

Przemoc na morzu w regionie Azji Południowo-Wschodniej wyzwaniem dla bezpieczeństwa międzynarodowego

Na początku XXI wieku zaobserwować możemy wzrost zagrożenia terroryzmem. Niewątpliwie do tego stanu rzeczy doprowadziły wydarzenia z 11 września. Samobójcze ataki terrorystyczne na amerykański niszczyciel „USS Cole” i francuski tankowiec „Limburg” ukazały, jak łatwym celem mogą stać się jednostki pływające oraz jak bardzo podatne na akty przemocy są obszary morskie, tak ważne dla funkcjonowania światowej gospodarki.

W niniejszym artykule przedstawione zostaną zjawiska piractwa, napadów rabunkowych i terroryzmu morskiego ze szczególnym uwzględnieniem ich występowania w Azji Południowo-Wschodniej. Ukazana także będzie zależność między bezpieczeństwem energetycznym Chin, Japonii i Korei Południowej a kluczowymi arteriami żeglugowymi wyżej wymienionego regionu. Ponadto zaprezentowana statystyka piractwa i napadów rabunkowych na obszarach morskich, a także czynniki konfliktogenne, pozwolą na dokonanie analizy związanej z międzynarodowymi inicjatywami mającymi na celu przeciwdziałanie zagrożeniom na wodach wszech-oceanu.

1. Rola arterii żeglugowych w Azji Południowo-Wschodniej

Na współczesnej mapie świata znajduje się kilka strategicznych tras żeglugowych (*sea lanes of communication* – SLOC), które odgrywają istotną rolę dla globalnego handlu. Do najważniejszych z nich należy zaliczyć Kanał Panamski, Kanał Sueski i Cieśninę Malakka. Wśród SLOC znajdujących się w regionie Azji Południowo-Wschodniej, oprócz wcześniej wspomnianej Cieśniny Malakka, trzeba także zwrócić uwagę na inne ważne, z ekonomicznego punktu widzenia, arterie żeglugowe, takie jak indonezyjskie cieśniny: Sunda, Lombok i Makassar. Poniżej przedstawiona została tabela 1., zawierająca najważniejsze dane hydrograficzne węzłowych tras żeglugowych, oraz rysunek 1., obrazujący usytuowanie SLOC w regionie Azji Południowo-Wschodniej.

Tabela 1. Dane hydrograficzne SLOC w Azji Południowo-Wschodniej.

Cieśniny	Długość	Szerokość	Głębokość	Liczba jednostek przechodzących przez Cieśninę (rocznie)	Liczba jednostek przechodzących przez cieśninę (dziennie)	Wartość towarów przekraczających cieśninę (rocznie)
Malakka	960 km	1,5 km	21,8 m	63 000	40–50 tankowców 10–12 gazowców	390 mld USD
Sunda	24 km			3500		5 mld USD
Lombok		18,5 km	150 m	3900		40 mld USD
Makassar	160 km	17,7 km				

Źródło: Opracowanie własne na podstawie E. Watkins, *Facing the terrorist threat in the Malacca strait*, „Terrorism Monitor”, Vol 11 Issue 9, 2004, nr. 5, s. 8; J. Ho, *The security of sea lanes*, IDSS, Singapore, June 2005, s. 2.

Warto zauważyć, jak ważną rolę odgrywa Cieśnina Malakka dla regionalnej gospodarki, zwłaszcza bezpieczeństwa energetycznego Chin, Tajwanu, Japonii i Korei Południowej. Rocznie przekraczające tę arterię jednostki przewożą aż 80% surowców energetycznych, które trafiają do wyżej wymienionych krajów¹. Ocenia się, że 60% jednostek przechodzących Cieśninę Malakka należy do chińskiej floty handlowej². Zanim przedstawione zostaną zagrożenia związane z przemocą morską, warto przybliżyć sytuację związaną z bezpieczeństwem energetycznym Chin, Japonii i Korei Południowej.

