

I o kanale porozmawiamy dzisiaj choć o nieco innym. Na przełomie sierpnia i września doszło do największego zatorów historii kanału panamskiego.

A to ze względu na suszę, która objęła ten rejon i spowodowała obniżenie stanu wody w kanale. Przed chwilą rozmawialiśmy o etiopii, która się cieszy, że poziom wody na tamie odrodzenia rośnie w panamie smutek i niepokój, bo ograniczenie przepustowości tego kanału to jest tragedia dla biznesu morskiego na całym świecie.

Powiedz Tomku, czy to jest rzeczywiście tak, że susza ma decydujący wpływ na to, jak ten kanał funkcjonuje i może pytanie od jakiegoś czasu ten kanał działa, czy on jest nieprzygotowany na tego typu rzeczy?

Czynników jest kilka o tym, że w kanale, a w zasadzie w środkowym jeziorze, w jeziorze gatun jest coraz mniej wody, to nie jest sprawa nowa, to jakby ten trend obserwuje się od wielu, wielu lat. Natomiast w tym roku i on wynika także, a może w głównej przyczynie ze zmian klimatu, czyli spodwyższającej się temperatury i z większego, szybszego parowania wody z powierzchni jeziora. Natomiast w tym roku ta temperatura wyjątkowo jest wysoka z powodu takiego zjawiska, które się nazywa El Nino.

To jest system, no to jest dość skomplikowany temat, nie czuję się tutaj na siłach, żeby o nim jakoś szczególnie opowiadać.

Natomiast to jest kwestia cyrkulacji, czy odpowiedniego, tak, no chyba mogę powiedzieć, cyrkulacji i podwyższanie się temperatury, a równocześnie zaburzenia przepływów energii w atmosferze, co z kolei ma przełożenie na deszcze w całym regionie, nie tylko oczywiście w Panamie.

W efekcie w tym roku, mimo tego, że pora deszczowa w nazwie ma deszczowa, tam po prostu nie padało.

Jezioro środkowe, ja za chwilę opowiem o strukturze całego kanału, bo to brzmi, no kanał po prostu wyrąbany przejście, no to nie jest takie proste.

Natomiast w środkowym jeziorze po prostu do środkowego jeziora niemalże wyschły albo mają bardzo, bardzo niskie poziomy rzeki, które doprowadzały wodę, więc susza wynikająca ze zmian klimatu to jedno.

Druga kwestia to wyższa temperatura związana z El Nino i trzecia kwestia nałożyła się, to jest brak opadów, tak, że jest związany z El Nino.

Dobrze Tomku, zanim powiemy o samym kanale, czy to wszystko możemy wpakować do jednej torby, która się nazywa zmiany klimatyczne?

Nie, nie wszystko, ale sporo, ale sporo.

Panama w ogóle jest takim krajem, w którym jedyne, co możemy zrobić, to siedzieć i czekać.

Ty zadaj pytanie, czy przecież ten kanał długo działa, czy on nie jest przygotowany?

No nie, nie jest przygotowany, bo niektórych rzeczy się nie da przygotować.

Kanał ma 80 kilometrów długości. Najpierw płynąc Atlantyku w kierunku Pacyfiku, najpierw trzeba statki podnieść od 30 metrów.

Systemem trzech o ile dobrze pamiętam śluz, po to, żeby one mogły wpłynąć do środkowego jeziora, do jeziora gatun.

A później, jak już jesteśmy bliżej tej strony Pacyficznej, z kolejnym systemem śluz tam jest chyba cztery o ile dobrze pamiętam, trzeba o tych 30 około metrów je obniżyć.

Do poziomu Pacyfiku.

Czyli oba oceany są mniej więcej na tym samym poziomie, jak rozumiem.

Tak, one są połączone przejściem północnym, przejściem południowym, czyli wokół przylądka horn,

one są tak.

W pierwszym przybliżeniu tak, one są na tym samym poziomie.

Ten środek wysycha, co może się wydawać na pierwszy rzut ucha, jak pada hasło, kanał panamski wysycha, a z drugiej strony mówimy,

no poziom wody się podnosi, czy to nie jest sprzeczność, no nie, bo podnosi się poziom wody w tych oceanach, a nie podnosi się poziom wody tam w środku.

