

Fakulta filozofická

Diplomová práce

**Geopolitické soupeření Indie a Číny v regionu
Indického oceánu**

Sára Kampfová

Plzeň 2015

Západočeská univerzita v Plzni

Fakulta filozofická

Katedra politologie a mezinárodních vztahů

Studijní program Politologie

Studijní obor Mezinárodní vztahy

Diplomová práce

**Geopolitické soupeření Indie a Číny v regionu
Indického oceánu**

Sára Kampfová

Vedoucí práce:

PhDr. David Šanc, Ph.D.

Katedra politologie a mezinárodních vztahů

Fakulta filozofická Západočeské univerzity v Plzni

Plzeň 2015

Prohlašuji, že jsem práci zpracovala samostatně a použila jen uvedených pramenů a literatury.

Plzeň, duben 2015

.....

Poděkování:

Na tomto místě bych ráda poděkovala PhDr. Davidu Šancovi, Ph.D. za věnovaný čas, veškeré odborné rady a cenné připomínky, které mi poskytl při psaní této diplomové práce.

Obsah

1. Úvod.....	9
2. Teorie rovnováhy moci	14
3. Vymezení regionu Indického oceánu a jeho geopolitický potenciál	20
3.1 Vymezení Indického oceánu	20
3.2 Geopolitický význam Indického oceánu	23
3.3 Bezpečnostní hrozby v oblasti Indického oceánu	29
4. Geopolitické zájmy Číny v regionu Indického oceánu	33
4.2 Role čínského námořnictva při prosazování čínských národních zájmů ...	36
4.2.1 Rostoucí čínská námořní přítomnost v regionu Indického oceánu	37
4.3 Strategie „perlového náhrdelníku“	39
4.4 Čínské vztahy s ostrovními státy Indického oceánu	45
4.5 Maritime Silk Road	47
5. Geopolitické zájmy Indie v regionu Indického oceánu	51
5.1 Bezpečnostní hrozby Indie v regionu Indického oceánu	51
5.1.1 Indicko-čínské vztahy	54
5.2 Indické námořnictvo a jeho role v Indickém oceánu	55
5.2.1 Indické námořní základny a strategický význam ostrovních území Indie.....	57
5.2.2 Námořní cvičení	60
5.3 Vztahy Indie s vybranými státy regionu Indického oceánu a vyvažování čínského vlivu v regionu	62
5.3.1 Infrastrukturní projekty v Barmě a Íránu – reakce na čínské „perly“ Kyaupyu a Gwadar?.....	62

5.3.2. Spolupráce Indie s ostrovními státy Indického oceánu.....	65
5.3.3 Projekt Mausam – reakce na Maritime Silk Road?	70
5.4 Look East Policy jako způsob vyvažování Číny v regionu Indo-Pacifiku	70
5.4.1 Austrálie	72
5.4.2 Japonsko	73
5.4.3 Indonésie	75
5.4.4 Vietnam	76
5.5 Spojené státy americké v regionu Indického oceánu a posilování vztahu s Indií	76
6. Závěr.....	80
7. Seznam použité literatury a pramenů.....	88
7.1 Seznam literatury	88
7.2 Seznam pramenů	102
8. Resumé.....	107
9. Přílohy	108

Seznam zkratk

ADP – (Asian Development Bank) Asijská rozvojová banka

AIFTA – (ASEAN-India Free Trade Area) Zóna volného obchodu ASEAN a Indie

AIIB – (Asian Infrastructure Investment Bank) Asijská investiční banka pro infrastrukturu

ASEAN – (Association of South East Asian Nations) Sdružení národů jihovýchodní Asie

BIG-B – (The Bay of Bengal Industrial Growth Belt) Pásmo pro rozvoj průmyslu v Bengálském zálivu

BIMSTEC – (Bay of Bengal Initiative for Multi-Sectoral Technical and Economic Cooperation) Bengálské iniciativa pro multisektorovou technickou a ekonomickou spolupráci

BRICS – Uskupení Brazílie, Ruska, Indie, Číny a Jihoafrické republiky

COI – (Commission de l'océan Indien) Indicko-oceánské komise

COMESA – (Comon Market for Eastern and Southern Africa) Společný trh pro východní a jižní Afriku

CPEC – (China Pakistan Economic Corridor) Čínsko-pákistánský ekonomický koridor

EIA – (Energy Information Administration) Energetická informační agentura

GCC – (Gulf Cooperation Council) Rada pro spolupráci zemí Perského zálivu

HDI – (Human Development Index) Index lidského rozvoje

IBSA – Fórum Indie, Brazílie a Jihoafrické republiky

IBSAMAR – Námořní cvičení IBSA

IONS – (Indian Ocean Naval Symposium) Indicko-oceánské námořní symposium

IORA – (Indian-Ocean Rim Association) Sdružení Indicko-oceánského prostoru

JIMEX – (Japan India Maritime Exercise) Námořní cvičení Japonska a Indie

LTTE – (Liberation Tigers of Tamil Eelam) Tygři osvobození tamilského Ílamu

MSR – (The Maritime Silk Road) Námořní hedvábná stezka

PLA – (People's Liberation Army) Čínská lidová osvobozenecská armáda

PLAN – (People's Liberation Army Navy) Čínské vojenské námořnictvo

SAARC – (South Asian Association for Regional Cooperation – SAARC) Jihoasijského sdružení pro regionální spolupráci

SADC – (Southern African Development Community) Jihoafrické rozvojové společenství

SIBMEX – (Singapore-Indian Maritime Bilateral Exercise) Bilaterální námořní cvičení Singapuru a Indie

SLOC – (Sea Lines of Communications) Námořní komunikační linie

1. Úvod

Tématem předkládané diplomové práce je geopolitické soupeření Indie a Číny v regionu Indického oceánu. Indický oceán vždy představoval oblast důležitých námořních tras a jeho geopolitický význam na počátku 21. století narůstá vzhledem ke zvětšujícímu se objemu námořní dopravy a nárůstu spotřeby nerostných surovin, na které jsou státy ležící v regionu Indického oceánu velmi bohaté. Z hlediska mezinárodního obchodu je Indický oceán jednoznačně nejvýznamnější cestou pro dopravu energetických surovin, které směřují z Perského zálivu k rostoucím asijským ekonomikám, do Evropy a také do Spojených států amerických. Místními námořními trasami dále prochází nezanedbatelný podíl světové kontejnerové dopravy. Významným hospodářským odvětvím je také rybolov, který je důležitou součástí ekonomik mnoha států ležících na pobřeží Indického oceánu.

Námořní doprava a její bezpečnost v Indickém oceánu je významně ovlivněna existencí tzv. škrtících bodů (choke points). Škrtící body jsou považovány za kritickou součást energetické bezpečnosti vzhledem k vysokému objemu ropy a dalších surovin, které těmito úžinami prochází. V oblasti Indického jsou z globálního hlediska dvěma nejdůležitějšími škrtícími body Hormuzský průliv, vedoucí z Perského zálivu a Malacká úžina, která spojuje Indický a Tichý oceán. Můžeme říci, že je v zájmu všech světových ekonomik udržet tyto námořní trasy průchozí, neboť jakékoliv jejich omezení by mělo rozsáhlé finanční důsledky, vzhledem k tomu, že většina objemu mezinárodního obchodu je dopravována po moři. Na počátku 21. století tvořil námořní obchod přibližně 90 % objemu světového obchodu, přičemž nesmíme opomíjet množství osob a přístavních měst, které se na námořní dopravě podílejí a jsou na ní závislé (IMO 2012).

Globalizované dodavatelské řetězce a distribuční sítě využívající námořní dopravu provazují státy regionu Indického oceánu stále těsněji k sobě, v oblasti se však také objevují hrozby, které mohou mít následně globální dopad.

Na významu v posledních desetiletích nabývají zejména netradiční bezpečnostní hrozby například v podobě námořního pirátství, terorismu, kybernetických útoků či změn klimatu a environmentální degradace. Většina států ležících na pobřeží Indického oceánu může být označena za rozvojové země, což má negativní dopad na stabilitu regionu. Tyto a další problémy přitahují k Indickému oceánu stále větší mezinárodní pozornost.

V regionu Indického oceánu je vzhledem ke svým bezpečnostním a strategickým zájmům přítomno množství extra-regionálních mocností. Z historického hlediska byly dlouhodobými garanty bezpečnosti námořních tras Velká Británie a Spojené státy americké. Po konci druhé světové války docházelo v regionu Indického oceánu k postupnému úpadku vlivu Velké Británie a naopak posilování pozice Spojených států amerických, které jsou v současné době dominantní vojenskou silou v regionu. Vzhledem ke snaze o zajištění dodávek ropy a s tím spojenými geostrategickými otázkami v podobě zajištění bezpečnosti námořní dopravy, problematice islámského terorismu či proliferaci jaderných zbraní, se Spojené státy Americké v regionu angažují ve větší míře než kdy dříve. V současné době můžeme pozorovat zvyšující se zájem o aktivnější účast na zajištění námořní bezpečnosti v Indickém oceánu ze strany Indie, Číny, Austrálie, zemí Evropské unie, Japonska, Indonésie, Jihoafrické republiky a dalších států afrického a asijského kontinentu.

Geopolitika regionu Indického oceánu je velmi aktuálním tématem. V posledních letech se region Indického oceánu spojuje s velmocenským soupeřením dvou ekonomických gigantů, Indie a Číny. Indicko-oceánský region je pro tyto státy vitální oblastí zájmu z několika důvodů. Zásadní roli hraje bohatství regionu na nerostné suroviny, zejména ropy a zemního plynu, které jsou stěžejní pro zajištění energetické a ekonomické bezpečnosti. Soupeření Indie a Číny o nerostné suroviny stále více formuje jejich vzájemné vztahy. S energetickou bezpečností je spojena také bezpečnost námořní dopravy, na které jsou tyto státy závislé. Indický oceán také představuje prostor pro projekci

mocenských kapacit států, s čímž souvisí modernizace a budování vojenských námořních sil.

Cílem předkládané diplomové práce bude na základě analýzy geopolitických zájmů Číny a Indie a strategií těchto zemí k zabezpečení svých zájmů v regionu Indického oceánu zjistit, jakým způsobem se proměňuje vliv těchto aktérů v regionu Indického oceánu. V práci se budu věnovat období od počátku 90. let 20. století, kdy na mezinárodní scéně po skončení studené války došlo k významnému růstu ekonomického a politického vlivu Indie a Číny. Vzhledem k aktuálnosti tématu se zaměřím především na vývoj vzájemných vztahů obou mocností se státy indicko-oceánského regionu v posledních letech.

Geopolitika regionu Indického oceánu se výrazně proměnila s postupným ekonomickým a vojenským pronikáním Číny do tohoto regionu. S čínskými aktivitami v regionu Indického oceánu je spojována strategie budování tzv. „perlového náhrdelníku“ (String of Pearls). Indie tuto aktivitu chápe jako obklíčování a potencionální ohrožení vlastních zájmů. Indičtí stratégové vždy viděli Indický oceán jako „zadní dvorek“ Indie, přesto trvalo poměrně dlouho, než se Indie začala orientovat na budování námořního loďstva. Tento posun můžeme pozorovat od počátku 90. let ve spojitosti s hospodářským růstem Indie, snahou čelit hrozbám ze strany nestátních aktérů a také v reakci na čínské pronikání do regionu (Pant 2014: 190–191). Dle indického strategického dokumentu *Freedom to Use the Seas: India's Maritime Military Strategy* z roku 2007, jsou mezi primární oblasti zájmu zařazeny Bengálský záliv a Arabské moře, škrťící body (konkrétně Hormuzský průliv, Malacká úžina, průliv Bab el Mandeb a Mys Dobré naděje) a námořní trasy, ostrovní státy a Perský záliv (Ministry of Defence 2007: 60). V dokumentu dále stojí, že indické námořnictvo by mělo být schopno postavit se proti extra-regionální mocnosti s nepřátelskými úmysly, která by působila v blízkém sousedství. Indie by se měla snažit šířit svůj vliv v regionu, aby nedocházelo ke zvyšování vlivu států nepřátelských indickým zájmům, k čemuž v minulosti vedla nečinnost Indie (Ministry of Defence 2007: 87).

Základní hypotéza práce je, že Indie v reakci na nárůst čínského mocenského vlivu v indicko-oceánském regionu navazuje neformální vojenské a bezpečnostní vztahy s dalšími aktéry v regionu a využívá tedy strategie tzv. měkkého vyvažování (soft balancing).

Práce bude členěna do několika kapitol. V teoretické části práce budu vycházet z teorie rovnováhy moci (balance of power) a teorie rovnováhy hrozeb (balance of threats). V teoretické části práce tedy budu pracovat s autory realistické a neorealistickej školy, Kennethem Waltzem a Stephenem Waltem. Dále budu pracovat s konceptem T. V. Paula, který vyvažování v mezinárodních vztazích rozděluje na tzv. tvrdé (hard balancing), měkké (soft balancing) a asymetrické vyvažování (asymmetric balancing). Následovat bude kapitola věnující se vymezení a geopolitickému významu regionu Indického oceánu. Region Indického oceánu nemůžeme vzhledem ke své rozmanitosti a rozloze považovat za jeden strategický subjekt, ani za jasný a koherentní geopolitický celek a jednotliví autoři využívají různá vymezení daného regionu.

Následovat budou kapitoly, jejichž cílem je analýza toho, jakým způsobem se proměňuje přístup Číny a Indie k regionu Indického oceánu a bezpečnostním otázkám s tímto regionem spojeným, jaké jsou hlavní zájmy těchto států v regionu, jakým způsobem se tyto státy snaží své zájmy zabezpečit a jak se proměňují vztahy těchto zemí s vybranými státy indicko-oceánského regionu.

Pozornost budu nejprve věnovat čínskému pronikání do indicko-oceánského regionu. V rámci této kapitoly se budu věnovat čínským geopolitickým zájmům v regionu Indického oceánu a svou pozornost zaměřím především na čínské aktivity spojované s tzv. strategií perlového náhrdelníku a budování tzv. nové hedvábné námořní stezky (Maritime Silk Road). Pozornost budu věnovat také proměně čínských vztahů s ostrovními státy Indického oceánu. V následující kapitole se budu věnovat postavení Indie a jejím zájmům v indicko-oceánském regionu a tomu, jakým způsobem Indie reaguje na projekci

čínské moci v regionu. Cílem této kapitoly bude na základě analýzy zjistit, jakým způsobem Indie vnímá čínské pronikání do regionu a jakým způsobem se snaží vyvažovat narůstající čínský vliv v regionu Indického oceánu. Pronikání Číny do regionu Indického oceánu je ostře sledováno také Spojenými státy americkými a dalšími státy, které navyšování čínských mocenských kapacit sledují s obavami, například Austrálií či Japonskem. Pozornost proto bude věnována i tomu, jakým způsobem se proměňuje postoj těchto států k regionu Indického oceánu.

V závěru shrnu stěžejní body práce, zodpovím položené otázky a potvrdím, či vyvrátím hypotézu. Součástí předkládané práce budou také přílohy v podobě map. Při zpracování tématu budu pracovat především cizojazyčnými zdroji v podobě odborných článků a publikací. Čerpat budu například z periodika s názvem *Journal of the Indian Ocean Region*, které se věnuje geopolitice regionu Indického oceánu. Využívat budu dále například texty autorů U. S. Naval War College. Konkrétními autory mapujícími mocenské soupeření v indicko-oceánském regionu jsou například C. Raja Mohan, David Brewster, či David Scott. Při psaní práce budou využity texty těchto a dalších autorů. Dále budu pracovat s oficiálními státními dokumenty například v podobě strategických bezpečnostních dokumentů či společných prohlášení. Využívány budou také internetové zdroje. Témata související s Indickým oceánem pokrývá například online magazín *The Diplomat*, který se věnuje politicko-bezpečnostním, ekonomickým a sociálním otázkám asijsko-pacifickému regionu. Využity budou také články ze zahraničních deníků jednotlivých zemí, které nabízejí aktuální informace.

2. Teorie rovnováhy moci

Koncept rovnováhy moci (balance of power) je jedním z nejstarších a nejzákladnějších teoretických konceptů, se kterým se v rámci studia mezinárodních vztahů setkáváme. Koncept rovnováhy moci je nejčastěji spojován s obdobím 18. a 19. století, ale také s antickými civilizacemi. Teoretikové se tímto konceptem začali ve velké míře zabývat po skončení druhé světové války, přičemž koncept je spojován s realistickou školou mezinárodních vztahů. Můžeme najít velké rozpory v tom, co pro jednotlivé autory koncept představuje. Někteří autoři chápou rovnováhu moci jako strategii, jiní tento koncept chápou jako aktuální stav rozložení moci v mezinárodním systému. Koncept rovnováhy moci proto nemůže být jednoznačně definován. Za jádro konceptu však můžeme považovat následující tradiční realistické předpoklady: 1. systém je anarchický; 2. klíčovými aktéry systému jsou státy; 3. primárním cílem aktérů je maximalizovat moc a bezpečnost; 4. aktéři jednají racionálně k dosažení těchto cílů (Levy 2004: 31).

Vyvažování (balancing) můžeme obecně chápat jako zahraničněpolitickou strategii státu a rovnováhu moci (balance of power) jako výsledek vyvažování na systémové nebo subsystémové úrovni, kdy došlo k vyvážení moci mezi klíčovými aktéry (Paul 2004: 2). Vyvažování moci můžeme pozorovat ve vojenské, politické a také ekonomické sféře. Základním předpokladem konceptu rovnováhy moci je, že slabší státy vidí jako nutné a prospěšné vyvažovat dominantního aktéra, neboť pokud by nezabránilo vzestupu hegemonu, mohly by ztratit svou suverenitu a nezávislost. Vyvažování by mělo vést k zachování stability v mezinárodním systému (Paul 2004: 5–6).

Státy se snaží zabránit mocenskému vzestupu ostatních států a snaží se udržovat vlastní mocenskou pozici prostřednictvím tzv. vnitřního vyvažování (internal balancing) nebo prostřednictvím tzv. vnějšího vyvažování (external balancing). Vnitřní vyvažování spočívá v navyšování svých vlastních vojenských kapacit, což souvisí s navyšováním ekonomických a průmyslových kapacit.

Vnější vyvažování spočívá ve vytváření aliancí, které vznikají ve snaze zadržet potencionálního agresora (Levy 2004: 35). Například Spojené státy americké a Sovětský svaz se v období studené války vyvažovaly prostřednictvím vnitřního vyvažování a spoléhaly se na posilování svých kapacit, nežli na kapacity svých aliančních partnerů (Waltz 1979: 168).

S konceptem rovnováhy moci ve svých dílech pracuje Kenneth Waltz, který je považován za představitele strukturálního realismu. Dle Kennetha Waltze, je anarchická struktura mezinárodního systému klíčovým prvkem, který určuje chování států v systému. Pro státy v anarchickém systému je primárním zájmem zajištění bezpečnosti, tedy vlastního zachování a udržení určité míry teritoriální integrity a autonomie. Waltz zastává názor, že základní starostí států není posílení své moci, ale zajištění bezpečnosti. Moc je dle Waltze nástrojem k dosažení bezpečnosti (Waltz 1979: 126). Na rozdíl od Johna Mearsheimera, který tvrdí, že státy mají tendenci moc maximalizovat¹, Waltz zastává názor, že pokud by státy měly tendenci svou moc maximalizovat, viděli bychom svět pod nadvládou jednoho hegemonu, neboť by se státy připojovaly k silnějšímu aktérovi (Waltz 1979: 126). Anarchický systém však nutí státy k vyvažování moci a zachování si své pozice v systému. Dosažení rovnováhy moci není pro státy cílem, ale spíše prostředkem k maximalizaci své bezpečnosti.

Pokud stát čelí hrozbě, nemusí nutně reagovat vyvažováním, tedy spojit se s ostatními proti převládající hrozbě, ale může se naopak připojit na stranu mocnějšího či ohrožujícího aktéra, což je nazýváno jako strategie *bandwagoning* (Walt 1987: 17). Dle Stephena M. Walta aktéři častěji využívají vyvažování nežli *bandwagoning*. Na rozdíl od tradičních teoretiků rovnováhy moci Walt zdůrazňuje, že spíše nežli proti samotné nerovnováze moci v mezinárodním systému, se státy spojují do aliancí z důvodu vyvažování společně vnímané hrozby (Walt 1987: 17). Walt tedy koncept rovnováhy moci modifikuje na

¹John J. Mearsheimer je považován za ofenzivního realistu. Základním cílem každého státu je dle Mearsheimera získat co největší podíl z celkové moci rozložené ve světě na úkor ostatních států. Velmoci nechtějí být jen nejsilnějšími ze všech mocností, ale chtějí se stát hegemony, tedy jedinou velmocí v rámci systému (Mearsheimer 2001: 2).

koncept rovnováhy hrozeb (balance of threats). I přesto, že rozložení moci je zásadním faktorem, míra ohrožení je také ovlivněná zeměpisnou vzdáleností, útočnými kapacitami (schopnost státu ohrozit suverenitu či teritoriální suverenitu jiného státu), celkovým souhrnem kapacit (například velikostí populace, území, ekonomiky či technologickým vývojem) a tím, jakým způsobem vnímáme záměry daného aktéra (Walt 1987: 22–24). Zeměpisná vzdálenost je důležitým prvkem, neboť dle Walta schopnost projekce moci státu klesá se zvyšující se vzdáleností. Stát tedy vnímá ohrožení ze strany okolních států ve větší míře, nežli ze strany vzdáleného aktéra. Walt zastává názor, že regionální mocnosti vidí větší ohrožení ze strany jiných regionálních mocností. Tyto státy nebudou vytvářet aliance proti velmoci na globální úrovni, ale proti lokální mocnosti, která je viděna jako ohrožení (Walt 1990: 158). Regionální mocnosti tedy dle Walta příliš nezajímá rovnováha moci na globální úrovni, ale především na úrovni regionální (Walt 1990: 159). Je patrné, že pro Indii tedy představuje větší hrozbu sousední Čína, nežli Spojené státy americké.

John J. Mearsheimer tvrdí, že primárním cílem států je dosáhnout regionální hegemonie, neboť stát se globálním hegemonem je nedosažitelným cílem. Mearsheimer považuje za jediného regionálního hegemonu v moderních dějinách Spojené státy americké, které mají dominantní postavení v západní hemisféře (Mearsheimer 2001: 35–36). Dalším cílem států je zabránit tomu, aby se ostatní rivalské mocnosti staly regionálními hegemony. Regionální hegemoni proto preferují, pokud je v ostatních regionech více aktérů aspirujících na dominantní pozici, čímž tyto státy věnují čas soupeření mezi sebou a neohrožují pozici vzdáleného hegemonu. Pouze pokud nejsou regionální mocnosti schopné zabránit růstu dominantního aktéra, hegemon zasahuje. Mearsheimer poukazuje na to, že i přesto, že jsou jednotliví regionální hegemoni odděleni oceány, mohou značně ovlivnit dění v regionech ostatních regionálních mocností (Mearsheimer 2001: 156–157).

Mearsheimer se věnuje zejména postavení Spojených států amerických v rámci mezinárodního systému. V současné době jsou Spojené státy americké

považovány stále za dominantní mocnost na globální úrovni, i přesto, že se hovoří o relativním úpadku jejich mocenských kapacit. Za potencionálního vyzyvatele americké moci je považována Čína. John Mearsheimer a také Christopher Layne ve vztahu mezi Spojenými státy americkými a potencionálním rostoucím hegemonem, tedy Čínou, doporučují, aby Spojené státy americké jednaly v souladu se strategií *offshore balancing*. *Offshore balancing* představuje strategii, při které globální velmoc využívá k vyvažování vlivu potencionálních vyzývajících mocností ostatních regionálních mocností, které budou danou hrozbu v podobě rostoucího regionálního hegemonu vyvažovat (Layne 1997: 112). V rámci *offshore balancing* se tedy přesouvá břemeno zajištění bezpečnosti na regionální mocnosti, které budou pro zajištění své bezpečnosti dělat více a Spojené státy americké se budou angažovat méně. Tím se snižují náklady dané mocnosti (Spojených států amerických) a snižuje se pravděpodobnost, že daná velmoc bude zatažena do případného konfliktu (Layne 2012).

To, jakým způsobem vnímáme záměry daného aktéra, má také zásadní význam. Dle Mearsheimera si státy nemohou být jisty záměry ostatních států, přičemž poukazuje na to, že je těžké předpovědět, jakým směrem se bude vyvíjet zahraniční politika států v dlouhodobém horizontu a současně je těžké odhadnout záměry představitelů jednotlivých států. Mearsheimer poukazuje na to, že projevy státních představitelů se mohou zásadně lišit od aktivit, které stát následně podniká, přičemž poukazuje na zahraniční politiku Číny (Mearsheimer 2010: 383). Nejistota související s tím, jaké jsou v anarchickém prostředí úmysly ostatních států, souvisí s konceptem bezpečnostního dilematu (*security dilemma*) Johna H. Herze. Herz tvrdí, že snaha států o zajištění vlastní bezpečnosti, vede ke zvýšení pocitu nejistoty mezi ostatními státy, neboť státy chápou posilování svých kapacit jako defenzivní krok, ale posilování kapacit ostatních států jako ofenzivní krok. Dle mnohých autorů právě v regionu Indického oceánu můžeme pozorovat nárůst intenzity bezpečnostního dilematu mezi Indií a Čínou, neboť obě země chápou navyšování vojenských kapacit druhé země jako potencionální hrozbu (Brewster 2014: 133–134).

T. V. Paul zastává názor, že tradiční pojetí konceptu rovnováhy moci neodpovídají chování států po konci studené války a přichází s rozšířením konceptu, které by lépe zachytilo strategie vyvažování, které státy využívají jak na globální, tak na regionální úrovni (Paul 2004: 13). T. V. Paul rozlišuje na počátku 21. století celkem tři koncepty či strategie vyvažování, tzv. *hard balancing* (tvrdé vyvažování), *soft balancing* (měkké vyvažování) a *asymmetric balancing* (asymetrické vyvažování). *Hard balancing* odpovídá tradičním realistickým i neorealistickým přístupům. Strategii tvrdého vyvažování nejčastěji využívají státy, které jsou součástí intenzivního a zjevného soupeření či rivalství. Tyto státy se uchylují k rozšiřování a modernizaci svých vojenských kapacit a vytvářejí a udržují formální aliance tak, aby odpovídaly kapacitám klíčových soupeřů (Paul 2004: 3). *Soft Balancing* spočívá ve vytváření neformálních společenství či omezených bezpečnostních ujednání s cílem vyvážení potencionálního ohrožujícího státu či rostoucí mocnosti. Rostoucí mocnost nemusí být výzvou v dané době, ale v budoucnu se může stát pro dané státy zdrojem nejistoty. Součástí měkkého vyvažování je omezené navyšování zbrojení, konání společných *ad hoc* vojenských cvičení, spolupráce v rámci regionálních či světových mezinárodních institucí. Zásadním rozdílem mezi měkkým a tvrdým vyvažováním je neexistence formálních aliancí v případě měkkého vyvažování (Paul 2004: 14). Asymetrické vyvažování popisuje úsilí národních států k vyvážení nestátních aktérů, mezi které můžeme zařadit například teroristické skupiny, které nevyžívají konvenčních vojenských praktik. Tito nestátní aktéři však mohou být podporováni státem, který se tak může snažit oslabit svého protivníka v podobě jiného národního státu (Paul 2004: 3). Využití terorismu jako nástroje k oslabení silnějšího protivníka můžeme pozorovat například ze strany Pákistánu proti Indii (Paul 2004: 16).

Měkké vyvažování se může vyvinout v tvrdé vyvažování. T. V. Paul tvrdí, že předpovědět, zda a kdy dojde k tvrdému vyvažování, je obtížné, vzhledem k tomu, že státy se nesnaží maximalizovat svou relativní vojenskou moc neustále. Státy mnohdy věnují své zdroje a energii spíše ke zvýšení vnitrostátního

blahobytu, než aby se snažily posilovat své vojenské postavení na mezinárodní scéně (Paul 2004: 15). V současné době tedy v mezinárodním systému pozorujeme spíše jednání odpovídající měkkému vyvažování, což souvisí také s proměnou polaritý mezinárodního systému po skončení studené války. Během 90. let 20. století se Spojené státy americké staly světovou dominantní mocností ve vojenské, politické a ekonomické sféře. Narůstající ekonomická globalizace (jejímž motorem se staly nadnárodní korporace založené na americkém území) a rostoucí vzájemná závislost mezi státy, je dle Paula jedním z důvodů, proč se státy neuchylují k tvrdému vyvažování (Paul 2004: 16).

Dle mnohých autorů dochází v posledních letech k zásadní proměně rozložení moci v regionu Indického oceánu a širšího regionu Indo-Pacifiku, což souvisí s ekonomickým a vojenským růstem Číny ve východní Asii, současným růstem mocenského vlivu Indie v jižní Asii a Indickém oceánu a rozšířením oblastí strategického zájmu obou zemí mimo tradiční sféry svého vlivu. Současně dochází také k ekonomickému a vojenskému růstu dalších států regionu, jakými jsou například Jihoafrická republika či Indonésie, a k relativnímu úpadku vlivu Spojených států amerických v regionu (Rumley 2013: 82).

3. Vymezení regionu Indického oceánu a jeho geopolitický potenciál

3.1 Vymezení Indického oceánu

Indický oceán je třetí největší částí světového oceánu. V severní části je Indický oceán ohraničen kontinentální Asií, od Suezského průplavu po Malajský poloostrov. Jižní hranice Indického oceánu je vymezena 60° jižní šířky, kde se Indický oceán stýká s Jižním oceánem. S Atlantickým oceánem se vody Indického oceánu setkávají v oblasti 20° východní délky, tedy poledníku, který prochází Střelkovým mysem. Na východě Indický oceán zahrnuje Singapur, Indonéské souostroví, Austrálii a Tasmánii, přičemž hranice s Tichým oceánem se nachází v oblasti 147° východní délky (Potgitier 2012: 2).