Termin „bezpieczeństwo energetyczne” nabrał nowego znaczenia dla Chin, kiedy na początku lat 90. okazało się, że państwo to nie jest w stanie zaspokoić zapotrzebowania na surowce energetyczne za pomocą wydobycia krajowego. W ten sposób aż 4/5 z chińskich zasobów energetycznych, zwłaszcza ropy naftowej i produktów ropopochodnych, pochodzi z importu³. Trzeba zaznaczyć, iż w roku 2004 kraj ten stał się drugim na świecie największym konsumentem ropy naftowej i trzecim na świecie importerem tego surowca. Ocenia się, że około 60% surowców energetycznych importowanych przez Chiny pochodzi z Bliskiego Wschodu. Według ocen ekspertów liczba ta ma jeszcze wzrosnąć do 2015 roku. Warto zauważyć, iż surowce te transportowane są do Chin głównie przez Cieśninę Malakka i Cieśninę Singapurską.

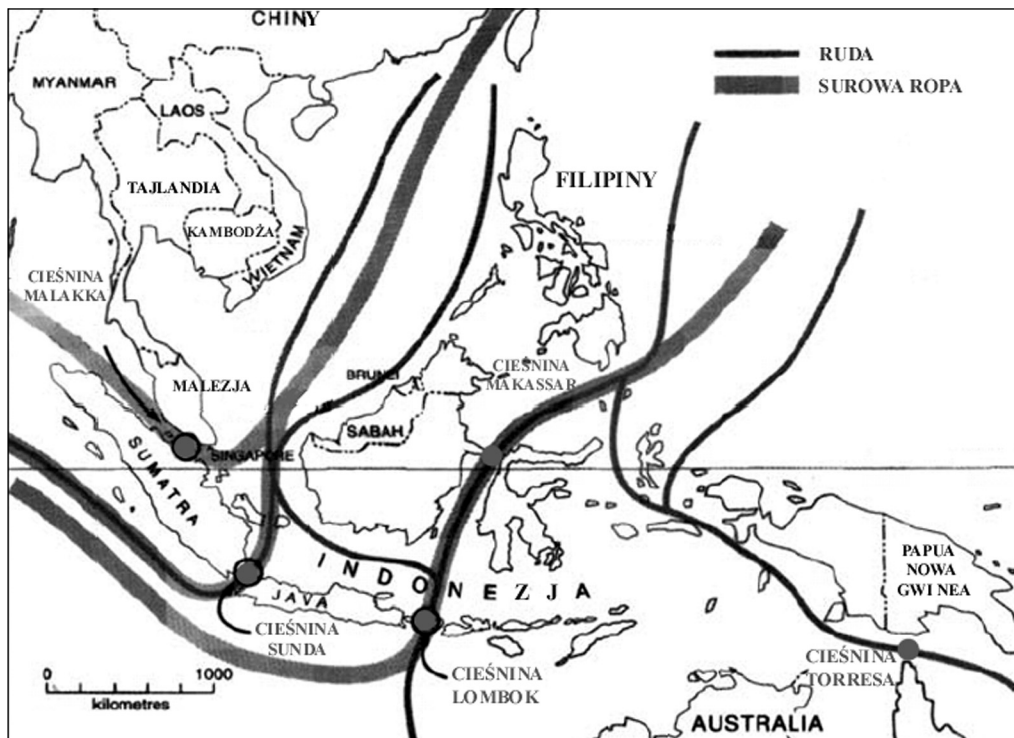
Japonia jest kolejnym krajem, którego bezpieczeństwo energetyczne jest uzależnione od dostaw ropy naftowej, głównie z Bliskiego Wschodu. Ponad 90% importu tego surowca energetycznego przechodzi przez Cieśninę Malakka⁴. Tabela 2. przedstawia główne regiony importu ropy naftowej do Japonii w Latach 1995–2004.

¹ J. Bradford, *Southeast Asian maritime security in the age of terror: threats, opportunity and charting the course forward*, IDSS, Singapore 2005, s. 11.

