

**Západočeská univerzita v Plzni**

**Fakulta filozofická**

**Bakalářská práce**

**Geopolitický význam škrťících bodů na Blízkém  
východě**

**Andrea MauEROVÁ**

Plzeň 2015

**Západočeská univerzita v Plzni**

**Fakulta filozofická**

Katedra politologie a mezinárodních vztahů

**Studijní program Mezinárodní teritoriální studia**

**Studijní obor Mezinárodní vztahy – britská a americká studia**

**Bakalářská práce**

**Geopolitický význam škrťících bodů na Blízkém  
východě**

**Andrea Mauzerová**

*Vedoucí práce:*

PhDr. Martina Ponížilová, 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:

Mé poděkování patří PhDr. Martině Ponížilové, Ph.D. za odborné vedení, trpělivost a ochotu, kterou mi v průběhu zpracování bakalářské práce věnovala.

## Obsah

Úvod .....	1
1 Vývoj mořského práva .....	5
1.1 Mořské průlivy a průplavy .....	7
2 Námořní doprava .....	8
2.1 Námořní dopravní a komunikační cesty .....	10
2.2 Alfred T. Mahan .....	13
2.3 Škrťací body .....	15
3 Hormuzský průliv .....	19
3.1 Geografický popis .....	19
3.1.1 Náhradní způsoby dopravy .....	20
3.2 Vliv Hormuzského průlivu na politiku Íránu .....	22
3.3 Vliv Hormuzského průlivu na politiku Ománu .....	26
3.4 Bezpečnostní aspekt .....	29
3.5 Ekonomický aspekt .....	34
4 Suezský průplav .....	38
4.1 Geografický popis .....	38
4.1.1 Náhradní způsoby dopravy .....	40
4.2 Vliv Suezského průplavu na politiku Egypta .....	40
4.3 Bezpečnostní aspekt .....	46
4.4 Ekonomický aspekt .....	50
Závěr .....	55
Seznam použité literatury a pramenů .....	62
Resumé .....	73
Přílohy .....	75

## Úvod

Blízký východ<sup>1</sup> již od nepaměti představuje spojnici obchodních tras mezi Indií, východní Afrikou, jihovýchodní Asií a Čínou, kolébku vyspělých civilizací a místo, kde se formovala tři nejvýznamnější monoteistická náboženství, tedy judaismus, křesťanství a islám. Od 18. století se v regionu začaly angažovat i zahraniční země v čele s Velkou Británií a Francií, jejichž vliv a dlouhodobé koloniální zájmy jsou k vidění dodnes. Význam Blízkého východu v očích západních států stoupl na začátku 20. století, když byla v oblasti Perského zálivu objevena ropa. Tato strategická energetická surovina pak udávala směr politikám nejen států regionu, ale i mimoregionálním aktérům. V oblasti se tak začaly angažovat zejména Spojené státy americké, které vystřídaly Velkou Británii a její koloniální politiku. V posledních letech můžeme pozorovat mírný odklon Spojených států amerických, zejména směrem k Jihočínskému moři. Do oblasti Blízkého východu tak proniká vliv Číny, která má v regionu především ekonomické zájmy. Jak již bylo řečeno, Blízký východ je bohatý na nerostné suroviny, v regionu se nachází více než 52 procent světových zásob ropy (Khatib 2014).

Mezi největší odběratele ropy z Blízkého východu patří země Evropské unie, Spojené státy americké a státy Asie. Více než 60 procent světové produkce ropy se převáží po moři, zvyšuje se tak strategický význam námořních cest a úžin nejen v regionu Blízkého východu (The U.S. Energy Information Administration 2014a). Již v 19. století si Alfred Mahan uvědomoval význam úžin a rozhodujících bodů, které definoval jako „škrťací body“. Takové body bývají nejkratším možným způsobem přepravy, které šetří čas i náklady. Stát, který ovládá škrťací bod, tak může ovládat námořní obchod v celé oblasti.

---

<sup>1</sup> Vymezit region Blízkého východu je krajně obtížné, jelikož existuje řada kritérií, podle kterých tak lze učinit. Nejčastěji bývá Blízký východ označován jako oblast od východního Středomoří, tedy Egypta až po Perský záliv, kde je situován Írán. Opomenout ovšem nemůžeme ani na širší pojetí Blízkého východu (The Greater Middle East), který zahrnuje i země Afrického rohu, Afghánistán, Pákistán a Turkeistán. V předkládané práci budu používat úzké vymezení Blízkého východu, tedy od Egypta na západě až po Írán, který tvoří východní hranice regionu. Nejsevernějším státem je v tomto případě Turecko, na jihu pak Jemen. Součástí je i pás států Severní Afriky (viz příloha č. 1). Celkem do tohoto vymezení patří 19 států (Šanc 2011: 14-15).

Bezpečnost škrťících bodů na Blízkém východě je klíčová a o její zaručení se starají nejen státy regionu, ale i mimoregionální aktéři. Hormuzský průliv a Suezský průplav jsou dva nejvíce využívané škrťící body v regionu pro přepravu ropy. Díky svému přírodnímu původu byl Hormuzský průliv v zájmu zemí již od dob námořních výprav, které jeho kontrolou ovládaly celý obchod Perského zálivu. Ačkoliv byl Suezský průplav postaven až v druhé polovině 19. století, okamžitě se stal významným strategickým bodem v oblasti námořní dopravy.

Tato práce je koncipována do dvou jednopřípadových studií zaměřených na škrťící body v oblasti Blízkého východu. Vzhledem k aktuálnosti problematiky energetické bezpečnosti a zvětšujícímu se globálnímu obchodu považuji toto téma za aktuální. Pro tuto práci jsem se rozhodla použít a následně zkoumat dva škrťící body, Hormuzský průliv a Suezský průplav. Důvodem, proč jsem si vybrala právě tyto body, je jejich vytížení a význam pro námořní dopravu. Hormuzský průliv je s průtokem 17 milionů barelů transportované ropy denně nejvýznamnější škrťící bod na světě. Suezským průplavem se spolu s ropovodem SUMED denně transportuje 4,6 milionů barelů ropy, což ho činí celosvětově třetím nejvíce využívaným škrťícím bodem pro transport ropy (The U.S. Energy Information Administration 2014a).

*Cílem této práce je zjistit ekonomický, politický a bezpečnostní význam Hormuzského průlivu a Suezského průplavu v regionu Blízkého východu. Výzkumné otázky v obou případových studiích mají stejné znění, liší se pouze zkoumaný škrťící bod a časové období. Výzkumné otázky pro první a následně i druhou studii zní: Ovlivňoval Hormuzský průliv politiku Íránu a Ománu v letech 1979 až 2015? Mělo bezpečnostní ohrožení průlivu ekonomický dopad na světový trh s ropou? Ovlivňoval Suezský průplav politiku Egypta v letech 1869 až 2015? Mělo bezpečnostní ohrožení průplavu ekonomický dopad na světový trh s ropou?*

Období, které budu zkoumat ve studii o Hormuzském průlivu, jsem si stanovila od roku 1979 do roku 2015. V roce 1979 byla v Íránu svržena vláda Mohammada Rézy Šáha a byla nastolena teokratická republika. Tato revoluce ovlivnila podobu nejen íránské zahraniční politiky, ale i politiky vůči

Hormuzskému průlivu. V případě druhé studie o Suezském průplavu bude zkoumané období delší, jelikož budu analyzovat význam průplavu již od jeho otevření v roce 1869 až do roku 2015. Již od otevření byl průplav ve sféře vlivu především západních zemí, a vliv egyptské vlády byl velmi malý. V následujících letech se situace začala měnit, což opět ovlivnilo politiku nejen Egypta, ale i mezinárodního společenství. K naplnění cíle a zodpovězení otázek využiji metody analýzy.

Předkládaná práce bude rozdělena na dvě části a to teoretickou část a empirickou část. Teoretická práce bude představovat úvod do oblasti námořního práva, námořní dopravy a dopravních komunikačních cest. V této části práce se zaměřím na práci Alfreda Mahana, který patří mezi průkopníky teorie škrťících bodů. Mahan považoval škrťící body za klíčové pro ovládnutí moře a následnou dominanci státu. V poslední části teoretické práce se budu zabývat definováním škrťících bodů a jejich charakteristikou pomocí tří znaků Jean-Paul Rodrigua. Tento autor se dlouhodobě zabývá škrťícími body a jejich významem pro námořní dopravu v řadě svých publikací.

V empirické části se již zaměřím na jednotlivé škrťící body a jejich analýzu. Předmětem první kapitoly bude Hormuzský průliv. V této kapitole se budu zabývat geografickým popisem průlivu a zároveň aplikuji tři znaky podle Rodrigua, které jsou pro škrťící body charakteristické. Vzhledem k významu průlivu pro přepravu ropy, se budu zabývat i náhradními způsoby dopravy, které jsou v případě škrťících bodů klíčové. V další části práce již budu analyzovat politiku Íránu a Ománu, tedy zemí, které leží okolo průlivu. Budu zjišťovat, zda poloha u průlivu ovlivňuje politiku obou zemí a jakým způsobem. Írán se prezentuje jako hegemón na Blízkém východě a tomu je uzpůsobena i jeho politika. Díky íránské revoluci se v zemi změnila vláda, která zastává agresivní politiku nejen vůči západním zemím, ale i vůči sousedním státům. Oproti tomu můžeme ománskou politiku označit za velmi mírnou, Omán se prezentuje spíše jako mediátor mezi Íránem a ostatními státy, zejména Spojenými státy americkými. V další kapitole budu zjišťovat odpověď na druhou výzkumnou otázku, tedy zda mělo bezpečnostní ohrožení průlivu ekonomický dopad na



světový trh s ropou. Nejdříve se zaměřím na všechny konflikty, které probíhaly v okolí průlivu a na další možné hrozby. V následující části práce budu analyzovat, jak ohrožení průlivu ovlivnilo námořní dopravu a světový trh s ropou.

V druhé kapitole se zaměřím na druhý škrťící bod, kterým jsem si zvolila Suezský průplav. Struktura dalších kapitol bude totožná jako ve studii o Hormuzském průlivu. Nejdříve tedy popíšu geografii průplavu a následně dosadím jeho specifika do tří znaků podle Rodrigua. Ani v tomto případě neopomenu náhradní způsoby dopravy. Dále se již zaměřím na Egypt a jeho politiku vůči průplavu. V době otevření vlastnili téměř veškeré akcie zahraniční investoři, v následujících letech musel Egypt díky dluhům odprodat i svůj podíl. V této kapitole budu analyzovat, jaký byl samotný vývoj průplavu, jaké státy se podílely na jeho řízení, a jak se vyvíjela politika Egypta vůči průplavu. Zaměřím se zejména na znárodnění průplavu a jeho další historický vývoj. Neopomenu ani plány současné egyptské vlády na rozšíření průplavu a jeho zpřístupnění i nadměrným tankerům. V další části předkládané práce již budu zkoumat veškeré bezpečnostní hrozby průplavu, kterých za dobu jeho otevření bylo mnoho. Zmiňovat budu například Suezskou krizi, šestidenní válku, ale i současné útoky na tankery proplouvající průplavem. V ekonomické kapitole pak budu zjišťovat, jak tyto bezpečnostní hrozby ohrozily námořní dopravu a jaké následky měly pro trh s ropou.

Při psaní této práce budu používat téměř výhradně cizojazyčnou literaturu, neboť v České republice se škrťícím bodům věnovalo jen minimální množství autorů. Naopak v zahraničí je téma velmi rozšířené a existuje bezpočet článků a publikací, které se jimi zabývají. Často také budu využívat internetové zdroje, jelikož řada informací je velmi aktuálních a doposud nebyly vydány ve formě publikací. Téma škrťících bodů se s rostoucí závislostí států na ropě stává velmi aktuálním, a mnoho autorů se tomuto tématu věnuje dlouhodobě. V předkládané práci budu využívat zejména prací, které vědci publikovali pod Centrem pro strategická a mezinárodní studia a také analýz publikovaných americkou agenturou *Energy Information Administration*.

# 1 Vývoj mořského práva

Již Walter Raleigh (1522-1618), britský cestovatel a spisovatel si uvědomoval důležitost moře a námořních cest. Počátkem 17. století jejich význam popsal slovy „*Každý, kdo ovládá moře, ovládá trh. Každý, kdo ovládá světový trh, ovládá světové bohatství a tudíž svět samotný*“ (Hatch 2013: 82).

Státy se vždy snažily ovládnout co největší část moře, a to především kvůli kontrole obchodních cest a zisku surovin. V minulosti ovládaly přímořské státy území daleko větší, než jsou dnešní pobřežní vody. Neexistovaly žádné právní dokumenty, které by moře dělily mezi jednotlivé země (Ondřej 2004: 10). Díky rozmachu námořního cestování a postupného objevování světa si státy začaly dělat nároky na dělení moře. Jako příklad můžeme uvést Benátky, které si v 15. století vymáhaly výlučnou kontrolu nad celým Jaderským mořem (Waisová a kol. 2007: 64). Velká Británie zase za svá území prohlašovala moře od břehů Norska k mysu Finisterre ve Španělsku až k pobřeží Ameriky (Ondřej 2004: 11). Jako jeden z klíčových dokumentů můžeme považovat smlouvu z Tordesillas a ze Zaragozy z roku 1494, která rozdělovala světový oceán na západní část, připadající Španělsku a východní, nově portugalskou část. Dělicí linie byla stanovena na délku zhruba 2000 km od Kapverdských ostrovů. Díky tomu mohly obě země určovat, koho nechají proplout svými výsostnými vodami (Treaty of Tordesillas 2009).

Zlomovým dílem v oblasti dělení moře se stala kniha holandského právníka Huga Grotia *Mare liberium*, ve které charakterizoval pojem volného moře. Podle Grotia nemůže být moře vlastnictví nikoho a mělo by tedy zůstat nedělitelné a volné k užívání. Grotius ve své knize napsal, že moře, jeho břehy, vzduch a tekoucí vody spadají do kategorie, která nelze dělit z toho důvodu, že to sama příroda přikazovala. V další knize Grotia *De iure belli ac pacis* z roku 1625 již autor dělil moře na to, které je svobodné a na pobřežní vody. Zálivy a úžiny byly pro Grotia součástí příslušenství pevniny, a tedy mohly být okupovány (Ondřej 2004: 12 – 13).

Během let se specifikovala šířka pobřežních vod, které stát mohl okupovat na 3 námořní míle, což odpovídalo dostřelu tehdejšího dělostřelectva (Ondřej 2004: 13). V 19. století, v době rozvoje paroplavby, se začalo hovořit o právu pokojného průjezdu pobřežním mořem. Díky tomu došlo k významnému rozvoji světového obchodu, protože lodě mohly jednodušeji vplouvat na území cizích států, respektive přístavů (Ondřej 2004: 14).

Během 19. století se však objevil problém, kdy si státy začaly rozšiřovat pásma pobřežních vod, jak uznaly za vhodné, díky čemuž docházelo k mezinárodním problémům a nedorozuměním. Státy jako Austrálie, Francie, Velká Británie a další, ponechaly šířku teritoriálních vod na 3 námořních mílích. Avšak Argentina, Peru, Island, atd. rozšířily pásmo na 200 námořních mil (Ištok 2004: 299). Z tohoto důvodu došlo ve 20. století k řadě jednání a byly sepsány všechny významné smlouvy týkající se námořního práva. V roce 1958 byla ratifikována Úmluva o pobřežních vodách a pásmu souvislém a v roce 1982 Úmluva OSN o mořském právu. Právě zde byla přesně určena šířka pobřežního moře na 12 námořních mil, která se měří od čáry odlivu (Ondřej 2004: 14). Stát v těchto hranicích ovládá vzdušný prostor, mořské dno, podzemí a samotný povrch. Lodě mohou v tomto pásmu pokojně proplouvat, ale podléhají jurisdikci daného státu. Dále byl v úmluvách stanoven pojem přílehlá zóna, kterou si může stát vymežit do vzdálenosti 24 námořních mil (38 km) od čáry odlivu, výlučná ekonomická zóna, která hraničí až ke 200 námořních mil (370 km), kontinentální šelf a nakonec volné moře (Ištok 2004: 301).

Výlučná nebo také exkluzivní ekonomická zóna (*Exclusive Economic Zone*) je oblast, která se nachází za pobřežním mořem a je stanovena na délku 200 námořních mil (370 km) od čáry odlivu. Pobřežní státy v těchto místech mají právo na vědecké výzkumy a taktéž na využívání přírodních zdrojů, např. rybolov (Waisová a kol. 2004: 64). Z oblasti výlučné ekonomické zóny pochází téměř 95 procent všech ulovených ryb a najdeme zde i všechna naleziště ropy a zemního plynu (Ondřej 2004: 27). Pouze devět států vlastní téměř polovinu rozlohy výlučné ekonomické zóny (Waisová a kol. 2004: 64). Největší výlučnou ekonomickou zónu mají Spojené státy americké (11 351 000 km<sup>2</sup>), především

díky svým územím v Pacifiku a Francie (11 035 000 km<sup>2</sup>), ke které patří Francouzská Polynésie, Nová Kaledonie a další území v Indickém oceánu (viz příloha č. 2) (The Basement Geographer 2011).

## **1.1 Mořské průlivy a průplavy**

Mořské průlivy a průplavy byly taktéž součástí jednání o námořním právu. Mořské průplavy můžeme definovat jako umělé vytvořené vodní cesty, které spojují dvě moře. Průplavy, které jsou vybudovány na území jednoho státu, spadají do jurisdikce daného státu. Stát má tedy právo určovat poplatky za průjezd, omezovat jeho funkci, atd. (Čepelka – Šturma 2008: 217). Pokud jsou ovšem průplavy významné z hlediska mezinárodní dopravy, získávají zvláštní smluvní režim. V takovém případě jsou průplavy neutralizovány a mohou je využívat lodě všech států (Potočný – Ondřej 2006: 103). Tak to bylo i v případě Suezského průplavu, který spojuje Středozemní a Rudé moře nebo Panamský průplav, který byl vybudován jako spojnice Atlantského a Tichého oceánu (Čepelka – Šturma 2008: 217). Pokud jsou průplavy neutralizovány, jsou v jejich vodách zakázány jakékoliv válečné akce a nesmí být blokovány. Vojenské lodě mají povolené proplutí, nesmí však zůstat ve vstupních přístavech déle než 24 hodin a nesmí být umístěny v průplavu trvale. Lodě zneprátených států mohou proplout s 24 hodinovým rozestupem (Potočný – Ondřej 2006: 103).