Gdyby otworzyć śluzy wszystkie, to to jezioro, które zresztą jest jeziorem, które jest zbiornikiem sztucznym, ono wyschnie całkowicie.

Te śluzy tam są potrzebne, żeby trzymać tą wodę.

I oczywiście im dłużej używamy tego kanału, im więcej statków przechodzi przez ten kanał, tym więcej wody z tego jeziora spływa albo do Pacyfiku, albo do Atlantyku,

bo każde otwarcie śluz powoduje, że spora część tej wody, a nie mówimy przecież o żaglówkach, mówimy o gigantycznych kontenerowcach, ogromne ogromne ilości tej wody uciekają.

I normalnie jest tak, czy normalnie przez ponad 100 lat, bo kanał został otwarty w 1914 roku, przez ponad 100 lat te ubytki wynikające z otwierania śluz,

one były uzupełniane przez cieki wodne, przez rzeki, które do tego dużego jeziora gatun wpływały.

Natomiast w momencie, w którym temperatura się podnosi od wielu lat, czyli jest szybsze parowanie, w tym roku jest wyjątkowo gorąco w tamtym obszarze, dlatego że mamy efekt El Nino.

Po trzecie, przestało padać, to te rzeki, które zasilają jezioro, może nie wyschły całkowicie, ale ich poziom jest na tyle niski,

że panama dostaje po głowie, nie tylko dlatego, że całkiem sporą część budżetu stanowią opłaty za te statki przepływające,

ale też dostaje po głowie, bo spada poziom turystyki, z którego panama także całkiem sporo, na którym całkiem sporo zarabia.

A ci turyści z danych wynika, sprawdziłem takie dane statystyczne, całkiem spore część, całkiem spory procent turystów przybywających do panamy,

przybywa tam, żeby zobaczyć kanał. Całkiem spora część z nich korzysta z takich wycieczek, gdzie motorówką można wypłynąć na to jezioro środkowe rzekami,

które wypływają z puszczy tropikalnej, z lasu tropikalnego, ale teraz tymi rzekami się nie da przepływać motorówkami,

bo one zamieniły się w takie małe potoczki. I to jest problem, jak gdyby wielopoziomowy, on nie ma jednego rozwiązania,

no bo pytać, czy dałoby się jakoś na to przygotować, czy coś można z tym zrobić, no nie da się pogłębić całego jeziora o długości 80 km.

To jest jeden z tych paradoksów, o których mówisz i który być może dobrze by było, żeby wybrzmiał, bo mamy z jednej strony poziom oceanów,

który się podnosi i mamy jezioro na wysokości 30 m, które wysycha.

Tak, z tego samego powodu wysycha, z którego tam się podnosi.

Dokładnie.

I to jest ten paradoks.

To jest też ważne, że wbrew temu, co może się wydawać lajkowi, takiemu jak ja, no skoro istnieje kanał pomiędzy dwoma oceanami,

no to weźmy, otwórzmy z obu stron zawleczki i niech ta woda się wyrówna. Tego się nie da zrobić, bo

jezioro jest 30 m ponad ocean.

To jezioro zasile oceanę, a nie ocean zasile jezioro.

Tak, ona by się wyrównała, tylko wtedy to jezioro środkowe zamieniłoby się w grzą zawisko, a za chwilę w pustynie po prostu twardego jak kamień mułu.

W tym roku, tylko w tym roku 5 czy 6-krotnie wprowadzano coraz mniejsze limity zanurzenia, czyli statki, które tam płynęły i zmniejszono liczbę statków, które mogą w ciągu doby przechodzić. Zwykle przechodziło 36, teraz chyba limit mówi o 30.

Ta kolejka, polecam Państwu od szukanie z takich zdjęć lotniczych, bo to robi gigantyczne wrażenie. Kolejka kontenerowców czekających na to, żeby mogły przejść przez kanał, tam te opóźnienia teraz wynoszą już kilka tygodni.

To ma ogromny wpływ na ekonomię.

