

Katarzyna Wardin

Zagrożenie bezpieczeństwa transportu ropy naftowej i piractwem morskim: projektowana budowa kanału Kra w Tajlandii w celu ominięcia Cieśniny Malakka

Rocznik Bezpieczeństwa Międzynarodowego 3, 133-143

2008

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

Zagrożenie bezpieczeństwa transportu ropy naftowej i piractwem morskim. Projektowana budowa kanału Kra w Tajlandii w celu ominięcia Cieśniny Malakka

Bezpieczeństwo energetyczne jest niezbędnym elementem światowego ładu i porządku w XXI wieku. Jego zabezpieczenie jest priorytetem wszystkich państw, a szczególnie w obrębie tak zwanych „wąskich gardeł”, czyli cieśnin i kanałów stanowiących bardzo istotny fragment tras żeglugowych dla takich potęg, jak USA, Chiny, Japonia czy Francja. Jednym z takich „wąskich gardeł” jest Cieśnina Malakka, na wodach której regularnie dochodzi do aktów piractwa i terroryzmu, co znacznie utrudnia żeglugę w tym regionie. Rozwiązaniem, które spowodowałoby bezpieczną i krótszą przeprawę na tym akwenie, jest budowa Kanału Kra w Tajlandii. Pomysł ten był rozważany od bardzo dawna, ale różnego rodzaju przeciwności nie pozwoliły na rozpoczęcie inwestycji. W roku 2001 pojawiła się ponownie możliwość wybudowania Kanału Kra przy międzynarodowej współpracy państw zainteresowanych bezpieczeństwem w tym regionie.

Bezpieczeństwo energetyczne w XXI wieku jest obok szeroko rozumianej stabilizacji międzynarodowej jednym z najistotniejszych elementów światowego ładu i porządku ekonomicznego. Bardzo szybko postępują procesy globalizacyjne, z którymi wiąże się powstanie gospodarki o zasięgu światowym, przez cały czas wzmacnianej przez działalność organizacji i korporacji międzynarodowych oraz rozwój światowego systemu finansowego i walutowego. Nieodzownym elementem globalizacji jest bardzo szybki rozwój technologii informacyjnych i komunikacyjnych, które w radykalny sposób zmieniły oblicze gospodarki światowej. Dla utrzymania takiego tempa rozwoju niezbędna jest pewna i ciągła dostawa surowców energetycznych. Jedną ze składowych elementów bezpieczeństwa energetycznego państwa jest z pewnością bezpieczeństwo naftowe, które jest najczęściej rozumiane jako niezawodne, ciągłe i terminowe dostawy ropy naftowej i produktów naftowych¹.

Brak dostaw ropy oznacza przerwę w produkcji paliw płynnych, bez których takie gałęzie przemysłu, jak transport samochodowy, morski, kolejowy i lotniczy oraz energetyczny nie są w stanie funkcjonować, a więc również zagrożony jest harmonijny rozwój państw dotkniętych brakiem dostaw ropy naftowej lub jej produktów.

Niestety alternatywne źródła energii dostępne w XXI wieku, np.: paliwa syntetyczne produkowane z węgla, gazu ziemnego lub biomasy, są na razie bardziej w fazie eksperymen-

¹ M. Skarżyński, *Globalne bezpieczeństwo naftowe*, [w:] *Rocznik bezpieczeństwa międzynarodowego 2006*, Wrocław 2006, s. 104.

tów niż produkcji². Z tego też względu świat i jego bezpieczeństwo energetyczne prawdopodobnie jeszcze przez następne kilkadziesiąt lat będą uzależnione od dostaw ropy naftowej, a jest ona rozmieszczona tylko w niektórych regionach świata³, co powoduje, że większość krajów jest zmuszona do importu tego surowca.

Transport ropy odbywa się dwoma sposobami: albo za pomocą ropociągów, te jednak są kosztowne wymagają stałego monitorowania oraz współpracy państw, przez które przebiegają, albo za pomocą transportu morskiego specjalistycznymi statkami, zwanymi zbiornikowcami. Ogółem na morzach i oceanach przewozi się ok. 80% światowego zapotrzebowania na ropę⁴. Trzeba również wspomnieć, że zarówno ropa naftowa, jak i wszelkie produkty naftowe są ładunkami niezwykle niebezpiecznymi i szkodliwymi zarówno dla ludzi, jak i środowiska naturalnego. Dlatego jakakolwiek katastrofa morska z udziałem zbiornikowca przewożącego ropę i jej pochodne jest nieobliczalna w skutkach i długoterminowym działaniu.

Właśnie ze względu na możliwość wystąpienia katastroficznych skutków w przypadku awarii zbiornikowca oraz na wartość przewożonego surowca bezpieczeństwo związane z jego transportem stało się priorytetowe w XXI wieku dla wielu państw, takich jak np. USA czy Chiny.

