了萨利纳克鲁斯港和科阿茨科阿尔科斯港。所以，他是做这个项目的合适人选，他成功地获得了开发权，并实现了通过特瓦特佩克地峡运输重要货物的目标，甚至一度有大型船只通过，一年内有超过90艘船只停靠在萨利纳克鲁斯。

目前我们达不到那个水平。换句话说，那个时代的货运量非常重要。当开始建设巴拿马运河(Canal de Panamá)的时候，大约在1914-1915年，先是由法国人，然后是美国人，特瓦特佩克地峡的发展进程出现了中断。为什么？因为巴拿马运河在船只直接穿越方面有很多优势，不需要卸货，也不需要多式联运，这使得特瓦特佩克地峡在跨越两大洋的货物运输方面失去了重要性。然而，当我们研究特瓦特佩克地峡的历史时，以及这片沿海地带为国家带来的地缘政治战略优势时，考虑这些历史教训，将帮助我们更好地理解应该把这个大型项目投向何方。举个例子，目前巴拿马正面临着水的问题。加通湖(El Lago Gatún)正在干涸，水位大幅下降，而且我们还面临水盐度问题，也就是说，船只从大西洋到太平洋是通过船闸进行的，所以海水从一片海洋被抽升到另一片海洋，而这些水闸会造成海水污染加通湖湖水，导致该地区的淡水变咸，这种情况是不能持续的，因此他们将不得不采取一些缓解措施。然而，这对我们来说又是一个优势。现在我们要做的是吸引这些货物来墨西哥，并利用这条走廊来重新实现1907年的历史。

## 海运与贸易

**AL:** 关于巴拿马运河，已经明确表示特瓦特佩克地峡跨洋走廊不会取代巴拿马运河，但可能会成为一个真正具有竞争力的替代方案。鉴于有时候进行比较可能会不严格，那么如何适当地比较特瓦特佩克地峡跨洋走廊和巴拿马运河呢？

**RMA:** 这个嘛，首先我会说不应该将它们进行比较...

**AL:** 不应该将它们进行比较。

**RMA:** 意思是,这是两种不同的情况。巴拿马运河有着船只穿越水域所需的水流量,而我们没有。巴拿马运河还有一条双轨的跨洋铁路,以及一条八车道的公路,所以,他们在铁路和公路方面与我们拥有相同的条件,可是他们还有水域,这不是相同的工程,而是两个不同的项目。我们是否具有竞争力?是的,我们具有竞争力。我们已经说过,我们是巴拿马运河的补充,我们将缓解从萨利纳克鲁斯到科阿茨科阿尔科斯以及反向的海运需求,减轻了巴拿马滞留15天货物的负荷。

那么,我们在做什么呢?我们提供了一种替代服务方案,也就是说,那些在巴拿马滞留15天才能运送货物的船只,或者最终不得不靠在码头上卸货,然后进行陆地运输的货物,我们为这些货物提供了一个选择。有什么优势呢?有很重要的优势。首先,我们的位置相对近:基本上可以节省五到八天的运输时间,这意味着节省大量燃料,另外还有等待时间。如果他们决定卸货,那么情况和我们这里是一样的,他们也需要卸货,而运输时间是大致相同的,从萨利纳克鲁斯到科阿茨科阿尔科斯直接过境需要六个小时。而一个集装箱从萨利纳克鲁斯运到科阿茨科阿尔科斯所需的总时间,这么说吧,运输第一个集装箱将花费九到十小时,随后每小时一个。

为什么会这样呢?因为有一些操作是必要的,也就是说,我们不是拖船,我们是用集装箱船运输集装箱货物,在这种情况下,我们需要装卸货物,而目前全球效率最高的吊车每小时大约能装卸约70个集装箱,这可能需要两到三台吊车,具体取决于港口有多少吊车来决定卸货速度。把货装到火车上,然后把货物送到一个大型的停车场,以便组装一列长火车,因为根据地形和轨道条件,以及货物的性质,使用长度短的火车运输货物是不划算的。我们将每列火车运输大约65辆车厢,也就是260个集装箱,进行双层堆放。什么意思呢?这意味着我们需要进行货物的整合。火车从萨利纳克鲁斯港出发,抵达皮尔逊货场,我们进行货物整合,形成所谓的“铁蛇”(正如我特瓦特佩克地区的同胞所说的那样),我们将使用一到三台机车,根据负荷量决定,这个过程将花费约一小时到一个半小时的时间。

**AL:** 这非常高效,不是吗?

**RMA:** 非常高效,但即使如此,时间仍需较长。两个小时?不是,所以,如果需要进行五到六小时的直接运输,再加上已经花费的两个小时,那就是八个小时了。到达另一边,速度会更快,只需要卸货和装载另一艘船,花费的时间少。因此,我们估计一个从萨利纳克鲁斯出发、在科阿茨科阿尔科斯换到另一艘船的集装箱,我们需要花费九到十个小时。

那么,我们成功完成第一个之后会发生什么呢?接下来就是“旋转木马”(El

Carrusel)。为什么是旋转木马，因为港口的物流组织是设计成旋转木马的。所以，作为一个旋转木马，我们可以想象下一个火车将在一个小时后出发，然后每小时我们都可以开出一列火车，这就是我们如何保持竞争力的方式。如果我们没有进行适当的物流安排，没有合适的货运列车，那我们就没有竞争力。我们必须要与一艘船竞争，我们的目标是那些有2,000至3,000个集装箱的船只的货物，这些船只的吨位在35,000至45,000吨之间。我们目前不考虑后巴拿马运河时代的大型船只或巴拿马船只，因为它们有9,000至12,000个集装箱，我们考虑的是中等大小的船只，有2,000到3,000个集装箱。为什么呢？因为我们对货物运输的愿景并不是空中楼阁，而是一个客观的愿景。

我们的初步想法是从2024年开始运输大约40,000个集装箱，考虑到目前我们在萨利纳克鲁斯每年运输2,000个集装箱，而科阿茨科阿尔科斯每年运输20,000个集装箱，但它们并不是跨洋运输的，因此，我们估计在2024年，根据良好的预测，我们每年将达到约40,000个集装箱的运输量。