² M. Gu, *China wants more pipelines for improved oil import security*, „Oil & Gas Journal”, 2005, January 3, Vol. 103, Issue 1, s. 59.

³ I. Storey, *China seeks to reduce its dependence on Strait of Malacca*, „Jane`s Intelligence Review”, 2005, nr. 5, s. 36.

⁴ E. Watkins, *Japan urges Malacca Strait shipping safety*, „Oil & Gas Journal”, Vol. 103, Issue 4, 2005, s. 28.

Rysunek 1. Węzłowe trasy żeglugowe w regionie Azji Południowo-Wschodniej.

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 2. Importerzy ropy baftowej dla Japonii w latach 1995–2004 (milion baryłek na dobę).

Rok	Kraje należące do OPEC według regionów				Ogółem
	Zatoka Perska (z Bahrajnem)	Afryka	Azja	Ameryka Południowa	
1995	4,0251	0,026	0,478	0,002	5,882
1996	4,0733	0,031	0,434	0,003	5,945
1997	4,3542	0,037	0,374	0,003	5,989
1998	4,1758	0,025	0,317	0,000	5,529
1999	4,0896	0,039	0,319	0,001	5,611
2000	4,1582	0,039	0,286	0,012	5,613
2001	4,110	0,020	0,255	0,017	5,485
2002	3,904	0,084	0,218	0,015	5,323
2003	4,200	0,083	0,252	0,012	5,567
2004	4,288	0,104	0,227	0,013	5,431

Źródło: <http://www.eia.doe.gov/emeu/ipstr/t411.xls> z 20.02.2006.

Należy również zauważyć, iż Japonia nadal pozostaje jednym z największych importerów skroplonego gazu ziemnego (*LNG – Liquefied Natural Gas*) na świecie. Ponad 50% światowego *LNG* jest konsumowanego przez Japonię, aż 97% pochodzi z importu, a w roku 2001 stanowił on 55,4 MT, lecz w opinii ekspertów do 2020 liczba ta wzrośnie do około 80 MT⁵.

Również Korea Południowa należy do głównych importerów surowców energetycznych. Kraj ten jest czwartym największym odbiorcą ropy naftowej na świecie. Ocenia się, że około 80% surowców energetycznych dostarczanych do Korei Południowej pochodzi z Bliskiego Wschodu. Poniższa tabela przedstawia główne regiony importu ropy naftowej w latach 1995–2004.

Tabela 3. Importerzy ropy naftowej dla Korei Południowej w latach 1995–2004 (milion baryłek na dobę).

Rok	Kraje należące do OPEC według regionów				
	Zatoka Perska (z Bahrajnem)	Afryka	Azja	Ameryka Południowa	Ogółem
1995	1,100	0,000	0,086	0,000	2,330
1996	1,673	0,096	0,123	0,000	2,614
1997	1,904	0,119	0,152	0,001	2,948
1998	1,865	0,070	0,132	0,000	2,819
1999	1,898	0,071	0,165	0,002	2,954
2000	2,077	0,035	0,148	0,000	3,050
2001	1,964	0,029	0,171	0,005	2,967
2002	1,750	0,034	0,146	0,002	2,829
2003	1,967	0,017	0,123	0,001	2,819
2004	2,033	0,046	0,132	0,000	2,835

Źródło: <http://www.eia.doe.gov/emeu/ipstr/t416.xls> z 20.02.2006.

Ponieważ regiony wydobycia surowców energetycznych są oddalone od regionów jej konsumpcji, należy zwrócić uwagę na zagrożenia ze strony przemocy morskiej jakie mogą się pojawić wobec zbiornikowców przechodzących przez obszary morskie Azji Południowo-Wschodniej. W dalszej części artykułu omówiona zostanie statystyka aktów piractwa, czynniki konfliktogenne na przykładzie Indonezji, a także międzynarodowe inicjatywy mające na celu poprawienie bezpieczeństwa, głównie w Cieśninie Malakka i Cieśninie Singapurskiej.