Ve vztahu k Atlantickému a Tichému oceánu je Indický oceán unikátní tím, že je na severu uzavřen Euroasijským kontinentem. Většina plochy Indického oceánu se nachází na jižní polokouli, přičemž oblast, která se rozprostírá severně od rovníku, je ovlivňována monzunovým klimatem, které má dopad i na námořní dopravu, neboť ovlivňuje oceánské proudy (Kaplan 2010: 21). Dalším významným geografickým prvkem je Indický poloostrov, který severní část oceánu rozděluje na Arabské moře a Bengálský záliv, čímž Indie v regionu získává výjimečné postavení.

Samotné vymezení regionu Indického oceánu je velmi problematické. Různí autoři se liší v názoru na to, jaké státy a oblasti do tohoto regionu zařadit. Z formálního hlediska můžeme do regionu Indického oceánu zařadit pouze státy ležící na pobřeží tohoto oceánu. Někteří autoři chápou oblast v širším pojetí a do regionu řadí i vnitrozemské státy, které jsou zejména v ekonomickém smyslu značně orientovány na Indický oceán. Autoři Australsko-indického institutu (Australia India Institute) do regionu Indického oceánu řadí 28 států², které leží

² Austrálie, Bangladéš, Barma, Džibutsko, Francie, Indie, Indonésie, Irán, Jemen, Jihoafrická republika, Keňa, Komory, Madagaskar, Malajsie, Maledivy, Mauricius, Mosambik, Omán, Pákistán, Seychely, Singapur, Somálsko, Spojené arabské emiráty, Srí Lanka, Tanzanie, Thajsko, Velká Británie, Východní Timor (Rumley 2013: 31).

přímo na pobřeží Indického oceánu, přičemž od těchto zemí odlišují státy ležící na pobřeží Rudého moře a Perského zálivu (Bahrajn, Egypt, Eritrea, Irák, Izrael, Kuvajt, Katar, Saudská Arábie, Súdán). Tito autoři dále vymezují 13 vnitrozemských států, kterých se problematika Indického oceánu dotýká, mezi které řadí například Etiopii, Malawi, Zambii a další východoafrické státy a také například Bhútán, Nepál a Afghánistán (Rumley 2013: 30–31).

Z institucionálního hlediska může být oblast vymezena členstvím států v organizaci Sdružení Indicko-oceánského prostoru (Indian-Ocean Rim Association – IORA), dříve známé jako Sdružení pro regionální spolupráci Indicko-oceánského prostoru. Celkem dvacet států³ ležících na pobřeží Indického oceánu je členy této organizace a šest států patří mezi partnery dialogu (Čína, Egypt, Francie, Japonsko, Velká Británie, Spojené státy americké). IORA se primárně soustředí na ekonomický rozvoj a spolupráci. Státy v rámci IORA spolupracují v oblasti námořní bezpečnosti, obchodu a investic, rybolovu, přírodních katastrof, vědy a techniky, cestovního ruchu a kulturní výměny. Cílem IORA je zachování udržitelného růstu a sociálního rozvoje (IORA 2015).

Další regionální platformou, která nabízí prostor pro spolupráci zejména v oblasti námořní bezpečnosti je Indicko-oceánské námořní symposium (Indian Ocean Naval Symposium – IONS). Cílem symposia je posílení spolupráce v otázkách spojených s vytvářením námořní bezpečnostní struktury a řešení transnacionálních problémů. Mezi členy tohoto fóra patří celkem šestatřicet indicko-oceánských pobřežních států, které jsou rozděleny do čtyř skupin⁴ dle geografické polohy států. Mezi řešená témata patří energetická bezpečnost, bezpečnost námořní dopravy, ale také témata spojená se změnou klimatu

³ Austrálie, Bangladéš, Komory, Indie, Indonésie, Írán, Jemen, Jihoafrická republika, Keňa, Madagaskar, Malajsie, Mauricius, Mosambik, Omán, Seychely, Singapur, Spojené arabské emiráty, Srí Lanka, Tanzanie, Thajsko (IORA 2015).

⁴Do skupiny jihoasijských pobřežních států patří: Bangladéš, Indie, Maledivy, Pákistán, Seychely, Srí Lanka, Velká Británie. Do skupiny tzv. západoasijských jsou řazeny následující státy: Bahrajn, Írán, Irák, Jemen, Kuvajt, Omán, Katar, Saudská Arábie, Spojené arabské emiráty. Nejpočetnější skupinou jsou východoafrické státy: Džibutsko, Egypt, Eritrea, Francie, Jihoafrická republika, Keňa, Komory, Madagaskar, Mauricius, Mosambik, Somálsko, Súdán a Tanzanie. Do skupiny jihovýchodních asijských států spadají: Barma, Indonésie, Malajsie, Singapur, Thajsko, Východní Timor a Austrálie (Royal Australian Navy 2015).

a environmentálními problémy. První symposium bylo konané v Novém Dillí v roce 2008 a Indii můžeme považovat za iniciátora vzniku tohoto mezinárodního fóra. Předsednictví IONS se střídá po dvou letech a poslední symposium se konalo v roce 2014 ve městě Perth (IONS 2015).

Problematické je také vymezení subregionů spadajících do regionu Indického oceánu. V oblasti můžeme vymezit několik subsystémů, které se od sebe vzájemně odlišují a jsou vnitřně více koherentní. Mezi ně můžeme zařadit následující subregiony: Perský záliv, Africký roh, východoafrický region, jihoafrický region, jižní Asii, jihovýchodní Asii, jihozápadní ostrovy Indického oceánu a oblast jižních ostrovů. Státy ležící na pobřeží Indického oceánu jsou členy mnoha subregionálních organizací, například Jihoasijského sdružení pro regionální spolupráci (South Asian Association for Regional Cooperation – SAARC), Bengálské iniciativy pro multisektorovou technickou a ekonomickou spolupráci (Bay of Bengal Initiative for Multi-Sectoral Technical and Economic Cooperation – BIMSTEC), Sdružení národů jihovýchodní Asie (Association of South East Asian Nations – ASEAN), Jihoafrického rozvojového společenství (South African Development Community – SADC), Společného trhu pro východní a jižní Afriku (Comon Market for Eastern and Southern Africa – COMESA), Rady pro spolupráci zemí Perského zálivu (Gulf Cooperation Council – GCC) či Indicko-oceánské komise (Commission de l'océan Indien – COI), která sdružuje Komory, Madagaskar, Mauricius, Seychely a Réunion. Subregionální instituce jsou v plnění svých cílů považovány za efektivnější než instituce celoregionálního charakteru (Bouchard – Crumplin 2010: 42).

Region Indického oceánu může být také považován za součást většího strategického celku, Indo-Pacifiku (Indo-Pacific). Toto vymezení reflektuje zejména ekonomickou a bezpečnostní propojenost Indického a Tichého oceánu, ale také námořní expanzi Číny a obavy ze způsobu využití jejích narůstajících mocenských kapacit v Jihočínském moři a v Indickém oceánu. Kořeny konceptu Indo-Pacifiku jako geostrategického regionu můžeme hledat v projevu *Confluence of the Two Seas* japonského premiéra Šinza Abeho z roku 2007, který

upozornil na propojenost těchto dvou oceánů a kladl důraz na spolupráci s Indií v rámci širší Asie (Ministry of Foreign Affairs of Japan 2007). Pojem se využívá ve větší míře od roku 2011, kdy jej do svých zahraničněpolitických projevů uvedla Hillary Clintonová coby bývalá americká ministryně zahraničí. V současné době je pojem široce využíván, zejména Indií a Austrálií (Chacko 2012: 2–3).

Indický oceán je vitální oblastí zájmu nejen pro státy, které leží na jeho pobřeží. Rostoucí závislost na přírodních zdrojích a námořních trasách spojuje producenty a konzumenty Blízkého východu, Africké kontinentu, Asie, Evropy a Ameriky. Indický oceán má v současné době globální význam. Region Indického oceánu proto nemůžeme chápat exkluzivně, ale je nutné reflektovat zájmy širšího mezinárodního společenství v této oblasti. Z tohoto důvodu jsou v práci zahrnuti i někteří, viděno z hlediska užšího pojetí regionu, extra-regionální aktéři, pro něž však Indický oceán představuje vitální oblast zájmu.

3.2 Geopolitický význam Indického oceánu

Indický oceán má specifické geopolitické postavení. Od okamžiku kdy se v roce 1497 Vasco da Gama vydal na cestu kolem Mysu Dobré naděje směrem k Indii, vstoupil Indický oceán do nové geopolitické éry, kdy se dostal pod kontrolu vnějších světových mocností, a přítomnost v tomto oceánu se stala znakem velmocenské postavení států. V kontrole strategických míst Indického oceánu se postupně vystřídali Portugalci, Nizozemci, Britové a Američané. Vzhledem k historickým událostem 20. století byla pozornost dlouhodobě soustředěna především na Atlantický a Tichý oceán, a Indický oceán byl opomíjen, neboť jeho význam byl z globálního hlediska druhořadý (Bouchard – Crumplin 2010: 27–28). Na počátku 21. století se však Indický oceán stal klíčovou strategickou arénou, která je centrem pozornosti mezinárodního společenství.

Geopolitický význam Indického oceánu spočívá zejména v množství nerostných surovin, které se v tomto regionu vyskytují. V regionu Indického

oceánu můžeme najít mnoho oblastí, které se v současné době, kdy se významně zvyšuje spotřeba nerostných surovin, stávají středem pozornosti států závislých na těchto surovinách. Státy regionu jsou mimo jiné bohaté na zlato, cín, uran, kobalt, nikl, hliník a kadmium. Státy ležící v regionu Indického oceánu dále disponují přibližně 58 % prokázaných světových zásob ropy a přibližně 46 % světových zásob zemního plynu (Herbert-Burns 2012a: 89). Mnoho světových ekonomik je v současné době závislých na importu ropy a zemního plynu⁵. Významnou energetickou surovinou je také uhlí, které je primárním čínským a indickým energetickým zdrojem. Import uhlí do Indie a Číny se od roku 2003 do roku 2010 zvýšil desetkrát, dalšími největšími importéry jsou Japonsko, Jižní Korea a Tchaj-wan. Hlavními exportéry této suroviny jsou Indonésie, Austrálie, Rusko, Spojené státy americké, Kolumbie a Jihoafrická republika (IEA 2014: 15). Je patrné, že státy indicko-oceánského regionu spojuje jejich vzájemná závislost na exportu a importu nerostných surovin.

Oblastí, na kterou je z hlediska zajištění energetické bezpečnosti směřována největší pozornost regionálních i extra-regionálních aktérů, je bezpochyby Perský záliv. Perský záliv je nejdůležitějším světovým regionem z hlediska těžby a zpracování ropy a zemního plynu. V oblasti se nalézají téměř dvě třetiny světových prokázaných zásob ropy, přičemž přibližně dvě třetiny z tohoto množství leží na území Saudské Arábie, Iráku a Íránu. Velkým podílem zásob ropy disponují také Kuvajt a Spojené arabské emiráty (Kraus 2011: 105–107). Vzhledem ke snaze diverzifikovat své zdroje s cílem zmírnit rizika spojená se zajištěním energetické bezpečnosti, státy investují do průzkumu oblastí, které mají potenciál stát se významnými z hlediska těžby energetických nerostných surovin.

V posledních letech se středem pozornosti stávají státy východoafrického pobřeží, neboť zde došlo k objevení nových nalezišť ropy a zemního plynu. Mezi

⁵ Mezi největší importéry ropy patří Spojené státy americké, Čína, Indie, Japonsko, Jižní Korea, a Německo. Mezi největší exportéry této suroviny patří Saudská Arábie, Rusko, Nigérie, Irák, Spojené arabské emiráty a Kuvajt (IEA 2014: 11). Mezi největší importéry zemního plynu patří Japonsko, Německo, Itálie, Jižní Korea a Čína. Mezi největší exportéry zemního plynu patří Rusko, Katar, Norsko a Alžírsko, přičemž na osmé příčce se nachází Indonésie a na deváté Austrálie (IEA 2014: 13).

tyto země patří Mosambik, Tanzanie, Keňa, Uganda a Madagaskar. V oblasti pánve Rovuma v Mosambiku jsou zásoby zemního plynu odhadovány ve výši 100 bilionů kubických metrů, čímž je oblast považována za jedno z největších světových nalezišť zemního plynu (Bergeron 2014: 6). Na zemní plyn je bohatá také sousední Tanzanie, přičemž nevýznamnějším ložiskem zemního plynu je oblast ostrova Songo Songo. Navýšení těžby očekává i Madagaskar, zejména v oblasti pánve Morondava (EIA 2013). Mezinárodní pozornost svými zásobami zemního plynu přitahuje zejména Mosambik, do jehož produkce a těžby je zapojeno hned několik předních světových ropných společností (například americké Anadarko Petroleum, italská ENI, jihoafrický Sasol) a v posledních letech jsme mohli pozorovat nárůst investic mnoha asijských zemí v oblasti, zejména čínských (China National Petroleum Corporation), indických (Bharat Petroleum Corporation Limited) a japonských (INPEX Corporation) společností (Baird 2014). Významnou se stala také oblast Bengálského zálivu, zejména z důvodu čínského a indického soupeření o zdroje. Středem pozornosti jsou v tomto případě naleziště zemního plynu při pobřeží Barmy (Herbert-Burns 2012a: 92). Naleziště se nacházejí zejména v oblasti pánve Rakhine při pobřeží Arakanského (Rakhinského) státu v severozápadní části Barmy. Významnou je také pánev Krishna Godavari a pánev Mahanadi ležící při indickém pobřeží (Blakeley 2010).

Kromě nerostných surovin Indický oceán nabízí bohatství v podobě rybolovu, jehož objem narostl z 861 tisíců tun v roce 1950 na 11,3 milionu tun v roce 2010. Nadměrný rybolov se však v posledních letech stává předmětem sporu mezi jednotlivými státy a je bezpochyby problémem, který by mohl mít zásadní dopad na environmentální a potravinovou bezpečnost v oblasti (Michel – Fuller – Dolan 2012: 103–104).

Strategický význam Indického oceánu dále spočívá zejména v tom, že jím procházejí pro mnoho států životně důležité námořní trasy. Indický oceán můžeme nazvat tepnou globální ekonomiky. Indickým oceánem procházejí hlavní námořní trasy spojující Blízký východ, africký kontinent a východní Asii

s Evropou a Amerikou. I přesto, že během studené války byl Indický oceán důležitý z hlediska mezinárodního obchodu, trans-pacifické a trans-atlantické toky zboží byly však daleko vyšší. Situace se začala rapidně měnit s hospodářským růstem Číny, Indie a dalších asijských ekonomik, jejichž spotřeba nerostných surovin z rozvojových zemí a ropy z Blízkého východu se mnohonásobně zvýšila (Herbert-Burns 2012b: 41). Trasami vedoucími těmito vodami však nejsou dopravovány jen nerostné suroviny, ale také přibližně polovina světové kontejnerové dopravy.

I přesto, že oceán nabízí plavidlům značnou míru flexibilitnosti, většina námořní dopravy proudí po tzv. námořních komunikačních liniích (sea lines of communications – SLOC), jejichž využívání je výhodné především z časových a finančních důvodů. Námořní doprava se dále koncentruje v tzv. škrťících bodech, tedy místech, kterými musí plavidla proplout. Energetická informační agentura (Energy Information Administration – EIA) definuje škrťící body jako úzké plavební kanály podél široce využívaných světových námořních tras, z nichž některé jsou tak úzké, že v těchto oblastech platí omezení na velikost či tonáž plavidla, které tudy může proplout (EIA 2014d). V rámci Indického oceánu existuje devět významných dopravních bodů, přičemž pět z nich můžeme považovat za klíčové zejména z pohledu dopravy energetických surovin. Omezení průchodnosti jakéhokoliv z těchto bodů by představovalo narušení námořního obchodu, což by mohlo vést například ke kolísání cen ropy a dalších komodit.

Jedním z nejvýznamnějších škrťících bodů z globálního hlediska je Hormuzský průliv, který spojuje Perský záliv s Ománským zálivem a Arabským mořem. Více než 90 % vyvážené ropy z Perského zálivu je dopravováno tankery a průlivem prochází přibližně 17 milionů barelů ropy za den. Přibližně 85 % ropy následně putuje na asijské trhy, do Japonska, Indie, Jižní Koreji a Číny. V případě, že by došlo k blokaci Hormuzského průlivu, část objemu ropy by mohla být přepravena ropovody *East-West Pipeline* a *Abu Dhabi Crude Oil*

Pipeline, které však mají v současné době rezervu pro přepravu pouze 4,3 milionu barelů ropy denně (EIA 2014d).

Malacká úžina nacházející se mezi Indonésií, Malajsií a Singapurem je z hlediska objemu dopravované ropy druhým nejvýznamnějším světovým škrťícím bodem, který je ve svém nejužším bodě široký 2,7 km. Denně tudy prochází přibližně 15,2 milionu barelů ropy (EIA 2014d). Tato úžina spojuje Indický oceán s Tichým oceánem a je zásadní pro dopravu energetických surovin směrem k východní Asii a Spojeným státům americkým. V roce 2010 Malackou úžinou procházelo 40 % světového obchodu a ročně touto cestou proplulo přibližně 50 000 plavidel (Tarrant 2010). Velkým bezpečnostním problémem v této úžině je námořní pirátství. Kromě Malacké úžiny lze v této části Indického oceánu využít pro plavbu také úžinu Lombok, Sundskou úžinu a Makassarský průliv. Lombocká úžina vzhledem ke své maximální hloubce 250 metrů umožňuje proplutí lodí s hlubším ponorem, pro které je cesta Malackou úžinou (s průměrnou hloubkou 25 metrů) nemožná (Bouchard – Crumplin 2010: 32).

Z evropského pohledu je důležitým škrťícím bodem Suezský průplav, který od roku 1869 spojuje Středozevní a Rudé moře. Denně tudy prochází 3,2 milionu barelů ropy. Většina objemu putuje směrem k evropským zemím a přibližně 16 % směrem k severoamerickému kontinentu (EIA 2014d). Rudé moře je prostřednictvím průlivu Bab el Mandeb spojeno s Adenským zálivem. Pokud by došlo k blokaci těchto škrťících bodů, plavidla by musela plout kolem jižního cípu afrického kontinentu, což by zvýšilo časové a finanční náklady přepravy zboží. Obavy z blokace škrťících bodů nejsou neoprávněné, což dokazuje uzavření Suezského průplavu mezi lety 1956 až 1957 a 1967 až 1975.

Relativně opomíjeným klíčovým transportním bodem je Mosambický průliv, který byl do roku 1869 významným pro dopravu zboží mezi Evropou, Amerikou a Asií. V současné době na oblast upírá svou pozornost především Francie, která zde má svá zámořská území. Oblast nabývá také strategického významu z energetického hlediska. V oblasti také panují obavy, že vzhledem

k nárůstu těžby zemního plynu a dalších nerostných surovin může v Mosambickém průlivu opět dojít k nárůstu pirátských aktivit, které byly v minulých letech potlačeny (Bergeron 2014: 1–2).

Pro mezinárodní obchod je také důležitá trasa kolem mysu Dobré naděje, i přesto, že tento bod není považován za škrťící. Kolem mysu je přepravováno přibližně 4,9 milionu barelů ropy za den, přičemž většina (3,5 milionu) směřuje z afrického kontinentu, Jižní Ameriky a Karibiku na východ k asijským ekonomikám. Opačným směrem putuje do Spojených států amerických ropa z Blízkého východu (EIA 2014d).

Strategický význam následně mají státy nacházející se v blízkosti škrťících bodů. Na významu nabývají také ostrovní území jednotlivých států ležících na pobřeží Indického oceánu, ale také například britská a francouzská zámořská území. Z geopolitického hlediska mají zásadní strategickou pozici Čagoské ostrovy, které jsou součástí Britského indicko-oceánského území (British Indian Ocean Territory). Významným je zejména ostrov Diego Garcia ležící přibližně 3500 km východně od pobřeží Tanzanie, 1700 km jihozápadně od jihu Indie a 4700 km severozápadně od pobřeží Austrálie. Diego Garcia byl v roce 1966 Velkou Británií v rámci stahování britských sil z indicko-oceánského regionu pronajat Spojeným státům americkým (Romancov 2011: 101). V roce 1971 zde byla zahájena výstavba americké námořní a letecké základny, která byla dokončena v roce 1977. Formální název základny zní *Naval Support Facility Diego Garcia*, základna tedy slouží k poskytování logistické podpory operačních misí rozmístěných v regionu Indického oceánu a oblasti Perského zálivu a byla využita například během války v Afghánistánu a Iráku (Navy Installations Command 2015).

Pro Francii mají geopolitický význam zejména ostrovy Mayotte a Réunion. Ostrov Mayotte je předmětem sporu mezi Francií a Komorami, které si tento ostrov nárokují. Mayotte se však v roce 2011 stal francouzským zámořským departmentem a regionem, čímž posílil své vazby s Francií. Na

těchto ostrovech leží také vojenské základny. Pro Francii je významná zejména rozlehlá exkluzivní ekonomická zóna náležící francouzským zámořským územím, významné jsou tedy i téměř neobydlená Francouzská jižní a antarktická území, která se skládají z řady malých ostrovů v oblasti Mosambického průlivu a skupiny ostrovů ležících v jižní části Indického oceánu a v blízkosti Antarktidy (Saint-Mezárd 2015: 4).

Mezi další ostrovy, které mají strategický význam, patří například barmské Kokosové ostrovy (Coco Islands) a indické Andamany a Nikobary (Andaman and Nicobar Islands), ležící v Bengálském zálivu. Strategický význam má také indické Lakadivské souostroví (Lakshadweep), které leží v Arabském moři (Baruah 2015). Strategický význam mají i australské Kokosové Keelingovy ostrovy (Cocos Keeling Islands), které se nacházejí přibližně v půli trasy mezi Austrálií a Srí Lankou. Tyto ostrovy by mohly v případě nutnosti sloužit vojenským účelům. Stejným způsobem by mohl být využit Vánoční ostrov (Christmas Island), který se nachází přibližně 500 km jižně od indonéského města Jakarta a přibližně 2300 km severozápadně od australského města Perth (Kopp 2012b: 18–19).

Středem pozornosti jsou v současné době zejména ostrovní státy, mezi které patří Seychely, Maledivy, Mauricius, Srí Lanka a také Madagaskar. Tyto země jsou v současné době středem zájmu jak Číny, tak i Indie a jejich strategickému významu bude věnována pozornost v dalších kapitolách zaměřených na analýzu geopolitických zájmů Číny a Indie v regionu Indického oceánu.

3.3 Bezpečnostní hrozby v oblasti Indického oceánu

Státy regionu Indického oceánu vzhledem k jeho rozloze a rozmanitosti čelí mnoha různým bezpečnostním hrozbám, tradičního i netradičního charakteru. Region je jako celek charakterizován jako nestabilní, přičemž se v něm odehrává mnoho konfliktů. Některé konflikty jsou lokálního charakteru, některé však mají globální význam a participují v nich také extra-regionální

mocnosti. V roce 2011 se v indicko-oceánském regionu odehrávalo přibližně 42 % světových konfliktů, přičemž přehled jednotlivých konfliktů a jejich intenzity nabízí report *Conflict Barometer* Heidelberského Institutu pro výzkum mezinárodních konfliktů (Potgitier 2012: 2)

Indicko-oceánský region je velmi heterogenním prostředím, kde se střetávají různé kultury, náboženství, etnika a ekonomická a politická zřízení. Je zde tedy možné nalézt celou škálu různě fungujících státních jednotek s odlišnými zájmy. Oblast je také značně ovlivněná koloniální minulostí. V severní části Indického oceánu se vyskytuje řada států, kde svůj vliv velmi aktivně uplatňují radikální islamistické skupiny (například Somálsko, Jemen, Pákistán, Indie, Bangladěš a další), což je zásadním a velmi aktuálním bezpečnostním problémem. V regionu se střetává islám, hinduismus, křesťanství a buddhismus⁶. Napříč oblastí se setkáme také s různými domorodými náboženstvími. Náboženské, kulturní či etnické odlišnosti mají zejména ve spojitosti s nepříznivou ekonomickou situací či pocitem zvyhodňování určité skupiny obyvatel silný potencionální konfliktní náboj.

Počet obyvatel žijících ve státech na pobřeží Indického oceánu dosahoval v roce 2010 výše přibližně 2,5 miliardy osob, což tvořilo přibližně 37 % světového obyvatelstva, přičemž se v příštích desetiletích předpokládá vysoký demografický růst populace v oblasti, což může posílit již současné problémy související například s nezaměstnaností (Michel – Sticklor 2012: 10). Státy regionu se velmi liší svou mírou rozvinutosti v ekonomické i sociální sféře. Zásadní rozdíly uvidíme, pokud se podíváme na Index lidského rozvoje (Human Development Index – HDI). Austrálie, která je v regionu spíše výjimkou se celosvětově svým HDI řadí na druhé místo, přičemž spadá do kategorie zemí s velmi vysokou mírou lidského rozvoje (HDI 0,933). Většina zemí spadá do kategorie s nízkou až střední mírou lidského rozvoje, nejnižší HDI mají Eritrea

⁶ V současné době můžeme pozorovat silný nárůst buddhistického nacionalismu v Barmě a na Srí Lance, kde se terčem útoků stávají muslimové a také křesťané (Arora 2014).

(HDI 0,381) a Mozambik (HDI 0,393), přičemž data pro Somálsko nejsou ve statistikách zahrnuta (UNDP 2014).

Stabilita regionu je narušována existencí států, které trpí problémy ekonomického, sociálního a politického rázu. Velké množství států ležících na pobřeží Indického státu bývá považováno za tzv. slabé státy, které představují bezpečnostní hrozbu pro své okolí, neboť jsou možným zdrojem konfliktu. Státy, jejichž vláda nemá dostatečnou kontrolu nad daným územím, jsou příhodným místem pro existenci organizovaného zločinu a teroristických skupin. Nefunkčnost států může být také zdrojem masové migrace. Slabé státy tak představují hrozbu na regionální i globální úrovni (Rotberg 2002). Jaký dopad může mít nestabilní stát na své okolí a námořní bezpečnost, ukazuje případ Somálska. Neefektivní kontrola území a přilehlých vod vedla k rozmachu námořního pirátství v oblasti. Za jednu z příčin je považován také intenzivní rybolov (například ze strany Evropské unie), který poškodil místní obyvatele na rybolovu závislé (Romancov 2012: 125).

Námořní pirátství, které sužuje zejména oblast Afrického rohu a Adenského zálivu, se stalo zásadním mezinárodním problémem s globálními ekonomickými důsledky. Praktiky pirátů mohou být různé, v některých oblastech dochází spíše k únosu lodi za cílem zisku výkupného, v jiných případech dochází k nelegálnímu prodeji nákladu. Pirátské útoky se od Somálského pobřeží šířily i směrem na jih, do oblasti Mosambického průlivu. Výjimkou nejsou ani útoky na širém moři. Problematická je také situace v Bengálském zálivu. Množství útoků můžeme pozorovat také v jihovýchodní Asii, kde členité pobřeží vytváří příhodné podmínky pro pirátství. Malackou úžinou proplouvá velký objem zboží, což je pro piráty lákadlem. I přesto, že se státy snaží proti pirátství bojovat, došlo v roce 2014 v této oblasti k přibližně 183 útokům, což představuje nárůst oproti předchozím letům. Pirátství zůstává i nadále zásadní hrozbou pro udržení bezpečnosti námořní dopravy (Hribernik 2015). V Indickém oceánu můžeme pozorovat také další druhy organizovaného zločinu, například pašování drog, lidí či zbraní. Zásadním problémem je také terorismus. Teroristické skupiny fungují

napříč regionem, od afrického kontinentu po Indonésii a Malajsii, existují i případy tzv. námořního terorismu, kdy došlo k teroristickým útokům na plavidla (Cordner 2011: 74).

Pozornost mezinárodního prostředí je soustředěna také na environmentální bezpečnost. Indický oceán je oblastí s vysokým výskytem přírodních katastrof, v podobě záplav, tsunami či cyklonů, které mají devastující následky (například podmořské zemětřesení doprovázené vlnou tsunami v roce 2004). Jiné oblasti naopak trpí suchem. Klimatické změny jsou státy regionu ostře sledovány, stoupaní hladiny oceánu by mohlo mít negativní dopady zejména na ostrovní státy. Ve spojitosti s environmentálními změnami se očekává nárůst počtu tzv. environmentálních uprchlíků. Významná je také otázka dostupnosti pitné vody a potravinové bezpečnosti, která může být spojena s již zmíněným nadměrným výlovem ryb. Témat spojených s environmentální bezpečností je mnoho, přičemž každá oblast Indického oceánu čelí specifickým hrozbám (Michel 2012: 121 – 123).

Vznik regionálního napětí posilují také snahy o zajištění přírodních zdrojů a energetické bezpečnosti. Zajištění bezpečnosti námořních cest a narůstající námořní angažmá států získává potencionální konfliktní náboj, neboť mezi státy v regionu panuje nedůvěra. Konfliktní potenciál mohou mít také sporné územní nároky. Bezpečnostní problematika indicko-oceánského regionu je komplexní a státy regionu mají v rámci zajišťování bezpečnosti odlišné priority, což může být problém pro spolupráci na celoregionální úrovni. Zásadním bezpečnostním problémem regionu Indického oceánu je existence slabých států, které mohou být zdrojem mnoha hrozeb, které mají dopad na regionální a extra-regionální ekonomickou a energetickou bezpečnost.