**AL:** 做到客观。

**RMA:** 做到客观、现实，因为我们不能欺骗人们。在曼萨尼约(Manzanillo)我们每年运输近400万个集装箱。这是一个巨大的差距，但我们正在让伊斯特莫(Istmo)地区重生。我现在可以告诉你们，“我们一年内将运输一百万个集装箱”，这是不真实的。我们对这个问题进行了深入研究，以免凭空想象，我们估计在第4年，我们每年将运输约300,000个集装箱，这是在正常情况下，条件保持不变的情况下。

如果巴拿马运河，加通湖的水位继续下降或者加通湖继续出现盐度污染问题，并且开始出现环境问题，那么它们将不得不减少运输量...你看，目前巴拿马运河的降雨量在2023年减少了50%。加通湖水位达到历史最低水平，在过去的几年里，从2015年到2019年，是过去72年中最干旱的五年。正常情况下，巴拿马运河每天大约有36艘船穿越，而目前只有32艘。虽然只有四只船的区别，但是这四只船的运货量确非常可观，因为它们是新巴拿马型、超级巴拿马型的船只，携带着12,000个集装箱。因此，我们现在谈论的是有48,000个集装箱等待通过运河，有时候会积累多达90艘船在等待通过，这就是我们的市场：那些等待通过的船只，不是那些正在通过的船只，是那些等待通过的船只，这是我们的目标。

**AL:** 我们这里正在推进横跨地峡项目的同时，巴拿马出现这种危机，这是巧合吗？

**RMA:** 这不是纯粹的巧合，而是一个结果。横跨地峡的计划已经研究了很多年，人们意识到巴拿马运河不够用。因此，墨西哥一直押注在横跨地峡的项目

上。洛佩斯·波尔蒂略(López Portillo)总统创建了这项跨洋服务,后来因为其他原因,它与墨西哥国家铁路公司一起消失了。福克斯(Fox)总统、卡尔德隆(Calderón)总统试图推动普布拉-巴拿马(Puebla-Panamá)计划,随后佩尼亚(Peña)总统更重视具社会意义的经济特区,但一直以来都保持着这种愿景,因为人们知道这种情况会发生。尼加拉瓜(Nicaragua)几年前开始修建运河,中国人想参与其中。修建运河并不容易,也需要很多年的时间,总之,人们确实认识到巴拿马运河不够用。

巴拿马运河和苏伊士运河运输约6%左右的国际货物,这个数量是相当庞大的。很少有货物会选择通过麦哲伦海峡(el Estrecho de Magallanes)从大西洋到太平洋再到南大西洋。目前也很难确定北极冰盖融化会带来什么样的路线,它可能会成为另一条航线,但目前还没有,因此,我们在这里就是要抓住这些机会。

**AL:** 太棒了!

**AL:** 随着来自亚洲、欧洲、南美和美国的出口和进口,这条走廊将成为全球贸易全球化进程的重要推动者。作为一名海事专家,您预计这对海运和贸易会有什么影响?我们是否可以进一步发展我们的海运和贸易?

**RMA:** 这非常有趣。在萨利纳克鲁斯,我们有两个港口,现用的港口,水深达14米,我们把其用作多用途港口,因为我们在那里有每年高达300,000个标准箱(TEU's<sup>3</sup>)的容量,但这个数字可能会增长,这是老港口;但我们正在建设一个新港口,即原石油港口,我们在那里建造一个长达1,600米的防波堤,这听起来很容易,但我们说的是700万吨的石头。这个港口将使我们能够获得24米的水深,也会是拉丁美洲最深的港口。我不知道美国是否有这样的港口,但至少在拉丁美洲没有一个港口有24米的水深。也就是说,那里将没有对船只的限制。

因此,我们不仅要考虑跨洋交通,也在考虑把萨利纳克鲁斯变成一个港口枢纽中心...

**AL:** 大陆港口?

**RMA:** 是的,大陆港口。但我们有曼萨尼约和拉萨罗·卡登纳斯(Lázaro Cárdenas)港。曼萨尼约港即将达到其极限,它将达到每年800万个集装箱的极限,而拉萨罗·卡登纳斯港将吸收部分货物,但萨利纳克鲁斯将成为它们的出口港口。因此,海上货物的运输必须进行动态调整,并将以自然的方式进行动态调整。什么将会增长呢?国内的近海航运将会增长,我们将会发展著

<sup>3</sup> TEU's 它是Twenty-Foot Equivalent Unit的缩写,是最流行的集装箱(以英尺为单位)的计量单位。它用于衡量船舶的大小和容量,以及计算港口活动。

名的”feeders”，也就是短途航运，例如来自厄瓜多尔(Ecuador)、哥伦比亚(Colombia)、危地马拉(Guatemala)等地区的货物，都更适合通过萨利纳克鲁斯进行运输。为什么？因为要知道，最大的集装箱船可以装载12000个集装箱，但不是所有的集装箱都运往欧洲，也不是所有的都运往美国，很多集装箱运往墨西哥，很多都留在中南美洲，因此，在这些海岸线上，我们将需要更多的小型船只来运送他们的货物。因此，毫无疑问，我们难以想象海上货物运输的未来，如果不考虑横跨地峡运输走廊，不考虑特瓦特佩克地峡。

**AL:** 具体来说，地理位置在海岸和陆地上将是横跨地峡运输走廊的优势，那么，这些优势将如何推动全球价值链的发展和增长，陆地上的和海岸线上的？

**RMA:** 是这样的，首先，就是地理上的狭窄。这是一条直线带，长约220-230公里，通过铁路行驶约308公里，因为途中有些弯道，而通过公路里数大致相同，这本身就是一个优势。另一个地理优势是萨利纳克鲁斯的位置，我们正在建设的新港口，这个港口可以扩建到科内霍角(Punta Conejo)，换句话说，它可以随我们的意愿变得越来越大。通过正在修建的从特瓦特佩克到瓦哈卡市的高速公路，以及通往韦拉克鲁斯(Veracruz)的高速公路，这使我们与整个国家的公路系统联系起来。但是，我们的地区具有非常重要的地理位置优势，对于在物流方面，正如您说的，对吗？