W ostatnich latach cena jednej baryłki⁵ ropy naftowej drożała praktycznie z dnia na dzień, osiągając w styczniu 2008 roku cenę 100\$ za baryłkę ropy crude,⁶ a w marcu cenę 110\$⁷ za ten sam surowiec. Na tak znacznąwyżkę ceny ropy naftowej wpłynęło i w dalszym ciągu wpływa kilka czynników. Do najczęściej wymienianych zalicza się brak stabilizacji na Bliskim Wschodzie, gdzie pozyskuje się ok. 65% całego wydobycia ropy. Ponadto rośnie tempo rozwoju gospodarki i powstaje konieczność sięgania po zasoby znajdujące się w trudno dostępnych miejscach, a tym samym wiążące się z wysokimi kosztami wydobycia.

² Polskie górnictwo zajęło się potencjalnymi możliwościami produkcji paliwa syntetycznego z węgla. Wszystko wskazuje na to, że najodpowiedniejszym miejscem lokalizacji instalacji byłyby dawne Zakłady Chemiczne w Oświęcimiu, dzisiaj funkcjonujące jako giełdowa spółka Dwory SA, które zaraz po wojnie – przez rok – działały jako Fabryka Paliw Syntetycznych w Dworach. Tam też – zdaniem ekspertów – istnieje już znaczna część niezbędnej infrastruktury, którą z powodzeniem można by wykorzystać. Z szacunków wynika, że na tonę syntetycznej benzyny potrzeba 3 tony – węgla jako surowca i 2 tony – na potrzeby energetyczne całego cyklu, czyli łącznie 5 ton. Tona ropy, z której otrzymuje się mniej niż tonę benzyny, kosztuje dzisiaj na światowych rynkach około 400 dolarów, a tona węgla to 50–60 dolarów. A więc węglowy „wsad” do produkcji syntetycznych paliw jest według dzisiejszych realiów o 30–40 proc. tańszy od tradycyjnego.

² „przecieków” wynika, iż instalacja do produkcji syntetycznych paliw płynnych pochłonęłaby 2 mln euro, a koszt produkcji jednego litra paliwa zamknąłby się na poziomie 64 eurocentów. Wszystko więc zależy od poziomu obciążeń fiskalnych. Polska Izba Paliw Płynnych optuje za tym, aby syntetyczne paliwa wytwarzane na bazie rodzimych surowców korzystały z preferencji fiskalnych. J. Balcewicz, *Węgiel surowcem do produkcji syntetycznych benzyn, metanolu, wodoru...*, <http://www.gigawat.net.pl/article/articleview/639/1/59/>, 13.03.2008

³ Około 65% zasobów ropy naftowej znajduje się w basenie Zatoki Perskiej, obszar byłego ZSRR, USA – stany południowe, Kanada, Meksyk, Wenezuela, Afryka Północna, Chiny, Indonezja, Europa Morze Północne.

⁵ Otok, *Geografia polityczna*, PWN, Warszawa 2006, s. 125.

⁴ *Ibidem*, s. 118.

⁵ Baryłka ropy naftowej (1BBL) = 42 galony amerykańskie = 158,987 l ~ 159 l. Przyjmuje się, że na 1 tonę ropy naftowej wchodzi ok. 7 baryłek.

⁶ D. Walewska, *Ceny ropy naftowej wiele nie spadną w 2008 roku*, <http://www.rp.pl/artukul/80732.html> 13.03.2008.

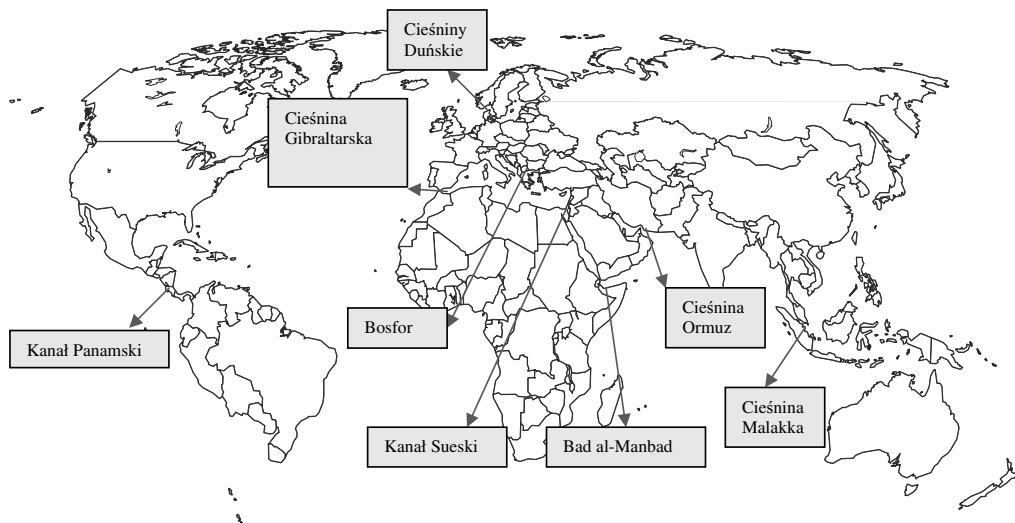
⁷ *Crude oil futures* <http://stooq.com/lucjan/?type=06> 12.03.2008.