Naopak mořské průlivy se vyznačují tím, že jsou to úzké vodní cesty přirozeného původu spojující dvě moře. Pokud takové vodní cesty spojují volné moře s vnitřním mořem, nemají mezinárodní význam. Takový průliv spadá do vnitřních vod, a tím pádem je suverénním územím daného státu. Jiný právní statut mají průlivy, které jsou využívány k mezinárodní plavbě. Podle Úmluvy OSN o mořském právu z roku 1982 jsou tak klasifikovány průlivy, které spojují dvě volná moře nebo dvě výlučné ekonomické zóny. V takovém případě musí lodě proplout průlivem rychle a bez přerušení, nesmí ohrozit pobřežní stát či jakkoliv porušit mezinárodní právo (Potočný – Ondřej 2006: 104).

## 2 Námořní doprava

Ačkoliv lodní doprava má již pětistiletou zdokumentovanou historii, až během posledních 200 let získala ústřední roli ve světové ekonomice (Stopford 2010: 1). Lodní doprava se během let více zefektivnila – velikost lodí se neustále zvětšuje, čemuž se musí přizpůsobovat infrastruktura přístavů a průplavů. Rychlost, kterou mohou lodě plout, se zvýšila z průměrných 15 uzlů na 25-30 uzlů (1 uzel=1853 m/hodinu). Díky automatizačním technologiím se snižuje počet členů posádek a zajišťuje se větší bezpečnost lodí (World Ocean Review 2010: 167).

Díky všem těmto faktorům je lodní doprava klíčová pro globální trh, jelikož téměř 90 procent světového obchodu se přepravuje právě po moři. Neustále dochází k jejímu růstu, od roku 1990 se využití námořní dopravy zdvojnásobilo, přičemž v roce 2007 bylo po moři převezeno 8 miliard tun nákladu (World Ocean Review 2010: 164). Pokud bychom toto množství převedli na osobu, získali bychom 1,2 tun převezeného nákladu na osobu, u bohatších zemí jako jsou například státy Evropská unie, jsou to téměř 3 tony nákladu na osobu (Stopford 2010: 2). K růstu námořní dopravy přispívají také ekonomické aktivity států, jako příklad můžeme uvést hospodářské otevření Číny a její přijetí do WHO, díky čemuž se vývoz během 5 let zečtyřnásobil. Za další významný faktor můžeme označit uzavření dohody o volném obchodu mezi Spojenými státy americkými, Mexikem a Kanadou. Vývoz z Mexika do USA se díky této dohodě zvýšil během šesti let trojnásobně, což se projevila i do námořní dopravy (World Ocean Review 2010: 166).

V současnosti neexistuje téměř žádná země, která by byla plně soběstačná z hlediska zásobování. S rostoucí globalizací se každá země podílí na procesu výroby nebo prodeje, státy se tak na sobě staly závislé. Globální obchod tento vztah ještě více podporuje a propojuje tak obchody a trhy jednotlivých zemí (Stopford 2010: 7). Nejefektivnějším způsobem dopravy je pro státy námořní přeprava zejména kvůli nízkým nákladům. Cenové rozdíly podle přepravovaného

zboží jsou minimální a cena za dopravu se do výsledných cen nijak výrazně nepromítne. Jako příklad můžeme uvést přepravu tuny železné rudy z Austrálie do Evropy. Náklady v tomto případě vyjdou na 10 amerických dolarů. Pokud se převáží ropa z Blízkého východu do Spojených států amerických, náklady na dopravu vycházejí na méně než jeden cent na litr ropy (International Maritime Organization 2012: 11).

Náklad, který je přepravován pomocí lodní dopravy se dělí na tekutý a suchý. Mezi suchý náklad patří například uhlí, fosfáty, obilí a hnojiva. Tekutý náklad tvoří především ropa a další ropné produkty. Ropa tvoří 25 procent celkového zboží, které je přepravováno po moři. Mezi největší dovozce ropy řadíme Spojené státy americké, Japonsko a státy Evropské unie, přičemž všechny země dovážejí ropu převážně z Blízkého východu. Severní Amerika získává ropu také z oblasti západní Afriky a Karibiku, Evropa zase ze severní a západní Afriky (World Ocean Review 2010: 170).

Ropa a zemní plyn jsou přepravovány několika typy tankerů (viz příloha č. 3), které se liší podle velikosti a maximální DWT tonáže (*deadweight tonnage* – celková nosnost lodi, která se uvádí v tunách).

Product tanker, často také označován jako *Coastal tanker*, je ropný tanker s nosností 10 – 60 000 DWT. Používá se zejména pro přepravu benzínu. *Panamax* jsou ropné tankery, které mají nosnost až 70 000 DWT a jak z názvu vyplývá, mohou plout přes Panamský průplav. *Aframax* mají nosnost od 70 do 120 tisíc DWT, jsou to nejčastěji používané tankery, zejména ve vnitro-regionální dopravě. Tankery se používají na krátkou až střední vzdálenost, například mezi Latinskou Amerikou a Spojenými státy americkými. *Suezmax* jsou tankery s nosností 120 až 200 000 DWT a mohou plout přes Suezský průplav. Nejčastěji jsou využívány na střední až dlouhou vzdálenost, například ze západní Afriky do západní Evropy. *Very Large Crude Carrier* (VLCC) mají nosnost od 200 do 325 000 DWT. Používají se především na dlouhé vzdálenosti, z Blízkého východu do západní Evropy, Spojených států amerických, atd.

*Ultra-Large Crude Carriers (ULCCs)* mají nosnost od 325 - 550 000 DWT (International Maritime Organization 2012: 13; Rodrigue 2004: 364).

## 2.1 Námořní dopravní a komunikační cesty

Námořní dopravní a komunikační cesty (v originále *Sea Lines of Communication*) jsou klíčové námořní trasy, přes které se přepravuje většina zboží, zejména pak strategické suroviny jako například surová ropa. Tyto trasy jsou strategicky významné díky vysoké geopolitické hodnotě a jsou důležité pro hospodářský růst (Khalid 2012: 57). Podle Mahana tyto námořní komunikační cesty usnadňují námořní obchod, který je pro bohatství a prosperitu státu nejdůležitější (Flynn 2008: 1).

Jelikož se na těchto trasách kumuluje velké množství zboží, bezpečnost těchto cest bývá velmi často ohrožována piráty. Piráti ohrožují proplouvající lodě, a to buď tím, že loď unesou a prodají její náklad, nebo požadují výkupné za zajaté námořníky. Rozlišují se pirátské akce na volném moři a v teritoriálních vodách. Pirátství v teritoriálních vodách se označuje jako akt ozbrojené loupeže a řeší se podle právního systému daného státu. Další možností, jak mohou být námořní trasy ohrožovány, je v průběhu probíhajících válek či jiných konfliktů (Cozens 2012: 40).

Bezpečnost námořních tras je proto v zájmu států již od dob starověkého Řecka. V současnosti se používá systém zabezpečení nákladu, který se rozvinul zejména během druhé světové války, kdy dodání zásob a dalšího vybavení spojencům, rozhodovalo o výsledku války. Britové vynalezli tzv. *Naval Control of Shipping*, což byla dvoustupňová metoda, která měla ochránit námořní dopravu. V prvním stupni byly vybrány nejvhodnější dopravní trasy pro danou loď, ve druhém stupni byla loď povinně směrována, při vyšším stupni ohrožení dokonce doprovázena ozbrojenými konvoji. Po válce se z tohoto systému stal systém ochrany globálního obchodu, který členské státy NATO zakotvily jako svoji doktrínu. Z *Naval Control of Shipping* se později vyvinul *Naval*

*Coordination and Guidance of Shipping*. Z názvu je patrné, že došlo k většímu prohloubení spolupráce a poradenství mezi státy. Nadále funguje dvoustupňový systém ochrany, což umožňuje zajišťovat bezpečnost námořního obchodu nejen v době konfliktu, ale i míru (Johnston 2012: 4).

Námořní ochranu dopravy můžeme klasifikovat jako pasivní, nebo aktivní. Pasivní ochranu dopravy tvoří všeobecné nebo dopravní poradenství, které je velmi závislé na vzájemné spolupráci dopravců. Tento typ ochrany nenarušuje žádným způsobem námořní dopravu a obchod. Aktivní ochrana námořní dopravy je prováděna prostřednictvím kontroly pohybu a fyzické ochrany lodí. Negativním důsledkem takové ochrany mohou být zvýšené náklady přepravy, které jsou zapříčiněny přesměrováním námořních tras a dalšími zpožděními (Johnston 2012: 5).

V současnosti existuje několik druhů a způsobů aktivní ochrany námořní dopravy. Prvním způsobem je tzv. nezávislá plavba (*Independent Sailing*), která se zaměřuje na zpravodajství, sledování a námořní hlídku a nejmenším způsobem omezuje obchodní loď. Ochrana klíčových oblastí (*Focal Area Protection*) je druhý způsob, který dovoluje lodím plout relativně svobodně, ochranná opatření se používají zejména v místech vysoké koncentrace dopravy. Lodě jsou povinny plout ve vymezených trasách, které jsou kontrolovány vojenskými prostředky. Vzdálený doprovod (*Distant Escort*) se taktéž používá u vymezených tras, avšak funguje spíše jako prostředek odstrašení případných hrozeb. Doprovod (*Accompaniment*) se používá v oblastech středního až vysokého ohrožení. Kontrola je v tomto případě nižší než u konvojů, a může být prováděna i vzdáleně. Nejvyšším stupněm ochrany jsou konvoje (*Convoys*), které se používají zejména v rozsáhlých oblastech s vysokým stupněm ohrožení jak mezinárodní, tak pobřežní dopravy. V takovém případě lodě plují ve velmi malých vzdálenostech od sebe a jsou po celou cestu doprovázeny námořními silami (Johnston 2012: 5).

Trasy námořní přepravy se téměř nemění, avšak díky technologickému rozvoji a modernějším lodím se objevují nové, doposud nevyužívané námořní



cesty (viz příloha č. 4). Jako takové můžeme označit například trasu kolem mysu Dobré naděje, trasu Drakeovým průlivem a Severozápadní cestu (Waisová a kol. 2007: 72). Je nutné zmínit, že neexistují pouze přírodní námořní trasy, ale také umělé. Příkladem můžeme uvést Panamský kanál nebo Suezský průplav. Důvodů, proč těchto umělých tras není více, je několik, ale za ty hlavní můžeme označit vysoké finanční náklady a velmi náročnou realizaci stavby. Mnoho zemí si přesto uvědomuje, jak jsou obvyklé trasy námořní dopravy ohrožené, a proto investují finance do výstavby produktovodů, které tyto trasy obcházejí. Transportované zboží, jako například ropa nebo zemní plyn, tedy není tolik ohroženo (Nincic 2002: 4).

Jako další ze způsobů ohrožení námořních tras je nutné zmínit počasí, které ovlivňuje zejména průjezdnost tras. Jako příklad můžeme uvést námořní trasy v Atlantiku a Pacifiku, které jsou během zimy ohrožovány extrémně vysokými vlnami. To samé nebezpečí hrozí i během monzunového období v oblastech Indického oceánu, západní Indie a Číny (Nincic 2002: 4). Avšak díky moderním technologiím a vývoji v designu lodí existuje několik námořních cest, které se používají pro přepravu celoročně. Mezi takové patří mys Dobré naděje, Magalhãesův průliv, Hoornský mys a méně často Severozápadní cesta podél Severní Ameriky (Nincic 2002:4).

Námořním obchodem a lodní dopravou se zabývá mezinárodní uskupení SLOC, které vzniklo v roce 1980. Toto uskupení se skládá z bývalých nebo současných vládních úředníků, akademiků a námořních důstojníků, jejichž hlavním cílem je podpořit rozvoj a rozšířit povědomí o lodní dopravě a o jejím strategickém významu pro globální trh. Členové uskupení pocházejí z Austrálie, Kanady, Indie, Indonésie, Japonska, Malajsie, Nového Zélandu, Filipín, Singapuru, Jižní Koreje, Tchaj-wanu a Spojených států amerických (The International SLOC Group 2010–2014).

## 2.2 Alfred T. Mahan

Jedním z nejdůležitějších odborníků v oblasti geopolitiky je bezesporu Alfred Thayer Mahan, který se narodil 27. září 1840 ve West Pointu, v New Yorku. Během svého života se z něj stal odborník na námořní historii a jeden z prvních průkopníků geopolitiky (Chovanec 2006: 2). Své znalosti sepsal do několika knih, *The Influence of Sea Power Upon History, 1660-1783* (Mahan 1890), *The Influence of Sea Power upon the French Revolution and Empire 1793-1812* (Mahan 1892) nebo *The Interest of America in Sea Power, Present and Future* (Mahan 1897).

S rozvojem světového hospodářství a snahami států o zisk surovin a území se v 19. století zvýšil význam námořních sil. Podle Mahana, který působil také jako konzultant námořní strategie, byly námořní síly klíčové a bylo nutné, aby Spojené státy americké udržovaly svoji námořní sílu na vynikající úrovni především proto, aby ochránily důležité obchodní trasy na moři. Mahan doporučoval více zbrojit námořní síly a zvyšovat jejich počet. Byl přesvědčen o důležitosti námořní síly pro každou zemi, kdy rozvoj každé země jí byl přímo podmíněn (Chovanec 2006: 2). Námořní doprava byla podle Mahana důležitější než ta pozemní, jelikož nabízela nezměrné množství cest a přístup ke všem pobřežním státům (Chovanec 2006: 4).

Pro Mahana představovalo moře prostor, ve kterém se loď (která jakožto vyslaná státem, představuje stát), pohybuje bez jakéhokoliv omezení. Avšak na moři existují určité body, které jsou svoji polohou natolik významné, že mohou svobodný pohyb lodě jakkoliv omezovat (Romancov 2007: 437–438). Pokud by měl stát neustále kontrolovat všechny komunikační a dopravní cesty, bylo by to finančně velmi náročné, a veškeré zisky z obchodu by padly pouze na kontrolu cest. Mahan proto navrhl, aby stát povolal pouze malou jednotku dobře vycvičených vojáků, která by střežila daný strategický bod těchto komunikačních cest. Díky tomu měl stát kontrolu nad obchodem a finančně ho to nijak nevyčerpávalo. Tyto body nazval Mahan jako „škrtící body“ a jejich ovládnutí označoval za klíčové pro dominanci státu (Romancov 2007: 437 – 438).

Námořní sílu každého státu definovalo podle Mahana šest faktorů. Prvním byla geografická poloha státu, dále délka pobřeží, rozsah území, počet obyvatel, národní charakter a nakonec charakter vlády (Malinek – Dohnal 2012). To nejdůležitější, čím musela námořní velmoc disponovat, byl vyspělý průmysl s nutností vývozu zboží, silné obchodní loďstvo, které vývoz provádí a zámořské kolonie, které usnadňují přepravu a poskytují ochranu. Podle Mahana byla typickým příkladem námořní velmoci Velká Británie. Přestože Velká Británie nepatřila svoji rozlohou mezi velké země, díky vyspělému námořnímu a obchodnímu loďstvu, délce pobřeží a množství přístavů, se stala námořní velmocí. Právě to, že Velká Británie dokázala ovládnout námořní trasy evropského obchodu, rozhodlo o její nadvládě. Po Velké Británii se novou námořní velmocí staly Spojené státy americké. (Chovanec 2006: 4). Mahan navrhoval, aby vznikla americko-britská aliance, která by ovládala světová moře a mohla by tak konkurovat pozemním mocnostem, hlavně tedy Rusku (Ištok 2004: 103).

Mahan se mimo jiné zabýval i strategickými otázkami, věnoval se tzv. koncepci anakondy. Tuto koncepci jako první použil generál G. B. McClellan během americké občanské války. Principem koncepce je úplná blokáda nepřátelských zásobovacích a obchodních cest, kdy primárním cílem bylo vyhladovět a ekonomicky vyčerpat nepřítele. Kvůli blokádě byla pozemní část státu izolována od svého pobřeží. V minulosti se podobnou taktikou řídil Napoleon, který odřízl své nepřátele od důležitých zásob v Marengu (1800) a Ulmu (1805). Japonsko bylo poraženo právě kvůli zničenému loďstvu, díky čemuž nemohlo dodávat do země ropu a suroviny na udržení průmyslu (Peele 1997: 3). Tento koncept uplatňovaly Spojené státy americké zejména proti Sovětskému svazu v 80. letech a je často považován za rozhodující v rozpadu Sovětského svazu (Ištok 2004: 104).

Mnoho autorů nesouhlasilo s názory Mahana o důležitosti moře a jeho ovládnutí. Například americký historik Paul Kennedy kritizoval Mahana za jeho jednostranný pohled.

Kennedy ve své knize *Vzestup a pád velmocí. Ekonomické změny a vojenské konflikty v letech 1500 až 2000* (v originále *The Rise and Fall of the Great Powers. Economic Change and Military Conflict from 1500 to 2000*) uznává, že oceán je důležitý pro integraci kontinentů, avšak důležité byly právě kontinenty, ona pevnina, kterou moře spojuje. Podle Kennedyho nadhodnocoval Mahan koloniální obchod, ačkoliv základním příjmem Velké Británie bylo zemědělství a export tvořil britský příjem pouhými 10 procenty (Kennedy 1996: 128-129). Další autor, který polemizoval nad Mahanovými teoriemi, byl Sir Halfor John Mackinder ve svém článku *The Geographical Pivot of History* z roku 1904. Podle něj se Mahan zabýval pouze obdobím, kdy námořní doprava měla převahu nad tou pozemní. Podle Mackindera však význam námořní dopravy klesá a díky zlepšujícím se technologiím, například v podobě trans-kontinentálních železnic, se do popředí dostává právě doprava pozemní (Mackinder 1904: 433-434).

I přes kritiky Alfreda Mahana, musíme uznat, že také díky jeho teoriím a konceptům posílily Spojené státy americké své vojenské námořnictvo a získaly celou řadu území v Karibské oblasti, stejně tak i ostrovy v Tichomoří, jako jsou Havajské ostrovy, Filipíny, Guam a Americká Samoa a začaly pronikat do Číny (Ištok 2004: 104).

### 2.3 Škrťící body

Škrťící bod (v originále *choke point*) můžeme charakterizovat jako místo, které omezuje průjezd a které se nedá snadno obejít. Případná objížďka tohoto bodu je pak finančně i časově velmi náročná. Škrťící body se nachází jak na pevnině, tak na moři a jsou buď přírodní, nebo uměle vytvořené (Rodrigue 2004: 359).

Americká agentura *Energy Information Administration* definuje škrťící body jako „úzké cesty podél frekventovaných námořních tras, kdy některé z nich jsou tak úzké, že velikosti proplouvajících lodí musí být omezeny“ (The U.S. Energy Information Administration 2014a).