**AL:** 是的。

**RMA:** 在物流方面，狭窄性是最重要的，铁路的容量，我们有可能在未来某个时刻需要建造第二条铁路，即双轨道，但目前就货物需求来说并不需要。

**AL:** 啊，不需要第二条铁路吗？

**RMA:** 现在不需要，我现在解释为什么：现在不需要双轨道，是多余的，但会有需要第二条轨道的时候。

**AL:** 希望如此。

**RMA:** 我相信是这样。目前不需要，但是，重要的是要理解，考萨科阿尔科斯港由于其地理位置，与美国东海岸非常接近，并且是通往加勒比海(el Caribe)、中美洲和南美洲的航线。

因此，考萨科阿尔科斯是现有的航线的窗户，它不直接通往欧洲，但通往美国东海岸和加勒比海地区。考萨科阿尔科斯将带动大西洋一侧的货运，而萨利纳克鲁斯将激活太平洋一侧的货运，因此，从地理上来说，我们海岸线的长度使得这一切变得非常高效，此外，我们还有补充措施，在太平洋一侧，我们有恰帕

斯港(Puerto Chiapas),以应对如果由于气象条件而导致萨利纳克鲁斯港受限的情况,目前正在努力确保恰帕斯港永远不会再次被淤积问题所困扰。而在考萨科阿尔科斯的一侧,我们有韦拉克鲁斯和阿尔塔米拉(Altamira)的出口港,此外,可能还需要在塔巴斯科州(Tabasco)的弗龙特拉(Frontera)市建设港口,所有这些条件将把货物吸引到我们这里。

**AL:** 莫拉莱斯副海军上将,遗憾地说,人们常说墨西哥背对着大海,尽管墨西哥是一个有17个接壤海岸的联邦实体,但我们并没有利用海洋,人们也缺乏对海洋的认识。在海洋大学,海洋法是一门必修课,而在其他地方,大部分情况下,海洋法只是一门选修课。那么,随着伊斯特莫德特华特佩克陆路运输走廊的建设,墨西哥人对海洋的认识会有所提升吗?

**RMA:** 应该会。我们正在努力开展一个项目,以更好地与全国港口系统融合。但国际海洋文化是一个更广泛的话题,独立于生产链和物流主题之外,我们更应该在文化的主题上努力,而且我们需要更大的努力让人们认识海洋,不仅仅把它视为一个海滩的去处,而是把它视为财富和生存资源的来源。

但这必须是这样。墨西哥是一个非常富有的国家,我在一些论坛上已经说过,由于墨西哥在陆地上非常富有,人们不会去寻求海洋资源,因为他们在陆地上就很容易获取财富。因此,那些向海洋发展的国家是因为他们在陆地上的资源很少,他们需要到海洋去寻找。我相信我们的国家已经在海洋文化方面取得了一些进步。我们已经为此付出了很大的努力,随着我们获得更好的机会,我们将继续前进。

## 海陆物流优化

**AL:** 这个问题来自我们的精算与数学学院,它们与物流优化有关:确定走廊路线和乘客车站以及十个工业园区的位置所使用的方法是什么?

**RMA:** 好的。路线是由波尔菲里奥·迪亚斯确定的,是一样的路线,我们没有改变它,也没有改变它的社会和历史原因。改变路线意味着获得通行权,而我们没有,还会剥夺社区作为铁路中心的地位。因此,路线是有效的,除了两个部分:一个是位于奇韦拉(Chivela)和拉马塔(La Mata)之间的路段,那是山脉的交叉的地区,需要经过一些非常陡峭的弯道,弯道达到11度,坡度为2.4度,这使该区域的路线变得非常复杂,我们需要很多资源才能改变这条路线,例如挖隧道、对山脉进行开凿工程等,所以暂时我们将其保持不变。另一个非常复杂的区域是马拉滕戈河(Río Malatengo)区,位于圣胡安·圭奇科维(San Juan Guichicovi)市,我们需要沿着山脚和河流的一侧前行,我认为以后我们需要对此区域做一些重要的投资,以减少弯道并提高货物运输的效率。

但基本上路线是原始的,我们没有改变它,出于历史和实际的原因:通行权。现在,车站的位置也是如此,解决方案已经存在。我们做了什么?我们进行了需求研究,根据以前的统计数据、火车的货物和客运量以及当前不同交通方式的客运量,这些客运量最终可能会转移到火车上,因为火车更便宜、更舒适。目前我们有一个有趣的需求,每天有3000名乘客在不同的区段乘车,这让我们确定了哪些车站需要进行翻修,因为有很多车站,几乎每个小村子里都有一个车站。

目前我们只打算翻修一些:萨利纳克鲁斯的终点站已经翻修完成,我们将在考萨科阿尔科斯建立一个终点站,伊斯特佩克(Ixtepec)将建立一个中等需求的终点站,马蒂亚斯·罗梅罗(Matías Romero)也是如此,其余的将是停靠站。我们将在奇韦拉(亚松森·伊斯塔尔特佩克Asunción Ixtaltepec)建立一个停靠站,在拉古纳斯(Lagunas)(孤独之地El Barrio de la Soledad)建立一个,在莫戈涅(Mogoñe)(圣胡安圭奇科维)建立一个,另一个在梅迪阿斯阿瓜斯(Medias Aguas)(萨尤拉德阿雷曼Sayula de Alemán);还有在哈尔蒂潘(Jáltipan).....随着需求的增长,我们将建立更多的停靠站,停靠站将改变传统的火车站概念。我们沿用了相同的设施,因为它们具有历史意义,但概念更加自动化,是一个开放式的站台,使人们之间的交流更加密切,促进车站周围正规商业的发展,避免流动摊贩,因为流动摊贩除了对铁路造成危险外,还会带来混乱。

因此,我们将支持社区,让他们成为这些区域的“使用者”,而不是“所有者”,让社区与火车站共存。但基本上是根据乘客需求进行的调查。还有一些其他的物流问题,虽然没有问我,但我会告诉您。这些是操作场地、倾斜面、逃逸通道,主要是货物方面,和供应中心、修理厂等等。因此,所有这些都是基于需求调查,我们不能随意建设基础设施。