Niestety, bardzo rzadko wymienia się jako jedną z wielu przyczyn tak wysokiej ceny fakt, iż transport tego surowca drogą morską przebiega przez tak zwane „wąskie gardła”, a więc cieśniny i kanały, które stanowią ogromną zaporę w transporcie i handlu ropy naftowej. Ten element dość często, o ile jest wymieniany, zostaje on zepchnięty na koniec długiej listy przyczyn wysokiej ceny ropy, a czasami jest on wręcz ignorowany. Należy jednak zauważyć, że transport morski nie może omijać wyżej wspomnianych „wąskich gardeł”, o ile ceny ropy mają pozostać na tym samym i tak bardzo wysokim poziomie. Oznaczałoby to bowiem dużo dłuższą a więc i droższą podróż dla zbiornikowców.

Na świecie jest osiem miejsc, w których żegluga jest znacznie utrudniona ze względu na szerokość, głębokość cieśniny lub kanału, wzmożony ruch w tym regionie, a także czasami również obecność piratów czy terrorystów, którzy skutecznie zwiększają niebezpieczeństwo żeglugi w danym regionie. Do miejsc tych należą:

- Cieśnina Ormuz – oddziela Półwysep Arabski od pozostałej lądowej części Azji, łącząc Zatokę Perską z Oceanem Indyjskim. Ma 195 km długości i przechodzi przez nią prawie cały eksport bliskowschodniego surowca do USA, Japonii i Korei Pd., co daje ok. 20 mln baryłek ropy dziennie.
- Bad al-Manbad – cieśnina Oceanu Indyjskiego odgradza Afrykę od Półwyspu Arabskiego, łącząc Morze Czerwone z Zatoką Adeńską. Przewozi się tą drogą ok. 3 mln baryłek ropy dziennie.
- Kanał Sueski – obiekt sztuczny, oddany do użytku w 1869 roku. Łączy Morze Śródziemne – poprzez jeziora Al-Manzila, Al-Timsah i Jezioro Gorzkie – z Morzem Czerwonym. Jest bardzo wąski (w najszerszym miejscu 415 m) i pozwala na transport ok. 4,5 mln baryłek ropy na dobę.
- Cieśnina Malakka – oddziela Półwysep Malajski od Sumatry, łącząc Morze Południowochińskie z Adamańskim, a więc Ocean Spokojny z Indyjskim. Ma ponad 937 km długości. Pod względem ilości transportowanej tą drogą ropy naftowej ustępuje ona jedynie Cieśninie Ormuz. Chiny, Japonia, Korea Pd oraz inne państwa transportują tędy ok. 13 mln baryłek ropy dziennie.
- Bosfor – łączy Morze Czarne i Marmara i jest drogą transportu dla ok. 4 mln baryłek ropy dziennie z Rosji, Kazachstanu, Azerbejdżanu i Iraku.
- Cieśnina Gibraltarska – łączy Morze Śródziemne z Oceanem Atlantyckim a ze swoją 60-kilometrową szerokością stanowi niezwykle istotny trakt naftowy dla min. 8 mln baryłek ropy dziennie.
- Kanał Panamski – obiekt sztuczny, otwarty oficjalnie w 1914 roku, łączy Ocean Spokojny z Atlantykiem i ma 81 km długości. Jest to wąskie gardło, którym od roku 2000 transportuje się już tylko ok. 600 tys. baryłek dziennie.
- Cieśniny Duńskie, w skład których wchodzi: Mały Bełt, Wielki Bełt i Sund – łączą Morze Bałtyckie z Morzem Północnym, a dalej z Oceanem Atlantyckim. Codziennie tą drogą transportuje się ok. 2 mln baryłek ropy, co stanowi znaczący wkład w światowy transport tego surowca⁸.

⁸ A. Walczak, *Piractwo i terroryzm morski*. Akademia Morska w Szczecinie, Szczecin 2004, s. 115–118.



Powyższa mapa przedstawia osiem „wąskich gardeł”, które stanowią duże wyzwanie dla bezpieczeństwa transportu ropy naftowej drogą morską zwłaszcza z tego względu, że niektóre z nich są położone w bardzo niestabilnych politycznie regionach lub są wodami terytorialnymi państw, nie będących w stanie skutecznie patrolować swoich akwenów terytorialnych. Przykładem takiego właśnie położenia jest Cieśnina Malakka, będąca drugim (13 mln baryłek dziennie) co do ilości transportowanej ropy „wąskim gardłem” na świecie. Ponadto brak bezpieczeństwa morskiego w tym regionie jest w dużym stopniu wynikiem działania piratów, którzy na wodach cieśniny czują się praktycznie bezkarni.

Cieśnina Malakka, mająca ok. 402 km szerokości u swego północnego krańca, a ok. 16 km przy południowym, oddziela indonezyjską wyspę Sumatra od Półwyspu Malajskiego, na którego końcu znajduje się bogaty Singapur. Setki rzek uchodzących do cieśniny porośnięte są namorzynami i tworzą bagniste brzegi oraz dziesiątki wysp, raf i mielizn, będących doskonałą kryjówką dla współczesnych piratów.



Rys. 1. Mapa Cieśniny Malakka.