4. Geopolitické zájmy Číny v regionu Indického oceánu

Čínské pronikání do regionu Indického oceánu značně souvisí s ekonomickým růstem a zvyšující se závislostí Číny na importu nerostných surovin. Od zavedení ekonomických reforem na konci 70. let 20. století Čína zaznamenala dramatický hospodářský růst a začala se postupně zapojovat do globálního mezinárodního obchodu. Čína je exportně orientovanou ekonomikou, která dlouhodobě zaznamenávala růst HDP pohybující se kolem 10 % a i v současné době po světové ekonomické krizi se roční růst čínského HDP pohybuje kolem 7 %. Čína je v současné době jednou z největších světových ekonomik, největším výrobcem spotřebního zboží, druhým největším příjemcem přímých zahraničních investic a největším držitelem devizových rezerv (Morisson 2014: 1). S rostoucí ekonomikou roste i energetická spotřeba země. V zemi se také zvyšuje podíl obyvatel spadajících do střední třídy, což přináší další navyšování spotřeby energie⁷. Legitimita Komunistická strany Číny se tedy stává stále více závislou na ekonomickém růstu země. Vnitřní stabilita Číny je závislá na schopnosti země získat přístup k trhům a zdrojům nerostných, zejména energetických surovin, jejichž spotřeba v zemi rapidně vzrůstá (Mahadevan 2014: 3).

Čínská domácí produkce ropy se stala nedostatečnou na počátku 90. let 20. století a od roku 1993 se Čína stala závislou na dovozu této suroviny. V roce 2013 se Čína stala největším světovým importérem ropy, kterým do té doby byly Spojené státy americké (EIA 2014c). Čína od 90. let začala zajišťovat energetické zdroje zejména prostřednictvím aktivního vyhledávání koncesí pro průzkum ropných ložisek po celém světě. Čína začala posilovat vztahy se státy bohatými na ropu a další suroviny, v současné době Čína dováží ropu z více než padesáti zemí a je zapojena do průzkumu ložisek a těžby ropy v přibližně čtyřiceti zemích (Eberling 2014: 4–5). Přibližně 51 % dovážené ropy pochází ze zemí Blízkého východu (přibližně 2,9 milionu barelů ropy za den), z čehož

⁷ V roce 2000 tvořila čínská střední třída 10 % populace a v roce 2010 představovala již 40 % populace (The Goldman Sachs 2012: 5).

19 % pochází ze Saudské Arábie. Přibližně 14 % dovážené ropy pochází z Angoly, africké státy tvoří přibližně 23 % dovozu ropy do země (1,3 milionu barelů ropy za den). Na pomyslné třetí příčce stojí Rusko, jehož podíl tvoří 9 % a státy Latinské Ameriky, jejichž podíl na čínském importu ropy se pohybuje kolem 10 % (EIA 2014a).

Transport ropy z většiny producentských zemí, na kterých je Čína závislá, putuje po moři skrze škrťící body, přičemž z bezpečnostního a strategického hlediska je pro Čínu zásadní Malacká úžina. Jakékoliv narušení plynulé přepravy zboží touto úžinou by mělo zásadní dopad na čínskou energetickou bezpečnost. V roce 2003 tehdejší čínský prezident Chu Ťin-tchao upozornil na strategický význam Malacké úžiny a zranitelnost Číny závislé na námořní dopravě a od této doby se v dané souvislosti používá výraz tzv. „malacké dilema“ (malacca dilemma). Během projevu prezident zdůraznil, že je Čína ohrožena mocnostmi, které Malackou úžinu kontrolují a které by případně mohly tuto úžinu blokovat⁸. Čína odkazuje zejména na Spojené státy americké, které jsou v současné době světovou námořní velmocí, a které mimo jiné využívají základny v Singapuru (Storey 2006). Kromě toho, že je Čína znepokojena aktivitami Spojených států amerických a dalších států v této oblasti, mezi další obavy patří námořní pirátství a terorismus (Shaofeng 2010: 9–10). Termín „malacké dilema“ může být v širším smyslu použit pro ohrožení veškerých pro Čínu strategicky důležitých SLOC a škrťících bodů v Indickém oceánu. Čína se snaží snižovat svou závislost na námořní dopravě skrze Malackou úžinu a mnohé infrastrukturní projekty v indicko-oceánském regionu, stejně jako posilování námořních kapacit, jsou způsobem, jak se vyvarovat „malackému dilematu“ a hrozbám souvisejícím s ohrožením bezpečnosti námořní dopravy.

Námořní doprava tvoří zásadní součást čínského zahraničního obchodu. V roce 2011 bylo více než 60 % objemu veškerého čínského zahraničního obchodu dopravováno po moři. Od roku 2003 do roku 2014 hodnota čínského

⁸ Se snahou vyhnout se Malacké úžině souvisí také ambiciózní plán na vytvoření kanálu Kra (Kra Canal), který by procházel pevninskou šíjí Kra v oblasti Thajska, jehož výstavba by však byla velmi nákladná (China Daily Mail 2014).

zahraničního obchodu narostla z 851 miliard USD na více než 4,16 bilionu USD. Čína se stala hlavním exportérem do vyspělých zemí Evropy a Severní Ameriky, stejně jako do rozvojových zemí Latinské Ameriky, Afriky a Asie. V posledním desetiletí došlo k rapidnímu nárůstu čínských investic ve světě, jejichž hodnota v roce 2003 dosahovala výše přibližně 33 miliard USD a v roce 2012 činila necelých 532 miliard USD⁹ (Yung – Rustici – Devary – Lin 2014: 5).

Čínské zahraniční investice nejčastěji směřují do budování infrastruktury, výstavby továren, dolů a energetických projektů. S tím jak se zvyšují investice, se zvyšuje i počet čínských obyvatel žijících v zahraničí, zejména v rozvojových zemích subsaharské Afriky. Mezi lety 2005 a 2011 se zvýšil počet čínských obyvatel pracujících v zahraničí z 3,5 milionu na 5,5 milionu osob. Úkolem čínské vlády je zajištění bezpečnosti těchto občanů (Downs 2011). Erica S. Downs zastává názor, že zahraniční aktivity čínských firem přiměly čínskou vládu odklonit se od principu nevměšování se do vnitřní politiky států, což autorka dokazuje na případě Venezuely či Súdánu. Čína se snaží v rámci ochrany svých investic ovlivnit hospodářskou politiku daných zemí. Čínská vláda by také měla být schopná v případě nepříznivých podmínek ochránit své obyvatelstvo, k čemuž došlo například v případě vypuknutí nepokojů v Libyi v roce 2011. Při této akci byly k evakuaci čínských občanů využity jednotky jak čínského letectva, tak i námořnictva (Downs 2011). Narůstající obchodní a investiční vztahy Číny v indicko-oceánském regionu zároveň rozšiřují čínské strategické zájmy v oblasti. Čína řeší zranitelnost těchto zájmů, zvláště ve vztahu k ochraně námořních SLOC, prostřednictvím posilování svých námořních a leteckých kapacit v regionu Indického oceánu a rozvíjením svého ekonomického a politického vlivu v mnoha státech indicko-oceánského regionu (Brewster 2014: 136).

⁹ V roce 2012 největší podíl zahraničních investic čínských firem v hodnotě 68 miliard USD směřoval do zemí Latinské Ameriky, 25 miliard USD směřovalo do Severní Ameriky a 21,7 miliardy USD bylo investováno v afrických zemích (Yung – Rustici – Devary – Lin 2014: 6).

4.2 Role čínského námořnictva při prosazování čínských národních zájmů

Čínské námořnictvo sehrává stále důležitější roli při prosazování čínských národních zájmů. Čína má zájem na ochraně svých občanů žijících v zahraničí, ochraně čínského majetku a investic v zahraničí, ochraně čínských obchodních lodí proti pirátům a dalším netradičním hrozbám a protekci SLOC proti nepřátelským státům. Ochrana těchto čínských zámořských zájmů vyžaduje účast Čínského námořnictva (People's Liberation Army Navy – PLAN), které je součástí Čínské lidové osvobozené armády (People's Liberation Army – PLA). Mise čínského námořnictva mohou spočívat například v námořních operacích proti pirátství. Loďstvo může být například využito jako doprovod obchodních lodí (Yung – Rustici – Devary – Lin 2014: 9–10). Vzdálené mise od čínského pobřeží však vyžadují například investice do výstavby doplňovacích lodí (replenishment ships), které jsou důležitou součástí kapacit tzv. *blue water navy*¹⁰, které je schopné efektivně působit na volném moři (Mahadevan 2014: 3). Čína začala rozvíjet plány k vybudování *blue water navy* v 80. letech 20. století a čínské námořnictvo prošlo v posledních dekádách značnou modernizací a rozšířením (Brewster 2014: 136). Robert D. Kaplan vysvětluje čínský obrat k budování námořní síly z historického a ekonomického pohledu. Z historického hlediska byla Čína dlouhodobě ohrožována invazemi ze strany okolních států a byla považována za pozemní či kontinentální mocnost. Od konce studené války, kdy došlo k vyřešení většiny hraničních sporů se sousedními státy, se Čína necítí být ve velké míře ohrožena invazí ze strany svých sousedů a díky tomu si může dovolit soustředit svou pozornost na posilování námořních kapacit. Druhý ekonomický faktor je samozřejmě spojen s nárůstem zahraničního obchodu, který vyžaduje budování přístavů a loďstva (Kaplan 2010: 282–283).

¹⁰ Termín *blue water navy* označuje námořnictvo, jehož kapacity jsou dostačující na to, aby bylo schopné efektivně působit na otevřeném oceánu. Definice termínu není jednoznačná, obecně se však tímto termínem označuje námořnictvo, které je schopné dlouhodobě a trvale působit na otevřeném oceánu a má kapacity projektovat moc ve vzdálených vodách od svého pobřeží. Státy, které chtějí být viděny jako regionální mocnosti, či chtějí posílit své postavení na globální úrovni, se snaží posílit také kapacity svého námořnictva, neboť námořnictvo schopné působit na otevřeném oceánu je jedním ze znaků mocenského postavení státu (Singh 2015).

Pozoruhodné posilování čínských vojenských námořních kapacit je doprovázeno také expanzí čínských komerčních lodí. Čína se řadí mezi země s největším počtem komerčních plavidel a vládou vlastněná *China Overseas Shipping Company* (COSCO Group) bývá některými experty označována jako civilní součástí PLAN (Mahadevan 2014: 4)

V roce 2012 byla do provozu uvedena první letadlová loď čínského námořnictva nesoucí název Liao-ning, která byla přestavěna z původně sovětského letadlového křižníku Varjag. Letadlová loď se stala pýchou čínského námořnictva a je symbolem čínských rostoucích námořních kapacit. V posledních několika letech se také objevují informace o tom, že Čína buduje svou vlastní letadlovou loď (Keck 2014). Čína také posiluje své kapacity v rámci strategie *Anti-Access/Area-Denial* jejímž cílem je zabránit pronikání Spojených států amerických do západní oblasti Tichého oceánu. Čína disponuje například ponorkami na jaderný pohon a balistickými raketami krátkého a středního doletu. Čínské vojenské postavení posiluje také vlastnění velmi moderních protilodních balistických střel. Cílem strategie *Anti-Access/Area-Denial* je primárně odstrašení protivníka, či možnost protiúderu v případě útoku, ke kterému by mohlo dojít při eskalaci konfliktu s Tchaj-wanem, který má podporu Spojených států amerických (Singh 2013). Čínská námořní strategie se tedy primárně soustředí na oblast Tchajwanského průlivu a oblasti Jihočínského a Východočínského moře, pozornost je však stále více směřována také do regionu Indického oceánu.

4.2.1 Rostoucí čínská námořní přítomnost v regionu Indického oceánu

Čínská námořní přítomnost v indicko-oceánském regionu se začala významně zvyšovat s rostoucími útoky námořních pirátů na obchodní lodě. Nárůst pirátských útoků v Malacké úžině byl jednou z příčin, proč čínští vládní představitelé začali upozorňovat na zranitelnost čínských národních zájmů v této oblasti. Pirátství ohrožuje bezpečnost SLOC a proplutí klíčovými škrťicími body a boj proti pirátství je jednou z aktivit, kterými se Čína snaží překonat tzv. malacké dilema (Lanteigne 2013: 296).

Znepokojivou se pro Čínu stala také situace ve vodách u Adenského zálivu. Poté co v roce 2008 došlo k únosu dvou čínských lodí somálskými piráty, vyslala čínská vláda v prosinci do oblasti tři vojenské lodě. Tato mise byla první tzv. *out of area* operací PLAN, tedy operací, která se odehrála mimo oblast Jihočínského a Východočínského moře. Zapojení PLAN do boje proti pirátům vyvolalo v mezinárodním prostředí rozruch. I přesto, že čínské námořnictvo jedná v souladu s námořními jednotkami ostatních států či organizací a nasazení jednotek proběhlo se souhlasem OSN a somálské vlády, mezi některými státy panují obavy, že vyslání jednotek PLAN do oblasti je nástrojem čínské vlády, který slouží k vytvoření trvalejší a rozsáhlejší čínské vojenské přítomnosti ve východní Africe. Čína se navzdory nepříznivé bezpečnostní situaci v oblasti snaží posílit své vztahy se Somálskem a prostřednictvím spoluúčasti na boji proti pirátství se snaží prokázat rozvoj svých námořních vojenských sil. Vyslání čínských námořních jednotek k Africkému rohu, představuje pro PLAN příležitost zlepšit své schopnosti operovat v oblastech vzdálených od čínského pobřeží. Zapojením do boje proti pirátům se také Čína prezentuje jako zodpovědná velmoc (Lanteigne 2013: 291).

Do roku 2013 bylo k somálskému pobřeží vysláno celkem 16 námořních jednotek, přičemž každá byla složena z nejméně tří lodí. Mezi tyto lodě patří nejnovější čínské torpédoorbce, fregaty a doplňovací lodě. Od roku 2008 do roku 2013 čínské námořnictvo doprovázelo 5460 obchodních lodí, z čehož bylo přibližně 2700 zahraničních lodí. Mise čínského námořnictva v oblasti Adenského zálivu patří k největším z nezávisle nasazených jednotek. Adenským zálivem každoročně propluje 1400 až 1600 čínských lodí a ochrana SLOC v této oblasti je pro Čínu vzhledem k ochraně svých ekonomických zájmů velmi důležitá (Bo 2013).

I přesto, že Čína posiluje své námořní kapacity a vytváří tzv. *blue water navy*, které je schopné působit ve vzdálených zámořských oblastech, dle mnohých autorů Čína v současné době nemá dostatečné kapacity na projekci své moci v indicko-oceánském regionu. Schopnost Číny působit v Indickém oceánu

je značně limitována velkou vzdáleností od čínských námořních vojenských základen (nejbližší čínská vojenská námořní základna se nachází na ostrově Hainan, který leží v Jihočínském moři) a k nasazení čínského námořnictva v Indickém oceánu je potřeba proplout škrtícími body, což je pro Čínu strategicky nevýhodné (Brewster 2014: 137). První čínské mise u Adenského zálivu ukázaly, že Čína nemá zkušenost s námořními operacemi mimo regionální vody a problematikým se stalo například zásobování námořních jednotek. V této době se v rámci čínského vojenskými strategy objevila debata o vytvoření vojenských námořních základen v regionu Indického oceánu, které jsou nutné pro udržení bezpečnosti čínských zájmů (Marantidou 2014: 3–4). Tyto debaty o možném vojenském pronikání do regionu Indického oceánu jsou sledovány zejména americkými a indickými strategickými analytiky. Posilování čínského vlivu v indicko-oceánském regionu pomocí diplomatických, ekonomických a vojenských prostředků bývá označováno jako strategie budování tzv. perlového náhrdelníku, které se podrobně bude věnovat následující část textu.

4.3 Strategie „perlového náhrdelníku“

Pojem *string of pearls*, spojovaný se strategií Číny budování základen táhnoucích se přes Jihočínské moře po oblast Blízkého východu, se v posledním desetiletí široce rozšířil v akademickém prostředí a je hojně využíván také v médiích. Termín se objevil ve zprávě *Energy Futures in Asia* zpracované pro americké ministerstvo obrany v roce 2004 konzultantskou společností *Booz Allen Hamilton* (Bo 2014). Stěžejním tématem zprávy bylo, že Čína v rámci projekce své moci a snahy zajištění bezpečnosti dodávek energetických surovin posiluje své ekonomické a vojenské vazby se státy v Indickém oceánu. Koncept strategie perlového náhrdelníku předpokládá, že pod záminkou budování námořní infrastruktury podél indicko-oceánského regionu může Čína uzavírat dohody s místními vládami o dvojím využití těchto zařízení, čímž by tuto infrastrukturu mohla v budoucnu využít k vojenským účelům (Mahadevan 2014: 2). Autoři zprávy předpokládali, že Čína bude budovat vojenské námořní základny podél pobřeží Indického oceánu. V současné době však existenci takových vojenských

základen nemůžeme dokázat (Marantidou 2014: 3). I přesto, že v indicko-oceánském regionu nepozorujeme budování čínských vojenských námořních základen, Čína v regionu ve velké míře investuje a některé infrastrukturní projekty jsou téměř zcela v čínských rukou. Mnozí autoři poukazují na to, že ekonomické pronikání Číny do indicko-oceánského regionu je více alarmující než posilování vojenských kapacit v oblasti. Daniel J. Kostecka, analytik *US Naval War College*, ve svém článku *Places and Bases: The Chinese Navy's Emerging Support Network in the Indian Ocean*, vyvrací domněnku, že by Čína budovala síť základen (bases), ale vytváří síť tzv. *places*, tedy míst, kde má čínské námořnictvo na základě vládních diplomatických dohod přístup k národním zařízením daných států za účelem doplnění zásob paliva, potravin, pitné vody a podobně (Kostecka 2011: 61). Čínské námořnictvo při protipirátských misích využívá zejména přístav Salalah v Ománu a Aden v Jemenu. Využit bývá také přístav Džibuti. Dalšími přístavy, které PLAN využívá, jsou přístav Colombo, Karáčí a například Singapur (Kostecka 2011: 65). Za čínské „perly“ bývají považovány čínský ostrov Hainan, kde se nachází čínská námořní základna, dále ostrov Woody Island, který je součástí Paracelských ostrovů. Významnou „perlou“ je dále bangladéšský přístav Chittagong a srílanský přístav Hambantota. Zásadním strategickým bodem je hlubokomořský přístav Gwadar v Pákistánu, který se nachází v blízkosti Hormuzského průlivu (Pehrson 2006: 3). Na pobřeží Barmy měla Čína dlouhodobě zájem o rozšíření a modernizaci přístavu Sittwe, v současné době je však za barmskou „perlu“ považován přístav Kyaukpyu.

K budování čínských „perel“ dochází prostřednictvím několika kroků. V první řadě Čína posiluje diplomatické vztahy s danou zemí, dochází k návštěvám vysoce postavených úředníků nebo představitelů státně vlastněných podniků, kteří přicházejí do země s obchodní nabídkou. Dané zemi jsou nabídnuty výhodné půjčky, granty a také technická asistence. Státy, které jsou středem čínské pozornosti, patří velmi často mezi nestabilní a ekonomicky

neprosperující země (například Pákistán, Bangladéš, Barma, Srí Lanka a další), jejichž vláda čínské investice vítá (Kim 2011: 23–24).

V souvislosti se strategií perlového náhrdelníku je velký význam přisuzován čínským investicím v rámci budování přístavu Gwadar, který se nachází v pákistánské provincii Balúčistán. Přístav Gwadar má vzhledem ke své poloze velmi strategický význam, neboť se nachází ve vzdálenosti přibližně 400 km od Hormuzského průlivu a přibližně 72 km od hranic s Íránem (Yousaf 2013). Výstavba přístavu započala v roce 2002 a v první fázi, která skončila v roce 2006, Čína poskytla 75 % veškerých finančních prostředků (Chang 2014). Od roku 2007 byl přístav spravován *Port of Singapore Authority*, v únoru roku 2013 však byla správa přístavu předána zpět do čínských rukou. Přístav se stal součástí Čínsko-pákistánského ekonomického koridoru (China Pakistan Economic Corridor – CPEC). V oblasti přístavu by měla být vytvořena speciální ekonomická zóna s podmínkami přitahujícími zahraniční investice, které by podpořily zdejší ekonomický růst (Gwadar Port Authority 2015). Balúčistán je poměrně nestabilní oblastí a čínské investice se setkávají s kritikou místních obyvatel. Pákistánský premiér Nawaz Sharif proto přislíbil udržení bezpečnosti čínských projektů (Chang 2014). Součástí projektu by mělo být i vybudování produktovodů, železnice a další infrastruktury vedoucí z Gwadaru do Ujgurské autonomní oblasti Sin-t'iang (Marantidou 2014: 6).

Přístav Gwadar je považován za jednu z čínských perel a ve spojitosti s čínskými investicemi v oblasti existovaly a existují spekulace o možném využití přístavu Gwadar pro čínské vojenské účely. Tuto myšlenku podpořil v roce 2011 projev pákistánského ministra obrany, který uvedl, že Pákistán oceňuje čínskou snahu k provozování přístavu a vybudování námořní vojenské základny. Čína v zápětí zamítla jakékoliv informace o tom, že by plánovala výstavbu vojenské základny v dané oblasti (DeSilva-Ranasinghe 2011a). Daniel J. Kostecka tvrdí, že Gwadar je pro potřeby PLAN neadekvátní a přístav Karáčí, který je největším pákistánským přístavem, je PLAN využíván ve větší míře nežli Gwadar. Přístav Karáčí disponuje lepším zázemím pro údržbu a opravu lodí

a na rozdíl od Gwadaru je oblast monitorována námořním letectvem (Kostecka 2011: 71). Pro Pákistán má však přístav Gwadar strategický význam, neboť přístav Karáčí byl blokován Indií během pákistánsko-indické války v roce 1971 a Indie vyhrožovala jeho blokadou také v roce 1999 během kárgilského konfliktu. Vzhledem k tomu, že přístavem Karáčí prochází většina námořního obchodu, je v zájmu Pákistánu část obchodu směřovat do přístavu Gwadar (Brewster 2014: 141). I přesto, že Gwadar v současné době neplní funkci námořní vojenské základny, jsou čínské aktivity v této oblasti ze strany Indie a USA sledovány s obavami. Čínské investice v Pákistánu můžeme považovat za snahu o vyvážení vlivu Indie v oblasti jižní Asie (Kim 2011: 34).

Za další čínskou „perlu“ bývá považován srílanský přístav Hambantota¹¹, který se nachází v Jižní provincii. Přístav Hambantota má vzhledem ke své poloze v blízkosti významných SLOC velmi strategickou polohu. Výstavba přístavu Hambantota započala v roce 2008 za asistence *China Harbour Engineering Company* a *Sinohydro Corporation*. Konstrukce byla z 85 % financována čínskou *Export-Import Bank of China*. První fáze projektu byla dokončena v roce 2010. Součástí projektu je vytvoření speciální ekonomické zóny (SLPA 2015). Nejvýznamnějším přístavem Srí Lanky je Colombo. Colombo se stalo často využívanou zastávkou pro doplňování paliva čínského vojenského námořnictva. Nárůst přítomnosti čínských lodí můžeme pozorovat od roku 2007, kdy se čínské námořnictvo připojilo k pákistánskému námořnímu cvičení AMAN, což bylo jedno z prvních multilaterálních cvičení, ke kterému se PLAN připojilo (Kostecka 2011: 72–73). Čína investovalo přibližně 500 milionů USD do výstavby jižního přístavního terminálu (Colombo South Container Terminal) a Čína má také rozsáhlé plány na vybudování tzv. přístavního města (Colombo Port City), přičemž hodnota investic by měla dosáhnout přibližně 1,5 miliardy USD. Tento plán byl však v březnu roku 2015 srílanskou vládou pozastaven (Chaudhury 2015). Přístav Colombo byl také na podzim roku 2014

¹¹ Oficiální název přístavu zní Magapura Mahinda Rajapaksa Port. Přístav Hambantota byl významným bodem obchodu s kořením a porcelánem a v historii byl využíván arabskými námořními obchodníky a také čínskými obchodníky (MPMC 2015).

využit dvěma čínskými ponorkami s jaderným pohonem, což mělo za následek kritiku ze strany Indie. Představitelé srílanské vlády argumentovali tím, že přístav Colombo byl od roku 2010 využit 230 válečnými loděmi různých států a zastávka čínských ponorek proto nebyla ničím výjimečným (Aneez – Sirilal 2014).

Čína své vztahy se Srí Lankou posiluje pomocí poskytování výhodných půjček, či technické asistence. Čína byla také poskytovatelem vojenské pomoci sinhálské vládě v období občanské války proti militantní separatistické skupině s názvem Tygři osvobození tamilského Ílamu (Liberation Tigers of Tamil Eelam – LTTE) a zapojila se také do postkonfliktní rekonstrukce státu (DeSilva-Ranasinghe 2011b: 62). V období občanského konfliktu Čína poskytla Srí Lance například stíhací letoun, protiletadlové zbraně, radary a další vojenský materiál. Objem finanční pomoci poskytnuté Srí Lance narostl z několika milionů USD v roce 2005 na necelou miliardu USD v roce 2008. Pro porovnání Spojené státy americké v tomto roce poskytly srílanské vládě pouze 7,4 milionu USD, neboť kritizovaly porušování lidských práv v zemi (Kaplan 2010: 195). Čína však není vázána demokratickými principy a ve své zahraniční politice jedná zcela pragmaticky, což si západní demokracie nemohou dovolit (Mahadevan 2014: 2).

K částečné revizi čínsko-srílanských vztahů došlo na počátku roku 2015, kdy byl do funkce prezidenta zvolen Maithripala Sirisena, který je kritikem předchozí vlády, v jejímž čele stál prezident Mahinda Radžapaksa. Radžapaksa je obviňován například z korupce a kritizován je také za dosazování svých rodinných příslušníků do vlivných funkcí. Je otázkou, do jaké míry se změní srílanská zahraniční politika za vlády nového prezidenta a jaký bude dopad těchto změn na čínské aktivity v zemi (Pant 2015).

Dalším státem, který bývá spojován se strategií perlového náhrdelníku, je Bangladéš. Čína na počátku 21. století vystřídala Indii v roli hlavního obchodního partnera Bangladéše a vzájemný obchod narostl z přibližně jedné miliardy USD v roce 2002 na 4 miliardy USD v roce 2008 (Chowdhury 2013).

V rámci Bangladéše bývá za čínskou „perlu“ považován hlubokomořský přístav Chittagong. Oblast přístavu by měla být pomocí železnic a silnic propojena s čínskou vnitrozemskou provincií Jün-nan, konkrétně s městem Kunming. Projekt *Kunming-Chittagong Road* byl podpořen vládami obou států v roce 2005 (Chowdhury 2013). Mezi další investice v Bangladéši patří například výstavba továrny na výrobu hnojiv v hodnotě 659 milionů USD (Devonshire-Ellis – Solstad 2013). Spolupráce s Bangladéšem je velmi silná také v bezpečnostní sféře. Čína se stala hlavním dodavatelem vojenského vybavení pro bangladéšskou armádu, zejména pro námořnictvo a letectvo (Chowdhury 2013). Například v roce 2012 Bangladéš podepsala s Čínou smlouvu o nákupu 16 stíhaček, 3 vrtulníků a dvou radarových systémů protivzdušné obrany v hodnotě přibližně 600 milionů USD (Devonshire-Ellis – Solstad 2013).

Dalším státem, ve kterém můžeme pozorovat nárůst čínských aktivit, je Barma. Ze strategického hlediska je Barma pro Čínu důležitá z toho důvodu, že jí umožňuje přístup k Indickému oceánu. Čína Barmě naopak poskytuje finanční a vojenskou pomoc. V roce 2011 vzájemný obchod dosáhl výše 3,6 miliardy USD, čímž Čína překonala Thajsko a stala se největším obchodním partnerem Barmy. Došlo také k navýšení investic v zemi a v roce 2011 čínské investice v zemi údajně tvořily 13,6 miliard USD. Tři hlavní čínské energetické společnosti, *Sinopec*, *PetroChina* a *CNOOC*, mají právo těžit v barských mořských nalezištích ropy a zemního plynu (Hilton 2013: 1–2). Skrze Barmu vede z barského pobřežního města Kyaukpyu do čínského města Kunming ropovod, jehož kapacita údajně umožňuje přepravu přibližně 20 milionů tun ropy ročně (Kopp 2012a: 30). Výstavba ropovodu započala v roce 2009 a ropovod byl plně funkční v říjnu roku 2013. Podobnou trasou vede také plynovod, který vede zemní plyn získávaný z barských pobřežních nalezišť v Bengálském zálivu. Existuje také projekt na vybudování železnice v blízkosti ropovodu, která by měla spojit pobřežní město Kyaukpyu s provincií Jün-nan (Asia News Network 2013). Oblast Kyaukpyu by také měla být jednou z barských speciálních ekonomických zón, která by měla svými podmínkami konkurovat

například Singapuru (Baffa 2013). Hlubokomořský přístav Kyaukpyu, jehož výstavba byla dokončena v listopadu roku 2014, tedy můžeme považovat za další „perlu“ v rámci perlového náhrdelníku.

Strategickou pozici mají pro Čínu také barmské Kokosové ostrovy (Coco Island), které se nacházejí v blízkosti indického souostroví Andamany a Nikobary. Existence čínské základny umístěné na Kokosových ostrovech byla dlouhodobě předmětem spekulací (Selth 2007: 3). Na ostrovech se údajně nachází sledovací zařízení, která mohou monitorovat činnost indického námořnictva a námořní provoz v oblasti Malacké úžiny. Existence či výstavba čínské vojenské základny na ostrovech však nebyla dokázána a potvrzena je výstavba letištní dráhy a další infrastruktury, která pro Indii, dle slov vrchního velitele leteckých jednotek Andamanského a Nikobarského velitelství (Andaman Nicobar Command) v současné době není znepokojující (Gupta 2014).