Jedním z předních odborníků, který se zabývá významem škrťících bodů, je Jean-Paul Rodrigue. Podle Rodrigua můžeme charakterizovat škrťící body podle tří znaků, tedy podle fyzických znaků, použití a přístupu (Rodrigue 2004: 359). Fyzické znaky definují škrťící bod jako místo, které nutí námořní dopravu, aby se sbíhala do jednoho úzkého místa. Je to dáno na základě jeho hloubky, šířky a splavnosti. Kvůli těmto vlastnostem je kapacita škrťícího bodu limitována, tím pádem je počet lodí, které mohou za den proplout tímto místem, také omezen (Rodrigue 2004: 360). Řadu průlivů nelze plnohodnotně využívat, například v průlivu Bospor a Dardanely není možný obousměrný provoz, což výrazně ovlivňuje jeho efektivitu. Častým faktorem, který ovlivňuje použití škrťících bodů je počasí. Zamrznání vod, nepříznivé větry nebo tropické bouře dokážou zastavit dopravu i na několik dnů (Waisová a kol. 2007: 72).

Druhým znakem je použití, a v tomto případě je hodnota škrťícího bodu přímo úměrná jeho využití, stejně tak i dostupností alternativních cest (Rodrigue 2004: 360). Zatímco existují stovky škrťících bodů, pouze sedm (viz příloha č. 5) jich je mezinárodně významných a strategických pro světový trh (Waisová a kol. 2007: 71).

Posledním znakem je přístup. Díky svému strategickému významu je u škrťících bodů zajišťována nejen jejich bezpečnost, ale i přístup k nim. Proplutí škrťícími body musí být regulováno, a jestliže některé spadají do teritoriálního území země, proplutí může být zpoplatněno mýtným. Dále by měly existovat dohody nebo smlouvy o jejich používání, aby nedocházelo k rozporům či dokonce k zablokování těchto bodů (Rodrigue 2004: 360).

Se zvyšujícím se námořním oběhem a rozvojem trhu se ze škrťících bodů stala velmi strategická místa, jejichž zablokování by mohlo výrazně ohrozit světový trh. Pomocí námořní dopravy se přepraví 63 procent světové produkce ropy. Pokud by došlo k omezení nebo dokonce k uzavření škrťících bodů, mohlo by to výrazně ovlivnit cenu ropy a dalších energií (The U.S. Energy Information Administration 2014a).

Jak již bylo řečeno, význam škrťících bodů roste s jeho využíváním, zvyšuje se zejména kvůli rostoucí závislosti zemí na dovozu ropy. Jenom za rok 2013 můžeme pozorovat nárůst globální spotřeby ropy o 1,4 milionů barelů za den, zatímco samotná produkce ropy vzrostla pouze o 550 000 barelů za den, tedy méně než polovinu nárůstu roční spotřeby (BP Statistical Review of World Energy 2014: 3). Jako významného aktéra můžeme označit Čínu, jejíž zvyšující se poptávka po ropě znásobuje samotný oběh ropy a dochází tak k hospodářské soutěži nejen po ropných zdrojích, ale i po samotných škrťících bodech (Rodrigue 2004: 358).

Ačkoliv existují stovky škrťících bodů významných pro regionální a lokální obchod, pouze hrstka jich leží na trasách významných pro mezinárodní námořní obchod. Celá polovina z těchto škrťících bodů je náchylná k nějaké formě ohrožení, čímž by došlo i k významnému omezení v přepravě důležitých surovin (Nincic 2002: 3). Zachování volného průjezdu škrťícími body a udržení jejich bezpečnosti je národní zájem mnoha zemí, zejména světových mocností jako jsou Spojené státy americké, Evropa a Japonsko, tedy zemí závislých na pravidelném dovozu ropy. Z dostupných výsledků můžeme konstatovat, že během let se závislost zemí na dodávkách ropy významně změnila. Spojené státy americké se každým rokem stávají méně závislé na dovozu, zatímco dovoz do zemí ve východní Asii, zejména Číny, se zvyšuje (Emmerson – Stevens 2012: 2). Dovoz ropy do Spojených států amerických klesl o 1, 4 milionů barelů za den na „pouhých“ 6,5 milionů barelů za den. Tím se americký dovoz snížil na nejnižší úroveň od roku 1988. Takové výsledky jsou způsobeny investicemi Spojených států amerických do nových technologií, které umožňují efektivněji těžít ropu. S dovozem, který činí 6,3 milionů barelů za den, patří Čína na druhé místo největšího dovozce ropy (BP Statistical Review of World Energy 2014: 3).

Mezi nejvýznamnější škrťící body z hlediska mezinárodní dopravy a obchodu, můžeme zařadit Hormuzský průliv (17 milionů b/d), Malacký průliv (15,2 milionů b/d) a Suezský průplav (4,6 milionů b/d) (The U.S. Energy Information Administration 2014a).

Dva z těchto škrtkících bodů, tedy Hormuzský průliv a Suezský průplav, se nacházejí právě v regionu Blízkého východu, tedy v regionu, na který jsem se zaměřila v této práci.

## 3 Hormuzský průliv

### 3.1 Geografický popis

Prvním škrťícím bodem, kterým se budu v této práci zabývat, je Hormuzský průliv. Díky svému přírodnímu původu je průliv již od nepaměti používán pro námořní dopravu a to nejen zeměmi Perského zálivu, ale i evropskými zeměmi. První kolonizátoři, kteří ovládli přístav Hormuz byli Portugalci na začátku 16. století, kteří tak mohli kontrolovat obchod v Perském zálivu. O století později soupeřili o okolí průlivu Angličané s Holanďany a později s Francouzi, načež nastolili britskou hegemonii až do 20. století. Během studené války byla oblast průlivu soupeřením mezi Spojenými státy americkými a Sovětským svazem (Wen 2010: 3).

Průliv se nachází mezi Íránem situovaným na severu a ománským poloostrovem Musandam, který je umístěn na jihu (viz příloha č. 6). Samotný průliv spojuje Perský záliv s Ománským zálivem a Arabským moře. Je to jediné místo, kterým se dá proplout z Perského zálivu do Indického oceánu. Průliv je relativně velký i v nejužším bodě je 50 km široký a 180 km dlouhý. V průlivu je doprava řízená systémem *Traffic Separation Scheme* (TSS). Tento systém se používá v oblastech s vysokou frekvencí lodní dopravy. Do praxe byl tento systém uveden tak, že se přímo v průlivu vytvořily tři pruhy, každý 3,2 km široký. Levý a pravý pruh slouží k dopravě, prostřední pruh představuje ochranné nárazníkové pásmo. Jeden pruh je tak veden ománskými teritoriálními vodami, druhý okolo ostrovů Malý Tunb, Velký Tunb a Farur, které patří Íránu (Valdani 2012: 11-12). Doprava v Hormuzském průlivu je díky tomuto systému obousměrná.

Jak jsem psala v teoretické části této práce, Jean Paul Rodrigue charakterizuje škrťící body podle tří znaků a to podle fyzických znaků, podle použití škrťícího bodu a podle přístupu. Z hlediska fyzických znaků můžeme prohlásit Hormuzský průliv za škrťící bod, jelikož je to místo, kde se námořní doprava sbíhá do úzkého prostoru.



Ačkoliv průliv je dostatečně široký, pro samotnou dopravu se používá úsek široký pouhých 10 km. Ani hloubka nijak neomezuje dopravu, do průlivu tak mají přístup povoleny i velké ropné tankery. Podle údajů americké agentury *Energy Information Administration* jsou zhruba 2/3 ropy převážené přes průliv transportovány tankery o nosnosti více než 150 000 tun (The U.S. Energy Information Administration 2014a; Rodrigue 2004: 359).

Dalším znakem je podle Rodrigua použití průlivu, v tomto případě platí, že čím více je škrťící bod používán, tím více stoupá jeho význam. Hormuzským průlivem denně propluje 14 tankerů převážejících v průměru 17 milionů barelů ropy, tedy 30 procent celkového tranzitu této suroviny. Takové množství činí z Hormuzského průlivu nejdůležitější škrťící bod na světě (The U.S. Energy Information Administration 2014a; Rodrigue 2004: 359).

Posledním znakem je přístup ke škrťícímu bodu. Podle Úmluvy Organizace Spojených národů o mořském právu z roku 1982 může být úžina prohlášena za mezinárodní, pokud spojuje otevřené moře s exkluzivní ekonomickou zónou. Hormuzský průliv takové podmínky splňuje, tím pádem jím mohou proplouvat válečné lodě, ponorky a veškerá další plavidla zcela svobodně. I z toho důvodu není proplutí žádným způsobem zpoplatněno (Parsapoor 2015; Rodrigue 2004: 359).

### **3.1.1 Náhradní způsoby dopravy**

Strategický a ekonomický význam průlivu tkví právě v mezinárodní přepravě. Zejména, když velkou část zboží tvoří klíčová energetická surovina jako je ropa. Hormuzský průliv je ojedinělý i v tom, že neexistuje žádná jiná trasa, kterou by se dal obejít. Jediným možným způsobem, jak transportovat ropu z Perského zálivu, se tak staly vystavěné ropovody. Pouze Saúdská Arábie a Spojené arabské emiráty takové ropovody vlastní a mohou tak exportovat ropu bez použití průlivu (viz příloha č. 7).

Saúdská Arábie vlastní 746 mil dlouhý ropovod Petroline, který vede z komplexu Abqaiq až na pobřeží Rudého moře. Ačkoliv má ropovod kapacitu, která dovoluje transportovat až 5 milionů barelů za den, Saúdská Arábie jej využívá pro vývoz maximálně 1–2,8 milionů barelů za den (Komiss – Huntzinger 2011: 18). K tomu vlastní Saúdská Arábie ještě další dva ropovody, avšak ani jeden z nich by nebyl schopen při případném uzavření Hormuzského zálivu pokrýt celkový vývoz ropy ze Zálivu.

Spojené arabské emiráty vedou ropovod Abu Dhabí ze sběrného místa Habshan přímo do přístavu Fujairah v Ománském zálivu. Díky potrubí mohou SAE přepravit více než polovinu exportované ropy, což plánuje vláda zvýšit na 1,8 milionů barelů za den (The U.S. Energy Information Administration 2014a).

Pokud bychom sečetli celkové množství ropy, které Saúdská Arábie a Spojené arabské emiráty exportují pomocí ropovodů, získali bychom 4,6 milionů barelů ropy za den. Hormuzským průlivem se denně převeze 17 milionů barelů ropy, proto musíme konstatovat, že ropovody by jej v žádném případě nedokázaly plně zastoupit.

V minulosti existovala celá řada ropovodů, například ropovod mezi Tureckem a Irákem nebo Transarabský ropovod (Tapline), který vedl ze Saúdské Arábie do Libanonu. Avšak díky politickým neshodám, válkám a dalším problémům byla funkčnost ropovodů pozastavena a pouze nákladná oprava by je mohla znovu provoznit. Další možností, jak převážet ropu, je v nákladních automobilech, avšak kapacita je pouhých několik set tisíc barelů ropy denně, což není dostatečné (The U. S. Energy Information Administration 2014).

### 3.2 Vliv Hormuzského průlivu na politiku Íránu

V následující kapitole budu analyzovat politiku Íránu, mým cílem je zjistit, zda měl Hormuzský průliv na íránskou politiku nějaký vliv, pokud ano, tak jaký. Zkoumané období této studie jsem si stanovila od roku 1979 do roku 2015.

Současná íránská politika, tedy zahraniční i vnitřní, se začala formovat v roce 1979. V tomto revolučním roce převzal moc ajatolláh Chomejní, který tak stanul v čele země místo panovníka Mohammada Rézy Šáha. Kvůli této revoluci se začala íránská politika měnit nejen uvnitř země, ale i vůči ostatním zemím. 1. dubna 1979 byla vyhlášena Íránská islámská republika, kterou můžeme označit jako teokratickou (Tomková 2011: 163-164).

Je nutné zmínit, že v období po druhé světové válce patřily mezi nejvýznamnější zahraniční partnery Velká Británie a Sovětský svaz. V 50. letech začaly svůj vliv prosazovat Spojené státy americké, pro které měl Írán tvořit tzv. nárazník před Sovětským svazem a zároveň se měl stát i významným ekonomickým spojencem v oblasti Blízkého východu (Tomková 2011: 167). V roce 1955 vstoupil Írán spolu s Tureckem, Velkou Británií, Irákem a Pákistánem do tzv. Bagdádského paktu. Ten měl díky spojení států zabránit pronikání Sovětského svazu na území Blízkého východu. Ačkoliv Spojené státy americké nebyly součástí paktu, neformálně se staraly o jeho řízení (Šanc 2013/2014).

S íránskou islámskou revolucí v roce 1979 došlo k radikálnímu obratu a Írán se stal nezávislý jak na Východě, tak na Západě („*neither East, nor West*“). Spojené státy americké byly označeny za „velkého Satana“, především díky rozsáhlé spolupráci s režimem bývalého panovníka Šáha. Sovětský svaz byl označen za „menšího Satana“, protože jeho spolupráce se Šáhem už nebyla tak významná (Metz 1987a).

Se členskými státy Rady pro spolupráci arabských států v Zálivu<sup>2</sup> komunikuje Írán jednotlivě, nikoliv v celku. Podle tohoto přístupu jsou vztahy s každou zemí na jiné úrovni. Například se Spojenými arabskými emiráty má Írán i přes neshody kvůli vlastnictví tří ostrovů, dobré vztahy, zejména na ekonomické úrovni (Burgrová 2011a: 195). Mezi Íránem a Ománem panovalo řadu let napětí, které způsobilo spojení Ománu a Spojených států amerických. Omán poskytl zázemí pro americké letecké síly, podepsal smlouvu o využití letecké základny na ostrově Masirah a jednal se Spojenými státy americkými nad možnou výstavbou letiště na poloostrově Musandam, který je nedaleko Hormuzského průlivu. Vztahy Ománu a Íránu jsou dnes na dobré úrovni, o což se zasloužil zejména Omán se svoji umírněnou politikou (Břeská 2011: 220).

Poloha u průlivu napomáhá Íránu v jeho speciálním postavení. Samozřejmě nemůžeme opomenout Omán, který taktéž leží podél průlivu, avšak íránská pozice je silnější díky několika faktorům. Jako příklad některých z faktorů můžeme uvést větší území Íránu oproti Ománu, silnější armádu, výhodnější postavení u severního pobřeží průlivu, strategicky umístěné ostrovy a celkové technické vybavení i schopnosti k ovládnutí průlivu (Valdani 2012: 14). Íránští představitelé tak vidí svoji zemi jako regionální velmoc a od okolních zemí očekávají, že tuto skutečnost budou respektovat. Nechápu, proč by neměl mít Írán stejné pravomoci jako Spojené státy americké, Evropská unie nebo Saúdská Arábie v oblastech Libanonu, Palestiny, Iráku a Afghánistánu (Perthes 2010: 96).

Trasa, kterou plují tankery v Hormuzském průlivu, se nachází velmi blízko pobřeží Íránu, aby se lodě dostaly do Hormuzského průlivu, musí proplout íránskými teritoriálními vodami. Írán tak lodím umožňuje proplout na základě výše zmíněné Úmluvy OSN o mořském právu z roku 1982, ve které je stanoveno, že lodě mají právo proplout rychle a nepřerušovaně teritoriálními

---

<sup>2</sup>Rada pro spolupráci arabských států v Zálivu je kolektivní obranná aliance, která vznikla v roce 1981, tedy krátce po vypuknutí íránsko-irácké války. Součástí rady jsou Bahrajn, Kuvajt, Omán, Katar, Saúdská Arábie a Spojené arabské emiráty. Ačkoliv rada vyhlásila hned po založení neutralitu ve vztahu k válce mezi Íránem a Irákem, Írán ji vnímal jako hrozbu (Metz 1987b).

vodami jiných států. Ačkoliv Teherán dodržuje mořské právo a podepsal úmluvu, nikdy ji neratifikoval, a není k ní právně vázán (Nazemroaya 2012).

V oblasti průlivu se taktéž nachází několik ostrovů, které jsou díky své poloze strategicky důležité. Ostrovy by mohly hrát důležitou funkci při obraně průlivu nebo při jeho blokování. Právě kvůli vlastnictví ostrovů došlo v roce 1971 ke sporu mezi Íránem a Spojenými arabskými emiráty. Írán tehdy obsadil ostrovy Abú Músa, Velký Tunb a Malý Tunb s tvrzením, že ostrovy odjakživa patřily Íránu a tudíž na ně má nárok (viz příloha č. 8). Spojené arabské emiráty se tento spor okamžitě rozhodly řešit diplomatickou cestou a žádaly členské státy OSN o řešení. V následujících letech ignoroval Írán jakékoliv žádosti ze strany SAE o vyřešení sporu. Až v roce 1992 došlo mezi oběma státy k jednání, které ovšem skončilo nezdarem poté, co Írán odmítl diskutovat o stavu ostrovů Malý Tunb a Velký Tunb. Jednání o tři roky později dopadlo stejně, Írán odmítl řešit spor u Mezinárodního soudního dvora (Al Roken 2001: 192-196). V roce 2012 opět vyzvaly Spojené arabské emiráty Írán k navrácení tří ostrovů. Ministr zahraničí SAE vyzval členy Valného shromáždění, aby naléhaly na Írán, který ignoruje všechny výzvy na urovnání sporu ze strany SAE (UN News Centre 2012).

Írán si v současnosti udržuje silné námořnictvo, zejména kvůli zachování bezpečnosti v oblasti průlivu. Avšak v roce 1980 využil Sadám Hussajn chaosu, který v Íránu přetrvával po revoluci a napadl jej. Jeho hlavním cílem byl zisk sporného území Chúzistán, které je bohaté na ropu a také touha vytvořit z Iráku novou regionální mocnost. Během konfliktu podporovaly státy Perského zálivu Irák, protože se obávaly rozšíření perského fundamentalismu. Tato válka ovlivnila i Hormuzský průliv, jelikož Irák začal útočit na íránské tankery, Írán později útoky opětoval, zejména na kuvajtské tankery převážející iráckou ropu. Původním záměrem Hussajna k započetí tankerové války byla domněnka, že se západní státy připojí k intervenci proti Íránu a tím se celá válka ukončí. Hussajn předpokládal, že pokud bude útočit na íránské tankery, donutí tak Írán k extrémnímu kroku, a to zavření celého Hormuzského průlivu. To by donutilo Spojené státy americké zakročit, jelikož již dříve prohlásily, že pokud bude

průliv uzavřen, nebudou se zdráhat jít do války. Írán si tuto možnost uvědomoval, a proto během celé osm let trvající války nepřistoupil k tak razantnímu kroku, jako je uzavření průlivu (Karsh 2002: 50-51).

V 90. letech si Írán uvědomoval, že nemá natolik silné postavení, aby mohl průliv uzavřít. Tato politika vůči průlivu ovšem nevydržela dlouho, v následujících letech začal Írán budovat silné námořnictvo a získával silnější postavení v regionu. Proto si začal nárokovat i vlastnictví průlivu a nezdráhal se vyhrožovat mezinárodnímu společenství, že ho uzavře. K doposud největším rozporům došlo na konci roku 2011, kdy íránský viceprezident Mohammad-Reza Rahimi pohrozil, že pokud budou na Írán uloženy další sankce, uzavře Írán Hormuzský průliv. Na tyto pohrůžky okamžitě reagoval mluvčí amerického námořnictva 5. flotily, který prohlásil, že jakékoliv narušení průlivu nebude tolerováno. Napětí se ještě zvětšilo, když během námořního cvičení vypálily íránské lodě cvičné rakety země-země (Katzman – Nerurkar et al. 2012: 1).