Piractwo było i jest „profesją”, którą parali się okoliczni mieszkańcy od czasów wypraw do Indii w XIX w., a byli oni zwani lanunami. Pod koniec XIX w. flota europejskich kolonizatorów opanowała teoretycznie tamte tereny, ale lanunów nigdy nie wyteńpiono. Ich współczesni spadkobiercy nadal parają się tym procederem na tych wodach. Do najlepiej znanych należy zaliczyć rebeliantów z położonej na zachodzie Sumatry prowincji Ach, jak również rebeliantów muzułmańskich z południowofilipińskiej wyspy Mindanao oraz morskie formacje Tygrysów Tamiłskich⁹. Tym wąskim przejściem co roku płynie 70 tys. statków, przewożących jedną piątą wszystkich światowych ładunków morskich. Oblicza się, że przynajmniej co drugi spośród wszystkich towarowych statków transkontynentalnych na świecie raz do roku przepływa przez Cieśninę Malakka. Tędy wiedzie też trasa tankowców przewożących ropę naftową z Bliskiego Wschodu do Stanów Zjednoczonych, co stanowi ok. 12 mln baryłek ropy dziennie. Tą drogą odbywa się również spora część wymiany handlowej między Europą a Azją. Szlak jest trudny do zapewnienia na nim bezpieczeństwa, ponieważ przebiega między zwaśnionymi krajami, Malesją i Indonezją.

Malesja we współczesnym kształcie powstała we wrześniu 1963, po przyłączeniu trzech kolonii brytyjskich: Borneo Północnego, Sarawaku i Singapuru. Powstanie Malesji wywołało sprzeciw Filipin i Indonezji. Konflikty między ludnością chińską i malajską oraz tendencje separatystyczne prowincji doprowadziły do starć zbrojnych na terenie Sarawaku. W sierpniu 1965 z Federacji wystąpił Singapur. Wrogość Indonezji doprowadziła do wybuchu trzyletniej wojny partyzanckiej w malesyjskiej części Borneo¹⁰. W takiej sytuacji trudno jest mówić o faktycznej i wydajnej współpracy tych państw w patrolowaniu cieśniny i skutecznym zwalczaniu piractwa, które na tych wodach jest naturalną formą zarobkowania. Rekapitulując, należy jednak podkreślić, że bezpieczeństwo tego regionu jest priorytetowe dla wielu państw, których ekonomia, jak również bezpieczeństwo energetyczne zależą od bezpiecznej żeglugi w Cieśninie Malakka. Dlatego też takie państwa jak USA czy Japonia są żywotnie zainteresowane zapewnieniem bezpiecznego tranzytu swoim statkom. Z tego też powodu „wypowiedzenie wojny” terroryzmowi i piractwu w południowo-wschodniej Azji, które nastąpiło za pośrednictwem wspólnej inicjatywy pod kryptonimem MALSINDO (*MALaysia-Singapore-INDOnesia*), podjętej przez indonezyjskie, singapurskie i malesyjskie siły wojskowe, było istotnym wydarzeniem dla tego regionu. Oficjalna ceremonia podpisania trójstronnego porozumienia odbyła się 20 lipca 2004 roku na pokładzie KRI Tanjung Dalpele, niedaleko bazy morskiej Batam¹¹. Operacja ta była przewidziana na okres roku, co stanowiło pewną nowość, gdyż w tym regionie próbowano wcześniej podobnych akcji, np.: MALINDO (*MALaysia-INDOnesia*), czy INDOSIN (*INDOnesia-SINGapore*). Były to jednak operacje, które miały na celu okresowe kontrole (cztery razy w roku) i sprawiały ogromne trudności od strony organizacyjnej ze względu na różne procedury operacyjne oraz kłopoty w wymińa informacji pomiędzy poszczególnymi uczestnikami patroli¹². Nie

⁹ LTTE Tygrysy Wyzwoliciele Tamiłskiego Elamu (Liberation Tigers of Tamil Eelam) nacjonalistyczna organizacja powstała w 1972 roku na wyspie Sri Lanka, walczy z rządem o utworzenie państwa Tamił. K. Wardin, *Ocena zagrożeń bałtyckich strumieni transportowych działaniami terrorystycznymi*, Bel Studio, Warszawa 2007, s. 24.

¹⁰ Malesja <http://pl.wikipedia.org/wiki/Malesja> 14.03.2008.

¹¹ A. Niwczyk, *Piracy, armed robbery and maritime terrorism in southeast Asia and its impact into global economy*, [w:] *From total war to war against terrorism*, Wrocław 2007, s. 65.

¹² *Ibidem*, s. 66.

były to jednak pierwsze inicjatywy mające na celu podniesienie poziomu bezpieczeństwa na tych wodach, ponieważ już od wczesnych lat 90. XX wieku powstało wiele programów zarówno w ramach inicjatyw dwu- jak i wielostronnych, które miały wspomagać zwalczanie piractwa na wodach cieśniny¹³.

Raporty sporządzone na początku lipca 2004 roku przez International Maritime Bureau (IMB), a dotyczące aktów piractwa na tych wodach, były jednak alarmujące. IMB wielokrotnie zgłaszało władzom Indonezji istniejący problem domagając się jednocześnie reakcji oraz podjęcia interwencji w tej sprawie poprzez zwiększenie liczby patroli. Niestety, władze Indonezji nie reagowały na narastające problemy z piractwem. Taki stan rzeczy spowodował, że w marcu 2004 roku Admirał Thomas Fargo z US Pacific Command zaproponował podjęcie działań patrolowych przez piechotę morską wraz z jednostkami specjalnymi US, w celu zabezpieczenia interesów amerykańskich, a także innych państw transportujących ropę naftową tą trasą żeglugową.