4.4 Čínské vztahy s ostrovními státy Indického oceánu

Čína posiluje své vztahy také s ostrovními státy, které mají v rámci Indického oceánu strategickou polohu, mezi něž patří zejména Seychely a Maledivy. Maledivy leží v blízkosti důležitých SLOC a přesto, že dlouhodobě podléhaly strategickému vlivu Indie, v posledních letech došlo k posilování vztahů Malediv s Čínou. Čína je zásadním investorem v zemi a k posílení ekonomických vztahů došlo zejména od roku 2013, kdy se do čela vlády dostal Abdulla Yameen. Čína v zemi investuje například do bytové výstavby a také do výstavby letiště. Stejně jako v ostatních případech, se dlouhodobě spekuluje o možném vojenském využití Malediv pro čínské vojenské účely (Baruah 2015). Již na konci 90. let 20. století Čína projevila zájem o výstavbu vojenské námořní základny na ostrově Marao. Základna by měla sloužit zejména pro ukotvení čínských ponorek. Informace o dohodě mezi bývalým prezidentem Malediv, kterým byl mezi lety 1978 a 2008 Maumoon Abdul Gayoom, a čínskými představiteli o výstavbě základny se opakovaně objevovaly v indických médiích již od roku 1999, existence základny však nebyla dosud potvrzena. Dle odborníků nejsou ostrovy ani vhodné na výstavbu ponorkové základny

a výstavba tohoto zařízení by významně poškodila vztahy s Indií, která je značně zapojena do ochrany národní bezpečnosti Malediv (Kostecka 2010: 9–10).

Seychely jsou dalším strategickým bodem v rámci Indického oceánu. V roce 2007 se čínský prezident Chu Ťin-tchao stal prvním čínským prezidentem, který Seychely navštívil. Během této návštěvy došlo k podpisu dohod o ekonomické a technické spolupráci (Kumar 2009). V roce 2011 se objevily informace, že vládní představitelé Seychel nabídli Číně využití přístavů pro potřeby PLAN, což vzbudilo obavy mezi americkými a indickými strategickými analytiky (Page – Wright 2011). Základna na Seychelách by byla pro Čínu strategickým opěrným bodem, vzhledem k narůstajícímu čínskému angažmá v afrických zemích, Čína však odmítá jakékoliv informace o umístění svých vojenských námořních základen v Indickém oceánu (Baruah 2015).

Čína posiluje své vztahy také s Mauriciem. Během návštěvy v roce 2009 prezident Chu Ťin-tchao přislíbil mauricijské vládě 260 milionů USD pro rozšíření národního letiště. Vzájemný obchod se mezi lety 2000 a 2008 zdvojnásobil a Čína se stala jedním z hlavních obchodních partnerů Mauriciu. Stejně jako v případě dalších ostrovních států však vzájemný obchod spočívá v exportu čínského zboží do těchto zemí a i přesto, že čínské výrobky jsou pro místní obyvatele cenově výhodné, z dlouhodobého hlediska je ohrožována místní výroba, která není schopná konkurovat levným cenám čínského zboží. Vzhledem k nárůstu objemu čínského zboží ztrácí svou pozici na místních trzích tradiční obchodní partneři těchto zemí, kterými jsou například země Evropské unie a Indie (Ancharaz – Tandrayen-Ragoobur 2010). S negativní reakcí místních pracovníků se Čína setkala na Madagaskaru, kde v cukrovaru SUCOMA spravovaného čínskou firmou ležícího v oblasti Morondava došlo v roce 2014 ke střetu mezi státními bezpečnostními jednotkami a zaměstnanci, kteří protestovali proti stávajícím pracovním podmínkám. Odpor místních obyvatel vůči čínským přistěhovalcům se následně rozšířil po celé oblasti (Sands 2014). Vzhledem k nalezištím ropy a zemního plynu v okolí Madagaskaru je však v zájmu Číny udržet s tímto státem kladné vztahy, stejně jako s dalšími státy ležícími na

pobřeží Mosambického průlivu bohatými na nerostné suroviny (Bergeron 2014: 7).

Navyšování obchodu a investic a posilování diplomatických vazeb mezi Čínou a ostrovními státy v Indickém oceánu v současné době vyvolává silnou reakci Indie, která se snaží vliv Číny vyvážit. Je však otázkou, zda Indie dokáže konkurovat ekonomickým nabídkám spojených s výstavbou infrastruktury, do kterých Čína hodlá investovat značné množství financí v rámci širokosáhlých projektů, mezi které patří například tzv. *Maritime Silk Road*.

4.5 Maritime Silk Road

V říjnu roku 2013 během návštěvy Indonésie představil čínský prezident Si Ťin-pching koncept „námořní Hedvábné stezky“ (The Maritime Silk Road – MSR) pro 21. století, který v mnohém navazuje na zmiňovanou šňůru perel (Tiezzi 2014). Starověká pozemní a námořní hedvábná stezka byly součástí významného ekonomického systému, který spojoval euroasijské obchodníky z východní Asie po oblast Středozemního moře. Význam námořní hedvábné stezky se zvýšil přibližně během 2. století našeho letopočtu, kdy se pozemní stezka začala stávat nebezpečnou z důvodu nájezdů barbarských kmenů (Buzan – Little 2000: 222).

Čína prostřednictvím MSR odkazuje na období svého námořního rozmachu, ke kterému došlo zejména na počátku 15. století za života admirála Čeng Che, přičemž uskutečněné plavby měly jak obchodní, tak i diplomatický rozměr. MSR souvisí s projektem „nové Hedvábné stezky“ (The New Silk Road/ The Silk Road Economic Belt), který se soustředí na posílení ekonomických vztahů zejména se středoasijskými republikami. Dále by projekt měl pokračovat skrze Írán, Sýrii a Turecko až do Evropy (Brugier 2014: 1). V únoru roku 2015 byl vytvořen fond pro financování výstavby infrastruktury v rámci nové Hedvábné stezky. Čína slibuje poskytnutí financí ve výši přibližně 40 miliard USD, které poskytnou banky *Export-Import Bank of China* a *China Development Bank*, správce čínských devizových rezerv a suverénní fond *China Investment*

Corporation (Ren 2015). Projekt spočívá zejména ve výstavbě silnic, železnic a letišť. Posilování obchodních vztahů by také mělo umožnit export většího množství produktů z oblasti Sin-ťiang, přičemž již zhruba 78 % zboží vyrobeného v této oblasti putuje směrem do středoasijských zemí (Brugier 2014: 2). Cílem čínské vlády je celou oblast ekonomicky i politicky stabilizovat, čemuž by měl projekt pomoci. Stěžejním cílem projektu je samozřejmě zajištění čínské energetické bezpečnosti, neboť středoasijské republiky jsou bohaté na ropu a zemní plyn. V posledních letech narůstá import energetických surovin do Číny zejména z Kazachstánu a Turkmenistánu. Navazování a posilování partnerství se středoasijskými státy v různých sférách je základním stavebním kamenem projektu *Silk Road Economic Belt* (Dickey 2014: 3).

Námořní hedvábná stezka by měla začínat v provincii Fu-ťien, konkrétně v největším městě této provincie Čchuan-čou, přes které procházel značný podíl obchodu s hedvábím. Následně by MSR měla pokračovat směrem k Indonésii, dále skrze Indický oceán do Nairobi a odtud kolem Afrického rohu do Středomoří, přičemž pomyslným konečným bodem jsou italské Benátky¹² (Brugier 2014: 2).

V případě MSR se Čína primárně soustředí na posílení spolupráce se státy ASEAN. Čína má s mnoha státy ASEAN nevyřešené teritoriální spory¹³, projekt by proto mohl sloužit k posílení vzájemné důvěry. Státy ASEAN projekt vítají kladně. Objevují se však také obavy z přílišného posílení čínského postavení v regionu (Chaturvedy 2014: 17). Velké množství investic by mělo směřovat také na africký kontinent, kde se Čína již podílí na výstavbě přístavů a další infrastruktury například v Mozambiku, Tanzanii a Keni (Tiezzi 2015a). Čínské investice přinášejí zemím řadu výhod, v mnoha případech je však Čína tou stranou, která z investice těží nejvíce. Kritizováno bývá například to, že na výstavbě projektů se z velké části podílejí čínští zaměstnanci, přičemž lokální

¹²Projekt navazuje na pozemní hedvábnou stezku. Projekty New Maritime Silk Road a The New Silk Road Economic Belt bývají také označovány jako „One Road, One Belt“ projekt.

¹³ Největším územním sporem je oblast Jihočínského moře, oblasti bohaté na nerostné suroviny, ve které si dělají územní nároky mnohé státy. Mezi hlavní aktéry konfliktu patří Čína, Vietnam, Tchaj-Wan, Malajsie, Filipíny a Brunej (Suchánek 2010: 89).

obyvatelstvo má z projektu minimální přínos (Tiezzi 2015b). Do stavby projektů jsou zapojeny zejména čínské firmy, velký podíl financí poskytnutých dané zemi se tedy následně vrací do Číny (Kim 2011: 27).

Koncept MSR klade důraz na spolupráci a vytváření vzájemné důvěry. Čína se snaží prezentovat posilování své pozice v regionu spíše jako příležitost než jako hrozbu. Z projektu by měly mít užitek všechny zúčastněné strany a prostřednictvím projektu by mělo dojít k posílení obchodních vztahů, rozšíření technické a vědecké spolupráce. Dále by mělo dojít také k sociální a kulturní výměně a posílena by měla být také bezpečnostní spolupráce (Chaturvedy 2014: 13). Čína v souvislosti se svými projekty iniciovala vytvoření Asijské investiční banky pro infrastrukturu (Asian Infrastructure Investment Bank – AIIB) s počátečním kapitálem 50 miliard USD, která bude financovat projekty zaměřené na výstavbu infrastruktury v asijsko-pacifickém regionu. Dohodu o vzniku AIIB podepsalo v říjnu roku 2014 celkem 21 asijských států, přičemž o členství v březnu roku 2015 zažádala Velká Británie a následně další evropské státy, což se stalo terčem kritiky ze strany Spojených států amerických (BBC 2015). Za vznikem této banky je také snaha konkurovat Asijské rozvojové bance (Asian Development Bank – ADP), ve které je dominantním aktérem Japonsko, které disponuje téměř dvojnásobně větším hlasovacím podílem, nežli Čína (The Economist 2014).

Projekt MSR dosud nemá konkrétní podobu, Čína v současné době vede jednání s jednotlivými zeměmi o jejich zapojení. Do projektu MSR byla přizvána i Indie, která se sice stala členem AIIB, ale vzhledem k nedostatku informací o tom, jakým způsobem bude projekt naplněn, se indičtí představitelé o spolupráci zatím nevyjádřili jednoznačně. Projekt by Indii přinesl řadu ekonomických příležitostí, mnohými analytiky je však projekt viděn jako snaha Číny ještě více zvýšit svůj vliv v regionu (Singh 2014: 135). Projekt MSR se v mnohém podobá tzv. strategii perlového náhrdelníku a některými autory je výraz *Maritime Silk Road* pouze novým čínským názvem pro aktivity, které

dosud byly například americkými a indickými analytiky spojovány s termínem *String of Pearls* (Tiezzi 2014).

Posilování obchodních vztahů se státy ležícími na pobřeží Indického oceánu vyvolává obavy zejména v Indii, která má ambice být regionálním hegemonem a pronikání Číny do indicko-oceánského regionu považuje za ohrožování svých národních zájmů. Otázka, jakým způsobem Indie reaguje na čínské aktivity, bude předmětem následující kapitoly.

5. Geopolitické zájmy Indie v regionu Indického oceánu

Stejně jako Čína patří i Indie mezi státy, které v posledních dekadách zaznamenaly rapidní ekonomický růst a jejichž role v mezinárodní politické sféře se navyšuje. Mezi současné hlavní indické cíle patří zajištění velmocenského postavení v jižní Asii, získání většího vlivu na globální úrovni a udržení ekonomického růstu, který je podmíněn zajištěním a ochranou energetických zdrojů (DeSilva – Ranasinghe 2011c: 1). Aspirace stát se velmocí na globální úrovni, můžeme v zahraniční politice Indie pozorovat již dlouhodobě, přičemž zásadní zlom v zahraniční politice nastal na počátku 21. století, kdy se Indie stala členem fór IBSA a BRICS¹⁴ sdružující regionální velmoci (Ogden 2011: 9). V posledních letech se Indie snaží také oživit regionální spolupráci v rámci IORA, BIMSTEC či SAARC, což souvisí se snahou Indie zastávat roli regionálního hegemona, neboť spolupráce v rámci těchto organizací nebyla doposud považována za příliš efektivní i vzhledem k nízkému zájmu Indie spolupracovat v rámci těchto institucí (Abdenur – Neto 2014: 11).

Získání větší mezinárodní podpory a uznání se stalo také zásadním zahraničněpolitickým cílem Nárendry Módího, který je od května roku 2014 indickým premiérem (Khandekar 2014: 1). Vláda premiéra Módího také klade důraz na aktivnější roli Indie v ekonomické a bezpečnostní sféře v indicko-oceánském regionu (Mohan 2015). Indický oceán nabízí Indii prostor, kde Indie může posilovat svou mocenskou pozici. Mnozí indiští představitelé poukazují na to, že Indický oceán jako jediný světový oceán nese název státu a Indický oceán by měl být proto viděn jako oceán, který náleží právě Indii (Berlin 2006: 60).

5.1 Bezpečnostní hrozby Indie v regionu Indického oceánu

David Scott, který se ve svých textech dlouhodobě věnuje Indii a jejímu mocenskému růstu, definuje čtyři zásadní hrozby, které ohrožují indické národní zájmy v regionu Indického oceánu, jako následující: 1. přerušení plynulé

¹⁴Dialogové fórum IBSA, které sdružuje Indii, Brazílii a Jihoafrickou republiku bylo založeno v roce 2003. BRICS je označení společného hospodářského uskupení Brazílie, Ruska, Indie, Číny a Jihoafrické republiky, která se stala členem tohoto uskupení v roce 2011.

námořní dopravy; 2. šíření terorismu; 3. tradiční hrozbu v podobě Pákistánu; 4. rostoucí přítomnost Číny v regionu (Scott 2013: 6–7).

Zásadním důvodem, proč se Indie více angažuje v indicko-océánském regionu je tedy snaha o zajištění námořní bezpečnosti. Stejně jako v případě Číny je Indie značně závislá na námořní dopravě zboží a energetických surovin. Indie prošla v 90. letech 20. století řadou liberalizačních reforem, které vedly k přílivu přímých zahraničních investic do země. Průměrný roční růst HDP na počátku se v 90. letech pohyboval kolem 5 % a na počátku 21. století kolem 8,7 % (Blecha 2010: 79–80). Světovou finanční krizí v roce 2008 byla zasažena i ekonomika Indie, v současné době se však průměrný roční růst HDP pohybuje kolem 7,5 % (The Economist 2015). Indický ekonomický růst zvyšuje potřebu energetických surovin a v roce 2013 byla Indie čtvrtým státem s největší spotřebou ropy a zemního plynu, přičemž domácí produkce energetických surovin zdaleka nedosahuje výše poptávky. V roce 1990 přibližně 43 % spotřebované ropy pocházelo z dovozu, do roku 2012 závislost na dovezené ropě narostla na 71 %. Přibližně 62 % dovážené ropy pochází ze zemí Blízkého Východu. V posledních letech však narůstá import ropy ze zemí Latinské Ameriky, zejména Venezuely. I přes velké zásoby uhlí, je Indie třetím největším světovým dovozcem této suroviny, která je v současné době hlavním energetickým zdrojem v zemi, přičemž 55 % uhlí je dováženo z Indonésie, 23 % z Austrálie a 14 % z Jihoafrické republiky (EIA 2014b).

Zajištění indické ekonomické a energetické bezpečnosti značně souvisí s udržení bezpečnosti SLOC a tzv. škrťících bodů. Indie posiluje vztahy se státy ležícími v blízkosti důležitých námořních tras a průlivů, například s Íránem a Ománem (Hormuzský průliv), Jihoafrickou republikou a Mosambikem (Mys Dobré naděje, Mosambický průliv) a například se Singapurem a Thajskem v Malacké úžině a také se zapojuje do boje proti námořnímu pirátství (Berlin 2011: 10).

Kromě námořního pirátství, které ohrožuje světový námořní obchod, má Indie dále obavy také z námořního terorismu a využití námořních cest teroristy, neboť v listopadu roku 2008 došlo v Bombaji k útokům ze strany pákistánských teroristů, přičemž někteří z nich se na dané místo dopravili loděmi (Scott 2013: 6). Šíření vlivu teroristických skupin, jakými jsou například Al-Káida či Jemmah Islamiah, je pro Indii zásadním bezpečnostním problémem. Šíření islámských extremistů zejména z Pákistánu bylo jedním z důvodů pro vytvoření námořní základny na Lakadivských ostrovech (viz níže) a z obavy ze šíření vlivu těchto skupin Indie také posiluje vztahy s Maledivami a Seychelami (Scott 2013: 7).

Tradiční bezpečnostní hrozbu pro Indii představuje Pákistán. Vzájemné vztahy těchto států jsou dlouhodobě napjaté. Zásadním předmětem sporu mezi těmito státy je území Džammú a Kašmír. Tento spor několikrát vyústil v ozbrojený konflikt, přičemž k poslednímu zásadnímu střetu došlo v roce 1999 během války v Kárgilu. Indicko-pákistánský vztah je napjatý také z důvodu jaderného soupeření mezi zeměmi a právě jaderné testy, které obě země provedly v roce 1998, stály za zhoršením vzájemných vztahů. Indie dále velmi negativně hodnotí posilování vztahů mezi Pákistánem a Čínou (viz níže). I přesto, že se představitelé obou Pákistánu a Indie snaží navzájem budovat důvěru, vzájemný vztah zůstává spíše nepřátelský (Blecha 2010: 91–92).

Indie je dále znepokojena přítomností extra-regionálních mocností v regionu Indického oceánu. Již Džaváharlál Néhrú, který byl prvním indickým premiérem, poukázal na to, že jakákoliv mocnost kontrolující Indický oceán má v rukou indický obchod a také samotnou nezávislost Indie (Berlin 2011: 4). Řada extra-regionálních aktérů se v posledních letech snaží posílit svou přítomnost v Indickém oceánu, přičemž pro Indii je nejvíce znepokojující pronikání Číny do regionu. Indie chápe čínské pronikání do regionu jako snahu o to zabránit Indii stát se vedoucí mocností v regionu Indického oceánu (Brewster 2014: 143). Posilování vztahů Číny se sousedními státy Indie je mnohými indickými strategy viděno jako dlouhodobá strategie vedoucí k obklíčení Indie (Jain 2010: 135). Narůstající čínský vliv v indicko-oceánském regionu se stal jedním z důvodů,

proč se Indie snaží posilovat vztahy se státy ležícími v regionu a posiluje své námořní kapacity (Abdenur – Neto 2014: 9). Čínské pronikání do regionu Indického oceánu a to, jakým způsobem jsou čínské aktivity prezentovány v indickém strategickém prostředí, je nutné vnímat v kontextu vývoje vzájemných vztahů obou států. Následující podkapitola se proto bude věnovat zásadním proměnám indicko-čínských vztahů od poloviny 20. století.

5.1.1 Indicko-čínské vztahy

Vztahy mezi Indií a Čínou zásadně ovlivňují vzájemné hraniční spory, které vedly k čínsko-indické válce v roce 1962¹⁵. Konflikt proběhl ve východní oblasti Arunáčalpradéš a v oblasti plošiny Aksai Čin, která hraničí s Kašmírem, Tibetem a čínskou Ujgurskou autonomní oblastí Sin-ťiang¹⁶ (Mohan 2008: 43–45). I přesto, že po konci studené války došlo ke zlepšení vzájemných vztahů, nevyřešené hraniční spory i nadále posilují vzájemnou nedůvěru mezi oběma státy. Dle indického ministerstva vnitra v posledních letech došlo k navýšení počtu proniknutí čínských vojenských jednotek na indické území, což má negativní vliv na vzájemné vztahy (Ayres 2014).

Indie také velmi negativně vnímá posilování čínsko-pákistánských vztahů, ke kterému dochází již od 60. let 20. století. Pevný vztah s Pákistánem a rozsáhlé investice v zemi Čína chápe jako prostředek k vyvažování Indie. Dle indických představitelů představuje čínská podpora Pákistánu trvalý prvek nestability v regionu Jižní Asie a širším okolí a čínské dodávky vojenského materiálu a technologií Pákistánu budou mít i nadále negativní dopad na vzájemnou důvěru mezi Indií a Čínou. Upevňování pákistánsko-čínských vztahů je jedním z důvodů, proč Indie začala posilovat své vztahy se Spojenými státy americkými (Jain 2010: 145).

¹⁵ Indie trvá na vymezení hranice odpovídající tzv. MacMahonově linii, která byla vytyčena Brity v roce 1914, Čína však s tímto vymezením nesouhlasí. V současné době hranice mezi státy v této oblasti tvoří tzv. linie aktuální kontroly (Line of Actual Control), přičemž konflikt nebyl dosud vyřešen (Blecha 2010: 88)

¹⁶ Již čínská invaze v Tibetu v roce 1950 vytvořila mezi Čínou a Indií míru napětí, ovšem v roce 1954 byla mezi zeměmi podepsána tzv. smlouva o přátelství.

K výraznému zlepšení vztahů mezi Indií a Čínou došlo v roce 2005, kdy byla podepsána dohoda o Strategickém a kooperativním partnerství pro mír a stabilitu (Strategic Cooperative Partnership for Peace and Prosperity). Významným krokem bylo také otevření koridoru v Nathu La mezi indickým státem Sikkim a Tibetem v roce 2006. Na počátku 21. století také došlo k výraznému růstu bilaterálního obchodu (Jain 2010: 142–143). V roce 1999 vzájemný obchod nedosahoval ani výše 2 miliard USD, v roce 2005 tvořil 18 miliard USD a v roce 2013 tvořil již 65 miliard USD a Čína se tak stala hlavním indickým obchodním partnerem (Krishnan 2014). Indie a Čína mají jako dvě největší rozvojové země řadu společných či podobných zájmů, při jejichž naplňování mohou spolupracovat. Například v rámci uskupení BRICS země usilují o přeměnu globálních finančních institucí, Mezinárodního měnového fondu, Světové banky a Světové obchodní organizace, ve kterých mají dominantní postavení Spojené státy americké (Blecha 2010: 88). I přes značné zlepšení indicko-čínských vztahů v posledních jsou obě země nadále vzájemnými rivaly (Berlin 2011: 5). Indie a Čína vzájemně soupeří o geopolitický vliv v rámci širšího indo-pacifického regionu. Existuje mnoho názorů na to, jakým směrem se budou indicko-čínské vztahy vyvíjet, většina autorů však předpokládá nárůst rivality mezi zeměmi, neboť primárním zájmem obou zemí je zajištění energetické bezpečnosti, což spočívá v získání přístupu k novým nalezištím energetických surovin, kterých je na světě omezené množství (Blecha 2011: 43).

Můžeme říci, že indická strategie pro minimalizování a kontrolu čínského vlivu v regionu Indického oceánu spočívá v posilování svých námořních vojenských kapacit, což je součástí tzv. vnitřního vyvažování a také pomocí navazování bezpečnostních vztahů s dalšími mocnostmi, například Spojenými státy americkými, což můžeme považovat za tzv. vnější vyvažování (Scott 2013: 22–23).

5.2 Indické námořnictvo a jeho role v Indickém oceánu

Indie je dominantní mocností Indického subkontinentu. Přestože většina hranic Indie má oceánský charakter, indiští stratégové se v minulosti zaměřovali

převážně na vojenské hrozby, které národní bezpečnost ohrožovaly pozemní cestou¹⁷. Značný obrat Indie k Indickému oceánu a posilování námořních kapacit můžeme pozorovat od počátku 21. století. V roce 2003 tehdejší indický premiér Atal Biháří Vádžpejí upozornil na narůstající význam Indického oceánu pro bezpečnostní zájmy Indie. V roce 2004 nastupující premiér Manmóhan Singh zdůraznil, že indické bezpečnostní strategické myšlení by se mělo ve velké míře přeorientovat na region Indického oceánu, přičemž v tomto roce byla představena nová námořní strategie (viz níže). V roce 2009 premiér Singh prohlásil, že Indie by se měla stát nejvýznamnější námořní mocností v indicko-oceánském regionu a měla by se stát zásadním aktérem v udržování námořní bezpečnosti regionu. V roce 2012 indický ministr obrany prohlásil, že díky strategické pozici Indie v Indickém oceánu ve spojení s profesionálním námořnictvem je Indie schopna hrát vedoucí roli při zajišťování míru a stability v regionu (Scott 2013: 4). Na základě průzkumu veřejného mínění indických občanů, který v roce 2013 zrealizoval australský think-tank *Lowy Institute for International Policy*, přibližně 76 % dotázaných souhlasilo s tím, že indické námořnictvo by mělo být nejsilnějším námořnictvem v regionu Indického oceánu (Medcalf 2013: 9).

V posledním desetiletí Indie můžeme pozorovat dramatický růst indických výdajů na obranu, díky kterým se z tzv. *brown water navy*, tedy námořnictva působícího v pobřežních a říčních oblastech, stalo tzv. *blue water navy*, schopné působit na volném moři (Romancov 2004: 24). Indické námořnictvo se stalo důležitým nástrojem zahraniční politiky Indie a důkazem rostoucí vojenské moci Indie. Již v 70. letech Indie zahájila program *Advanced Technology Vessels*, který se soustředil na výrobu ponorek s jaderným pohonem a významným se pro Indii stal rok 2009, kdy byla dokončena první jaderná ponorka vyrobená právě v Indii (Nizamani 2014: 69). Do roku 2022 by Indie chtěla disponovat třemi letadlovými loděmi, které můžeme považovat za znak mocenského postavení

¹⁷ Z historického hlediska byla Indie přibližně do konce 13. století n. l. považována za námořní mocnost. Západní i východní pobřeží bylo prostřednictvím obchodu propojeno se zeměmi Blízkého Východu, Středomoří a asijskými zeměmi na východě (Nizamani 2014: 67–68). V posledních staletích byla země považována za kontinentální mocnost, přičemž od konce 20. století se indiští vojenští představitelé začali soustředit na posilování námořních kapacit Indie.

země (Brewster 2014: 135). Indie v současné době disponuje dvěma letadlovými loděmi, kterými jsou INS Viraat a INS Vikramaditya. V roce 2009 započala konstrukce letadlové lodi INS Vikrant, která by měla být plně funkční v roce 2018. Vybudování vlastní letadlové lodi dříve než Čína se pro Indii stalo předmětem prestiže (IISS 2014: 212–213). Narůstající význam indického námořnictva pro dosažení národních zájmů Indie dokazují také indické námořní doktríny z let 2004 a 2007. Tyto doktríny se zásadně liší od námořní vojenské strategie z roku 1998, která se soustředila především na obranu indického pobřeží (Scott 2013: 5). Námořní doktrína z roku 2004 kladla důraz na vytvoření námořnictva schopného působit na širém moři a doktrína z roku 2007 klade větší důraz na posílení role indického námořnictva v regionu. V rámci textu doktríny z roku 2007 je zdůrazněn narůstající vliv Indie v mezinárodní politické a ekonomické sféře a s tím spojenou snahu o udržení bezpečného a stabilního mezinárodního prostředí. V doktríně je dále zdůrazněna důležitost udržení bezpečnosti klíčových škrťících bodů, zajištění energetické bezpečnosti, využití námořnictva v případě konfliktu¹⁸, ale také využití námořnictva pro mírové účely, například při humanitární asistenci (Ministry of Defence 2007).

5.2.1 Indické námořní základny a strategický význam ostrovních území Indie

Indie disponuje řadou strategicky umístěných námořních základen. Na pevninském území Indie se nacházejí celkem tři námořní velitelství. Východní námořní velitelství (Eastern Naval Command) se nachází ve Visakhapatmanu ve státě Ándhrapradéš. V roce 2005 mělo toto velitelství na starost 30 válečných lodí, v roce 2011 jejich počet narostl na 50 lodí. V námořní základně Visakhapatman jsou také umístěny ponorky s jaderným pohonem (Scott 2013: 10). Jižní námořní velitelství (Southern Naval Command) se nachází v Kóčinu ve státě Kérala. Západní námořní velitelství (Western Naval

¹⁸Indické námořnictvo hrálo v minulosti významnou roli v rámci konfliktů s Pákistánem. Jak již bylo zmíněno, v roce 1971 Indie úspěšně blokovala pákistánský přístav Karáčí a blokadou tohoto přístavu vyhrožovala i v roce 1999, přičemž dle některých autorů tato výhrůzka byla důležitým faktorem, proč Pákistán stáhl své vojenské jednotky. Primárním úkolem indického námořnictva je tedy zadržování Pákistánu (Brewster 2014: 141).

Command) se nachází v Bombaji ve státě Maháráštra. V roce 2005 byla dokončena výstavba námořní základny Kadamba, která se nachází v blízkosti města Karwar ve státě Karnátaka a v roce 2013 zde bylo umístěno 11 válečných lodí (Scott 2013: 9–10).