⁵ *Japan LNG – today & tomorrow*, ERG 2002, s. 3.

2. Zagrożenie piractwem i napadami rabunkowymi obszarów morskich w regionie Azji Południowo-Wschodniej

Przemoc morska od wieków stanowiła poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa żeglugi, a w następstwie również dla handlu odbywającego się drogą morską. Piractwo i napady rabunkowe bez wątpienia mają negatywny wpływ na międzynarodową wymianę towarową, według ocen ekspertów światowa ekonomia traci na tym procederze około 16 miliardów USD rocznie⁶.

Zanim zostaną przedstawione dane dotyczące aktów przemocy morskiej w regionie omawianym przez artykuł, należy zdefiniować piractwo i napady rabunkowe. W tym celu definicja piractwa opierać się będzie na podstawie art. 101 Międzynarodowej konwencji o prawie morza z Montego Bay z 1982 roku, według którego jest to:

- a) bezprawny akt gwałtu, zatrzymania lub grabieży popełniony dla celów osobistych przez załogę lub pasażerów prywatnego statku lub samolotu i wymierzony:
 - i/ na morzu otwartym przeciwko innemu statkowi morskiemu lub powietrznemu, przeciwko osobom lub mieniu znajdującemu się na takim statku morskim lub powietrznym;
 - ii/ przeciwko statkowi morskiemu lub powietrznemu, osobom lub mieniu w miejscu niepodlegającym jurysdykcji żadnego państwa;
- b) akt dobrowolnego uczestnictwa w działaniu statku morskiego lub powietrznego z wiedzą o faktach, które nadają mu charakter pirackiego statku morskiego lub powietrznego;
- c) podżeganie lub umyślne ułatwianie czynu opisanego pod literami a oraz b⁷.

Warto powiedzieć należy o różnicach występujących między definicjami „piractwo” oraz „napady rabunkowe”. Upraszczając nieco problem na potrzeby niniejszego opracowania, można przyjąć, iż piraci działają w obrębie morza pełnego (otwartego), natomiast na wodach, które objęte są jurysdykcją danego państwa, występują napady rabunkowe.

Poniżej przedstawiona zostanie wybrana statystyka aktów piractwa na świecie, a także wokół węzłowych tras żeglugowych w Azji Południowo-Wschodniej. Warto zaznaczyć, iż dane pochodzące z Piracy Reporting Center w Kuala Lumpur odnoszą się do piractwa i napadów rabunkowych, ponieważ instytucja ta nie prowadzi rozróżnienia na wyżej wymienione zjawiska.

⁶ Suma ta została podana na podstawie aktów przemocy morskiej, które zgłoszono do odpowiednich władz, dokładna liczba jest niestety trudna do oszacowania, por. B. Raman, *Taming terror on the high seas*, http://www.atimes.com/atimes/Southeast_Asia/GF09 Ae05.html, 23.02.2006.

⁷ *United Nations Convention on the Law of the Sea*, Montego Bay 1982, s. 57.

Tabela 4. Regiony najbardziej zagrożone piractwem i napadami rabunkowymi na świecie.

Liczba aktów piractwa i napadów rabunkowych na świecie					
Region	2001	2002	2003	2004	I-VI 2005
Azja	223	222	276	205	83
Reszta świata	112	148	169	120	44
Razem	335	370	445	325	127
Liczba aktów piractwa i napadów rabunkowych zanotowanych w SLOC w Azji Południowo-Wschodniej					
Region	2001	2002	2003	2004	I-VI 2005
Cieśnina Malakka	17	16	28	38	8
Cieśnina Singapurska	7	5	2	7	8

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: A. Davis, *Piracy in Southeast Asia shows signs of increased organisation*, „Jane`s Intelligence Review”, 2004, nr. 6, s. 37; M. Richardson, *Aiming a shot across the bow*, Singapore 2005, s. 4; J. Bradford, *ibidem*, s. 14; P. Mukundan, *Piracy threat dictates need for intelligence – led solution*, „Jane`s Navy International”, 2004, nr. 11, s. 40.