因此,我们有一个场地,即位于特瓦特佩克的皮尔森(多式联运)场地。除了港口场地之外,我们还将在伊斯特佩克建立另一个场地,这个场地已经存在了。该场地的需求不是很大,因为那里没有太多的工业,但这是与通往恰帕斯的铁路线的连接。这是必要的。我们还有马蒂亚斯·罗梅罗的场地:这个场地的优势在于我们在多纳西(Donaji)附近有一个发展枢纽,同时它也是不可或缺的场地,因为我们将在那里设立车间和唯一的调度中心。

意思是,我们将使马蒂亚斯·罗梅罗重新成为“铁路城市”,包括我们会在入口处标注“铁路城市”。不幸的是,昨天我们有一个40公顷的地块被缩减到了14-15公顷,因为它被侵占了,所以在以目前的城市条件,我们可以在马蒂亚斯·罗梅罗建造一些良好的车间,我们将在那里建立一个培训学校和一个调度中心,这个调度中心将给予我们控制所有火车的能力。

我们将在梅迪亚斯阿瓜斯建立另一个场地，同样，情况类似，这是一个连接通往墨西哥中部和考萨科尔科斯终点的路线的交换场地。

我们在米那蒂兰(Minatitlán)的Hibuerras地区有一个小型的场地，用于连接工业区，还有一系列的辅助轨道，目前有七个辅助轨道，可能会增加到九个，这些辅助轨道有几个功能：它们可以避免需要双重轨道，它们允许列车在同一条轨道上同时行驶，当一列列车进入时，调度中心就可以控制交通。一列列车出发，当它即将到达辅助轨道的尽头时，另一列车也正好到达，然后它们就可以进入辅助轨道，两列中的其中一列进入辅助轨道，但当辅助轨道上的一列重新进入主要轨道时，另一列已经离开了。

目前我们正在建造的货场长度为1800米，适用于有65节车厢的火车。但是，货场的长度可以根据货运需求进行调整。目前七个货场已经足够，我们将增加到九个。如果货运需求继续增加，我们将增加到十个、十二个、十五个甚至二十个……随着需求的增长，我们将逐步增加货场数量。我们何时需要第二条铁路呢？当同时运行的火车超过30列时。

**AL:** 需求由谁来定？是全球市场吗？

**RMA:** 客运需求来自区域范围内的乘客。货运需求有两个来源：跨洋货运和区域货运。目前，我们预计区域货运量的平均需求为100万吨，并且可能在未来几年达到150万吨，再加上跨洋货运，主要是集装箱货运，这就是需求的计算方式。

**AL:** 关于不同类型的风险，如操作风险、自然风险或环境风险，针对这些风险是否进行了分析和覆盖？

**RMA:** 在铁路方面，根据《铁路服务法规》的规定，必须购买运营和轨道系统的保险。如果发生脱轨事件，必须有保险来进行覆盖和操作。但如果飓风、碰撞或其他灾害摧毁了桥梁、冲毁了路基，也会由保险来进行覆盖。此外，我们还需要考虑对这条铁路进行了修复。也就是说，这是一条被摧毁、被抛弃过的铁路，每年的雨水都会损害桥梁。因此，我们进行了排水工程和水利工程，以有效排水，从而防止洪水发生。

### 投资类型及对国内生产总值的贡献

**AL:** 墨西哥地峡作为一个地理空间，有三种解释维度：**线**(通过铁路、公路或运河连接两大洋的路线)；**点**(由港口代表的战略节点)，**空间或区域**(该领土内部的动态)：作为国家级的重大投资项目，从一个整体区域视角同时考虑这三个维度来解释中美洲走廊是正确的吗？

**RMA:** 完全同意。它必须是一种整体性的解释。但除了您提到的这三个维度之外，我认为还应该强调建设走廊的目标，其主要目标是发展特瓦特佩克地区，并改善特瓦特佩克地区及其影响范围内的恰帕斯和塔巴斯科的人民的生活质量。

为此，我们正在实施这个物流平台。这个物流平台将通过一些规划、管理和推进事务来实现这一目标。但最重要的是，在特瓦特佩克地区有一个重要的文化主题，我们必须尊重这种跨文化性。我们不能通过摧毁文化来带来发展，因为那是犯罪的。

因此，我们应该将特瓦特佩克地区的发展视为一个多模式物流平台，正如您刚才所说的：铁路、公路和港口，这是多模式物流平台的一部分。此外，我们考虑到将建设福利发展点(Polos de Desarrollo para el Bienestar)，这些枢纽将创造高薪就业机会，并带来一定的发展特征。但要小心，许多情况下，工业走廊会带来低薪就业并形成贫困地区，我们必须避免这种情况。此外，我们不应该允许建设走廊而导致犯罪增加、水资源减少以及废物(包括垃圾和其他类型的废物)的管理不善。

因此，我们必须注意所有这些事情；这就是为什么视野必须是，正如您所说的，明确的整体性视野，但是全方位的整体性视野，考虑到系统中的所有元素，不是作为一个线性问题，而是作为一个动态问题，以便理解一个发展枢纽如何推动货物运输，但同时也会影响周围的人口，还会影响生态系统。那么，如何减轻影响，如何使这一生态系统和谐共存？这就是整体性视野。

**AL:** 预计会有什么类型的投资投入到该走廊？近岸外包(nearshoring)已经开始影响投资决策了吗？

**RMA:** 影响是显著的。我们有十个发展枢纽，可能还会在恰帕斯州增加两个，很可能在韦拉克鲁斯州增加一个，而且枢纽的规模也会略微扩大。目前，我们正在招标五个具有不同生产方向的枢纽。由于近岸外包，我们期待的生产方向主要是增加价值的领域。换句话说，我们不希望只有廉价制造，尽管我们会给予机会，但我们不希望人们只是为了在传统的工业园区买地而来，因为这对我们没有好处。我们正在避免投机行为。我们如何招标这些枢纽呢？我们提供了一个很短的两年的特许权期限，以期让投资者达到一个关键的投资水平，这样他们退出的成本就会比继续投资更高，从而避免投机行为。