Hlavním důvodem, proč Írán vede takovouto agresivní politiku vůči Hormuzskému průlivu, jsou sankce, které na Írán uvalily Spojené státy americké, státy Evropská unie i členské státy OSN. Ty se projevují zejména na vývozu íránské ropy. Na ropném průmyslu je íránská ekonomika závislá již od roku 1920, export ropy v současnosti představuje 90 procent celkového exportu země. Kvůli uloženým sankcím klesla íránská produkce ropy z 2,5 milionů barelů na 1,4 miliony barelů denně (Katzman – Nerurkar et al. 2012: 1). Írán tak ročně přijde o 41 miliard dolarů, a proto se v posledních letech snaží vyjednávat se zeměmi jako je Čína, Japonsko, Indie a Jižní Korea, aby snížil negativní dopady sankcí ze západních zemí (Dizaji 2014: 310).

Spojené státy americké začaly uvalovat sankce na Írán brzy po revoluci v roce 1979, OSN pak uvalily sankce na Írán v roce 2006 a to za jeho jaderný program (Van de Graaf 2013: 147-148). Když na základě zprávy vydané Mezinárodní agenturou pro atomovou energii v roce 2011 podnikly Spojené státy americké, Kanada a Velká Británie kroky k vyloučení Íránu z mezinárodního bankovního systému, reagoval Írán vyloučením britského velvyslance ze země,

později dav vyplenil britské velvyslanectví se sídlem v Íránu. Následně se uzavřelo britské i íránské velvyslanectví v Teheránu a Londýně (Katzman – Nerurkar et al. 2012: 1). K dalším omezením došlo v lednu 2012, kdy Evropská unie zakázala nakupovat íránskou ropu, zakázala ji skladovat a poskytovat jí přepravu (Van de Graaf 2013: 149).

V současnosti probíhají jednání mezi zeměmi P5 + 1 (Čína, Francie, Rusko, Spojené státy americké a Velká Británie) + Německo, v březnu tohoto roku se sešel americký ministr John Kerry s íránským ministrem zahraničí Mohammadem Javad Zarifem ve švýcarském Lausanne, aby spolu probrali omezení sankcí a jaderného programu. Na konci března vznikla jako výsledek dlouhodobého jednání předběžná dohoda o jaderném programu Íránu. Vyjednávání bude nadále pokračovat, přičemž konečné dohody by se mělo dosáhnout do konce června (Einhorn 2015).

Většina odborníků nevěří íránským výhrůžkám o uzavření průlivu. Írán je závislý na exportu, 80 procent celkového vývozu musí být převezeno právě přes Hormuzský průliv. Írán nevlastní žádné ropovody, kterými by mohl ropu vyvážet. Tím se průliv stává pro Írán doslova existenčně důležitým (Valdani 2012: 13). Spíše než celkové uzavření průlivu přichází v úvahu částečné omezení dopravy, což by zvýšilo cenu ropy a Írán by tím pádem vydělal více peněz na jejím prodeji. Írán potřebuje, aby byl průliv průjezdný i z toho důvodu, že přes něj dováží potraviny a potřebné zdravotní vybavení (Katzman – Nerurkar et al. 2012: 1). Největším odběratelem íránské ropy je Čína, pokud by tedy Írán splnil svoji hrozbu a uzavřel by průliv, připravil by se nejenom o finance z ropy, ale také o velkého spojence.

### **3.3 Vliv Hormuzského průlivu na politiku Ománu**

Ománskou politiku silně ovlivnil rok 1970, kdy byl vládnoucí sultán Saíd bin Tajmúr sesazen svým synem Kábusem a bylo tak ukončeno období izolacionismu. Od tohoto období se Omán, který má výhodnou geostrategickou

polohu díky blízkosti Hormuzského průlivu, dostává do celosvětově významné pozice nejen v oblasti ekonomiky, ale i v oblasti námořní bezpečnosti. I přes tuto skutečnost nezastává Omán žádnou agresivní politiku, můžeme říci, že spíše funguje jako určitý mediátor a vyrovnávač vztahů mezi Íránem a Spojenými státy americkými. Snaží se tak zlepšovat své vztahy s Íránem a nepřijímá nepřátelství, které panuje mezi Íránem a Spojenými státy americkými. Generální tajemník ministerstva zahraničních věcí Al Bu Said prohlásil „*v ománské zahraniční politice se snažíme využít našeho postavení prostředníka mezi velkými mocnostmi, abychom snížili riziko konfliktu mezi svými bezprostředními sousedy*“ (Al Bu Said 2003: 353-354).

Poloha Ománu u Hormuzského průlivu zvyšuje potřebu země zajistit a udržet si bezpečí v již už tak nestabilním regionu. Avšak právě poloha znesnadňuje Ománu větší kontrolu průlivu. Omán je geograficky rozdělen, Musandam je jeho exklávou, přičemž jižní část Ománu je oddělena Spojenými arabskými emiráty (viz příloha č. 9). Musandam je velmi hornatý poloostrov s úzkým pobřežím, kontrola průlivu z tohoto místa je tedy velmi nesnadná. Proto se musí Omán spoléhat na ostatní státy při zabezpečování průlivu (Valdani 2012: 15).

Od roku 1971 je Omán členem OSN i Ligy arabských států a od roku 1981 členem Rady pro spolupráci arabských států v Zálivu. Vstup do Rady byl podmíněn zejména íránskou revolucí, kdy Omán hledal nový způsob, jak si zajistit bezpečnost. Omán dokonce navrhl Radě zřízení společných jednotek, které by chránily bezpečnost Hormuzského průlivu. Tento návrh ostatní členové zamítli, což se ukázalo jako chybné rozhodnutí poté, co vypukla irácko-íránská válka, a oba státy zahájily tankerovou válku. Na začátku války vyhlásil ománský sultán neutralitu. Ani po vstupu do Rady pro spolupráci arabských států se Omán necítil bezpečně, začal tak vyjednávat se Spojenými státy americkými, které mu mohly bezpečnost zajistit v daleko větší míře (Valdani 2012: 27-28). V roce 1980 podepsal ománský sultán se Spojenými státy americkými dohodu o obraně s platností na 10 let, později byla dohoda prodloužena. USA získaly přístup k vojenským zařízením, přístavům a mohly používat vojenské základny po celé



zemi, zejména na poloostrově Musandam. Na oplátku měly Spojené státy americké poskytovat Ománu ročně 100 milionů dolarů ve formě pomoci v oblasti bezpečnosti (k roku 2008 částka klesla na 8 milionů dolarů) (Lefebvre 2010). Proti takovému spojení výrazně protestoval Írán, který považoval přítomnost USA za překážku na cestě k zachování bezpečnosti celého regionu. Je nutné podotknout, že během irácko-iránské války podnikaly americké vojenské jednotky několikrát útoky na iránské ropné plošiny právě z ománských základen (Valdani 2012: 29).

Pozitivní vztahy si udržel Omán během irácko-iránské války s Irákem i Íránem a po iránské revoluci i se Spojenými státy americkými a Íránem. Díky své pozici prostředníka se mu v minulých letech podařilo zorganizovat jednání Saúdské Arábie a Jemenu a došlo i ke sblížení Íránu a Saúdské Arábie. Omán se taktéž angažoval v jednání o jaderném programu mezi Íránem a Spojenými státy americkými (Saab 2014).

Omán využívá svoji pozice v Perském zálivu i z ekonomického hlediska. Nechal vybudovat druhý největší suchý dok na Blízkém východě, a to ve městě Duqm. Umístění doku je velmi strategicky výhodné, jelikož Duqm není situován poblíž Hormuzského průlivu. Díky tomu firmy šetří nejen na pojištění, ale i na nákladech na pohonné hmoty, které se zvyšují kvůli iránským hrozbám o uzavření průlivu (Saab 2014). Omán není na rozdíl od Íránu tak výrazně závislý na Hormuzském průlivu, jelikož jej využívá pouze pro obchodování se zeměmi Perského zálivu. Vzhledem k tomu, že ománskou ekonomiku tvoří zejména ropný průmysl, je logické, že ropu Omán do Perského zálivu nevozí. Avšak průliv je pro Omán důležitý zejména kvůli zásobám ropy a zemního plynu. Jelikož se část těchto rezerv nachází ve společných teritoriálních vodách Ománu a Íránu, je nutná spolupráce obou zemí na případných těžbách (viz příloha č. 10). Jedno ze společných ropných polí se jmenuje Hengam a bylo objeveno v roce 1975. Zhruba 80 procent rozlohy patří Íránu, zbytek již leží v ománském teritoriu. Předpokládá se, že pole obsahuje zhruba 700 milionů barelů ropy a další 2 miliardy m<sup>3</sup> zemního plynu (Valdani 2012: 32). Příjmy z ropy představují 75 procent celkového příjmu Ománu a 80 procent vývozu.

Odborníci předpokládají, že zásoby vydrží pouze na 19 nebo 20 let. Omán se tak v posledních letech zaměřuje na ekonomické reformy, jejichž cílem je snížit podíl příjmů z produkce ropy na HDP pod 10 procent a to do roku 2020. Vláda chce naopak zvýšit příjmy z těžby zemního plynu, plánuje tak nárůst z 1 procenta na 10 procent (Břeská 2011: 222). I z těchto důvodů jsou dobré vztahy s Íránem důležité. Pokud se vyčerpávají zásoby ropy, společná ropná pole a zásoby zemního plynu by mohly pomoci ománské ekonomice prodloužit čas na reformy.

V současnosti se vládnoucí sultán Kábus léčí v Německu, pravděpodobně s rakovinou tlustého střeva. Jelikož nemá žádné potomky, a ani neurčil svého nástupce, očekává se, kdo se po smrti sultána zhostí úřadu. Objevují se obavy, aby zemi nedestabilizovaly konflikty o moc či povstání. Budoucím vládcem se může stát jeden ze tří bratranců současného sultána Assad, Shihab nebo Haithem bin Tariq al-Said (The Economist 2014).

### **3.4 Bezpečnostní aspekt**

V následujících dvou kapitolách bude mým cílem zanalyzovat, jak je propojena bezpečnost Hormuzského průlivu se světovým obchodem s ropou. Budu zkoumat, jakým způsobem byl průliv v minulosti ohrožován a zda se některá tato ohrožení projevila na ropném trhu.

Poprvé byla bezpečnost průlivu ohrožena v roce 1980, když Irák zaútočil na revolucí oslabený Írán a započal tak vleklou, téměř osm let trvající válku. V průběhu irácko-iránské války docházelo k bojovým operacím nejen na pevnině, ale i na moři. Již v roce 1981 vyhlásil Irák okolí íránského pobřeží za válečnou zónu a varoval všechny lodě, které pluly z nebo do přístavů v Íránu před nebezpečím napadení. Po více než dvouleté pauze se boje opět obnovily, když Irák vyhlásil válečnou zónu, která sahala od ústí řeky Šatt al-Arab až k íránskému městu Búšehr. Tak začala válka, kterou označujeme jako tankerovou. Jenom za rok 1984 bylo napadeno 71 obchodních lodí, oproti 48, které byly napadeny během prvních tří let války. Přestože Írán opakovaně hrozil

uzavřením Hormuzského průlivu, nikdy tak neučinil, jelikož si uvědomoval jeho důležitost pro íránský export ropy a také možný zásah Spojených států amerických. Ačkoliv průliv nebyl uzavřen, kvůli útokům se snížila doprava v průlivu o 25 procent a zpomalila se dodávka ropy na světový trh (Metz 1987c).

V roce 1984 napadl Irák íránské tankery a ropné terminály na ostrově Kharg. Po opakovaných útocích na íránská ropná zařízení zaútočil Írán v květnu 1984 nejdříve na kuvajtský tanker a později na tanker patřící Saúdské Arábii. Byl to první íránský útok na zahraniční dopravní loď. V červnu přijala irácká i íránská strana výzvu OSN k zastavení útoků. Írán navrhl, aby se příměří rozšířilo i na ropná zařízení v Zálivu a námořní dopravu. Irák tento návrh zamítl, protože požadoval, aby příměří spadalo i na jeho přístavy v Zálivu (Global security 2011a).

I přes jednání, která probíhala na půdě OSN, Irák i Írán zvyšovaly počty útoků na lodě v průlivu. Velkou část napadených lodí tvořily lodě z Kuvajtu, proto kuvajtská vláda požádala mezinárodní společenství o ochranu. Spojené státy americké a Sovětský svaz vyslyšely kuvajtskou žádost a vyslaly do oblasti své tankery. K ještě většímu zapojení Spojených států amerických došlo, když byla v květnu 1987 napadena americká loď *USS Stark* a při iráckém raketovém útoku zemřelo 37 lidí. Irák se za útok omluvil a prohlásil ho za chybu. Americká vláda poté vyslala své lodě, které doprovázely 11 kuvajtských tankerů na cestě průlivem. Aby mohlo námořnictvo Spojených států amerických bránit kuvajtské tankery, musely mít tankery americkou posádku a plout pod americkou vlajkou. Když takto Írán napadl kuvajtský tanker *Sea Isle City* pod americkou ochranou, Washington na oplátku zaútočil na dvě íránské ropné plošiny, přičemž jednu zničila úplně a druhá byla poškozena z 90 procent. Kvůli tomuto útoku Írán musel zastavit veškerou těžbu ropy (Metz 1988).

Konflikt se ještě vyostřil v roce 1988, když americká fregata *USS Samuel B. Roberts* najela na minu, a zranilo se 10 lidí. Americké námořnictvo reagovalo zaútočením na dvě íránské fregaty a také na ropné plošiny v oblasti Sirri a Sassan. K jednomu z posledních útoků došlo v červenci 1988, kdy americká loď

*USS Vincennes* sestřelila íránské civilní letadlo s 290 pasažéry. Posádka *USS Vincennes* si spletla letadlo s bojovým stíhacím letounem F-14. Konec tankerové a celkově irácko-iránské války nastal 20. srpna 1988 (Global security 2011a).

Celkem bylo napadeno 411 lodí, z čehož 239 lodí byly ropné tankery. Přesto většina zasažených tankerů bylo schopných pokračovat v cestě, pouze 23 procent jich bylo zničeno takovým způsobem, že se buď potopily, nebo byly rozebrány v docích. Důvodem, proč bylo zničeno tak málo tankerů, byla jejich bytelnost a skutečnost, že k jejich zničení bylo zapotřebí speciálních protilodních střel, kterých měl Irák i Írán nedostatek. Nevýhoda tankerů tkví v jejich velikosti a těžkopádnosti. Tanker nemůže moc manévrovat, každá změna kurzu trvá delší dobu než u menších lodí. Jenom zastavení tankeru trvá 15 minut (The Robert S. Strauss Center for International Security and Law 2008e).

Tankerová válka byla jediným ozbrojeným konfliktem, který dlouhodobě narušil bezpečnost průlivu a plynulost námořní dopravy. Jak jsem psala výše, v posledních letech se přiostrhuje íránská rétorika vůči mezinárodnímu společenství. Írán si velmi uvědomuje svoji strategickou pozici, proto několikrát vyhrožoval uzavřením průlivu. Ačkoliv někteří považují blokování průlivu za nemožné, díky událostem v nedávné minulosti a současným výhrůžkám Íránu bychom takovou událost měli brát v potaz.

Anthony Cordesman vypracoval spolu s Centrem pro strategická a mezinárodní studia (*Center for Strategic and International Studies*) scénáře, ke kterým by mohlo dojít v souvislosti s uzavřením Hormuského průlivu. V prvním případě by Írán nadále pokračoval ve svém jaderném programu a odmítal by povolit přístup členům Mezinárodní agentury pro atomovou energii. Spojené státy americké by se tak spolu se svými spojenci rozhodly vydat sankce proti íránským finančním institucím a embargo na dovoz produktů do Íránu. V takovém případě by Írán zastavil všechny vývoz ropy ze země a hrozil by uzavřením Hormuzského průlivu. Íránské námořní síly by bránily tankerům v průjezdu, čímž by se zvýšilo pojistné i náklady na přepravu ropy a dalšího zboží přes Perský záliv. V konečném důsledku zastavení vývozu ropy by došlo

na trhu s ropou k panice a následnému nárůstu cen. Zhruba po dvou týdnech by Írán svolil ke kontrole ze strany MAAE, i když velmi omezené. Krize by pomalu ustupovala, ale přesto by nedošlo k žádným trvalým řešením a problémy by přetrvávaly (Cordesman 2012: 12).

Druhý vypracovaný scénář již počítá s útokem a následnými několikadenními boji. Írán by odpověděl na sankce ze strany OSN a USA tím, že by začal útočit na lodní dopravu v Zálivu a s pomocí Al-Káidy a extremistů v Iráku a Libanonu by prováděl teroristické útoky na americké cíle. Reakcí USA by bylo námořní embargo vůči Íránu a vytvoření bezletové zóny pro íránská letadla v Zálivu. Írán by začal v okolí Hormuského průlivu a Ománského zálivu klást miny, příležitostně útočit na tankery a vypouštět ropu do moře. Díky těmto akcím by se průliv neuzavřel, ale došlo by k obrovské panice na trhu s ropou a námořní dopravou. K největší míře napětí by došlo, když by Írán vypálil raketu na britský torpédoborec, který by se vydal na pomoc Spojeným státům americkým. Podle Cordesmana by bylo uzavřeno příměří za pomoci Turecka zhruba po deseti dnech. Avšak ani v tomto případě by nedošlo k většímu řešení problému nebo k zastavení íránského jaderného programu (Cordesman 2012: 13).

Třetí a poslední scénář pracuje s možností, že by Írán postoupil se svým jaderným programem a začal s testováním a výrobou samotné zbraně, což by mohlo trvat od jednoho do tří let. Izrael, který by se cítil nejvíce ohrožený, by naplánoval a následně zrealizoval útok na íránské město Natanz, kde sídlí továrna pro obohacování uranu. Odpovědí Íránu by byly útoky na izraelská města a americké základny v Perském zálivu, zejména v Bahrajnu, ale i v Kuvajtu a Kataru. Zároveň by Írán pohrozil, že jakékoliv spojení USA a Izraele odřízne od dodávek ropy a zemního plynu. I v tomto scénáři by Írán umisťoval miny do oblasti Hormuzského průlivu a Ománského zálivu a sporadicky útočil na proplouvající tankery. Tyto útoky by donutily Spojené státy americké k námořní i letecké válce za účelem zničení íránské hrozby. Námořní doprava by se tak během bojů zastavila a to na pět až sedm dnů. Další dva až tři týdny poté by trvalo, než by se vše vrátilo do normálního a bezpečného stavu. Nadále by ovšem

docházelo k útokům, Írán by pokračoval v teroristických útocích na americké cíle, především v Afghánistánu a Iráku. Hizbaláh by útočil pomocí raket na Izrael a to s podporou Íránu a Sýrie. Takto by konflikt probíhal nějakou dobu, přičemž by neexistovala naděje na příměří. Írán by později prohlásil, že bude více útočit na Izrael a útoky na Spojené státy americké omezí. USA by tak omezily obranu Zálivu a námořní dopravu v oblasti Hormuského průlivu. Později by bylo Íránu dovoleno vyvážet ropu a také ostatní státy Perského zálivu by opět začaly vyvážet tradiční objem ropy. Problém, který by představoval íránský jaderný program, by opět nebyl vyřešen. Írán by později začal tvrdit, že musí budovat jaderné zbraně kvůli hrozbě, kterou by v tomto případě viděl v Izraeli a USA (Cordesman 2012: 14).

