



КАНАЛ НА ПЕРЕШЕЙКЕ КРА

Внимание общественности Таиланда в последнее время привлекли планы, связанные со строительством так называемого канала Кра, который должен соединить Индийский океан и Сиамский залив, и свободного порта на этом канале. Местные газеты считают, что по своему экономическому значению канал на перешейке Кра не уступит Суэцкому и Панамскому.

Идея прокладки канала через наиболее узкую часть Малаккского полуострова не нова, однако в течение многих лет, еще до второй мировой войны, она наталкивалась на целый ряд препятствий, и прежде всего на противодействие Англии, опасавшейся падения политического, экономического и стратегического значения своей колонии — Сингапура. После войны Лондон добился включения в текст мирного договора 1946 года пункта об отказе Таиланда от сооружения канала Кра.

Начиная с 1957 года вопрос о канале стал обсуждаться в печати Таиланда и других стран Юго-Восточной Азии. В настоящее время почти все ведущие государственные деятели в Таиланде высказываются о нем положительно.

В первой половине 1960 года был создан специальный правительственный комитет для изучения представляемых проектов строительства. Во втором полугодии организовалась смешанная компания — с участием американского, французского и тайского капитала — под названием «Лэмтонг праппан К^о», что в переводе с языка тай значит «Компания по освоению золотого полуострова». Главная роль в ней принадлежит западному капиталу, в первую очередь Уолл-стриту.

Рассмотрев предложенный новой компанией проект постройки канала и свободного порта, правительство Таиланда заявило в декабре 1960 года о своем принципиальном согласии с ним, поскольку срок соглашения между Таиландом, Англией и Францией, запрещавшего строительство канала, истек три года назад.

Строительство будет полностью завершено в течение 15 лет, его стоимость оценивается в 300 миллионов долларов (шесть миллиардов бат). После того как компания окупит строительные расходы, канал будет передан под контроль тайландского правительства. Но когда это случится, неизвестно, такое положение вещей может сохраниться на много десятилетий. А пока после открытия канала и свободного порта тайландское правительство будет пользоваться лишь правом общего контроля над этими сооружениями и получать 20 процентов общей суммы сборов за

проход судов по каналу и 25 процентов доходов свободного порта. Таким образом, около $\frac{4}{5}$ доходов попадет в карманы западных монополистов.

«Компании по освоению золотого полуострова» предоставляется концессия на аренду прилегающей к обоим берегам канала территории шириной в два километра, а также монопольное право на разработку всех природных богатств, находящихся в зоне канала. «Бескорыстие» магнатов долларового колониализма выступает здесь особенно рельефно.

Перечень условий строительства и эксплуатации канала на перешейке Кра убедительно говорит о том, на каких кабальных условиях западные колониальные державы «помогают» слаборазвитым странам. Американские и французские фирмы получают еще более широкие возможности для проникновения в экономику Таиланда.

Патриотические круги Таиланда справедливо считают, что страна, безусловно, смогла бы сама построить канал и свободный порт за те же 15 лет, если бы правительство сократило непомерные военные расходы лишь на 25 процентов.

С. ДМИТРИЕВ