

Západočeská univerzita v Plzni
Fakulta filozofická

Diplomová práce

Bezpečnostní problematika Malacké úžiny
Bc. Kateřina Dolejšková

Plzeň 2013

Západočeská univerzita v Plzni
Fakulta filozofická
Katedra politologie a mezinárodních vztahů
Studijní program Politologie
Studijní obor Mezinárodní vztahy

Diplomová práce

Bezpečnostní problematika Malacké úžiny
Bc. Kateřina Dolejšková

Vedoucí práce:

PhDr. David Šanc, Ph.D.

Katedra politologie a mezinárodních vztahů

Fakulta filozofická Západočeské univerzity v Plzni

Plzeň 2013

Prohlašuji, že jsem práci zpracovala samostatně a použila jen uvedené prameny a literatury.

Plzeň, květen 2013

.....

Poděkování:

Ráda bych zde poděkovala vedoucímu diplomové práce PhDr. Davidu Šancovi, Ph.D. za jeho velmi cenné rady a čas, který mi věnoval při zpracovávání.

Obsah

Seznam zkratk	7
1 Úvod	10
2 Teorie škrtících bodů (<i>Chokepoints</i>)	15
3 Hladina analýzy	17
4 Teorie regionálních bezpečnostních komplexů	19
4.1 Jednotky bezpečnostní analýzy	22
4.2 Sekuritizace	22
4.3 Sektory	23
5 Bezpečnostní problematika Malacké úžiny	24
5.1 Malacká úžina	24
5.2 Bezpečnostní hrozby	26
5.2.1 Přirozené hrozby.....	26
5.2.2 Pirátství.....	26
5.2.3 Terorismus	28
5.2.4 Nelegální obchod	29
5.2.5 Uzavření nebo blokáda úžiny.....	30
5.2.6 Ohrožení suverenity	31
5.3 Státy ležící na pobřeží Malacké úžiny	32
5.3.1 Malajsie.....	32
5.3.1.1 Základní rysy zahraniční a obranné politiky Malajsie	33
5.3.1.2 Význam Malacké úžiny.....	34
5.3.1.3 Sekuritizované hrozby v Malacké úžině	35
5.3.1.4 Opatření proti hrozbám a spolupráce.....	36
5.3.2 Indonésie	41
5.3.2.1 Základní rysy zahraniční politiky Indonésie.....	42
5.3.2.2 Význam Malacké úžiny.....	44
5.3.2.3 Sekuritizované hrozby v Malacké úžině	45
5.3.2.4 Opatření proti hrozbám a spolupráce.....	46
5.3.3 Singapur	50
5.3.3.1 Základní rysy zahraniční politiky a obranné politiky Singapuru	50

5.3.3.2	Význam Malacké úžiny.....	51
5.3.3.3	Sekuritizované hrozby v Malacké úžině	52
5.3.3.4	Opatření proti hrozbám a spolupráce.....	54
5.3.4	Spolupráce států v subregionu	57
5.3.4.1	MSP	57
5.3.4.2	ReCAAP.....	58
5.4	Sekuritizace hrozeb v Malacké úžině a opatření proti hrozbám vybranými aktéry Asie.....	61
5.4.1	Japonsko	61
5.4.1.1	Sekuritizace hrozeb	61
5.4.1.2	Opatření proti hrozbám	62
5.4.2	Čína	65
5.4.2.1	Sekuritizace hrozeb	66
5.4.2.2	Opatření proti hrozbám	67
5.4.3	Indie	70
5.4.3.1	Sekuritizace hrozeb	70
5.4.3.2	Opatření proti hrozbám	71
5.4.4	ASEAN.....	74
5.4.4.1	Sekuritizace hrozeb	75
5.4.4.2	Postoj k řešení hrozeb v Malacké úžině	75
5.5	Sekuritizace hrozeb v Malacké úžině a opatření proti hrozbám vybranými aktéry mimo asijský kontinent	80
5.5.1	USA	80
5.5.1.1	Sekuritizace hrozeb	81
5.5.1.2	Opatření proti hrozbám	82
5.5.2	OSN	85
5.5.2.1	Sekuritizace hrozeb	85
5.5.2.2	Postoj k řešení hrozeb.....	85
6	Závěr	87
7	Seznam použité literatury a pramenů	93
8	Resumé.....	104
9	Přílohy.....	105

Seznam zkratk

AEC	(<i>ASEAN Economic Community</i>), Ekonomické společenství ASEAN
AMMTC	(<i>ASEAN Meeting on Trans-national Crime</i>), ASEAN setkání o nadnárodním zločinu
ANC	(<i>Andaman and Nicobar Command</i>), Velitelství na Andamanských a Nicobarských ostrovech
ASC	(<i>ASEAN Security Community</i>), ASEAN bezpečnostní společenství
ASEAN	(<i>Association of South East Asian Nations</i>), Sdružení národů jihovýchodní Asie
ASR	(<i>ASEAN Security Forum</i>), ASEAN bezpečnostní fórum
CARAT	(<i>The Cooperation Afloat Readiness and Training</i>), Spolupráce v připravenosti a tréninku na vodě
EAS	(<i>EAS – East Asia Summit</i>), Summitu Východní Asie
EIA	(<i>U. S. Energy Information Administration</i>), Americká Energetický informační úřad
EIS	(<i>Eyes in the sky</i>), Oči na nebi
EU	Evropská unie
FAO OSN	(<i>Food and Agriculture Organization OSN</i>), Organizace pro výživu a zemědělství při OSN
IISS	(<i>International Institute for Strategic Studies</i>), Mezinárodní institut pro strategická studia

IMB	<i>(International Maritime Bureau)</i> , Mezinárodní námořní kancelář
IMO	<i>(International Maritime Organization)</i> , Mezinárodní námořní organizace
IMT-GT	<i>(Indonesia – Malaysia – Thailand Growth Triangle)</i> , Indonésie – Malajsie – Thajsko triangl růstu
MIMA	<i>(Maritime Institute of Malaysia)</i> , Námořní institut v Malajsii
MMEA	<i>(Malaysia Maritime Enforcement Agency)</i> , Malajský námořní donucovací orgán
MSP	<i>(Malacca Straits Patrols)</i> , Hlídky Malacké úžiny
NAASP	<i>(New Asia African Strategic Partnership)</i> , Nové asijsko-africké strategické partnerství
OSN	Organizace spojených národů
RB OSN	Rada bezpečnosti OSN
ReCAAP	<i>(The Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia)</i> , Regionální dohoda o spolupráci v boji proti pirátství a ozbrojeným přepadení lodí v Asii
ReCAAP ISC	<i>(ReCAAP Information Sharing Centre)</i> , ReCAAP centrum pro sdílení informací
RMSI	<i>(Regional Maritime Security Initiative)</i> , Regionální námořně-bezpečnostní iniciativa
RSC	<i>(Regional Security Complex)</i> , Regionální bezpečnostní komplex

RSCT	<i>(Regional Security Complex Theory)</i> , Teorie regionálního bezpečnostního komplexu
SEARCCT	<i>(Southeast Asia Regional Center for Counter Terrorism)</i> , Regionální centrum pro boj proti terorismu v jihovýchodní Asii
SLOCs	<i>(Sea Lines of Communication)</i> , námořní dopravní a komunikační cesty
SOM	<i>(Straits of Malacca)</i> , Malacká úžina
TIPs	<i>(trafficking in persons)</i> , obchod s lidmi
UNCLOS	<i>(United Nations Convention on the Law of the Sea)</i> , Úmluva Organizace spojených národů o mořském právu
USA	<i>(United States of America)</i> , Spojené státy americké
USD	<i>(United States dollar)</i> , Americký dolar
VS OSN	Valné shromáždění OSN

1 Úvod

Malacká úžina (*Straits of Malacca*) nacházející se v jihovýchodní Asii patří k nejdůležitějším místům naší planety z ekonomického hlediska. Proto bezpečnost této úžiny je velmi důležitá nejen pro aktéry ležící v Malacké úžině, ale i aktéry, kteří jsou závislí na transportu putující skrze úžinu. Udržení bezpečnosti je klíčovým úkolem těchto aktérů, ale každý aktér sekuritizuje jiné hrozby a udržení bezpečnosti si představuje jinak, nebo se hodlá podílet na dílčích postupech při jejím zajišťování. V této úžině nemají zájmy jen lokální aktéři, ale ani jen regionální aktéři, kteří jsou na bezpečnosti a volném proplutí nákladů závislí. Mají zde své zájmy i aktéři z různých regionů, mezinárodní organizace a apod. Proto lze odvodit, že Malacká úžina je výjimečnou námořní trasou a je důležitá i pro státy na druhém konci světa.

Pokud mluvím o regionálních aktérech, mám na mysli, region jihovýchodní Asie, kam řadím stejné státy jako Buzan a Wæver ve svém díle *Regions and Powers, The Structure of International Security* z roku 2003. Do regionu patří Thajsko, Filipíny, Barma, Indonésie, Kambodža, Laos, Vietnam, Malajsie a Singapur (Buzan – Wæver, 2003: 133). Pro vymezení oblasti Malacké úžiny, budu muset použít termín subregion, tedy oblast menší než region, ve které se nachází jeden nebo více států regionu, nikoliv všechny státy regionu. Avšak také to může být transnacionální uskupení, což kombinuje státy nebo části států v regionu, popřípadě kombinace obou kritérií (Buzan – Wæver – De Wilde, 2005: 29). V případě úžiny platí první tvrzení o subregionu.

Pokud tedy hovořím o Malacké úžině, mám na mysli, subregion Malacké úžiny, který leží v jihovýchodní Asii, který jsem si vymezila třemi státy ležícími na pobřeží úžiny (Malajsie, Indonésie a Singapur). Do subregionu Malacké úžiny jsem nezařadila, Thajsko a to pro jeho geografickou polohu na severozápadním kraji průlivu. Z důvodu jeho polohy se Thajsko netýká všechny sekuritizované hrozby subregionu. Pokud by došlo k uzavření Malackého průlivu, tak Thajsko díky své geografické poloze nebude příliš ohroženo. Dokonce s Thajskem neprobíhají ani hlavní kooperační kroky zajišťující bezpečnost v Malackém průlivu. Thajsko spolupracuje se státy subregionu v určitých

multilaterálních vztazích zajišťujících bezpečnost v průlivu a ty zmíním v kapitolách na toto téma.

Výjimečnost tohoto subregionu je nutné zkoumat nejen z lokálního pohledu na situaci a aktéry, ale i z pohledu jiných aktérů, kteří se podílejí na zajišťování bezpečnosti, ať už se to týká aktérů regionální nebo mimo-regionálních. Alfred Thayer Mahan se již v 19. století zajímal o takto výjimečná místa a přišel s teorií tzv. „škrťících bodů“. Což jsou místa, která jsou tak podstatná pro celý svět, že ten, kdo bude tyto body kontrolovat, bude mít výraznou výhodu nad ostatními. I tento jev se odráží v participaci aktérů na spravování a zajišťování bezpečnosti Malackého průlivu a přesně tímto tvrzením lze vysvětlit účast například USA. Vzhledem k důležitosti tohoto subregionu se zde vyskytují i negativní nestátní aktéři, tím mám na mysli např. teroristické skupiny a piráty. Rodrigue o tomto místě říká, že je „Achillovou patou ekonomiky“ (Rodrigue, 2004: 365), jelikož blokáda námořní dopravy skrze tuto úžinu by měla nedozírné následky například v dovozu ropy.

Ve své diplomové práci se budu zaměřovat právě na konkrétní hrozby a na chování a kroky aktérů, buď ležících přímo v subregionu, anebo těch, kteří se snaží spolupracovat na zajištění bezpečnosti. Cílem mé práce bude zjistit hlavní sekuritizované hrozby všemi zkoumanými aktéry týkající se tohoto regionu, jejich následné řešení či opatření pro jejich eliminaci. V závěru proto porovnáím rozdíly sekuritizovaných hrozeb všemi aktéry, kterými jsem se zabývala. Dále porovnáím rozdíly mezi opatřeními proti těmto sekuritizovaným hrozbám.

Hypotéza č. 1: Existuje přímá úměra, mezi vzrůstajícím ekonomickým významem Malacké úžiny z globálního hlediska, a vzrůstajícím počtem možných bezpečnostních hrozeb pro aktéry, kteří zde mají zájmy.

Hypotéza č. 2: Se vzrůstajícím významem Malacké úžiny vzrůstá i *dilema spolupráce*, které řeší státy přímo ležící v oblasti.

Ve své práci položím dvě otázky. První otázka zní „*Jaké jsou největší hrozby a nejistoty pro aktéry subregionu, nebo pro aktéry*

závislé na otevřenosti průlivu, anebo aktéry participující na spravování této úžiny?“. Jako druhou otázku si položím „Jak aktéři reagují na případné bezpečnostní hrozby?“.

Svou práci budu koncipovat do dvou hlavních částí, kterými jsou teoretická a praktická část. V první části se budu zaměřovat na již zmiňované škrťící body od A. T. Mahan, kde se budu věnovat nejdříve obsahu a následně jevům, které s sebou přináší tato teorie. Budu vycházet od autorů, kteří se o toto téma zajímají, a zejména pak těmi, kteří jí doplňují o reálné dopady ve světě a v Malacké úžině, a tím rozšiřují klasickou teorii. Takovým příkladem autora, ze kterého jsem vycházela, je Jean-Paul Rodrigue, který napsal článek *Straits, Passages and Chokepoints – A Maritime Geostategy of Petroleum Distribution* z roku 2004.

Dále v této části mé práce zmíním autora Singera a jeho hladinu analýzy, kterou zveřejnil ve svém článku *The Leve of Analysis: Problem in International Relations*. Tuto jeho myšlenku rozšiřuji o myšlenky Buzana, Weavera a De Wildeho. Jako poslední teorii v této části jsem si vybrala teorii regionálních bezpečnostních komplexů od autorů Buzana a O. Weavera, kterou jsem čerpala z jejich knihy *Regions and Powers, The Structure of International Security* z roku 2003. Dále budu vycházet z knihy *Bezpečnost: Nový rámec pro analýzu*, kterou tyto autoři napsali ještě s autorem De Wildem.

Ve druhé části své diplomové práci nejdříve představím Malackou úžinu jako takovou a její podstatu a výjimečnost v globálním měříku, kde právě aplikuji škrťící body v praxi. V této části popíši hlavní bezpečnostní hrozby v úžině. Vycházela a porovnávala jsem myšlenky autorů, jako jsou Rodrigue, Waisová, Vlček, Raymond, Umaña, Zubir, Dela Pena a Watkins. Je zjevné, že tito autoři se na hlavních hrozbách tohoto subregionu shodují a liší se jen aktuálností informací a jejich zaměřením na konkrétní hrozbu, které se věnují primárně.

Dále se zaměřím na konkrétní aktéry subregionu, na jejich chování v této lokalitě, na jimi sekuritizované hrozby a na jejich

konkrétní kroky, participaci a spolupráci v rámci zajišťování bezpečnosti v Malacké úžině. Zaměřím se na sekuritizaci hrozeb konkrétních aktérů a dále na konkrétní řešení bezpečnostních hrozeb. Tuto část rozdělím na jednotlivé kapitoly o jednotlivých státech a jejich přístupy k Malacké úžině. Po dokončení kapitol o státech subregionu bude navazovat kapitola o jejich spolupráci v rámci zajišťování bezpečnosti v oblasti Malacké úžiny a eliminaci hrozeb. V této části budu vycházet primárně z projevů představitelů států na různých konferencích na téma bezpečnost a Malacká úžina. Tyto projevy mi přiblíží jejich hlavní agendu v rámci Malackého průlivu. Dále práci rozšířím o informace dostupné na jejich internetových stránkách ministerstev zahraničních věcí nebo obrany a využiji informace z odborných článků na toto téma.

Další část bude věnována aktérům, kteří leží mimo tento subregion, ale mají zde své zájmy, ať už se jedná o asijské aktéry nebo mimo asijské aktéry. V této části své práce budu zkoumat i tzv. dilema spolupráce, které vzniká pro státy subregionu ve výběru aktérů pro navázání diplomatických vztahů při zajišťování bezpečnosti. Toto dilema spolupráce se týká výběru mezi spoluprací s Čínou a USA. Této problematice se věnují autoři Gang ve svém článku z roku 2012 a Zubir s Basironem ve svém článku z roku 2005. Zaměřím se na Japonsko, které uzavření a ohrožení Malacké úžiny sekuritizuje jako jednu z hlavních bezpečnostních hrozeb. Dále jsem si zvolila Čínu, mocnost z asijského kontinentu, která je na transportu úžinou závislá. Také se budu věnovat Indii, která sice není závislá na volném proplutí skrze úžinu, ale reaguje na přítomnost různých aktérů v oblasti Malacké úžiny. V neposlední řadě se budu věnovat ASEAN a jeho postoji k případným hrozbám a jaké jsou jeho kroky k řešení těchto bezpečnostních hrozeb a postoje k celé bezpečnostní situaci v Malacké úžině.

Dalším státem, kterému bude věnovaná kapitola, jsou Spojené státy americké, které svou účast na spravování úžiny chápou jako účast na spravování velmi strategického bodu světa. A jako posledním aktérem se budu věnovat OSN, kde se zaměřím na postoj OSN

k bezpečnostní problematice Malacké úžiny a zda se podílejí na zajišťování bezpečnosti subregionu.

V závěru práce budu porovnávat rozdíly mezi sekuritizovanými hrozbami jednotlivých zkoumaných aktérů. Také zde zjistím rozdíly v jejich řešení těchto hrozeb, a jak se snaží tyto hrozby eliminovat či jak se snaží spolupracovat v rámci zajištění bezpečnosti úžiny. Z tohoto výzkumu vzejdou odpovědi na mé otázky a potvrzení či vyvrácení hypotéz.

2 Teorie škrťících bodů (*Chokepoints*)

S teorií „škrťících bodů“ (*Chokepoints*) přišel první americký geostratég Alfred Thayer Mahan v 19. století. Tvrdil, že pro stát je nesmírně důležitá námořní síla, která se stává klíčem k dobré strategii v mezinárodním prostoru (Hillen – Noonan, 1998). Ve své podstatě se jedná o to, že kontrolovat celé oceány a moře není možné nejen ze stránky nákladů, ale i pro nedostatek lidských zdrojů (Hillen – Noonan, 1998). A. T. Mahan přišel s myšlenkou kontroly konkrétních míst, které jsou přirozenou cestou námořní plaveb, a lze tyto místa kontrolovat. V první řadě Mahan zmínil, že na těchto místech je nutné vybudování základen, ten kdo tyto místa bude mít pod kontrolou, bude mít výhodu nad ostatními (Malinek – Dohnal, 2012).

Význam těchto bodů roste s významem námořní dopravy pro ekonomiku, zejména z toho důvodu, že alternativní trasy a kanály jsou časově a zejména finančně nákladnější (Rodrigue, 2004: 359). Úloha námořní dopravy roste ruku v ruce s novými technologiemi a migračními pohyby. Údaje OSN říkají, že až polovina obyvatel naší planety žije do 200 km od pobřeží (Waisová, 2007: 71). V námořní dopravě existují komunikační kanály zvané SLOC (*Sea Lines of Communication*), které se využívají pro plavbu pravidelně. Kvůli těmto trasám pak vznikají místa, skrze která se musí proplout (Lindsey, 1988: 7–8). Těchto míst je na celém světě zhruba 200, ale pouze některá z nich lze označit za strategická, výjimečná a důležitá. Takovýchto míst je zhruba šest a jsou významná tím, kolik námořní dopravy skrze ně proplouvá, potažmo jak cenný náklad vezou (Waisová, 2007: 71).

Jean-Paul Rodrigue vyznačuje tyto místa třemi základními prvky fyzickou charakteristikou, využitím a přístupem. Fyzickou charakteristikou je myšleno, takové místo, které nutí proplutí námořní dopravy skrze toto místo, ať už z důvodu, že se jedná o historickou námořní trasu, ale také díky její výhodnosti, zejména časové. Hlavně se musí jednat o takové místo, které námořní dopravu koriguje zejména svou šířkou, hloubkou, splavností a tím omezuje pohyb. Přesně taková

místa označuje A. T. Mahan, jako ty škrťící body, které je nutné kontrolovat (Rodrigue, 2004: 359–360).

Dále zmiňuje, že hodnota těchto škrťících bodů roste úměrně se stupněm využití a dostupností alternativ této trase. Dalším prvkem, který ovlivňuje hodnotu škrťícího bodu, je jaký náklad tato doprava převáží (Rodrigue, 2004: 360). Zejména v dnešní době je nutno sledovat transport ropy a jeho množství. Posledním prvkem, kterým se podle Rodriguea vyznačují tyto body, je přístup. To znamená, jsou-li tyto místa kontrolována a spravována nějakými aktéry popřípadě zda jsou k volnému či je zde zpoplatněné proplutí (Rodrigue, 2004: 360).

V současné době existuje mnoho škrťících bodů, ale šest z nich má mnohem větší význam z geopolitického hlediska. Zejména se jedná o ty, skrze které proplouvají dodávky s ropou. Nejdůležitějšími jsou Hormuzský a Malacký průliv, skrze které proplouvá více jak 60% světového transportu ropy (Rodrigue, 2004: 365). Dalšími klíčovými škrťícími body, nejen pro ropný transport, jsou Panamský průplav, Bospor a Dardanely, Bab el-Mandab, Suezský průplav (Rodrigue, 2004: 365).

Škrťící body přitahují pozornost např. teroristických skupin, hlavně proto, že případný útok by znamenal kolaps námořní dopravy, která je životně důležitá pro mnohé státy (Rodrigue, 2004: 365). Také přitahují novodobé piráty, kteří jsou si dobře vědomi toho, jaké množství cenného nákladu zde proplouvá. Dále zde hrozí například blokády či uzavření těchto cest, což by mohlo mít také nedozírné následky pro globální ekonomiku. K uzavření škrťícího bodu došlo např. během Suezské krize. Proto se dá říci, že tyto škrťící body jsou „Achillovou patou ekonomiky“ (Rodrigue, 2004: 365).

3 Hladina analýzy

Na počátku 60. let minulého století uvedl J. David Singer do mezinárodních vztahů pojem *hladina analýzy* či *analytické roviny*. Tento pojem zpracoval v článku *The Level of Analysis, Problem in International Relations* z roku 1961, který byl vydán v časopise *World Politics*. Podrobil zkoumání dvě analytické roviny systémovou a státní, kde dochází k závěru, že ani jedna z nich není lepší nebo horší, tvrdí, že je na každém, jakou hladinu analýzy si zvolí pro své bádání (Singer, 1961: 90). Singer se snaží svou myšlenku vysvětlit na běžných pojmech a uvádí, že se jedná přesně o to, co si vyberete zkoumat, zda strom jako takový nebo les jako celek, zda devianta jako jedince nebo celý gang apod. (Singer, 1961: 77). Je tedy zřejmé, že je na každém výzkumníkovi, co si vybere a na jaké úrovni hodlá daný jev zkoumat.

Tento jev prostupuje zkoumáním celého mezinárodního systému, zejména se pak nevyhnul ani zkoumání fenoménu bezpečnosti. Zde se hovoří především o tom, co chceme zkoumat jako referenční objekt (stát – jedince) (Buzan – Wæver – De Wilde, 2005: 14). Je zjevné, že zkoumání rovin jde rozložit od malých a podrobných po velké a objemné zkoumání. Je nutné si uvědomit, že při zkoumání tyto roviny nejsou oddělené, a díky tomu můžeme sledovat prostupování jevů určitými hladinami analýzy. Nejčastěji se v teorii mezinárodních vztahů operuje s pěti analytickými rovinami:

1. Mezinárodní systém, je nejrozsáhlejším uskupením, který integruje mnoho závislých jednotek a nad nimi se nic jiného nenachází. Tato úroveň se v současné době vztahuje k planetě Zemi.
2. Mezinárodní subsystémy, zahrnují skupinu jednotek v rámci mezinárodního systému, nikoliv však všechny jednotky. Od celku se tento subsystém liší specifickou charakteristikou, geografickou koherentností. Jako příklad můžeme uvést různé organizace spojující státy např. EU, ASEAN (Sdružení národů jihovýchodní Asie).

3. Jednotky, jsou ti aktéři, kteří se nacházejí v mezinárodním systému. Jsou složené z různých podskupin, organizací, společenství apod. Takové jednotky mají dostatek společných prvků, abychom je mohli označit za celek jednotky. Typickým příkladem jednotek jsou státy či národy.
4. Podjednotky, zahrnují organizované podskupiny jednotlivců v rámci jednotky. Klasickým příkladem jsou lobbistické skupiny.
5. Jedinci, ve společenských vědách tvoří tu nejnižší úroveň analýzy (Buzan – Wæver – De Wilde, 2005: 14–15).

Buzan, Wæver a de Wilde upozorňují, že analytické roviny nejsou teorií samostatnou, ale umožňují teorie rozvíjet. Úzké spojení s neorealisticou teorií mezinárodních systémů odráží státocentrické pojetí (Buzan – Wæver – De Wilde, 2005: 15). Z tohoto důvodu se představa hladiny analýzy setkávají s kritikou, zejména kvůli prohlubování pojetí tzv. „*inside – outside*“ předpoklady, tedy vnitřní a vnější předpoklady (Buzan – Wæver – De Wilde, 2005: 15–16). Radikální kritiku však autoři odmítají zejména kvůli snaze předložit, v jejich díle, větší rozmanitost bezpečnostně relevantních jednotek, zejména pak nutností odlišit „*inside – outside*“ aspekty každé zkoumané jednotky. Autoři ve svém díle *Bezpečnost: Nový rámec pro analýzu* říkají, „*souhlasíme však s výhradou, že tendenci tohoto analytického rámce posilovat státocentrický model myšlení o mezinárodních vztazích je nutné mít stále na paměti*“ (Buzan – Wæver – De Wilde, 2005: 16).

4 Teorie regionálních bezpečnostních komplexů

S tímto termínem přišli autoři Barry Buzan, Ole Wæver a Jaap de Wilde, jelikož jim zkoumání bezpečnostních hrozeb přišlo nedostačující pro řádné zkoumání těchto jevů. Autoři tvrdí, že pokud chceme zkoumat hrozby a referenční aktéry do hloubky, tak je mnohem vhodnější zkoumat hladinu regionální nikoliv mezinárodní. Tvrdí, že hrozby jako takové nás ohrožují na základě fyzické blízkosti, tedy je mnohem logičtější, že referenční objekty budou řešet hrozby, které se jich přímo týkají a nikoliv hrozby globální, které nejsou tou hlavní ohrožující jednotkou (Buzan – Wæver – De Wilde, 2005: 20–21).

V tomto okamžiku přichází s klasickou teorií regionální bezpečnostních komplexů (*Regional Security Complex Theory – RSCT*), kde tvrdí, že bezpečnostní hrozby jsou nutně spojeny s fyzickou blízkostí a nelze je oddělit hranicemi států, tudíž se v lokalitě (regionu) prolínají a ovlivňují (Buzan – Wæver – De Wilde, 2005: 21). Ovšem autoři upozorňují, že do regionálního bezpečnostního komplexu (*Regional Security Complex – RSC*) nelze řadit všechny geograficky nebo kulturně vymezené regiony (př. skandinávské země nebo země Varšavského paktu) (Buzan – Wæver, 2003: 47). Autoři uvádějí, že region, který je označen jako RSC, musí nutně vykazovat známky vzájemné závislosti, které budou natolik odlišné od okolních regionů, že jej lze vyznačit jako samostatný RSC. Tudíž interakce v daném bezpečnostním regionu bude natolik provázaná, že lze lehce oddělit od států a regionů mimo určený komplex (Buzan – Wæver – De Wilde, 2005: 20–21).

Autoři definují znak jako, „*skupina států, jejichž hlavní bezpečnostní náhledy a starosti jsou natolik provázané, že problémy národní bezpečnosti každého z nich nelze přiměřeným způsobem analyzovat či řešit odděleně*“ (Buzan – Wæver – De Wilde, 2005: 21). Při definování regionálního bezpečnostního komplexu autoři upozorňují, že je nutné se oprostit od geografické, historického a kulturního vnímání regionu a pozornost je nutné směřovat objektivně na sdílené hrozby

(Buzan – Wæver, 2003: 47–48; Buzan – Wæver – De Wilde, 2005: 24–25, 27).