Mówimy o 6% całego transportu morskiego, tyle przepływa przez kanał panamski.

6% całego światowego, ale gdyby popatrzeć na przykład na handel pomiędzy Chinami i Stanami, to już nie będzie 6%, to będzie znacząco więcej, bo to był główny szlak handlowy, czy to jest główny szlak handlowy pomiędzy Azją a Stanami Zjednoczonymi, tymi portami zachodnimi.

I każda zmiana tutaj powoduje, to jest takie dominą.

Popchniemy jeden klocek i się rozsypują kolejne.

I to jest niesamowite, że w tej sytuacji tak naprawdę niewiele możemy zrobić.

Kanał panamski ma 80 km długości, ale oszczędza 15 000 km opływania Ameryki.

W momencie gdyby się okazało, że on z jakiegoś powodu staje się niedrożny albo nieopłacalny, to ruch oceaniczny zostaje zdeorganizowany i wchodzimy w kolejny paradoks, bo z tego samego powodu, z którego poziom oceanu się podnosi, oceanu w dwóch, i z tego samego powodu, który wpływa na wysychanie środkowego jeziora, te same czynniki powodują, że być może za niedługo

te kontenerowce będą się pchały tak zwaną drogą północną,

czyli przez morze Baffina i na wodach, na północ od Kanady,

bo tam to przejście północne, które było zamrożone,

za niedługo może się okazać otwarte dla dużych kontenerowców,

ale to spowoduje totalną dewastację środowiska naturalnego,

gdy cały ruch kontenerowy, setki, tysiące statków,

zaczął tam tędy przepływać.

Czy my jesteśmy w stanie określić, kiedy coś takiego może się wydarzyć?

Sytuacja nie jest taka, że dzisiaj przez środek kanału można przejść w kaloszach,

to nie jest ta sytuacja, my mówimy o spadku poziomu wody o 2 metry.

Mówimy o pewnych procesach, które następują i które bardzo trudno jest opanować.

Bardzo też trudno jest je przewidywać na przyszłość,

dlatego że chociażby takie zjawisko pogodowe, jakim jest Nino,

jest nieprzewidywalne, jego się nie da przewidzieć na zasadzie,

że za 10 lat znowu wystąpi, a ono tutaj ma znaczenie.

Innymi słowy, na trend, który jest obserwowany od wielu lat,

w zasadzie od 10-leci już, nałożyło się w tym roku coś,

jak gdyby poza trendem.

I to coś spowodowało, że być może o tym mówimy,

bo gdyby nie to coś, a tym czymś z brak opadów w tym roku wyjątkowy, jak wspominałem od początku pomiarów, od ponad 140 lat, nigdy nie padało w tym obszarze, w tym regionie, w czasie pory deszczowej. Tak mało deszczu.

I wysoka temperatura, rekordowo wysoka właśnie z powodu El Nino.

Więc pomijając tego typu, dałoby się określić, jak ten trend wygląda, gdyby nie takie wydarzenia nieprzewidywalne, a wiedząc o tym, że one się też pojawiają, mówimy nie o sytuacji za rok, za dwa, za trzy, ale mówimy o sytuacji, w której regularnie rok do roku trochę będzie drożej, dlatego że kontenerowce będą mogły przewozić mniej kontenerów, żeby mieć mniejsze zanurzenie.

W efekcie panama będzie zarabiała mniej pieniędzy, bo model biznesowy kanał panamskiego jest, w którym płaci się inny niż kanał sueskiego, w którym płaci się za statki, a w kanale panamskim za przewożony towar.

Więc mniej kontenerów, to mniej pieniędzy.

Skoro budżet jest w sporej części postawiony na tym, po to, żeby budżet się domknął, trzeba będzie podnieść ceny.

W pewnym momencie ta kalkulacja okaże się być taka, że taniej będzie przechodzić przejściem północnym.

Jeszcze jedna być może ważna rzecz, że się nad trudną dolą turystów,

którzy nie będą mogli sobie popływać motorówką popuszczy tropikalnej.

To, co się dzieje i te procesy, które mają miejsce w Panamie w tej chwili i w okolicach, są przede wszystkim zagrożeniem dla ludzi żyjących w nadmorskich rejonach.