Podle těchto tří scénářů je zřejmé, že ať dojde k jakémukoliv z nich, bude ohrožena bezpečnost Hormuzského průlivu a tedy i námořní dopravy. Problémem je, že každý konec scénáře počítá s přetrvávajícím nepřátelstvím Íránu vůči mezinárodnímu společenství. Takže i kdyby došlo k vojenskému útoku, po jeho ukončení by napětí stále přetrvávalo a bezpečnost průlivu by tak nemohla být zajištěna. Jako jediné možné řešení tedy můžeme zvolit diplomatickou cestu, která by vyřešila spory mezi Íránem a ostatními státy. K tomuto vedou právě probíhající jednání mezi Íránem a státy P5 + 1, u kterých můžeme doufat v pozitivní výsledek.

Na otázku, zda by byl Írán schopný uzavřít Hormuzský průliv, odpověděl náčelník štábu armády Spojených států amerických Martin Dempsey: „[Íránci] investovali do schopností, které by ve skutečnosti mohly na určitou dobu zablokovat Hormuzský průliv. My jsme investovali do schopností, abychom zajistili, že pokud se tak stane, můžeme to překazit. A tak jednoduchá odpověď zní ano, mohou ho zablokovat“ (Katzman – Nerurkar et al. 2012: 4).

Co se týče íránské armády, můžeme konstatovat, že díky vybavení a počtu vojáků, by byl Írán schopen průliv zablokovat. Íránská revoluční garda čítá 20 000 vojáků námořní stráže včetně 5000 vojáků námořní pěchoty.

Vybavení se skládá z moderních námořních min, trpasličích ponorek, inteligentních torpéd, raket s dalekým doletem a dalších (Cordesman 2012: 37). Námořnictvo má své základny v blízkosti Hormuzského průlivu, například na ostrově Halul, Sirri, Abú Músá, Larak, ve městě Choramšahr a Bandar Abbás, kde má iránské námořnictvo hlavní základnu. V roce 2008 otevřel Írán novou vojenskou základnu ve městě Jask, které se nachází u Ománského zálivu. Díky strategické poloze města tak může iránské námořnictvo relativně snadno zablokovat vstup do Hormuzského průlivu (Cordesma 2012: 41).

Na bezpečném Hormuzském průlivu jsou ovšem závislé i státy Perského zálivu, můžeme tedy předpokládat, že by v případě blokování průlivu zasáhly. Na začátku irácko-iránské války vznikla Rada pro spolupráci arabských států v Zálivu, jejímž hlavním cílem byla jak ekonomická spolupráce, tak vzájemná obrana před nepřítelem. V případě konfliktu v oblasti Hormuzského průlivu tak můžeme očekávat zapojení Rady do jeho obrany. K dalšímu zajištění bezpečnosti v oblasti přispívá také koalice námořní bojové jednotky *Combined Task Force 150*, které státy jako je Německo, Pákistán, Kanada, Francie a další, dodaly 15 lodí. Největším státem, který má na bezpečnosti v oblasti Perského zálivu vrcholný zájem, jsou Spojené státy americké. V této oblasti mají pátou flotilu, která střeží nejen Perský záliv, ale i Rudé moře, Ománský záliv a část Indického oceánu (The Robert S. Strauss Center for International Security and Law 2008d).

### **3.5 Ekonomický aspekt**

Hormuzský průliv patří mezi nejvíce využívaný škrťící bod, co se týče přepravy ropy a dalšího zboží. Význam průlivu se zvyšuje i díky jeho poloze v oblasti Perského zálivu, kde státy produkují téměř třetinu světové ropy a dohromady vlastní více než polovinu, tedy 728 miliard barelů světových zásob ropy (The Robert S. Strauss Center for International Security and Law 2008a).

V současnosti se přes Hormuzský průliv přeplaví 17 milionů barelů ropy za den (viz příloha č. 11). Nejvíce využívá průliv Saúdská Arábie a Spojené

arabské emiráty. Írán je třetím státem, který průlivem vyváží největší množství ropy (National Geographic 2015).

Podle Mezinárodní energetické agentury by se v roce 2035 mělo celkové množství vytěžené a přepravené ropy z Perského zálivu vyšplhat na 36 milionů barelů za den. Takové množství představuje 40% světových zásob ropy. Většina této ropy by tak měla být převážena přes Hormuzský průliv, jeho význam pro světový trh s ropou, se tak bude ještě zvětšovat (Emmerson - Stevens 2012: 5). Největší část ropy je vyvážena do jižní Asie a Číny, v roce 2011 bylo do této oblasti vyvezeno 77 procent ropy, dalších 12 procent ropy se dováží do Severní Ameriky a Karibiku, 8 procent do Evropy a nakonec 3 procenta do Afriky (National Geographic 2015).

Ačkoliv se státy Perského zálivu orientují především na těžbu a prodej ropy, musíme zmínit i rostoucí význam kontejnerové přepravy. Například přístav Jebel Ali v Dubaji se stal v roce 2010 devátým největším kontejnerovým přístavem. Díky tomu se z přístavu stalo významné překladiště, které spojuje obchodní trasy mezi Asií, Blízkým východem a východní Afrikou. Veškeré zboží, které je do přístavu dováženo, musí projít Hormuzským průplavem. Pokud by byl průliv uzavřen, byl by tak ohrožen nejen obchod s ropou, ale i mezinárodní obchod na trasách mezi Evropou a Asií (Rodrigue – Notteboom 2013).

Jakékoliv omezení nebo narušení průlivu významně ovlivňuje námořní dopravu a tedy i trh. Otázkou je, jak velký dopad by mělo případné uzavření průlivu na ceny ropy a dalšího zboží. Ačkoliv průliv nikdy uzavřen nebyl, v minulosti došlo k několika událostem, které měly za následek omezení průjezdnosti průlivu a zvýšené ohrožení proplouvajících lodí. To se následně projevilo i do cen ropy.

Jak jsem popsala v kapitole o bezpečnostním aspektu průlivu, v roce 1980 začala irácko-iránská válka. Na jejím začátku napadl Irák ostrov Kharg, který fungoval jako přístav pro export ropy z Íránu. Později začal Irák napadat i tankery, které proplouvaly mezi ostrovy Sirri a Kharg.



Již před válkou došlo ke snížení íránského vývozu, což bylo způsobeno íránskou revolucí. Během války se celkový íránský vývoz ještě snížil, a to na 1 milion barelů za den. Takové snížení způsobilo, že celosvětová produkce ropy byla o 10 procent nižší než v roce 1979. Došlo ke zvýšení cen ropy, zatímco v roce 1978 stál barel 14 dolarů, v roce 1981 již 35 dolarů (WTRG Economics 2011). Ačkoliv se Irák po celou dobu války snažil zničit íránská ropná zařízení, Írán začal využívat kyvadlové dopravy tankerů mezi ostrovy Sirri a Kharg, které byly vzdálené od Iráku přes 800 km. Mezi lety 1984 až 1985 tak vzrostl vývoz ropy na 1,8 milionů barelů ropy denně, a příjmy Íránu z ropy dosáhly výše 12,95 miliard (Cordesman – Wagner 1990).

Jelikož Irák i Írán snížily svoji produkci ropy a ke snížení vývozu se přidaly i členové OPEC, na světovém trhu se objevili noví producenti, zejména z Nigérie, Venezuely a Mexika (Kutlu 2015). Kvůli vývozu těchto nových producentů se zvýšilo množství ropy na světovém trhu. K ještě většímu zvýšení množství ropy přispěla íránská kyvadlová doprava, americká vláda, která doprovázela kuvajtské ropné tankery a Saúdská Arábie, která se rozhodla opět zvýšit vývoz ropy. Všechny tyto faktory přispěly k pádu ceny ropy na světovém trhu v roce 1986 na pouhých 12 dolarů za barel ropy (Hamilton 2011: 18; The Robert S. Strauss Center for International Security and Law 2008b).

S počátkem tankerové války vzrostly nejen ceny ropy, ale i pojistného pro tankery převážející ropu a zemní plyn. Výše pojistného se zvedala a klesala podle počtu útoků během války. Cena pojistného se procentuelně odvíjí od ceny tankeru, který stojí průměrně 120 milionů dolarů. Pojistné se poté navyšuje v závislosti na tom, do jak nebezpečné oblasti tanker pluje. Přesto vysoké pojištění neodradilo přepravní společnosti od vysílání svých tankerů do ohrožené zóny, protože zisk byl v tomto případě větší. Celkově se provoz tankerů v průlivu snížil pouze o 25 procent. Vzhledem k riziku, které tankerům hrozilo, můžeme konstatovat, že číslo je velmi nízké. Vyšší pojistné se nijak výrazně neprojevalo na konečných cenách ropy, maximálně v řádech dolarů (The Robert S. Strauss Center for International Security and Law 2008c).

Nejen války, ale i pouhá hrozba ze strany Íránu, že uzavře Hormuzský průliv, mění ceny ropy. Od prosince 2011 do ledna 2012 iránské představitelé několikrát varovali, že uzavrou průliv, pokud budou na iránskou ropu uvaleny sankce. Ceny se začaly každým dnem zvyšovat, přičemž nejvyšší nárůst cen nastal 4. ledna 2012 o 4 procenta na 110, 10 dolarů za barel (Fontevecchia 2011). Americké námořnictvo na iránské hrozby reagovalo prohlášením, že jakékoliv uzavření průlivu nebude tolerováno. Chvíli po prohlášení námořnictva opět spadly ceny ropy, a to na 107, 07 dolarů (Stewart 2011).

Anthony Cordesmana se k možnosti, že by Írán uzavřel Hormuzský průliv na období více dnů, až dvou týdnů vyjádřil, že by to Írán stálo veškerý majetek, ztratil by mnohá ropná zařízení, příjmy z vývozu a utrpěl by odplatu od mezinárodního společenství. Díky špatnému hospodaření je Írán závislý na několika rafinériích, dovozu výrobků a potravin. Ztratil by tak více, než kolik by získal z vyvolání takové války (Cordesman 2007: 6).

Cílem této kapitoly bylo analyzovat význam Hormuzského průlivu nejen pro Írán a Omán, ale i pro celý mezinárodní obchod. Vzhledem k množství ropy, která se denně přes průliv převáží, by jakékoliv ohrožení bezpečnosti průlivu ohrozilo i mezinárodní obchod, tím pádem i zájmy mnoha států. Jak jsem popsala výše v textu, průliv je pro Írán existenčně důležitý, jelikož iránské příjmy plynou právě z vývozu ropy. Proto hrozby iránské vlády, že uzavře průliv, můžeme považovat za přehnané. V každém případě, pokud by Írán naplnil své výhrůžky, můžeme očekávat zapojení zejména Spojených států amerických a poté států Perského zálivu, které mají na funkčnosti průlivu a tedy i možnosti vývozu ropy emeritní zájem. Historicky již došlo k ohrožení průlivu, přesto válečný konflikt a útoky na proplouvající lodě neměly takový účinek, jaký by se dal očekávat. Ceny ropy vzrostly pouze chvilkově, doprava se snížila pouze částečně. Každý dopravce se rozhodl riskovat a do oblasti vyslat své lodě, jelikož možnost zisku byla vyšší, než riziko útoku. Ani současná iránská rétorika nijak významně neovlivňuje cenu ropy, a pokud ano, tak pouze chvilkově. Můžeme předpokládat, že v současnosti probíhající jednání s Íránem o jeho jaderném programu, přispějí k celkové bezpečnosti v regionu a snížení napětí.

## 4 Suezský průplav

### 4.1 Geografický popis

První zmínky o umělém kanálu, který by spojoval Středozemní a Rudé moře, se datují k období šesté dynastie Staré říše, tedy téměř 2500 let před naším letopočtem. Faraon Senausret III. nechal vybudovat menší kanál okolo roku 1850 před naším letopočtem, během let však došlo k zanesení kanálu různými sedimenty a ten se stal nepoužitelným. V následujících letech nechávali faraoni kanál obnovovat, avšak vždy po několika letech se stal neprostupným. Naposledy kanál představoval arabský vojevůdce Amro Ibn Ellass (585 – 664 n. l.) v době muslimské nadvlády nad Egyptem, dalších osm století byl kanál zapomenut. Až na konci 17. století se o opětovné vybudování kanálu zajímal Napoleon Bonaparte, z důvodů chybných výpočtů, kdy vědci vypočítali rozdíl výšky hladin Středozemního a Rudého moře na deset metrů, však od plánu upustil (Global Security 2011b).

Až francouzský inženýr Ferdinand Lesseps získal koncesi na stavbu průplavu a v roce 1858 byla zřízena společnost *La Compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez*, která měla oprávnění vybudovat kanál a spravovat ho 99 let, poté měl kanál připadnout egyptské vládě. Stavba kanálu začala 25. dubna 1859 a trvalo 10 let, než byla dokončena. 17. listopadu 1869 byl Suezský kanál slavnostně otevřen, byl dlouhý 164 kilometrů a široký 304 metrů (Suez Canal Authority 2008a). Průplav spojuje Středozemní a Rudé moře a zároveň odděluje africký a asijský kontinent a představuje nejkratší námořní cestu mezi Evropou a zeměmi kolem Indického a Pacifického oceánu (viz příloha č. 12). V době otevření byl průplav hluboký pouze osm metrů, největší loď, která směla průplavem proplout, tak mohla vážit maximálně 5000 tun. Postupem času došlo k rozvoji lodí a tankerů a bylo tedy potřeba, aby se průplav přizpůsobil jejich velikostem (Suez Canal Authority 2008b).

I v tomto případě můžeme charakterizovat průplav podle Jean Paul Rodrigua a jeho tří znaků. I zde můžeme prokázat, že Suezský průplav je škrtící

bod, jelikož zde dochází k zužování námořní dopravy. Na rozdíl od Hormuzského průlivu, který je přírodního původu, je Suezský průplav záměrně omezen stavebními rozměry. V současnosti je průplav upraven tak, aby pojal tankery s tonáží až 240 000 tun (viz příloha č. 13). I délka průplavu byla prodloužena, dnes měří 193,3 km a je 205 metrů široký (Suez Canal Authority 2008b). Ačkoliv délka lodí není žádným způsobem omezena, šířka, ponor a výška lodi ano. Výška lodi je omezena mostem v Suezském průplavu a to na 68 m, maximální šířka je stanovena na 77 metrů a ponor na 12 metrů, pokud je plavidlo 50 metrů široké, může mít ponor 19 metrů. Limituje se i rychlost lodí, a to na 11 – 16 km/ hodinu, tímto tempem lodě překonají průplav za 12 až 16 hodin. Z důvodu relativně úzkého koryta průplavu je provoz pouze jednosměrný. Lodě tak proplouvají v konvojích třikrát denně, dvakrát ve směru od severu na jih a jednou naopak. Ve čtyřech zónách a celkově šesti obchvatech je průplav rozšířen, díky čemuž mohou lodě plout v obou směrech (Suez Canal Authority 2008b).

Druhým znakem je použití, které určuje význam samotného škrťacího bodu. Přes průliv se ročně převeze 7 procent světového námořního obchodu, zejména pak ropy, které se transportuje 3,2 milionů barelů denně. Díky průplavu se významně snižuje délka plavby tankerů, protože nemusí obeplouvat mys Dobré naděje. Např. z města Džidda v Saudské Arábii do řeckého města Pireus měří trasa 11 207 námořních mil, pokud by tankery pluly přes mys Dobré naděje. Díky Suezskému průplavu se trasa sníží na 1320 námořních mil, tedy o 9887 námořních mil (Suez Canal Authority 2008 c).

Třetím a posledním znakem je přístup ke škrťacímu bodu. Suezský průplav je uměle vybudovaný kanál, celá stavba stála se všemi úpravami do roku 1912 127 milionů dolarů. V současnosti jej vlastní egyptská vláda, o jeho provoz se stará státní úřad *Suez Canal Authority*. Díky vlastnictví kanálu může egyptská vláda vybírat poplatky za jeho používání, jenom za rok 2012 vybrala 5,12 miliard dolarů na mýtném od dopravních společností (Cook 2013).

#### **4.1.1 Náhradní způsoby dopravy**

I v případě Suezského průplavu existují náhradní způsoby dopravy, díky nimž lze průplav obejít. Také zde jsem se zaměřila na transport ropy, tedy suroviny, kterou převáží zejména tankery. Pokud by průplav nebyl průjezdný, jedinou další alternativou je SUMED ropovod, který přepravuje ropu od Rudého moře přes Egypt až do Středozemního moře (viz příloha č. 13). Ropovod se také využívá pro překládku, kdy plně naložené tankery musí před vplutím do průplavu odlehčit svoji váhu, aby splňovaly přepravní podmínky. V takovém případě plně naložený tanker vyloží část ropy u terminálu v Ain Soukhna, odlehčený propluje průplavem a na druhém konci ropovodu u terminálu Sidi Kerir opět naloží odebranou ropu. Celková kapacita ropovodu je 2,3 milionů barelů ropy za den, přičemž v roce 2013 bylo transportováno pouze 1, 4 milionů barelů ropy za den. (The U. S. Energy Information Administration 2014a).

Stejně jako ropovody, které byly postaveny jako alternativa Hormuzskému průlivu, i ropovod SUMED nemá kapacitu dostatečnou k plnému zastoupení Suezského průplavu. Pokud by byl uzavřen Suezský průplav, tankery by musely plout okolo mysu Dobré naděje, tedy o 4345 km delší trasou. Díky tomu by se zdražily náklady na přepravu a prodloužila by se doba dodání, při cestě do Evropy o 15 dnů, v případě cesty do Spojených států amerických o 8 až 10 dní (The U. S. Energy Information Administration 2014a).

#### **4.2 Vliv Suezského průplavu na politiku Egypta**

V této kapitole se stejně jako v předchozí studii zaměřím na politiku Egypta. Mým cílem bude zjistit, zda Suezský průplav ovlivňoval v minulosti egyptskou politiku a měl vliv na jeho vývoj. Tak jako Írán, i Egypt zaujímá geostrategickou pozici, a to mezi Asií a Afrikou a mezi Středozemním mořem a Indickým oceánem. Kvůli této pozici musel být Egypt vždy natolik silný, aby byl schopný ubránit svoje území před vnějšími silami.