Klasická teorie vznikla v průběhu studené války, a proto autoři po jejím skončení redefinovali novou RSCT tak, aby odpovídala novým poměrům v mezinárodním systému. Změna nastala zejména v jejím absolutním zaměření na státocentrickou a politicko-vojenskou rovinu, tudíž nová RSCT rozšířila své zaměření i na jiné sektory a aktéry (Buzan – Wæver, 2003: 44). Základní idea RSCT zůstává však nezměněná a autoři předkládají stejnou myšlenku „*soubor jednotek, jejichž hlavní procesy sekuritizace a desekuritizace jsou natolik provázané, že problémy bezpečnosti každého z nich nelze přiměřeným způsobem analyzovat či řešit odděleně*“¹ (Buzan, Wæver 2003: 44).

Mohou existovat i tzv. subkomplexy, neboli menší celky, které vykazují lehce odlišné bezpečnostní vzorce chování než celý komplex. Mohou to však být i takové subkomplexy, které leží na hranici dvou komplexů, tudíž jednotky uvnitř subkomplexu řeší jiné bezpečnostní otázky nežli hlavní komplexy (Buzan – Wæver, 2003: 51–52). Avšak autoři upozorňují, že takovýto stát, který leží na pomezí RSC, většinou vykazuje slabé interakce s vnějším okolím. Ovšem existují i případy, že na pomezí leží stát, který je ovlivňován oběma RSC (např. Turecko, Barma, Afghánistán), ale není zde takové množství interakcí, aby to dva RSC spojilo v jeden. Tyto státy jsou označovány jako izolátor (*insulator*) (Buzan – Wæver, 2003: 41).

Pokud vztáhnou tuto teorii na Malackou úžinu, tak dle mého názoru tento subregion lze označit za subkomplex. Sekuritizované hrozby státy subregionu jsou ve většině případů shodné a není možné, aby je jednotlivé státy řešili samostatně. Tyto sekuritizované hrozby v subregionu jsou natolik provázané, že státy museli částečně ochabít svou suverenitu v národních vodách, aby tak přispěli v rámci subregionu k lepšímu zajištění bezpečnosti (viz dále). Jedná se o subkomplex

¹ V originále: „*a set of units whose major processes of securitisation, desecuritisation, or both are so interlinked that their security problems cannot reasonably be analysed or resolved apart from one another*“ (BUZAN – WÆVER, 2003: 44).

Malacké úžiny, který však neleží na hranici dvou RSC, ale leží uvnitř jednoho RSC, tedy regionální bezpečnostního komplexu jižní Asie, který spadá dle autorů do asijského super komplexu (viz příloha č. 1).

Je nutné pojem *insulator* neboli izolátor nezaměňovat s tzv. nárazníkovým pásmem (*buffer state*), který leží v centru silných vzorců sekuritizace a nikoliv na okraji RSC (Buzan – Wæver, 2003: 41). Autoři upozorňují na fakt, že i když vznikají RSC po celém světě, tak jak jsem již uváděla v počátku této kapitoly, nelze do nich řadit všechny regiony mezinárodního systému. Existují totiž regiony, které jsou slabě strukturovány (např. ostrovní státy v oceánu), kde tyto RSC vzniknout nemohou (Buzan – Wæver, 2003: 62).

Vymezení RSC může být velmi komplikované, ale je nutné brát v potaz, že existují 4 hlavní kritéria, ze kterých musíme vycházet. Pokud se jedno z kritérií promění, ovlivní to podobu celého RSC (Buzan – Wæver – De Wilde, 2005: 25). Regionální bezpečnostní komplex vychází ze 4 základních principů:

1. RSC se skládá ze dvou a více států (aktérů)
2. je to jasně geograficky definované koherentní uskupení, tedy má jasné hranice
3. existují zde jasné vztahy bezpečnostní vzájemné závislosti
4. tyto vztahy jsou trvalé, avšak není nutné, aby byly permanentní, nesmí se pouze jednat o jediný příklad interakce (Buzan – Wæver – De Wilde, 2005: 25).

Tyto komplexy můžeme dále rozdělit na homogenní a heterogenní. Homogenní komplexy se skládají z oddělených sektorů, ve kterých vznikají oddělené komplexy. Protikladem jsou heterogenní komplexy, při kterých jsou aktéři propojeni napříč sektory a díky tomu, můžeme při výzkumu analyzovat celý rámec a zaznamenávat i sektorové přelévání (*spillovers*) (Buzan – Wæver – De Wilde, 2005: 26–27).

Pokud se podíváme opět na sub regionu Malacké úžiny, tak splňuje kritéria, která stanovili autoři, že RSC musí mít. Subregionu

Malacké úžiny se skládá ze tří států. Kritérium číslo dvě také splňuje, jelikož Malacké úžina je jasná geograficky vymezená oblast mezi státy Malajsíí a Singapurem na severu a Indonésií na jihu. V tomto subregionu existují vzájemně provázané bezpečnostní vztahy mezi státy subregionu, bez kterých by bezpečnost v průlivu nebyli schopni efektivně zajišťovat (viz dále). Tyto vztahy jsou již dlouhodobé a dá se předpokládat, že budou trvat i nadále, jelikož bez těchto vztahů nelze efektivně eliminovat společně sekuritizované hrozby v Malacké úžině (viz dále).

4.1 Jednotky bezpečnostní analýzy

Pokud chceme zkoumat bezpečnost dle Buzana, Wævera a De Wildeho je nutné rozlišit i jednotky, které budeme zkoumat. V analýze se vyskytují tři jednotky, kterým je nutno věnovat pozornost. *Referenční objekt* jsou takové entity, které jsou bezprostředně ohroženy a mohou si nárokovat legitimně právo na přežití, typickým příkladem je stát (Buzan – Wæver – De Wilde, 2005: 48). Aktéři *sekuritizace*, jsou ti, co prohlašují referenční objekty (tedy něco) za existenčně ohrožené. Tito aktéři mají moc sekuritizovat témata (Buzan – Wæver – De Wilde, 2005: 48–49). Poslední jednotkou jsou *Funkcionální aktéři*, to jsou ti, co mají moc ovlivňovat politická rozhodnutí na poli bezpečnosti, aniž by se jednalo o již zmiňované dvě jednotky (příkladem mohou být korporace, firmy apod.) (Buzan – Wæver – De Wilde, 2005: 48–49).

4.2 Sekuritizace

Představitelé Kodaňské školy a zejména pak autoři díla *Bezpečnost: Nový rámec pro analýzu* vyzdvihují tento pojem jako klíčový pro zkoumání bezpečnosti. Buzan, Wæver a de Wilde definují tento pojem jako „*Krok, jímž se politika dostává mimo zavedená pravidla hry a který rámuje určité téma buď jako zvláštní druh politiky, nebo jako záležitost stojící „nad“ standardním politickým jednáním, je právě pojem*

„bezpečnost“.“ (Buzan – Wæver – De Wilde, 2005: 34). Akt sekuritizace může být vnímán jako silnější verze politizace. Z hlediska teoretického rámce lze za takové téma považovat jakékoliv téma, které se z nezájmu (depolitizace) dostane do středu zájmu, tedy bude sekuritizováno. Sekuritizované téma je v dané době na vrcholu agendy, takový jev není permanentní (Buzan – Wæver – De Wilde, 2005: 34).

4.3 Sektory

Po skončení studené války do bezpečnostních otázek vstupují i jiná témata než jen vojensko-politického charakteru. Tedy je zjevné, že i proces sekuritizace probíhá mimo mantinely vojensko-politického sektoru. Dalšími klíčovými body tzv. sektoru bezpečnosti jsou i nevojenská témata hrozeb zejména pak v dnešní době ekonomické a environmentální hrozby. Autoři definují pět kategorií: politický sektor, vojenský sektor, ekonomický sektor, společenský sektor a environmentální sektor. Přičemž teoretici uvádí, že tyto sektory se navzájem mohou prolínat, jelikož hrozba nemusí ohrožovat jen jeden sektor (Buzan – Wæver – De Wilde, 2005: 16–17). Autoři uvádí, že kategorizování hrozeb do sektorů, má usnadnit analytikům bezpečnosti orientaci v bezpečnostních hrozbách. Avšak tyto kategorie nemají sloužit jako rigidní sektory. Analytik má být schopen rozložit celek na části, lépe je pochopit a následně je opět složit do celku a poukázat právě na vazby mezi nimi (Buzan – Wæver – De Wilde, 2005: 18).

5 Bezpečnostní problematika Malacké úžiny

5.1 Malacká úžina

Malacká úžina se nachází se v jihovýchodní Asii mezi Malajským poloostrovem a ostrovem Sumatra, neboli mezi státy Malajsíí, Indonésií a Singapurem (viz příloha č. 2). Jedná se o průliv, který spojuje Indický oceán s Jihočínským a Jávkým mořem popř. s Tichým oceánem. Malacký průliv je 900 km dlouhý, ve svém nejširším místě je široký 350 km a v nejužším pouhé 3 km (to je mezi Singapurem a ostrovem Sumatra) a v nejmělkém místě je hluboký pouhých 25 metrů (Kuppuswamy, 2004). Jedná se o nejdelší úžinu světa používanou pro mezinárodní plavby. V Malacké úžině se nachází mnoho přístavů, nejdůležitějšími jsou Singapur (který se řadí mezi nejdůležitější přístavy světa) Melacca a Penang (Rodrigue, 2004: 369).

Svou polohou patří právě Malacký průliv k jednomu ze šesti nejdůležitějších škrťících bodů námořních cest. V 70. a 80. letech minulého století nerůstá zájem o zajištění bezpečnosti těchto zúžených míst pro námořní dopravní a komunikační cesty (*Sea Lines of Communication – SLOCs*). Zejména průlomovým v námořní přepravě byla kontejnerová doprava, která je oproti budování produktovodu, dálnic či železnic levná (Waisová, 2007: 71).

Šesti nejdůležitějšími škrťícími body (*chokepoints*) jsou Malacký průliv, Suezský průplav, Bab el-Mandab, Hormuzský průliv, Panamský průplav a Bospor a Dardanely (Waisová, 2007: 72). V západních médiích se nejvíce diskutuje o Panamském průplavu či Suez, ale s ekonomicky-strategického pohledu je právě Malacká úžina tím nejdůležitějším škrťícím bodem pro světový obchod 21. století (Pineda, 2012). Důležité je hlavně propojení Pacifické Asie s Evropou a Blízkým východem² (viz příloha č. 3). Malacká úžina tvoří hlavní a nejkratší

²<http://www.eia.gov/countries/regions-topics.cfm?fips=WOTC>, 25. 1. 2013.

námořní cestu pro tankery mezi Perským zálivem a Jihočínským mořem, tedy směrem k zemím jako je Japonsko a Čína³.

Skrze tento průliv se dostane přibližně 40% celkového světového obchodu, což znamená 70 000 lodí ročně (Qu – Menq, 2012: 2). Zboží, které se zde převáží, jsou zejména ropa, čínské výrobky a indonéská káva⁴. Dle Reuters propluje skrze Malackou úžinu 15 milionů barelů ropy denně (viz příloha č. 4). Toto číslo stále roste, v porovnání s rokem 2007, kdy zde proplulo 13,8 milionů barelů denně a v roce 2003 přibližně 11 milionů barelů denně⁵ (Kuppuswamy, 2004; Zubir, 2004: 6). Tento průliv je klíčovým místem dopravy surovin pro celou pacifickou Asii, zejména pak pro Japonsko a Čínu je Malacký průliv klíčovým. Skrze průliv Japonsko dováží přibližně 90% ropy, která do Japonska putuje z Blízkého východu⁶.

V Malackém průlivu, jakožto jednom z klíčových míst mezinárodních námořních cest, se vyskytuje mnoho hrozeb, které je nutno řešit a eliminovat a proto státy subregionu či státy, které využívají úžinu k námořní dopravě, chtějí participovat na zajišťování její bezpečnosti. Nejenže přitahuje pozornost teroristů a pirátů, jak jsem již zmiňovala, ale jsou zde i jiné hrozící problémy, kvůli kterým hrozí omezení fungování průlivu. Apelací mezinárodního společenství na inovaci technologií, modernizaci a bezpečnost úžiny je na přímořské státy ohromná. Zejména se jedná o problém mělkosti průlivu na jihu (v oblasti Singapuru), kde je nutné vybudovat hlubší cestu, z důvodu příliš těžkým nákladům (Rodrigue, 2004: 369).

Vzhledem k tomu, že se úžina nachází mezi třemi státy (Singapur, Malajsie a Indonésie), je složité dělení nákladů na inovace (Rodrigue, 2004: 369). Omezení této úžiny by dle amerického ministerstva pro vnitřní bezpečnost zvýšilo námořní transportní tarify na

³ <http://www.sea-seek.com/?geo=2881>, 15. 2. 2013

⁴ <http://www.sea-seek.com/?geo=2881>, 15. 2. 2013.

⁵ <http://www.eia.gov/countries/regions-topics.cfm?fips=WOTC>, 25. 3. 2013.

⁶ <http://in.reuters.com/article/2010/03/04/idINIndia-46652220100304>, 25. 3. 2013.

celém světě a zpozdilo zboží pro celý⁷. Nevyužití Malacké úžiny na této trase by pro transport znamenalo 3,5 dne navíc, tedy 1600 námořních mil navíc (Zubir, 2004: 2). Z tohoto důvodu se obeplutí indonéskeho souostroví skrze Lombokou úžinou, Sundckou úžinou ani Makassarským průlivem nevyužívá tak často jako SLOCs skrze Malacký průliv⁸ (viz příloha č. 5).

5.2 Bezpečnostní hrozby

5.2.1 Přírodní hrozby

Jako první hrozbu bych zmínila, že Malacká úžina je úzká a jsou zde mělké útesy, tedy je přirozeně úzká a drasticky se zvyšuje riziko kolize lodí⁹. Kolize lodí mohou zapříčinit i vraky na dně průlivu, kterých je v současné době přes 30¹⁰. Jelikož se úžina úzká a je zde velmi rušný provoz, který se každým rok zvyšuje je nutné při proplutí velmi zpomalit. Časté omezení rychlosti je i díky nízké viditelnosti nižší jak 200m způsobené počasím. Navigační pomůcky jsou velmi často nespolehlivé, zvláště v indonéských vodách a proto možnost kolize a srážky je zde značná¹¹. Dalšími překážkami v plavbě jsou ropné plošiny, ostrůvky nebo sopka. I přes tyto faktory je Malacká úžina vyhledávanou námořní trasou spojující Indický oceán a Jihočínské moře¹².

5.2.2 Pirátství

Jednou z hlavních hrozeb je pirátství. Jak jsem již zmiňovala důležitost Malacké úžiny z ekonomického hlediska a počtu námořní dopravy, tak tohoto jevu si jsou vědomi i novodobí piráti, jejichž význam roste úměrně k růstu pirátských útoků (Vlček, 2010). Vysoký počet pirátských útoků je nejen v Indickém oceánu a při zužování se moře do Malackého průlivu, ale výskyt je zaznamenáván v celé oblasti úžiny a

⁷ <http://www.deepgreencrystals.com/images/GlobalOilChokePoints.pdf>, 25. 3. 2013.

⁸ <http://www.eia.gov/countries/regions-topics.cfm?fips=WOTC> a

<http://www.deepgreencrystals.com/images/GlobalOilChokePoints.pdf>, 25. 3. 2013.

⁹ <http://www.deepgreencrystals.com/images/GlobalOilChokePoints.pdf>, 25. 3. 2013.

¹⁰ <http://www.sea-see.com/?geo=2881>, 25. 3. 2013.

¹¹ <http://www.sea-see.com/?geo=2881>, 26. 3. 2013.

¹² <http://www.deepgreencrystals.com/images/GlobalOilChokePoints.pdf>, 26. 3. 2013.

dokonce i v nejužším místě u Singapuru (viz příloha č. 6) (Watkins, 2004). Pirátství představuje velkou hrozbu pro stabilitu globální ekonomiky, zejména v oblasti malacké úžiny můžeme mluvit o ohrožení obchodní výměny mezi Východem a Západem (Vlček, 2010).

Hlavní problém je v definici pirátství, jelikož se jedná dle UNCLOS¹³ z roku 1982 (Úmluva OSN o mořském právu) o jakékoliv protiprávní činy násilí nebo zadržení spáchané na lodi nebo v letadle na volném moři nebo na místě nespádající pod jurisdikci žádného státu (Dela Pena, 2009: 2). Většina útoků v rámci Malacké úžiny nejsou pirátstvím dle mezinárodního práva, a proto zde je obtížnější spolupráce na řešení těchto jevů. Jelikož se jedná o vody v jurisdikci přímořských států Malackého průlivu (viz příloha č. 7) (Dela Pena, 2009: 2). Dochází zde tedy k paradoxu, že lodě států ležících mimo subregion proplouvající skrz úžinu a nemohou se ve vodách spadající pod jurisdikci přímořských států bránit silou vůči hrozbám, aniž by to přímořské státy schválily (Dela Pena, 2009: 2).

Piráti ohrožují dopravní společnosti, námořníky, vlastníky nákladů a zejména pojišťovny, avšak výkupné, které piráti požadují, vyplácí buď státy, nebo ropné společnosti (Vlček, 2010). Ropné společnosti přichází o peníze, a proto výplata výkupného může být lepší než ztráta veškerého nákladu, pro státy se jedná spíše o otázku národní energetické bezpečnosti, proto velmi často dochází k uhrazení výkupného (Vlček, 2010). Reakcí na takovéto pirátské útoky, které z více jak 50% jsou zaměřeny právě na ropné tankery, je navýšení ceny ropy po celém světě (Vlček, 2010).

Dle Catherine Z. Raymond rozlišujeme několik různých typů pirátství v Malacké úžině a to únos plavidla, loupež na lodích a únos pro výkupné. Dále rozlišujeme, zda se jedná o přepadení plující či kotvící

¹³ OSN úmluva o mořském právu z roku 1982 je pokus o vytvoření komplexního jednotného režimu s ohledem na správu a využívání moří a oceánů. Smlouva se zabývá řadou témat např. právem plavby, majetkovým právem, znečištěním moří, zachováním mořského života, pirátstvím. Dostupné na: http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf, 1. 4. 2013.

lodě (Raymond, 2009: 33). Loupeže na lodích probíhají především v noci a jedná se o krádeže z lodních trezorů, běžné cennosti a především navigační zařízení, kde lup má hodnotu maximálně do 20 tisíc amerických dolarů (Raymond, 2009: 33). Únos lodi kvůli prodeji převáženého zboží je mnohem komplikovanější, nejen že skupina pirátů musí být schopna manipulovat s lodí, ale hlavně musí mít spřátelený přístav pro bezpečnou vykládku a uskladnění před jejím prodejem. Dále pak musí mít zajištěn odbyt zboží z lodi. Námořníky z lodi buď propustí bez zranění, anebo za ně požadují výkupné, které se ale časem může snižovat (Raymond, 2009: 33–34). Autorka zmiňuje, že takovéto výkupné je následně většinou využito na nákup zbraní a tím vlastně na podporu nových pirátských útoků (Raymond, 2009: 35).

5.2.3 Terorismus

Další Velmi Důležitou Hrozbou Jsou Teroristické Útoky. Vzhledem k tomu, že statistiky EIA (*U. S. Energy Information Administration*) ukazují vzrůstající význam Malacké úžiny pro světovou ekonomiku, je nutné zvažování možnosti teroristické útoky, jehož cílem bude narušení mezinárodního obchodu a strategických námořních tras (Watkins, 2004). Watkins tvrdí, že existují dokumenty, které nasvědčují, že al-Kaida sleduje provoz a pohyb v Malacce.

V roce 2002 při zatčení Ab dal-Rahim al-Nashiriho, který byl označován za operačního velitele al-Kaidy v oblasti Perského zálivu a taktéž za specialistu na námořní operace, zejména na klíčové dopravní uzly (Watkins, 2004). Dále také bylo prozrazeno, že jejich cílem je dostat rychlý člun blízko transportních lodí nebo přístavů a odpálit nálož na dálku. Zejména do blízkosti takových plavidel, které převážejí silně hořlavý a výbušný materiál, nebo velmi cenné zboží, to samé platí v případě přístavů (Watkins, 2004). K těmto akcím dále využívají i „sebevražedné vodní skútry“. Dále je velmi znepokojující fakt, na který upozornila Australská vláda, že teroristé se v oblasti Malacké úžiny chystali použít tzv. špinavou bombu (WATKINS, 2004). Další strategií teroristických skupin je umístění bomby přímo do tankeru a odpálit jí až

v destinaci příjemce, z tohoto bezpečnostního důvodu se budují ropné terminály na moři, tedy daleko od pobřeží (Vlček, 2010).

Další autoři upozorňují na fakt, že kromě Panamského průplavu všechny strategické body námořní dopravy leží na hranicích s islámskými zeměmi, ve kterých byly zaznamenány teroristické aktivity (Vlček, 2010). V regionu Malacké úžiny působí tři islamistické separatistické skupiny *Gerakan Aceh Merdeka* a *Jema'ah Islamiyah* v Indonésii a Malajsii a třetí skupinou je *Abu Sayyaf* na Filipínách (Dela Pena, 2009: 3). V této oblasti je ulehčen pohyb takovýmto skupinám či zde lze snadněji manipulovat se zbraněmi. Otázkou zůstává, zda by teroristické skupiny ohrozily islamistické země, které jsou na obchodu s ropou, která je hlavní komoditou proudící skrze tyto strategické body, závislé (Vlček, 2010). Avšak jak již bylo zmíněno, v případě narušení námořní dopravy v Malacké úžině by mělo následky pro celý svět, tedy i pro státy, které islamisté chápou jako úhlavní nepřátele.

5.2.4 Nelegální obchod

Další hrozbu, kterou zmíním v této kapitole je nelegální obchod. Teroristické a pirátské skupiny získávají finanční prostředky zejména z nelegálního obchodu a je to stejné po celém světě, proto to platí i v Malacké úžině a přilehlých státech. Pokud se podíváme na statistiky, které sledují nelegální obchod, tak Indonésie se umístila na 14. příčce, Malajsie na 40. a Singapur někdo kolem 60. pozice z 91 zkoumaných zemích (Umaña, 2012: 21).

Malacká úžina jako hlavní tepna mezi východní Asií a západním světem je velmi významná pro šedou ekonomiku, zejména se jedná o pašování. Hlavní produkty, které pocházejí z nelegálního obchodu, jsou zbraně, cigarety a živá zvířata. Z těchto tří kategorií bylo v roce 2010 v Singapuru zaznamenáno přes dvacet tisíc případů, což se stává pro Singapur velmi závažným problémem (Umaña, 2012: 21). Další komodity, které jsou skrze úžinu pašovány, jsou ropa, slonovina, lidské orgány a hlavně drogy (heroin, metanfetamin a opiáty) (Umaña, 2012: 21). K pašování jsou využívány lodě, které byly odcizeny pirátskými

skupinami. Zejména pak dochází k přetření barvy, změny jména a opatření nových falešných dokladů (Umaña, 2012: 21).

Jak jsem již zmiňovala, dochází zde k obchodování s lidskými orgány a hlavně také s „bílým masem“, jelikož tento business přináší pašerákům ohromný zisk. V této oblasti dochází k obchodování nejen s ženami, ale i s dětmi (Umaña, 2012: 22). K tomuto obchodu většinou jsou oběti zláhány na příslib pracovní příležitosti či na krásnou budoucnost v Singapuru, avšak končí u prostituce, otroctví či nucených prací (Umaña, 2012: 22). OSN odhaduje, že počet žen, které jsou zde převezeny za účelem prodeje, je ročně kolem 200 – 250 tisíc. Alarmující množství případů obchodů s dětmi, kde je počet odhadován na více jak 50 tisíc jedinců ročně (Umaña, 2012: 22).

5.2.5 Uzavření nebo blokáda úžiny

Všechny již zmiňované hrozby mohou narušit fungování úžiny, jelikož státy budou nuceny odstranit následky přírodní katastrofy, teroristického útoku apod. Tento typ blokády či uzavření je velmi pravděpodobný a aktéři, kteří mají různé zájmy na fungování úžiny, se jejího uzavření obávají. Z tohoto důvodu je zde ohromný nátlak na přímořské státy ohledně spravování fungování úžiny a zajištění její bezpečnosti a tím zmírnění případných rizik.

Vyskytuje se zde i hrozba jiného typu blokády či uzavření Malacké úžiny k proplutí lodí. Mám tím na mysli, takovou blokádu, kterou by způsobil aktér, tedy stát. Vzhledem k závislosti na fungování úžiny ať už států přímo ležících v úžině anebo státy, které jsou na fungování úžiny závislé, tak je tato hrozba málo pravděpodobná (Qu – Menq, 2012: 3). Dle autorů Qu a Menq je tato hrozba spíše fikcí ale varují, že i to může v krajním případě nastat (Qu – Menq, 2012: 3). I přesto, tuto hrozbu všechny tyto státy sekuritizují, zejména pak státy, které jsou na fungování volného proplutí závislé. Je však nutné zmínit, že tato hrozba je důležitá i pro státy, které nejsou přímo závislé na jejím fungování, tím mám na mysli např. USA. Této konkrétní hrozbě se budu

věnovat v dalších kapitolách věnujícím se konkrétním státům a jimi sekuritizovaným hrozbám.

5.2.6 Ohrožení suverenity

Další hrozbou, kterou sekuritizují hlavně přímořské státy, je narušení jejich vlastní suverenity. Jelikož se jedná o velmi významný strategický bod světa, tak přímořské státy se obávají jejího vyvlastnění, ztráty suverenity apod. (Tun Abdul Razak – Yudhoyono, 2011). Všechny státy deklarují, že ohrožení suverenity a její zachování je pro ně klíčovou otázkou v národní bezpečnosti. Přímořské státy musí spolupracovat na tomto zachování, což deklarovali i státní zástupci na pravidelných schůzkách o otázkách bezpečnosti (Tun Abdul Razak – Yudhoyono, 2011). Velmi podstatný fakt, že tato hrozba je sekuritizována i ASEAN a státům v subregionu Malacké úžiny plnou suverenitu přiznala i mezinárodní organizace ASEAN. (Raj, 2009: 32–33; Tun Abdul Razak, 2007). Ohrožení suverenity se podrobněji budu věnovat v kapitolách o přímořských státech Malacké úžiny a jimi sekuritizovaným hrozbám.

5.3 Státy ležící na pobřeží Malacké úžiny

5.3.1 Malajsie

Stát Malajsie se nachází v jihovýchodní Asii, rozkládajícího se na dvě základní části tj. Západní Malajsie (Malajský poloostrov a přilehlé ostrovy) a Východní Malajsie (Sabah, Sarawak a ostrov Lebuán) (Zbořil, 2009: 10). Právě západní část Malajsie leží na pobřeží Malacké úžiny, východní část leží na pobřeží Jihočínského moře (viz příloha č. 9). Malajsie je federativní konstituční monarchií, která se skládá ze 13 států¹⁴. Hlavní město Malajsie je Kuala Lumpur, které je zároveň ekonomickou metropolí. Právě tato ekonomická metropole leží nedaleko pobřeží v Malackém průlivu. Jako centrum administrativy je město Putrajaya, sídlí v něm od roku 1999 malajská vláda¹⁵. Hlavními přístavy v Malacké úžině jsou Penang, Malacca, Johor, Tanjung Pelepas, Muar a Lumut, v úžině se jich nachází mnoho, ale tyto přístavy jsou ty důležitější¹⁶. Rozloha Malajsie je 329 847 km², z toho je rozloha rozdělena přibližně na půl mezi západní a východní část. Počet obyvatel k roku 2010 byl 28,3 mil.¹⁷.

Malajsie si velmi dobře uvědomuje, že její ekonomický růst posledních let je spojen zejména s využíváním Malacké úžiny, ať už se jedná o námořní dopravu jako takovou, cestovní ruch nebo rybolov, který je pro malajské obyvatelstvo stěžejní v obživě (Tun Abdul Razak, 2007). Malajsie hodlá k ochraně svého hospodářského růstu využít všechny možné prostředky, zejména si představitelé státu uvědomují, že je na zajišťování bezpečnosti Malacké úžiny se musejí dohodnout zejména se státy subregionu (Tun Abdul Razak – Yudhoyono, 2011). Malajsie je tedy otevřená spolupráci v zajišťování bezpečnosti v úžině, ale nehodlá ustoupit v požadavku, který Tun Abdul Razak zmiňuje snad na každé konferenci týkající se tohoto tématu, aby nebyla narušena státní suverenita (Tun Abdul Razak, 2007; Tun Abdul Razak – Yudhoyono, 2011).