Na wyspach panamskich żyją ludzie, żyją rdzenni mieszkańcy, którzy są regularnie zalewani,

którzy są przenoszeni w suchże miejsca

i to są znowu procesy, które, tak jak mówisz,

których przebieg jest nieprzewidywalny,

ale dynamika jednak jest jednoznaczna.

Coraz częściej do tego typu procesów dochodzi,

coraz częściej do tych zalewów,

do podnoszenia poziomu wody dochodzi

i w sytuacji, w której mieszka się na wyspie,

która ma trzy metry wysokości,

gdzie domy są ustawione na wysokości trzech metrów,

wystarczy, że przyjdzie fala dwumetrowa i ludzie mają problem.

Tak i to nie jest problem, tylko wysp w tamtym rejonie,

ale na pacyfikuje z bardzo wiele takich wysp,

niektóre te wyspy czy grupy wysp to są oddzielne państwa,

których nas wynieuczmy się w szkole,
nawet na geografii, bo są tak malutkie,
niektóre z nich po prostu przestają istnieć.

I to jest paradoks i to jest cała trudność mówienia
o zmianach klimatu, że one są wielopoziomowej,
bardzo często one wyglądają jak paradoks,
bo popatrz, ty mówisz o zalewaniu wysp
o ludziach, którzy nie mają gdzie mieszkać,
a równocześnie mówimy o wysychaniu,
w tym samym rejonie.

Trzeba nieco głębiej zajrzeć,
także popatrzeć na przykład na mapę,
także popatrzeć na przekroje poprzeczne,
po to żeby zobaczyć, że no dobrze,
to jest możliwe, że poziom oceanów się podnosi,
a równocześnie spada poziom wody w środku,
w jeziorze środkowym.

To jest kanał, czy ten kanał jest główną drogą
dla towarów pomiędzy Azją a Stanami Zjednoczonymi.
Hasło, że przez niego przychodzi 6% światowego handlu,
czyli 6%, przepraszam, nie światowego handlu,

tylko światowej żeglugi,
to nie robi jakoś specjalnie wrażenia.

Ale jeżeli zdamy sobie sprawę,
że przechodzi przez jego większość towarów,
które drogą morską z Azji do Stanów Zjednoczonych płyną,
to już mocno zmienia.

Znalazłem takie opracowanie,
z którego wynika, że
podniesienie ceny w kanale panamskim
o 15% powoduje wzrost inflacji w Stanach Zjednoczonych
o 0,2%.

I to w tym samym raporcie znalazłem informację,
że zablokowanie w roku 2021 poprawnie,
jeżeli się mylę, kanał sueskiego
spowodowało, że inflacja w Stanach Zjednoczonych
wzrosła o 2%.

No tak, to już brzmi bardziej,
że tak powiem, namacalnie dla przeciętnego słuchacza.

Tak, i nagle się okazuje,
że jakieś w sumie abstrakcyjne z naszego punktu widzenia,
problemy jakiegoś kraju,
z którym być może niektórzy z nas,
miej by w ogóle problem, żeby tak palcem,

tak dokładnie pokazać,
gdzie ten kraj się znajduje,
mają bezpośrednie przełożenie na nasze portfele,
na konkretne rzeczy, które kupujemy,
które konsumujemy.
Tą drogą płynią do Europy,
płynie awokado.
Może drobiazg, może luksus,
ale nie tylko awokado.
Natomiast to ma wszystko przełożenie na nasze życie.
Tutaj także w Polsce, także w Europie.
Na kwestie inflacji, na kwestie dostępności
i ceny konkretnych towarów,
a źródłem nie jedynym czynnikiem,
jeżeli mówimy o kanale panamskim,
ale źródłem są zmiany klimatyczne,
podwyższanie temperatury, zmiany opadów i tak dalej.
Dziękuję ci bardzo Tomku.
Nasz rożek, gospodarz kanału Nauka to Lubię,
nasz stały współpracownik.
Był z nami w cyklu,
który pojawia się i znika
i pojawi się następnym razem.
Bardzo ci dziękuję.
Dziękuję jeszcze raz.