V roce 2001 bylo ve městě Port Blair, které leží v jižní části Andamanských ostrovů, zřízeno nové velitelství *Andaman and Nicobar Command*. Andamany a Nikobary ležící v Bengálském zálivu mají velmi strategickou polohu. Na ostrovech se nachází několik námořních základen a také leteckých základen, jejichž úkolem je monitorování oblasti Malacké úžiny a také tzv. *Six Degree Channel*, který odděluje Nikobarské ostrovy od Indonésie. I přesto, že v roce 2004 byly ostrovy silně zasaženy vlnou tsunami, základny byly velmi rychle obnoveny a došlo k rozšíření základen. V roce 2012 byla například dokončena výstavba námořní letecké základny Baaz v zálivu Campbell na ostrově Velký Nikobar (Great Nicobar), která se nachází nejbližší Malacké úžině (Scott 2013: 11). Andamany a Nikobary se nacházejí v blízkosti barmských Kokosových ostrovů, které jsou dlouhodobě předmětem spekulací o umístění čínských radarů umožňujících sledovat námořní aktivity Indie a dalších států v oblasti. Do roku 2005, kdy došlo ze strany barmské vlády k pozvání indického námořnictva k prohlídce ostrovů, byla však existence čínské základny považována mezi indickými představiteli za fakt. V současné době, jak již bylo zmíněno, není existence čínského monitorovacího zařízení na ostrovech potvrzena, ale rozmístění monitorovacích zařízení při barmském pobřeží nemůže být ani vyloučeno (Selth 2007: 22)

Strategickou pozici Indie v Indickém oceánu dále posilují Lakadivy, které se nacházejí v Arabském moři. V roce 2012 byla na ostrově Kavaratti, který je součástí Lakadivského souostroví, vytvořena základna Dweeprakshak, která spadá pod Jižní námořní velitelství. Tato základna umožňuje Indii sledovat dění v Arabském moři a její vznik byl podnícen zmíněnými teroristickými útoky na Bombaj a narůstající mírou pirátských útoků v somálských vodách. Mezi jednotlivými ostrovy se nachází tzv. *Nine Degree Channel*, kterým pluje většina

obchodních lodí směřujících do Indie a k východní a jihovýchodní Asii (Scott 2013: 10). Vytvářením nových námořních základen a velitelství Indie posiluje svou strategickou pozici v Indickém oceánu. Rozložení námořních sil v oblasti umožňuje Indii efektivně působit například v boji proti námořnímu pirátství v oblasti Adenského zálivu.

Adenským zálivem je do Indie ročně přepravováno zboží v hodnotě přibližně 50 miliard USD a exportní zboží z Indie v hodnotě přibližně 60 miliard USD (Business Standard 2013). V zájmu ochrany svých občanů a obchodních lodí, poté co byla v září roku 2008 napadena loď s 18 Indy na palubě, vyslala Indie v říjnu do oblasti námořní jednotky, které doprovázejí jak indické, tak zahraniční lodě¹⁹ (Indian Navy 2015a). V rámci boje proti pirátským aktivitám Indie spolupracuje například s Džibutskem, které umožňuje indickému námořnictvu využít místních přístavů. Od roku 2009 také Indie mnohem častěji vysílá námořní hlídky do pobřežních vod států Maledív, Seychel a Mauriciu, které nemají dostatečné kapacity efektivně kontrolovat své rozlehlé exkluzivní ekonomické zóny (Gokhale 2011).

Indie využívá svého námořnictva také při poskytování humanitární pomoci. Indické námořnictvo sehrálo zásadní roli například při poskytování pomoci zemím zasažených tsunami v roce 2004. Směrem k Maledívám, Srí Lance a Indonésii bylo následně vysláno celkem 27 válečných lodí a přibližně 5000 osob, které pomáhaly zasaženým zemím. Indické námořnictvo bylo nasazeno také v rámci poskytnutí humanitární pomoci Bangladéši v roce 2007, poté co zde udeřil cyklon Sidr a v roce 2008 byla pomoc poskytnuta Barmě poté, co její pobřeží zasáhl cyklon Nargis (Scott 2013: 17).

Význam indického námořnictva v rámci ochrany civilních občanů²⁰ byl prokázán také například během evakuace osob z konfliktem rozvráceného

¹⁹ Mezi lety 2008 a 2011 bylo indickým námořnictvem doprovázeno přibližně 1600 lodí, z toho 175 indických, neboť Indie přepravuje zboží především na lodích pod vlajkou jiných států (Gokhale 2011).

²⁰ Podobně jako v případě Číny narůstá i počet indických obyvatel žijících v zahraničí, přičemž sedm z deseti největších indických diaspor se na základě statistiky ministerstva zahraniční (Ministry of Overseas Indian Affairs) nachází v zemích ležících na pobřeží Indického oceánu a to konkrétně v Barmě,

Jemenu, kdy byli indiští občané na počátku dubna roku 2015 na lodi INS Sumitra přepraveni z Adenu do Džibutska (The Indian Express 2015). Schopnost indického námořnictva v případě přírodní katastrofy a podobně včas a efektivně jednat, posiluje roli Indie jako zodpovědné velmoci. Svě mocenské postavení Indie zvyšuje také pořádáním řady námořních cvičení.

5.2.2 Námořní cvičení

Indie v posledních dekádách posiluje bezpečnostní vztahy s mnohými regionálními i extra-regionálními mocnostmi prostřednictvím společných bilaterálních či multilaterálních námořních cvičení. Mezi nejvýznamnější z nich patří námořní cvičení *Malabar*, které se poprvé konalo v roce 1992 za účasti indického a amerického námořnictva. Cvičení *Malabar* se koná každoročně (s výjimkou let 1998 až 2001²¹) nejčastěji v Bengálském zálivu a Arabském moři. Již v roce 2007 bylo ke spoluúčasti přizváno Japonsko, Austrálie a Singapur. Rozšíření námořního cvičení o další členy kritizovala Čína. Japonsko se znovu zúčastnilo cvičení v letech 2009, 2014 a je pravděpodobné, že se cvičení bude účastnit i v dalších letech, vzhledem k posilování indicko-japonské spolupráce v bezpečnostních otázkách (Pandit 2014a). Posilování námořní spolupráce mezi těmito státy dokazuje bilaterální cvičení s názvem JIMEX (Japan India Maritime Exercise), které se konalo poprvé v roce 2012 u japonského pobřeží v blízkosti Tokia (Nizamani 2014: 76).

Další významné cvičení, které se koná od roku 1995 jednou za dva roky v Andamanském moři, nese název *Milan*. V roce 2014 se tohoto cvičení zúčastnilo celkem 17 zemí ležících nejen na pobřeží Indického oceánu, ale také například Filipíny a Kambodža²². Pořádání cvičení *Milan* bývá považováno za důkaz toho, že je Indie aktivní a vedoucí mocností Indického oceánu (Scott 2013:

Malajsii, Saudské Arábii, Spojených arabských emirátech, Srí Lance, Jihoafrické republice a Mauriciu (MOIA 2012).

²¹ V tomto období byla spolupráce mezi Indií a Spojenými státy americkými přerušena z důvodu uskutečnění indického jaderného testu v roce 1998. Po teroristických útocích, kterým došlo 11. září 2001 ovšem byla spolupráce s Indií opět obnovena.

²² Námořního cvičení se zúčastnila Austrálie, Bangladéš, Barma, Filipíny, Indie, Indonésie, Kambodža, Keňa, Malajsie, Maledivy, Mauricius, Nový Zéland, Seychely, Singapur, Srí Lanka, Tanzanie a Thajsko (Indian Navy 2015b).

19). Od roku 1993 Indie pořádá námořní cvičení s Francií pod názvem *Varuna*. S britským námořnictvem Indie spolupracuje v rámci cvičení *Konkan*. Námořní cvičení s Ruskem nese název *Indra* a konalo se v roce 2003, 2006 a 2009. Od roku 1994 dochází ke společným cvičením SIBMEX (Singapore-Indian Maritime Bilateral Exercise) indického a singapurského námořnictva. Indie se také účastní námořního cvičení IBSAMAR společně s Brazílií a Jihoafrickou republikou²³, které je součástí spolupráce těchto zemí v rámci fóra IBSA (Scott 2013: 19). Společná cvičení Indie od roku 2003 pořádá také například s Ománem (Berlin 2011: 12).

Konáním námořních cvičení s přátelskými státy Indie dochází k posílení vzájemných bezpečnostních vztahů. Rozšiřování cvičení o další státy z jihovýchodní a východní Asie je však často terčem kritiky ze strany Číny. Zejména cvičení *Malabar* v roce 2007 bylo ze strany čínských vládních představitelů vnímáno jako snaha o vyvážení vlivu Číny. I přesto, že indiští vládní představitelé ujišťovali své protějšky v Pekingu, že Indie nevytváří žádnou bezpečnostní alianci, čínští představitelé chápali rozšířené cvičení za snahu o obklíčení či zadržování Číny (Ghoshal 2013: 76–77). Čína kritizovala také tzv. čtyřstranný bezpečnostní dialog (Quadrilateral Security Dialogue) mezi Spojenými státy americkými, Indií, Japonskem a Austrálií, který byl vytvořen v roce 2007. V čínském tisku se objevily názory, že i přesto, že dané státy tvrdí, že cílem společných cvičení je zlepšení kooperace například v boji proti terorismu, pirátství a podobně, ve skutečnosti jsou zaměřené proti Číně, Pákistánu a dalším státům (Ghoshal 2013: 78–79).

²³ Jihoafrická republika je jedním z mála států afrického kontinentu, který má relativně silné námořnictvo v porovnání s ostatními africkými státy. Jihoafrické námořnictvo se například zapojilo do boje proti námořnímu pirátství v oblasti Mosambického průlivu. Kapacity jihoafrického námořnictva jsou však značně omezené a v současné době mezi jihoafrickými strategy existuje debata o navýšení jihoafrických námořních kapacit (Baker 2012: 151–152).

5.3 Vztahy Indie s vybranými státy regionu Indického oceánu a vyvažování čínského vlivu v regionu

Pronikání Číny do regionu Jižní Asie a indicko-oceánského regionu je jedním z důvodů, proč se Indie snaží zlepšovat své vztahy se sousedními státy. Vzhledem k tomu, že Indie se dlouhodobě snaží posílit svou roli v tomto regionu a chce být viděna jako regionální hegemon, nemůžeme chápat kroky, které Indie činí, pouze ve vztahu k čínským aktivitám v regionu, ale také jako snahu o projekci svých narůstajících mocenských kapacit, které souvisí s ekonomickým růstem země v posledních desetiletích. Mnohé indické aktivity v regionu Indického oceánu však bývají prezentovány jako snaha o vyrovnání vlivu Číny. Následující podkapitoly budou věnovány tomu, jakým způsobem Indie reaguje na čínské aktivity spojené s tzv. strategií perlového náhrdelníku, na posilování čínských vazeb s ostrovními státy Indického oceánu a také reakci na tzv. *Maritime Silk Road*.

5.3.1 Infrastrukturní projekty v Barmě a Íránu – reakce na čínské „perly“ Kyaupyu a Gwadar?

Indická snaha o vyvážení čínského pronikání do indicko-oceánského regionu může být pozorována například v Barmě. Do roku 1993 Indie podporovala demokratická hnutí v Barmě, ale poté svůj vztah přehodnotila a začala, stejně jako Čína, podporovat vládnoucí vojenskou juntou. Indii, která se prezentuje jako největší demokracie světa, bylo ze strany západu vyčítáno, že nemá v Barmě potřebu šířit demokratické hodnoty (Mohan 2008: 55).

Jak již bylo zmíněno, Čína se stala zásadním investorem výstavby hlubokomořského přístavu Kyaupyu a další infrastruktury spojující Kyaupyu s Kumnigem. Za indickou reakci na čínské aktivity v Barmě můžeme považovat financování výstavby hlubokomořského přístavu Sittwe, jehož výstavba je součástí budování rozsáhlého Kaladanského dopravního projektu (Kaladan Multi-Modal Transit Transport Project), který by měl posílit obchodní spojení mezi východním pobřežím Indie, konkrétně s přístavním městem Kalkata,

vnitrozemským státem Mizoram a západním pobřežím Barmy. Kaladanský projekt by měl Indii sloužit k posílení vztahů s jihovýchodní Asií a spolupráce s Barmou byla na základě dohody schválena v roce 2009. První fází tohoto projektu je výstavba přístavu Sittwe, která započala v roce 2010 a měla by být kompletní v květnu roku 2015. Druhá fáze spočívá v odbahnění a rozšíření řeky Kaladan a zajištění systému vnitrozemské lodní dopravy a výstavbě přístavu a překladiště v městě Paletwa. Cílem třetí fáze je vybudování dálnice směřující z města Paletwa k indicko-barmské hranici. Poslední fází je vybudování dálnice ve státě Mizoram, která by navazovala na existující indickou národní dálnici. Celý projekt by měl být dokončen v roce 2015 a předpokládané investice Indie dosahují výše 214 milionů USD (Kaladan Movement 2015).

Vzhledem k tomu, že o přístav Sittwe, který leží nedaleko od přístavu Kyaukpyu, se Čína dlouhodobě zajímala, můžeme říci, že smlouva mezi Indií a Barmou o výstavbě přístavu Sittwe má pro Indii v rámci vyvažování Číny zásadní strategický význam. S Kaladanským projektem jsou ovšem spojeny pochybnosti o jeho dopadech na místní obyvatelstvo a životní prostředí i přesto, že by projekt měl zvýšit počet pracovních příležitostí (Tharukia 2014). V roce 2013 také došlo z indické a barmské strany ke stanovení společného cíle, a to zvýšení vzájemného obchodu na 3 miliardy USD do roku 2015. V roce 2012 společný obchod dosáhl výše 1,8 miliardy USD. Mezi hlavní sektory spolupráce patří především energetický průmysl a dále také například textilní průmysl (The Times of India 2013).

Stejně jako v případě spolupráce s Barmou, která i přes mnohé vnitropolitické změny a snahy o demokratizaci zůstává zemí, kde se porušují lidská práva a stále zde dochází k eskalaci konfliktů mezi státní armádou a etnickými menšinami, bývá za zvláštního partnera demokratické Indie považován Írán. Ekonomické vztahy Íránu s Indií (a také Čínou) snižují izolovanost země a export ropy a zemního plynu do těchto zemí snižuje závislost Íránu na západních odběratelích těchto surovin. Pro Indii je vztah s Íránem prostředkem širší snahy o obklíčení a zadržování Pákistánu, který je podporován

Čínou. Vztahy s Íránem jsou však ovlivněné zejména snahou Indie o zajištění své energetické bezpečnosti. V roce 2005 došlo k podpisu smlouvy o dodávkách zkapalněného zemního plynu do Indie na dalších 25 let. Indické ropné společnosti také získaly podíl v rozvoji největšího íránského pole Yadaravan a pole Juefeir (Berlin 2011: 10–11)

Za reakci Indie na posilování čínsko-pákistánských vztahů a budování přístavu v Gwadaru a další infrastruktury může být považováno financování obdobného projektu, kterým je transportní koridor začínající v íránském přístavu Chahbahar, vedoucí do Afghánistánu, středoasijských republik a Ruska. Cílem projektu je především posílení indického obchodu s danými zeměmi. Indie nabídla pomoc s výstavbou dálnice a železnice vedoucí z Íránu do Afghánistánu. Výstavbu infrastruktury podporují i přes svůj negativní vztah s Íránem také Spojené státy americké, neboť tato cesta by se zcela vyhnula území Pákistánu. Nejvýznamnější částí projektu je rozvoj přístavu Chahbahar, který se nachází mezi Hormuzským průlivem a přístavem Gwadar. V červnu roku 2014 indická vláda podepsala smlouvu s íránskou vládou o poskytnutí 100 milionů USD pro rozšíření přístavu, který bude následně spravován indickými státně vlastněnými společnostmi. Mimo přínos v ekonomické sféře umožňuje přístav Chahbahar Indii také monitorovat aktivity Pákistánu a Číny v oblasti a dění v Perském zálivu (Brewster 2014: 141).

Vzhledem k poloze přístavů Sittwe a Chahbahar jsou indické investice do jejich výstavby považovány za snahu konkurovat Číně a výstavbě přístavů Kyaukpyu a Gwadar v Barmě a Pákistánu. Primárním významem investic do těchto přístavů a další infrastruktury je navýšení ekonomického zisku, můžeme však říci, že pro Indii mají také zásadní strategický význam (The Economic Times 2014b).

Indie se snaží také prohloubit své vztahy se sousedním Bangladéšem, kde Čína investuje do rozšíření přístavu Chittagong a související infrastruktury a také je pro Bangladéš hlavním dodavatelem vojenského materiálu. Vzájemné vztahy

mezi Indií a Bangladéšem jsou narušovány zejména kvůli vysokému počtu ilegálních bangladéšských imigrantů mířících do Indie. Bangladéš byl první zemí, kam v roce 2014 zavítala Sušma Svarádžová coby nová ministryně zahraničí. Následně došlo k uzavření řady dohod zlepšujících vzájemné vztahy, týkající se například dodávek elektrické energie (Hossain 2014). Představitelé Bangladéše v roce 2014 například také souhlasili s tím, že Indie může využít bangladéšské území pro přepravu potravin do indických severovýchodních států, čímž se zkrátí délka cesty a tedy i náklady na dopravu (Business Standard 2014). Indie také hodlá zvýšit objem investic v Bangladéši, například v textilním průmyslu a dalších průmyslových odvětvích. Bilaterální obchod by měl do roku 2018 dosáhnout výše 10 miliard USD, tedy dvojnásobku hodnoty vzájemného obchodu mezi Indií a Bangladéšem v roce 2013 (The Economic Times 2014a).

Indie měla s Bangladéšem dlouholeté spory o vymezení námořní hranice. V roce 2014 však Stálý rozhodčí soud v Haagu spor těchto zemí vyřešil ve prospěch Bangladéše, který získal přibližně čtyři pětiny sporného území. Obě země však chápou rozhodnutí pozitivně. Mírové vyřešení sporu je představiteli Indie chápáno jako posilování kladných vztahů se sousedními státy. Vzhledem k sevřené poloze Bangladéše mezi Indií a Barmou tento stát disponoval pouze malou exkluzivní ekonomickou zónou. Nevýhodou pro Bangladéš bylo především omezení těžby ropy v zálivu z důvodu nevyřešeného sporu, přičemž v současné době se předpokládá rozšíření těžby (Bateman 2014). Je patrné, že i v případě Bangladéše se Indie snaží o prohloubení vzájemných vztahů a zvýšení bilaterálního obchodu, čímž se snaží vyvážit narůstající vliv Číny v této zemi.

5.3.2. Spolupráce Indie s ostrovními státy Indického oceánu

Důležitým tématem v zahraniční politice Indie se stalo posilování vztahů s ostrovními státy ležícími v Indickém oceánu, do kterých v posledních letech mířily značné čínské investice, a Indie se obává, aby nedošlo k narušení jejích tradičních vazeb s těmito státy. Ostrovní státy ležící v Indickém oceánu tak sehrávají stále významnější roli v rámci indicko-čínského soupeření (Mohan 2015).

V březnu roku 2015 se indický premiér Nárendra Módí vydal na zahraniční cestu (v médiích nazývanou „Indian Ocean Tour“), při které navštívil Seychely, Mauricius a Srí Lanku. Součástí cesty měla být i návštěva Malediv, která však byla kvůli nepříznivé politické situaci v zemi zrušena²⁴. Zahraniční cesta do těchto států je považována za snahu o vyvážení narůstajícího vlivu Číny a posílení své vlastní pozice v regionu (Mohan 2015). Indie je dlouhodobým poskytovatelem bezpečnosti těmto státům a vzájemná vazba je tvořena i tím, že velké procento obyvatel těchto ostrovů má indický původ.

Spolupráci s těmito státy můžeme pozorovat zejména v oblasti námořní bezpečnosti. Například námořnictvo Mauriciu je vedeno indickým námořním důstojníkem a podobné funkce jsou spravovány indickými důstojníky také na Seychelách (Brewster 2015a). Významným gestem se během návštěvy Mauriciu stalo předání plavidla vyrobeného v indické loděnici *Garden Reach Shipbuilders and Engineers Ltd* pro účely námořní hlídky Mauriciu. Loď s názvem *Barracuda* by měla sloužit k lepší ochraně rozsáhlé exkluzivní ekonomické zóny Mauriciu (Mohan 2015). Při návštěvě Mauriciu došlo také k podepsání dohod o vzájemném porozumění a Indie poskytla Mauriciu půjčku ve výši 500 milionů USD (Chatterji 2015).

Dalším státem, který byl navštíven, jsou Seychely. I přesto, že jsou Seychely dlouhodobým strategickým partnerem Indie, poslední návštěva těchto ostrovů indickým premiérem proběhla v roce 1981 za vlády Indíry Gandhiové. Naopak čínský prezident Chu Ťin-tchao tyto ostrovy navštívil v roce 2007. Během návštěvy indického premiéra došlo k předání již druhého letounu *Dornier*, který by měl posílit kapacity místní námořní hlídky, a také k podepsání několika obchodních a bezpečnostních dohod. Indie by měla například investovat do výstavby infrastruktury na ostrovech a stejně jako v případě ostatních ostrovních států i zde byla zřízena radarová stanice (Chatterji 2015).

²⁴Na Maledivách došlo k zatčení bývalého prezidenta Mohameda Nasheeda, který byl prvním demokraticky zvoleným prezidentem. Nasheed byl zatčen na základě protiteroristického zákona. Proti zatčení se zvedla vlna odporu a protestů se účastní tisíce lidí a svůj nesouhlas se zatčením vyjádřili také představitelé Indie, z tohoto důvodu byla návštěva Malediv zrušena (The Guardian 2015).

S Maledivami, jejichž návštěva v rámci zahraniční cesty indického premiéra byla na poslední chvíli zrušena, má Indie dlouhodobě kladné vztahy již od získání nezávislosti tohoto ostrovního státu v roce 1965. Indie je hlavním rozvojovým partnerem Malediv, například v hlavním městě Male stojí nemocnice Indíry Gándhiové. Indie s Maledivami spolupracuje také v rámci bezpečnostních otázek a například v roce 1988 zabránila pokusu o převrat, o který se pokoušely tamilské ozbrojené skupiny. Indie je také významným ekonomickým partnerem Malediv a Indická národní banka poskytuje zemi řadu půjček. Indické stavební firmy se podílejí na výstavbě turistických resortů a také na výstavbě nízkonákladových obytných jednotek pro místní obyvatelstvo. V březnu roku 2015 byla Indii nabídnuta exkluzivní investice do projektu *iHavan* (Ihavandhippolhu Integrated Development Project). Atol Ihavandhippolhu se nachází v blízkosti velmi využívané SLOC a součástí projektu by měla být výstavba přístavu, letiště a také turistických objektů (Invest Maldives 2015). Představitelé Malediv nabídkou reagovali na narůstající obavy Indie zapříčiněné zvyšujícím se objemem čínských investic na ostrovech. Maledivská vláda se stala terčem kritiky opozice, že příliš obhájí čínské zájmy v zemi. Indie se k nabídce zatím nevyjádřila, investice by však posílila vliv Indie v této oblasti, neboť se předpokládá, že vzhledem ke své strategické poloze se Maledivy stanou významným bodem v rámci čínské *Maritime Silk Road* (Mitra 2015).

V rámci cesty byla navštívena také Srí Lanka, kterou od Indie odděluje Palkův průliv. Vztahy mezi Indií a Srí Lankou jsou z dlouhodobého hlediska přátelské, vzájemný vztah však ovlivnilo zapojení se Indie do srílanské občanské války, kdy na počátku 80. let 20. století Indie podporovala tamilskou skupinu LTTE bojující proti sinhálské vládě²⁵. Tamilové tvoří velkou část populace indického státu Tamilnádu, z tohoto důvodu Indie velmi pozorně sleduje vnitrostátní situaci na Srí Lance, přičemž v současné době je tamilské obyvatelstvo vyznávající hinduismus společně s muslimskou minoritou terčem útoků ze strany sinhálských buddhistických extremistů. I přesto, že k ukončení

²⁵ Na rozdíl od konce občanské války, kdy se Indie postavila proti LTTE a přijala stanovisko srílanské vlády, že konflikt je možno vyřešit pouze vojenskou porážkou organizace LTTE.

občanské války došlo v roce 2009, situace v zemi je stále velmi napjatá (Arora 2014).

Problematika tamilského obyvatelstva byla projednávána i během návštěvy premiéra Módího. Návštěva Srí Lanky byla velmi důležitým krokem, neboť v posledních deseti letech, kdy byl prezidentem Mahinda Radžapaksa, země velmi posílila své vztahy s Čínou. K poslední návštěvě Srí Lanky indickým premiérem došlo v roce 1987 za vlády Rádžíva Gándhího. V současné době, kdy je u vlády Maithripala Sirisena se očekává zlepšení vztahů mezi zeměmi. Během návštěvy Indie poskytla Srí Lance půjčku v hodnotě 300 milionů USD a také byla podepsána dohoda o poskytnutí mimořádné půjčky k udržení stability srílanské měny (Chatterji 2015). Významným tématem je také spolupráce ropných společností *India Oil Corp* a *Ceylon Petroleum Corporation* v rámci rozšíření skladovacího ropného zařízení ležícího v zálivu China Bay v distriktu Trincomalee ve Východní provincii (The Reuters 2015). Trincomalee sloužilo již za druhé světové války jako centrum pro doplňování paliva a v současné době je důležitým bodem pro indickou energetickou bezpečnost. Již v roce 1987 bylo součástí srílansko-indické mírové dohody (Indo-Sri Lanka Agreement to Establish Peace and Normalcy in Sri Lanka), že ropné tankoviště v Trincomalee nebude využíváno žádnou nepřátelskou zemí Indie (Gunasekera 2015). Dohoda uzavřená ropnými společnostmi je také považována za krok Indie k vyvážení vlivu Číny na Srí Lance. Dále se spekuluje o možném využití zálivu China Bay indickým námořnictvem (Berlin 2011: 14).

Zvláště v případě Srí Lanky, která je od Indie vzdálená necelých 50 km, je Indie silně znepokojena narůstajícími investicemi Číny a využíváním srílanských přístavů čínským námořnictvem. Srílanská vláda často zdůrazňuje fakt, že spolupráce v rámci výstavby přístavu Hambantota byla nejprve nabízena Indii, která tuto nabídku ovšem odmítla. V současné době je Indii nabídnuta spolupráce v rámci výstavby severního a východního přístavního terminálu přístavu Colombo (Mitra 2015). Přístav Colombo je významným centrem indického námořního obchodu, neboť zde dochází k překládce nákladu z velkých

obchodních lodí na menší lodě, které zboží následně dopravují do indických přístavů. Tímto způsobem je v současné době přepravováno přibližně 13 % indické kontejnerové dopravy (The Economist 2013).

I přesto, že čínský ekonomický vliv v zemi narůstá, v současné době je Indie stále největším obchodním partnerem Srí Lanky. V roce 2013 vzájemný obchod dosahoval hodnoty 3,73 miliardy USD a v tomto roce Indie v zemi investovala přibližně 50 milionů USD²⁶. Indie je také významným rozvojovým partnerem Srí Lanky a je zapojena zejména do poválečné obnovy srílanské Severní provincie (Government of India 2014). Indie spolupracuje se Srí Lankou také v bezpečnostní oblasti. Například V roce 2013 představitelé Indie, Srí Lanky a Malediv podepsaly dohodu o trilaterální spolupráci v oblasti námořní bezpečnosti (Trilateral Cooperation on Maritime Security). Státy se domluvily na výměně informací o pohybu lodí, konání společných cvičení a podobně, přičemž hlavním cílem kooperace je snížit rizika spojená s námořním pirátstvím, které se z oblasti somálských vod šíří směrem k Indii a Maledivám (Sakhuja 2014: 14).

Strategickou pozici v Indickém oceánu má také Madagaskar. V roce 2007 byla na území Madagaskaru vybudována indická radarová stanice, která monitoruje dění v Mosambickém průlivu a v celé západní oblasti Indického oceánu. Stanice má pro Indii narůstající význam vzhledem k námořnímu pirátství v oblasti, narůstajícímu objemu ropy dopravovaného kolem Mysu Dobré naděje a skrze Mosambický průliv a dále k narůstajícím indickým politickým, ekonomickým a bezpečnostní zájmům na africkém kontinentu, zejména v Mosambiku a Tanzanii (Kumar 2009: 4). Radarová stanice na Madagaskaru byla první indickou stanicí umístěnou na území jiného státu. V současné době Indie disponuje také radarovou stanicí umístěnou na území Ománu, která jí umožňuje monitorovat dění v oblasti Hormuzského průlivu. Indie má s Ománem velmi pozitivní vztahy a v roce 2003 byla podepsána smlouva o spolupráci v bezpečnostních otázkách (Scott 2013: 20). Radarové základny má Indie, jak již

²⁶ Mezi největší investice v posledních letech patří výstavba nemovitostí v hodnotě 400 milionů USD, výstavba uhelné elektrárny v hodnotě 500 milionů USD a například výstavba rafinerie cukru v hodnotě 220 milionů USD (Government of India 2014).

bylo zmíněno, umístěné také na Maledivách, Seychelách a Mauriciu a v následujících letech se předpokládá umístění monitorovacích stanic na území dalších států indicko-oceánského regionu (Brewster 2015a).

5.3.3 Projekt Mausam – reakce na Maritime Silk Road?

Ve spojitosti s čínským projektem pro obnovu námořní Hedvábné stezky bývá spojován tzv. projekt *Mausam* (Mausam Project), který byl v roce 2014 představen indickým ministerstvem kultury (Parashar 2014). Projekt by měl zachytit historické obchodní a kulturní vazby mezi zeměmi Indického oceánu. Slovo *mausam* znamená monzun a projekt by měl ukázat, jakým způsobem monzunové proudy ovlivňovaly námořní dopravu v Indickém oceánu (Ministry of Culture 2014: 2–3). I přesto, že byl tento projekt označen jako snaha Indie konkurovat čínskému projektu *Maritime Silk Road*, projekt *Mausam* je koncipován jako čistě kulturní projekt pod záštitou Národního centra Indiry Gándhiové pro umění (Indira Gandhi National Centre for the Arts), jehož cíle se zdaleka neblíží ambicióznímu čínskému projektu. Cílem projektu *Mausam* je opětovné navázání kulturních vazeb mezi státy, které byly z historického hlediska tradičními ekonomickými partnery, například prostřednictvím výstavby muzeí a konání workshopů (Ministry of Culture 2014: 10–11). Iniciativa ze strany Indie o vytvoření tohoto projektu však může být chápána jako snaha o posílení své tzv. *soft power*²⁷ v rámci indicko-oceánského regionu.