有哪些职业呢？电力和电子、半导体、汽车行业、汽车零部件、医疗设备、制药、农业工业和能源、金属、石化。正如您所看到的，这里没有物流，我们不想要仓库。我们知道将来会建立仓库，但我们不能给予它们税收优惠和所有便利条件，让它们设立仓库，仓库能创造多少工作岗位？以及这些岗位的质量如何？

如果会有仓库，那么它们就应该租给那些拥有土地的人。通过这种方式，我们将实现高质量的就业。在我们的招标基础上，其中一个要求就是企业提供就业岗位，就业岗位非常重要，因为根据法律，我可以要求它们支付最低工资，但如果你带着一家公司来告诉我你要支付最低工资，那么你就没有竞争力。请告诉我你的基本工资是最低工资的多少倍，以及你的平均工资是多少，因为没有比提供良好工资更好的方法来推动该地区的发展了。

这里涉及到另一个问题：人力资本。我们从哪里获得人力资本？这方面有问题，因为我们知道目前伊斯莫地区的教育有限。好吧，我们告诉企业：“向我提出一个方案，你将如何与该地区的教育系统互动，以培养人力资本？这样你就不能告诉我你不雇用当地人因为他们没有受过教育。让他们准备好。此外，你不能像是在哈利斯科(Jalisco)那样建立一个封闭区域，在那里你的工业园区很漂亮，有水泥路、漂亮的房子，一切都很漂亮，而周围的村庄却没有饮用水、没有下水道、一无所有。那么，你给村庄提供了什么？你给你的区域提供了多少个至少价值500万墨西哥比索的改善城市的项目？这些城市改善项目不应该由你决定，而应该由社区选择，并由社区来实施。这样，企业就不能对社区说：“我已经给你们修了一个环岛”。我不关心一个环岛。人们需要什么？人们需要决定他们想要做什么，并且是他们自己引领他们社区的发展。因此，我们大致是这样处理的。

**AL:** 另一个综合视角。您能指出一些有兴趣投资的国家吗？

**RMA:** 有德国人，也有许多欧洲人，许多墨西哥人，还有主要来自美国的投资者。

**AL:** 中国人感兴趣吗？

**RMA:** 并不多，中国人比较关注墨西哥中部地区。这个项目没有太多的中国人关注，有一两家中国公司对一个发展枢纽感兴趣，但他们会来投资的。

**AL:** 在瓦哈卡还是在韦拉克鲁斯呢？

**RMA:** 在韦拉克鲁斯，不过我们还不确定是哪一个。

**AL:** 他们已经确定了什么是参与CIIT的墨西哥瓦哈卡州或韦拉克鲁斯州的市镇经济第一产业的潜力、机遇和问题吗？例如，农业、畜牧业、渔业或林业资源的利用。

**RMA:** 是的，这里有一个发展特瓦坦特佩克地峡的计划，其中包括农业工业部分，我们还有社区旅游部分，这是走廊的另一个方面，也就是说，走廊是我

们所说的平台,但我们也有一个内部计划:特瓦坦特佩克地峡发展计划,旨在将人口纳入生产链。我们有一些例子:最近我们开展了一项芝麻试点项目,取得了非常好的结果,我们正在引入盐以促进生产水平;我们还与圣弗朗西斯科德尔马尔市(San Francisco del Mar)市长会了面,他们计划建立一些猪场,他们携带了500万墨西哥比索的资金,与瓦哈卡州政府协调,有可能使其增加十倍。因此,我们提出了一个问题,关于芝麻的问题我们在米斯特基利亚(Mixtequilla)完成。我们正在与养殖户合作,探讨林牧业的问题,我们正在考虑在Isla地区(韦拉克鲁斯)设立一个TIF屠宰场(联邦检验型),我们正在寻找与圣布拉斯阿坦帕市(San Blas Atempa)的接触,顺便说一句,他们不希望我们设立发展中心,因为他们没有很好地理解。我正在等待他们给我答复...

**AL:** 有抗议活动发生?!

**RMA:** ... 我正在寻求与他们的接触,向他们解释我现在正在向您们解释的内容。让他们明白事情并非他们所想象的那样。领导者们趁机向他们说些并非属实的话。他们有一个需求,因为他们生产甘薯,所以我们希望甘薯的生产能成为发展中心的一部分,让他们进行加工,不要卖原材料,而是卖附加值。我们曾有机会在塔帕纳特佩克(Tapanatepec)、查维特斯(Chahuities)等地设立工厂,充分利用芒果等资源。不幸的是,尼尔特佩克市(Niltepec)提供的土地不符合条件,我们正在要求他们提供另一个,但如果是这样,我们将在该地区发展一个农业工业发展中心。此外,在恰帕斯州,朝着港口方向,有500公顷土地,其中400公顷将成为发展中心。同样,我们也在阿里亚加(Arriaga)有另一个潜在的农业工业发展中心。

**AL:** 那么,社区旅游也会在那里有一席之地吗?

**RMA:** 我们正在努力,这是一个复杂的过程,不会那么快速,也不会那么容易,不过我们在努力。对于韦拉克鲁斯来说很容易,图斯特拉(Tuxtla)地区拥有一切,但是对于伊斯蒂莫来说,我们需要去寻找。我们的旅游资源很少,选择也很少,但我们需要创造更多的机会。我们有纺织品、玉米片、还有通往哈拉帕德马尔克斯(Jalapa del Marqués)的遗址,我们有特拉科特佩克的水眼(Ojo de Agua de Tlacotepec),还有狗河(Río de Los Perros),狗河是墨西哥或全球污染最严重的河流之一。我们将其纳入联合国的一个项目中,希望能够获得资金来清理狗河以及伊斯蒂莫地峡的整个湖泊系统,这将帮助我们解决其他问题:渔业问题;健康问题;我们已经帮助了渔民,为他们提供了船只,但在他们的渔业体系中;我们正在寻找水产养殖的项目;在恰帕斯已经有一些与西纳洛亚(Sinaloa)虾场的接触,他们打算在这里建立虾场。