Powyższa tabela ukazuje niepokojącą statystykę przemocy morskiej, lecz należy zwrócić uwagę na czynniki, które mają negatywny wpływ na bezpieczeństwo wewnętrzne państwa, mogąc w ten sposób doprowadzić do poważnego zagrożenia dla międzynarodowego handlu morskiego.

Wśród najczęściej spotykanych determinantów bezpieczeństwa możemy zaliczyć konflikty na tle separatystycznym (niepodległościowym), religijnym, ekonomicznym czy etnicznym. Może to mieć ogromny wpływ na bezpieczeństwo żeglugi, zwłaszcza jeżeli tak niestabilny politycznie obszar znajduje się niedaleko strategicznych arterii żeglugowych, od których uzależniona jest światowa gospodarka. Ze względu na tematykę niniejszego artykułu obejmującego region Azji Południowo-Wschodniej wyżej wymienione czynniki zostaną przedstawione na przykładzie Indonezji, której wody terytorialne od lat 90. XX wieku Piracy Reporting Center zalicza do najmniejbezpiecznych obszarów morskich na świecie.⁸

Tabela 5. Czynniki mające negatywny wpływ na bezpieczeństwo wewnętrzne Indonezji.

Czynniki konfliktogenne	
Na tle separatystycznym	W prowincji Aceh, graniczącej z Cieśniną Malakka, od 1976 r. działa, kierowany przez Hasana di Tiro, Ruch Wolny Aceh (<i>Gerakan Aceh Merdeka – GAM</i>). Uważa się, iż członkowie GAM są odpowiedzialni za napady rabunkowe, a także porwania statków przebywających u wybrzeży prowincji, co daje im możliwość sfinansowania działalności ugrupowania. Dopiero tragedia wywołana tsunami sprawiła, iż przedstawiciele GAM podpisali w sierpniu 2005 r. ugodę z rządem Indonezji.

⁸ Ocenia się, że około 88% populacji prowincji Sulawesi stanowią muzułmanie – dane według B. Lintner, *Centrifugal forces stir in Indonesia*, „Jane`s Intelligence Review”, 2000, nr 6, s. 25.

Na tle religijnym	Prowincja Sulawesi, granicząca z Cieśniną Makassar, pod koniec XX wieku stała się miejscem walk między muzułmanami i chrześcijanami ¹ . W 2000 r. Doszło do eskalacji konfliktu, gdy podpalono kościoły i domy należące do chrześcijan. Do walki nawoływało również islamskie ugrupowanie ekstremistycznie KOMPAK Mudzahedin. Sytuacja w prowincji jest nadal bardzo napięta, mimo podpisanego porozumienia pokojowego.
Na tle ekonomicznym	Indonezyjska prowincja Riau, leżąca nad Cieśniną Malakka i stanowiąca archipelag 3000 wysp na Morzu Południowochińskim, jest bogata w surowce energetyczne. Ocenia się, że złoża ropy naftowej znajdujące się w prowincji stanowią aż 65% zasobów energetycznych Indonezji. Do Riau przekazywany jest znikomy procent sumy pochodzącej ze sprzedaży ropy. Należy podkreślić, iż ponad połowa mieszkańców prowincji żyje w skrajnej biedzie. Spowodowało to nie tylko demonstracje ludności zamieszkującej stolicę Riau – Pekanbaru, które odbyły się w 1999 r., ale także nasilenie się tendencji separatystycznych. Mieszkańcy domagali się od rządu w Dżakarcie sprawiedliwego podziału dochodów pochodzących ze sprzedaży surowców energetycznych.
Na tle etnicznym	Prowincja Kalimantan, sąsiadująca z Cieśniną Makassar, jest najlepszym przykładem na przedstawienie konfliktów na tle etnicznym. Zamieszkują ją głównie Dajakowie, Madurowie, a także osadnicy z wyspy Jawa. W wyniku polityki rządu centralnego w Dżakarcie w latach 70. XX wieku prowadzono masowe przesiedlenia na wówczas mało zaludnione terytoria Kalimantanu. Taki stan rzeczy doprowadził do zachwiania balansu etnicznego między rdzennymi mieszkańcami prowincji – Dajakami – a licznie przybyłymi Madurami. W wyniku konfliktu trwającego w latach 1996–2001 ponad 100 000 Madurów musiało opuścić wyspę Borneo.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: R. Gunaratna, *The structure and nature of GAM*, „Jane's Intelligence Review”, 2001, nr 4, s. 34; A. Niwczyk, *GAM – walka o niepodległość prowincji Aceh*, MMS „Komandos”, 2005, nr 6, s. 30; K. Kubiak, *Wojny, konflikty zbrojne i punkty zapalne na świecie*, TRIO, Warszawa 2005, s. 202.