Można więc zaryzykować stwierdzenie, iż działania które podjęto w 2005 roku przez Malezję, Indonezję i Singapur nie były tak do końca samodzielną inicjatywą tych państw. W pewnym sensie była to odpowiedź na amerykańską inicjatywę, która polegała na użyciu ich piechoty i sił specjalnych. Tę propozycję USA zarówno Malezja, jak i Indonezja odebrały jako swojego rodzaju zagrożenie ze strony amerykańskiej i w takiej sytuacji amerykański Admirał Fargo został zobligowany do zapewnienia malezyjskiego Ministerstwa Obrony Narodowej, że propozycja USA nie miała na celu interwencji Waszyngtonu na wodach cieśniny. Spowodowało to jednak podjęcie inicjatywy, która przewidywała wydzielenie 17 okrętów (7 – Malezja, 5 – Indonezja, 5 – Singapur), mających patrolować wody Cieśniny Malakka¹⁴.

Kolejną inicjatywą podjętą przez Indonezję, Singapur, Malezję i Tajlandię było podpisanie 2 sierpnia 2005 roku w Subang, malezyjskiej bazie sił powietrznych, porozumienia o nazwie „Oczy na niebie”¹⁵ (Eyes in the sky EiS). Polegało ono na wspólnie koordynowanych patrolach powietrznych nad Cieśninami Malakka i Singapurską, a każde państwo zobowiązało się do przeprowadzenia dwóch patroli w tygodniu w przydzielonym sektorze¹⁶.

Następnym krokiem do zapewnienia lepszego bezpieczeństwa w regionie było podpisanie formalnych dokumentów przez Ministrów Obrony Malezji, Singapuru i Indonezji, dotyczących sieci skoordynowanych patroli w Cieśninie Malakka. Odkonstytuowało się to 21 kwietnia 2006 roku i w założeniach była to kontynuacja wcześniejszej operacji MALSINDO, którą przewidziano tylko na okres jednego roku¹⁷.

Wszystkie inicjatywy podjęte w związku z bezpieczeństwem żeglugi w tym regionie przyniosły pozytywne efekty w postaci spadku ilości ataków pirackich odnotowanych na wodach cieśniny przez IMB w 2005 roku do ok. 12, co było niewątpliwie sukcesem w porównaniu z 2004 rokiem i 38 atakami pirackimi na tych wodach¹⁸.

¹³ A. Niwczyk, *Przemoc na morzu w regionie Azji Południowo-Wschodniej wzywaniem dla bezpieczeństwa międzynarodowego*, [w:] *Rocznik bezpieczeństwa międzynarodowego 2006*, Wrocław 2006, s. 217.

¹⁴ WARSHIPS International Fleet Review http://www.warshipsiftr.com/terrorism_special12.html 23.03.2008

¹⁵ Tłumaczenie autora.

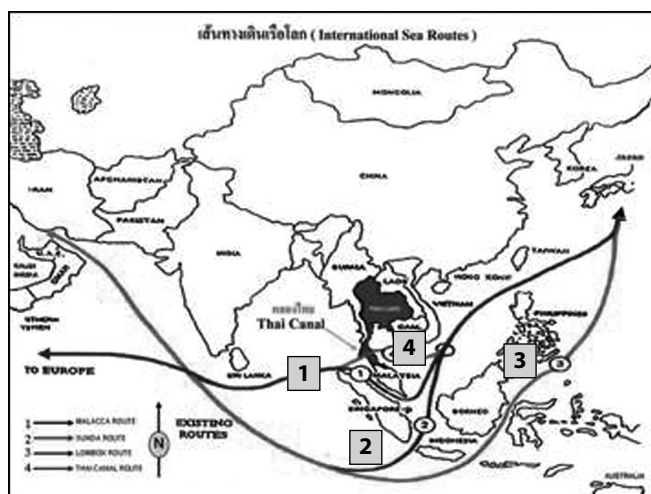
¹⁶ A. Niwczyk *Piracy, armed robbery...*, *op. cit.*, s. 67.

¹⁷ WARSHIPS International Fleet..., *op. cit.*

¹⁸ *Ibidem*.

Biorąc jednak pod uwagę faktyczny stan ilościowy okrętów patrolowych, jakimi dysponują państwa zaangażowane w wyżej wymienione operacje¹⁹, jak również fakt, iż Cieśnina Malakka jest bardzo rozległym regionem do patrolowania, o długości 900 km i szerokości ok. 300 km pomiędzy północną Sumatrą i Tajlandią oraz w najwęższym przesmyku ok. 3 km pomiędzy południową Sumatrą i Singapurem, to wielu ekspertów i znawców tematu wypowiada się bardzo sceptycznie co do faktycznych możliwości patrolowania tego akwenu oraz ograniczenia czy też wyeliminowania piractwa i działalności przestępczej na tych wodach.