**AL:** 我知道海洋大学有对湖泊系统和狗河进行的研究。

**RMA:** 正在处理这个问题，但问题在于资源。清理一条污染严重且流经许多社区的河流成本很高，我们正在与联合国合作，看看他们是否支持我们。

**AL:** 有这个大型项目将对国内生产总值产生何种影响的估计吗？

**RMA:** 我现在没有确切的数字。我无法给出确切的数字，但最初的估计是国内生产总值增长一到两个百分点，目标是达到国内生产总值的七个百分点。

## 能源与环境

**AL:** 贾尔蒂潘-萨利纳克鲁斯天然气管道对于CIIT的有什么重要性？

**RMA:** 没有天然气就没有工业。我们有从贾尔蒂潘到萨利纳克鲁斯的12英寸的天然气管道，这个管道备受批评，说“不会有用”，我们试图通过联邦电力委员会建立一条36英寸的天然气管道，但是一些社会团体强烈反对。因此，我们决定不这么做。作为替代方案，我们将加强三个天然气再生电厂：一个在贾尔蒂潘，另一个在多纳西，还有一个在梅迪亚斯阿瓜斯。

**AL:** 这么说，天然气管道就不用了？

**RMA:** 保留天然气管道，那个12英寸的。目前，12英寸管道的实际容量大约为每年2千万立方米。通过这次提升，我们将达到每年9千万立方米的容量。萨利纳克鲁斯炼油厂，在其最高容量下，将消耗大约4-5千万立方米，而发展枢纽地区正在消耗大约一千五百万，介于一千一百到一千五百万之间，我们有足够的空间进行增长。目前而言，我们能够提供未来十年的用量，但是，最终我们需要考虑中等容量的管道。但目前我们有天然气。

特瓦坦特佩克地峡是一座风能和太阳能的宝库。因此，我们需要关注，我希望不要太久，大约三年，我们能够建立绿色氢气工厂，从水解中生产绿色氨，利用太阳能发电、风能发电进行水解，然后利用水解产生氨，而氨可以用于钢铁工业。我不会感到意外，如果在未来几年我们拥有一家绿色的钢铁厂，它不会造成污染，而是燃烧绿色氨，而不是燃烧煤炭。船舶行业正在向使用氨取代柴油转变。我们已经有了加拿大的第一列通过绿色氨运行的火车。梅赛德斯-奔驰刚刚向丹麦、北欧等地的工业提出了订单，用于梅赛德斯-奔驰汽车工业使用的所有钢材都将来自使用绿色氨生产钢铁的钢铁厂。

**AL:** 我们在朝着那个方向努力吗？

**RMA:** 我认为我们必须朝那个方向前进。目前我们只是在探索阶段，但我认为未来应该朝清洁能源的方向发展，因为我们拥有一个宝藏：我们拥有空气，我们拥有太阳。

**AL:** 目前,风能在短期内对走廊有什么作用?

**RMA:** 短期内我们不会在那里使用风能,因为社会需求,但中期会考虑。风能的问题是它不创造就业机会,也就是说,风力发电机不创造就业机会,并且对生态环境有影响,尽管他们声称不会。蝙蝠、小鸟、蝴蝶,所有这些都需要研究,而不仅仅是安装。因此,所有这些研究都必须进行。然而,我认为如果将它们与氢气和氨结合起来,可能会解决国际能源的重要问题。

**AL:** 有关能源生产与环境影响之间的关系,您有什么想说明的吗?

**RMA:** 我们绝对需要继续推动清洁能源的发展,但我们也必须保持现实态度。化石能源不会那么快消失,因此我们必须以更好的方式继续使用它。我们的火车硫含量低,燃料消耗效率很高。目前,我们拥有一列燃料消耗非常少的火车,这意味着我们正在努力提高燃料消耗效率,从而减少排放。然而,这只有通过良好的实践才能实现,如对机器进行良好维护以及使用低硫燃料。这将帮助我们减少资源使用对环境的影响。

关于水资源问题,我们要求发展枢纽的企业至少对水资源进行两次循环再利用,并且地下水的渗透至少也要达到人类接触标准。目前,我们正在与各州政府合作处理垃圾管理问题,因为这是另一个重要议题。当我们引入大型工业时,往往伴随着垃圾填埋场的出现。但是,我们的目标不是建立垃圾填埋场,而是实现一切的可持续性。

## 移民

**AL:** 考虑到走廊可能成为一个吸引移民的中心,因为将会有就业机会,以及考虑到“野兽列车”(el tren “La Bestia”)在过去几十年的大规模移民流动中所起的作用,还有目前中美洲和南美洲以及其他国家大规模移民浪潮的背景,是否正在考虑采取某些措施来防止横贯两洋的火车成为移民的新交通工具?

**RMA:** 我们有一些关于围栏和车站的封闭的选择,以防止移民的大规模入侵。至于乘坐火车的可能性,由于速度很快,这将非常困难。火车不再以5公里/小时的速度行驶,而是在某些路段以80公里/小时,40公里/小时和30公里/小时的速度行驶,这使得搭乘火车变得非常困难,特别是在没有直接通道的区域,如以80到70公里/小时的速度行驶的直线路段。因此,我认为这将减少非法移民的可能性。此外,整个网络都将配备工业和私人安全设施,以及由海军部提供的安全保障,这就保证不会有犯罪团伙的干预。”

关于移民问题,我们逐渐需要与国家移民局建立支持机制,以避免这成为他们的交通工具。至于就业问题,我想我们还不知道政府将为移民提供多少就业机会。

## 地缘政治

**AL:** 莫拉莱斯副将。在未来几年,您认为特瓦特佩克地峡跨洋走廊对墨西哥与美国的关系将意味着什么?

**RMA:** 嗯,我认为特瓦特佩克地峡将成为世界的中心。从地缘政治的角度来看,也就是说,它将成为货物流动的交汇点。在我们与美国的关系中,我认为关系会加强,因为首先,我们正在做一些有意义的事情。墨西哥人移民到美国的原因是由于本地缺乏机会,给予当地人工作机会,总统也多次提到过,人们将因为愿意而不是因为需要而移民。因此,在双边关系中这是非常重要的事情。