3. Współpraca międzynarodowa w celu przeciwdziałania i zwalczania aktów przemocy morskiej w regionie Cieśniny Malakka i Cieśniny Singapurskiej

Spółeczność międzynarodowa wykazuje zainteresowanie możliwościami zapobiegania przemocy morskiej, zwłaszcza w najważniejszych arteriach żeglugowych, tak istotnych dla gospodarki globalnej. Ze względu na specyfikę regionalną poruszaną w niniejszym artykule, a także na mnogość inicjatyw podejmowanych w ramach umów bilateralnych i multilateralnych, przedstawione zostaną tylko niektóre z przedsięwzięć realizowanych w Cieśninie Malakka oraz Cieśninie Singapurskiej.

Trzeba zaznaczyć, iż od lat realizowane są działania w formie współpracy między państwami nadmorskimi, zarówno w ramach inicjatyw dwu- jak i wielostronnych, których celem jest zapewnienie jak największego bezpieczeństwa jednostkom przekraczającym wyżej wymienione cieśniny. Od czasu wczesnych lat 90. XX wieku aż do dziś powstało wiele programów, wśród których można wymienić skoordynowane patrole morskie w ramach ko-

operacji Indonezyjsko-Singapurskiej, noszącej nazwę *IndoSin Co-ordinated Patrols (ISCP)*, czy całoroczne patrole, znane jako *MALSINDO (MALaysia-Singapore-INDonesia)*.

Do jednej z ostatnich inicjatyw należy zaliczyć projekt pod nazwą „Eyes in the sky”. Inauguracja programu odbyła się w sierpniu 2005 roku w bazie sił powietrznych Subang w Malezji, gdzie przedstawiciele Indonezji, Malezji, Singapuru i Tajlandii⁹ podpisali porozumienie w sprawie skoordynowanych patroli lotniczych w obrębie Cieśniny Malakka. Umowa ta nakłada na państwa obowiązek utworzenia na terytorium każdego z nich centrum operacyjnego pozwalającego na nadzorowanie i koordynację działań samolotów w razie podejrzanej aktywności morskiej. Każdy z czterech krajów będzie odbywać dwa patrole tygodniowo w szczegółowo wyznaczonych sektorach.

Stany Zjednoczone również zainteresowały się działaniami związanymi z zapewnieniem bezpieczeństwa w regionie Cieśniny Malakka. Admirał Thomas Fargo z US Pacific Command zaoferował współpracę poprzez patrolowanie cieśniny przez żołnierzy z jednostek specjalnych. Wypowiedź natychmiast wywołała niezadowolenie ze strony nadmorskich krajów muzułmańskich, takich jak Indonezja czy Malezja. Państwa te obawiały się zaostrzenia sytuacji w regionie, a także naruszenia suwerenności własnego terytorium ze względu na obecność wojsk amerykańskich.