Piractwo i terroryzm nie są jednak zagrożeniem dla bezpieczeństwa linii transportowych w Cieśninie Malakka. Bardzo intensywny ruch statków – ok. 70 tys. jednostek rocznie – znacznie utrudnia bezpieczną żeglugę i może być przyczyną kolizji jak również katastrofy ekologicznej w przypadku udziału dwóch zbiornikowców. Właśnie z tych względów już od bardzo dawna szukano alternatywnej trasy, która pozwoliłaby na zmniejszenie ruchu na tych wodach, a tym samym zwiększenie bezpieczeństwa żeglugi. Rozpatrując różne ewentualności, przez wiele lat przewija się w literaturze ten sam pomysł wybudowania sztucznego kanału na terytorium Tajlandii. Tajlandia geograficznie blokuje swobodny dostęp do i z południowej Azji, a budowa kanału znanego w literaturze pod nazwą Kanał Kra Isthmus lub częścię Kanał Thai znacznie skróciłaby trasę, ale przede wszystkim wyeliminowałyby piractwo i terroryzm. Poniższa mapa przedstawia obecne trasy żeglugowe oraz trasę w przypadku budowy kanału. Numery nazywają trasy żeglugowe 1 – trasa przez Cieśninę Malakka, 2 – trasa przez Cieśninę Sunda, 3 – trasa przez Cieśninę Lombok, 4 – Kanał Thai²⁰.



Rys. 2. Trasy żeglugowe w Azji Południowo-Wschodniej.

¹⁹ Malezja – 18 okrętów policji, Indonezja – 20 okrętów straży granicznej i kilka okrętów wojennych dostępnych w dyżurach, Singapur jest w stanie zadysponować podobną liczbę okrętów jak Indonezja. F. Schurmann, China's Demand for Oil May Make Thailand Canal a Reality, [w:] „Pacific News Service”, Jul 22, 2003, http://news.pacificnews.org/news/view_article.html?article_id=101ae63ff6a8d30bad62a31cf1624d27, 25.03.2008.

²⁰ Article by Assoc. Prof. Dr. Satapon Keovimol, *What will Thailand benefit from the Thai Canal project?*, www.thai-canal.org, 21.03.2008.

Pomysł budowy kanału nie jest czymś nowym, a narodził się on w 1677 roku. Od tamtej pory propozycja przekopania Tajlandii w celu budowy kanału i ułatwienia żeglugi pojawiała się przez cały czas, skupiając większą lub mniejszą uwagę władców tego państwa. W 1917 roku Król Rama VI zainteresował się budową kanału, upatrując w nim duże finansowe korzyści dla kraju, ale ze względu na inne ważne przyczyny polityczne ostatecznie nie zaaprobował on rozpoczęcia budowy. Dopiero Minister Spraw Wewnętrznych Preedi Phanomhyong w 1935 roku przedstawił projekt do ponownego rozpatrzenia. Zakładał on, że kanałem zarządzać będzie Tajlandia, która sprostą temu wyzwaniu bez udziału innych państw. Jednak ówczesna sytuacja finansowa kraju nie pozwalała na rozpoczęcie tak dużego przedsięwzięcia.

Pomysł powrócił ponownie w 1960 roku, kiedy Chao Chaokwanyhan i spółka wystąpili w imieniu korporacji Lhamtong Pattana oraz zaproponowali rządowi Tajlandii ponowne rozpatrzenie budowy kanału i portu. Niestety, po wstępnej aprobacie w marcu 1964 roku Rada Bezpieczeństwa Narodowego Tajlandii zablokowała projekt z powodu zagrożenia bezpieczeństwa oraz w celu uniknięcia separacji południowej części kraju. Jednak w 1970 roku Chao Chaokwanyhan zdecydował się na przeprowadzenie badań w celu wytyczenia najbardziej ekonomicznej trasy budowy kanału.

W przeszłości brano pod uwagę 12 miejsc przekopania kanału, jednak po dokładniejszym rozpatrzeniu tych propozycji wybrano 4 jako najbardziej ekonomiczne i korzystne dla Tajlandii. Przedstawia je poniższa mapa.



Rys. 3. Mapa potencjalnych tras budowy Kanału Kra.

Wybrane przez specjalistów trasy zostałyby odpowiednio poprowadzone:

- 2A z Ban Rachagroon do Lungsuan – ok. 90 km;
- 9A z Signg do Hou Sai – ok. 120 km;
- 7A z Guntang do Pattalung – ok. 110 km;
- 5A 30 km na północ od Satool do na północ od Songkla – ok. 102 km²¹.

²¹ Article by Assoc. Prof. Dr. Satapon Keovimol, *Thailand's Potential in the Investment and in Operating the Thai Canal Project*, www.thai-canal.org, 21.03.2008.

Chao Chaokwanyhan zdecydował się jednak na wybranie trasy zbliżonej do propozycji 5A, a zaczynającej się w Satool oraz kończącej się w Songkla, która liczy ok. 108 km. W 1973 roku projekt znalazł się w rządzie, ale z powodu jego zmiany utknął tam na następne 10 lat. Kolejni zwolennicy kanału usiłowali zarazić jego ideą panujące aktualnie władze i choć czasem udawało im się zdobyć poparcie, jak np. w przypadku Ministra Transportu w 1984 roku, to jednak rząd nie chciał się zgodzić na to przedsięwzięcie.