接下来是毒品交易的话题。由于我们将常驻在整个走廊中,因为海军部负责这一走廊的安全问题,从恰帕斯州的伊达尔戈(Hidalgo)城到伊斯特佩克,从萨利纳克鲁斯到考萨科尔科斯,从考萨科尔科斯到帕伦克(Palenque),再到将由国防部和国民警卫队负责的玛雅火车以及更远处,这就允许我们在整个该地区进行大规模的安全部署,这本身就抑制了犯罪。通过抑制犯罪,将控制美国担心的毒品交易。如果我们发展起来,我们也会带来对中南美洲的发展,这可能会使中美洲地区取得重要的发展,从而帮助北美洲。所以,我更多地将其视为加强两国立法机构在商业、更多文化一体化方面的机会,考虑到这些发展动态。一个富裕的国家有时会希望拥有一个不那么贫穷的邻居,我认为,如此明显的不对称性会引发移民、犯罪等问题……因此,通过减少这种不对称性,我们将实现更好的互动。

**AL:** 这个走廊具有双洋的本质,您认为它能够被视为增强墨西哥实力和国力的途径吗?

**RMA:** 当然,该走廊无论是否具备实力,本身都是一个具有重要地缘政治意义的区域,这也是它成为国家安全议题的原因。这就是为什么宣布该走廊为国家安全范围的法令没有遭到争议,法院也对此表示支持。换句话说,他们废除了将那项工程宣布为国家安全的法令,但并未废除将特瓦特佩克地峡走廊宣布为国家安全的法令。之所以没有废除,是因为这涉及国家安全,因为该走廊在国家政治、经济、社会 and 军事力量中的重要性在于:首先,它使我们能够确保国家的统一性,因为如果我们不能控制这个区域,我们就可能把国家分割成两部分;此外,由于连接两大洋,军队和防御能力的转移更加高效和迅速。因此,它绝对是军事力量的重要组成部分。

经济实力我们已经谈过很多了,而社会实力是改善那些被遗弃几个世纪的人口的生活质量的力量。这将使他们感受到更多的墨西哥人文化,增强他们对墨西哥人身份的认同,因此,他们将是国家危机中的重要元素。

## 安全

**AL:** 您作为一位网络安全专家,在特瓦特佩克地峡跨洋走廊中,数据信息安全的运作是怎样的?

**RMA:** 注意,这里有几个方面。首先是控制领域,以前称为SCADA<sup>4</sup>系统,用于管理管道和电力等方面的问题。目前来说,我们有调度控制系统,最初将使用手动的固定装置和设备。我们不会将它实现自动化,因为目前我们没有货物运输的需求,当运行的火车数量并不是很多时,没有必要在自动化方面投入如此巨大的资金。

当然,当我们开始自动化所有这些轨道设备、道岔、逃生等系统时,我们确实需要在网络安全方面加强工作。在调度方面,我们有冗余措施,也就是说,我们通过卫星通信来调度火车,打开铁路段铁路岔道并协调铁路内部问题。

可能是一辆载客列车、一辆装载货物的列车,可能是一辆正在进行维修的机器、一名工人正在进行某项工作,或者仅仅是一头牛。所以,我们必须将所有这些情况通知给机车操作员,以防发生事故。因此,我们在无线电方面有冗余,至少有两个无线电系统,还有卫星通信。目前,我们尚未拥有调度中心,正在建造中。目前我们在考萨科尔科斯有一个临时的调度中心,尚未实现自动化。当我们拥有马蒂亚斯·罗梅罗的调度中心时,它将是最自动化的,当然自动化程度越高,系统的脆弱性就越大。因此,我们将根据需求逐步扩展,并且我们不能认为自己是绝对安全的,但我相信我们可以具备足够的能力来降低风险。

**AL:** 换句话说,数字化程度的提高不一定意味着网络安全性的增加。

**RMA:** 绝对是。更多的数字化意味着需要更多的安全措施,因为这些信息中隐藏着其他利益,这也就是风险通知系统存在的原因,你要不断降低风险以避免发生这种情况。

**AL:** 您认为对于墨西哥的特瓦特佩克地峡跨洋走廊来说,考察世界上其他曾经历过犯罪活动的过境地区的经验是否有用,比如巴拿马运河(中美洲)、苏伊士运河(非洲-亚洲)、马六甲海峡(亚洲),这些地区的犯罪活动各不相同,涉及到帮派、黑手党、恐怖分子,具体取决于其地理位置,值得进行对这些区域的比较分析吗?

**RMA:** 当然。事实上,我们正在进行一些研究,以寻找建立最佳的安全机制,一个安全的方案,能帮助我们避免犯罪团伙在该地区出现。在这里,我想要重点

SCADA<sup>4</sup>: (Supervisory Control and Data Acquisition) 监控与数据采集 “是工业自动化的关键工具。它是一种计算机系统,通过实时数据的收集、传输和分析,允许监控和控制远程设施的运行。” 来源: Autexopen. 2022. “什么是SCADA系统?完整信息。” Autexopen.

强调:我们并不是要逮捕罪犯,因为这不是我们的目标,我们希望在这里不要发生犯罪。

所以,如果他们离开,那就最好了。我们志不在抓捕他们,我们的目标是让该地区远离犯罪。所以,一些人会离开,一些人可能会被捕。当然,目前确实存在一些状况。我们不能说没有,因为那是谎言。确实有一些小的迹象,有时候一些犯罪团伙会冒出来,他们不是直接行动,而是发出威胁,表示说“我们已经到了,我们要控制这里”。可是,海军部队的存在使得他们只能在口头上宣布,从来没有实际行动。到目前为止。我们需要做什么呢?我们有一项正在实施并正在完善的策略,即在该地区储备大量海军军事力量,配备技术、无人机、各种设备,尤其是,以防止他们采取任何可能干扰我们运作的行动。

**AL:** 根据我们了解到的国家公共安全系统行政秘书处的数据,我们已经确定了79个地区中的一些市镇,其犯罪率高于全国平均水平。例如,圣米格尔·特南戈(San Miguel Tenango)、马蒂亚斯·罗梅罗·阿文达诺(Matías Romero Avendaño)、查韦特斯(Chahuities)、阿卡尤坎(Acayucan)等等,以及位于福利发展点(Polos de Desarrollo para el Bienestar PODEBIS)地区的一些地方,包括圣玛利亚·米克斯特基利亚(Santa María Mixtequilla)、考萨科尔科斯(Coatzacoalcos)、哈尔蒂潘(Jáltipan)。这对于吸引投资和提升PODEBIS(Polos de Desarrollo para el Bienestar)的生产能力难道不会成为问题吗?