¹⁴http://www.virtualmalaysia.com/visit_malaysia/government/political_system.cfm, 29. 3. 2013.

¹⁵<http://www.malaysia.gov.my/EN/Main/MsianGov/PutrajayaFederalAdminCapital/PageS/PutrajayaFederalAdminCapital.aspx>, 30. 3. 2013.

¹⁶ <http://www.portsworld.com/main/ports.htm>, 30. 3. 2013.

¹⁷ <http://www.state.gov/r/pa/ei/bgn/2777.htm>, 30. 3. 2013.

5.3.1.1 Základní rysy zahraniční a obranné politiky Malajsie

Základním principem zahraniční politiky, dle oficiálních dokumentů Ministerstva zahraničních věcí Malajsie, je vytvoření lepšího místa pro život. Klíčem k naplnění tohoto ideálu je pro Malajsi aktivní participace v boji proti terorismu a eliminace šíření zbraní hromadného ničení¹⁸. Z tohoto důvodu se snaží uzavírat více bilaterálních a multilaterálních dohod, protože jejich ideou je, že pokud bude více národů a států participovat na mezinárodních úmluvách, tak se podaří vytvořit lepší svět¹⁹. Na což poukazuje i předseda vlády Tun Abdul Razak (viz níže).

Dále si Malajsie klade za cíl své zahraniční politiky aktivní participaci v OSN, což se jim podařilo, protože hrají významnou roli v nastolování agendy rozvojové pomoci při OSN²⁰. Na 6. summitu Východní Asie (*EAS – East Asia Summit*), který se konal 18. až 19. listopadu 2011, se účastnily USA i Rusko. Přítomné státy se shodly, že je nutné vytvořit z tohoto regionu „bezjadernou zónu“, zejména proto, že je zde již zmiňovaný světový škrtkový bod²¹. V projevu z 30. listopadu 2011 ministra zahraničních věcí Malajsie Datuk Seri Anifah Amana, je zjevné, že stabilitě regionu výrazně prospívá bilateralismus, multilateralismus a regionalismus. Tyto tři prvky jsou základními kameny malajské zahraniční politiky. Dalším hlavním klíčem k úspěchu stability regionu je mezinárodní organizace ASEAN, se kterou i nadále Malajsie bude spolupracovat²².

Základním pilířem obranné politiky je obrana státu jako takového, tedy jeho hranic, národních vod a zejména jeho státní suverenity, která může být napadena zejména v oblasti úžiny (viz dále)²³. Přesně tento fakt zmiňuje premiér Malajsie téměř po každé, když se vyjadřuje k Malacké úžině či bezpečnosti národních vod apod. Obranná politika

¹⁸ <http://www.kln.gov.my/web/guest/overview2>, 2. 4. 2013.

¹⁹ http://www.kln.gov.my/web/guest/in_conclusion, 2. 4. 2013.

²⁰ <http://www.kln.gov.my/web/guest/overview2>, 2. 4. 2013.

²¹ http://www.mofa.go.jp/region/asia-paci/eas/pdfs/declaration_1111_1.pdf, 1. 4. 2013.

²² <http://www.kln.gov.my/web/guest/overview2>, 1. 4. 2013.

²³ <http://www.mod.gov.my/about-us/mission.html?lang=en>, 4. 1. 2013.

má zajišťovat národní obranu účinně a efektivně přičemž se má jednat o důvěryhodnou státní politiku²⁴.

5.3.1.2 Význam Malacké úžiny

Malajsie si je velmi dobře vědoma své lokace na jednom z nejvíce strategických míst světa (Tun Abdul Razak, 2007). Proto hraje tato problematika úžiny klíčovou roli nejen v bezpečnostní politice Malajsie, ale i v zahraniční politice, protože se v této úžině nachází více přímořských států a také proto, že se mnozí aktéři mezinárodního systému snaží participovat v této oblasti (Tun Abdul Razak, 2007). Pro přímořské státy průlivu jsou důležité stejné proměnné, tedy spolehlivost, bezpečnost a otevřenost úžiny, a to nejen kvůli mezinárodnímu nátlaku a důležitosti oblasti, ale i ze socioekonomických důvodů (Tun Abdul Razak, 2007). Malacká úžina má klíčový význam pro malajský národ, zejména proto, že v oblasti průlivu je zaměstnáno velké množství obyvatel, nacházejí se zde velké a důležité přístavy, a také se v průlivu daří cestovnímu ruchu (Tun Abdul Razak, 2007).

V roce 2011 Malajsie a Indonésie deklarovaly, že budou výrazně podporovat rozvoj cestovního ruchu v úžině a vyzvaly své ministry, aby prohloubili spolupráci a komunikaci těchto zemí na toto téma (Tun Abdul Razak – Yudhoyono, 2011). Malajsie je závislá na příjmech z transakcí v Malacké úžině do národní ekonomiky a její narušení by mělo pro Malajii nedozírné následky (Tun Abdul Razak, 2007). Jakožto přímořský stát je Malajsie závislá na obchodních stycích, které jsou závislé na Malacké úžině. Skrze tento průliv putuje až 80% obchodu (Tun Abdul Razak, 2007). Jen zisk z rybaření v úžině se odhaduje na 0,32 miliardy USD ročně (Tun Abdul Razak, 2007). Velmi důležitá je úžina z hlediska získávání energie, elektrárny, které se nacházejí poblíž pobřeží, jsou závislé na přívodu mořské vody (Tun Abdul Razak, 2007).

²⁴ <http://www.mod.gov.my/about-us/mission.html?lang=en>, 4. 1. 2013.

5.3.1.3 Sekuritizované hrozby v Malacké úžině

V roce 2007 měl premiér Tun Abdul Razak projev na téma bezpečnost Malacké úžiny. V tomto projevu důkladně a podrobně rozebral potencionální a sekuritizované hrozby, které je nutno řešit a dále také zmínil, jakým způsobem se Malajsie snaží tyto hrozby odstranit nebo eliminovat (Tun Abdul Razak, 2007). Hned na začátku projevu v Soulu zmínil, že od počátku nového tisíciletí se soustředí bezpečnostní otázky na typ hrozeb jako je pirátství, nezákonný rybolov, pašování a zejména po tragédii 11. 9. 2001 se debata přesouvá k potencionální hrozbě námořního terorismu. Toto téma se stává hlavní sekuritizovanou hrozbou po boku pirátství a pašování (Tun Abdul Razak, 2007).

Námořní institut v Malajsii (*Maritime Institute of Malaysia – MIMA*) se shoduje s myšlenkou Tun Abdula Razaka a říká, že hlavními hrozbami v Malacké úžině je pirátství, přírodní katastrofy, pašování zboží a lidí, přeprava zbraní hromadného ničení, terorismus, nelegální rybolov a porušení suverenity přímořských států²⁵. MIMA dále tvrdí, že tyto sekuritizované hrozby v Malacké úžině Malajsie sdílí s Indonésií a hodlá na jejich řešení spolupracovat²⁶. Dále se bezpečnostní složky a experti začali zajímat o propojení pirátství, terorismu a nelegálního obchodu, přičemž premiér zmiňuje, že boj proti těmto hrozbám musí přijít koordinovaně a společně, zejména pak se jedná o to, zda teroristické skupiny využívají pirátství jako nástroj pro dosažení jejich cílů (Tun Abdul Razak, 2007).

V základních bodech malajské zahraniční politiky je zdůrazněn opět boj proti terorismu a zejména pak boj proti nelegálnímu obchodu se zbraněmi a šířením zbraní hromadného ničení²⁷. Základní sekuritizovanou hrozbou pro Malajsii a také pro ostatní přímořské státy

²⁵ <http://www.mima.gov.my/mima/wp-content/themes/twentyeleven/cms/uploads/presentation/112.Indonesian-Malaysian%20Security%20Priorities%20in%20the%20Strait%20of%20Malacca.pdf>, 8. 4. 2013.

²⁶ Viz tamtéž.

²⁷ http://www.kln.gov.my/web/guest/in_conclusion, 8. 4. 2013.

je, že nedokážou udržet Malackou úžinu otevřenou a bezpečnou. Hrozící uzavření úžiny by mělo pro malajský národ katastrofální následky, proto udržení bezpečnosti a otevřenosti je úkol číslo jedna pro bezpečnostní složky (Tun Abdul Razak, 2007).

Základní cíl je samozřejmě oprostít úžinu od hrozících útoků apod. Avšak Tun Abdul Razak zmiňuje, že neméně důležitý je i faktor bezpečného proplutí bez kolizí, jelikož je zde hustý provoz (Tun Abdul Razak, 2007). Stále je tedy nutné zdokonalovat navigační technologie, které jsou pro úžinu nesmírně důležité a modernizovat průliv jako takový, s čímž souvisí i jeho hloubka a úprava mořského dna (Tun Abdul Razak, 2007).

5.3.1.4 Opatření proti hrozbám a spolupráce

Premiér Tun Abdul Razak ve svém projevu z roku 2011 na *10. IISS Asia Security Summit* v Singapuru řekl a vyzval, že hrozby, které se vyskytují v Malacké úžině, jsou naše společné globální hrozby. Jelikož svět je propojen a je závislý na ekonomické prosperitě je nutné sdílet hrozby, které to narušují (Tun Abdul Razak, 2011). Tun Abdul Razak zmínil, že v dnešní době je nutné spolupracovat na zajištění bezpečnosti míst jako je Malacká úžina, ale zdůraznil, že se jedná o vody v jurisdikci přímořských států (Tun Abdul Razak, 2011). Je nutné prohlubovat bilaterální a multilaterální vztahy, které ve svém celku komplexní vzájemné závislosti zajistí zmírnění hrozeb (Tun Abdul Razak, 2011).

Dále v tomto projevu zdůraznil, že dnes již spolupracuje s USA, Čínou, Ruskem, Indií a také s ASEAN a vede to jen ku prospěchu věci. Poukázal na to, že i když čínský vliv a zejména ekonomická síla stále roste a jejich vztahy s USA nejsou příliš shodné na zajišťování bezpečnosti v úžině, tak na základě bilaterálních dohod se daří rizika eliminovat (Tun Abdul Razak, 2011). Ve svém projevu dále vyzval v roce 2007 k participaci přímořských států a zúčastněných států (tedy států využívajících úžinu), aby zde docházelo k prohlubování vzájemné důvěry, ke spolupráci v realizaci boje proti hrozbám (Tun Abdul Razak, 2007). Spolupráce by měla být založena na preventivních a prozíravých

akcích, které povedou k zlepšení bezpečnosti v úžině (Tun Abdul Razak, 2007).

Dále zdůraznil ve svém projevu z roku 2007, že klíčovým pro SOM (*Straits of Malacca* – Malacká úžina) je udržení bezpečnosti proplutí. Jelikož hrozbou jsou zde časté kolize a tím narušený ekosystém celé úžiny (Tun Abdul Razak, 2007). Avšak absolutně nejdůležitější je bezpečnost lokality, a to nejen kvůli nátlaku mezinárodního společenství, ale i z důvodu naplnění malajských bezpečnostních zájmů.

Jak jsem již zmiňovala je nutno průliv inovovat nejen kvůli nárůstu počtu proplutých lodí, ale i vzhledem k zajištění bezpečnosti oblasti. Jenže právě fakt, že náklady spojené s modernizací jsou připisovány přímořským státům, Malajsii znepokojuje. Finanční náročnost je příliš velká a také nedochází ke shodě mezi přímořskými státy, kdo bude jak participovat na financování (Rodrigue, 2004: 369; Tun Abdul Razak, 2007). Vzhledem k tomu, že mezinárodní obchodní partneři očekávají inovace průlivu, je nutné realizovat modernizace všech odvětví v průlivu. Je ironií, že proplutí úžinou je otevřené čili bezplatné a málokterá nákladní loď zakotví v přístavech, z čehož by přímořské státy úžiny získávaly finanční prostředky (Tun Abdul Razak, 2007). Velmi podstatná spolupráce pro Malajsii je s Japonskem, které se rozhodlo poskytovat zejména finanční pomoc přímořským státům. V roce 2006 Japonsko darovalo Malajskému námořnímu donucovacímu orgánu cvičnou loď Nippon, které má sloužit zejména k navýšení kapacit malajských složek (Tun Abdul Razak, 2007).

Po tragédii z 11. září v USA se ukázalo, že i v této oblasti se musí vylepšit bezpečnostní strategie. Obavy o bezpečnost úžiny nepřišly jen ze strany přímořských států, ale i od mezinárodního společenství. Přímořské státy průlivu zdůrazňují suverenitu nad úžinou, která podléhá dohodě UNCLOS z roku 1982. Dále se Malajsie shoduje s Indonésií i Singapurem na bezpečnostních otázkách spolupráce v rámci úžiny, což je klíčem k účinné bezpečnostní strategii. Hlavní spolupráce pak probíhá

mezi Malajsií a Indonésií (Badawi – Yudhoyono, 2009). Na pravidelné schůzce Malajsie a Indonésie v roce 2011 premiéři zdůraznili, že je nutná spolupráce na bázi společných pokynů a postupů donucovacích orgánů obou zemí. V tomto ohledu oba představitelé uvítali úzkou spolupráci mezi Indonéskou námořní bezpečnostní koordinací radou (*Indonesian Maritime Security Coordinating Board – Bakorkamla*) a Malajského námořního donucovacího orgánu (*Malaysia Maritime Enforcement Agency – MMEA*) v oblasti sdílení informací, budování kapacit, komunikace, výměny expertů a profesionálů, krizového centra a oficiálních návštěv představitelů států (Tun Abdul Razak – Yudhoyono, 2011). Dále oba představitelé se shodli, že je nadále nutné prohlubovat spolupráci v obranném a bezpečnostním sektoru, zejména pak na bilaterální úrovni. Přičemž poukazují, že prohlubování spolupráce nevede jen ke stabilizaci obou zemí, ale celého regionu, zejména pak v Malacké úžině (Tun Abdul Razak – Yudhoyono, 2011).

Předseda vlády Tun Abdul Razak ve svém projevu v březnu 2007 v Soulu zmínil, že námořnictva přímořských států zahájily akci MALSINDO (Tun Abdul Razak, 2007). To je koordinovaná hlídka v úžině a dále zahájily akci „oči na nebi“ (*EIS – Eyes in the sky*), což je letecký dozor nad průlivem ((Tun Abdul Razak, 2007). Podotknul, že tyto hlídky se velmi dobře osvědčily, protože se snížilo množství loupežných přepadení (tím máme na mysli piráty) od roku 2004.

V roce 2011 na pravidelné schůzce Malajsie a Indonésie představitelé států zdůraznili, že je nutné akci MALSINDO nadále prohlubovat a podporovat (Tun Abdul Razak – Yudhoyono, 2011). Dále Malajsie vytvořila Malajský námořní donucovací orgán, který poskytuje pokojné proplutí, a také zvýšila policejní dozor (Tun Abdul Razak, 2007). Spolupráce mezi Indonéskou národní policií, Národní malajskou policií a dalšími agenturami, které se zabývají prevencí proti boji nadnárodní trestné činnosti včetně terorismu a obchodu s lidmi, je velmi výhodná, a oba představitelé se shodli, že je nutné tuto spolupráci dále prohlubovat a vytvořit společný komplexní rámec pro strategickou spolupráci mezi

oběma zeměmi při řešení tohoto složitého multi-dimenzionálního problému (Tun Abdul Razak – Yudhoyono, 2011). V boji proti obchodu s lidmi (*trafficking in persons – TiPs*) obě země v roce 2011 deklarovaly svůj pevný postoj ve spolupráci proti této trestné činnosti, a dohodly se, že budou dále prohlubovat spolupráci a koordinaci v tomto boji. Představitelé vyzvali ostatní země, aby taktéž přijaly nezbytná opatření k řešení tohoto problému. Premiér je však spokojený s celkovou spoluprací přímořských států na zajišťování bezpečnosti úžiny (Tun Abdul Razak, 2007). Z vcelku rychlého jednání v bezpečnostních otázkách úžiny, je zřejmé, že bezpečnost je jedním z hlavních zájmů malajské politiky. „*S ohledem na nižší počet kolizí, znečištění v průlivu, navýšení objemu přepravy a drastickým poklesem pirátských útoků, lze bezpečně říci, že opatření přijatá v přímořských státech jsou účinná*“ (Tun Abdul Razak, 2007).

Jedním z hlavních principů zahraniční politiky Malajsie je respektování nezávislosti států, jejich svrchovanosti, územní celistvosti a nevměšování se do záležitostí jiných národů, mírové urovnání sporů a vzájemného prospěchu ve vztazích²⁸. Tento prvek se odráží i v politice vůči Malacké úžině. Je nutné si uvědomit, že mezinárodní uživatelé průlivu, neplatí příspěvky na renovaci a modernizaci průlivu a zejména na podporu bezpečnosti. I přesto mezinárodní společenství považuje bezpečnost úžiny za globální problém, a proto se přiklání k „internacionalizaci“²⁹ úžiny, což by mělo nebezpečné následky pro bezpečnostní zájmy celého regionu (Raj, 2009: 32–33).

Zejména pak internacionalizace úžiny, by přinesla oslabení geopolitické důležitosti Malajsie a ostatních přímořských států (Raj, 2009: 32–33). Proto se přímořské státy přiklánějí k jednání formou konsenzu, protože blokáce úžiny, by měla nedozírné následky pro globální svět, ale i pro samotné přímořské státy průlivu, proto je tato myšlenka nepřijatelná (Tun Abdul Razak, 2007). Tato myšlenka je pro

²⁸ <http://www.kln.gov.my/web/guest/formulation>, 8. 4. 2013.

²⁹ Pojmem internacionalizace mám na mysli, že by se úžina dostala pod mezinárodní kontrolu.

přímořské státy natolik kontroverzní, že se k ní vyjadřují při jakékoliv vhodné příležitosti. Stejně tak tomu bylo i v roce 2011, kde představitelé Malajsie a Indonésie na pravidelné společné schůzce opět zmínili, že je nutné zachování a dodržování UNCLOS z roku 1982 (Tun Abdul Razak – Yudhoyono, 2011). Zejména pak vyzdvihli, že přímořské státy si bezpečnost a stabilitu v úžině dokážou obstarat sami a vyzvali ostatní státy k prohloubení koordinovaného dohledu přímořských států nad úžinou, prostřednictvím již zmiňovaných hlídek (Tun Abdul Razak – Yudhoyono, 2011).

5.3.2 Indonésie

Tento stát se taktéž nachází v jihovýchodní Asii až Oceánii a je tvořen 17 508 ostrovy. Svou západní částí leží na pobřeží Malacké úžiny, jinak se ostrovy rozplývají nad celou šířkou Austrálie³⁰ (viz příloha č. 10). Svou velikostí je největším souostrovním státem světa. Indonésie se potýká politickými problémy a nestabilitou své vlády. Indonéská vláda nedokáže zajistit plně vnitřní suverenitu státu. Tato slabost spolu s aktivními islamisticko fundamentalistickými skupinami a separatistickými tendencemi různých hnutí, které podřívají ekonomiku státu, jsou problémem, který Indonésie sekuritizuje více jak zájmy o bezpečnost mezinárodní, zejména tu námořní³¹.

Hlavními tendencemi státu je vyřešit územní a vnitřní spory státu³². Aktuálními hlavními problémy jsou chudoba, nemoci, přírodní katastrofy, nedostatečné vzdělávání, terorismus, nestabilní státní aparát, zejména pak problém s demokracií, kterou se Indonésie snaží upevnit po čtyřiceti letech autoritářského režimu. Dále se pak stát snaží upevnit pozici hospodářskými a finančními reformami, bojuje proti korupci, snaží se eliminovat porušování lidských práv a hlavně se snaží řešit mírovou dohodou separatistické tendence v provinciích např. Aceh³³.

Indonésie zažívá až v posledních letech hospodářský růst, který z velké části souvisí s geopolitickou a geostretegickou polohou země. Jako jediná země subregionu má na svém území alternativní trasy, které lze využívat při zablokování Malackého průplavu³⁴ (viz příloha č. 13). Indonéskou základní charakteristikou je její vnímání přímořských států v Malacké úžině, které vnímá spíše jako své hospodářské

³⁰ <http://www.businessinfo.cz/cs/clanky/interaktivni-exportni-profil-zajmovych-zemi-indonesie-28020.html#!&chapter=1, 2. 4. 2013>.

³¹ <http://www.isn.ethz.ch/isn/Digital-Library/Articles/Special-Feature/Detail/?lng=en&id=159677&contextid774=159677&contextid775=159676&tabid=1453526752, 8. 4. 2013>.

³² Viz tamtéž.

³³ <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/id.html, 10. 4. 2013>.

³⁴ <http://www.isn.ethz.ch/isn/Digital-Library/Articles/Special-Feature/Detail/?lng=en&id=159677&contextid774=159677&contextid775=159676&tabid=1453526752, 8. 4. 2013>.

konkurenty nežli partnery³⁵. Tyto indonéské názory souvisejí s její velikostí, která se výrazně liší od ostatních států subregionu Malacké úžiny. Paradoxem je, že její rozloha je jejím hlavním problémem, jelikož vláda není schopna zajistit plnou vnitřní suverenitu státu, její národní vody jsou natolik rozsáhlé, že je nedokáže efektivně spravovat, jelikož jí chybí kapacity lidských zdrojů a ani nedisponuje dostatečnými technologiemi³⁶.

5.3.2.1 Základní rysy zahraniční politiky Indonésie

Hlavním cílem ministerstva zahraničních věcí, podle jejich webových stránek, je posílení a kvalifikace lidských zdrojů, aby organizace mohla fungovat, tak jak má³⁷. Jelikož se instituce musí potýkat s mnohými problémy, zejména pak korupcí, která brzdí chod instituce jako takové. Podle Prezidentského nařízení č. 05 Rok 2004, je nutné vymýtit korupci, tedy je nutné podniknout řádná opatření k eliminaci³⁸.

Tyto kroky má Indonésie splnit zejména proto, aby ministerstvo zahraničí mohlo plně fungovat a dokázala efektivně odstraňovat hrozby a naplňovat národní zájmy³⁹. Ministerstvo jako svůj primární cíl udává prevenci proti potencionálnímu národnímu rozpadu⁴⁰. Dalším klíčovým cílem je pomoci národnímu hospodářství k jeho oživení⁴¹. Což se přesně ukazuje, že Indonésie se spíše zaměřuje na vnitřní problémy nežli problémy regionální či mezinárodní a ukazuje se, že Indonésie neklade takový důraz na zajišťování bezpečnosti v Malacké úžině jako ostatní státy subregionu. Cílem funkce zahraniční politiky by mělo být dle ministerstva zahraničí zlepšit povědomí o Indonésii a zlepšit kvalitu života v ní pomocí navazování vztahů s jinými aktéry mezinárodního

³⁵ <http://www.isn.ethz.ch/isn/Digital-Library/Articles/Special-Feature/Detail/?lng=en&id=159677&contextid774=159677&contextid775=159676&tabid=1453526752>, 8. 4. 2013.

³⁶ Viz tamtéž.

³⁷ <http://www.kemlu.go.id/Pages/AboutUs.aspx?IDP=4&l=en>, 15. 4. 2013.

³⁸ Viz tamtéž.

³⁹ Viz tamtéž.

⁴⁰ <http://www.kemlu.go.id/Pages/History.aspx?l=en>, 15. 4. 2013.

⁴¹ Viz tamtéž.

systému. Indonésie chce tohoto docílit právě pomocí zahraniční politiky, která má nabádat všechny zahraniční partnery k podpoře posílení postavení Indonésie na mezinárodní úrovni⁴².

Jako strategii dosažení svých zájmů a cílů si Indonésie zvolila, že bude uzavírat více zejména bilaterálních smluv, avšak multilaterálním se bránit také nebude⁴³. Indonéská zahraniční politika chce zintenzivnit vztahy s Asií a Tichomořím na prvním místě (tedy regionální vztahy jsou pro Indonésii prioritou), dále chce rozvíjet vztahy s Afrikou, Amerikou i Evropou⁴⁴. Těmito zahraničními vztahy by měla postupovat nová demokratická éra, která byla nastolena uvnitř Indonésie⁴⁵. Indonésie chce pokračovat v kladných vztazích s ASEAN a hodlá se velmi prosazovat jako vůdčí stát organizace⁴⁶. ASEAN není jedinou institucí, kde chce Indonésie zvýšit participaci a úsilí, zejména se to týká OSN, kde hodlá Indonésie prosazovat myšlenky a iniciativy v rámci OSN fóra a povzbudit reformu RB OSN⁴⁷. Indonésie hodlá své zahraniční zájmy naplňovat pomocí různé spolupráce, např. Nového Asijsko-afrického strategického partnerství (*New Asia African Strategic Partnership – NAASP*), Indonésie – Malajsie – Thajsko triangl růstu (Indonesia – Malaysia – Thailand Growth Triangle – IMT–GT) apod.⁴⁸.

Právě skrze tyto organizace, fóra, zasedání a konference lze prosadit boje za lepší zítřky a kroky v bojích proti válkám, tedy alespoň je to nástroj indonéské zahraniční politiky k naplnění jejich zájmů. Zejména pak se chce Indonésie, podle dokumentům o zahraniční politice, zasadit o světový mír a bezpečnost v regionu a také jako prioritní oblast zajištění bezpečnosti na Blízkém východě⁴⁹. Indonésie sekuritizuje tuto oblast jako nebezpečnou nejen pro udržení světového

⁴² <http://www.kemlu.go.id/Pages/Polugri.aspx?IDP=1&l=en>, 15. 4. 2013.

⁴³ <http://www.kemlu.go.id/Pages/Polugri.aspx?IDP=1&l=en>, 15. 4. 2013.

⁴⁴ Viz tamtéž.

⁴⁵ Viz tamtéž.

⁴⁶ <http://www.kemlu.go.id/Pages/Polugri.aspx?IDP=21&l=en>, 15. 4. 2013

⁴⁷ Viz tamtéž.

⁴⁸ Viz tamtéž.

⁴⁹ Viz temtéž.

míru⁵⁰, ale i proto, že jsou v ohrožení občané hlásící se k islámu, přičemž Indonésie je státem s největší muslimskou populací na světě.

5.3.2.2 Význam Malacké úžiny

Význam Malackého průlivu pro Indonésii se lehce liší od významu úžiny pro ostatní státy subregionu. Hlavním důvodem je, že Indonésie disponuje alternativními trasami, kterými jsou Sundský průliv (*Sunda strait*), Lombocká úžina (*Lomboc Strait*) a Makassarská úžina (*Makassar strait*)⁵¹ (viz příloha č. 13). Avšak Indonésie si je vědoma, že nemůže stát stranou mimo bezpečnostní opatření v Malacké úžině jakožto rostoucí subregionální i regionální mocnost⁵². Ekonomická důležitost v současné době pro Indonésii stále roste a indonéská ekonomika je na jejím plynulém fungování závislá⁵³.

Hlavním důvodem této závislosti je export neropných produktů, nejvíce do USA a Singapuru, přičemž tento obchod činil v roce 2003 téměř 186 miliard USD⁵⁴. Většina těchto transakcí putuje právě po moři skrze Malacký průliv společně s ropou pro Singapur. Z tohoto důvodu je zajištění bezpečnosti pro Malackou úžinu velmi podstatné i pro Indonésii, jelikož ohrožení tankerů je velmi reálná situace, přičemž pro Indonésii to znamená ohrožení jejího zahraničního obchodu⁵⁵.

Další důvodem, proč je Malacca pro Indonésii důležitá je rybolov. V oblasti Malacké úžiny žije velká část populace, pro kterou je obživa rybolovem nedílnou součástí jejich života⁵⁶. Pokud by zde došlo například ke kolizi ropného tankeru apod., tak by to mělo neblahý vliv pro indonéskou populaci. Z hlediska cestovního ruchu, je tato oblast pro

⁵⁰ Viz tamtéž.

⁵¹ <http://www.isn.ethz.ch/isn/Digital-Library/Articles/Special-Feature/Detail/?lng=en&id=159677&contextid774=159677&contextid775=159676&tabid=1453526752>, 15. 4. 2013.

⁵² Viz tamtéž.

⁵³ <http://www.deplu.go.id/Pages/IFPDisplay.aspx?Name=RegionalCooperation&IDP=8&P=Regional&l=en>, 15. 4. 2013.

⁵⁴ Viz tamtéž.