V roce 1854 se novým místokrálem Egypta stal Muhammad Saíd Paša, který studoval v zahraničí a prosazoval v Egyptě prozápadní politiku. Francouzský diplomat Ferdinand de Lesseps jej přesvědčil, aby mu udělil koncesi na stavbu Suezského průplavu. Lesseps sliboval Saídovi slávu, pokud dovolí stavbu takového technologického zázraku a zároveň si od kanálu sliboval velký zisk, který by připadl evropským akcionářům. Saíd za udělení koncese získal 15 procent ze zisku a na stavbu poskytl egyptské dělníky. Po Saídovi se nástupcem stal Ismáíl Paša, který investoval obrovské množství financí do rozvoje Egypta. Většinu peněz si Ismáíl půjčoval od francouzské a britské vlády, které v tom viděly způsob, jak získat v Egyptě větší vliv. Když se v roce 1875 dostal egyptský vládce do finančních potíží, Velká Británie se nabídla, že odkoupí všechny akcie průplavu. Do té doby byla Velká Británie proti stavbě kanálu, nezakoupila si dokonce ani část akcií. Zájem Velké Británie se v té době upíral na stavbu železnice mezi Káhirou a Alexandrií (Hrbek et al., 1966: 170-171). Nakonec prodal Ismáíl Velké Británii 44 procent akcií za čtyři miliony liber (Hicks 2012: 184). Většinový podíl na vlastnictví Suezu přesto stále vlastnila Francie. Průplav se tak nadobro dostal do rukou zahraničních zemí, Egypt již neměl žádné pravomoci na jeho spravování.

K významné změně došlo 29. 10. 1888, kdy byla ve městě Konstantinopol podepsána smlouva Velkou Británií, Německem, Rakousko-Uherskem, Španělskem, Francií, Itálií, Nizozemskem, Ruskem a Osmanskou říší o neutralizaci Suezského průplavu. Článek I zaručoval průjezd všem lodím bez rozdílu vlajky v průběhu války i míru a zakazoval smluvním stranám zasahovat do volného využívání průplavu. Strany se dále zavázaly, že nebudou zasahovat do bezpečnosti průplavu. Ve smlouvě bylo také dohodnuto, že vstup do kanálu bude povolen válečným lodím pouze v nutných případech, přičemž rozestup mezi nepřátelskými loďmi musel činit 24 hodin (Mostofi 1957: 29-31).

V následujících letech byla situace v Egyptě napjatá, obyvatelé byli čím dál více nepřátelští vůči cizincům a přáli si svoji zemi svobodnou. Také soupeření Francie a Velké Británie o ovládnutí Egypta a Suezského průplavu narušovalo vývoj země. Po několika povstáních využila Velká Británie situace

a začala okupovat Egypt, díky čemuž získala pod kontrolu i Suezský průplav. 18. prosince 1914 se z Egypta stal protektorát, v roce 1922 byla v Egyptě nastolena konstituční monarchie. Velká Británie měla v Egyptě stále velký vliv, nadále byla jednou z britských priorit ochrana a kontrola Suezského průplavu.

V roce 1936 podepsaly oba státy Anglo-egyptskou smlouvu o přátelství a spojenectví. Ve smlouvě bylo uznáno, že Suezský průplav je nedílnou součástí Egypta, avšak fakticky byl průplav stále pod nadvládou Velké Británie (Morewood, 2008: 20–22). Velká Británie nepředpokládala, že by byl Egypt schopný průplav provozovat a v případě nebezpečí ubránit. Ministr námořnictva Velké Británie Sir Ernle Chatfield dokonce prohlásil: „*Bylo nemožné představit si, že Egypt by byl jediným obráncem kanálu. Egypt se při své obraně musí vždy spoléhat na spolupráci britských námořních sil*“ (Morewood 2006: 43).

V padesátých letech došlo k celé řadě protestů, mimo jiné i ke generální stávkce *Canal Company*, která se starala o provoz průplavu. V roce 1951 zrušil Egypt Anglo-egyptskou smlouvu a o rok později začaly v Egyptě protesty, které vedly až ke státnímu převratu v červenci 1952 a k následnému vyhlášení republiky. Nová vláda se dožadovala, aby jí Velká Británie předala Suezský průplav a odvolala svoje vojenské jednotky, které v jeho okolí působily. Ačkoliv se zpočátku Velká Británie nechtěla průplavu vzdát, udržování jednotek bylo natolik finančně náročné<sup>3</sup>, že se obě vlády nakonec dohodly na předání. Churchill se k tomuto rozhodnutí vyjádřil slovy: „*už není možné nést celé břemeno udržování svobody slavné vodní cesty Suezského kanálu*“ (Morewood 2006: 45). Byla podepsána Smlouva o základně, ve které byl určen odchod britských jednotek do 20 měsíců. Suezský průplav byl uznán jako integrální část Egypta. V říjnu 1954 začaly Egypt opouštět britské jednotky a nikdo v té době neočekával, jaké události nastanou (Morewood 2006: 45).

Nový egyptský prezident Gamál Násir využíval ve své politice Suezský průplav jako předmět výhrůžek, můžeme dokonce říci jako zbraň. V roce 1955 začal jednat s Velkou Británií a Spojenými státy americkými o půjčce na rozvoj

---

<sup>3</sup> Vojenská základna s 80 tisíci vojáky stála Velkou Británií ročně 50 milionů liber. Díky financím se britská vláda vzdala i svých závazků v Řecku či Turecku (Morewood 2006: 44).

Egypta. Nejvýznamnějším projektem byla výstavba nové přehrady na řece Nil. Vzhledem k tomu, že Násir o půjčce jednal i se Sovětským svazem, americká vláda stáhla svůj návrh na financování přehrady. Sovětský svaz měl tedy Násirovi půjčit padesát milionů liber ve formě bezúročné půjčky. Takové rozhodnutí utvrdilo Velkou Británii v nepodílení se na stavbě ani projektování přehrady. Ovšem 22. června 1956 oznámil sovětský ministr zahraničí nečekanou zprávu, a to, že tvrzení o sovětské půjčce je mylné a Sovětský svaz Egyptu žádné peníze nepůjčí. Egypt se tedy ocitl v situaci, kdy mu peníze na vystavění přehrady nechtěl půjčit západní, ani východní blok. Násirova reakce na odmítnutí přišla 26. července 1956, kdy ve svém projevu před egyptským davem několikrát pronesl jméno francouzského stavitele průplavu Ferdinanda de Lessepse, což byl signál pro podřízené, kteří převzali kontrolu nad budovou správy průplavu a tím pádem obsadily celý kanál (Jackson 1997: 15-16).

Násir prohlásil, že akcionářům bude jejich podíl vyplacen, peníze získané z provozu průplavu měly připadnout Egyptu a dále se použít na výstavbu přehrady. V Londýně se v srpnu toho roku konala konference, na které se měla vyřešit otázka vlastnictví Suezského průplavu. Spojené státy americké navrhovaly, aby byl průplav podřízen mezinárodní správě, přičemž by Egypt dostával poplatky z jeho využívání. Tento plán Násir odmítl s tvrzením, že znárodnění bylo legální a průplav funguje standardně (Benson 2006). Velká Británie a Francie byly z tohoto kroku zděšeny, nejenom díky dopadům, který mělo znárodnění na jejich ekonomiku, ale i díky úplné ztrátě kontroly nad průplavem. Ačkoliv Spojené státy americké upřednostňovaly diplomatická jednání, v následujících měsících došlo k ozbrojenému konfliktu Francie, Izraele a Velké Británie proti Egyptu. Celý konflikt byl ukončen až pod pohrůzkou zasáhnutí Spojených států amerických a Sovětského svazu. Ačkoliv Egypt v tomto konfliktu, který nazýváme jako Suezskou krizi, prohrál a utrpěl významné ztráty, z politického hlediska vzešel z konfliktu jako vítěz. Během bojů nechal Násir zablokovat průplav potopenými loďmi, kvůli čemuž museli všichni dopravci změnit trasy a plout okolo mysu Dobré naděje.



Trvalo další rok, než byl průplav vyčištěn a otevřen, přičemž všechny poplatky za jeho používání získávala egyptská vláda.

V následujících letech Egypt utvrzoval svoje postavení v arabském světě. Spojením Egypta a Sýrie vznikla Sjednocená arabská republika s volně přidruženým Jemenem. S Jordánskem podepsal Egypt vojenský pakt. Egypt se cítil natolik silný, že v roce 1967 požádal Násir o stažení jednotek OSN ze Sinajského poloostrova a uzavřel Tiranskou úžinu. Izrael tedy musel všechny své trasy vést kolem mysu Dobré naděje, jelikož přístup k Suezskému průplavu mu byl již dříve zamezen. Těmito kroky se Izrael cítil natolik ohrožen, že 5. června 1967 zahájil letecký útok na základny egyptského letectva (Brož 2010: 185-190). Během dvou dnů se podařilo Izraelcům obsadit celý východní břeh kanálu. 10. června tato tzv. šestidenní válka skončila totálním vítězstvím Izraele, který obsadil řadu nových území. Egypt navíc ztratil příjmy, které získával z provozování průplavu, jelikož byl průplav na začátku války opět zablokován. Po válce začal Násir spolupracovat se Sovětským svazem, který do Egypta pravidelně posílal poradce a vojáky protivzdušné obrany, jejichž hlavním úkolem bylo chránit Suezský průplav (Goldschmidt 2008: 179-181).

Suezský průplav zůstal zablokovaný a nepoužitelný po osm let. Východní břeh Suezského průplavu okupoval Izrael, s čímž se Násir nesmířil. Plánoval tedy rychlý útok, kterým by donutil Izrael stáhnout se nejen z oblasti Suezského průplavu, ale celého Sinajského poloostrova. V říjnu 1967 potopily egyptské rakety izraelský torpédoborec Eljat. Izrael na oplátku zaútočil na egyptská města Suez a Ismáíla. V březnu zrušil Násir příměří, které platilo od roku 1967, a boje pokračovaly dál. Izraelská armáda postupovala v bojích čím dál rychleji, což donutilo Násira požádat o pomoc Sovětský svaz, který poskytl Egyptu letadla i s posádkou. Mezitím probíhala diplomatická jednání a Egypt i Izrael uzavřely příměří 8. srpna 1970. Součástí byl dodatek o zákazu budování vojenských zařízení 50 km od břehu průplavu (Bolia 2004: 47-50).

Poslední ozbrojený konflikt, po kterém byl průplav konečně otevřen, byla jomkipurská válka, kterou nový egyptský prezident Sádát zahájil 6. října 1973.

23. srpna 1973, tedy ještě před samotným začátkem války, se tajně sešel prezident Sádát s králem Fajsalem ze Saúdské Arábie. Sádát měl Fajsala přesvědčovat, aby Saúdská Arábie, stát těžící nejvíce ropy v Perském zálivu, použil ropu jako zbraň v budoucím arabsko-izraelském konfliktu. Saúdská Arábie byla zároveň členem OPEC a mohla tedy na jiné země vyvíjet nátlak. Cílem se měly stát Spojené státy americké, které musely ropu dovážet, převážně z Blízkého východu. A skutečně, 16. října napsaly noviny The New York Times, že Fajsal požaduje, aby Bílý dům ukončil dodávky zbraní Izraeli a aby se Izrael stáhl zpět do svých původních hranic. Když se nedočkal kladné odpovědi a prezident Nixon nadále pokračoval s podporou Izraele, uvalil Fajsal embargo na dovoz ropy do USA, brzy následován dalšími producenty ropy (Stephens 2008: 47-48).

20. října došlo k vyjednávání příměří mezi Kissingerem a Brežněvem. O dva dny později zasedla Rada bezpečnosti a vydala rezoluci č. 338. Ta požadovala ukončení války a plnění rezoluce č. 242 z roku 1967, která požadovala stažení izraelského vojska z území, které získalo během šestidenní války. Válka byla ukončena až o tři dny později, tedy 25. října 1973. V následujících letech začal prezident Sádát budovat mírovou politiku, v listopadu 1977 dokonce navštívil Jeruzalém. Dále pokračovala jednání mezi Sadatem a Menachem Beginem, které zprostředkoval Jimmy Carter. Výsledkem jednání v Camp Davidu byla egyptsko-izraelská mírová smlouva, ve které se obě země navzájem uznaly, ukončily válečný stav a dohodly se na stažení izraelského vojska ze Sinaje, který okupovalo již od šestidenní války. Zároveň Egypt zajistil volný průjezd izraelských lodí Suezským průplavem (Stephens 2008: 48-50). 5. června 1975 podepsal Sádát dokument, ve kterém převáděl správu kanálu z armády na civilní správu. Průplav tak byl po osmi letech blokace slavnostně otevřen (Arndt 1975).

Kvůli uzavření míru s Izraelem byl Egypt několik let izolován ze strany arabských států, které Izrael nadále neuznávaly. Sádátova politika také stála za jeho smrtí, když ho armádní důstojník zavraždil během vojenské přehlídky (Burgrová 2011b: 78). Prezidenti, kteří vládli v Egyptě v dalších letech, již

nevyužívali Suezský průplav jako předmět výhrůžky, jelikož si uvědomovali jeho ekonomický význam. Současná vláda prezidenta Abdala Fattáha Sísího se právě z toho důvodu rozhodla pro rozšíření průplavu, aby byl přístupný i nadměrným tankerům, které doposud neměly vstup do průplavu povolen. Díky přidání 72 km dlouhého pruhu podél současného průplavu, by mohly lodě plout v obou směrech, což doposud nebylo možné (viz příloha č. 15). Předseda úřadu Suezského průplavu (*Suez Canal Authority*) odhaduje, že by stavba mohla být do roku 2016 hotová. S rozšířením by došlo k navýšení počtu lodí, odhaduje se, že počet by stoupl ze současných 49 lodí denně na 97 lodí. Zároveň by egyptská vláda získala větší příjmy, v přepočtu až 13,2 miliardy za rok 2023 (Guerin 2015).

### **4.3 Bezpečnostní aspekt**

V této kapitole je mým cílem popsat historické události, které jakýmkoliv způsobem ohrozily bezpečnost Suezského průplavu a zapříčinily jeho uzavření. Jak jsem popsala výše, průplav byl dlouhodobě uzavřen pouze dvakrát a to během Suezské krize v roce 1956-1957 a na začátku šestidenní války v roce 1967. Toto uzavření trvalo až do roku 1975, tedy osm let.

Velká Británie si uvědomovala význam Suezského průplavu již od jeho otevření. V roce 1869 upozornil První lord admirality zahraniční kancelář Velké Británie, „že potopení jedné lodě v některé části kanálu může zabránit spojení na několik měsíců“ (Morewood 2006: 38). Když vypukla první světová válka, Velká Británie se stala velmi ostražitou v bránění průplavu. V roce 1914 byla v průplavu umístěna britská a francouzská vojska, která ho měla neustále střežit. Lodím centrálních mocností byl odepřen vstup, což bylo v rozporu s Konstantinopolskou konvencí, která zaručovala svobodný průjezd všem druhům lodí, a to jak v době míru, tak v době války. O rok později, v roce 1915 se turecko-německá vojska snažila dobýt Suezský průplav, avšak neúspěšně. Situace byla během druhé světové války stejná, Suez byl ohrožován především leteckými útoky, jenom mezi roky 1941-1942 byl napaden 64 útoky v podobě

shazování min, což zapříčinilo krátkodobé uzavření průplavu. Na obraně průplavu se po celou dobu druhé světové války podílelo 80 000 vojenských jednotek (Morewood 2006: 40-43).

Jak jsem již zmínila v předchozí podkapitole, egyptský prezident Násir se v roce 1956 rozhodl znárodnit Suezský průplav. Proti tomuto kroku se okamžitě postavila Velká Británie i Francie, přičemž oba státy byly odhodlány získat průplav zpět i pomocí vojenské akce, k tomuto rozhodnutí se později přidal i Izrael. Izraelská armáda zaútočila na Egypt 29. října 1956. O den později vyzvala Velká Británie Egypt, aby stáhl své bojující jednotky, a to do vzdálenosti 16 km od kanálu, díky čemuž mohli britští vojáci obsadit a zabezpečit celý Suezský průplav. Prezident Násir takovou výzvu odmítl, Velká Británie se tedy přidala k bojům a zahájila operaci Mušketýr. V reakci na to nechal Násir potopit 40 lodí v průplavu (viz příloha č. 16), což způsobilo naprosté zablokování průplavu a znemožnilo jakoukoliv námořní dopravu (Goldschmit 2008: 163-164). V listopadu byly na půdě Valného shromáždění přijaty rezoluce, které požadovaly okamžité stažení všech vojenských sil a zároveň znovuotevření Suezského průplavu<sup>4</sup>(Brož, 2005: 154).

Po operaci Mušketýr anglické i francouzské jednotky nadále zůstávaly v oblasti a pod velením OSN se podílely na vyprošťovacích akcích v průplavu. V přístavu Port Said bylo potopeno celkem 24 lodí. Dále po proudu od přístavu Port Said až k Suezu potopili Egypťané dalších 27 lodí, převážně remorkéry, rypadla a čluny naplněné betonem. Aby byl průplav zablokován definitivně, vyhodili Egypťané do povětří i mosty, nejdříve železniční most v El Ferdanu, který se nacházel v polovině průplavu a poté i pontonový most na jižním konci jezera Timsah. V průplavu tak uvízlo dalších 16 tankerů a nákladních lodí, které se nemohly dostat ven (Jackson 1997: 117).

Anglo-francouzské jednotky čistily průplav pouze v té oblasti, kterou po příměří okupovaly. Ke konci listopadu 1956 tak vyčistily sedm a půl metru

---

<sup>4</sup> Další rezoluce 1001 (ES-I) rozhodla o vzniku Pohotovostních jednotek OSN (v originále United Nations Emergency Force), které měly dohlížet na ukončení konfliktu v Suez (UN 2015).

hluboký průplav El Capu a taktéž průplav Port Said byl nově otevřen pro lodě s výtlačkem do deseti tisíc tun.

Vyprošťovací práce mohly být ukončeny již v lednu 1957, avšak Egypt protestoval proti anglo-francouzskému týmu a požadoval vytvoření neutrálního týmu, který by zorganizovala OSN. Kvůli těmto protestům se práce prodloužily o další tři měsíce. OSN celou operaci financovala, a to částkou 40 milionů dolarů. Jednotky celkově vyprostily 17 tisíc tun trosk a práce definitivně skončily 7. května. V červenci 1958 pak přijala OSN návrh prezidenta Násira o „nerušeném užívání kanálu loďmi všech národů“<sup>5</sup>. Tím OSN uznala Egyptu vlastnictví Suezkého průplavu a skončilo období, které nazýváme jako Suezská krize (Jackson 1997: 118-119).