Należy podkreślić również aktywny udział Japonii w inicjatywach mających na celu podwyższenie bezpieczeństwa żeglugi w Cieśninie Malakka. Sytuacja ta jest spowodowana, jak już wcześniej wspomniano, importem surowców energetycznych, które następnie są transportowane drogą morską przez cieśninę. Minister Obrony Japonii Yoshinoro Ono wyraził zaniepokojenie związane między innymi z koniecznością przeprowadzenia nowych pomiarów dna w Cieśninie Malakka, spowodowanych przejściem tsunami, a także zwrócił uwagę na dużą liczbę napadów rabunkowych dokonywanych w tej trasie żeglugowej.

Trzeba zaznaczyć, iż Japonia jest inicjatorem Porozumienia w sprawie regionalnej współpracy w zwalczaniu piractwa i napadów rabunkowych na statki w Azji (*Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery Against Ships in Asia – ReCAAP*) skierowanej do państw ASEAN, a także do Chin, Korei Południowej, Bangladeszu, Indii i Sri Lanki. Porozumienie to zakłada m.in. rozróżnienie piractwa od napadów rabunkowych, współpracę między państwami-stronami w zakresie aresztowanie osób, które dopuściły się bezprawnych aktów przemocy na obszarach morskich, konieczności zajęcia statku lub samolotu użytego przez piratów i rabusiów morskich, zajęcia jednostki, która znajduje się pod kontrolą wyżej wymienionych osób czy też podjęcia akcji ratowniczej w stosunku do ofiar takich przestępstw. *ReCAAP* zakłada również konieczność powołania do życia Centrum Wymiany Informacji (*Information Sharing Center – ISC*), które będzie się mieścić w Singapurze. ISC ma odpowiadać za: zdobywanie oraz przepływ informacji, ich gromadzenie i analizowanie, a także przygotowanie statystyk i raportów na podstawie zebranych danych, które będą prowadzić do wprowadzania alarmów na obszarach morskich najbardziej zagrożonych przez zjawiska piractwa i napadów rabunkowych.

Wyżej wymienione przedsięwzięcia społeczności międzynarodowej stanowią jedynie niewielki procent działań realizowanych w celu podwyższenia bezpieczeństwa w Cieśninie Malakka i Cieśninie Singapurskiej.

⁹ Tajlandia w tej chwili posiada jedynie status obserwatora.

4. Tajski Kanał Kra – chińska perspektywa

W obawie przed obecnością Amerykanów w Cieśninie Malakka oraz wpływom, jakie Stany Zjednoczone mogłyby mieć w tym regionie co według opinii chińskich ekspertów będzie źle oddziaływało na dostawy surowców energetycznych do kraju drogą morską – zrodził się pomysł na temat wsparcia finansowego projektu, który miałby stanowić alternatywę dla Cieśniny Malakka. Chodzi tutaj o zbudowanie nowego kanału żeglugowego na południu Tajlandii, znanego jako Kanał Kra.

Idea przeprowadzenia kanału przez przesmyk Kra nie jest nowa, sięga ona bowiem 1677 roku¹⁰. Wtedy to pojawiła się pierwsza propozycja stworzenia kanału łączącego Morze Andamańskie z Zatoką Tajlandzką, czyli połączenia Oceanu Indyjskiego z Pacyfikiem, lecz ze względu na trudności inżynieryjne i zbyt duże koszty tak ogromny projekt oceanotechniczny nie miał szans na powodzenie. Przez lata pomysł stworzenia „azjatyckiego Kanału Sueskiego” przewijał się w planach, lecz bez skutku. Dopiero kryzys ekonomiczny, który dotknął Azję w latach 90. XX wieku, a także zwiększająca się liczba aktów przemocy w Cieśninie Malakka otworzyły nowy rozdział w historii projektu budowy Kanału Kra.

Wstępnie rozważono możliwość przeprowadzenia trasy poprzez jedną z dwóch zaproponowanych dróg. Plany przewidują także kompleks rafineryjno-magazynowy, biegnący równoległe do toru wodnego oraz dwa olbrzymie porty, które znajdowałyby się u wejścia i wyjścia z kanału. Według kosztorysów budowa ma kosztować około 20 miliardów USD¹¹.