⁵⁵ Viz tamtéž.

⁵⁶ <http://www.isn.ethz.ch/isn/Digital-Library/Articles/Special-Feature/Detail/?lng=en&id=159677&contextid774=159677&contextid775=159676&tabid=1453526752>, 15. 4. 2013.

Indonésii také důležitá, protože zajišťuje hlavní dopravu na delší vzdálenosti ostrovního státu Indonésie a také dopravu do sousedních zemí subregionu⁵⁷.

5.3.2.3 Sekuritizované hrozby v Malacké úžině

V úvodu této kapitoly je nutné připomenout, že sekuritizace hrozeb ze strany Indonésie je mnohem širšího geografického rázu než např. u Singapuru a to z jednoho základního důvodu, kterým je rozloha a členitost státu (Ismail, 2010: 22). Sekuritizují jako hrozbu právě nestabilitu státu jako takové, což umožňuje negativním nestátním entitám lepší existenci (Ismail, 2010: 22).

Pokud se však podíváme na sekuritizaci hrozeb v oblasti Malacké úžiny, rozhodně je to pirátství, proti kterému vedou účinné kroky (Ismail, 2010: 23). Dále Indonésie sekuritizuje terorismus jako obecnou hrozbu, přičemž po útocích 2002 na Bali přiznala indonéská vláda, že se na jejich území vyskytují teroristické skupiny, proti kterým je nutno bojovat (Emmers, 2007: 10). Vzhledem k sérii bombových útoků na Bali např. v roce 2005 a 2007, je nutné brát v potaz tuto hrozbu a bojovat proti ní (Emmers, 2007: 11).

Ředitel agentury pro obchodní spolupráci s Amerikou a Evropou při indonéském ministerstvu zahraničí pan Dian Wirengjurit v roce 2010 řekl, že zásadní je udržení Malacké úžiny ve správě pouze tří států ležících pobřežím uvnitř průlivu a na spolupráci s ostatními aktéry je vhodné pouze spolupracovat na určité úrovni⁵⁸. Zmínil také, že terorismus a pirátství jsou klíčové hrozby v Malacce, jejíž volné proplutí je významné pro indonéský obchod⁵⁹. Na výroku Wirengjurita je jasné vidět, že Indonésie se bojí o narušení státní suverenity, pokud by správě úžiny s aktéry ležící mimo subregion, přesně to vystihuje indonéské postavení ke spolupráci s ostatními aktéry. Říkají ano, budeme spolupracovat, ale mantinely si nastavíme sami.

⁵⁷ <http://www.kemlu.go.id/Pages/Polugri.aspx?l=en>, 15. 4. 2013.

⁵⁸ <http://english.peopledaily.com.cn/90001/90777/90851/7147561.html>, 16. 4. 2013.

⁵⁹ Viz tamtéž.

Již v roce 2003 v dokumentu Ministerstva obrany Indonéské republiky bylo zmíněno, že hrozba pirátství ve vodách jihovýchodní Asie je zásadní hrozbou, což je zjevné dle počtu útoků z minulých let (Ministry of Defence, Republic of Indonesia, 2003: 23). Jako další hrozbu ministerstvo označilo nelegální přistěhovalectví, jelikož oblast jihovýchodní Asie je jedním z hlavních cílových oblastí a Indonésie cílových zemí (Ministry of Defence, Republic of Indonesia, 2003: 24). Další sekuritizovanou hrozbou je nelegální obchod a pašování zboží, což má neblahý vliv na ekonomickou a politickou stabilitu země. Proto je nutné proti této hrozbě striktně bojovat, zejména pak se soustředit na nelegální obchod se zbraněmi, výbušninami a drogami (Ministry of Defence, Republic of Indonesia, 2003: 24).

Pokud se podíváme na sekuritizované hrozby Indonésii v průlivu (viz výše), je zjevné, že za posledních deset let se výrazně nezměnily. Indonésie sekuritizuje stejné hrozby jako ostatní státy v subregionu. Jediným rozdílem je, že kvůli své rozlehlosti Indonésie neřeší pouze bezpečnost námořní dopravy v oblasti Malacké úžiny, ale v téměř celé oblasti jihovýchodní Asie.

5.3.2.4 Opatření proti hrozbám a spolupráce

Indonésie se o zajištění bezpečnosti v úžině zajímá méně než ostatní státy subregionu. To je způsobeno nejen vnitřními problémy státu, ale zejména jeho rozlohou. Která může být chápána jako výhoda, jelikož dokáže využívat alternativní trasy při uzavření Malacké úžiny, anebo jako nevýhoda, jelikož se nemůže soustředit pouze na námořní bezpečnost v tomto subregionu⁶⁰. V současné době Indonésie spolupracuje s Malajsií a Singapurem v rámci operace MALSINDO, které se snaží využít společná úsilí k zajištění bezpečnosti (Umaña, 2012: 17).

⁶⁰ <http://www.isn.ethz.ch/isn/Digital-Library/Articles/Special-Feature/Detail/?lng=en&id=159677&contextid774=159677&contextid775=159676&tabid=1453526752>, 15. 4. 2013.

Jako velmi důležitou část zajištění bezpečnosti v Malacké úžině vnímá Indonéská vláda spolupráci v rámci ReCAAP (*The Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia – Regionální dohoda o spolupráci v boji proti pirátství a ozbrojeným přepadení lodí v Asii*), což je mezi vládní spolupráce mezi státy asijského regionu⁶¹, a to i přesto, že do současné doby neratifikovala dohodu o ReCAAP (Umaña, 2012: 11; 17). Indonésie vyhledává spolupráci spíše mimo subregion, jelikož přímořské státy úžiny chápe spíše jako konkurenty v regionu nežli potenciální partnery (Umaña, 2012: 11). I zde je vidět indonéská obava z narušení suverenity státu, pokud by se více angažovala ve spolupráci jako je např. ReCAAP, vnímají toto uskupení jako důležité, ale obavy ze ztráty suverenity jsou větší.

Indonésie se potýká i s finančními problémy, problémy s nedostatečnou kapacitou lidských zdrojů a s nedostatečným technologickým vybavením při zajišťování bezpečnosti v průlivu (Umaña, 2012: 11). Proto velmi často vyhledává partnery mimo subregion, např. v roce 2002 měla Indonésie společnou námořní hlídku s Indií (Umaña, 2012: 11). Velmi vyhledávanými partnery pro zajištění spolupráce v Malacce jsou Japonsko a Austrálie, díky spolupráci s těmito aktéry Indonésie prohlubuje i vztahy s USA, tyto státy se v roce 2005 dohodly, že budou prohlubovat spolupráci v zajišťování námořní bezpečnosti⁶². Opět je zde nutné zmínit, že s těmito partnery hodlá Indonésie spolupracovat jen na určitých záležitostech, týká se to především různých technologií, výcviků apod. nejedná se tedy o spolupráci např. v hlídkování v úžině.

V průběhu posledních sedmi let zorganizovaly pro indonéské vojáky výcviky obrany a to zejména na vodě, tzv. školení CARAT (*The Cooperation Afloat Readiness and Training – Spolupráce v připravenosti*

⁶¹ <http://www.recaap.org/AboutReCAAPISC.aspx>, 16. 4. 2013.

⁶² http://www.european-security.com/n_index.php?id=5379, 17. 4. 2013.

a *tréninku na vodě*), které proběhlo v květnu 2011⁶³ (Umaña, 2012: 11-12). Výcvik CARAT měl za cíl prohloubit vztahy s USA, výměna informací i námořní bezpečnosti a tím zdokonalit indonéské zajišťování námořní bezpečnosti⁶⁴. Výcvik byl zaměřen na boj proti pirátství, boj proti nelegálnímu obchodu a pašování⁶⁵. V roce 2011 proběhlo několik čínsko-indonéských cvičení se zaměřením proti terorismu a záchraně rukojmí, což je výsledkem prohlubování vztahu s regionální mocností Čínou⁶⁶.

Na těchto dvou konkrétních příkladech spolupráce je zřejmé, že Indonésie hodlá mít vyváženou spolupráci s Washingtonem i Pekingem⁶⁷. V tomto případě dochází k dilematu spolupráce, jelikož pokud prohloubí vztahy s USA na jedné straně, ihned bude Čína vyvíjet protiakti, buď apelací na prohloubení spolupráce v subregionu. Anebo bude apelovat na prohloubení spolupráce s jinými aktéry subregionu, aby nepřišla o své postavení v regionu jihovýchodní Asie (Gang, 2012). Tuto snahu na tvorbě vyvážených vztahů Indonésie s globálními mocnostmi USA a Čínou, schvaluje ASEAN, jelikož tvrdí, že přesně tyto kroky vedou k eliminaci možných konfliktů a rozšiřování prvků extrémistických reakcí jiných aktérů⁶⁸.

Avšak je nutné brát stále na zřetel to, že Malacká úžina se nachází v národních vodách států regionu a tím pádem má absolutní právo na spravování (Song, 2007: 112). Indonésie, stejně jako Malajsie, vítá pomoc v zajišťování bezpečnosti v Malacké úžině, ale stále se odkazuje na UNCLOS z roku 1982. Tato dohoda dává přímořským státům subregionu právo na výlučné vlastnictví. Právě proto např. Indonésie spolu s Malajsií odmítly návrh Singapuru na nasazení amerických vojáků v průlivu (Song, 2007: 112). Avšak spolupráce

⁶³ <http://www.futuredirections.org.au/publications/indian-ocean/29-indian-ocean-swa/104-china-indonesia-launch-joint-special-forces-training-initiative.html>, 17. 4. 2013.

⁶⁴ Viz tamtéž.

⁶⁵ Viz tamtéž.

⁶⁶ Viz tamtéž.

⁶⁷ Viz tamtéž.

⁶⁸ Viz tamtéž.

s aktéry leží mimo subregion úžiny, je pro Indonésii stále aktuální téma a chce takovéto vztahy prohlubovat (Song, 2007: 113). Indonésie se bojí zapojení USA do širší bezpečnostní strategie v rámci úžiny, jelikož by hrozilo narušení suverenity státu. To vše se dá vysvětlit anti-americkou nacionalitou národa s islamskou většinou (Song, 2007: 113). Proto raději Indonésie vyhledává indickou spolupráci v rámci úžiny (Song, 2007: 113).

I přesto je nutno zmínit, že indonéská vláda přijala několik národních programů pro zlepšení bezpečnosti v úžině (Umaña, 2012: 11). Indonéská vojenská doktrína obecně o námořní bezpečnosti říká, že je nutné zachování integrity a jednoty všech ostrovů Indonésie (Massay, 2008: 51). Bohužel se toto Indonésii nedaří naplnit kvůli její rozlehlosti. V současné době má necelých sto hlídkových plavidel na 17 000 ostrovů (Massay, 2008: 51). Admirál Sondakh řekl, že je nutné zvýšit tento počet alespoň osmkrát, což bude nejen hodně finančně náročné, ale bude to i náročné na lidské zdroje (Massay, 2008: 52). Dalším problémem indonéského námořnictva, že malý počet agentur odpovědných za bezpečnost a výkonu práva na moři (Massay, 2008: 54). V současné době existuje deset agentur, jednou z nich je Indonéská námořní bezpečnostní koordinační rada (*The Indonesian Maritime Security Coordinating Board - Barkorkamla*). Barkorkamla má za úkol formulovat a determinovat obecné politiky v oblasti bezpečnosti, koordinace aktivit, operace a námořní bezpečnost v indonéských vodách (Massay, 2008: 55). Z této agentury přichází mnoho výzev k reformě indonéské námořní struktury ozbrojených sil státu, problémem však stále zůstává, že tyto reformy neproběhly (Massay, 2008: 55).

5.3.3 Singapur

Ostrovní stát Singapur se nachází v jihovýchodní Asii mezi státy Malajsie a Indonésie. Tento stát patří k nejmenším státům světa, svou rozlohou se však řadí mezi velké mikrostáty s velkým počtem obyvatel (Kubát, 2007: 248). Singapur měří 42 km od východu k západu a 23 km od severu k jihu (viz příloha č. 11), rozloha činí 712,4 km² ⁶⁹. Singapur se nachází na samé východním konci Malacké úžiny a s Indonésií ho dělí Malacký průliv, který je velmi úzký, místy měří pouhé 3 km (Kuppuswamy, 2004).

Jeho strategický význam je tedy dán právě jeho geografickou polohou v tak výjimečném průlivu. Právě námořní doprava udělala ze Singapuru velmi geopoliticky významného hráče nejen na poli jihovýchodní Asie ale i v globalizovaném světě. I přesto, že se jedné o mikrostát, tak singapurská ekonomika patří k silným asijským tygrům a je jedním z nejvýznamnějších světových obchodních center (Umaña, 2013). Přístavy nacházející se v Singapuru patří k nejušnějším na světě a tento status si drží již celá desetiletí. Singapurská spolupráce se vyznačuje zejména jejich náklonností k západním hodnotám, tudíž hlavními partnery jsou pro ně stabilní západní partneři (Umaña, 2013).

V tomto státě žije podle sčítání lidu z roku 2010 5 mil. 76 tis. obyvatel⁷⁰. Většina z nich jsou závislí na fungování Malacké úžiny. Významné přístavy, jsou podstatné nejen pro státní kasu, ale vytvářejí i mnoho pracovních míst. Tedy ochabení bezpečnosti v Malacce by oslabilo i národní hospodářství, které jinak velmi dobře funguje (Umaña, 2013).

5.3.3.1 Základní rysy zahraniční politiky a obranné politiky Singapuru

Základním rysem zahraniční politiky by měla být ochrana a rozvoj národních zájmů Singapuru, kam bezesporu patří právě i Malacká úžina. Těchto cílů hodlá ministerstvo zahraničních věcí dosáhnout pomocí spolupráce s aktéry mezinárodního systému a tím, že bude

⁶⁹ <http://www.singstat.gov.sg/stats/keyind.html>, 2. 4. 2013.

⁷⁰ <http://www.singstat.gov.sg/stats/themes/people/popnindicators.pdf>, 2. 4. 2013.

konstruktivním členem mezinárodního společenství⁷¹. Hodlá sdílet své zkušenosti a tím si zajistit prohlubování důvěry v mezinárodní spolupráci. Všechny postupy a kroky v rámci zahraniční politiky budou v souladu s národními zájmy a loajalitou ke státu, tedy ochrana suverenity je jedna z nejdůležitějších záležitostí⁷². Jeden ze základních pilířů zahraniční politiky Singapuru je dynamický rozvoj, tedy akceschopnost a rychlé reakce na dané situace.

Samozřejmě v souladu se zahraniční politikou jde i obranná politika státu, která ve svých základních dokumentech o obraně deklaruje, že hodlají individuálně a kolektivně vybudovat silný, bezpečný a soudržný národ, který je schopen se vypořádat s jakoukoliv krizí⁷³. Hrozby a výzvy, které se objevují v nečekaných formách je nutné sekuritizovat, odhalit a zlikvidovat⁷⁴.

5.3.3.2 Význam Malacké úžiny

Otevřenost průlivu je spjata v Singapuru s historií a její význam roste právě s propojením světa do globálního celku. SLOCs vedoucí úžinou se stávají čím dále důležitější nejen pro Singapur, ale i pro mnoho jiných aktérů z celého světa. Velmi významnou surovinou, která je převážena Malackou úžinou, je ropa, která putuje zejména z Blízkého východu. Je proto nutné poznamenat, že k ekonomickému vývoji nesmírně přispěla právě tato významná námořní cesta (Jayakumar, 1998: 428). Ministr zahraničních věcí Jayakumar ve své projevu v roce 1998 označil otevřenost Malacké úžiny za klíčovou pro fungování Singapuru (Jayakumar, 1998: 429). Tuto tezi potvrdil znovu i v roce 2007, kdy zdůraznil, že geopolitická a geostrategická výjimečnost geografické polohy Singapuru je, že leží na hlavní námořní trase dvou asijských velmocí Indie a Číny, a to na nejkratší trase z Blízkého východu do Jihočínského moře (Jayakumar, 2007).

Ekonomika Singapuru je závislá na zahraničním obchodu, pro který je námořní doprava klíčová. Je jedno, čeho se transport týká, ať už

⁷¹ http://www.mfa.gov.sg/content/mfa/aboutmfa/vision_mission_values.html, 4. 4. 2013.

⁷² Viz tamtéž.

⁷³ http://www.mindef.gov.sg/imindef/key_topics/total_defence.html, 5. 4. 2013.

⁷⁴ Viz tamtéž.

pohybu lidí nebo transportu zboží a surovin, závisí na jeho pokojném proplutí skrz úžinu celé hospodářství země (Jayakumar, 1998: 429). Při blokádě úžiny, která by byla kratší jak 4 dny, by Singapur ztratil sice mnoho, ale lodím by se vyplatilo čekat, než aby úžinu obeplouvaly. Pokud by byla blokáda delší, následky pro Singapur by byly mnohem vážnější (Qu – Menq, 2012: 12-13).

Velmi podstatné jsou i mořské zdroje, na kterých je hospodaření státu také závislé (Evers – Gerke, 2006: 4). Pro Singapur je jeho hlavní přístav velmi důležitý a je na něm závislá ekonomika státu. Jsou zde i menší porty, které podporují místní obchod, migraci pracovních sil apod. (Evers – Gerke, 2006: 6). V Singapuru se nachází největší kontejnerový přístav na světě, který slouží jako křižovatka a překladiště pro další cestu, z toho důvodu je bezpečnost námořní dopravy skrze úžinu klíčovým bodem pro singapurské hospodářství (Ismail, 2010: 23). Z těchto několika důvodů je potencionální ohrožení Malacké úžiny hrozbou pro celé fungování státu.

5.3.3.3 Sekuritizované hrozby v Malacké úžině

Kritická závislost Singapuru na obchodu proudícím skrze Malackou úžinu, nutí tento stát, aby svou pozornost zaměřoval na hrozící pirátství. Představitelé státu se také velmi obávají teroristických útoků (Ismail, 2010: 22-23). To se také potvrdilo v roce 2010, kdy podle zdrojů Reuters Singapurské námořnictvo obdrželo informace o plánovaných útocích právě v Malacce⁷⁵.

Singapurská nedůvěra k muslimským zemím zapříčiňuje větší sekuritizaci hrozby terorismu, a proto se Singapur ve spolupráci spíše obrací na země, jako jsou USA či Japonsko (Ismail, 2010: 22-23). Sám ministr obrany Tony Tan na konferenci o námořní bezpečnosti v roce 2004, zdůraznil, že terorismus nabral globálních rozměrů a je tedy možné ho očekávat po celém světě s nedozírnými následky (Tony Tan,

⁷⁵ <http://www.reuters.com/article/2010/03/05/us-malacca-threat-idUSTRE62335120100305>, 5. 4. 2013.

2004). Zdůraznil, že námořní doprava je vysoce zranitelná a uzavření námořních tras by mělo katastrofální následky.

Vyzdvihl možné vazby mezi teroristy a piráty, kteří jsou dle něj hlavními bezpečnostními hrozbami pro námořní dopravu (Tony Tan, 2004). Tyto vazby jsou zřejmé hlavně v tom, že piráti jsou stále lépe informováni a stále lépe koordinováni, z čehož vyplývá, že musejí být finančně někým dotováni. Otázkou tedy je, kde tyto informace berou? Dle Tonyho Tana právě od teroristických skupin (Tony Tan, 2004). Dále upozornil, že jeho myšlenky nejsou jen planá slova, ale že jsou důkazy o tom, že teroristická skupina *Jema'ah Islamiyah* plánovala sebevražedný útok na americké lodě v oblasti Singapuru (Tony Tan, 2004).

Upozorňuje, že teroristé pochopili mezeru v námořní dopravě, kterou dokážou využít k pašování agentů (zvědů), klasických zbraní i zbraní hromadného ničení a nezákonného materiálu. Teroristé využívají na příklad již zapečetěných kontejnerů. Jakmile jsou tyto kontejnery zapečetěny, je velký problém pro kontrolní orgány získat povolení na znovu otevření. Pašování je tudíž velkou hrozbou přímořských států a je nutné reagovat na tuto hrozbu (Tony Tan, 2004).

Je tedy nutné si uvědomit, že bezpečnost úžiny i SLOCs je životně důležitým prvkem pro Singapur a také pro celý region jihovýchodní Asie. Zajištěním bezpečnosti jsme schopni zajistit svobodné proplutí skrze úžinu, což by mělo být prioritní záležitostí (Tony Tan, 2004). Zdůrazňuje, že bezpečnost námořní dopravy není Singapur schopen zajistit sám a proto vyzývá ke spolupráci, dokud je čas, jelikož po nějaké katastrofě už bude pozdě (Tony Tan, 2004). V tomto projevu ministr obrany zdůraznil, že se tyto hrozby týkají sice všech námořních tras, ale jeho hlavním zájmem je eliminovat tyto hrozby v Malacké úžině a v oblasti Singapuru (Tony Tan, 2004).

Na zasedání Valné hromady Malacké úžiny a Singapuru zdůraznil ministr pro spolupráci, ministr pro národní bezpečnost a ministr práva Singapuru pan S. Jayakumar, že je nutné zajistit suverenitu států v oblasti průlivu. Jelikož hrozba z narušení suverenity států tu je

(Jayakumar, 2007). Jayakumar souhlasí s ministrem obrany ohledně již uváděných hrozeb a dále zmiňuje, že je nutné řešit i bezpečnou plavbu průlivem, ochranu životního prostředí v oblasti úžiny, jelikož tento region Malacca, je jen z nejhroženějších míst světa (Jayakumar, 2007).

Hrozbou pro Malackou úžinu je stále rostoucí počet lodí, vývoj nových technologií, které umožňují vyšší rychlost, neustálé zvětšování lodí, které proplouvají skrze stále stejně širokou úžinu. Tedy je nutné zabezpečit proplutí bez kolizí, které by nejen způsobily přírodní katastrofu, ale i zdržení ostatních lodí a tím zvýšení ceny dopravy (Jayakumar, 2007).

5.3.3.4 Opatření proti hrozbám a spolupráce

Z hlediska kapacit státu je Singapur nejvíce organizačně a technologicky rozvinutým státem států subregionu (Umaña, 2012: 13). Kromě velmi kvalitního a moderního technologického vybavení Singapur podniká i impozantní kroky v národní iniciativě ke zlepšení námořní bezpečnosti v Malackém průlivu (Umaña, 2012: 13). Singapur disponuje třemi námořními agenturami: Pobřežní hlídkou, námořnictvem a kontrolním přístavním orgán, které hlídají pohyb osob v blízkosti moře a přístavů (Umaña, 2012: 13). Tyto tři námořní agenty jsou velmi úspěšné v zajišťování bezpečnosti, např. námořnictvo uvádí, že je schopno kontrolovat a sledovat zhruba pět tisíc lodí najednou (Umaña, 2012: 13).

Jayakumar na konferenci o Malacké úžině 2007 zdůraznil, že klíčovým prvkem pro zajištění bezpečnosti v oblasti je spolupráce států subregionu (Jayakumar, 2007). Tím má namysli spolupráci v rámci IMO (*International Maritime Organization – Mezinárodní námořní organizace*), v jejímž rámci se povedlo vybudovat spolupráci mezi státy subregionu a uživatelskými státy, která se týká bezpečné plavby a ochrany životního prostředí (Jayakumar, 2007). Ve své projevu zdůrazňuje, že tato spolupráce respektuje suverenitu států subregionu v Malacké úžině (Jayakumar, 2007). Další spolupráci, kterou Jayakumar vyzdvihuje jako velmi přínosnou, je již zmiňovaná kooperace MALSINDO a ReCAAP, tvrdí, že přesně tyto kroky vedly k tomu, že

Malacká úžina byla odebrána ze seznamu oblastí, kde hrozí válečné konflikty (*war-risk area*) (Jayakumar, 2007). Dále však zdůrazňuje, že je nutné, aby se tato spolupráce prohlubovala a rozvíjela, jelikož námořní doprava v tomto subregionu stále poroste (Jayakumar, 2007).

Singapur vyhledává i spolupráci mimo region jihovýchodní Asie, např. USA. Se Spojenými státy Singapur podepsal rámcovou dohodu o strategické spolupráci a partnerstvím v oblasti obrany a bezpečnosti, tato dohoda byla podepsána v roce 2005 a je výsledkem diskuzí po útocích 11. 9. 2001 v New Yorku (Song, 2007: 114). Tato dohoda rozšiřuje bilaterální spolupráci obou států zejména v boji proti terorismu, v boji proti šíření zbraní hromadného ničení a dále pak, v oblasti výcviku a odborné přípravy v rámci zajišťování bezpečnosti (Song, 2007: 115). Pro Singapur jsou USA velmi důležitým partnerem, avšak naráží na své sousedy v subregionu, kteří nesouhlasí např. s vojenskou přítomností Spojených států v úžině (Kappuswamy, 2004).

Vzhledem k singapurské ochotě spolupracovat na spravování Malacké úžiny, dochází k nátlaku regionálních mocností na Singapur, aby vyvíjela tlak zejména na Indonésii, jelikož zabezpečení úžiny není hlavní cílem obranné politiky státu (Song, 2007: 115). Singapur v rámci regionu prosazuje kroky, které by vedly státy subregionu zefektivnit bezpečnost přístavů v průlivu, a apeluje, že je nutné, aby státy přijaly jednotnou politiku v rámci zajišťování bezpečnosti v Malacce (Song, 2007: 116). Dále se snaží prosadit, aby se klíčový hráči v mezinárodní prostředí jako je OSN, IMO, USA apod. mohly podílet na zajišťování bezpečnosti a ochrany vodních cest (Song, 2007: 116). V tomto bodě bych viděla hlavní rozdíl mezi Singapurem a ostatními státy subregionu v přístupu k zajišťování bezpečnosti v Malacké úžině. Singapur vítá spolupráci klíčových aktérů v zajištění bezpečnosti, oproti tomu Malajsie a Indonésie se bojí o ztrátu suverenity v oblasti, a proto s těmito aktéry sice spolupracují, ale přítomnost těchto aktérů v úžině je pro ně potenciální hrozbou.

Singapurská snaha prosadit RMSI (*Regional Maritime Security Initiative – Regionální námořně-bezpečnostní iniciativa*), která byla navržena v roce 2004 USA⁷⁶ (Song, 2007: 119), byla neúspěšná. Právě ostatní státy subregionu tuto americkou iniciativu odmítly (Song, 2007: 120). Právě zde se projevuje, že klíčovou cestou ve spolupráci je zajištění a prohlubování spolupráce uvnitř subregionu.

⁷⁶ <http://www.thejakartapost.com/news/2012/07/19/the-need-cooperation-malacca-strait.html>, 18. 4. 2013.

5.3.4 Spolupráce států v subregionu

5.3.4.1 MSP

Velmi přínosná spolupráce v subregionu je spolupráce MSP (*Malacca Straits Patrols – Hlídky Malacké úžiny*), tato iniciativa je velmi úspěšným krokem k zajištění bezpečnosti v průlivu, zejména pak v boji proti pirátům (Toh, 2012: 39). MSP začala v roce 2004 a později se k ní přidalo i Thajsko (2009) (Toh, 2012: 39). Skládá se z námořních hlídek zvaných MALSINDO⁷⁷ a leteckých hlídek EIS (Eyes-in-the-Sky – Oči na nebi).

MALSINDO je spolupráce států subregionu, která vznikla v roce 2004. Tato spolupráce zajišťuje koordinační námořní hlídky v úžině, které mají bojovat proti pirátům⁷⁸. Hlavní výhodou této spolupráce je, že pokud takováto hlídka začne pronásledovat potencionální loď pirátů, tak dostane povolení vstupu do národních vod státu subregionu, kterého se to týká, avšak za podmínky, že chycení piráti budou předáni zemi, v jejichž vodách byli piráti chyceni⁷⁹ (Song, 2007: 124). Takováto benevolentnost v proplouvání skrze národní vody států subregionu zprvu nebyly vítány (Raymond, 2009: 37), došlo k tomu až spojením hlídek MALSINDO a EIS v rámci MSP v roce 2006 (Raymond, 2009: 38). Vplutí do národních vod za účelem pronásledování podezřelé lodi či osob je v takovémto případě bez poplatků⁸⁰.