K nejdelšímu uzavření průplavu došlo 5. června 1967 na začátku šestidenní války, a to přesně na 8 let, tedy až do 5. června 1975. V březnu, krátce před válkou, požádal Násir o stažení jednotek OSN ze Sinaje, které na hranici mezi Egyptem a Izraelem dohlížely na dodržování příměří uzavřené po Suezské krizi. Válku započal Izrael a jeho letecké údery, které překvapily egyptské vzdušné síly a většinu jich zničily. Po zahájení útoku přikázal egyptský prezident uzavřít průplav. Takové rozhodnutí bylo velmi překvapivé, dokonce tak moc, že 15 nákladních lodí tzv. žluté flotily, zůstalo uvězněných i s posádkou v průplavu (Feyrer 2009b: 4-5). Válka byla ukončena 10. června vítězstvím Izraele, přičemž Egypt ztratil pásmo Gazy, Golanské výšiny, Sinajský poloostrov a západní břeh Jordánu.

Suez byl uzavřen i během jomkipurské války, která začala 6. října 1973. Egyptské jednotky zaútočily na izraelské letecké základny, podařilo se jim překročit Suezský průplav a zaútočit na izraelské základny. Během jomkipurské války se velmi často vedly boje v blízkosti průplavu, který sloužil jako určitá hranice. Egyptské i izraelské jednotky se jej snažily překočit a dosáhnout tak rozhodujícího útoku (Goldschmit 2008: 193-194). Během bojů byly vody průplavu naplněny municí, kterou proti sobě nepřátelská vojska používala a také

---

<sup>5</sup> Nerušené užívání kanálu ovšem neplatilo pro Izrael, který díky vítězství získal Tiranskou úžinu a přístup k Rudému moři a Indickému oceánu (Jackson 1997: 119).

zničenými čluny a dalším materiálem. Po ukončení války bylo hlavní prioritou vyčištění průplavu. To trvalo téměř rok a stálo 10 milionů dolarů. Během konfliktů bylo na průplav vystřeleno nesčetně bomb a granátů, které by mohly v budoucnu ohrožovat námořní dopravu. Miny nebyly pouze ve vodách průplavu, ale i na břehu, během tří měsíců vojáci našli 686 tisíc min, v průměru každých šest vteřin jednu. Královské námořnictvo, které se podílelo na čištění kanálu, objevilo po sedmi měsících práce nejen bezpočet raket, min a bomb, ale i sedm letadel, tři tanky a 15 nákladních vozů, které bránily dopravě. Největší překážku tvořila hráz *Deversoir*, kterou Egypťané postavily v roce 1973 z 29 nákladních člunů naplněných pískem a betonem (viz příloha č. 17). V srpnu 1974 začaly práce na odklizení dalších 60 menších vraků blokujících průplav (Arndt 1975). Jomkipurská válka byl posledním konfliktem, během kterého byl průplav uzavřen, a od slavnostního otevření průplavu v roce 1975 nedošlo k žádnému dalšímu dlouhodobému uzavírání.

Ačkoliv v současnosti není průplav ohrožen žádnými válkami, námořní dopravci se potýkají s útoky, které provádí teroristé na proplouvající lodě v průplavu. Cílem teroristů je nejen poškodit danou loď, ale zejména zastavit dopravu v celém průplavu a ohrozit tak námořní obchod. Naposledy byla bezpečnost průplavu ohrožena v roce 2013. V červenci a v srpnu zaútočili ozbrojenci na lodě ručními protitankovými granátometry. Ani v jednom případě nebyly tankery nijak závažně poškozeny. K útoku se přihlásila militantní skupina *Al Furqan Brigades*, která byla založena v Egyptě a operuje po celém jeho území. Oblast okolo Suezského průplavu je dlouhodobě ohrožována aktivitami palestinských pašeráků a radikálů, kteří se snaží propašovat zbraně do pásma Gazy. Jelikož egyptská vláda často soustředila své vojenské síly jinde, měly militantní skupiny, jako je například *Al Furqan Brigades*, možnost růst a expandovat. Odborníci tvrdí, že zatím provedené útoky nemohly lodě žádným způsobem ohrozit, zároveň varují před skupinami, které by mohly přijít na způsob, jak lodě zničit. Takovým možným způsobem je například loď plně naložená výbušninami, která by zaútočila na tanker. V takovém případě by útok mohl narušit plynulost dopravy v průplavu. Velkým problémem je celkové

zabezpečení průplavu. Podél vod mají obyvatelé svoje vlastní čluny, lidé mohou postávat na březích průplavu a pozorovat lodě, což je snadný způsob pro útočníky, jak zaútočit a přes průplav vedou mosty, ze kterých mohou útočníci shodit bomby. Přes veškeré hrozby, které v současnosti existují, se velké dopravní společnosti operující v průplavu neobávají ohrožení. Zástupce společnosti Maersk se nechal slyšet, že společnost nebude měnit své budoucí plány v průplavu jenom kvůli stávajícím hrozbám (Starr 2014).

#### **4.4 Ekonomický aspekt**

Již krátce po otevření v roce 1869 ovlivnil průplav světový obchod a námořní přepravu. Lodě už nemusely obeplouvat Afriku kolem mysu Dobré naděje, což šetřilo nejen náklady na dopravu, ale zejména čas. V současnosti se přes průplav převezí 7 procent světového obchodu, jenom ve fiskálním roce 2013/2014 se přes průplav přeplavilo 16 744 plavidel, čímž získala egyptská vláda 5,3 miliard dolarů na poplatcích. Nejvíce se průplav využíval ve fiskálním roce 2007/2008, kdy průplav využilo rekordních 21 080 lodí, následující rok se námořní doprava snížila kvůli ekonomické krizi. Jelikož doprava v průplavu je pouze jednosměrná, kanálem denně propluje v průměru 46 lodí ve třech konvojích (Suez Canal Authority).

V minulosti byl průplav několikrát zvětšován, aby vyhovoval stále modernějším a větším tankerům. Naposledy byl průplav zvětšován v roce 2010, tato modernizace tak povoluje vstup 62,6 procentům tankerů, 96,8 procentům lodí na sypaný náklad a 100 procentům všech kontejnerových lodí (Suez Canal Authority 2008d). Přesto ani toto rozšíření není dostatečné pro nadměrně naložené tankery. Z tohoto důvodu plánuje egyptská vláda další rozšíření, o kterém jsem psala výše v textu.

Námořní dopravu v průplavu výrazně ovlivnila ekonomická krize, což se projevilo i na transportu ropy. Celkový průtok ropy klesl v roce 2009 na pouhých 1,8 milionů barelů, což bylo ovlivněno zejména klesající poptávkou

(viz tabulka č. 18). Později se vývoz opět zvedl, v roce 2013 se přes průplav převezlo 3, 2 milionů barelů ropy za den, a to v obou směrech průplavu. Na rozdíl od Hormuzského průlivu je Suezský průplav využíván zejména pro vývoz ropy do Evropy (68 procent dovozu) a Severní Ameriky (16 procent dovozu), zbylých 1,3 milionů barelů denně putuje na asijské trhy. Mezi největší exportéry ropy patří tradičně na tuto oblast země Perského zálivu, export tvoří celých 79 procent vývozu na sever (The U. S. Energy Information Administration 2014a).

Od znárodnění průplavu, ke kterému došlo v roce 1956, si Násir sliboval zejména více peněz, které by mohl použít na stavbu přehrady. Na poplatcích očekával 100 milionů dolarů ročně, ve skutečnosti byla částka daleko menší, a to 52 milionů dolarů. Význam průplavu byl obrovský, zejména kvůli vývozu ropy. Zhruba 1,1-2 milionů barelů ropy se převezlo kanálem denně, přičemž 1,2 milionů barelů ropy směřovalo do západních zemí. Ty byly na pravidelných dodávkách ropy závislé, tvořily totiž  $\frac{3}{4}$  celkových dodávek ropy západní Evropě. Na začátku Suezské krize klesl vývoz celkem o 1, 7 milionů barelů ropy denně, průplav totiž blokovalo 40 lodí, které nechal Násir záměrně potopit. Vývoz ropy se snížil o 10,1 procent celkové světové produkce. Došlo k růstu cen ze dvou dolarů za barel na 3,09 dolarů za barel (Kutlu 2015). Snížení se projevilo na světových ekonomikách, zejména v zemích západní Evropy byl nedostatek ropy a musela se dávat na příděl. Během několika měsíců se situace zlepšila, k úplnému obnovení produkce na Blízkém východě došlo až červnu 1957 (Hamilton 2011: 11-12 )

Podruhé byl Suezský průplav uzavřen 5. června 1967, hned na začátku šestidenní války. Rok předtím využilo průplav 21 250 lodí, které převážely 242 milionů tun nákladu a 40 procent importu ropy do Evropy (Department of the Navy 2008: 2). Kvůli uzavření musely lodě opět obeplouvat mys Dobré naděje, což dopravu výrazně prodlužovalo. Například trasa Bombaj-Londýn je dlouhá 6200 námořních mil za použití Suezského průplavu (viz příloha č. 19). Když byl průplav uzavřen, trasa se prodloužila na 10800 námořních mil (Feyrer 2009a).



Obchod mezi dvojicemi států klesl o 20 procent, nejvíce utrpěla ekonomika zemí, které přes Suezský průplav vyvážely většinu svého zboží, tedy země jižní Asie a východní Afriky. Například Pákistánu a Indii se trasy pro vývoz zboží prodloužily v průměru o 30 procent. Uzavření průplavu na osm let stálo světovou ekonomiku 8 miliard dolarů ve formě zvýšených cen za dopravu (Arndt 1975). Co se týče ceny ropy, ta se během šestidenní války nijak výrazně nezměnila. Barel ropy v roce 1967 stál 3,12 dolaru, v následujících letech, během kterých byl průplav nadále uzavřen, cena stoupala pouze v řádech centů (McMahon 2014).

Jako relativně pozitivní dopad šestidenní války můžeme označit modernizaci tankerů. Dopravci byli k tomuto kroku donuceni především z finančních důvodů, jelikož obeplouvání mysu Dobré naděje bylo nákladné. Začaly se tak stavět větší tankery, aby se cesta více vyplatila. Přes 40 procent tankerů nahradily tankery s výtlakem větším než 200 tisíc tun (Department of the Navy 2008: 2). Po otevření průplavu v roce 1975 se zjistilo, že tyto tankery nemohou být vpuštěny do průplavu, jelikož byly příliš velké. Průplav se tak musel zvětšovat, aby se modernějším tankerům přizpůsobil.

Během období, kdy byl uzavřen Suezský průplav, vypukla další krize, která významně ovlivnila světovou ekonomiku. Tuto krizi nazýváme jako „ropnou krizi“ nebo také jako „ropné šoky“. Toto období začalo v roce 1973, krátce po vypuknutí jomkipurské války. Příčinou bylo zdražení cen ropy ze strany členů organizace OPEC a zároveň záměrné snížení těžby ropy o 4,4 milionů barelů za den, což představovalo 7,5 procent celosvětové produkce. Členové tak protestovali proti podpoře Izraele ze strany USA a západních států v jomkipurské válce. OPEC si uvědomoval, že díky svým zásobám ropy může ovlivňovat světové společnosti. Kvůli tomu přestal OPEC vyvážet ropu do USA a dalších západních zemí, což přispělo k ještě většímu růstu cen ropy (viz příloha č. 20). Z původních tří dolarů za barel se cena vyšplhala až na 12 dolarů za barel (Kutlu 2015). Embargo bylo odvoláno v roce 1974, avšak i poté byly ceny ropy rekordně vysoké (Hamilton 2011: 14-16).

Suezský průplav je pro námořní dopravu, a tedy i světový obchod, velmi významný. Přesto jeho význam není tak velký, jako u Hormuzského průlivu. Je to dáno zejména tím, že než byl Suezský průplav postaven, námořní doprava se vedla okolo mysu Dobré naděje. Proto kdykoliv došlo v historii k uzavření průplavu, námořní doprava se vrátila k původní trase. Nyní by se mohl využívat i ropovod SUMED, který je schopný transportovat část ropy jako náhradní způsob dopravy. Pokud by byl uzavřen Hormuzský průliv, neexistuje náhradní trasa, po které by lodě mohly náklad převézt. V tomto směru můžeme jako důležitější a významnější zvolit Hormuzský průliv.

Pokud by byl Suezský průplav uzavřen nebo jiným způsobem zablokován v současnosti, dopady na světový obchod by byly větší a to zejména díky růstu globálního obchodu a námořní dopravy. Největší obavy vyvstávaly v době arabského jara, kdy byl celý region zmítán násilím a protesty. Ačkoliv se průplav neuzavřel a nejhorší předpovědi se nevyplnily, objevila se otázka, jak by uzavření Suezského průplavu ovlivnilo světový trh dnes. Největší dopad by mělo uzavření na přepravu zboží a energetický obchod mezi západní Evropou a státy Perského zálivu, jižní Asie a východní Asie. Ačkoliv by Severní Amerika tolik netrpěla ze samotného uzavření průplavu, projevil by se u ní problém z Asie a Evropské unie, které ovlivňují i její ekonomiku. Silně by byl ovlivněn trh s ropou a zemním plynem (Higginbotham 2013). Námořní přepravci by tak museli využívat náhradní trasy dopravy, zejména kolem mnohokrát zmíněného mysu Dobré naděje, přes trasu Severní mořské cesty nebo Panamského průplavu. Jako další možný způsob přepravy, zejména ropy, se nabízí ropovody. Možností je i letecká nákladní přeprava. Každá z těchto alternativ je ovšem delší, dražší, pomalejší nebo kapacitně omezená (Higginbotham 2013).

Pokud bychom měli shrnout celou tuto kapitolu, můžeme konstatovat, že Suezský průplav má důležitou roli na mezinárodním trhu, ale i v oblasti mezinárodní politiky již téměř 150 let. Během této doby rostl význam průplavu se vzrůstající globalizací a dnes patří mezi jeden z nejvýznamnějších škrtících bodů nejen na Blízkém východě, ale i na světě. Politický a strategický význam průplavu nám dokazují konflikty, ke kterým v minulosti docházelo, přičemž

častými příčinami konfliktů bylo i vlastnictví průplavu. O kontrolu průplavu se zajímaly především západní země, které oblast Blízkého východu dlouhodobě kolonizovaly. Až znárodněním v roce 1956 připadl Suezský průplav Egyptu a v jeho vlastnictví je dodnes. Během dvou dlouhodobějších uzavření se ukázalo, jaký ekonomický význam má průplav pro mezinárodní obchod. Dopady uzavření průplavu na světový trh s ropou nebyl tak výrazný, zejména kvůli existenci náhradní trasy okolo mysu Dobré naděje, ačkoliv byla tato možnost časově i finančně náročnější. Nejvíce je na průplavu závislá egyptská vláda, jejíž příjmy z průplavu činí významnou část rozpočtu. Do budoucna proto plánuje rozšíření průplavu, aby mohl být využíván i nadměrnými tankery a zvýšila se tak doprava v průplavu. Současně bude muset egyptská vláda investovat do ochrany průplavu. Jelikož se zde sbíhá námořní doprava, která není nijak významně chráněna, nahrává tato situace teroristickým útokům.

## Závěr

Nález ropy v regionu Blízkého východu stál za zvýšeným zájmem západních zemí a formoval následný vývoj států v této oblasti, které dnes zastávají důležité postavení nejen ve světové politice, ale zejména ekonomice. Právě díky zásobám nerostného bohatství je hlavní vyváženou surovinou z regionu ropa, která směřuje především do zemí západní Evropy, Spojených států amerických a Asie. Nejčastěji se ropa převáží v tankerech, námořní doprava transportuje téměř 2/3 světové produkce ropy. Díky tomuto faktu se zvyšuje význam námořních tras a udržení jejich bezpečnosti bývá prioritou většiny států dovážejících ropu. V místech, kde se námořní doprava zužuje, vznikají tzv. škrťací body. Tyto body, anglicky zvané *choke points*, jsou zúžená místa nacházející se podél frekventovaných námořních cest. Jelikož velkou část zboží, které se přepraví přes škrťací body, tvoří ropa, zvyšuje se strategický a zároveň i bezpečnostní význam takových bodů. Existuje mnoho škrťacích bodů, avšak skutečně významných pro námořní dopravu je pouze několik.

*Cílem této práce bylo zjistit ekonomický, politický a bezpečnostní význam Hormuzského průlivu a Suezského průplavu v regionu Blízkého východu. Předkládaná práce byla koncipována do dvou jednopřípadových studií a k dosažení cíle jsem si stanovila následující výzkumné otázky. Ovlivňoval Hormuzský průliv politiku Íránu a Ománu v letech 1979 až 2015? Mělo bezpečnostní ohrožení průlivu ekonomický dopad na světový trh s ropou? Ovlivňoval Suezský průplav politiku Egypta v letech 1869 až 2015? Mělo bezpečnostní ohrožení průplavu ekonomický dopad na světový trh s ropou?*

V empirické části jsem přistoupila k samotné analýze jednotlivých škrťacích bodů. V první kapitole jsem se zaměřila na Hormuzský průliv a politiku Íránu. Současnou íránskou politiku silně ovlivnila revoluce, během které byl v roce 1979 svržen panovník Mohammad Réza Šáh a byla nastolena teokracie. Ačkoliv měl Írán pozitivní vztahy se západními zeměmi, především se Spojenými státy americkými, po revoluci došlo k radikálnímu obratu. Postavení

Íránu určuje několik faktorů, mezi které patří rozloha, počet obyvatel, délka pobřeží, velké zásoby ropy a zemního plynu a další. Díky těmto faktorům se Írán považuje za regionálního hegemona, se všemi výhodami z tohoto postavení plynoucími. Blízkost Hormuzského průlivu tomuto íránskému postavení ještě více napomáhá. Írán v průlivu ovládá řadu strategických ostrovů, pomocí kterých by mohl získat nad průlivem kontrolu. Právě vlastnictví ostrovů je již mnoho let předmětem sporu mezi Íránem a Spojenými arabskými emiráty. Jedná se o tři strategicky situované ostrovy Velký a Malý Tunb a Abú Músa, které Írán okupuje i přes protesty SAE. Představitelé Emirátů již několikrát vyzvaly Írán k navrácení ostrovů, ten však veškeré výzvy ignoruje. Můžeme říci, že Írán používá Hormuzský průliv jako zbraň, zejména vůči mezinárodnímu společenství. Díky jadernému programu byla na Írán uvalena řada sankcí od Spojených států amerických, zemí Evropské unie a dalších členských států OSN. Kvůli těmto sankcím nemůže Írán vyvážet dostatečné množství ropy a ročně tak přichází o miliardy dolarů. Írán proto již několikrát pohrozil zablokováním Hormuzského průlivu a veškerého tranzitu v něm.