Oczywiście prawdopodobieństwo takiej inwestycji musiało przyciągać kapitał zagraniczny, który upatrywał w niej interes stulecia, Dlatego też w 1986 roku zarówno Japończycy, jak i Amerykanie zaproponowali zainwestowanie w projekt dużego kapitału²². Propozycja ta spotkała się jednak z dużą dezaprobatą, chociaż Tajlandia w tamtym okresie nie była w stanie podołać samodzielnie tak dużej inwestycji, to jednak upatrywała w przedstawionych propozycjach próby narzucenia sobie w przyszłości kontroli nad kanałem, co oczywiście nie było do przyjęcia. Ostatecznie zaproponowano formę projektu kooperacyjnego z innymi państwami na Półwyspie Malajskim, ale pod warunkiem, że Tajlandia będzie posiadać większość udziałów, a sam projekt przemianowano z „Kanału Kra” na „Złoty projekt rozwoju Półwyspu”. Niestety, rząd Tajlandii ponownie nie odniósł się do tego pomysłu z entuzjazmem²³.

Końcówka lat 80. była dalszym okresem badania możliwości budowy kanału oraz pojawienia się nowych inwestorów z Japonii, Tajwanu czy Niemiec, którzy proponowali rozpoczęcie inwestycji. Niestety, ekonomiczne problemy Tajlandii w tamtym okresie nie pozwoliły na rozpoczęcie budowy. Kiedy w końcu w lutym 1990 roku japońscy potentaci przemysłowi byli gotowi na całkowite finansowanie inwestycji, rząd Tajlandii zdecydował się na zapalenie zielonego światła dla inwestycji na zachodnim wybrzeżu, a projekt Kanału Kra zszedł na drugi plan. Chociaż przez cały ten okres Japonia była gotowa finansować ten projekt czy to sama, czy z pomocą innych państw, to jednak rząd Tajlandii przez cały czas oponował, tłumacząc się względami bezpieczeństwa i podziału terytorium kraju na dwie części. Dość często wysuwano również zarzut, iż zwolennicy są sponsorowani przez państwa muzułmańskie, które postrzegano jako źródła terroryzmu.

Przez całe lata 90. Tajlandia albo przedkładała inne ważne inwestycje na pierwszym miejscu (1994 – budowa drugiego międzynarodowego lotniska w prowincji Samut Prakan), albo borykała się z kolejnym kryzysem finansowym (1997).

Ponowna propozycja budowy Kanału Kra wyłoniła się w 2001 roku za sprawą Kamnuan Chalopatham, senatora z prowincji Sighburi. Po uzyskaniu aprobaty Izby Senatorskiej powołał on komisję do zbadania realnych możliwości przekopania Kanału Kra. 17. maja 2001 roku powołano Narodową Komisję do spraw Kanału, która miała zająć się rozwiązaniem ekonomicznego i społecznego kryzysu wokół budowy kanału. Pod koniec 2005 roku Izba Senatorów wypracowała konsensus dotyczący budowy tego ważnego przedsięwzięcia dla całego regionu.

Na budowie kanału skorzysta nie tylko Tajlandia, ale wszystkie państwa sąsiadujące. Oczywiście poprzez skrócenie tras żeglugowych, a przez to zmniejszenie kosztów oraz zwiększenie bezpieczeństwa transportu, zyskają praktycznie wszystkie państwa świata. Inwestycja ta pozwoli zaoszczędzić miliony dolarów, ale również przyniesie miliony dolarów

²² Źródła nie podają, o jak dużym kapitale jest mowa.

²³ Article by Assoc. Prof. Dr. Satapon Keovimol, *Thailand's...*, *op. cit.*

zysków, kreując pracę dla rzeszy ludzi przy budowie kanału, a następnie po jego otwarciu przy obsłudze i eksploatacji. Cały projekt oszacowano na 700–950 bilionów Baht²⁴ co stanowi ok. 32 miliardy dolarów US, oraz optymistycznie zaplanowano ukończenie prac w ciągu 10 lat²⁵. Teoretycznie kanał powinien posiadać możliwości przeprowadzania od 400 do 600 jednostek dziennie, ale z punktu widzenia ekonomii dzienna przepustowość 200 do 300 statków zapewni opłacalność inwestycji. Opłata za przejście kanałem ma być procentem od kwoty, którą statek zaoszczędzi na paliwie i ubezpieczeniu, omijając niebezpieczne wody Cieśniny Malakka. Nieduże zaludnienie na trasie budowy kanału umożliwi prace przez 24 godziny na dobę. Ostatecznie trasę kanału wytyczono zgodnie z propozycją 9A, która przechodzi przez Trang, Patalong, Nakom, Sri Tammarat i Songkla, co daje odcinek długości ok. 120–130 km do przekopania i o zaplanowanej szerokości 4 km, która ma zapewnić dobre warunki żeglugowe również w przyszłości. Różnica poziomów pomiędzy ujściami będzie wynosić tylko 25 cm, co nie powinno stanowić żadnego problemu dla konstruktorów i inżynierów. Ponadto według specjalistów połączenie kanałem wód Morza Południowocchińskiego i Morza Adamańskiego nie powinno przynieść żadnych szkód i zagrożenia dla ekosystemów, gdyż są one do siebie bardzo zbliżone. Inwestycja tej miary jest oczywiście wspierana przez liczne państwa zainteresowane bezpiecznym transportem swoich surowców, do których zaliczają się między innymi Chiny, USA, Japonia i Francja, a jej ukończenie ma być oddaniem hołdu mieszkańcom Tajlandii.