Letecké hlídky EIS byly zřízeny v roce 2005 a v podstatě se jedná o velmi podobný princip hlídek jako MALSINDO (Raymond, 2009: 37). Trilaterální dohoda umožňuje všem leteckým hlídkám v rámci dohody vletět nad národní vody jednoho ze signatářských států (Song, 2007: 125). Takováto iniciativa je velmi významná, jelikož poprvé pobřežní státy povolily překročení hranic státu a oprostily se o od obav ze ztráty suverenity, aby zlepšily možnosti a zefektivnily zajišťování bezpečnosti

⁷⁷ MALSINDO je název námořní hlídky tvořený z prvních písmen států, který tuto iniciativu založily (Kappuswamy, 2004).

⁷⁸ <http://yaleglobal.yale.edu/content/indonesia-malaysia-singapore-launch-coordinated-patrol-malacca-strait>, 18. 4. 2013.

⁷⁹ Viz tamtéž.

⁸⁰ Viz tamtéž.

v subregionu (Raymond, 2009: 37-38). Ovšem podmínkou pro tuto možnost je, že každé z hlídkujících letadel bude mít na palubě zástupce signatářského státu (Raymond, 2009: 38).

Ačkoliv představitelé států subregionu si nemůžou hlídky vynachválit např. Tun Abdul Razak, několikrát vyzdvihl význam těchto hlídek a spolupráce a poukázal na jejich efektivnost (Tun Abdul Razak, 2007), avšak přichází z různých míst i kritika (Raymond: 2009: 38). EIS je kritizována, i přes svůj politický úspěch, že se jedná o povrchní spolupráci a je odrazem touhy států subregionu, aby si v očích mezinárodních aktérů zachovaly dobré jméno a byla vidět ochota spolupráce (Raymond, 2009: 38). Aby splnily nátlak mezinárodních aktérů na zajišťování bezpečnosti v Malacké úžině (Raymond, 2009: 38).

5.3.4.2 ReCAAP

Spolupráce ReCAAP se netýká pouze subregionu. ReCAAP zahrnuje celý regionu jihovýchodní Asie. V této kapitole ReCAAP zmíním proto, že tato iniciativa je důležitá pro všechny státy subregionu a vnímají ji jako podstatnou při zajišťování bezpečnosti v úžině. A to i přesto, že Indonésie s Malajsií smlouvu podepsaly, ale do dnešního dne neratifikovaly (Hribernik, 2013: 4).

ReCAAP (*The Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia – Regionální dohoda o spolupráci v boji proti pirátství a ozbrojeným přepadení lodí v Asii*) je první mezivládní dohodou, která zajišťuje spolupráci v boji proti pirátství a ozbrojeným loupežím v Asii⁸¹. Tato spolupráce byla dokončena v roce 2004 a v platnost vstoupila v roce 2006. V roce 2004 podepsalo smlouvu 16 zemí Bangladéš, Brunej, Kambodža, Čína, Indie, Indonésie, Japonsko, Laos, Malajsie, Myanmar, Filipíny, Jižní Korea, Singapur, Srí Lanka, Thajsko a Vietnam⁸² (Hribernik, 2013: 4). Všechny země kromě Indonésie a Malajsie ratifikovali smlouvu ReCAAP, tyto dva státy jí stále

⁸¹ <http://www.recaap.org/AboutReCAAPISC.aspx>, 18. 4. 2013.

⁸² Viz tamtéž.

ještě neratifikovaly (Hribernik, 2013: 4). V roce 2009 přistoupilo Norsko, v roce 2010 Nizozemí a Dánsko a poslední členkou zemí, která přistoupila je Velká Británie⁸³ (Hribernik, 2013: 4).

Velký problém pro rozvoj ReCAAP je neochota spolupracovat některých členských zemí, zejména pak neochota sdílet informace (Umaña, 2012: 17). Dalším problémem je, že do současné doby (2013) Malajsie a Indonésie stále neratifikovaly dohodu ReCAAP, což je v boji proti pirátství velmi důležité kvůli jejich geografické poloze na pobřeží Malacké úžiny, ve které se velmi často tyto útoky vyskytují (Hribernik, 2013: 5). Státy sice smlouvu neratifikovaly, ale spolupracují s ReCAAP na operativní úrovni (Umaña, 2012: 17). Singapur proto slouží jako spojovací jednotka mezi ReCAAP a Malackou úžinou, zejména pak ve sdílení informací (Hribernik, 2013: 5). Singapur hostí ReCAAP sekretariát a Radu Guvernérů od samého počátku vzniku ReCAAP a přislíbil, že zde mohou sídlet do roku 2017 (Hribernik, 2013: 5).

Tato iniciativa je velmi důležitá pro zajišťování bezpečnosti v Malacké úžině, jelikož tak jak se rozvíjí spolupráce států v boji proti pirátství, tak se zlepšuje spolupráce a koordinace útoků pirátů nejen v Malacké úžině (Umaña, 2012: 17). Je velmi důležité, aby zde měly vliv i jiné mocnosti a nestátní subjekty, které dokážou zlepšovat opatření vůči hrozbám, jelikož je nemožné, aby to státy subregionu řešily sami (Umaña, 2012: 17). Jediný klíč k úspěchu v boji proti pirátům je otevřená komunikace, diplomacie a sdílení technologií, na těchto krocích se státy ReCAAP podílejí (Umaña, 2012: 17). Je zjevné, že kvůli neratifikované smlouvě Indonésií a Malajsií není spolupráce natolik efektivní (Hribernik, 2013: 8). V roce 2012 se ReCAAP podařilo zvrátit rostoucí trend zvyšování počtu útoků ve vodách jihovýchodní Asie. Nicméně tento úspěch vedl k přesunu pirátů hlouběji do národních vod Indonésie, a právě proto zde stoupl rapidně počet pirátských útoků (Hribernik, 2013: 8). Dle oficiálních statistik je zjevné, že zatímco v jihovýchodní Asii

⁸³ Viz tamtéž.

vzrostl počet útoku za období 2009-2012 o 54% až 62%, tak v Indonésii vzrostl tento počet o 274% až 440% (viz příloha č. 12), k tomu přispívá právě neratifikovaná smlouva ReCAAP a také její délka pobřeží, která poskytuje dostatek místa (Hribernik, 2013: 8-9).

Hlavním důvodem proč se nechce Indonésie přidat k ReCAAP je, že by to mohlo ohrozit její suverenitu. Dále se Indonésii nelíbí, že ReCAAP sídlí v Singapuru a IMB (*International Maritime Bureau – Mezinárodní námořní kancelář*) zejména tedy její část věnující se pirátství a loupežným přepadení lodí má kancelář v Malajsii Kuala Lumpur (Hribernik, 2013: 8–9). Z hlediska zajišťování bezpečnosti je jejich neochota ratifikovat smlouvu ReCAAP Indonésii nepochopitelná, zejména kvůli zvyšování počtu útoků. Ve vodách Malajsie se za poslední dobu počet útoků ustálil, ba dokonce za poslední dva roky se lehce snížil (Hribernik, 2013: 9).

Indonésie se podílí zejména pak na operativní úrovni, což znamená, že přijímá informace o ReCAAP o možných a reálných pirátských útocích a to jim usnadňuje jejich vlastní koordinaci při zajišťování bezpečnosti v Malacké úžině a podél celého pobřeží (Hribernik, 2013: 10). Následně pak Indonésie poskytuje informace o zásahu a podává hlášení o incidentu na ReCAAP ISC (*ReCAAP Information Sharing Center – ReCAAP Centrum sdílení informací*), aby šířila údaje o útocích v reálném čase a usnadnila tak další možné manévry a zásahy (Hribernik, 2013: 10).

5.4 Sekuritizace hrozeb v Malacké úžině a opatření proti hrozbám vybranými aktéry Asie

5.4.1 Japonsko

Japonsko skrze Malackou úžinu dováží 80% ropy a 60% dovážených potravin, proto je pro něj bezpečnost v průlivu klíčová (Umaña, 2012: 14). Proto premiér Japonska ve svém projevu v roce 2008 uvedl, že se Japonsko musí soustředit na ochranu této velmi významné námořní trasy, aby se zde omezil výskyt pirátských útoků a eliminovat možné hrozby teroristických útoků (Fukuda, 2008). Ostatně tím se Japonsko neliší od jiných zemí pacifické Asie, protože závislost na Malackém průlivu je v tomto regionu běžná. Z tohoto důvodu je japonské hospodářství závislé na otevřenosti a bezpečnosti Malacké úžiny, proto Japonsko investuje miliony dolarů do této oblasti, aby tak ochránila svou ekonomiku (Umaña, 2012: 14). Japonsko se snaží co nejvíce spolupracovat právě se státy subregionu v oblasti bezpečnosti plavby a mapování mořského dna, a to zejména prostřednictvím výzkumu, školení či výcviků a sdílení vybavení (Sato, 2007: 2).

5.4.1.1 Sekuritizace hrozeb

Jako hlavní sekuritizovanou hrozbu Japonska lze uvést uzavření Malackého úžiny. Jelikož uzavření úžiny musí předcházet nějaké události Japonsko sekuritizuje několik klíčových událostí, proti kterým je nutné vést opatření (Sato, 2007: 2). Japonsko si velmi dobře uvědomuje, že Malacká úžina se nachází v národních vodách třech přímořských států subregionu a je si velmi dobře vědoma, že tyto státy mohou úžinu uzavřít, což by mělo nedozírné následky nejen pro Japonsko (Sato, 2007: 3). Z různých projevů představitelů států subregionu je patrné, že jsou na svou suverenitu v národních vodách velmi opatrní a to se odráží v jejich přístupu ke spolupráci (viz výše). Premiér Abe v roce 2006 deklaroval, že Japonsko uznává naprostou svrchovanost indonéského státu a zmínil, že si je vědom, že se tato svrchovanost vztahuje i na teritoriální vody státu a Ekonomickou exkluzivní zónu zejména pak v oblasti Malacké úžiny (Abe, 2006).

Přesně tímto krokem chtěl uklidnit Indonésii, která se velmi obává o své národní vody (viz výše).

Dalšími hrozbami, které by mohly uzavřít úžinu, jsou terorismus a pirátství (Fukuda, 2008). Japonsko se snaží bojovat proti terorismu a pirátům ohrožujících úžinu, protože blokáce nebo kolaps dopravy v Malackém průlivu by měl neblahé důsledky pro Japonsko (Ismail, 2010: 14). Japonsko upozorňuje na to, že boj proti námořnímu terorismu a pirátství nesmí být v žádném případě přehlížen, což deklaroval premiér Abe v roce 2006 na schůzce s prezidentem Indonésie (Abe, 2006; Raj, 2009: 14). Vlna útoků na lodě plující skrze jihovýchodní Asii, byla směřována zejména na ty lodě, které musely v některých místech zpomalit či byly málo bezpečnostně jistěny (Raj, 2009: 14). Jak již bylo zmiňováno, Malacká úžina je velmi úzká a proplouvá zde velké množství lodí, proto je nutné velmi zpomalit (viz kap. 5.2), přesně tohoto okamžiku využívají pirátské skupiny k nalodění, nebo si počkají na zakotvení lodí v přístavech (Raj, 2009: 14–15). Dalším problémem je pašování zbraní, což následně slouží jako vybavení pro takovéto útoky či pro teroristické skupiny (Raj, 2009: 14).

Velké nebezpečí hrozí zejména v tom, že se teroristické skupiny snaží dostat na svou stranu i pirátské skupiny a tím rozšířit své pole působnosti (Raj, 2009: 15). Teroristické skupiny považují právě SLOCs za atraktivní cíle, a proto je nutné předpokládat jejich výskyt zejména v Malacké úžině, která je pro takovýto útok vhodným cílem (Raj, 2009: 15).

5.4.1.2 Opatření proti hrozbám

Zejména v 90. letech 20. století Japonsko navrhovalo kontrolu úžiny mezinárodními flotilami, což nebylo příliš úspěšné, ostatně jako tomu je i v případě návrhů ostatních států, které jsou závislé na úžině a požadují mezinárodní nebo svůj vlastní dozor (Ismail, 2010: 15). Avšak co se týče spolupráce na bilaterální úrovni, tak ta byla úspěšná (Massay, 2008: 29; Raj, 2009: 35). I Japonsko si je vědomo toho, že není lehké dělat rozhodnutí ohledně regionální bezpečnosti, zejména

pak bezpečnosti úžiny, když tyto kroky zasahují do suverenity států (Ismail, 2010: 15; Raj, 2009: 36).

Kvůli neúspěšné spolupráci na bázi námořního dozoru v národních vodách států subregionu, se Japonsko rozhodlo a zorganizovala v Tokiu v roce 2000 první oficiální setkání na téma boje proti pirátství a ozbrojeným loupežím na moři (Raj, 2009: 36). Výsledkem tohoto vcelku úspěšného setkání, bylo ustanovení spolupráce a podpůrné opatření v rámci ASEAN a vytvoření mise států Indonésie, Malajsie, Singapuru a Filipín, která měla bojovat proti pirátství a ozbrojeným loupežným přepadením (Raj, 2009: 37). Po setkání v Tokiu se začaly konat různé konference a setkání na toto téma.

Snaha spolupracovat Japonska strany na zajišťování bezpečnosti v Malacce je však odlišná od jiných aktérů, protože jsou si vědomi toho, že vměšování se do národních vod, je ze strany přímořských států nepřípustné, tak se snaží podporovat programy na podporu bezpečnosti této oblasti (Ismail, 2010: 15; Sato, 2009: 2). Podporu různých programů a projektů v oblasti Japonsko doplňuje i finanční pomocí, která je ze strany přímořských států vnímána velmi kladně (Sato, 2007: 3; Raj, 2009: 38). Japonsko v roce 2006 dobrovolně přistoupilo na sdílení nákladů na bezpečnost, ochranu životního prostředí v oblasti Malacké úžiny. Japonsko poskytuje finanční podporu i ReCAAP na civilní a vojenské prostředky (Sato, 2007: 3; Raj, 2009: 38-39). Vzhledem k finanční náročnosti pro přímořské státy, byl tento fakt přijat s otevřenou náručí (Raj, 2009: 38).

Aby Japonsko předešlo možné domněnce států subregionu, že chce narušit jejich suverenitu v národních vodách v Malacce, soustředí se Japonsko spíše na civilní pomoc nežli na vojenskou (Ismail, 2010: 15; Raj, 2009: 39). Klíčem k úspěchu japonské spolupráce se státy subregionu je zejména finanční podpora, kterou žádný stát subregionu neodmítl. Japonský premiér Abe v roce 2006 přislíbil Indonésii, že i

nadále bude poskytována pomoc při zajišťování bezpečnosti v Malacce, tak jak tomu je teď a nenaruší jejich suverenitu (Abe, 2006).

V roce 2005 Indonésie s Malajsií odmítly, aby se Japonsko podílelo na hlídkování v úžině, avšak nedlouho poté, Indonésie prohlásila, že je ochotná spolupracovat se státy ležících mimo subregionu Malacké úžiny avšak pouze za podmínky, že se nebude jednat o vojenskou pomoc (Ismail, 2010: 17; Song, 2007: 124). Na tuto výzvu Japonsko odeslalo do Indonésie tým, který měl za úkol zjistit, co Indonésie potřebuje a jak Japonsko může pomoci (Song, 2007: 124). Na konci roku 2005 pomohlo Japonsko státům subregionu vytvořit elektronické námořní mapy úžiny, které mají sloužit k prevenci proti kolizím a pirátství v oblasti (Song, 2007: 124). V roce 2006 Japonsko darovalo více jak 50 milionu dolarů Indonésii na zlepšení technologií, a následně na to poskytla další technickou pomoc, která se skládala z detektorů a hlídkových člunů na ochranu Malacké úžiny a to zejména před hrozícími teroristickými útoky (Song, 2007: 124).

5.4.2 Čína

Čína se angažuje v oblasti Jihočínského moře a v jihovýchodní Asii a také v Malacké úžině, která leží v jihovýchodní Asii. O Malackou úžinu se zajímají z toho důvodu, že se obávají nestability regionu, nebo přítomnosti USA, která by mohla narušit její bezpečnost a také ekonomickou stabilitu (Zubir – Basiron, 2005). Čína tvrdí, že se však nesnaží ovládnout oblast Malacké úžiny, ale chtějí zajistit bezpečnost pro svůj import, který putuje skrze tuto oblast (Zubir – Basiron, 2005). Dalším důvodem proč se Čína zajímá o bezpečnost Malacké úžiny, je její dovoz skrze tuto námořní trasu. Čína si je vědoma alternativních tras, ale Malacca je tou nejkratší a tudíž nejlevnější, proto se snaží bezpečnostní zájmy směřovat do této oblasti (Ismail, 2010: 19; Zubir – Basiron, 2005).

Ekonomická síla Číny roste a v ekvivalentu s tím roste i čínská závislost na dovozu a vývozu zboží, zejména pak na dovozu ropy z Blízkého východu (Ismail, 2010: 19). Čína je závislá na dovozu ropy, přibližně 60% ropy dováží z Blízkého východu a všechen tento náklad prochází právě přes Malacký průliv (Song, 2007: 118). Proto omezení dovozu do Číny skrze Malackou úžinu by mělo pro ni neblahé následky, z tohoto důvodu se stává bezpečnost Malackého průlivu bezpečnostní hrozbou pro tento stát (Zubir – Basiron, 2005).

Čína se snaží dělat vše proto, aby průliv a jejich strategické SLOCs v jižní Asii zůstaly otevřené. Proto se Čína stejně jako USA snaží participovat na zajištění bezpečnosti úžiny. Zejména pak v reakci na plány participace v bezpečnostních otázkách v úžině ze strany USA. Avšak participace Číny se z logiky věci nelíbí USA, ale také Indii, proto toto "Malacké – dilema"⁸⁴ je klíčové nejen k energetické bezpečnosti celého regionu, ale i vyřešení bezpečnosti jako takové⁸⁵ (Zubir – Basiron, 2005). Čínský prezident v roce 2003 oznámil, že ten kdo

⁸⁴ Takto označil čínský prezident bezpečnostní problematiku Malacké úžiny a vyzval Čínu, že je nutné tuto hrozbu řešit (Spinetta, 2006: 19).

⁸⁵ http://www.upiasia.com/Security/2009/03/20/chinas_vulnerability_in_malacca_strait/196/, 29. 11. 2011.

ovládá Malackou úžinu, ovládá energetickou bezpečnost Číny, a to je pro Čínu hrozbou (Storey, 2005).

5.4.2.1 Sekuritizace hrozeb

Čína si velmi dobře uvědomuje význam SLOCs skrze Malackou úžinu pro čínské hospodářství, a proto je Peking připraven tuto trasu velmi dobře chránit (Zubir – Basiron, 2005). Čína označuje tuto úžinu za svou hlavní slabinu energetické bezpečnosti státu (Spinetta, 2006: vi) a také ji označuje za tzv. Malacké dilema (*Malacca Dilemma*) (Jiang – Sinton, 2011: 8; Spinetta, 2006: vi). To je dobře viditelné na prohlášení Číny, kde je řečeno, že Čína má zájem na strategických námořních trasách a bude používat svou námořní sílu k zajištění bezpečnosti a otevřenosti těchto tras (Zubir – Basiron, 2005). Ústav pro čínské mezinárodní vztahy zdůraznil, že Malacká úžina a Indický oceán jsou klíčovými prvky pro energetickou bezpečnost státu, zejména pak pro zásobování státu ropou (Zubir – Basiron, 2005).

Dále Čína sekuritizovala jako hrozbu v Malacce rozšiřující se vliv jiných aktérů, kteří chtějí ovládnout a kontrolovat plavbu skrze Malackou úžinu, tím má Čína na mysli svého rivala USA (Ismail, 2010: 19; Zubir – Basiron, 2005). Ústav pro mezinárodní studie poukazuje na fakt, že USA by mohly blokovat úžinu a tím vlastně nepřímo zaútočit na energetickou bezpečnost Číny (Ismail, 2010: 19). Čína se velmi obává kontroly v Malacké úžině, zejména pak poukazuje, že RMSI jsou snahy USA jak kontrolovat čínský import a export, a že touto iniciativou chce USA blokovat čínskou trasu pro dovoz energetických surovin (Song: 2007: 119). USA se totiž schovávají za boj proti terorismu, aby se mohly v úžině nacházet americké vojenské jednotky, to je pro Čínu nepřipustitelné (Ismail, 2010: 19). Čína tedy přímo obviňuje USA a Japonsko, že využívají hrozby terorismu jako záminku pro rozšiřování námořní přítomnosti v okolí úžiny (Storey, 2005).

Čína nesekuritizuje rozšiřování nejen amerického vlivu v oblasti, ale Čína vnímá takto i rozšiřování vlivu jiných aktérů, kteří by se chtěli více podílet na zaštiťování bezpečnosti v Malacké úžině (Umaña, 2012:

14). Zejména je proti rozšiřování vlivu Japonska a nesouhlasí s tím, že by Japonsko mohlo poskytnout námořní hlídky, které by vypomáhaly státům subregionu se zajišťováním bezpečnosti (Umaña, 2012: 14). Jako dalšího potencionálního hráče v úžině vnímá Čína Indii, kterou chápe jako dlouholetého soupeře v boji o vliv v regionu jihovýchodní Asie a Asie jako takové (Sud, 2009; Umaña, 2012: 14). Další hrozbou pro přepravované zboží skrze průliv jsou piráti a teroristi, tato sekuritizovaná hrozba se neliší od jiných aktérů závislých na otevřeném Malackém průlivu (Zubir – Basiron, 2005).

5.4.2.2 Opatření proti hrozbám

Jedním z opatření, kterými se Čína snaží zajistit bezpečnost Malacké úžiny je diplomacie, její pomocí se snaží vyjednávat a budovat vztahy s přímořskými státy, daří se jim to zejména s Malajsií (Ismail, 2010: 19). Avšak mnohem důležitější je budování námořních základen podél námořní trasy z Blízkého východu směrem k Číně a naopak, tato strategie se neztývá šňůra perel⁸⁶ (*String of Pearls*) (Spinetta, 2006: vi). Hlavním úkolem této strategie je budování a zvyšování sfér vlivu podél námořních cest důležitých pro námořní dopravu Číny a to pomocí investic, rozvoj a vývoj přístavů a diplomacii, zejména pak budování vojenských základen (Devonshire-Ellis: 2009). Tato strategie je určená k ochraně jejich energetické bezpečnosti a zejména pak k negování amerického vlivu v regionu, zejména pak v subregionu Malacké úžiny (Spinetta, 2006: vi).

Šňůra Perel je velmi propírané téma indickou i americkou vládou a to zejména kvůli sférám vlivu a narušení současné rovnováhy sil (Devonshire-Ellis: 2009). Otázkou pro tyto vlády zůstává, zda Čína opravdu hodlá jen stmelit námořní trasu, která je pro čínské hospodářství klíčovou, anebo je to jen kamufláž a v budoucnu hodlá tuto šňůru využít k nastolení regionální nadvlády (Devonshire-Ellis: 2009).

⁸⁶ Šňůra Perel se táhne od Hainan Island v jihočínském moři přes Malackou úžinu, přes Bangladéš, Barmu, Thajsko, Kambodži, Srí lanku, Maledivy, Pákistán až do Arabského moře a Perského zálivu, tedy po celé námořní trase ropného dovozu pro Čínu (Devonshire-Ellis: 2009).

Čína se jasně vymezuje proti americké sféře vlivu a tam, kde se snaží prosadit Spojené státy, se hned snaží prosadit i Čína a to z obavy, že by mohl americký vliv v regionu zesílit (Devonshire-Ellis: 2009).

Velmi podstatné jsou vztahy Číny se zeměmi ležícími v jižní a jihovýchodní Asii, tady bych zmínila například vztah s Barmou (Dhar, 2011; Ebel, 2009: 50). Tento vztah je velmi klíčovým pro Čínu, proto se snaží postavit ropovod právě přes Barmu, aby tak diverzifikovala přepravní trasu ropy skrze Malackou úžinu a tím se tedy stala méně závislá na této SLOCs (Dhar, 2011; Ebel, 2009: 50). Barmu jako svého klíčového partnera pro diverzifikaci tras pro import a export (zejména pak ropy) si Čína vybrala ze dvou hlavních důvodů: 1) její geografická poloha, 2) jejich neústupné odmítání americké snahy o militarizaci regionu, tedy USA pro Barmu není klíčový aktér pro spolupráci (Ullah, 2009).

Čína se pro Barmu stala třetím největším obchodním partnerem hned po Singapuru a Thajsku a hlavně Čína je největším investorem v Barmě, přesně těmito kroky si hodlá Čína „kupovat“ barmskou přízeň, aby mohla Čína naplňovat své osobní zájmy (Ullah, 2009). Čína je pro Barmu největší garant bezpečnosti a zásobuje Barmu vojenskou technikou a snaží se pořádat i vojenské výcviky (Ullah, 2009). Zde je přesně vidět, čínský zájem o alternativní trasu dovozu zejména ropy. Barma je tedy nedílnou součástí čínské šňůry perel, jelikož v Barmě zřídila i své vojenské základny (Ullah, 2009). Čína má v plánu budování podobného ropovodu i přes Pákistán ze stejných důvodů jako v Barmě (Ullah, 2009). Čína si je velmi dobře vědoma, že Malackou úžinu těmito plány nenahradí ze sta procent.

Jak již bylo zmíněno, Indonésie spolupracuje na vojenských cvičeních s USA ale i s Čínou tzv. cvičení Ostrý nůž (*Sharp Knife*). Právě tato spolupráce je pro Čínu velmi důležitá, jelikož zde stojí jako hlavní konkurent v subregionu vůči USA (Luke, 2011). Tato cvičení se zaměřovala na boj proti terorismu a speciální operace pro záchranu rukojmí na moři (Luke, 2011). Čína se tím snaží prohlubovat vojenské

vztahy a dosáhnout větší účasti na zajišťování bezpečnosti subregionu. Zatímco Čína vnímá tyto kroky jako úspěšné, je nutné připomenout, že Indonésie je z těchto iniciativ mírně nervózní, protože v poslední době čínský vliv v regionu a její síla výrazně rostou, a také stále více roste vzájemná ekonomická provázanost (Luke, 2011). Této provázanosti se Indonésie bojí, zatímco Čína jí hodlá využít ve svůj prospěch (Luke, 2011).

Čína si je vědoma neochoty států subregionu spolupracovat s ostatními na podílení se na hlídkování v úžině apod., a proto nabídla jinou alternativu pomoci v roce 2005 (Storey, 2005). Tuto pomoc chce poskytovat budováním kapacit lidských zdrojů, technologickou podporou, školeními, různými programy, hydrografickými průzkumy a navigačními pomůckami (Storey, 2005). Avšak tuto spolupráci stále nevnímá jako klíčovou a snaží se najít alternativní tranzitní trasy i když to není lehký úkol. Protože všechny další alternativní trasy leží v Indonésii (viz příloha č. 13), proto jsou klíčové vztahy v subregionu budovat právě s tímto státem.

V opatření Číny proti uzavření Malacké úžiny je vidět naprostý rozdíl od ostatních států, kteří jsou závislí na bezpečné plavbě Malackou úžinou. Ostatní státy se snaží zajišťovat bezpečnost v průlivu buď skrze spolupráci se státy subregionu a to finančními injekcemi nebo přímo zajišťováním bezpečnosti průlivu. Čína se spíše snaží najít alternativní trasy pro transport ropy a tuto námořní trasu kontrolovat pomocí své strategie Šňůry perel. Je však nutné zmínit, že s těmito postoji nesouhlasí všichni představitelé státu, a proto zde probíhá velká diskuze, zda není důležitější zajistit bezpečnost v Malacké úžině nežli investovat do ropovodů apod. (Erickson – Collins, 2010: 92).

5.4.3 Indie

Indie není typickým asijským aktérem podílejícím se na zajišťování bezpečnosti Malacké úžině, protože neleží v subregionu, ani v regionu jihovýchodní Asii, ale ani není na bezpečném proplutí úžinou závislá. Indický obchod s jihovýchodní Asií je sice hojný, ale není na něm Indie závislá (Umaña, 2013). Na indické spolupráci a angažovanosti v regionu se odráží politické a strategické kroky Číny v této oblasti (Jarocki, 2012). Indie si je velmi dobře vědoma, že žádný ze států subregionu nemá kapacity na to, aby zajišťovala bezpečnost v průlivu samostatně. Pro rozvoj a udržení indického dominantního postavení v asijském regionu jsou velmi důležité pozitivní vztahy s regionálními státy (Jarocki, 2012).