5.4 Look East Policy jako způsob vyvažování Číny v regionu Indo-Pacifiku

Tzv. *Look East Policy* byla iniciována na počátku 90. let v období, kdy byl indickým premiérem Narasimha Rao. Tato politika byla reakcí na zhoršující se vnitřní ekonomickou situaci, která byla zapříčiněna ekonomickými dopady války v Perském zálivu v roce 1991. Ekonomická krize vedla k tomu, že se Indie začala orientovat na východní část asijského kontinentu. Obrat v zahraniční politice byl

²⁷ Joseph S. Nye považuje za tři základní zdroje *soft power* (schopnosti státu přesvědčit ostatní aktéry, aby činili tak, jak si přeje daný stát tím, že formuje jejich preference) daného státu politické hodnoty země, zahraniční politiku a kulturu (Nye 2004: 11).

způsoben také rozpadem Sovětského svazu, který byl během studené války strategickým partnerem Indie²⁸. *Look East Policy* byla podnícena také rapidním ekonomickým růstem Číny, který byl nastartován přibližně o dekádu dříve, a Indie se nechtěla stát druhořadým aktérem v regionu Jihovýchodní Asie (Rajendram 2014: 2–3). *Look East Policy* byla primárně zaměřena na posílení ekonomické spolupráce se zeměmi ASEAN²⁹. V roce 1995 se Indie stala plnohodnotným členem partnerského dialogu ASEAN (ASEAN Dialogue Partner) a v roce 1996 se stala členem regionálního fóra ASEAN (ASEAN Regional Forum). Mezi Indií a regionálním uskupením ASEAN byla dále vytvořena zóna volného obchodu (ASEAN-India Free Trade Area – AIFTA). AIFTA byla vytvořena v reakci na rostoucí objem vzájemného obchodu mezi Indií a členskými státy ASEAN a k podepsání dohody o jejím vytvoření došlo v roce 2009. Od roku 2002 je také pravidelně pořádán summit mezi ASEAN a Indií. Spolupráce v bezpečnostních otázkách se zaměřuje například na boj proti terorismu (ASEAN 2015b).

V průběhu roku 2014 se začalo hovořit o přeměně *Look East Policy* na tzv. *Act East Policy*, což souvisí s velmi aktivní zahraniční politikou premiéra Módího. Ministryně zahraničí Sušma Svarádžová zdůraznila, že nestačí, pokud se Indie bude pouze „dívat“ na východ (look east), ale že také musí jednat na východě (act east). Během úvodního projevu summitu organizace ASEAN a Indie, který se konal v listopadu roku 2014, premiér Módí uvedl, že zapojení Indie ve východních zemích je pro zemi prioritou a že ASEAN a Indie vstupují do nové éry vzájemných vztahů (Sasi 2014). Indie se snaží posilovat bilaterální vztahy zejména s těmi státy, které mají obavy z postupného mocenského růstu Číny a které s Čínou nemají dobré vztahy, například z důvodu teritoriálních sporů v oblasti Jihočínského moře. Mezi tyto země můžeme zařadit zejména

²⁸ Po skončení studené války se Indie stala tzv. *friendless power*, tedy mocností bez přátel, což souvisí s tím, že do 70. let 20. století se Indie v zahraniční politice vyznačovala svou nezúčastněností a nezapojila se ani do jednoho ze soupeřících bloků. Za vlády Indiry Gándhiové v 70. letech Indie začala posilovat své vztahy se Sovětským svazem. Po konci studené války tedy Indie neměla žádného významného spojence (Blecha 2010: 85).

²⁹ Mezi členské státy ASEAN patří Barma, Brunej, Filipíny, Indonésie, Kambodža, Laos, Malajsii, Singapur, Thajsko a Vietnam. Organizace ASEAN byla založena v roce 1967, přičemž mezi hlavní cíle organizace patří prohloubení spolupráce v ekonomické a také bezpečnostní sféře (ASEAN 2015a).

Filipíny a Vietnam. K posilování vztahů dochází také s Malajsií, Singapurem či Thajskem (Medcalf – Mohan 2014: 11). Indie posiluje bilaterální vztahy nejen se zeměmi ASEAN, ale v rámci *Act East Policy* jsou posilovány vazby také s dalšími významnými aktéry indo-pacifického regionu, kam můžeme zařadit Japonsko, Jižní Koreu či Austrálii.

V následujících podkapitolách bude věnována pozornost proměně vztahů Indie s vybranými státy Indo-Pacifiku, které mají pro Indii v souvislosti s vyvažováním Číny strategický význam. Vzhledem k velkému množství států v tomto regionu jsem se rozhodla věnovat větší pozornost Austrálii, Japonsku a Indonésii, neboť u těchto států můžeme pozorovat změnu přístupu k regionu Indického oceánu jako celku a zároveň větší důraz na spolupráci s Indií. Dále budu věnovat pozornost posilování vztahů mezi Indií a Vietnamem a následně se budu věnovat vývoji vztahů mezi Indií a Spojenými státy americkými.

5.4.1 Austrálie

Proměna rozložení moci v Indo-Pacifiku související s růstem mocenských kapacit Indie a Číny má dopad na zahraniční politiku Austrálie. Indie a Austrálie se v historii nepovažovaly za strategické partnery a hlubší vztahy tyto země začaly navazovat až v posledním desetiletí. V roce 2009 představitelé Indie a Austrálie deklarovali, že jsou strategickými partnery a v tomto roce bylo stanoveno společné prohlášení o spolupráci v oblasti bezpečnosti (Joint Declaration on Security Cooperation). Země spolupracují mimo jiné také v oblasti námořní bezpečnosti (v roce 2006 byla pro tyto účely vytvořena Australia-India Maritime Security Operations Working Group) a země hodlají od roku 2015 pořádat bilaterální námořní cvičení (Brewster 2014: 40–41).

Narůstající význam Indického oceánu se promítá v australském obranném dokumentu (Defence White Paper) z roku 2013. V rámci tohoto dokumentu Austrálie upozorňuje na narůstající význam širšího Indo-Pacifiku. Dění v tomto regionu má zásadní dopad na australské národní zájmy. Indo-Pacifik je rozšířením konceptu asijsko-pacifického regionu (Asia-Pacific), který byl

využíván v obranném strategickém dokumentu z roku 2009³⁰. V rámci dokumentu Austrálie klade důraz na spolupráci s Indií a dalšími středními mocnostmi, kterými jsou například Japonsko, Indonésie či Jižní Korea (Australian Government 2013).

Během setkání premiéra Mórdiho s australským premiérem Tonym Abottem v září roku 2014 došlo k zásadnímu posunu v rámci jaderné spolupráce mezi zeměmi. V rámci setkání byla podepsána dohoda o prodeji australského uranu Indii, která trpí nedostatkem energetických surovin. Tento krok vyvolal vlnu negativních reakcí a obav z možného využití jaderného materiálu pro vojenské účely, neboť Indie není signatářem smlouvy o nešíření jaderných zbraní (The Guardian 2014). Indie by měla také investovat do těžby uranu v Austrálii a očekává se otevření nových dolů v západní části Austrálie. Podepsání této dohody je považováno za znak vzájemného posílení důvěry mezi těmito zeměmi (Prusty 2014)³¹.

5.4.2 Japonsko

Již v roce 1958 se Indie stala příjemcem japonské zahraniční rozvojové pomoci a Japonsko je také významným investorem v rámci indických infrastrukturních projektů. Zásadní význam má však bezpečnostně-strategické partnerství těchto států. Země se začaly více sbližovat od počátku 21. století, přičemž za hlavní příčiny spolupráce ze strany Japonska můžeme považovat rostoucí ekonomiku Indie, proměnu vztahu mezi Indií a Spojenými státy americkými a obavy Japonska z rostoucí Číny (Amorim – Da Silva 2014: 84).

³⁰ Obranný strategický dokument z roku 2009 nese název *Defending Australia in the Asia Pacific Century: Force 2030*. V tomto dokumentu se termín Indo-Pacific vůbec nevyskytuje. Vytvořením nového strategického dokumentu po necelých čtyřech letech Austrálie reaguje na značné proměny bezpečnostního prostředí, ve kterém se nachází a Austrálie také reaguje na proměnu přístupu Spojených států amerických k tomuto regionu a na narůstající ekonomický, politický a vojenský vliv Číny v indicko-oceánském regionu. Zároveň dochází k posilování mocenských kapacit Indie a k růstu ekonomik států, jakými jsou například Indonésie či Jihoafrická republika, což má zásadní dopady na proměnu rozložení moci v regionu (Australian Government 2013).

³¹ Důraz na posilování indicko-australských vztahů je kladen také v akademickém prostředí. Zejména ze strany Austrálie je kladen důraz na posilování strategického partnerství s Indií a řada autorů spolupracujících například s Australsko-indickým Institutem (Australia India Institute) či nezávislým australským think-thankem Lowy Institute for International Policy vybízí k posilování spolupráce, jak na bilaterální úrovni, tak v rámci multilaterálních uskupení (Medcalf – Mohan 2014).

K prohlubování indicko-japonské spolupráce dochází zejména za vlády Módího a japonského premiéra Šinza Abeho, kteří mají dobré vztahy v osobní rovině. V září roku 2014, během návštěvy indického premiéra v Japonsku, došlo k uzavření tzv. strategického a globálního partnerství (Strategic and Global Partnership). Japonsko a Indie mají řadu společných zájmů, mezi které mimo jiné patří udržení bezpečnosti námořních tras a také snaha o vyvážení Číny. Stejně jako Indie má i Japonsko s Čínou nevyřešené územní spory, jejichž předmětem jsou ostrovy Senkaku. Během rozhovorů japonský premiér přislíbil, že se v následujících pěti letech dvojnásobně zvýší přímé zahraniční investice v Indii a během této doby Japonsko celkově investuje do výstavby infrastruktury v Indii přibližně 35 miliard USD. V rámci jednání byla také uzavřena obchodní dohoda o indickém exportu vzácných nerostných surovin do Japonska, které tyto suroviny využívá při výrobě high-tech výrobků, čímž se sníží závislost Japonska na importu těchto surovin z Číny (The Japan Times 2014).

Jak již bylo zmíněno, Japonsko a Indie posilují své vztahy také v rámci bezpečnostní sféry a spolupráce se týká především námořní oblasti Indo-Pacifiku. V posledních letech se zásadně proměňuje přístup Japonska k Indickému oceánu. Bezpečnost námořních tras indicko-oceánského regionu pro Japonsko, které je jako ostrovní stát závislé na importu nerostných surovin, vitálním zájmem. Přibližně 87 % japonského importu ropy pochází z Blízkého východu. Japonsko je také značně závislé na dovozu zemědělských produktů a potravin. Japonsko se zapojuje například do boje proti pirátství a od roku 2011 disponuje námořní základnou v Džibutsku (De Paiva 2011: 2–3). Tato základna umožňuje Japonsku rychleji reagovat na případné hrozby a i přesto, že kapacity japonských námořních jednotek v indicko-oceánském regionu nemohou konkurovat těm indickým a čínským, základna v Džibutsku zvyšuje strategickou pozici Japonska v tomto regionu. V indicko-oceánském regionu můžeme také pozorovat aktivity japonských ropných společností. Podobně jako Indie a Čína se Japonsko angažuje v oblastech bohatých na nerostné suroviny, například v oblasti Mosambického průlivu a také Bengálského zálivu. V roce 2014 premiér

Abe představil plán s názvem BIG-B (Bay of Bengal Industrial Growth Belt), který je zaměřen na posílení ekonomické spolupráce s Bangladéšem. Projekt BIG-B by měl spočívat ve vytvoření koridoru spojujícího Dháku s přístavem Chittagong a městem Cox's Bazar. V okolí barmského přístavu Thilawa japonské společnosti investují do budování speciální ekonomické zóny. Další japonské investice by měly směřovat do modernizace přístavu Dawei a vytvoření další speciální ekonomické zóny (Brewster 2015b: 97). Japonské investice v regionu jsou ze strany Indie vnímány kladně, neboť má zájem na rozvíjení infrastruktury v regionu. Tyto investice jdou viděny také jako prvek k vyvažování čínských investic. Na podzim roku 2014 předseda vlády indického státu Ándhrapraděš vyjádřil zájem o zapojení se do projektu BIG-B, což by posílilo obchodní vazby Indie s východní Asií (Brewster 2015b: 98).

5.4.3 Indonésie

Také v zahraniční politice Indonésie můžeme pozorovat obrat k Indickému oceánu. Bývalý indonéský ministr pro námořní záležitosti a rybolov (Ministry of Maritime Affairs and Fisheries) Fadel Muhammad označil v jednom ze svých projevů Atlantický oceán za minulost, Tichý oceán za přítomnost a Indický oceán za budoucnost (Adamrah 2011). Indonésie, která leží na pomyslné křižovatce mezi Indickým a Tichým oceánem, se dlouhodobě orientuje zejména na problematiku Malacké úžiny, v posledních letech se však stejně jako ostatní zmíněné země začíná orientovat na širší region Indo-Pacifiku. Dochází také k posilování vztahů mezi Indií a Indonésií. V roce 2005 země uzavřely strategické partnerství a od této doby došlo k pětinasobnému zvýšení vzájemného obchodu, který v roce 2012 dosahoval výše 20 miliard USD (Mohan 2013). V rámci bezpečnostních otázek země spolupracují zejména v boji proti terorismu a samozřejmě v otázkách námořní bezpečnosti. Joko Widodo, který je od roku 2014 indonéským prezidentem, silně prosazuje posílení námořních kapacit země a jeho cílem je, aby Indonésie byla chápána jako významná námořní mocnost (Shekhar – Liow 2014).

5.4.4 Vietnam

Stejným způsobem, jakým Indie vnímá pronikání Číny do indicko-oceánského regionu a posilování například čínsko-pákistánských vztahů, je chápáno pronikání Indie do oblasti Jihočínského moře a posilování vztahů s Vietnamem. Představitelé Indie a Vietnamu v roce 2007 uzavřeli strategické partnerství a země spolupracují v ekonomické, bezpečnostní, vědecké a kulturní oblasti. V roce 2011 indická, státem vlastněná, ropná společnost *ONGC Videsh Ltd.* podepsala smlouvu s Vietnamem o průzkumu ložisek ropy v Jihočínském moři, proti čemuž Čína ostře vystoupila a označila tuto aktivitu jako porušení své suverenity. I přes čínské protesty však spolupráce mezi Vietnamem a Indií v oblasti ropné těžby pokračuje. Čínu znepokojuje také posilování indicko-vietnamských bezpečnostních vztahů, neboť Indie vysílala k pobřeží Vietnamu své námořnictvo a podílela se na výcviku vietnamských jednotek a také hodlá Vietnamu prodat válečné lodě (Rajendram 2014: 9–10). Indie má zájem exportovat lodě i do dalších zemí, například jedná o prodeji lodí s Filipínami. Posilováním bezpečnostních vztahů se zeměmi ležícími v oblasti Jihočínského moře se Indie dostává do střetu s Čínou, neboť ta považuje tuto oblast za sféru svého vlivu.

5.5 Spojené státy americké v regionu Indického oceánu a posilování vztahu s Indií

Spojené státy americké jsou dominantní světovou námořní mocností, která aktivně působí v Atlantickém, Tichém a i Indickém oceánu. Primárním zájmem Spojených států amerických v regionu Indického oceánu je zajištění bezpečnosti významných SLOC a škrťících bodů, udržení své ekonomické a energetické bezpečnosti a udržení stability v regionu. Dle Roberta D. Kaplana je Indický oceán arénou, kde se rivalita mezi Spojenými státy americkými a Čínou v oblasti Tichého oceánu, východní a jihovýchodní Asie, spojuje s regionálním soupeřením mezi Indií a Čínou (Kaplan 2010: 9).

Spojené státy americké mají v Indickém oceánu řadu strategicky umístěných základen. V bahrajnském městě Manáma sídlí vedení americké páté flotily (US Fifth Fleet), které má na starosti operace v Perském zálivu, Rudém moři, východoafrickém pobřeží a Arabském moři. Americké námořnictvo má pod vedením páté flotily významnou roli v boji proti pirátství v oblasti Afrického rohu v rámci operace Severoatlantické aliance s názvem *Ocean Shield* a je také součástí mezinárodních námořních jednotek Combined Task Force 150, Combined Task Force 151, Combined Task Force 152 (Hastings 2011: 187). Vody Indického oceánu jsou dále kontrolovány americkou sedmou flotilou (US Seventh Fleet), jejíž vedení má sídlo v japonském městě Yokosuka. Část Indického oceánu je monitorována také šestou americkou flotilou (US Sixth Fleet), která primárně sleduje Atlantický oceán a Středozevní moře. Významným strategickým bodem v rámci Indického oceánu je pro Spojené státy americké již zmiňovaný ostrov Diego Garcia s vojenskou základnou, která byla využita mimo jiné během války v Afghánistánu a Iráku. Spojené státy americké mají však v indicko-oceánském regionu k dispozici řadu dalších vojenských, námořních a leteckých základen například v Ománu, Spojených arabských emirátech, Kuvajtu, Kataru, Džibutsku, Singapuru či Austrálii (Rumley 2013: 43). I přesto, že z historického hlediska chápala Indie americkou základnu na ostrově Diego Garcia a americké námořnictvo jako své ohrožení, v současné době vidí Indie v námořní síle Spojených států amerických prostředek k vyvažování čínského vlivu v regionu (Blecha 2011: 41).

Vzájemné vztahy mezi Indií a Spojenými státy americkými se začaly zlepšovat po konci studené války. V roce 1998 ovšem došlo k ochlazení vztahů, neboť po indických a pákistánských jaderných testech Spojené státy americké na Indii (a také Pákistán) uvalily sankce. Již v roce 2000 tehdejší indický premiér Vádžpejí a americký prezident Clinton však označili Indii a Spojené státy americké za přirozené spojence a strategické partnery. Ke zlepšení vztahů dále přispěly teroristické útoky na Světové obchodní centrum v roce 2001 a následné vyhlášení amerického boje proti terorismu, ke kterému se Indie připojila. V roce

2001 byly zrušeny uvalené sankce na Indii. Za vlády amerického prezidenta George W. Bushe začala být Indie vnímána jako nezbytná protiváha rostoucí Číny. V roce 2004 představitelé obou zemí podepsali společné prohlášení o strategickém partnerství (Next Steps in Strategic Partnership). V roce 2005 došlo k uzavření dohody o mírovém využití jaderné energie (Civil Nuclear Agreement), což se stalo důkazem vzájemného zlepšování vztahů (Blecha 2011: 38 – 39). K prohlubování vzájemných vztahů dochází dále za vlády současného amerického prezidenta Baracka Obamy. V roce 2011 došlo k obratu v rámci americké zahraniční politiky od Evropy směrem k asijsko-pacifickému regionu, přičemž dění v tomto regionu v 21. století bude mít zásadní dopady na globální politiku. V roce 2011 Hillary Clintonová ve svém článku *America's Pacific Century* zdůraznila význam asijsko-pacifického regionu pro americké národní zájmy. V tomto regionu se nacházejí nové rostoucí mocnosti jako Čína, Indie či Indonésie a také tradiční američtí spojenci, mezi které patří Japonsko, Filipíny, Austrálie, Thajsko a Jižní Korea. Spojené státy americké by měly posilovat vazby s těmito státy a také navazovat nová partnerství s dalšími zeměmi v regionu. Ve zmíněném článku je mimo jiné kladen důraz na spolupráci s Indií. Prezident Obama zdůraznil, že americko-indický vztah bude zásadním partnerstvím v 21. století. Indie by se měla stát pilířem stabilního prostředí v asijském regionu. Vláda prezidenta Obamy aktivně podporuje indickou *Look East Policy* (Clinton 2011). Spojené státy americké podporují vznik užších vazeb mezi svými jednotlivými spojenci v Indo-Pacifiku, což můžeme pozorovat například na vztahu mezi Indií a Austrálií, kdy administrativa prezidenta Obamy lobovala za zrušení australského zákazu exportu uranu do Indie (Geraghty 2012: 10). Spojené státy americké mají zájem o to, aby se Indie stala poskytovatelem bezpečnosti (security provider) v regionu Indického oceánu (Geraghty 2012: 2).

I přesto, že vztahy mezi americkou vládou a současným indickým premiérem Módím, vzhledem k jeho roli během násilí páchaného na muslimech

ve státě Gudžarát v roce 2002, nebyly příliš přátelské³², v září roku 2014 se Módí setkal s prezidentem Barackem Obamou a také řadou amerických podnikatelů, kterým nabídl spolupráci na projektu *Made in India*, který souvisí se snahou o zvýšení zahraničních investic v zemi a nastartováním indické ekonomiky (Khandekar 2014: 1). V lednu roku 2015 došlo k návštěvě Baracka Obamy indických oslav Dne republiky (India Republic Day), přičemž tato návštěva je chápána jako posilování vzájemné důvěry mezi představiteli obou zemí. Předmětem vzájemných jednání bylo navýšení zahraničních investic, ale také spolupráce v oblasti obnovitelných surovin a spolupráce v technologické a bezpečnostní sféře (The Times of India 2015).

Vzájemné vztahy mezi Indií a Spojenými státy americkými prošly od konce studené války řadou zásadních změn. V současné době se Spojené státy staly největším exportérem vojenského materiálu do Indie, čímž předčily Rusko, které je tradičním partnerem Indie v této sféře (Pandit 2014b). Indie a Spojené státy americké mají řadu společných zájmů, mezi které patří mimo jiné udržení stability regionu, bezpečnosti námořní dopravy a boj proti terorismu. Jak již bylo zmíněno, námořnictva obou zemí se pravidelně setkávají v rámci řady společných námořních cvičení. Spojené státy americké mají také zájem o to, aby docházelo k posilování vazeb mezi jednotlivými státy Indo-Pacifiku, které považují za své spojence. Od počátku 21. století došlo k výraznému zlepšení americko-indických vztahů, což souvisí také s americkou snahou o vyvažování čínského vlivu v regionu a je pravděpodobné, že k posilování vazeb v politické, ekonomické a vojenské sféře mezi Indií a Spojenými státy americkými bude docházet i v budoucnu.

³² Narendra Módí měl od roku 2005 do roku 2014 zakázaný vstup do Spojených států amerických. Módí coby tehdejší předseda vlády státu Gudžarát údajně podporoval anti-muslimská hnutí. U soudu však nebyly prokázány žádné důkazy, které by dokazovaly Módího vinu.

6. Závěr

Region Indického oceánu se na počátku 21. století stal arénou pro geopolitické soupeření dvou rostoucích mocností, Indie a Číny. Vzhledem ke svému ekonomickému růstu se obě země staly značně závislé na námořní dopravě procházející Indickým oceánem. Narůstající poptávka po nerostných surovinách, zejména těch energetických, stojí za snahou Indie a Číny navazovat vztahy se zeměmi regionu bohatými na tyto suroviny, ať již v oblasti Perského zálivu, Bengálského zálivu či východoafrického pobřeží. Vzhledem k tomu, že významné indicko-oceánské SLOC, po kterých je dopravována většina ropy a dalších komodit, procházejí škrťíci body, nabývají na strategickém významu státy ležící v blízkosti těchto bodů. Jak v případě Číny, tak v případě Indie můžeme pozorovat snahu o posilování vazeb s těmito státy.

Hlavním cílem práce bylo na základě analýzy strategií Indie a Číny vedoucích k zajištění svých geopolitických zájmů v regionu Indického oceánu zjistit, jakým způsobem tyto aktivity ovlivňují vzájemné vztahy mezi těmito zeměmi a dalšími státy indicko-oceánského regionu. Prvořadým zájmem Indie a Číny je udržení ekonomického růstu, s čímž souvisí snaha o zajištění energetické bezpečnosti. Vzhledem k tomu, že velký podíl importu energetických surovin je dopravován po moři, mají obě země zájem na udržení bezpečnosti námořních tras a volného proplutí škrťíci body. Plynulá námořní doprava může být narušena útoky námořních pirátů, teroristickými útoky či potencionálním nepřátelským státem, z čehož má obavy zejména Čína (viz malacké dilema).

U obou zemí došlo v posledních desetiletích ke značnému nárůstu investic do modernizace a rozšiřování svých námořnictev, která sehrávají stále důležitější roli při naplňování indických a čínských národních zájmů. Obě země se aktivně zapojují do boje proti pirátství, zejména v oblasti Afrického rohu. Vyslání čínských námořních jednotek do vod Indického oceánu však vyvolalo v Indii a Spojených státech amerických obavy z navyšování vlivu Číny v regionu. Námořnictva obou zemí hrají také důležitou roli při poskytování humanitární

pomoci či evakuaci osob ze zemí, kde došlo k eskalaci konfliktu, čímž si obě země utváří na mezinárodní úrovni pozitivní image poskytovatelů bezpečnosti.

I přesto, že v současné době kapacity čínského námořnictva převyšují námořní kapacity Indie, v oblasti Indického oceánu Indie disponuje řadou strategických výhod. Navzdory narůstajícím obavám mezi indickými analytiky z čínské přítomnosti v Indickém oceánu, je dle mnohých odborníků čínská projekce moci v námořní sféře indicko-oceánského regionu značně limitovaná, což je dáno zejména velkou vzdáleností od čínských námořních základen, nutností proplout škrtícími body a v současné době limitovanému počtu plavidel schopných dlouhodobě působit na otevřeném oceánu.

Vzhledem ke svým strategicky rozmístěným námořním základnám má Indie v tomto ohledu lepší možnost kontrolovat dění v Indickém oceánu. Od počátku 21. století můžeme pozorovat výstavbu řady nových indických vojenských námořních základen v Arabském moři a Bengálském zálivu. Ostrovy Lakadivy získaly na významu vzhledem k narůstajícím pirátským aktivitám v oblasti Adenského zálivu, obavám z námořního terorismu a zájmu Indie o zajištění bezpečnosti SLOC. Ostrovy Andamany a Nikobary se staly sídlem nového velitelství, což může souviset se snahou o lepší monitorování oblasti Malacké úžiny, ale také monitorováním čínských aktivit v Bengálském zálivu. Mezi indickými představiteli dlouhodobě panovaly obavy z toho, že Čína buduje námořní základnu na barských Kokosových ostrovech. To však představitelé Barmy i Číny odmítají. Stejně tak čínští představitelé popírají jakékoliv informace o záměrech Číny budovat v Indickém oceánu vojenské námořní základny či jiné vojenské objekty a zdůrazňují, že infrastrukturní projekty mají čistě obchodní účel. Naopak není tajemstvím, že Indie disponuje radarovými stanicemi umístěnými na Madagaskaru, Maledivách, Mauriciu a Seychelách.

Cílem kapitoly věnované geopolitickým zájmům Indie v regionu Indického oceánu bylo na základě analýzy zjistit, jakým způsobem Indie vnímá čínské pronikání do regionu a jakým způsobem reaguje na čínské aktivity

související se strategií budování tzv. perlového náhrdelníku. V případě Indie jsou indické aktivity v regionu spojovány jak se snahou Indie o zajištění svých národních zájmů a posílením své pozice v regionu, tak se snahou o vyvážení narůstajícího čínského vlivu v regionu Indického oceánu.

Je patrné, že pronikání Číny do indicko-oceánského regionu Indie vnímá negativně a posilování čínských vztahů se sousedními státy vnímá jako pokus o své obklíčení a jako snahu zabránit Indii v získání role regionálního hegemonu. Ze strany Indie můžeme pozorovat značnou míru nedůvěry vůči čínským aktivitám v regionu. V mnoha případech v indickém prostředí dlouhodobě kolují informace o výstavbě čínské vojenské infrastruktury, které jsou mnohdy neověřené či zkreslené (viz výstavba ponorkové základny na ostrově Marao či přeměna přístavu Gwadar na vojenskou námořní základnu). Pronikání Číny do regionu Indického oceánu a aktivity spojené s budováním tzv. perlového náhrdelníku posilují vzájemné napětí mezi oběma státy a Indie vnímá snahu Číny o zajištění svých zájmů jako ohrožení národních zájmů Indie.

I přesto, že čínské aktivity spojované se strategií budování tzv. perlového náhrdelníku jsou často prezentovány jako snaha o posílení čínské vojenské přítomnosti v regionu, v současné době nic nenasvědčuje tomu, že by se dané „perly“ v podobě přístavů měly stát čínskými vojenskými základnami. Zároveň však nelze do budoucna vyloučit, že vzhledem k nárůstu objemu čínských investic a počtu čínských obyvatel v zahraničí, nebude Čína v rámci ochrany svých národních zájmů více zasahovat do vnitropolitických otázek ostatních států, což by mohlo vést k nárůstu vojenské přítomnosti v indicko-oceánském regionu. V současné době má však čínské pronikání do regionu spíše ekonomický charakter a i přesto, že je Čína dodavatelem zbraní do mnoha zemí regionu, pevné vojensko-bezpečnostní vztahy má Čína pouze s Pákistánem, který Čínu chápe jako garanta své bezpečnosti a partnera v rámci vyvažování sousední Indie. Ekonomický vliv Číny tedy v tomto ohledu výrazně převyšuje význam její bezpečnostní role v regionu Indického oceánu.

V souvislosti s čínskou strategií perlového náhrdelníku Daniel J. Kostecka také zdůrazňuje fakt, že čínské námořnictvo mnohem více využívá přístavů Karáčí, Colombo, Singapur, Salalah, Aden či Džibuti nežli tzv. „perel“ Gwadar, Hambantota, Kyaukpyu a Chittatong. Tyto přístavy však mají pro Čínu zásadní význam z ekonomického hlediska a v souvislosti se zajištěním energetické bezpečnosti.