W trakcie dyskusji na dwóch seminariach poświęconych temu tematowi, które odbyły się w stolicy Tajlandii Bangkoku, wszyscy uczestnicy: politycy, naukowcy, oficerowie oraz ludzie biznesu zgodnie stwierdzili, że po 329 latach nadszedł nareszcie najwyższy czas, aby wizja kanału została ostatecznie sfinalizowana. Tajlandia potrzebuje kanału dla swojego rozwoju, a świat potrzebuje go, aby zapewnić sobie bezpieczeństwo energetyczne.

Odpowiedź na pytanie, jakie będą faktycznie dalsze losy planu budowy tak śmiałego przedsięwzięcia, są dziś praktycznie dość niepewne. Biorąc jednak pod uwagę fakt, jak ważny jest region Cieśniny Malakka dla światowego transportu, i to nie tylko surowców energetycznych, można się spodziewać, że Tajlandia i pozostałe państwa tego obszaru podejną do budowy Kanału Kra bardziej odpowiedzialnie niż ich poprzednicy. Z pewnością państwami, które powinny być zainteresowane najbardziej realizacją tego projektu, są Chiny i Japonia, których gospodarki są uzależnione od regularnych dostaw surowców, a zwłaszcza energetycznych – ropy naftowej.

Nie bez znaczenia może być fakt, że istotnym elementem chińskiej koncepcji bezpieczeństwa po 2006 roku jest globalne wzmacnianie współpracy energetycznej, zaliczane do podstawowych środków zapewniających bezpieczeństwo narodowe Chińskiej Republice Ludowej. Analizując w tym kontekście dobowe zapotrzebowanie Chin w ropę naftową, które wyniosło w 2005 roku ok. 5 mln baryłek, oraz w produkty ropopochodne, które kształtowało się w 2003 roku na poziomie ok. 6 mln baryłek, jak również fakt, że ponad 40% tego surowca pochodzi z importu²⁶, można się spodziewać, iż Chiny mogą być „motorem” budowy Kanału Kra. Jeżeli weźmie się również pod uwagę ciągle wzrastające miliardowe inwestycje chińskie w Afryce w celu pozyskania ropy, metali kolorowych oraz gazu, to można

²⁴ Jednostka monetarna Tajlandii.

²⁵ Article by Assoc. Prof. Dr. Satapon Keovimol, *Thailand's...*, *op. cit.*

²⁶ R. Zięba, (red.), *Bezpieczeństwo międzynarodowe po zimnej wojnie*, Warszawa 2008, s. 169.

przypuszczać, że będą one również zainteresowane bezpiecznym i tańszym transportem tych surowców. Musi to oznaczać zwiększenie bezpieczeństwa żeglugi w regionie Cieśniny Malakka, jak również dotyczyć budowy kanału.

Japonia, której import ropy naftowej utrzymuje się na poziomie 90% jej zapotrzebowania²⁷, jest również żywotnie zainteresowana bezpiecznym transportem tego surowca jak i innych do swoich portów. Japończycy od dawna byli zainteresowani partycypacją czy wręcz finansowaniem tego przedsięwzięcia. Z tego też względu można się spodziewać, że ta największa inwestycja pierwszego stulecia w XXI wieku będzie traktowana ze szczególną uwagą przez Japonię.

Pozostaje więc zadanie tylko jednego pytania, czy Tajlandia dojrzała już do tak ogromnego wyzwania, jakim jest budowa Kanału Kra, a jednocześnie do podziału państwa na dwie części, co stanowiło w przeszłości główną barierę tej jakże ważnej międzynarodowo inwestycji. Pomimo pozytywnych działań tego kraju w kierunku urzeczywistnienia budowy kanału, ciągle pojawiają się głosy obawy, że budowa może zagrozić jedności Tajlandii oraz że jest ona technicznie niezwykle skomplikowana, co opóźni znacznie jej realizację, a w konsekwencji doprowadzi do jej zaniechania. Niestety, odpowiedzi na te pytania w dalszym ciągu pozostają otwarte i można mieć tylko nadzieję, że w dobie globalizacji pozostałe państwa, którym zależy na rozwiązaniu problemu bezpieczeństwa w tym regionie, a więc również USA czy Francja, doprowadzą do realizacji tego projektu.

Summary

Energy and security are the most important and indispensable elements of a new order at the beginning of XXI century. All countries are interested in keeping this kind of security as its priority especially with in the areas of so called chokepoints, straits and canals, which are very important parts of maritime routes for such powers as The USA, China, Japan or France. The Malacca Straits is one of these important chokepoints. It is also one of the most dangerous seas where robbery and piracy and even terrorism is very common it definitely holds up the traffic in this region and makes it very dangerous. There are some ideas which would possibly could help the problem and one of them is the idea of building The Kra Canal in Thailand. It has been considered for many years, but some other important matters has not allowed to start this plan. Year 2001 brought new possibilities to bring this idea to reality with the international help of countries interested in better security in this part of the world.

²⁷ *Ibidem*, s. 398.