Niewątpliwie kanał przez przesmyk Kra będzie stanowił alternatywną arterię żeglugową dla Cieśniny Malakka i Cieśniny Singapurskiej, a także dla cieśnin: Lombok, Sunda, Makassar i Torresa. Podkreślić należy, iż w przypadku zablokowania jakiegos z wyżej wymienionych SLOC możliwa trasa wiodłaby dookoła Australii. O atrakcyjności projektu, z ekonomicznego punktu widzenia, świadczyć może oszczędność czasu i pieniędzy potrzebnych na jej pokonanie.

* * *

Reasumując, warto zaznaczyć, iż przemoc morska jest wieloaspektowym i złożonym problemem, a przeciwdziałanie aktom piractwa, napadom rabunkowym czy terroryzmowi morskemu wymaga skoordynowanych działań w ramach międzynarodowej współpracy. Region Azji Południowo-Wschodniej jest szczególnie podatny na przemoc morską ze względu na uwarunkowania geograficzne, a także politykę wewnętrzną państw. Bardzo ważnym elementem szeroko pojętej walki z tymi trzema zjawiskami jest międzynarodowa współpraca, nie tylko w zakresie obecności danego państwa na akwenach wokół SLOC, ale także wsparcia finansowego i prowadzenia ekspertyz.

¹⁰ History of Canal Kra, <http://www.kracanal.or.th/historyeng1.htm>, z dn. 10.02.2006.

¹¹ *The Kra Canal dream, now a reality?*, http://www.thaipro.com/thailand_00/109_kra_canal.htm z 11.03.2006.

Trzeba podkreślić, iż ewentualny atak terrorystyczny w regionie ścieśnionym, takim jak Cieśnina Malakka, miałby olbrzymi wydzźwięk ekonomiczny nie tylko w regionie azjatyckim, ale także europejskim.

Bibliografia

- Bradford J., *Southeast Asian maritime security in the age of terror: threats, opportunity and charting the course forward*, Singapore 2005.
- Davis A., *Piracy in Southeast Asia shows signs of increased organisation*, „Jane`s Intelligence Review”, 2004, nr. 6.
- Gu M., *China wants more pipelines for improved oil import security*, „Oil & Gas Journal”, 2005, January 3, Vol.103, Issue 1.
- Gunaratna R., *The structure and nature of GAM*, „Jane`s Intelligence Review”, 2001, nr 4.
- Ho J., *The security of sea lanes*, IDSS, Singapore, June 2005.
- Japan LNG – today & tomorrow*, ERG 2002.
- Kubiak K., *Wojny, konflikty zbrojne i punkty zapalne na świecie*, TRIO, Warszawa 2005.
- Lintner B., *Centrifugal forces stir in Indonesia*, „Jane`s Intelligence Review”, 2000, nr 6.
- Mukundan P., *Piracy threat dictates need for intelligence-led solution*, „Jane`s Navy International”, 2004, nr. 11.
- Niwczyk A., *GAM – walka o niepodległość prowincji Aceh*, MMS „Komandos”, 2005, nr 6.
- Richardson M., *Aiming a shot across the bow*, Singapore 2005.
- Storey I., *China seeks to reduce its dependence on Strait of Malacca*, „Jane`s Intelligence Review”, 2005, nr. 5.
- United Nations Convention on the Law of the Sea*, Montego Bay 1982, s. 57.
- Watkins E., *Facing the terrorist threat in the Malacca strait*, „Terrorism Monitor”, Vol 11 Issue 9, 2004, nr. 5.
- Watkins E., *Japan urges Malacca Strait shipping safety*, „Oil & Gas Journal”, Vol. 103, Issue 4, 2005.
- <http://www.atimes.com>
- <http://www.eia.doe.gov>
- <http://www.kracanal.or.th>
- <http://www.thaiopro.com>