Za tímto účelem využívá Indie různé taktiky, které jsou založené jak na kvalitativním tak kvantitativním přístupu a to by mělo primárně přispět k rozšíření vojenské síly v regionu (Jarocki, 2012). Indie láká státy jihovýchodní Asie zejména na jasné představy o budoucích ekonomických ziscích pro místní státy, pokud budou spolupracovat s Indií (Jarocki, 2012). Vzhledem k neustále měnícímu se postavení států asijského regionu a k neustálým změnám různých faktorů je zjevné, že udávajícím tempem rozvoje spolupráce s Indií, je Čína (Jarocki, 2012). Z toho vyplývá, že indická spolupráce se subregionem se nebude vyvíjet ve vakuu, ale bude reagovat na Čínu (Jarocki, 2012).

5.4.3.1 Sekuritizace hrozeb

Dle předcházejícího úvodu do indického postoje k Malacké úžině je zřejmé, že hlavní hrozbou pro Indii v subregionu Malacké úžiny je postoj a vliv Číny. Indie se tedy snaží eliminovat rozšiřování sféry vlivu Číny a udržet tak rovnováhu sil v asijském regionu. Indie si je vědoma, že se v subregionu nachází i jiné hrozby, které sekuritizují zejména státy ležící v subregionu anebo závislí na otevřenosti průlivu. Těmito hrozbami jsou pirátství, loupežná přepadení a teroristické útoky, všechny tyto hrozby dle Indie mohou vést k destabilizaci celého regionu

jihovýchodní Asie a tedy i k destabilizaci Asie jako takové, a proto je nutné toto uvést jako hrozby (Jarocki, 2012).

Indickým cílem v regionu jihovýchodní Asie je být dominantním aktérem, toho chce dosáhnout zejména tím, že bude sekuritizovat hrozby, které sekuritizuje právě státy v subregionu a bude silně participovat na jejich odstranění⁸⁷ (Jarocki, 2012). Proto soubor iniciativ pro Indii je bezpečná plavba, boj proti pirátství, ochrana životního prostředí a rozvoj obranných schopností států regionu (Jarocki, 2012; Ramachandran, 2012).

5.4.3.2 Opatření proti hrozbám

Indická politika pro Dálný východ známá jako ANC (*Andaman and Nicobar Command*), byla posílena za účelem udržení schopnosti ovládat navigační zařízení přes Malackou úžinu (Jarocki, 2012; Ramachandran, 2012). Na Andamanských a Nicobarských ostrovech ležících podél Malackého průlivu Indie buduje své základny, které mají sledovat námořní dopravu skrze úžinu (Jarocki, 2012; Ramachandran, 2012; Umaña, 2013). Samozřejmě to umožňuje i sledování pohybu konkurenčních jednotek Čínské lidové republiky (Jarocki, 2012; Sakhuja, 2005: 10; Umaña, 2013). Indie tuto základnu vnímá jako klíčovou, zejména pro chvíle, pokud by Čína překročila povolený počet vojenských jednotek v regionu. Indie si je vědoma, že pokud by zablokovala Malackou úžinu, tak ohrozí čínskou energetickou bezpečnost (Jarocki, 2012). Také si je vědoma, že toto není schopna zajistit sama, a proto je jejím cílem získat alespoň tiché požehnání států subregionu (Jarocki, 2012; Sakhuja, 2005: 1). Přesně z tohoto důvodu je nutné aby Indie měla dominantní postavení v regionu a zejména pak v tom konkrétním subregionu (Jarocki, 2012; Ramachandran, 2012). Do nedávné doby měla základna ANC jen 15 lehkých a středně těžkých lodí, pár hlídkových letadel a vrtulníků a sbor vojáků složených ze tří praporů (Jarocki, 2012). Vzhledem k rostoucí čínské přítomnosti

⁸⁷ http://articles.timesofindia.indiatimes.com/2006-06-03/rest-of-world/27814404_1_maritime-security-maritime-trade-asean-regional-forum, 20. 4. 2013.

prochází základna ANC rozsáhlou a intenzivní modernizací (Jarocki, 2012).

Další iniciativou v subregionu a regionu jihovýchodní Asie je tzv. Prezentace vlajky (*Presentation of the flag*). To by se dalo vysvětlit jako soubor koordinovaných cvičení, které simulují reálnou válku na moři (Jarocki, 2012). Těchto „her“ se účastní mnoho států, např. v roce 2010 se účastnilo 12 složek států regionu jihovýchodní Asie včetně všech států subregionu Malacké úžiny (Jarocki, 2012; Ramachandran, 2012). Na příklad v lednu 2012 proběhla simulace pod názvem Milan, kterých se účastnilo 14 zemí včetně mimo-regionálních zemí, jako je Austrálie a Maledivy. Země Čína a Pákistán k těmto hrám nebyly již tradičně přizvány (Jarocki, 2012; Ramachandran, 2012).

Na počátku nového tisíciletí Indie uzavřela bilaterální dohodu s Indonésií⁸⁸ tzv. IndoIndon, která má zajišťovat bezpečnost na západním kraji Malacké úžiny (Sakhuja, 2005: 5). Dokonce v roce 2004 tato iniciativa zkoordinovala společné cvičení tzv. IndIndoCorpat (Indicko-Indonéská koordinovaná hlídka) v regionu (Sakhuja, 2005: 5). Velmi podobná spolupráce existuje mezi Indií a Singapurem, která obnáší společná cvičení, školení v ponorkách a výměny dat (Sakhuja, 2005: 6). Indie se chová podle hesla „jakou roli nám přidělíte, my budeme hrát“⁸⁹. Tímto Indie poukazuje na to, že státy se nemusejí bát ohrožení jejich suverenity⁹⁰.

Indie využívá společné bezpečnostní hrozby v úžině jako svou strategickou výhodu (Jarocki, 2012). Jelikož státy subregionu nejsou schopny sami zvládnout jimi sekuritizované hrozby v úžině, což je přesně ten důvod iniciativ Indie a její ANC, aby se zapojili a zvýšili tak svůj vliv (Jarocki, 2012; Sakhuja, 2005: 1;8). Indie se snaží navázat na historické kořeny spolupráce v rámci ochrany a zajišťování bezpečnosti

⁸⁸ <http://www.defence.pk/forums/indian-defence/5899-india-play-role-securing-malacca-straits-sea-lanes.html>, 20. 4. 2013.

⁸⁹ Viz tamtéž.

⁹⁰ Viz tamtéž.

v Malacce⁹¹ (Sakhuja, 2005: 1). Indie se zapojila např. do operací „oči na nebi“ a tím se podílí na leteckém dozoru nad úžinou⁹² (Jarocki, 2012). Tento krok posunul vnímání Indie, teď je vnímaná jako důležitý subjekt v bezpečnostních otázkách týkajících se této úžiny⁹³ (Jarocki, 2012). Je tedy zjevné, že kroky Indie prezentují zemi jako tu, která neprezentuje ostatním vlastní typ řešení bezpečnosti v subregionu a nehraje rozhodující roli v jejím zajišťování, ale jen „vypomáhá“ v zajišťování bezpečnosti v úžině (Jarocki, 2012; Ramachandran, 2012).

Tímto se Indie snaží chovat jako nedominantní aktér, avšak podle mého názoru, se jedná o kamufláž. Jelikož se Indie prezentuje jako ta země, která ráda vypomůže, ale nebude narušovat státní suverenitu. Zejména tuhle ideu se snaží ukázat státům subregionu, kteří jsou na toto téma velmi hákliví (Ramachandran, 2012). Ale dle mého názoru se Indie snaží úplně stejně jako Čína vydobýt si dominantní postavení v regionu, protože se jedná o velmi strategické místo, jakým je právě Malacká úžina. Je zjevné, že každý stát využívá jiné strategie a dle mého názoru, indická strategie typu „budeme pomáhat, tam kde vy nám řeknete“ je velmi úspěšná a bude úspěšná i nadále, jelikož to jde ruku v ruce se strachem států regionu o vlastní suverenitu.

⁹¹ http://articles.timesofindia.indiatimes.com/2006-06-03/rest-of-world/27814404_1_maritime-security-maritime-trade-asean-regional-forum, 20. 4. 2013.

⁹² Viz tamtéž.

⁹³ Viz tamtéž.

5.4.4 ASEAN

ASEAN si je velmi dobře vědomo důležitosti Malacké úžiny, a také nutnosti dobré bezpečnosti z důvodů různých hrozeb a jejich ohromných následků nejen pro region pacifické Asie, ale i pro globální svět. ASEAN jasně formuluje svůj postoj nevměšování se (Evers – Gerke, 2006: 13; Raj, 2009: 30). Státy subregionu a uživatelské státy by měly spolupracovat na ochraně průlivu, ale ASEAN zdůrazňuje, že klíčovou úlohu v těchto vztazích mají hrát pouze ty státy, které leží na pobřeží Malacké úžiny (Weatherbee, 2009: 94; Wurster, 2006). Požadavek na spolupráci, by měl jít vždy z jejich strany, tím by se měla zajistit jejich suverenity v oblasti, kterou je nutno respektovat (Raj, 2009: 28; Weatherbee, 2009: 94; Wurster, 2006). Zajišťování bezpečnosti v této oblasti narušuje historická rivalita států subregionu Malackého průlivu (Tan, 2008:35-36).

ASEAN zejména apeluje na přímořské státy, aby uzavírali co nejvíce dohod o spolupráci (Weatherbee, 2009: 94). Souhlasí s dohodami, které jsou uzavírány mezi přímořskými státy, aby při nutnosti mohly zasahovat v národních vodách druhého státu v oblasti Malacké úžiny (Weatherbee, 2009: 94). Dále také souhlasí s názorem přímořských států, že hlavní mezinárodní pomoc pro zajišťování bezpečnosti této oblasti by měla přicházet v podobě poskytování informací či nových technologií⁹⁴ (Evers – Gerke, 2006: 13). ASEAN zdůrazňuje nutnost modernizace bezpečnosti oblasti průlivu⁹⁵. Dále ASEAN požaduje, aby přímořské státy podávaly nové informace z Malacké úžiny. ASEAN tvrdí, že si přímořské státy v otázkách bezpečnosti úžiny vedou velmi dobře, o čemž jasně hovoří fakt, že se snížil počet přepadení piráty ze 75 v roce 2000 na 21 v roce 2004, přičemž v minulosti patřila Malacca k nejvíce nebezpečným námořním trasám světa a uživatelské státy si velmi často stěžovaly na neschopnost států subregionu při zajišťování bezpečnosti SLOCs skrze

⁹⁴ <http://www.siiainline.org/?q=programmes/insights/asean-four-agree-intensify-patrols-malacca-strait>, 24. 4. 2013.

⁹⁵ <http://www.asean.org/2626.htm>, 24. 4. 2013.

Malackou úžinu⁹⁶. ASEAN chválí přímořské státy v zajišťování bezpečnosti v úžině a poukazuje na to, že přesně takhle spolupráce je ta úspěšná, ze které by si měly vzít příklady země, které se potýkají se problémy při zajištění bezpečnosti námořních tras⁹⁷. ASEAN je proto připraven poskytnout informace například pro řešení situace v somálských vodách⁹⁸.

5.4.4.1 Sekuritizace hrozeb

Indonésie, Malajsie, Singapur a Filipíny jsou země ASEAN, které jsou nejvíce ohroženi námořní kriminalitou, zejména pak piráty (Emmers, 2007 ; Evers – Gerke, 2006: 13), přičemž tuto hrozbu ASEAN vnímá jako regionální a mezinárodní. Tyto hrozby ohrožují nejvíce hospodářský sektor států ASEAN (Emmers, 2007; Raj, 2009: 29). ASEAN označuje Malackou úžinu jako tu, která je v jihovýchodní Asii nejvíce ohrožena, a kde pirátství představuje hrozbu pro volné a bezpečné proplutí obchodních lodí (Emmers, 2007; Raj, 2009: 29).

Pokud bude Malacká úžina ohrožena, je to hrozbou pro energetickou bezpečnost téměř všech států ASEAN (Tan, 2008: 35-36). Dále také naznačuje, že takovéto útoky nejsou nebezpečné jen z hlediska ohrožení nákladů a posádky na lodích, ale tyto útoky mohou vést až k ekologickým katastrofám, což by mělo nedozírné následky pro životní prostředí a ohrozilo by to mnoho dalších sektorů bezpečnosti (Emmers, 2007). Po útocích 11. září 2001 v New Yorku a Washingtonu se do popředí dostává hrozba terorismu i v tomto regionu, jedná se zejména o námořní terorismus (Tan, 2008: 36).

5.4.4.2 Postoj k řešení hrozeb v Malacké úžině

Jak již bylo zmíněno výše, tak ASEAN hodlá nechat zajišťování bezpečnosti v národních vodách států subregionu, tedy v úžině na

⁹⁶ <http://www.antaranews.com/en/news/71093/asean-to-share-experiences-in-dealing-with-piracy>, 24. 4. 2013.

⁹⁷ www.antaranews.com/en/news/71093/asean-to-share-experiences-in-dealing-with-piracy, 24. 4. 2013.

⁹⁸ Viz tamtéž.

přímořských státech (Emmers, 2007 ; Evers – Gerke, 2006: 13). ASEAN využívá svůj tradiční přístup k zabezpečení, který je založený na principu komplexní bezpečnosti a odolnosti (Emmers, 2007). ASEAN poskytuje svým členským státům především půdu pro konzultace a komunikaci, což má sloužit jako doplnění domácího a subregionálního snažení zajišťování bezpečnosti, a tím chrání své hlavní stanovisko „svobodu“ (Emmers, 2007).

ASEAN tvrdí, že teroristické a pirátské hrozby mají být řešeny státy a subregionální spoluprací, proto zajišťování bezpečnosti má být v rukou těchto aktérů a ostatní mohou pomáhat zejména v modernizaci technologií a sdílení informací, tedy spolupráce zde má probíhat tak, aby nenarušila suverenitu států (Emmers, 2007; Wurster, 2006). ASEAN tvrdí, že individuální bezpečnostní strategie jsou důležitější nežli kolektivní strategie v boji proti pirátství a námořnímu terorismu (Emmers, 2007; Evers – Gerke, 2006: 13; Raj, 2009: 30-31). Avšak ASEAN zdůrazňuje, že v rámci Malacké úžiny je klíčem k úspěchu multilaterální participace států subregionu (Emmers, 2007; Evers – Gerke, 2006: 13).

ASEAN se tedy snaží pouze doplňovat domácí a subregionální iniciativy v úsilí v boji proti terorismu a pirátství (Emmers, 2007; Evers – Gerke, 2006: 13). Nejdříve by mělo být tedy dosaženo národní bezpečnosti poté subregionální a následně za tím až regionální, což se v některých případech, kde je slabá národní základna pro zajišťování bezpečnosti, ukázalo jako nefunkční model (Emmers, 2007; Evers – Gerke, 2006: 13). S novým tisíciletím státy ASEAN formulovaly společné postoje a rétoriku v postupu v boji proti terorismu, první postoj formulovaly v roce 2001 a další hned o rok později na summitu ASEAN (Emmers, 2007). De facto tyto nové postoje v boji proti terorismu s sebou přinesly jen nutnost hlášení a informování o teroristických skupinách a útocích (Emmers, 2007).

V roce 1997 byla vytvořena spolupráce AMMTC (*ASEAN Meeting on Trans-national Crime – ASEAN setkání o nadnárodním zločinu*), čímž byla prohloubena protiteroristická spolupráce a koordinace kroků

při eliminaci této hrozby (Emmers, 2007; Massay, 2009: 27). V roce 2002 na zvláštním zasedání AMMTC byla tato spolupráce ještě zintenzivněna a byla vydána prohlášení, jak vymáhat práva, jak zajišťovat bezpečnost na letištích, jak detekovat bomby, o vzniku antiteroristických jednotek, jak bojovat proti pašování a jak bojovat s drogovými kartely (Emmers, 2007; Massay, 2009: 27). ASEAN pak uvedl, že je nutné v první řadě vymítit praní špinavých peněz, jelikož tyto finance putují teroristickým skupinám na jejich rozvoj (Emmers, 2007). Avšak naplnění těchto dohod a postojů nebylo zrealizováno, proto pokrok v opatření v bojích proti těmto kriminálním činům byla na subregionální úrovni pomocí bilaterálních a multilaterálních dohod (Emmers, 2007; Evers – Gerke, 2006: 13). ASEAN není schopno zajistit koordinaci svých členů při zajišťování bezpečnosti (Emmers, 2007).

Po tomto kolapsu regionální spolupráce byly zintenzivněny diskuze na toto téma a následně se konaly neformální zasedání, např. v letech 2004 v Chinag Mai, v 2005 na Bali a 2007 v Singapuru. Jejich cíl byl stejný, pokusit se o nastolení společného rámce v boji proti námořní kriminalitě (Emmers, 2007). Nicméně v tomto období spíše fungovaly bilaterální dohody a řešení bezpečnosti na subregionální úrovni (Emmers, 2007). ASC (*ASEAN Security Community – ASEAN bezpečnostní společenství*) je projekt spolupráce, který souvisí s výzvou členských států, aby byla vytvořena společná iniciativa v boji proti terorismu (Emmers, 2007).

ASC bylo vytvořeno na základě singapurského nátlaku, jelikož obdobné společenství již funguje v ekonomickém sektoru spolupráce AEC (*ASEAN Economic Community – ASEAN ekonomické společenství*) (Song, 2009: 106). ASC je založeno na komplexním zabezpečení se zásadou nevměšování se do suverenity členských států (Emmers, 2007; Song, 2009: 106). Tento projekt je pokus o účinnější reakci na nadnárodní události, kterým členské státy ASEAN musí v současné době čelit (Emmers, 2007; Song, 2009: 106), tedy opatření

proti terorismu, pirátům, nelegální migraci, znečišťování životního prostředí či pandemii (Emmers, 2007). Problematika funkčnosti takovýchto projektů v ASEAN je charakteristikou regionální vztahů, spolupráce v jihovýchodní Asii je sice běžná, ale jsou zde témata, která vyvolávají hluboké diskuze a nevole členských států ASEAN, proto většina takovýchto iniciativ ztroskotá na obavě členských států ASEAN z narušení suverenity (Emmers, 2007; Song, 2009: 106).

V roce 2009 Singapur navrhuje prostřednictvím ARF (*ASEAN Regional Forum – ASEAM regionální fórum*), aby se konečně překonaly otázky a rozdíly a podpořila se námořní bezpečnostní cvičení pro ASEAN bezpečnostní fórum (*ASEAN Security Forum*) (Raj, 2009: 30). ASR by měla zlepšit schopnost vyrovnat se s terorismem a dalšími námořními hrozbami (Raj, 2009: 30). Japonský ministr obrany Tao Chee Hean prohlásil, že kolektivní námořní bezpečnostní spolupráce je zapotřebí v rámci všech armád zemí ASEAN, zejména pak v určitých regionech (Raj, 2009: 30). Zde je přesně vidět rozdíl mezi státy v subregionu Malacké úžiny a státy, které ji využívají k námořní dopravě. Japonko je závislé na otevřenosti úžiny a apeluje na kolektivní námořní bezpečnost a na spolupráci při řešení bezpečnostních hrozeb na moři a Indonésie, která leží v subregionu průlivu, se bojí narušení vnitřní suverenity státu, a proto kolektivní obrana v jejích národních vodách nepřichází v úvahu.

Úspěchem bylo, že deset členských států ASEAN spolu s USA podepsaly 1. srpna 2002 společné prohlášení o spolupráci v boji proti terorismu (Emmers, 2007; Raj, 2009: 29). Dohoda byla spíše politické prohlášení, kde se ASEAN zavázal k válce proti terorismu. Významný rámeček této dohody je v tom, že se proti terorismu nejen bojuje, ale musí zde být i prevence proti němu a to prostřednictvím mezinárodní výměny informací, technologií a budováním kapacit⁹⁹ (Emmers, 2007). Signatáři byli požádáni, aby zlepšili sdílení zpravodajských informací a spolupráci

⁹⁹ www.antaranews.com/en/news/71093/asean-to-share-experiences-in-dealing-with-piracy, 24. 4. 2013.

mezi agenturami, či aby byla vytvořena a zefektivněna hraniční kontrola kvůli přistěhovalcům a pašování (Emmers, 2007). Nejvýznamnějším bodem této dohody však je, že tato spolupráce a sdílení informací byla uzavřena mezi státy jihovýchodní Asie a mimoregionální mocností USA (Emmers, 2007; Raj, 2009: 29). USA není jedinou externí zemí, se kterou na této bázi ASEAN spolupracuje, další takovou je asijská velmoc Čína (Emmers, 2007; Raj, 2009: 29). S Čínou byla vytvořena spolupráce v boji proti terorismu a námořní kriminalitě v roce 2005 (Emmers, 2007). Dále ASEAN udržuje vztahy i s EU, s touto organizací podepsal ASEAN společné prohlášení v roce 2003 v Bruselu, kde všechny zúčastněné strany podepsaly závazek k boji proti terorismu (Emmers, 2007).

V boji proti pirátství jsou společné iniciativy ASEAN ještě horší než v boji proti terorismu, a to je způsobeno především tím, že ne všechny členské státy ASEAN tato hrozba ohrožuje (Emmers, 2007). V roce 2002 se snažil Singapur prosadit společný postoj ASEAN a sekuritizovat hrozbu pirátství, ale Malajsie a Indonésie byly proti, jelikož se již tradičně obávali narušení své suverenity (Emmers, 2007). Proto hlavní spolupráce v boji proti této hrozbě funguje spíše na bilaterálních a multilaterálních dohodách, a to platí i v případě subregionu Malacké úžiny (Emmers, 2007). Pro spolupráci v rámci ASEAN byl alespoň navržen vzdělávací program pro technickou a finanční pomoc zaštitěnou příslušnými orgány OSN a dalšími specializovanými organizacemi (IMO, IMB) (Emmers, 2007). Největším úspěchem bylo podepsání ReCAAP v roce 2004 (více viz výše), které jak již bylo řečeno, není příliš funkčním opatření v boji proti pirátství, jelikož jej neratifikovali dvě země, které jsou jedněmi z nejvíce zasažených zemí pirátskými skupinami v jihovýchodní Asii, tedy Malajsie a Indonésie (Raj, 2009: 30).

5.5 Sekuritizace hrozeb v Malacké úžině a opatření proti hrozbám vybranými aktéry mimo asijský kontinent

5.5.1 USA

Spojené státy mají velký zájem na přítomnosti v Malacké úžině zejména ze strategických důvodů. Hlavní důvod, proč chtějí participovat na kontrole bezpečnosti Malacké úžiny, je kvůli jejich největšímu rivalovi v Asii, kterým je Čína. USA by chtěly mít pod kontrolou jejich dovoz a vývoz, který je uskutečňován většinou právě přes Malacký průliv. Kontrolou tohoto strategického místa by USA mohly nepřímo kontrolovat právě čínský transport surovin (Zubir – Basiron, 2005). USA zejména po útocích 11. září hájily svou participaci na kontrole úžiny teroristickou a pirátskou hrozbou. Právě po tragédii z roku 2001 Spojené státy zdůraznily, že je potřeba, aby se účastnily této kontroly. Jejich plán však nebyl ze strany Malajsie ani Indonésie vítán.

Na Mezinárodní konferenci o Asii v červnu 2004 v Singapuru ministr obrany Donald Rumsfeld opatrně naznačil, že chtějí participovat na bezpečnostních otázkách průlivu, protože je to jejich strategický cíl. Přítomnost v pacifické Asii je pro USA velmi důležitá, jelikož na námořní dopravě skrze tuto oblast je závislá Čína, Japonsko apod. (Kuppuswamy, 2004; Wurster, 2006). Dále je nutné poznamenat, že námořní doprava z Evropy přes Malaccu, Hong Kong, sever Asie putuje až na západní břehy Spojených států, a proto je tato SLOCs důležitá pro USA (Ismail, 2010: 8). Toto místo poskytuje nejen ekonomické a politické partnery, ale svým geostrategickým důsledkem je pro USA velmi důležitý (Ismail, 2010: 8).

Strategie Spojených států, co se týče Malackého průlivu, je formulována z ekonomického a bezpečnostního hlediska a to vzhledem k rostoucímu počtu námořní dopravy převážející strategické suroviny, přičemž ohrožení těchto nákladů by mělo dopady na hospodářskou stabilitu USA (Ismail, 2010: 9). Ohrožení bezpečnosti jednoho z obchodních partnerů USA, kterými jsou právě státy jihovýchodní Asie, je narušení jejich ekonomických zájmů a tedy je nutné tomu předcházet

(Ismail, 2010: 12). Jejich přítomnost v tomto regionu má být symbolem západních zájmů na stabilitě tohoto regionu jihovýchodní Asie, potažmo subregionu Malacké úžiny (Ismail, 2010: 8). Zejména pro americkou základnu na Havaji je pohyb skrze tuto úžinu velmi důležitý (Ismail, 2010: 10). Mezi hlavní strategické partnery v regionu USA řadí Singapur, Indie a Tchaj-wan, tudíž dohled nad bezpečností v regionu je zájmem USA (Ismail, 2010: 13). Dalším důvodem proč je Singapur pro USA tolik důležitý je, že přístav Singapur dokáže ukotvit americkou letadlovou loď (Ismail, 2010: 14).

5.5.1.1 Sekuritizace hrozeb

Malacká úžina byla Spojenými státy definována jako životně důležitá úžina pro národní bezpečnost, takto to uvedl náměstek ministerstva pro východní Asii a Tichomoří USA Evans JR Revere (Ismail, 2010: 14). USA z bezpečnostních důvodů označila jihovýchodní Asii jako oblast rozsáhlých námořních prostor a Washington zdůraznil, že je nutné chránit otevřenost námořních tras pro mezinárodní námořní dopravu (Ismail, 2010: 7). Terorismus je hlavní bezpečnostní hrozbou pro asijsko-pacifický region a také právě subregionu Malacké úžiny, a proto je americkou národní bezpečnostní hrozbou (Ismail, 2010: 14). USA varovala, že úžina láká pozornost teroristických skupin po celém světě právě svou důležitostí pro mezinárodní systém (Wurster, 2006; Zubir – Basiron, 2005). Zejména proto, že ochromení této strategické trasy, by mělo nedozírné následky pro mezinárodní obchod (Wurster, 2006).

Po roce 2001 bylo pirátství spojeno právě s hrozbou terorismu, tedy námořního terorismu (Ismail, 2010: 14). Spojené státy nesekuritizují pirátství tolik jako jiní aktéři, a to zejména z toho důvodu, že pirátských útoků na americké lodě v Malacké úžině není tolik (Ismail, 2010: 15). Hrozba pirátství pro USA není tolik zajímavá jako hrozba terorismu. Je nutné říci, že Spojené státy jsou si této hrozby v regionu a subregionu vědomi, akorát tuto hrozbu nesekuritizují samostatně nýbrž jako součást terorismu (Ismail, 2010: 15). To samé platí o jiných

hrozbách vyskytujících se v subregionu, jako jsou nelegální obchod, obchodování s lidmi, obchodování s drogami a šíření zbraní hromadného ničení jen podporuje terorismus a proto Spojené státy vyzývají k součinnosti (Song, 2007: 103).

Wurster v roce 2006 zmínil, že je nutné dbát i na jiné hrozby v Malacké úžině, které by mohly narušit bezpečnou plavbu např. kolize, ekologické nehody nebo nedostatečná modernizace úžiny, zejména jejího dna (Wurster, 2006). Spojené státy sekuritizují hrozby, které by mohly narušit bezpečnost v úžině a tím by mohly narušit jejich národní zájmy, ale zdůrazňují i stejné hrozby jako státy subregionu. Dle mého názoru, je zde velmi dobře vidět alibismus Spojených států, jelikož si chtějí na tomto vybudovat dobrou image a zlepšit tím koeficient pro možnou spolupráci se státy subregionu.

5.5.1.2 Opatření proti hrozbám

USA podporují tuto oblast financováním, různými výcviky námořnictva a armády, vybavováním protiteroristických jednotek, zejména v Indonésii a na Filipínách. Dále podporují i Malajsii, Singapur a Thajsko, kde školí odborné jednotky na boj proti teroristickým skupinám a připravují je na reálný zásah (Ismail, 2010: 14). USA podpořily vznik nového Regionálního centra pro boj proti terorismu v jihovýchodní Asii (*Southeast Asia Regional Center for Counter Terrorism – SEARCCCT*), toto centrum vzniklo v Malajsii (Ismail, 2010:14). Dle tohoto centra jsou největšími hrozbami v oblasti pašování zbraní hromadného ničení, únos lodí přepravujících nebezpečný náklad, či odpálení bomby v přístavu, s těmito hrozbami USA naprosto souhlasí a chce proti nim bojovat (Ismail, 2010: 14).