Pro Čínu jsou významné zejména investice do výstavby infrastruktury v Pákistánu a Barmě. Investice do modernizace přístavů Gwadar a Kyaukpyu se související infrastrukturou, která by měla propojit pobřeží Arabského moře s Ujgurskou autonomní oblastí Sin-t'iang a pobřeží Bengálského zálivu s provincií Jün-nan mají za cíl zmírnit tzv. malacké dilema a dále zajistit ekonomický rozvoj čínských vnitrozemských oblastí, které jsou méně rozvinuté nežli východní pobřežní provincie. V reakci na čínské posilování vztahů s Pákistánem Indie posiluje vztahy s Íránem, kde investuje do výstavby přístavu Chahbahar a navazujícího transportního koridoru směřujícího do Afghánistánu a středoasijských republik. Indie se také snaží posílit své vztahy s Barmou, která je velmi bohatá na nerostné suroviny. Indie zde investuje do výstavby přístavu Sittwe a Kaladanského dopravního koridoru. Nárůst čínských a indických investic můžeme dále pozorovat v Bangladéši, přičemž také zdejší pobřeží by mělo být propojené s čínskou provincií Jün-nan a za čínskou „perlu“ je považován přístav Chittagong. Zlepšení vztahů se sousedním Bangladéšem se stalo významným zahraničněpolitickým cílem Indie, přičemž v roce 2014 se pozitivním krokem stalo vyřešení dlouhotrvajícího územního sporu.

Můžeme říci, že indicko-čínské soupeření je pro státy regionu, které v mnoha případech spadají do kategorie slabých států, jejichž ekonomika je značně nerozvinutá, výhodné. Indie a Čína, které ve své zahraniční politice na rozdíl od západních demokratických států, příliš nehledí na vnitropolitickou situaci v zemích ležících na pobřeží Indického oceánu a indické a čínské investice plynou i do států, na které byly západním společenstvím uvaleny sankce, například z důvodu porušování lidských práv (Barma).

V rámci indicko-čínského soupeření mají dále významnou roli malé, avšak strategicky položené ostrovní státy Indického oceánu, zejména Maledivy, Seychely a Mauricius. Pro tyto státy je Indie tradičním bezpečnostním partnerem, v posledních letech se však mezi indickými analytiky objevily obavy ze zvyšujícího se čínského vlivu na tyto státy. Čína se stala významným investorem v těchto zemích a v několika případech se objevily spekulace o možném využití těchto ostrovů pro účely čínského námořnictva. Vzájemné vztahy mezi Indií a ostrovními státy byly posíleny v rámci diplomatické cesty premiéra Módího v březnu roku 2015, přičemž tato zahraniční cesta je dávana do souvislosti se snahou Indie o vyvažování čínského vlivu. Ostrovní státy ležící v Indickém oceánu těží ze vzájemného soupeření mezi Indií a Čínou, neboť obě země se snaží posilovat svůj vliv v těchto státech prostřednictvím řady investic. Vzhledem k tomu, že tyto státy v bezpečnostní sféře velmi úzce kooperují s Indií, jejíž námořnictvo se aktivně podílí na obraně exkluzivních ekonomických zón těchto států a Indie také tyto státy podporuje dodávkami vojenského vybavení, můžeme říci, že vztahy ostrovních států s Indií jsou silnější než vztahy s Čínou, které mají především obchodní charakter.

Dalším ostrovním státem, který je středem zájmu Indie a Číny, je Srí Lanka, která má strategickou pozici v blízkosti hlavní námořní trasy procházející Indickým oceánem. I přesto, že se země nachází v blízkosti Indie, zejména za vlády srílanského prezidenta Radžapaksy v zemi získávala stále větší vliv Čína, která zde investovala do výstavby přístavu Hambantota a další infrastruktury. Čína se pro Srí Lanku také stala významným dodavatelem vojenského materiálu. Terčem kritiky ze strany indických představitelů se stalo ukotvení dvou čínských ponorek během roku 2014 v přístavu Colombo a Indie vnímala negativně také ambiciózní čínský projekt výstavby přístavního města *Colombo Port City*, neboť přístav Colombo je významným centrem indického námořního obchodu. Poté co se na počátku roku 2015 stal srílanským prezidentem Maithripala Sirisena, který se snaží o zlepšení vztahů s Indií, došlo několik dní před plánovanou návštěvou Srí Lanky premiérem Módím,

k pozastavení projektu. Je otázkou, zda současná srílanská vláda bude v budoucnu více spolupracovat s Indií či Čínou, nebo se bude snažit vyvažovat vliv obou států v zemi.

V rámci práce jsem se dále zaměřila na vztahy Indie se státy jihovýchodní a východní Asie a tzv. *Look East* či *Act East Policy* a také na proměnu vztahů mezi Indií a Spojenými státy americkými, které mají zásadní vliv na dění v regionu. Dle Roberta D. Kaplana je Indický oceán arénou kde se rivalita mezi Spojenými státy americkými a Čínou spojuje s rivalitou mezi Indií a Čínou. Je patrné, že v posledních letech můžeme ze strany Spojených států amerických pozorovat snahy o to, aby došlo k posílení bezpečnostní spolupráce mezi státy, které můžeme považovat za tradiční americké spojence, mezi něž můžeme zařadit například Austrálii, Filipíny, Japonsko, Jižní Koreu, Indonésii, Singapur či Tchaj-wan. Obrat Spojených států amerických k indo-pacifickému regionu má zásadní dopad na proměnu vztahů mezi státy v regionu. Spojené státy americké mají zájem na udržení stability v indo-pacifickém regionu a právě Indie se stává klíčovým partnerem v rámci americké snahy o vyvažování čínského vlivu. Spojené státy americké podporují Indii a její *Look East* či *Act East Policy*, v rámci které Indie posiluje vztahy se státy ASEAN a dalšími zeměmi jihovýchodní a východní Asie, přičemž jsem se konkrétně zaměřila na proměnu vztahů mezi Indií a Austrálií, Japonskem, Indonésií, které si uvědomují narůstající význam regionu Indického oceánu a zajištění bezpečnosti a stability v této oblasti pro dosažení svých národních zájmů. Tyto státy respektují postavení Indie v rámci regionu a Indie se stává jejich zásadním bezpečnostním partnerem.

Posilování vztahů Indie a Spojených států amerických se státy jihovýchodní a východní Asie jsou Čínou vnímány negativně a Čína tyto aktivity chápe jako snahu o zadržení růstu čínského vlivu v regionu a tedy oslabení své mocenské pozice v regionu. Především posilování vztahů mezi Indií a Vietnamem se stalo terčem kritiky ze strany Číny. Čínu znepokojuje spolupráce

Vietnamu a Indii v oblasti průzkumu ropných ložisek v Jihočínském moři a také posilování bezpečnostní spolupráce mezi těmito zeměmi.

Základní hypotéza předkládané práce byla, že v reakci na nárůst čínského mocenského vlivu Indie v indicko-oceánském regionu navazuje neformální vojenské a bezpečnostní vztahy s dalšími aktéry v regionu a využívá tedy strategie tzv. měkkého vyvažování (*soft balancing*), které spočívá ve vytváření neformálních spojení či omezených bezpečnostních ujednání, omezené navyšování zbrojení či konání společných *ad hoc* vojenských cvičení.

Na základě analýzy zahraničněpolitických aktivit Indie můžeme říci, že v posledních letech dochází k navazování nových a prohlubování již stávajících strategických a bezpečnostních partnerství s významnými aktéry indo-pacifického regionu, které vnímají růst mocenských kapacit Číny jako potenciální ohrožení svých národních zájmů. Indie se také účastní multilaterálních námořních cvičení, jejichž cílem je mimo jiné posílení své pozice v regionu. Řada těchto cvičení je ze strany Číny viděna jako snaha o zadržování projekce čínské moci (viz námořní cvičení *Malabar*). Současně však ze strany Indie nedochází k vytváření žádné formální aliance, i přesto, že čínské pronikání do regionu Indického oceánu zvyšuje míru nedůvěry ve vzájemných vztazích, která je zapříčiněná především nevyřešenými hraničními spory a čínskou podporou Pákistánu. Můžeme říci, že jednání Indie odpovídá konceptu tzv. měkkého vyvažování.

V současné době, kdy jsou obě země ekonomicky provázané, a Čína se stala hlavním obchodním partnerem Indie, je nepravděpodobné, že by se intenzita soupeření zvýšila natolik, že by došlo k vytvoření formální aliance s cílem zadržování mocenského růstu Číny. V zájmu obou zemí je udržení stability širšího indicko-pacifického regionu. Obě země spojuje řada společných zájmů a země spolupracují například v rámci uskupení BRICS. Indie se také stala zakládajícím členem nové Asijské investiční banky pro infrastrukturu (AIIB), jejíž vznik iniciovala Čína. Otázkou zůstává, jakým způsobem se Indie postaví

k ambicióznímu čínskému projektu *Maritime Silk Road*, v rámci kterého byla Indii nabídnuta spolupráce. Projekt by Indii přinesl řadu obchodních příležitostí, současně však indiští představitelé v projektu vidí čínskou snahu o získání postavení hegemonu v regionu. Indie zároveň iniciovala projekt *Mausam*, v rámci kterého hodlá posílit zejména kulturní vazby se státy ležícími na pobřeží Indického oceánu. Státy regionu Indického oceánu tedy budou hrát stále důležitější roli v rámci indicko-čínského geopolitického soupeření.

V budoucnu bude pravděpodobně docházet jak k rozšiřování spolupráce mezi Indií a Čínou, tak k nárůstu rivality. Obě země se snaží posílit svou pozici na globální úrovni, což může být příležitostí pro spolupráci v rámci uskupení BRICS. Obě země se však zároveň snaží navzájem zdržovat růst mocenského vlivu druhé země na regionální úrovni. Soupeření mezi zeměmi bude dále narůstat také vzhledem ke snaze Indie a Číny o zajištění přísunu energetických surovin. Region Indického oceánu je tedy vzhledem k překrývajícím se a střetávajícím se zájmům mnoha aktérů, arénou, kde dochází jak k nárůstu spolupráce, tak k navyšování intenzity soupeření mezi jednotlivými aktéry. Na dění v regionu Indického oceánu bude mít zásadní dopad budoucí vývoj vzájemných vztahů v rámci mocenského trojúhelníku Indie, Číny a Spojených států amerických.

7. Seznam použité literatury a pramenů

7.1 Seznam literatury

Abdenur, Adriana E. – Neto, Danilo M. (2014). Regionbuilding by rising powers: the South Atlantic and Indian Ocean rims compared. *Journal of the Indian Ocean Region*, Vol. 10, No. 1, s. 1–17.

Adamrah, Mustaqim (2011). Indian Ocean needs maritime law as interests intersect. *The Jakarta Post*, 2. 2. 2011 (<http://www.thejakartapost.com/news/2011/02/02/indian-ocean-needs-maritime-law-interests-intersect.html#sthash.iLYGlhjd.dpuf>, 30. 3. 2015).

Amorim, Wellington – Da Silva, Antonio H. (2014). Japan and India: soft balancing as a reaction to China's rise? *Revista Brasileira de Política Internacional*, Vol. 57, s. 73–90.

Aneez, Shihar – Siriral, Ranga (2014). Chinese submarine docks in Sri Lanka despite Indian concerns. *Reuters*, 2. 11. 2014 (<http://in.reuters.com/article/2014/11/02/sri-lanka-china-submarine-idINKBN0IM0LU20141102>, 4. 3. 2015).

Ancharaz, Vinay – Tandrayen-Ragoobur, Verena (2010). The Impact of China-Africa Trade Relations: The Case of Mauritius. *The African Economic Research Consortium*, November 2010, No. 7.

Arora, Vishnal (2014). Connecting the Dots on Buddhist Fundamentalism. *The Diplomat*, 30. 5. 2014 (<http://thediplomat.com/2014/05/connecting-the-dots-on-buddhist-fundamentalism/>, 7. 12. 2014).

Ayres, Alyssa (2014). China's Mixed Messages to India. *Forbes*, 17. 9. 2014, (<http://www.forbes.com/sites/alyssaayres/2014/09/17/chinas-mixedmessages-to-india/>, 18. 2. 2015).

- Baffa, Collin (2013). Special Economic Zones in Myanmar. *ASEAN Briefings*, 28. 6. 2013 (<http://www.aseanbriefing.com/news/2013/06/28/special-economic-zones-in-myanmar.html>, 9. 3. 2015).
- Baird, Jane (2014). Asian buyers line up for Mozambican LNG with new deals. *Reuters*, 30. 10. 2014 (<http://uk.reuters.com/article/2014/10/30/mozambique-lng-anadarko-petrol-idUKL6N0S00LP20141030>, 6. 2. 2015).
- Baker, Deane-Peter (2012). The south African Navy and African Maritime Security. *Naval War College Review*, Vol. 65, No. 2, s. 145–165.
- Baruah, Darshana M. (2015). Modi's Trip and China's Islands: The Battle for the Indian Ocean. *The Diplomat*, 11. 3. 2015 (<http://thediplomat.com/2015/03/modis-trip-and-chinas-islands-the-battle-for-the-indian-ocean/>, 12. 3. 2015).
- Bateman, Sam (2014). Resolution of Bangladesh-India Maritime Boundary: Model for South China Sea Disputes? *ISN Zurich*, 19. 8. 2014 (<http://www.isn.ethz.ch/Digital-Library/Articles/Detail/?id=182805>, 22. 3. 2015).
- Bergeron, Louis (2014). The forgotten chokepoint: The Mozambique Channel's rich past and bright but insecure future. *Risk Intelligence*, Strategic Insights No. 54, November 2014, s. 1–7.
- Berlin, Don (2006). India in the Indian Ocean. *Naval War College Review*, Spring 2006, Vol. 59, No. 2, s. 58–89.
- Berlin, Don (2011). The rise of India and the Indian Ocean. *Journal of Indian Ocean Region*, Vol. 7, No. 1, s. 1–31.
- Blakeley, Ian (2010). Bay of Bengal. *Geoexpo*, Vol. 7, No. 6 (<http://www.geoexpo.com/articles/2010/06/bay-of-bengal>, 11. 2. 2015).
- Blecha, Vlastimil (2010). Indie. In: Balabán, Miloš – Rašek, Antonín a kol., *Nezápadní aktéři světové bezpečnosti* (Praha: Karolinum), s. 79–95.

Blecha, Vlastimil (2011). Současná vojensko-strategická pozice Indie jako nastupující mocnosti. In: Fürst, Radoslav a kol., *Vzestup Indie a Číny: Přichází asijské století?* (Praha: Ústav mezinárodních vztahů), s. 33–50.

Bo, Zhou (2013). Counter-piracy in the Gulf of Aden: Implications for PLA. *China US Focus*, 30. 12. 2013 (<http://www.chinausfocus.com/peace-security/counter-piracy-in-the-gulf-of-aden-implications-for-pla-navy/#sthash.I9N3xQrd.dpuf>, 10. 3. 2015).

Bo, Zhou (2014). The String of Pearls and the Maritime Silk Road. *China US Focus*, 11. 2. 2014 (<http://www.chinausfocus.com/foreign-policy/the-string-of-pearls-and-the-maritime-silk-road/>, 5. 3. 2015).

Bouchard, Christian – Crumplin, William (2010). Neglected no longer: the Indian Ocean at the forefront of world geopolitics and global geostrategy. *Journal of the Indian Ocean Region*, Vol. 6, No. 1, s. 26–51.

Brewster, David (2014). Beyond the ‘String of Pearls’: is there really a Sino-Indian security dilemma in the Indian Ocean? *Journal of the Indian Ocean Region*, Vol. 10., No. 2, s. 133–149.

Brewster, David (2015a). Modi builds India's sphere of influence in the Indian Ocean. *Lowy Institute for International Policy*, 17. 3. 2015 (<http://www.lowyinterpreter.org/post/2015/03/17/Modi-builds-Indias-sphere-of-influence-in-the-Indian-Ocean.aspx?COLLCC=1102291457&>, 20. 3. 2015).

Brewster, David (2015b). The Rise of the Bengal Tigers: The Growing Strategic Importance of the Bay of Bengal. *Journal of Defence Studies*, Vol. 9, No. 2, s. 81–104.

Brugier, Camille (2014). China's way: the new Silk Road. *European Union Institute for Security Studies*, May 2014, s. 1–4.

Buzan, Barry – Little, Richard (2000). *International Systems in World History: Remaking the Study of International Relations* (New York: Oxford University Press).

Clinton, Hillary (2011). America's Pacific Century. *Foreign Policy*, 11. 10. 2011 (<http://foreignpolicy.com/2011/10/11/americas-pacific-century/>, 4. 4. 2015).

Cordner, Lee (2011). Progressing Maritime Security Cooperation in the Indian Ocean. *Naval War College Review*, Vol. 64, No. 4, 68–88.

De Paiva, Bruno (2011). Japan: National Involvement in the Indian Ocean Region. *Future Directions International: Indian Ocean Research Programme*, Strategic Analysis Paper, July 2011, s. 1–6.

DeSilva-Ranasinghe, Sergei (2011a). China Refutes Gwadar Naval Base Conjecture. *The Future Directions International*, 1. 6. 2011 (<http://www.futuredirections.org.au/publications/indian-ocean/29-indian-ocean-swa/78-china-refutes-gwadar-naval-base-conjecture.html>, 1. 3. 2015).

DeSilva-Ranasinghe, Sergei (2011b). Another Bead in the “String of Pearls”? Interpreting Sri Lanka's Foreign Policy Realignment. *World Security Institute: China Security*, Issue 19, s. 57– 67.

DeSilva-Ranasinghe, Sergei (2011c). India's Strategic Objectives in the Indian Ocean Region. *Future Directions International*, 20 October 2011, s. 1–11.

Devonshire-Ellis, Chris – Solstad, Sondre U. (2013). China – The Great Infrastructure Developer. *China Briefing*, 27. 3. 2013 (<http://www.china-briefing.com/news/2013/03/27/china-the-great-infrastructure-developer.html>, 8. 3. 2015).

Dickey, Lauren (2014). China Takes Steps Toward Realizing Silk Road Ambitions. *The Jamestown Foundation*, Vol. 14, No. 1, s. 1–18.

- Downs, Erica S. (2011). New Interest Groups in Chinese Foreign Policy. *Brookings*, 13. 4. 2011 (http://www.brookings.edu/research/testimony/2011/04/13-china-companies-downs#_ftn1, 2. 3. 2015).
- Eberling, George G. (2014). *Future Oil Demands of China, India, and Japan: Policy Scenarios and Implications* (London: Lexington Books).
- Geraghty, Colin (2012). India in the Indian Ocean Region: Re-calibrating U.S. Expectations. *American Security Project*, October 2012, s. 1–16.
- Ghoshal, Baladas (2013). China's Perception of India's 'Look East Policy' and Its Implications. *Institute for Defence Studies and Analyses*, Monograph Series No. 26, October 2013, s. 1–158.
- Gokhale, Nitin (2011). India Takes Fight to Pirates. *The Diplomat*, 19. 4. 2011 (dostupné na: <http://thediplomat.com/2011/04/india-takes-fight-to-pirates/1/>, 20. 3. 2015).
- Gunasekera, Rohan (2015). India moves to secure Trinco, counter China. *IHS Maritime*, 19. 3. 2015 (<http://www.ihsmaritime360.com/article/17151/india-moves-to-secure-trinco-counter-china>, 25. 3. 2015).
- Gupta, Jayanta (2014). Runway, other infrastructure being developed at Coco Islands. *The Times of India*, 8. 2. 2014 (<http://timesofindia.indiatimes.com/city/kolkata/Runway-other-infrastructure-being-developed-at-Coco-Islands/articleshow/30063312.cms>, 7. 3. 2015).
- Hastings, Justin V. (2011). The fractured geopolitics of the United States in the Indian Ocean Region. *Journal of the Indian Ocean Region*, Vol. 7, No. 2., 183–199.
- Herbert-Burns, Rupert (2012a). Energy in the Indian Ocean Region: Vital Features and New Frontiers, In: Michel, David – Sticklor, Russell eds., *Indian Ocean Rising: Maritime Security and Policy Challenges* (Stimson: Washington), s. 87–102.

Herbert-Burns, Rupert (2012b). Naval Power in the Indian Ocean: Evolving Roles, Missions, and Capabilities, In: Michel, David – Sticklor, Russell eds., *Indian Ocean Rising: Maritime Security and Policy Challenges* (Stimson: Washington), s. 41–56.

Hilton, Isabel (2013). China in Myanmar: implications for the future. *The Norwegian Peacebuilding Resource Centre*, Report October 2013, s 1–8.

Hossain, Delwar (2014). India-Bangladesh: After Sushma Swaraj's Visit. *Institute of Peace and Conflict Studies*, 21. 7. 2014 (<http://www.ipcs.org/article/south-asia/india-bangladesh-after-sushma-swarajs-visit-4569.html>, 1. 4. 2015).

Hribernik, Miha (2015). Southeast Asia's Piracy Headache. *The Diplomat*, 15. 2. 2015 (<http://thediplomat.com/2015/02/southeast-asias-piracy-headache/>, 20. 2. 2015).

Chacko, Priya (2012). India and the Indo-Pacific: An Emerging Regional Vision. *Indo-Pacific Governance Research Centre*, Policy Brief Issue 5, s. 1–7.

Chang, Gordon G. (2014). China's Big Plans for Pakistan. *The National Interest*, 10. 12. 2014 (<http://nationalinterest.org/feature/chinas-big-plans-pakistan-11827?page=1>, 1. 3. 2015).

Chatterji, S. K. (2015). Narendra Modi's Active Indian Ocean Diplomacy. *The Diplomat*, 23. 3. 2015 (<http://thediplomat.com/2015/03/narendra-modis-active-indian-ocean-diplomacy/>, 25. 3. 2015).

Chaturvedy, Rajeev R. (2014). New Maritime Silk Road: Converging Interests and Regional Responses. *Institute of South Asian Studies*, Working Paper No. 197, October 2014, s. 1–23.

Chaudhury, Roy (2015). Sri Lankan government holds up Beijing-funded \$1.5 billion Colombo port city project. *The Economic Times*, 6. 3. 2015 (<http://articles.economictimes.indiatimes.com/2015-03->

06/news/59844494_1_port-city-project-maithripala-sirisena-mahinda-rajapaksa, 10. 3. 2015).

Chowdhury, Khaled I. (2013). *China-South Asia Relations: A Dynamic Contour. Bangladesh Institute of Peace and Security Studies, Policy Brief 2013.*

Jain, B. M. (2010). *India in the New South Asia: Strategic, Military And Economic Concerns in the Age of Nuclear Diplomacy* (London:IB Tauris)

Kaplan, Robert D. (2010). *Monsoon: The Indian Ocean and the Future of American Power* (New York: Random House Publishing).

Keck, Zachary (2014). China's Building Second Aircraft Carrier. *The Diplomat*, 20. 1. 2014 (<http://thediplomat.com/2014/01/chinas-building-second-aircraft-carrier/>, 6. 3. 2015).

Khandekar, Gauri (2014). Modi's Foreign Policy Mantra: Geoeconomics, Regional Hegemony, Global Aspirations. *Agora: Asia – Europe*, Nr. 17, November 2014, s. 1–7.

Kim, Shee Poon (2011). An Anatomy of China's „String of Pearls“ Strategy. *The Hikone Ronso*, Spring 2011, No. 387, s. 22–37.

Kopp, Carlo (2012a). Sino-Indian strategic competition in the Indian Ocean region. *Defence Today*, Vol. 9, No. 5, s. 28–31.

Kopp, Carlo (2012b). Strategic potential of the Cocos and Christmas Islands. *Defence Today*, Vol. 9, No. 4, s. 18–21.

Kostecka, Daniel (2010). Hambantota, Chittagong, and the Maldives – Unlikely Pearls for the Chinese Navy. *China Brief*, Vol. 10, No. 23, s. 8–11.

Kostecka, Daniel J. (2011). Places and Bases: The Chinese Navy's emerging Support Network in the Indian Ocean. *Naval War College Review*, Vol. 64, No. 1, s. 59–78.

Kraus, Josef (2011). Energetická bezpečnost Perského zálivu a její konfliktní potenciál. In: Souleimanov, Emil a kol., *Energetická bezpečnost* (Plzeň: Aleš Čeněk), s. 105–127.

Krishnan, Ananth (2014). India-China trade: record \$ 31 bn deficit in 2013. *The Hindu*, 10. 1. 2014. (<http://www.thehindu.com/business/indiachina-trade-record-31-bn-deficit-in-2013/article5562569.ece>, 20. 2. 2015).

Kumar, Amit (2009). China's Island Strategy in the Indian Ocean: Breaching India's Sphere of Influence. *Observer Research Foundation*, 11. 9. 2009 (http://www.observerindia.com/cms/sites/orfonline/modules/analysis/attachments/influence_1253251335478.pdf, 10. 3. 2015).

Lanteigne, Marc (2013). Fire over water: China's strategic engagement of Somalia and the Gulf of Aden crisis. *The Pacific Review*, Vol. 26, No. 3, s. 289–312.

Layne, Christopher (1997). From Preponderance to Offshore Balancing: America's Future Grand Strategy. *International Security*, Vol. 22, No. 1, s. 86–124.

Layne, Christopher (2012). The (Almost) Triumph of Offshore Balancing. *The National Interest*, 27. 1. 2012 (<http://nationalinterest.org/commentary/almost-triumph-offshore-balancing-6405?page=2>, 9. 2. 2015).

Levy, Jack S. (2004). What Do Great Powers Balance Against and When? In: Paul, T. V. – Wirtz, James, J. – Fortmann eds., *Balance of Power: Theory and Practice in 21st Century* (Stanford: Stanford University Press), 29–51.

Mahadevan, Prem (2014). China in the Indian Ocean: Part of a Larger PLAN. *Center for Security Studies Zurich*, CSS Analyses No. 156, June 2014, s. 1–4.

Marantidou, Virginia (2014). Revisiting China's 'String of Pearls' Strategy: Places 'with Chinese Characteristics' and their Security Implications. *Issues & Insights*, Vol. 14, No. 7, s. 1–39.

Mearsheimer, John J. (2001). *The Tragedy of Great Power Politics* (New York: W. W. Norton & Company).

Mearsheimer, John J. (2010). The Gathering Storm: China's Challenge to US Power in Asia. *The Chinese Journal of International Politics*, Vol. 3, s. 381–396.

Medcalf, Rory (2013). India-Australia Poll 2013. *Lowy Institute for International Policy*, 2013, 1–22.

Medcalf, Rory – Mohan, Raja C. (2014). Responding to Indo-Pacific Rivalry: Australia, India and Middle Power Coalitions. *Lowy Institute for International Policy*, August 2014, s. 1–26.

Michel, David (2012). Environmental Pressures in the Indian Ocean. In: Michel, David – Sticklor, Russell eds., *Indian Ocean Rising: Maritime Security and Policy Challenges* (Stimson: Washington), s. 113–129.

Michel, David – Fuller, Hallae – Dolan, Lindsay (2012). Natural Resources in the Indian Ocean: Fisheries and Minerals. In: Michel, David – Sticklor, Russell eds., *Indian Ocean Rising: Maritime Security and Policy Challenges* (Stimson: Washington), s. 103–112.

Michel, David – Sticklor, Russell (2012). Indian Ocean Rising: Maritime and Security Policy Challenges. In: Michel, David – Sticklor, Russell eds., *Indian Ocean Rising: Maritime Security and Policy Challenges* (Stimson: Washington), s. 9–22.

Mitra, Devirupa (2015). Maldives Offers India Investment Safety Jacket Against China Wave. *The New Indian Express*, 1. 3. 2015 (<http://www.newindianexpress.com/thesundaystandard/Maldives-Offers-India-Investment-Safety-Jacket-Against-China-Wave/2015/03/01/article2691939.ece>, 25. 3. 2015).

- Mohan, Archis (2013). India and Indonesia: Twins of a Kind. *Ministry of External Affairs*, 8. 10. 2013 (<http://mea.gov.in/in-focus-article.htm?22301/India+and+Indonesia+Twins+of+a+Kind>, 30. 3. 2015).
- Mohan, Raja C. (2008). India's Geopolitics and Southeast Asian Security. *Southeast Asian Affairs* 2008, s. 43–60.
- Mohan, Raja C. (2015). Narendra Modi and the Ocean: Maritime power and responsibility. *The India Express*, 12. 3. 2015 (<http://indianexpress.com/article/opinion/columns/modi-and-the-ocean-maritime-power-and-responsibility/>, 20. 3. 2015).
- Morrison, Wayne M. (2014). China's Economic Rise: History, Trends, Challenges, and Implications for the United States. *Congressional Research Service Report*, October 2014, s. 1–38.
- Nizamani, Siraj (2014). India's Emerging Indian Ocean Strategy. *IPRI Journal* XIV, No. 1, s. 66–80.
- Nye, Joseph S. (2004). *Soft power: the means to success in world politics* (New York: Public Affairs).
- Ogden, Chris (2011). International 'aspirations' of a rising power. In: David Scott ed., *Handbook of India's International Relations* (London: Routledge), s. 3–13.
- Page, Jeremy – Wright Tom (2011). Chinese Military Considers New Indian Ocean Presence- *The Wall Street Journal*, 14. 12. 2011 (<http://www.wsj.com/articles/SB10001424052970203518404577096261061550538>, 12. 3. 2015).
- Pandit, Rajat (2014a). India, US and Japan to kick off Malabar naval exercise tomorrow. *The Times of India*, 23. 6. 2014 (<http://timesofindia.indiatimes.com/india/India-US-and-Japan-to-kick-off-Malabar-naval-exercise-tomorrow/articleshow/38931444.cms>, 15. 3. 2015).