**RMA:** 如果我们没有控制的话,可能会出现一些问题。但是目前,例如,在马蒂亚斯·罗梅罗,几天前出现了一些问题,我们已经通过增派海军警察来加强警戒,目前已经得到控制,我们必须继续采取行动。那里有一个名叫多纳西(Donají)的PODEBI。在那个地区,例如,米克斯特基利亚,并不是犯罪问题,更多的是社会问题。那里发生的凶杀案是社会领导人之间的冲突。我们征用了那片土地,向村民支付了补偿,村民们收到了他们的赔偿金,这几乎等同于土地的价值,还有额外的资金,希望所有土地的补偿金平均分配给社区的4,000名居民手里。

哪些领导人之间的冲突是不合理的,违反了法律,那些到达那里的领导人会去焚烧...但是他们当时已经占据了房子。这是一个由州政府解决的问题,因为这更多是一个地方性的问题,但是犯罪确实存在。犯罪更多发生在查韦特斯地区,就像你们说的那样,但主要是在扎纳特佩克(Zanatepec)地区,尼尔特佩克(Niltepec),扎纳特佩克,那里有一些犯罪活动,不过,每当发生事件时,我们都会调动足够的警力来平息它。换句话说,我们的目标是保护这个走廊,怎么来保护?用海军陆战队,州警察,市警察,国家警卫队。因此,到目前为止,我们还没有遇到任何可以作为特例案件的事件。是的,在马蒂亚斯·罗梅罗有对客

运汽车司机的威胁，几年前在考萨科尔科斯地区，晚上根本无法出行，但是如今，滨海大道上熙熙攘攘。

**AL:** 太好了！

**RMA:** 在阿卡尤坎地区问题不那么严重，更多的问题出现在山区，因为犯罪团伙已经转移到了山区。所以，突然间在那里会有一些犯罪团体试图占据地盘，但只要我们在这里，我们相信他们不会壮大。他们会继续来，会来到这里，这是正常的。这是不可能的，在任何地方都有，但这并不意味着我们失去了控制。

**AL:** 瓦哈卡州是六个罂粟的种植州之一，也是大麻种植量排名前列的州之一。而且距离走廊很近，这种情况是否会增加有组织犯罪对大麻和鸦片的需求，从而增加这些植物的种植量？你们是否已经考虑了这一点呢？

**RMA:** 在瓦哈卡州，罂粟并不是在这个区域种植的，而是在对面的山区。在这一侧，罂粟的生产量很少。我认为我们需要关注的是毒品零售。随着新的人口到来，压力会增加。不幸的是，国际上的毒品趋势正在向合成毒品转变。

**AL:** 正是如此。

**RMA:** 因此，我们将会非常小心地在港口防止前体化学品的输入，这是目前真正的软肋。我认为罂粟和大麻确实会产生影响，当然，它们也一定会有一些影响，但我认为这不会是一个非常重要的问题；当然，我们不应该忽视它，但我认为这不是一个重要问题。

**AL:** 随着萨利纳克鲁斯港明显的增长，它无疑将成为来自亚洲的前体化学品和毒品的入境点，就像目前的曼萨尼约和拉萨罗·卡尔德纳斯(Lázaro Cárdenas)一样。考虑到这些合成原料的输入，是否预计到会有更多的地下实验室建立在海陆联运铁路线周围？

**RMA:** 我不认为在这条路线上会有，因为我们正在处理社会问题，我们正在努力提高人民的生活质量。但我确实认为这可能会成为吸引地下实验室机会，这就是我们需要努力工作的地方。是的，我们必须着手解决这个问题。全国海关系统正在进行现代化改革，萨利纳克鲁斯也不例外。我们必须为其提供所有技术，以便控制这个问题。

**AL:** 另一边也是这样，在萨科尔科斯，它不会成为通往加勒比海和欧洲的毒品出口，不是吗？

**RMA:** 是的。两天前，应该是，一天前，海军部发布了一则声明，称我们在海上

缉毒方面取得了历史性的成就。换句话说，海军加强了行动，并且我们已经创下了重要毒品的扣押记录，因此我们必须防止毒品在我们国家停留。但这是一场持续性的斗争。

**AL:** 我不会忘记在2008年，海军在普尔托埃斯孔迪多(Puerto Escondido)的海域截获了一艘来自南美前往美国的半潜水艇，并将其扣押在瓦图尔科(Huatulco)的海军停泊处。

**RMA:** 到目前为止，今年我们已经在米却肯(Michoacán)州海岸附近扣押了三艘。

**AL:** 通过恰帕斯和瓦哈卡。

**RMA:** 是的，这些来自南美洲。问题在于它们非常难以被察觉。

**AL:** 就是这样。

**RMA:** 我们已经提升了我们的实力，这反而让他们的生活变得更加困难。

**AL:** 莫拉雷斯副上将，在采访之前，您告诉我们您会充满激情地发言，但我看到的更像是一位政治家。

**RMA:** 谢谢。

**AL:** 你展现了一位政治家的远见。我认为您分享的信息非常珍贵，它非常有传播价值，不仅对普通民众，而且对于像我们这样在学术界致力于通过科学研究来解释问题、为现实赋予意义的学者来说也是如此。我相信您提供的所有这些信息将激发许多其他的研究主题，为我的同行研究人员开辟出新的研究方向。非常感谢您允许我们，在瓦哈卡的海洋大学，在南太平洋海岸，传播这些信息。

**RMA:** 感谢你们。这是墨西哥政府的一个项目，我认为我们应该把它视为墨西哥政府的一个项目，旨在改善人们的生活质量，主要是该地区的人民，从而改善我们整个国家的生活质量。这就是我们正在全力推进的项目。到目前为止，我们取得的成就是有一个伟大团队在努力工作，这个团队不仅仅来自海军部，不仅仅来自海洋走廊，而是来自联邦、市政和州政府的所有部门。

**AL:** 非常好，非常感谢。

**RMA:** 谢谢。