V roce 2004 se Spojené státy obávaly útoků na Malackou úžinu a proto prostřednictvím své RMSI navrhovaly zajišťování bezpečnosti v subregionu¹⁰⁰ (Kuppuswamy, 2004). RMSI je součástí americké

¹⁰⁰ <http://blogs.reuters.com/global/2010/03/07/balancing-powers-in-the-malacca-strait/>, 25. 4. 2013.

Iniciativy šíření bezpečnosti (*Proliferation Security Initiative – PSI*) v globální válce proti terorismu, v jihovýchodní Asii se zde angažují země Singapur a Austrálie (Kuppuswamy, 2004). PSI byla založena prezidentem Bushem, on sám přímo navrhl v roce 2003, aby byla tato iniciativa rozšířena i na oblast Malacké úžiny (Song, 2004: 103).

V roce 2004 šéf amerických ozbrojených sil v asijsko-pacifické oblasti admirál T. Fargo navrhl, že by bylo dobré, kdyby se USA přímo podílely na zajišťování dohledu nad oblastí Malacké úžiny v rámci prosazování RMSI (Kuppuswamy, 2004; Song: 2007, 103). Malajsie a Indonésie reagovala velmi rychle. Vzhledem k negativnímu postoji malajské a indonéské zahraniční politiky k vměšování se do suverenity jiného státu, tak s návrhem USA nesouhlasily (Kuppuswamy, 2004). Malajský oficiální postoj byl takový, že pobřežní státy průlivu mají dostatek sil na zabezpečení Malacké úžiny. Fargo po nesouhlasu Malajsie a Indonésie přetransformoval představu o RMSI a zdůraznil, že by se mělo jednat o mezirezortní přístup (Song, 2007: 1004).

Jejich odpovědí na iniciativu USA do zabezpečení úžiny, bylo vytvoření již zmiňovaných hlídek MASLINDO a EIS, které byly vytvořeny dle vzoru U. S. pobřežních hlídek a pouze mezi státy subregionu¹⁰¹ (Kuppuswamy, 2004). Spojené státy uznávají, že tyto hlídky přispívají větší bezpečnosti v úžině (Wurster, 2006). Avšak na konferenci v Singapuru v roce 2006 nezapomněl Wurster říci, že je nutné v této spolupráci pokračovat a dále jí prohlubovat a rozšiřovat, že jen tímto způsobem je možné, aby byla více efektivní (Wurster, 2006). Z jeho projevu je zjevné, že chválou států subregionu chtěl naznačit, aby tyto státy přibraly do této spolupráce i USA, jelikož je to opravdu funkční a je nutné to prohlubovat (Wurster, 2006).

USA poukazovaly na zprávy zpracované jejich analytiky o možných hrozbách teroristických útoků, kde se píše, že na Malackou úžinu se vztahuje pozornost i Al-Káidy. Podle amerického žurnalisty

¹⁰¹ <http://blogs.reuters.com/global/2010/03/07/balancing-powers-in-the-malacca-strait/>, 25. 4. 2013.

Erica Watkinse je tato hrozba opravdu reálná (Watkins, 2004). Spojené státy chtějí na tomto základě legitimizovat iniciativu hlídání Malacké úžiny (Ismail, 2010:14). USA, kvůli analýzám o potencionálních hrozbách, apelují na přímořské státy, aby jim povolily participaci na bezpečnosti úžiny. Vyzdvihují fakt, že vlastní technologie, s kterými by byly schopné lépe kontrolovat oblast v Malacce (Kuppuswamy, 2004). USA si je vědoma, že jejich participace na bezpečnosti může být vnímána jako zásah do suverenity státu (Wurster, 2006). Dle mého názoru, se Spojené státy snaží jít alespoň cestou podpory a pomalého skrytého nátlaku, aby mohly participovat částečně nežli vůbec. To je zjevné z projevu Wurstera z roku 2006, kde jasně zmínil, že USA chtějí spolupracovat klidně jen na sdílení informací poskytování finančních prostředků a podílet se na zvyšování schopností států subregionu v zajišťování bezpečnosti v úžině (Wurster, 2006). Avšak je zjevné, že tímto chtějí krok po kroku prohlubovat vztahy v subregionu.

Iniciativy USA v asijsko-pacifické oblasti jsou vnímány některými státy jihovýchodní Asie jako stálé snahy o rozšiřování svého vlivu a udržení postavení v mezinárodním systému (Gang, 2012). Tento vliv se snaží udržet pomocí uzavírání bilaterálních a multilaterálních vztahů se státy Asie a zejména budovat nové vztahy (Gang, 2012). Je zjevné, že se do těchto vztahů odráží mocenský boj mezi Čínou a USA, jelikož jeden napadá druhého, že chtějí ovlivnit a ovládnout jihovýchodní Asii, přičemž dle Ganga USA vyčkává na vyhocení vztahů v Jihočínském moři mezi Čínou a dalšími aktéry, aby si mohla odůvodnit svůj zásah (Gang 2012). USA tedy není přímo zapojena do regionálních ani subregionálních hrozeb, ale snaží se stále ovlivňovat tento region. Gang tvrdí, že tento mocenský souboj dostává státy regionu do nepříjemné situace do tzv. dilema spolupráce, aby si vybraly spolupráci mezi USA a Čínou, a tvrdí, že je to nereálné, jelikož ani jeden z těchto států se nechce naplno rozeštvat tyto mocnosti a proto zde stále půjde jen o vyvažování sil (Gang, 2012).

5.5.2 OSN

5.5.2.1 Sekuritizace hrozeb

V roce 2005 na konferenci v Jakartě, která byla pořádaná OSN, se bezpečnostní experti shodli, že terorismus je pro Malackou úžinu ohromnou hrozbou (Ország-Land, 2005). Jeden jediný takovýto útok v úžině by mohl ovlivnit světovou ekonomiku na dlouhé týdny (Ország-Land, 2005). V roce 2004 Malajsie a Indonésie odmítly americké námořní hlídky, ale jako kompenzaci vytvořily své vlastní bezpečnostní operace v podobě námořních a leteckých hlídek v úžině (Ország-Land, 2005). Dle vyjádření na této konferenci je nutné brát tuto hrozbu velmi vážně a upozorňují, že teroristé mohou být propojeni s piráty a proto je nutné sekuritizovat také tuto hrozbu a hledat vazby mezi nimi (Ország-Land, 2005).

OSN na Expu v jihokorejském městě Yeosu, připomněla 30. výročí Úmluvy OSN o mořském právu (UNCLOS) se zaměřením na boj proti pirátství, znečištění životního prostředí a nezákonného rybolovu (De Grave, 2012). Hrozba pirátství a ozbrojených loupeží je natolik vážná, že OSN ho neustále monitoruje, jelikož ohrožuje ekonomiky všech národů (De Grave, 2012). Jako nejdůležitější místo pro námořní trasy mezi Evropou a východní Asií označuje De Grave právě Malackou úžinu. Pirátství v tomto regionu představuje vážnou hrozbu pro bezpečnost námořníků i rybářů, pro které je tato úžina způsobem obživy (De Grave, 2012). Vyčerpání zdrojů z moří a oceánů či znečištění moří apod. přináší těmto lidem problém s obživou, otázkou je zda jsou tyto fakta efektem nárůstu počtu pirátských útoků (De Grave, 2012).

5.5.2.2 Postoj k řešení hrozeb

Dle monitorování situace OSN se v roce 2011 situace velmi zlepšila, ale je nutné tento jev nebrat jako definitivní a efektivně a vytrvale pokračovat v tomto boji (De Grave, 2012). Ve svém článku De Grave uvádí, že je státy subregionu mají povinnost bojovat proti těmto

hrozbám v průlivu a dokonce školit posádky lodí, které tuto úžinu využívají, k obraně a prevenci při případných útocích (De Grave, 2012).

Co se týče regionální a mezinárodní iniciativ, tak definice pirátství je obsažena v UNCLOS v článku 101 části VII, který reguluje volné moře a uvádí, že státy mají povinnost spolupracovat v boji proti pirátství a mají univerzální jurisdikci na volném moři pro zabavení pirátské lodi a zatknout osoby či zabavit majetek na palubě (De Grave, 2012). Přesně dle tohoto principu fungují hlídky v Malacce (viz výše). Dle mého názoru však UNCLOS naráží na problém a to definice pirátství na volném moři, jelikož oblast Malacké úžiny jsou národní vody států subregionu.

IMO schválila plán, že je nutné identifikovat všechny strategické námořní trasy, jejichž narušení by mohlo mít nedozírné globální důsledky a na základě této analýzy zavést kontrolní opatření (Ország-Land, 2005). Na tuto iniciativu navázalo Valné shromáždění OSN (VS OSN), které v listopadu 2004 ve své rezoluci navrhlo mnohostranné policejní řešení, do kterého by se měly zapojit jak státy subregionu, tak státy, které Malackou úžinu využívají (Ország-Land, 2005).

IMO agentura při OSN v roce 2005 zdůraznila potřebu užší spolupráce při zajišťování bezpečnosti v Malacké úžině¹⁰². Generální tajemník IMO E. E. Mitropoulos řekl, že navazování a prohlubování vztahů vede k větší důvěře mezi aktéry, a tím se vlastně prohlubuje bezpečnost toho daného subregionu a vyzval tak státy subregionu k užší spolupráci¹⁰³. Zdůraznil, že nedostatečná bezpečnost v průlivu může mít globální důsledky¹⁰⁴. V roce 2006 přepadli piráti dvě lodě OSN a ukradli peníze, stavební materiály patřící FAO OSN a v té samé době piráti ohrožovali japonskou nákladní loď¹⁰⁵. Dá se tedy říci, že tato hrozba se dotkla nejenom států, které využívají Malackou úžinu velmi často, ale i samotného mezinárodního společenství.

¹⁰² http://english.peopledaily.com.cn/200509/08/eng20050908_207183.html, 30. 4. 2013.

¹⁰³ Viz tamtéž.

¹⁰⁴ Viz tamtéž.

¹⁰⁵ <http://news.bbc.co.uk/2/hi/asia-pacific/5143858.stm>, 30. 4. 2013.

6 Závěr

Cílem mé práce bylo zjistit hlavní sekuritizované hrozby v subregionu a následné opatření proti těmto hrozbám. Došla jsem k závěru, že v Malacké úžině různí aktéři sekuritizují odlišné hrozby a odlišně se je snaží eliminovat. Shodnou hrozbou pro všechny zkoumané aktéry je uzavření Malackého průlivu. Největší rozdíly v sekuritizaci hrozeb se týkají skupiny aktérů subregionu a aktérů, kteří využívají Malackou úžinu k námořní dopravě. V úvodu práce jsem si pro naplnění cíle položila dvě otázky. První se týkala právě tohoto tématu, které hrozby jsou pro zkoumané aktéry nejdůležitějšími. A druhá otázka se ptala, jak jsou sekuritizované hrozby řešeny.

Všichni aktéři zajímající se o bezpečnost v Malacké úžině a státy subregionu sekuritizují jako hlavní hrozbu uzavření úžiny a jako příčinu všichni shodně označují terorismus a pirátství. Otázka však je, zda jsou tyto hrozby pro ně opravdu těmi nejvíce sekuritizovanými, nebo zda se za nimi ukrývají jiné hrozby. Dle mého názoru sekuritizované hrozby terorismus a pirátství v regionu opravdu existují a je nutné je řešit, ale existují zde hrozby, které jsou pro různé aktéry ještě důležitější.

Malajsie s Indonésií sice jako hlavní hrozbu sekuritizují uzavření průlivu z jakéhokoliv důvodu, zejména sekuritizují uzavření kvůli teroristickým nebo pirátským útokům. Oba státy se shodují, že úspěch jejich eliminace spočívá ve spolupráci. Když se ale mají podílet na nějakém společném řešení, hlavně se bojí o ztrátu suverenity v národních vodách úžiny. Důležité je také zmínit, že Indonésie se odlišuje od ostatních států subregionu tím, že má velmi rozlehlé území a problematika Malacké úžiny je pro ni jednou z mnoha hrozeb, které ji ohrožují. A další odlišností je, že Indonésie disponuje alternativními trasami ke svému území a proto nesekuritizují hrozby v Malacké úžině jako ty hlavní a prioritní, ale spíše jako jedny z mnoho hlavních hrozeb státu.

Podle mého názoru se nejvíce obávají ztráty suverenity, jelikož podle ní přizpůsobují společné řešení hrozeb jako kroky proti pirátství

a terorismu. Velmi dobře je tento efekt vidět na regionální spolupráci ReCAAP. Malajsie s Indonésií podepsaly smlouvu ReCAAP v roce 2004, ale do dnešního dne ji neratifikovaly právě z obavy o ztrátu své suverenity. Myslím si, že tento fakt velmi poškozuje efektivitu spolupráce ReCAAP a proto je to rozhodně jeden z hlavních důvodů, proč spolupráce v rámci ReCAAP není úspěšná v boji proti pirátství a námořní kriminalitě tak, jak by mohla být.

Singapur také sekuritizuje jako hlavní hrozbu uzavření Malacké úžiny z jakéhokoliv důvodu, jelikož její uzavření by velmi vážně ohrozilo hospodářství tohoto mikrostátu, které je na fungování námořní dopravy v této oblasti závislé. I když Singapur sekuritizuje de facto totožné hrozby v Malacce jako ostatní státy subregionu, včetně ohrožení suverenity, tak zastává názor, že ohrožení úžiny je hrozba globálního charakteru a na eliminaci všech hrozeb je nutné spolupracovat. Singapur je nakloněn jak spolupráci v subregionu, tak i spolupráci s aktéry mimo něj, nejvíce se zaměřuje na západní mocnosti. Singapur se stále snaží protlačovat rozšiřování spolupráce v subregionu i na ostatní aktéry mezinárodního prostředí. Singapur se snažil v rámci subregionu prosadit spolupráci s USA tzv. RMSI, ale Malajsie a Indonésie byly výrazně proti. V roce 2004 byly vytvořeny úspěšné hlídky MSP, které dohlížely na pohyb v úžině, díky nim se podařilo eliminovat pirátské útoky. Tato spolupráce je jedna z prvních, při které Malajsie s Indonésií lehce ustoupily ze své obavy o suverenitu.

Pokud se zaměříme na hlavní hrozby, které sekuritizují státy ležící mimo subregion a jsou závislé na fungování Malacké úžiny, tak zjistíme, že sekuritizují trochu jiné hrozby než státy subregionu a zejména pak využívají jiných prostředků pro eliminaci těchto hrozeb. Hlavními hrozbami pro tyto státy je samozřejmě uzavření úžiny, což by mělo devastující následky zejména pro jejich ekonomiky kvůli jejich závislosti na námořní dopravě v úžině. Pro představu, Japonsko dováží až 90% ropy, která putuje v tankerech právě po této trase. Tyto státy sekuritizují hrozby, které by vedly k uzavření Malackého průlivu a snaží

se spolupracovat se státy subregionu na jejich eliminaci. Což bývá někdy velmi obtížné, a proto většina společných kroků v boji s těmito hrozbami je spíše na bázi podpory (např. finanční, technologické či materiální) a výcvikových programů. To je přesně ten střet s indonéskou a malajskou obavou o suverenitu. Jsou si vědomi, že je nutná spolupráce i se státy mimo subregion, ale nehodlají ohrozit svou suverenitu.

Velmi výrazná je podpora Japonska, které se snaží stále více prohlubovat vztahy se státy subregionu. Jelikož si je dobře vědomo, že spolupráce je velmi obtížná, tak přistoupilo na „pravidla“ států subregionu a hlavní spolupráce probíhá zejména v podobě finanční pomoci, sdílení nákladů na spravování úžiny, poskytování technologií a techniky apod. Japonsko je velmi úspěšné ve svých krocích k prohloubení spolupráce v tomto subregionu.

Čína je také závislá na námořní dopravě skrze Malackou úžinu, ale přistupuje k řešení sekuritizovaných hrozeb jinak než Japonsko. Čína sekuritizuje stejné hrozby jako jiné státy, které jsou závislé na námořní dopravě putující skrze Malaccu. Čínská snaha spolupracovat se státy subregionu na zajišťování bezpečnosti existuje a ničím se neliší od ostatních aktérů. Hlavní spolupráce se státy subregionu probíhá na bázi finanční a technologické podpory a výcvikových programů.

Prvním rozdílem je čínského chování je, že se Čína snaží nalézt alternativní trasy pro dopravu zboží a surovin než přes Malackou úžinu. Takovým příkladem alternativní trasy může být ropovod přes Barmu, se kterou Čína udržuje nadstandardní vztahy, anebo námořní trasa přes Lombockou a Sundskou úžinu v Indonésii, se kterou Čína také prohlubuje vztahy. Čína si je vědoma, že ani jedním řešením plně nenahradí námořní trasu přes Malackou úžinu, ale snaží se eliminovat možné ztráty při ohrožení tohoto průlivu. Čína vybuodovala pro kontrolu a monitoring celé námořní trasy na Blízký východ a zpět tzv. Šňůru perel. Ta má zajišťovat lepší kontrolu pohybu transportu po moři na této trase. Dalším velmi významným jevem, který velmi ovlivňuje čínské chování

v jihovýchodním regionu je stupňující se vliv USA v této oblasti. Rivalita Číny a USA se odráží i v krocích, které Čína v Malacké úžině dělá. Velmi dobře je tento jev vidět na příkladu spolupráce těchto dvou zemí s Indonésií v roce 2011, kdy nedlouho po sobě probíhaly výcvikové programy Indonésie s oběma zeměmi.

Indie není závislá na námořní dopravě přes Malackou úžinu, přestože ji využívá k obchodu s jihovýchodní Asií. Indie sekuritizuje úplně shodné hrozby jako státy subregionu a snaží se je eliminovat prohlubováním spolupráce se subregionem. Velkou výhodou je, že uznává plnou suverenitu státu subregionu a proto se jí v prohlubování spolupráce výrazně daří. Indie se podílí jako jedna z mála na hlídkování provozu v průlivu.

Spojené státy americké se také snaží zapojit do zajišťování bezpečnosti v Malacce a sekuritizují stejné hrozby jako ostatní aktéři, akorát více apelují na boj proti terorismu. USA tvrdí, že ohrožení Malacké úžiny se přímo týká jejich bezpečnosti, a proto se snaží spolupracovat na jejím zajišťování. Domnívám se, že důvod je zde zcela jiný. Myslím si, že se snaží kontrolovat čínský vliv v regionu a vyvažovat tím síly. Dle mého názoru, je hlavní sekuritizovaná hrozba terorismus pouhou záminkou Spojených států, pod kterou se snaží navázat spolupráci v regionu a tím dosáhnou vyššího cíle.

Položené otázky lze shrnout následovně, hlavní hrozbou v Malacké úžině je její uzavření pro námořní dopravu, což by mělo nedozírné následky pro globální ekonomiku a zejména pak pro konkrétní ekonomiky států závislých na námořní dopravě skrze Malacký průliv. Tuto hrozbu sekuritizují všechny zkoumané státy a shodují se v označení terorismu a pirátství jako hlavních možných příčin uzavření průlivu. Státy subregionu sekuritizují také kolize a znečištění životního prostředí. Hlavní hrozbou pro státy subregionu je ohrožení jejich vlastní suverenity a to ovlivňuje jejich kroky v boji proti těmto hrozbám. Státy ležící mimo subregion sekuritizují zejména omezení a uzavření proplutí, což hodlající řešit spoluprací se státy subregionu na zajišťování

bezpečnosti v oblasti. Je nutné si uvědomit, že každý stát si opatření proti hrozbám představuje jinak. Dle mého názoru, různost představ opatření proti hrozbám je jedním z hlavních problémů řešení hrozeb v Malacce jelikož omezuje efektivitu konkrétních řešení.

Hypotéza č. 1 se týkala existence přímé úměry mezi zvyšováním ekonomické významnosti Malacké úžiny a zvyšováním počtu možných hrozeb. Ekonomická významnost úžiny stále roste z několika důvodů. Jednak se zvyšuje závislost států na dovozu energetických surovin, také se stále rozvíjejí námořní technologie, které umožňují rychlejší, objemnější dopravu skrze úžinu, a to je jeden z důvodů zvětšování se počtu lodí plujících skrze úžinu za rok. Za posledních 7 let vzrostl počet lodí plujících skrze Malacký průliv o více než 30 tisíc. Se vzrůstajícím počtem lodí plujících skrze Malackou úžinu, vzrostl počet útoků a i jiných možných hrozeb jako jsou kolize, znečištění životního prostředí apod. Hypotéza č. 1 byla tedy potvrzena, ale s výhradou, že v této přímé úměře hraje velkou roli rozvoj technologií, který umožňuje nárůst ekonomické významnosti úžiny a nárůst možných hrozeb.

V úvodu práce byla vznesena hypotéza č. 2 týkající se úměry mezi vrůstající významností Malacké úžiny a vzrůstajícím dilematem spolupráce. Státy subregionu řeší dilema spolupráce mezi Čínou a USA. Singapur tento jev příliš neovlivňuje, jelikož je spíše otevřen spolupráci se západními zeměmi a Spojené státy jsou pro Singapur důležitým aktérem. Dilema spolupráce řeší hlavně Indonésie, která disponuje alternativními trasami vůči Malacce, a proto je velmi důležitá pro Čínu. USA na tyto navázané vztahy Indonésie a Číny reaguje prohlubováním svých vztahů s Indonésií, aby nedošlo k rozšiřování čínského vlivu. Čína a USA dostávají státy subregionu do nelehkého úkolu výběru ve spolupráci. Hypotéza č. 2 byla také potvrzena, jelikož se vzrůstajícím významem Malacké úžiny dochází ke vrůstajícím tendencím navazování vztahů států mimo subregion se státy subregionu, a proto je pravděpodobnější, že dojde ke křížení zájmů a tím k dilematu spolupráce.

Je pravděpodobné, že ekonomický význam Malacké úžiny se bude nadále zvětšovat a úměrně s tím se bude zvyšovat počet možných hrozeb. Úplné odstranění všech hrozeb není možné a nikdy ani nebude, jelikož s vývojem technologií se budou vyskytovat nové možnosti jak pro pozitivní tak i pro negativní státní i nestátní aktéry. V budoucnosti bude nutné, aby státy subregionu vytvořily pevnou spolupráci, kterou docílí, co největší eliminaci hrozeb. Podporu pro vývoj spolupráce by jim měla zajistit ASEAN, kde by mělo dojít k intenzivnímu vyjednávání těchto vztahů. Státy ležící mimo subregion, by se na spolupráci měly podílet zejména finanční a technologickou podporou, jelikož ohrožení suverenity států subregionu bude stále aktuální hrozbou.

7 Seznam použité literatury a pramenů

Literatura¹⁰⁶

BATEMAN, S. – RAYMOND, C. Z. – HO, J. (2006): *Safety and Security in the Malacca and Singapore Straits: An Agenda for Action [Policy Paper]*. Institute of Defence and Strategic Studies. Singapore.

BUZAN, B. – WÆVER, O. (2003): *Regions and powers: the structure of international security*. Cambridge University Press. Cambridge.

BUZAN, B. – WÆVER, O. – DE WILDE, J. (2005): *Bezpečnost: nový rámec pro analýzu*. Centrum strategických studií. Brno.

DE GRAVE, I. (2012): Q&A: *U.N. Spotlights Pirates in the Malacca Strait at Expo 2010*. Dostupné na: www.ipsnews.net/2012/08/qa-u-n-spotlights-pirates-in-the-malacca-strait-at-expo-2012/.

DELA PENA, J. (2009): *Maritime Crime in the Strait of Malacca: Balancing Regional and Extra-Regional Concerns*. In: *Stanford Journal of International Relations*. Vol. X, No. 2, str. 1–8.

DEVONSHIRE-ELLIS, Ch. (2009): *China's String of Pearls Strategy*. Dostupné na: <http://www.china-briefing.com/news/2009/03/18/china%E2%80%99s-string-of-pearls-strategy.html>.

DHAR, M. K. (2011): *Chinese String of Pearl Around India*. Dostupné na: <http://maloykrishnadhar.com/chinese-string-of-pearl-around-india>.

EBEL, R. E. (2009): *Energy and Geopolitics in China. Mixing Oil and Politics*. CSIS. Washington.

¹⁰⁶ Veškeré internetové zdroje byly ověřeny k datu 5. 5. 2013.

EMMERS, R. (2007): *Comprehensive Security and Resilience in Southeast Asia: ASEAN's Approach to Terrorism and sea Piracy*. Dostupné na: <http://www.rsis.edu.sg/publications/WorkingPapers/WP132.pdf>.

ERICKSON, A. S. – COLLINS, G. B. (2010): China's Oil Security Pipe Dream: The Reality, and Strategic Consequences, of Seaborne Imports. In: *Naval War College Review*. Vol. 63. No. 2. str. 88–111.

EVERS, H. D. – GERKE, S. (eds) (2006): *The strategic Importance of the Straits of Malacca for World Trade and Regional Development*. Department of Political and Cultural Change. Bonn.

GANG, D. (2012): *South China Sea: U.S. Plans for Asia-Pacific NATO Doomed to Failure*. Dostupné na: <http://thesantosrepublic.com/2012/01/south-china-sea-u-s-plans-for-asia-pacific-nato-doomed-to-failure/>.

HILLEN, J. – NOONAN M. P. (1998): *The Geopolitics of NATO Enlargement*. Parameters. Autumn. Dostupné na: <https://carlisle-www.army.mil/usawc/Parameters/Articles/98autumn/hillen.htm>.

HRIBERNIK, M. (2013): *Countering Maritime Piracy and Robbery in Southeast Asia: The Role of the ReCAAP Agreement*. European Institute for Asian Studies. Brussels.

ISMAIL, S. Z. (2010): *Major Powers and Littoral States Strategic Interests in the Straits of Malacca*. COLGIS. Sintok.

JAROCKI, M. (2012): Indian Strategy towards the Strait of Malacca. In: *Southeast Asia Journal*. Issue 3. Dostupné na: <http://southasiajournal.net/2012/03/indian-strategy-towards-the-strait-of-malacca/>.

JIANG, W. – SINTON, J. (2011): *Overseas Investments by Chinese National Oil Companies*. OECD/IEA. Paříž.

KAPLAN, R. (2011): *The South China Sea Is the Future of Conflict*. Dostupné na: http://www.foreignpolicy.com/articles/2011/08/15/the_south_china_sea_is_the_future_of_conflict.

KUBÁT, M. (1998): Politický režim Singapurské republiky. In: *Mezinárodní vztahy*, roč. XXXIII, č. 3, str. 55–65.

KUBÁT, M. (2007): Politický systém Singapuru. In: ŠANC, D. – ŽENÍŠEK, M. (eds). *Commonwealth. Politické systémy*. Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk s. r. o. Plzeň.

KUPPUSWAMY, C. S. (2004): *Straits of Malacca: Security Implications*. Dostupné na: <http://www.southasiaanalysis.org/paper1033>.

LINDSEY, F. R. (1988): *Sea Lines of Communication Control: a Marine Mission*. Dostupné na: <http://www.globalsecurity.org/military/library/report/1988/LFR.htm>.

LUKE, G. (2011): *China, Indonesia Launch joint Special Forces Initiative*. Dostupné na: <http://www.futuredirections.org.au/publications/indian-ocean/29-indian-ocean-swa/104-china-indonesia-launch-joint-special-forces-training-initiative.html>.

MALINEK, M. – DOHNAL, M. (2012): *Vliv díla Alfreda Thayera Mahana na zahraniční politiku USA na přelomu devatenáctého a dvacátého století*. Dostupné na: <http://www.globalpolitics.cz/clanky/vliv-dila-alfreda-thayera-mahana-na-zahranicni-politiku-usa-na-prelomu-devatenacteho-a-dvacateho-stoleti>.

MASSAY, A. S. (2008): *Maritime Security Cooperation in the Strait of Malacca*. Dostupné na: <http://www.dtic.mil/dtic/tr/fulltext/u2/a483524.pdf>.

ORSZÁG-LAND, T. (2005): *UN launches global initiative to defend Malacca Straits*. Dostupné na: <http://community.middlebury.edu/~scs/docs/UN%20launches%20initiative%20in%20Malacca%20Straits,%20IISS.htm>.