- Pandit, Rajat (2014b). US pips Russia as top arms supplier to India. *The Times of India*, 13. 8. 2014 (<http://timesofindia.indiatimes.com/india/US-pips-Russia-as-top-arms-supplier-to-India/articleshow/40142455.cms>, 5. 4. 2015).
- Pant, Harsh V. (2014). Sino-Indian Maritime Ambitions Collide in the Indian Ocean. *Journal of Asian Security and International Affairs*, Vol. 1, No. 2, s. 187–201.
- Pant, Harsh V. (2015). China, India, and Sri Lanka's Change of Guard. *The Diplomat*, 12. 1. 2015 (<http://thediplomat.com/2015/01/china-india-and-sri-lankas-change-of-guard/>, 7. 3. 2015).
- Parashar, Sachin (2014). Narendra Modi's 'Mausam' manoeuvre to check China's maritime might. *The Times of India*, 16. 9. 2014 (<http://timesofindia.indiatimes.com/india/Narendra-Modis-Mausam-manoevre-to-check-Chinas-maritime-might/articleshow/42562085.cms>, 15. 3. 2015).
- Paul, T. V. (2004). Introduction: The Enduring Axioms of Balance of Power Theory and Their Contemporary Relevance. In: Paul, T. V. – Wirtz, James, J. – Fortmann eds., *Balance of Power: Theory and Practice in 21st Century* (Stanford: Stanford University Press), 1–28.
- Pehrson, Christopher J. (2006). String of Pearls: Meeting the Challenge of China's Rising Power Across the Asian Littoral. *The Strategic Studies Institute*, July 2006, s. 1–35.
- Potgitier, Thean (2012). Maritime security in the Indian Ocean: Strategic Setting and Features. *Institute for Security Studies*, August 2012, No. 236, s. 1–24.
- Prusty, Nigam (2014). India and Australia Seal Civil Nuclear Deal for Uranium Trade. *Reuters*, 5. 9. 2014 (<http://in.reuters.com/article/2014/09/05/india-australia-nuclear-deal-idINKBN0H00MX20140905>, 26. 3. 2015).
- Rajendram, Danielle (2014). India's new Asia-Pacific strategy: Modi acts East. *Lowy Institute for International Policy*, December 2014, s. 1–24.

Ren, Daniel (2015). China's Silk Road dream falls into place with US \$40b fund. *South China Morning Post*, 17. 2. 2015 (<http://www.scmp.com/news/china/article/1715764/chinas-silk-road-dream-falls-place-us40-billion-fund>, 18. 2. 2015).

Romancov, Michael (2004). Geopolitický význam Indického oceánu v minulosti a dnes, *Mezinárodní politika*, Vol. 24, No. 10., s. 22–24.

Romancov, Michael (2011). Problematika globální těžby a přepravy energosurovin v geopolitické perspektivě. In: Souleimanov, Emil a kol., *Energetická bezpečnost* (Plzeň: Aleš Čeněk), s. 25–66.

Romancov, Michael (2012). Pirátství na mořích a oceánech jako specifický příklad organizovaného zločinu. In: Souleimanov, Emil a kol., *Organizovaný zločin* (Praha: Auditorium), s. 117–140.

Rotberg, Robert I. (2002). Failed States in a World of Terror. *Foreign Affairs*, July/August 2002 (<http://www.foreignaffairs.com/articles/58046/robert-i-rotberg/failed-states-in-a-world-of-terror>, 4. 2. 2015).

Rumley, Dennis ed. (2013). The Indian Ocean Region: Security, Stability and Sustainability in the 21st Century. *Australia India Institute*, March 2013, s. 1–132.

Sakhuja, Vijay (2014). India, Sri Lanka & Maldives: A Maritime Troika Leads the Way. *Institute of Peace and Conflict Studies*, IPCS Special Focus 2014, s. 14–15.

Sands, Gary (2014). China's Investment in Africa Faces Challenges in Madagascar. *Foreign Policy Association*, 18. 12. 2014 (<http://foreignpolicyblogs.com/2014/12/18/chinas-investment-in-africa-faces-challenges-in-madagascar/>, 15. 3. 2015).

Sasi, Anil (2014). 'Look East' has become 'Act East Policy', says PM Modi at ASEAN summit. *The Indian Express*, 13. 12. 2014

(<http://indianexpress.com/article/india/india-others/look-east-has-become-act-east-policy-pm-modi-at-asean/>, 25. 3. 2015).

Saint-Mézard, Isabelle (2015). The French Strategy in the Indian Ocean and the Potential for Indo-French Cooperation. *S. Rajaratnam School of International Studies*, Policy Report March 2015, s. 1 – 14.

Scott, David (2013). India's Aspirations and Strategy for the Indian Ocean – Securing the Waves? *Journal of Strategic Studies*, 2013, s. 1–28.

Selth, Andrew (2007). Chinese Military Bases in Burma: The Explosion of a Myth. *Griffith Asia Institute*, Regional Outlook Paper No. 10, 2007, s. 1–28.

Shaofeng, Chen (2010). China's Self-Extrication from the "Malacca Dilemma" and Implications. *International Journal of China Studies*, Vol. 1, No. 1, s. 1–24.

Shekhar, Vibhanshu – Liow, Joseph Ch. (2014). Indonesia as a Maritime Power: Jokowi's Vision, Strategies, and Obstacles Ahead. *Brookings*, November 2014 (<http://www.brookings.edu/research/articles/2014/11/indonesia-maritime-liow-shekhar>, 31. 3. 2015).

Sing, Abhijit (2015). 'Blue-Water' Navies in the Indian Ocean Region. *The Diplomat*, 21. 1. 2015 (<http://thediplomat.com/2015/01/blue-water-navies-in-the-indian-ocean-region/>, 20. 2. 2015).

Singh, Teshu (2013). China: Contextualising the Anti-Access Area-Denial Strategy. *Institute of Peace and Conflict Studies*, 30. 4. 2013 (<http://www.ipcs.org/article/china/china-contextualising-the-anti-access-area-denial-strategy-3902.html>, 6. 3. 2015).

Storey, Ian (2006). China's "Malacca Dilemma". *China Brief Volume*, Vol. 6, No. 8, 12. 4. 2006 ([http://www.jamestown.org/programs/chinabrief/single/?tx_ttnews\[tt_news\]=31575&no_cache=1#.VQna4-Erh9w](http://www.jamestown.org/programs/chinabrief/single/?tx_ttnews[tt_news]=31575&no_cache=1#.VQna4-Erh9w), 3. 3. 2015).

Suchánek, Jiří (2010). Surovinový konflikt v Jihočínském moři. In: Šmíd, Tomáš a kol., *Vybrané konflikty o zdroje a suroviny* (Brno: Mezinárodní politologický ústav), 85-103.

Tarrant, Bill (2010). Malacca Strait is a strategic 'chokepoint'. *Reuters*, 4. 3. 2010 (<http://in.reuters.com/article/2010/03/04/idINIndia-46652220100304>, 8. 2. 2015).

Tharukia, Nava (2014). Northeast India Anticipates Seaport. *The Diplomat*, 20. 1. 2014 (<http://thediplomat.com/2014/01/northeast-india-anticipates-seaport/>, 11. 3. 2015).

Tiezzi, Shannon (2014). The Maritime Silk Road Vs. The String of Pearls. *The Diplomat*, 13. 2. 2014 (<http://thediplomat.com/2014/02/the-maritime-silk-road-vs-the-string-of-pearls/>, 25. 2. 2015).

Tiezzi, Shannon (2015a). China's 'Maritime Silk Road': Don't Forget Africa. *The Diplomat*, 29. 1. 2015 (<http://thediplomat.com/2015/01/chinas-maritime-silk-road-dont-forget-africa/>, 27. 2. 2015).

Tiezzi, Shannon (2015b). What's It Like to Have China Build You a Port? Ask Cameroon. *The Diplomat*, 27. 2. 2015 (<http://thediplomat.com/2015/02/whats-it-like-to-have-china-build-you-a-port-ask-cameroon/>, 10. 3. 2015).

Walt, Stephen M. (1987). *The Origins of Alliances* (London: Cornell University Press).

Waltz, Kenneth N. (1979). *Theory of International Politics* (Berkeley: University of California).

Yousaf, Farooq (2013). Is Gwadar Worth the Theatrics? *The Diplomat*, 22. 8. 2013 (<http://thediplomat.com/2013/08/is-gwadar-worth-the-theatrics/>, 28. 2. 2015).

Yung, Christopher D. – Rustici, Ross – Devary, Scott – Lin, Jenny (2014). “Not an Idea We Have to Shun”: Chinese Overseas Basing Requirements in the 21st

Century. *Center for the Study of Chinese Military Affairs Institute for National Strategic Studies: China Strategic Perspectives*, No. 7, s. 1–61.

7.2 Seznam pramenů

ASEAN (2015a). History (<http://www.asean.org/asean/about-asean/history>, 26. 3. 2015).

ASEAN (2015b). Overview of ASEAN-India Dialogue Relations (<http://www.asean.org/asean/external-relations/india/item/overview-of-asean-india-dialogue-relations>, 26. 3. 2015).

Asia News Network (2013). Myanmar negotiates US\$20b Chinese railway project, 10. 3. 2013 ([http://www.asianewsnet.net/Myanmar-negotiates-US\\$20b-Chinese-railway-project-52367.html](http://www.asianewsnet.net/Myanmar-negotiates-US$20b-Chinese-railway-project-52367.html), 9. 3. 2015).

Australian Government (2013). White Defence Paper 2013, Department of Defence 2013, s. 1–133.

BBC (2015). UK support for China-backed Asia bank prompts US concern, 13. 3. 2015 (<http://www.bbc.com/news/world-australia-31864877>, 16. 3. 2015).

Business Standard (2013). Tiny Djibouti helping India to combat piracy in Indian Ocean, 10. 11. 2013 (http://www.business-standard.com/article/news-ians/tiny-djibouti-helping-india-to-combat-piracy-in-indian-ocean-113111000256_1.html, 20. 3. 2015).

Business Standard (2014). Bangladesh allows transit of foodgrain to northeast India, 12. 6. 2014 (http://www.business-standard.com/article/news-ians/bangladesh-allows-transit-of-foodgrain-to-northeast-india-114061200625_1.html, 1. 4. 2015).

EIA (2013). Emerging oil and gas developments in East Africa (<http://www.eia.gov/countries/regions-topics.cfm?fips=eeae>, 5. 2. 2015).

EIA (2014a). Country Analysis Briefs: China (<http://www.eia.gov/countries/cab.cfm?fips=ch>, 2. 2. 2015).

EIA (2014b). Country Analysis Briefs: India (<http://www.eia.gov/countries/cab.cfm?fips=in>, 12. 2. 2015).

EIA (2014c). China is now the world's largest net importer of petroleum and other liquid fuels, 24. 3. 2014 (<http://www.eia.gov/todayinenergy/detail.cfm?id=15531>, 28. 2. 2015).

EIA (2014d). World Oil Transit Chokepoints (<http://www.eia.gov/countries/regions-topics.cfm?fips=wotc&trk=p3>, 10. 2. 2015).

Government of India (2014). India – Sri Lanka Relations (http://mea.gov.in/Portal/ForeignRelation/Sri_Lanka.pdf, 12. 4. 2015).

Gwadar Port Authority (2015). Gwadar Port (<http://www.gwadarport.gov.pk/project.html>, 28. 2. 2015).

China Daily Mail (2014). China to bypass Malacca Strait by Kra Isthmus Canal in Thailand, 16. 3. 2014 (<http://chinadailymail.com/2014/03/16/china-to-bypass-malacca-strait-by-kra-isthmus-canal-in-thailand/>, 9. 3. 2015).

IEA (2014). Key World Energy Statistics, *International Energy Agency*, 2014, s. 1–81.

IISS (2014). The Military Balance 2014, *The International Institute for Strategic Studies*, Vol. 114, s. 1–504.

IMO (2012). International Shipping Facts and Figures , Maritime Knowledge Center, March 2012 (<http://www.imo.org/KnowledgeCentre/ShipsAndShippingFactsAndFigures/TheRoleandImportanceofInternationalShipping/Documents/International%20Shipping%20-%20Facts%20and%20Figures.pdf>, 2. 2. 2015).

Indian Navy (2015a). Anti Piracy Operations (<http://indiannavy.nic.in/operations/anti-piracy-operations>, 22. 3. 2015).

Indian Navy (2015b). Exercise Milan (dostupné na: <http://indiannavy.nic.in/press-release/milan-2014-unequivocal-success>, 15. 3. 2015).

Invest Maldives (2015). Ihavanddhippolhu Integrated Development Project (<http://investmaldives.org/investmaldives/strategic-investment-guide/strategic-investment-projects/ihavanddhippolhu-integrated-development-project-ihavan/>, 25. 3. 2015).

IONS (2015). About Indian Ocean Naval Symposium (http://ions.gov.in/about_ions, 4. 2. 2015).

IORA (2015). Indian Ocean Rim Association (<http://www.iora.net/about-us/background.aspx>, 10. 2. 2015).

Kaladan Movement (2015). About the Kaladan Multi-Modal Transit Transport Project (<http://www.kaladanmovement.org/index.php/about-the-kaladan-multi-modal-transit-transport-project> , 13. 3. 2015).

Ministry of Culture (2014). Project Mausam: Maritime Routes and Cultural Landscapes Across the Indian Ocean, Concept Note, Government of India 2014, s. 1–16.

Ministry of Defence (2007). Freedom to Use the Seas: India's Maritime Military Strategy, Ministry of Defence Navy, May 2007, s. 1–85.

Ministry of Foreign Affairs of Japan (2007). Confluence of the Two Seas, 22. 8. 2007 (<http://www.mofa.go.jp/region/asia-paci/pmv0708/speech-2.html>, 7. 2. 2015).

MOIA (2012). Diaspora Services: Population of Overseas Indians (<http://moia.gov.in/writereaddata/pdf/NRISPIOS-Data%2815-06-12%29new.pdf>, 15. 3. 2015).

MPMC (2015). Magampura Mahinda Rajapaksa Port: History (<http://www.mpmc.lk/history1.html#>, 2. 3. 2015).

Navy Installations Command (2015). Naval Support Facility Diego Garcia, (http://www.cnmc.navy.mil/regions/cnrj/installations/nsf_diego_garcia.html, 20. 2. 2015).

Royal Australian Navy (2015). IONS Membership (<http://www.navy.gov.au/ions>, 4. 2. 2015).

SLPA (2015). Sri Lanka Ports Authority: Hambantota Port (http://www.slpa.lk/port_hambantota.asp?chk=4, 2. 3. 2015).

The Economic Times (2014a). India-Bangladesh trade may almost double to \$10 billion by 2018: CII, 24. 6. 2014 (http://articles.economictimes.indiatimes.com/2014-06-24/news/50825908_1_h-mahmood-ali-bangladesh-exports-industry-body-cii-today, 1. 4. 2015).

The Economic Times (2014b). Why this Iran Port is so Important, 23. 10. 2014 (http://articles.economictimes.indiatimes.com/2014-10-23/news/55358943_1_gwadar-chabahar-port-chahbahar, 17. 3. 2015).

The Economist (2013). China's foreign ports: The new masters and commanders, 8. 6. 2013 (<http://www.economist.com/news/international/21579039-chinas-growing-empire-ports-abroad-mainly-about-trade-not-aggression-new-masters>, 2. 4. 2015).

The Economist (2014). Why China is creating a new "World Bank" for Asia, 11. 11. 2014 (<http://www.economist.com/blogs/economist-explains/2014/11/economist-explains-6>, 16. 3. 2015).

The Economist (2015). GDP growth in India and China: Catching the dragon, 9. 2. 2015 (<http://www.economist.com/news/business-and-finance/21642656-indias-economy-grew-faster-chinas-end-2014-catching-dragon>, 20. 3. 2015).

The Goldman Sachs (2012). Sustainable Growth in China: Spotlight on Energy, August 13, 2012, s. 1–27.

The Guardian (2014). Australia's uranium deal with India 'risks weakening safeguards', 3. 10. 2014 (<http://www.theguardian.com/environment/2014/oct/03/australias-uranium-deal-with-india-risks-weakening-safeguards>, 26. 3. 2015).

The Guardian (2015). Former Maldives president Mohamed Nasheed denied bail on terror charges, 23. 2. 2015 (<http://www.theguardian.com/world/2015/feb/23/former-maldives-president-mohamed-nasheed-denied-bail-terrorism-charges>, 25. 3. 2015).

The Indian Express (2015). Yemen Crisis: Nearly 348 Indians evacuated by Indian Navy from strife-torn Aden city, 1. 4. 2015 (<http://indianexpress.com/article/india/india-others/indian-navy-evacuates-nearly-348-indians-from-strife-torn-yemen/>, 1. 4. 2015).

The Japan Times (2014). Japan and India's China Challenge, 3. 9. 2014 (<http://www.japantimes.co.jp/opinion/2014/09/03/editorials/japan-indias-china-challenge/#.VRw9yuH3R9w>, 30. 3. 2015).

The Reuters (2015). Sri Lanka, India to partner on oil storage project – Modi, 13. 3. 2015 (<http://in.reuters.com/article/2015/03/13/sri-lanka-india-energy-idINKBN0M90JR20150313>, 25. 3. 2015).

The Times of India (2013). India, Myanmar set bilateral trade target of \$3 bn by 2015, 6. 6. 2013 (http://articles.economictimes.indiatimes.com/2013-06-06/news/39788794_1_bilateral-trade-target-trade-ties-total-trade, 13. 3. 2015).

The Times of India (2015). 15 things that India achieved due to Obama's visit, 28. 1. 2015 (<http://timesofindia.indiatimes.com/india/15-things-that-India-achieved-due-to-Obamas-visit/articleshow/46037486.cms>, 5. 4. 2015).

UNDP (2014). Human Development Report 2014 (<http://hdr.undp.org/sites/default/files/hdr14-report-en-1.pdf>, 13. 2. 2015).

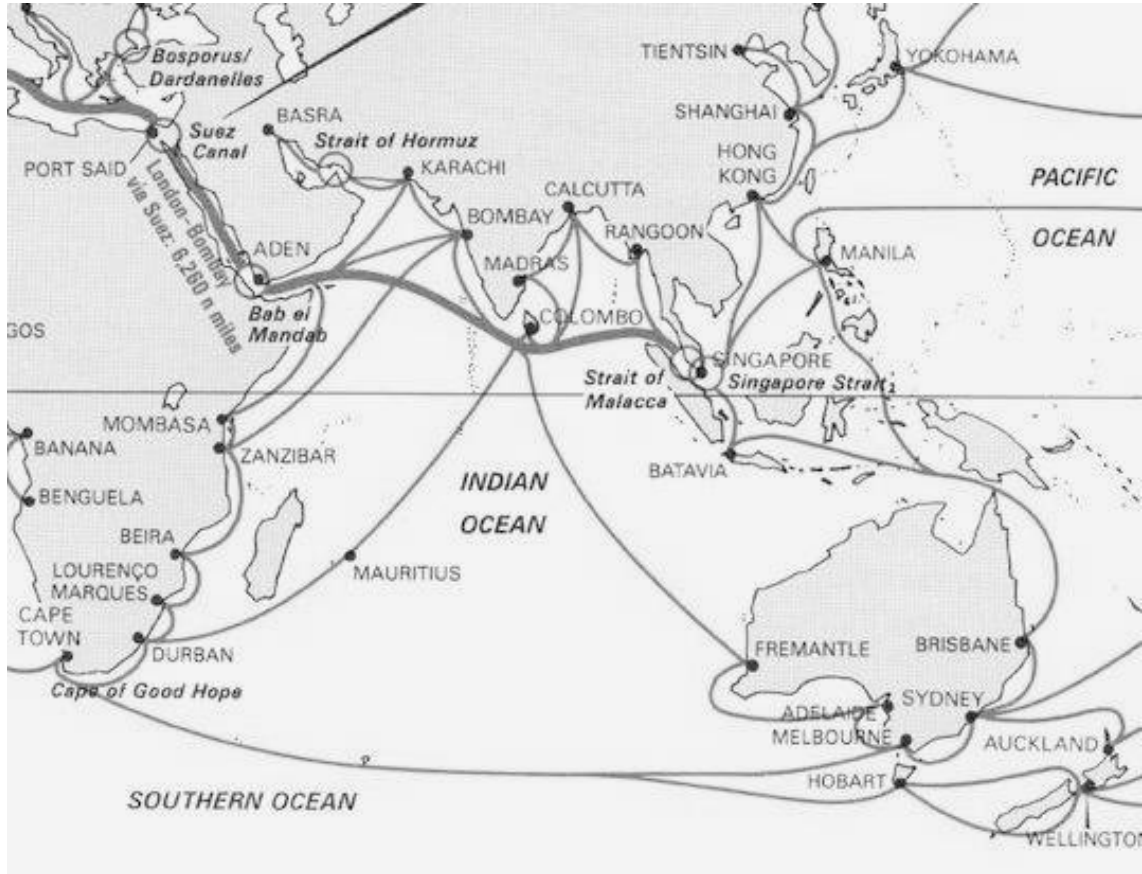
8. Resumé

This diploma thesis deals with the topic of geopolitical rivalry of India and China in the Indian Ocean region. India and China are emerging powers, which have experienced rapid economic growth and had become dependent on import of energy resources. The wealth of the states on mineral resources in the Indian Ocean region attracts attention of India and China. The vast Indian Ocean region is drawn together not only by natural resource flows and globalized supply chains, but also by transnational security threats like maritime piracy, terrorism or environmental issues. The increasing dependence of India and China on the maritime trade routes led to enlargement of their navies, which play significant role in achieving national security.

The theoretical background of this thesis consists of the theory of balance of power and it deals with the diverse concepts of the strategy of balancing. The next part describes the definition of Indian Ocean region, it's geopolitical potential and the security threats in the region. The next part deals with the analyses of Chinese interests in the region and the way China is trying to achieve its objectives. This part is focused on the so called String of Pearls strategy, the change of Chinese relationships with island states in the region and also on the project of Maritime Silk Road. China has become a large investor in countries of the Indian Ocean region. Despite common believe that China is building naval bases in the region, currently there is no evidence of such moves. The next part deals with the analyses of Indian national interests in the region and the way how India views Chinese presence in the region. India is trying to achieve regional hegemony. India is significant security partner of many countries in the Indian Ocean region, especially of the small island states, which play a crucial role in the sino-indian rivalry. There is increasing level of distrust between India and China. The thesis is also focused on the evolution of India relations with the United States of America and other countries under the Look East (recently so called Act East) Policy. The strengthening of informal security relations with those states can be seen as part of soft balancing strategy.

9. Přílohy

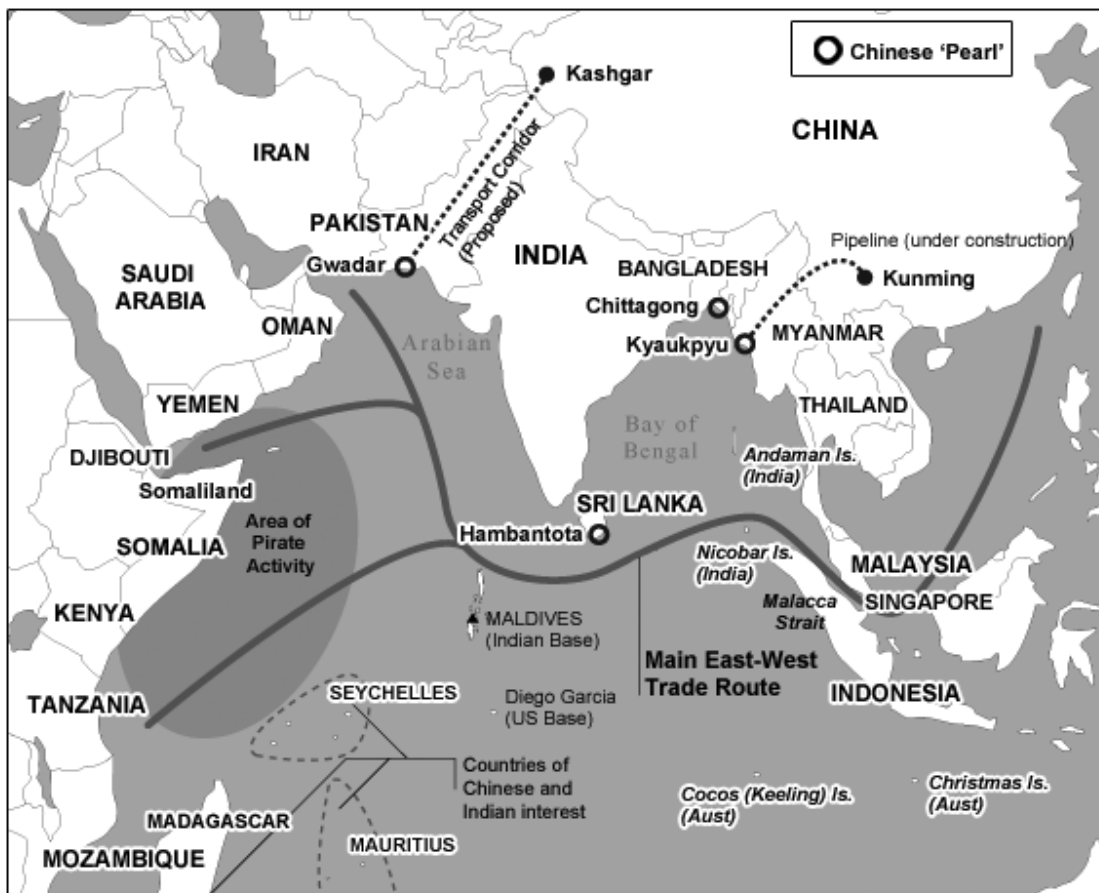
Mapa č. 1 Významné námořní trasy a škrtící body v Indickém oceánu



Zdroj:

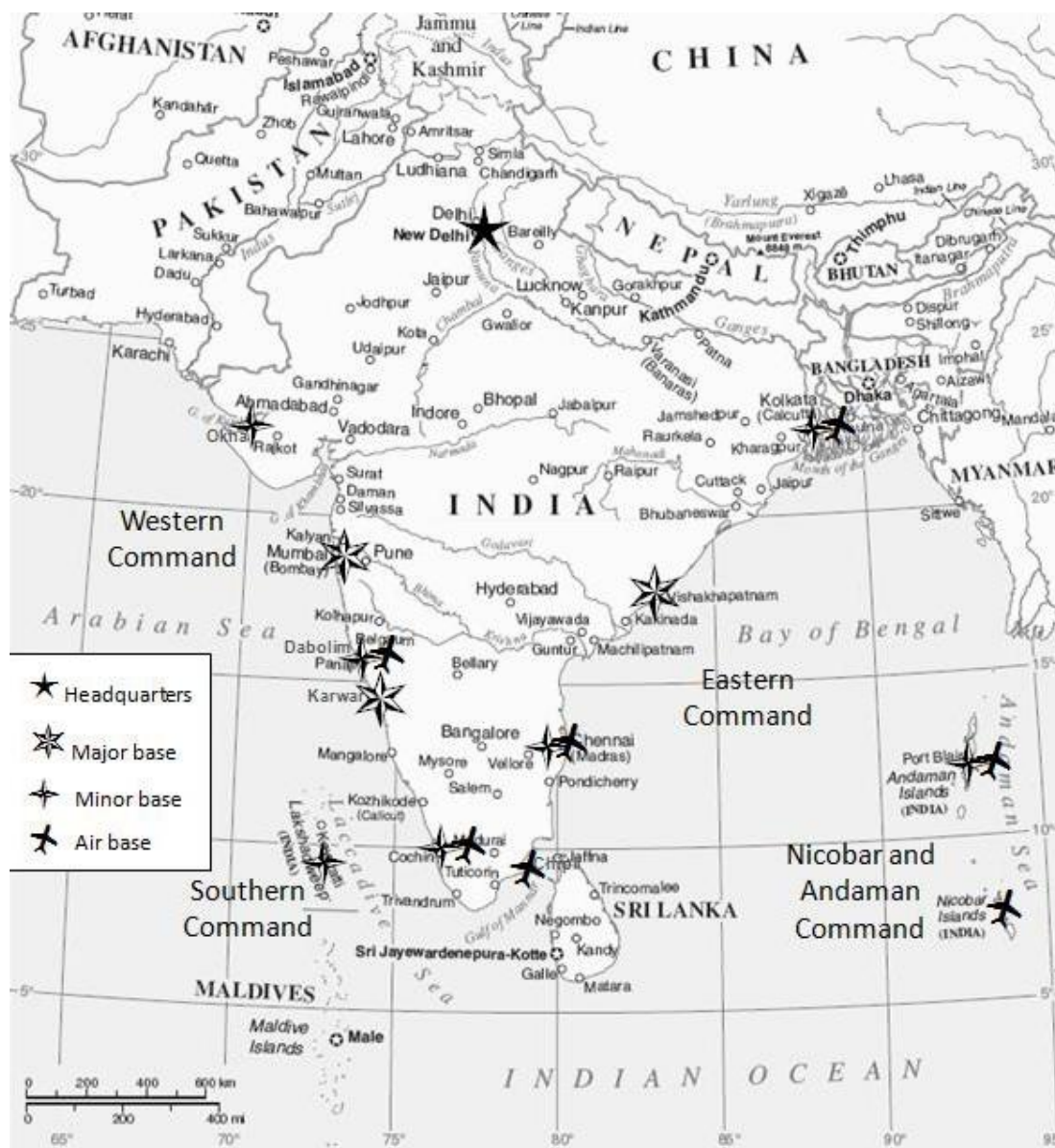
Walker, Andrew (2012). Breaking the Bottle Neck, Maritime Terrorism and „Economic Chokepoints“ Part 1, *Center for International Maritime Security*, 30. 6. 2012 (<http://cimsec.org/breaking-the-bottleneck-maritime-terrorism-and-economic-chokepoints-part-1/1742>, 20. 4. 2015).

Mapa č. 2 Čínské „perly“, transportní koridory a významné námořní trasy v regionu Indické oceánu



Zdroj: The Internationalists 2013 (<http://www.leftcom.org/en/articles/2013-04-09/imperialist-rivalry-in-the-pacific>, 20. 4. 2015).

Mapa č. 3 Indická vojenská námořní velitelství a základny



Zdroj: Rocha, Huberto Santos (2013). Naval Power in India's Geopolitics, *Revista Militar*, 1. 5. 2013 (http://www.revistamilitar.pt/artigo.php?art_id=798#_ftn38, 20. 4. 2015).