PINEDA, G. (2012): *The Strait of Malacca as one of the most important geopolitice regions for the People's Republic of China*. Dostupné na: http://www.academia.edu/1931497/The_Strait_of_Malacca_as_one_of_the_most_important_geopolitical_regions_for_the_Peoples_Republic_of_China.

QU, X. – MENQ, Q. (2012): *The Economic Importance of the Straits of Malacca and Singapore: An Extreme Scenario Analysis*. Department of Civil and Enviromental Engineering National University of Singapore. Singapore.

RAJ, A. (2009): *Japan's initiatives in security cooperation in the Straits of Malacca on Maritime Security and in Southeast Asia: Piracy and Maritime terrorism*. The Japan Institute for International Affairs. Tokyo.

RAMACHANDRAN, S. (2012): *India extends Malacca Strait reach*. Dostupné na: http://www.atimes.com/atimes/South_Asia/NH08Df01.html.

RAYMOND, C. Z. (2009): *Piracy and Armed Robbery in Malacca Strait: A Problem Solved?* In: *National War College Review*. Vol. 62, Issue 3, str. 31–42.

RODRIGUE, J. (2004): *Straits, Passages and Chokepoints – A Maritime Geostrategy of Petroleum Distribution*. In: *Cahiers de Géographie du Québec*. Vol. 48, No. 135, str. 357–374.

SAKHUJA, V. (2005): *Cooperative Security in the Straits of Malacca: Policy Options for India*. Dostupné na: http://www.observerindia.com/cms/export/orfonline/modules/issuebrief/attachments/edmalaca_1255003073785.pdf.

SATO, Y. (2007): *Souteast Asian Receptiveness to Japanese Maritime Security Cooperation*. Dostupné na: <http://www.apcss.org/Publications/Maritime%20security%20cooperation%20Japan-SE%20Asia%20Sato.pdf>.

SINGER, D. J. (1961): The Level-of-Analysis Problem in International Relations. In: *World Politics*, Vol. 14, No. 1, str. 77–92.

SONG, Y. H. (2007): Security in the Strait of Malacca and the Regional Maritime Security Initiative: Responses to the US Proposal. In *International Law Studies*. Vol. 83. str. 97–156.

SPINETTA, L. (2006): „*The Malacca Dilemma*“ - *Countering China's „string of Pearls“ with Land-based Airpower*. Air University, School of Advanced Air and Space Studies. Alabama.

SUD, H. (2009): *China's vulnerability in Malacca Strait*. Dostupné na: http://www.upiasia.com/Security/2009/03/20/chinas_vulnerability_in_malacca_strait/7196/.

STOREY, I. (2005): China's „Malacca Dilemma“. In: *China Brief*. Vol. 6. Issue 8. verze Html. Dostupné na: [http://www.jamestown.org/single/?no_cache=1&tx_ttnews\[tt_news\]=3943](http://www.jamestown.org/single/?no_cache=1&tx_ttnews[tt_news]=3943).

TAN, A. T. (2008): The ASEAN Countries' Interest in Asian Energy Security. In: FORBES, A. (eds). *Asian Energy Security: Regional Cooperation in the Malacca strait*. Sea Power Centre. Canberra.

TOH, J. (2012): Realizing the Global Maritime Partnership: Strategies for Enhancing Cooperation within the Asia Pacific region. In: *Pointer: Journal of the Singapore Armed Forces*. Vol. 38. No.4. str. 35–46.

ULLAH, A. (2009): *India and China competing for Malacca Straits in Burma*. Dostupné na: <http://southiaspeaks.wordpress.com/2009/06/23/india-and-china-competing-for-malacca-straits-in-burma/>.

UMAÑA, F. (2013): *Managing the Strait of Malacca*. Dostupné na: <http://www.isn.ethz.ch/isn/Digital-Library/Articles/Special-Feature/Detail/?lng=en&id=159677&contextid774=159677&contextid775=159676&tabid=1453526752>.

UMAÑA, F. (2012): *Threat Convergence: Transnational Security Threats in the Straits of Malacca*. Dostupné na: <http://library.fundforpeace.org/library/ttcvr1213-threatconvergence-malaccastraits-08e.pdf>.

VLČEK, T. (2010): *Bezpečnostní hrozby a rizika tankerové přepravy ropy*. Dostupné na: <http://www.globalpolitics.cz/studie/bezpecnostni-hrozby-a-rizika-tankerove-prepravy-ropy>.

WAISOVÁ, Š. a kol. (2007): *Atlas mezinárodních vztahů. Prostor a politika po skončení studené války*. Vydavatelství a nakladatelství Aleš Čeněk, s.r.o. Plzeň.

WATKINS, E. (2004): Facing The Terrorist Threat In The Malacca Strait. In: *Terrorism Monitor*. Vol. 2, Issue 9. Dostupné na: [http://www.jamestown.org/single/?no_cache=1&tx_ttnews\[tt_news\]=26473](http://www.jamestown.org/single/?no_cache=1&tx_ttnews[tt_news]=26473).

WEATHERBEE, D. E. (2009): *International Relations in Southeast Asia – The Struggle for Autonomy, Second Edition*. Rowman & Littlefield Publishers, Inc. Maryland.

ZBOŘIL, Z. (2009): *Dějiny Malajsie, Singapuru a Bruneje*. Nakladatelství Lidové noviny. Praha.

ZUBIR, M. (2004): *The Strategic Value of the Strait of Malacca*. Dostupné na: <http://www.aspirasi-ndp.com/en/archive/ThestrategicvalueoftheStraitofMalacca.pdf>.

ZUBIR, M. – BASIRON, M. N. (2005): *The Straits of Malacca: the Rise of China, America's Intentions and the Dilemma of the Littoral States*. Dostupné na: <http://www.southchinasea.org/docs/Zubir%20and%20Basiron,%20Malacca,%20America,%20and%20China-MIMA%20Online.pdf>.

Prameny¹⁰⁷

MINISTRY OF DEFENCE, REPUBLIC OF INDONESIA, (2003): *Defending The Country Entering the 21st Century*, Dostupné na: <http://merln.ndu.edu/whitepapers/IndonesiaWhitePaper.pdf>.

Projevy¹⁰⁸

ABE, S. (2006): *Japan – Indonesia Joint Statement: Strategic Partnership for Peaceful and Prosperous Future*. Dostupné na: http://www.kantei.go.jp/foreign/abespeech/2006/11/28seimei_e.html.

BADAWI, ABDULAH HAJI AHMAD – YUNDHOYONO, DR. H. SUSILO BAMBANG, (2009): *Joint Statement Between Malaysia and The Republic of Indonesia at The Annual Consultations*. Dostupné na: http://www.kln.gov.my/web/guest/speeches-delivered-in-malaysia-2008-/journal_content/56/10136/180756.

FUKADA, Y. (2008): *The Past and the Future of Asia and the Pacific*. Dostupné na: <http://www.us.emb-japan.go.jp/english/html/pressreleases/2008/0602.html>.

JAYAKUMAR, S. (1998): *Straits of Malacca and Singapore: Meeting the Challenges Ahead*. Dostupné na: <http://library.utem.edu.my/e-melaka/koleksi%20melaka/geografi/SJICL.pdf>.

JAYAKUMAR, S. (2007): *Charting a New Framework for International Cooperation in the Straits Of Malacca and Singapore*. Dostupné na: http://www.mpa.gov.sg/sites/global_navigation/news_center/speeches/speeches_detail.page?filename=sp040907h.xml

¹⁰⁷ Veškeré internetové zdroje byly ověřeny k datu 5. 5. 2013.

¹⁰⁸ Veškeré internetové zdroje byly ověřeny k datu 5. 5. 2013.

TONY TAN, K. Y. (2004): *Speech on Maritime Security Conference*.
Dostupné na: <http://app.nscs.gov.sg/public/download.ashx?id=97>.

TUN ABDUL RAZAK, THE RT. HON DATO 'SRI NAJIB, (2007):
*The security of The Straits of Malacca and it's implications to the south
east asia regional security*. Dostupné na:
<https://www.kln.gov.my/archive/content.php?t=8&articleId=97381>.

TUN ABDUL RAZAK, THE RT. HON DATO 'SRI NAJIB, (2011):
10th Iiss Asia Security Summit. Dostupné na:
<https://www.kln.gov.my/archive/content.php?t=8&articleId=1552262>.

TUN ABDUL RAZAK, THE RT. HON DATO 'SRI NAJIB –
YUNDHOYONO, DR. H. SUSILO BAMBANG, (2011): *Joint Statement
between the Republic of indonesia and Malaysia at the Annual
Consultations*. Dostupné na: [https://www.kln.gov.my/archive/
content.php?t=3&articleId=1754579](https://www.kln.gov.my/archive/content.php?t=3&articleId=1754579).

WURSTER, Ch. (2006): *72. U. S. statements on Malacca and
Singapore*. Dostupné na: <http://www.state.gov/s/l/2006/98298.htm>.

Internetové zdroje¹⁰⁹

Antara news: www.antaranews.com

ASEAN: www.asean.org

BBC: www.bbc.co.uk

Business Info: www.businessinfo.cz

Central Intelligence Agency: www.cia.gov

Deep Green Crystals: www.deepgreencrystals.com

Department of Statistic Singapore: www.singstat.gov.sg

English People's Daily Online: <http://english.peopledaily.com.cn>

European Security and Defence: www.european-security.com

Future Direction International: www.futuredirections.org.au

International Relations and Security Network: www.isn.ethz.ch

Jakarta Post: www.jakartapost.com

Maritime Institute of Malaysia: www.mima.gov.my

Ministry of Defence Singapore: www.mindef.gov.sg

Ministry of Foreign Affairs of Japan: www.mofa.go.jp

Ministry of Foreign Affairs Republic of Indonesia: www.deplu.go.id

Ministry of Foreign Affairs Republic of Indonesia: www.kemlu.go.id

Ministry of Foreign Affairs Singapore: www.mfa.gov.sg

Official Portal Ministry of Defence Malaysia: www.mod.gov.my

¹⁰⁹ Veškeré internetové zdroje byly ověřeny k datu 5. 5. 2013.

Official Portal Ministry of Foreign Affairs, Malaysia: www.kln.gov.my

Official Portal of Government Malaysia: www.malaysia.gov.my

Pakistan Defence: www.defence.pk

ReCAAP Information Sharing Centre: www.recaap.org

Reuters: www.reuters.com

Sailing Guide: www.sea-seek.com

Singapore Institute of International Affairs: www.siaonline.org

The National Maritime portal: www.portsworld.com

The Official E-Tourism Portal for The Ministry of Tourism Malaysia:
www.virtualmalaysia.com

The Times Of India: www.timesofindia.indiatimes.com

United Nations: www.un.org

UP Asia: www.upiasia.com

U. S. Department of States: www.state.gov

U. S. Energy Information Administration: www.eia.gov

YaleGlobal online, a Publication of Yale Center for the Study of
Globalization: www.yaleglobal.yale.edu

8 Résumé

This thesis analyzes the security threats in the Malacca Strait. These threats affect not only littoral states in the Malacca Straits, but also threaten states which the channel uses for maritime navigation. The analysis focuses on securitized threats and measures against these threats. These littoral states securitizing same threats in the Malacca Strait, which include terrorism, piracy, natural disasters, maritime collision, robbery and loss of sovereignty in national waters.

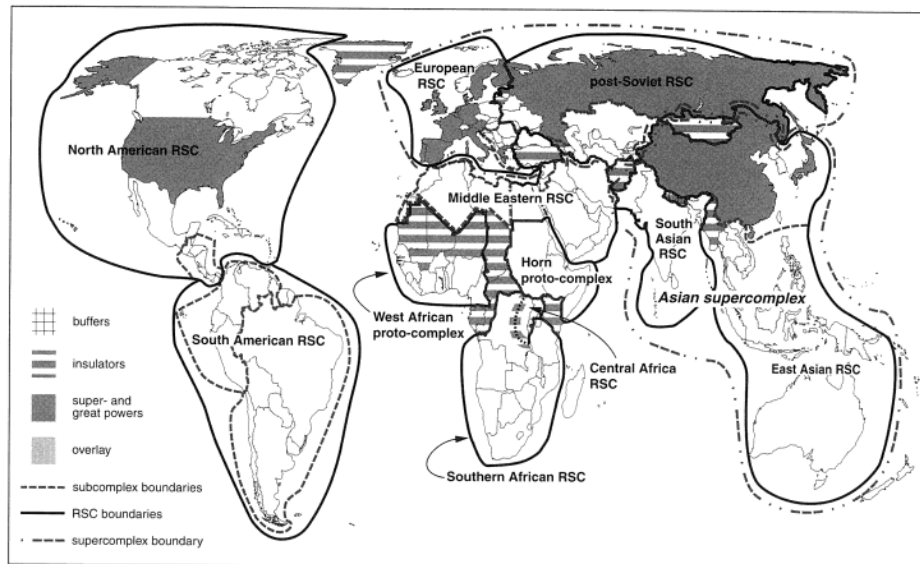
It turns out that there is a big difference between Singapore approach to cooperation and other states in the Malacca Strait. Singapore seeks cooperation especially with the littoral states and is open to cooperation, especially within ASEAN and the Western powers. Malaysia and Indonesia cooperate together and with Singapore, but is very concerned about the loss of national sovereignty. For this reason, they prefer cooperation on the basis of financial contributions, technological development and training interventions at sea.

Having a look at the countries which use the Malacca Strait to shipping, it can be found that they securitize a slightly different threat than littoral states. They agree with threats such as terrorism, piracy, and others, however unlike the littoral states are afraid of closing the strait, it would have enormous consequences for these countries. For these reasons, they try as much as possible to cooperate with the littoral states to ensure security in the Strait. For example, Japan provides to littoral states financial injection to improve the ensuring security in the Strait. Another finding of this analysis is that there is a balance of power between China and the USA. These states try to provide security in the Malacca Strait and to defend its national interests, especially energy security. This analysis concluded that the perception of threats in the Malacca Strait varies by securitization actor. However, the action against these threats from the different actors is very similar - mainly resulting in cooperation, even though this is done in favor of different national interests.

9 Přílohy¹¹⁰

9.1 Příloha č. 1

Mapa RSC



Map 2. Patterns of Regional Security Post-Cold War

zdroj: <http://thepolicytensor.files.wordpress.com/2011/11/rsas.png>.

9.2 Příloha č. 2

Malacká úžina

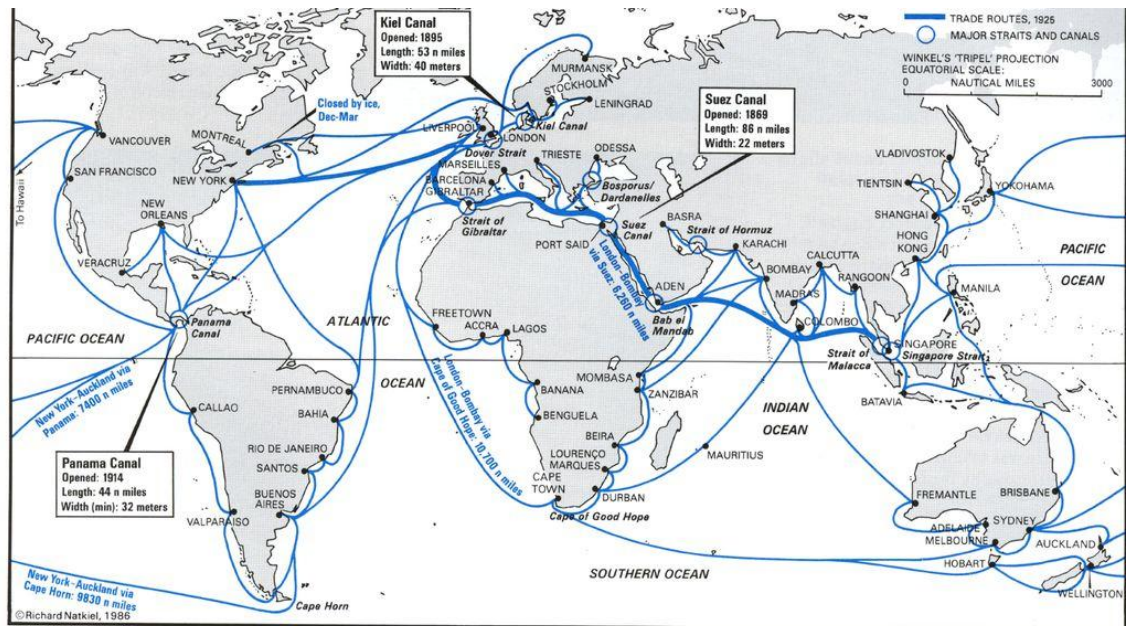


Zdroj: <http://www.eaglespeak.us/2011/10/strait-of-malacca-piracy-tanker-and.html>.

¹¹⁰ Veškeré internetové zdroje byly ověřeny k datu 5. 5. 2013.

9.3 Příloha č. 3

Námořní trasy



Zdroj: http://s15.postimg.org/uc07bvoob/Geographic_Choke_Points.jpg.

9.4 Příloha č. 4

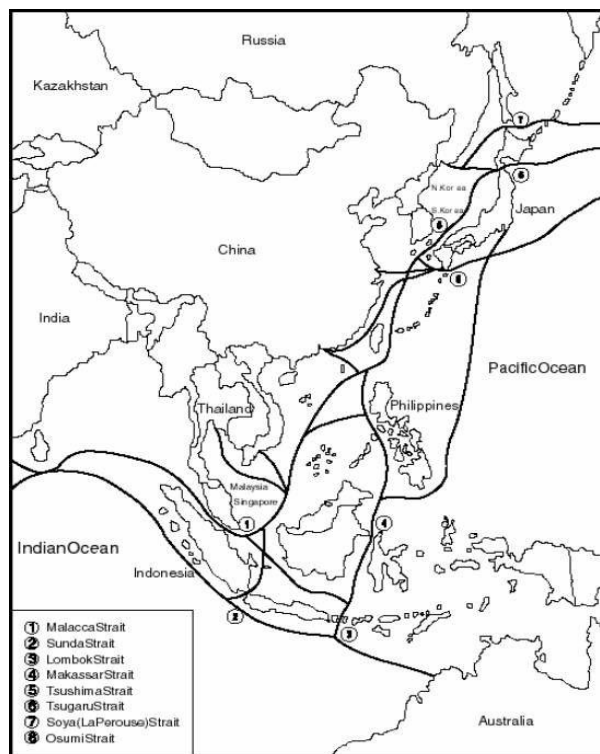
Statistika kolik a jaké lodě propluje ročně skrze Malackou úžinu

Number of vessels navigating in the Straits annually	71.359
Tankers	20.619 (28.9%)
Deep Draft Tankers	4.221 (5.9%)
Cargo	85%
Containers	31%
Oil & Gas	27%
Bulk	15%
Cargo	12%
Warships	64 (0.09%)

Zdroj: http://www.eias.org/documents/EIAS_Report_2011-03-01.pdf

9.5 Příloha č. 5

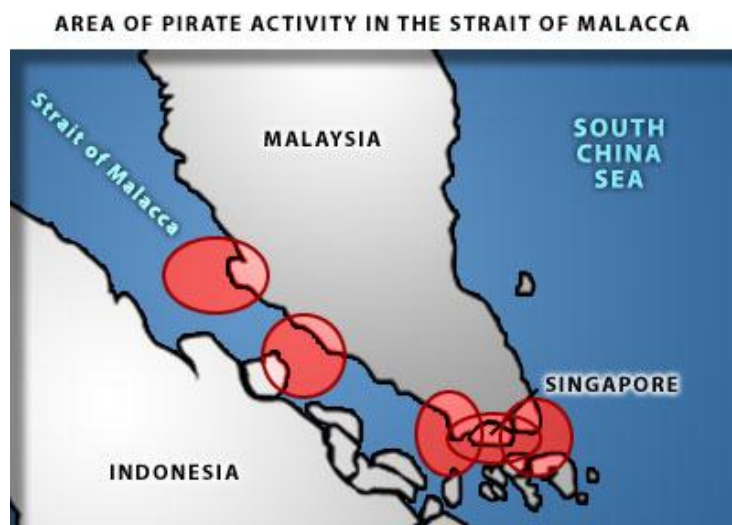
Alternativní SLOCs v jihovýchodní Asii



Zdroj: <http://community.middlebury.edu/~scs/docs/Ji%20Guoxing-SLOC%20Security%20in%20the%20Asia%20Pacific.htm>.

9.6 Příloha č. 6

Pirátská útoky v Malacké úžině

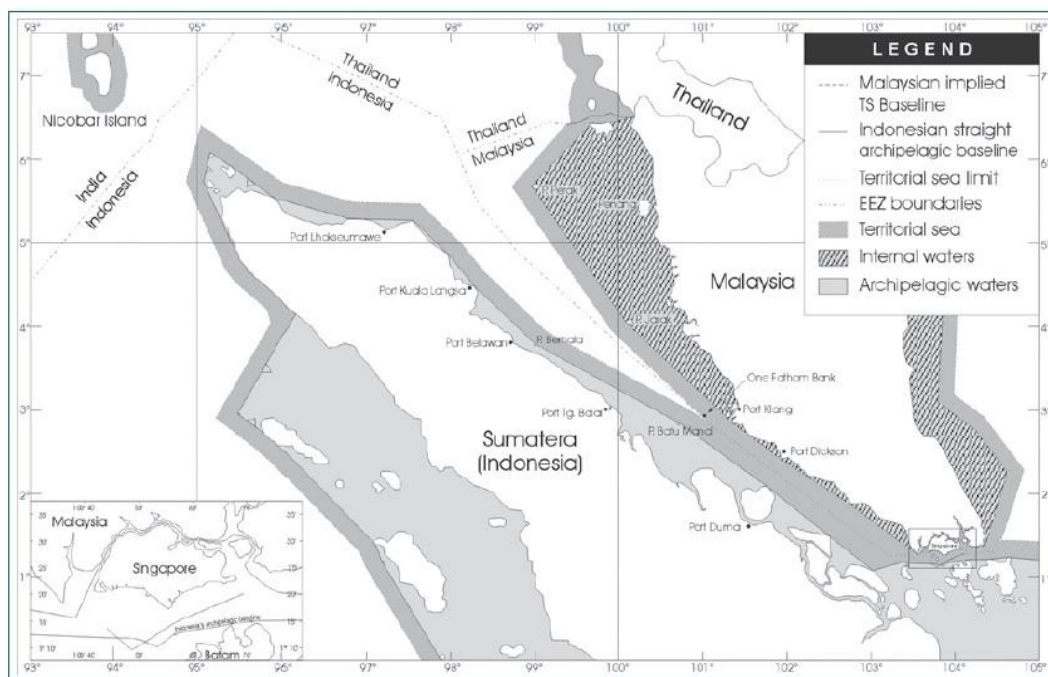


Zdroj: <http://johnston9494.blogspot.cz/2006/10/51-pirates-in-strait-of-malacca.html>.

9.7 Příloha č. 7

Námořní zóny v Malacké úžině

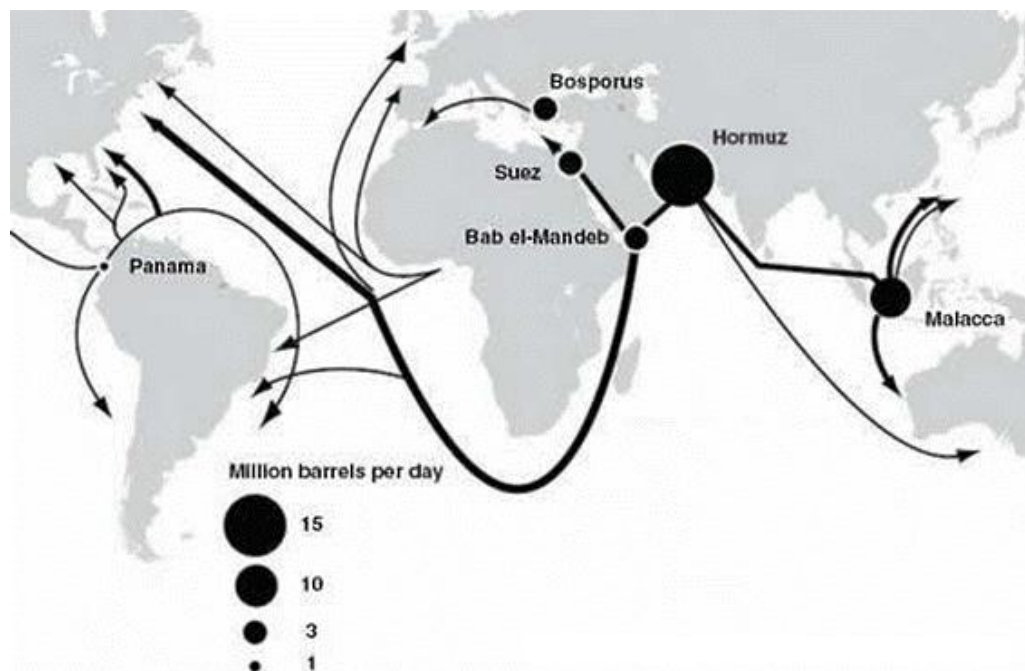
Maritime Zones in the Malacca Strait (as claimed)



Zdroj: (Bateman – Raymond – Ho, 2006: 12).

9.8 Příloha č. 8

Mapa námořní přepravy ropy



Zdroj: <http://www.eia.gov/todayinenergy/detail.cfm?id=330>.

9.9 Příloha č. 9

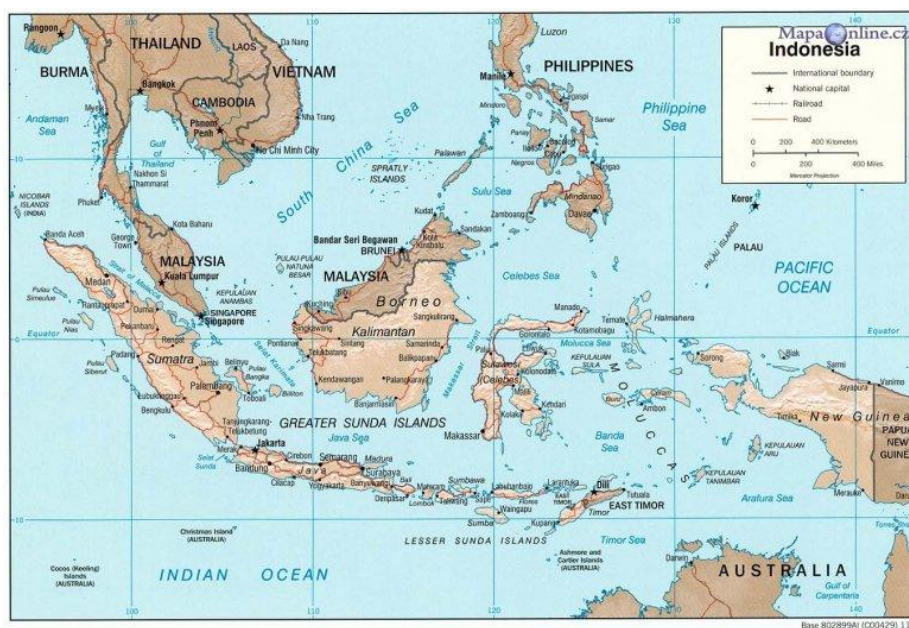
Mapa Malajsie



Zdroj: <http://www.malajsie-dovolena.cz/jpg/mapa-malajsie.jpg>.

9.10 Příloha č. 10

Mapa Indonésie



Zdroj: <http://mapaonline.cz/mapa-indonesie/>.

9.11 Příloha č. 11

Mapa Singapuru



Zdroj: <http://allasiaguide.com/retirement-destinations/singapore-retirement/singapore-map/>.

9.12 Příloha č. 12

Tabulka změny v počtu útoků v letech 2011-2012 a 2009-2012 dle ReCAAP ISC a IMB

Table Change in number of attacks in 2011–2012 and 2009–2012, as recorded by the ReCAAP ISC and the IMB

	2011–2012	2009–2012
Southeast Asia (ReCAAP ISC)	-13%	+54%
Southeast Asia (IMB)	+9%	+62%
Indonesia (ReCAAP ISC)	+48%	+274%
Indonesia (IMB)	+76%	+440%

Zdroj: (Hribernik, 2013: 9).

9.13 Příloha č. 13

Alternativní námořní cesty



Zdroj:

http://www.vidiani.com/maps/maps_of_asia/maps_of_singapore/detailed_political_map_of_southeast_asia.jpg