Ačkoliv má Írán silné námořnictvo a ovládá již zmíněné strategické ostrovy v průlivu, nepředpokládají odborníci, že by průliv uzavřel. Sice by zablokoval vývoz ropy i jiných států, ale především ten vlastní. A právě na vývozu ropy je íránská ekonomika silně závislá. Následkem uzavření by se do situace vložily i Spojené státy americké, které pokládají bezpečnost průlivu za prioritní. Tuto skutečnost si Írán začal v poslední době uvědomovat a svolil k jednání se státy P5 + 1 o svém jaderném programu a sankcích.

Jako naprostý opak můžeme označit politiku Ománu. Právě díky své geografické poloze si Omán uvědomuje nutnost zajištění bezpečnosti v regionu. Již řadu let tak Omán působí jako prostředník mezi Íránem a dalšími zeměmi, zejména Spojenými státy americkými. Snaží se vyrovnávat napětí ve vztahu obou zemí, a zároveň zůstává v nepřátelství obou států neutrální. Ačkoliv bychom mohli namítnout, že díky blízkosti u průlivu má Omán strategické postavení, není tomu tak. S průlivem sousedí pouze ománská exkláva Musandam, která kvůli geografickým podmínkám není vhodná pro kontrolu průlivu. Protože je ale

bezpečnost průlivu prioritou Ománu, je členem Rady pro spolupráci arabských států v Zálivu a taktéž uzavřel smlouvu se Spojenými státy americkými o obraně. Politiku Ománu ovlivňuje Hormuzský průliv i díky zásobám ropy a zemního plynu. Ačkoliv Omán přes průliv ropy nevyváží a spíše využívá svoji pozice mimo průliv, například výstavbou suchého doku u města Duqm, na těžbě ropy je jeho ekonomika závislá. Odborníci předpokládají, že zásoby ropy v Ománu dojdou za dalších 20 let, proto se Omán zaměřuje na ekonomické reformy. Více času při provádění reform by mohla Ománu poskytnout ropná pole v průlivu, která vlastní Omán s Íránem. I toto společné vlastnictví určuje ománskou umírněnou politiku vůči Íránu.

V další části práce jsem se již snažila zanalyzovat vliv bezpečnosti Hormuzského průlivu na světový trh s ropou. Nejprve jsem popsala, jak byla ohrožena bezpečnost průlivu od roku 1979 do současnosti. V další kapitole jsem již zkoumala, zda tato ohrožení nějak ovlivnila cenu ropy na světovém trhu, popřípadě jak.

V první řadě je nutné říci, že Hormuzský průliv nebyl v moderních dějinách uzavřen. K jeho významnějšímu ohrožení došlo pouze jednou, a to během irácko-iránské války. Irák předpokládal, že pokud bude odstřelovat iránské tankery plující z Perského zálivu, vyprovokuje tak Írán k agresivnímu řešení, a to uzavření průlivu. Írán si ovšem uvědomoval, že v takovém případě by do konfliktu vstoupily Spojené státy americké a během války tak neučinil. Přesto byla námořní doprava v průlivu ohrožována, jelikož Írán Iráku odstřelování tankerů oplácel. Kvůli těmto útokům klesla celková doprava v průlivu, přesto k jejímu úplnému zastavení nedošlo. Kvůli válce se snížil iránský vývoz ropy, a cena ropy se během trvání války zdvojnásobila. V pozdějších letech válečného konfliktu začal Írán využívat kyvadlové dopravy u tankerů, díky této taktice byl opět schopný vyvážet větší množství ropy. Ke snižující ceně ropy přispěly i Spojené státy americké, které začaly doprovázet kuvajtské tankery a další faktory, jako například noví ropní producenti, kteří vyrovnali nedostatek ropy na trhu. Ohrožení bezpečnosti průlivu se promítlo i do cen pojistného tankerů, avšak díky množství ropy, které tanker převáží, neměla výše pojistného výrazný vliv na

výslednou cenu ropy. Ačkoliv byl průliv výrazně ohrožen pouze jednou i iránské výhrůžky o uzavření průlivu můžeme považovat za ohrožení bezpečnosti průlivu. K největšímu napětí došlo v roce 2012, kdy iránské představitelé pohrozili uzavřením průlivu, přičemž ceny ropy okamžitě stouply. Až po příslibu amerického námořnictva, že žádné uzavření průlivu nebude tolerováno, se ceny ropy navrátily do původních hodnot.

V závěru první studie tedy mohu odpovědět na obě výzkumné otázky kladně. Ano, Hormuzský průliv ovlivňoval politiku Íránu i Ománu v letech 1979 až 2015. Můžeme předpokládat, že průliv bude ovlivňovat politiku obou zemí i nadále vzhledem ke vzrůstajícímu globálnímu obchodu a zájmu Číny o ropu z Perského zálivu. Odpověď na druhou otázku je také kladná a můžeme říci, že bezpečnostní ohrožení průplavu mělo ekonomický dopad na světový trh s ropou.

Druhou případovou studií již byla analýza Suezského průplavu. Průplav je v množství využívání námořní dopravou na Blízkém východě hned druhý za Hormuzským průlivem. Hormuzský průliv je využíván převážně pro transport ropy do zemí Asie, Suezským průplavem se ropa transportuje zejména do Evropy. Před otevřením využívala námořní doprava trasu kolem mysu Dobré naděje, můžeme ji tedy označit za alternativní způsob dopravy. Další možnou alternativou v přepravě ropy je ropovod SUMED, který ovšem svoji kapacitou nedokáže průplav nahradit.

Další kapitola je již koncipována tak, abych mohla odpovědět na výzkumnou otázku, která zní: *Ovlivňoval Suezský průplav politiku Egypta v letech 1869 až 2015?*

Egyptský místokrál Muhammad Saíd Paša si od vybudování průplavu sliboval zvýšení prestiže Egypta a finanční přínos. Zadlužení země ale ovlivnilo stavbu průplavu a jeho vlastnictví nakonec připadlo zahraničním investorům v čele s Francií a Velkou Británií. Ačkoliv byl průplav Konstantinopolskou konvencí zmezinárodněn, desítky dalších let jej ovládala Velká Británie. V následujících letech bylo udržování britských vojenských jednotek natolik náročné, že došlo k jejich stažení. Situace využil Gamál Násir a průplav

znárodnil. Ačkoliv znárodnění bylo právně v pořádku, Izrael, Velká Británie a Francie se rozhodly zaútočit a průplav získat zpět. Suezská krize, jak toto období nazýváme, byla ukončena až pohrůzkou Spojených států amerických a Sovětského svazu. Egypt začal využívat vlastnictví průplavu, získával zejména finance od dopravních společností ve formě mýtného. V následujících letech došlo opět k několika vojenským konfliktům, jmenovitě k šestidenní válce a jomkipurské válce. Během všech konfliktů využíval Egypt průplav jako zbraň. Během Suezské krize nechal Násir uzavřít průplav na rok, k dalšímu uzavření došlo na začátku šestidenní války, přičemž byl průplav uzavřen celých osm let. Během tohoto období, uzavření průplavu Egyptu spíše uškodilo. Z jeho provozu nezískával žádné finance a přístavy v průplavu chátraly. V roce 1975 byl průplav otevřen a začal být opět využíván námořní dopravou. Příjem z mýtného tvoří významnou část egyptského rozpočtu, proto se vláda snaží průplav neustále přizpůsobovat zvětšujícím se tankerům. Nový plán egyptské vlády tak počítá s výstavbou dalšího pruhu podél dnešního průplavu. Doprava by tak mohla být obousměrná.

V další části předkládané práce jsem analyzovala vliv bezpečnostních ohrožení na světový obchod s ropou. Stejně jako v předchozí studii, i zde jsem nejdříve analyzovala veškeré konflikty, ke kterým od dob otevření průplavu došlo. Poprvé byl průplav uzavřen na začátku Suezské krize, když nechal Násir v průplavu úmyslně potopit loď. Trvalo další rok, než byl průplav opět otevřen. Dopad na světový trh s ropou byl obrovský. Téměř všechna ropa, která se převážela přes průplav, mířila do západní Evropy. Když byl průplav uzavřen, na trhu s ropou nastala panika a evropské státy musely zavést přidělový systém. Situace se během několika měsíců vrátila do normálu, avšak k úplnému obnovení dodávek ropy došlo až na konci války o rok později. Během šestidenní války byl průplav zablokovaný a v nepoužitelném stavu zůstal dalších osm let, tedy i v průběhu jomkipurské války. Uzavření průplavu na začátku šestidenní války bylo nečekané, námořní doprava tak musela být opět přesměrována kolem mysu Dobré naděje. Nejvíce se uzavření průplavu projevilo na obchodu zemí jižní Asie



a východní Afriky. Ačkoliv šestidenní válka prodražila celkovou námořní dopravu, ceny ropy zůstaly nezměněny.

K o to většímu šoku došlo na začátku roku 1973, když začala jomkipurská válka. Cena ropy se během jednoho roku zvýšila ze tří dolarů na čtyřnásobek (Kutlu 2015). Důvodem ovšem nebyl zastavený provoz průplavu, ale embargo, které uvalili členové OPEC na Spojené státy americké a západní Evropu. Embargo bylo odvoláno o rok později, ceny ropy však zůstaly nadále vysoké. Díky otevření průplavu v roce 1975 již námořní doprava nemusela obeplouvat mys Dobré naděje a náklady na transport se opět snížily.

Ačkoliv v případě Hormuzského průlivu byly odpovědi na výzkumné otázky jednoznačné, v případě Suezského průplavu tomu tak není. Odpověď na první otázku zní ano, Suezský průplav ovlivňoval politiku Egypta. Je nutno podotknout, že průplav fungoval pro egyptské prezidenty zejména jako zdroj financí a jako určitá zbraň, kterou využívali zejména během válek. V současnosti je průplav pro egyptskou vládu klíčový z hlediska příjmů, jeho uzavření by tak uškodilo zejména Egyptu. Odpověď na druhou otázku již není tak jednoznačná. Během analýzy jsem zjistila, že vliv na ceny ropy mělo pouze uzavření průplavu během Suezské krize. Během šestidenní války bylo uzavření sice nečekané, na konečných cenách ropy se ale výrazněji neprojevovalo. Posledním ohrožením bezpečnosti byla jomkipurská válka. Přestože během této války došlo k ropným šokům, nezavinilo je uzavření průplavu, ale embargo ze strany členů OPEC. Pokud by neuválili embargo, můžeme předpokládat, že cena ropy by zůstala stejná. Takový výsledek můžeme zdůvodnit zejména existující náhradní trasou, kterou mohou námořní dopravci v případě uzavření průplavu využít.

Můžeme předpokládat, že v následujících letech se bude význam Hormuzského průlivu a Suezského průplavu pouze zvětšovat. V případě Hormuzského průlivu se bude jeho ekonomický význam zvyšovat díky Číně, která s rostoucí závislostí na ropě bude odebírat čím dál větší množství ropy z regionu Blízkého východu. Také výsledky jednání mezi Íránem a zeměmi P5 + 1 ovlivní průliv a to nejen z ekonomického hlediska, ale i bezpečnostního.

V případě Suezského průplavu můžeme předpovídat nárůst dopravy zejména díky plánované výstavbě paralelního kanálu. Součástí modernizace kanálu by mělo být i vytvoření lepší obrany průplavu, který se může stát snadným cílem teroristických organizací.

## Seznam použité literatury a pramenů

Al Bu Said, Badr Bin Hamad (2003). Small States' Diplomacy in the Age of Globalization: An Omani Perspective. *The Review of International Affairs* 3 (2), s. 352 – 357.

Al Roken, Mohamed Abdullah (2001). Dimensions of the UAE–Iran Dispute over Three Islands. In: Al Abed, Ibrahim – Hellyer, Peter, *United Arab Emirates: A New Perspective* (London: Trident Press Ltd), s. 179-201.

Arndt, Robert (1975). *Suez. The Reopening* (<https://www.saudiaramcoworld.com/issue/197505/suez-the.reopening.htm>, 13. 4. 2015).

Benson, Timothy (2006). *Suez 1956. History Today* (<http://www.historytoday.com/timothy-benson/suez-1956>, 21. 3. 2015).

Bolia, Robert S. (2004). Israel and the War of Attrition. *Military Review* 84 (2), s. 47-51.

BP Statistical Review of World Energy (2014). *Oil* (<http://www.bp.com/content/dam/bp/pdf/Energy-economics/statistical-review-2014/BP-statistical-review-of-world-energy-2014-full-report.pdf>, 1. 3. 2015), s. 1 – 48.

Brož, Ivan (2005). *Arabsko-izraelské války. 1948 – 1973* (Praha: Epoque).

Břeská, Jana (2011). Írán. In: Burgrová, Helena – Ježová, Michaela eds., *Současný Blízký východ. Politický, ekonomický a společenský vývoj od druhé světové války do současnosti* (Brno: Barrister & Principal), s. 215-226.

Burgrová, Helena (2011a). Státy Zálivu. In: Burgrová, Helena – Ježová, Michaela eds., *Současný Blízký východ. Politický, ekonomický a společenský vývoj od druhé světové války do současnosti* (Brno: Barrister & Principal), s. 188-201.

Burgrová, Helena (2011b). Egypt. In: Burgrová, Helena – Ježová, Michaela eds., *Současný Blízký východ. Politický, ekonomický a společenský vývoj od druhé světové války do současnosti* (Brno: Barrister & Principal), s. 77-90.

Cook, Steven A. (2013). Why Suez Still Matters. The Canal that Holds the United States and Egypt Together. *Foreign Affairs*. 3. 12. 2013 (<http://www.foreignaffairs.com/articles/140310/steven-a-cook/why-suez-still-matters>, 29. 3. 2015).

Cordesman, Anthony H. – Wagner, Abraham (1990). Phase Four: Stalemate and War of Attrition on the Land and Escalation of the War in the Gulf: April 1984 to 1986. *Center for Strategic and International Studies* (<http://csis.org/files/media/csis/pubs/9005lessonsiraniraqii-chap07.pdf>, 22. 2. 2015).

Cordesman, Anthony H. (2007). Iran, Oil, and the Strait of Hormuz. *Center for Strategic and International Studies* ([http://csis.org/files/media/csis/pubs/070326\\_iranoil\\_hormuz.pdf](http://csis.org/files/media/csis/pubs/070326_iranoil_hormuz.pdf), 3. 3. 2015), s. 1-7.

Cordesman, Anthony H. (2012). Iran and the Threat to “Close” the Gulf. *Center for Strategic and International Studies* ([http://csis.org/files/publication/121230\\_IranGulfThreatBrief.pdf](http://csis.org/files/publication/121230_IranGulfThreatBrief.pdf), 3. 3. 2015), s. 1-62.

Cozens, Peter (2012). Some reflections on the security of sea lines of Communication. *Australian Journal of Maritime and Ocean Affairs* 4 (2), s. 37 – 43.

Čepelka, Čestmír – Šturma, Pavel (2008). *Mezinárodní právo veřejné* (Praha: nakladatelství C.H. Beck).

Department of the Navy (2008). *Suez Canal Salvage Operations in 1974* (Washington D. C. Department of the Navy).

Dizaji, Sajjad F. (2014). The effects of oil shocks on government expenditures and government revenues nexus (with an application to Iran's sanctions). *Economic Modelling* 40, s. 299-313.

Einhorn, Robert (2015). The Lausanne framework: A promising foundation for a nuclear deal with Iran. *Brookings*. 7. 4. 2015 (<http://www.brookings.edu/blogs/markaz/posts/2015/04/07-einhorn-iran-p5-obama-lausanne-framework-promising-foundation>, 15. 3. 2015).

Emmerson, Charles – Stevens, Paul (2012). Maritime Choke Points and the Global Energy System: Charting a Way Forward. *Chatham House* ([http://www.chathamhouse.org/sites/files/chathamhouse/public/Research/Energy%2C%20Environment%20and%20Development/bp0112\\_emmerson\\_stevens.pdf](http://www.chathamhouse.org/sites/files/chathamhouse/public/Research/Energy%2C%20Environment%20and%20Development/bp0112_emmerson_stevens.pdf), 2. 3. 2015), s. 1 – 12.

Feyrer, James (2009a). The 1967-75 Suez Canal closure: Lessons for trade and the trade-income link. *Vox* (<http://www.voxeu.org/article/1967-75-suez-canal-closure-lessons-trade>, 25. 3. 2015).

Feyrer, James (2009b). Distance, trade and income – the 1967 to 1975 closing of the Suez Canal as a natural experiment. *The National Bureau of Economic Research* (<http://www.nber.org/papers/w15557.pdf>, 25. 3. 2015), s. 1-31.

Flynn, Stephen E. (2008). *Mahan Revisited: Why Resilient Commercial Seaports are a National Security Imperative* (<http://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/archive/marineboard/Salvage08/Flynn.pdf>, 14. 2. 2015), s. 1 – 5.

Fontevicchia, Agustino (2011). Oil: Iran's Hormuz Strait Threats Could Wreak Global Economic Havoc. *Forbes*. 14. 12. 2011 (<http://www.forbes.com/sites/afontevicchia/2011/12/13/oil-irans-hormuz-strait-threats-could-wreak-global-economic-havoc/>, 3. 3. 2015).

Global Security (2011a). *Iran-Iraq War 1980-1988* (<http://www.globalsecurity.org/military/world/war/iran-iraq.htm>, 3. 3. 2015).

- Global security (2011b). *Early Suez Canals* (<http://www.globalsecurity.org/military/world/egypt/suez-canal-01.htm>, 20. 3. 2015).
- Goldschmidt, Arthur Jr. (2008). *A Brief History of Egypt* (New York: Infobase Publishing).
- Guerin, Orla (2015). Egypt seeks to build confidence with second Suez Canal. *BBC News* 22. 1. 2015 (<http://www.bbc.com/news/world-middle-east-30895545>, 20. 3. 2015).
- Hamilton, James D. (2011). Historical Oil Shocks. In: Randall, Parker E. – Whaples, Robert, *Handbook of Major Events in Economic History* (New York: Routledge Taylor and Francis Group), s. 1-51.
- Hatch, Peter J. (2013). Maritime Governance as an Instrument of National Security: A New Perspective for DHS and the U.S. Coast Guard. *American Foreign Policy Interests* 35 (2), s. 82-92.
- Hicks, Geoffrey (2012). 'Disraeli, Derby and the Suez Canal, 1875: Some Myths Reassessed. *History* (<http://web.a.ebscohost.com/ehost/pdfviewer/pdfviewer?sid=6c7d9429-5934-4045-8600-a29cdbe86614%40sessionmgr4003&vid=4&hid=4207>, 4. 3. 2015), s.182-203.
- Higginbotham, John (2013). Suez Canal in the Crosshairs. *The Journal of Commerce*. 1. 9. 2013 (<https://www.cigionline.org/articles/2013/09/suez-canal-crosshairs>, 25. 3. 2014).
- Hrbek, Ivan et al. (1966). *Dějiny Afriky. Kniha druhá*. (Praha: Nakladatelství Svoboda).
- Chovanec, František (2006). Vplyv diela A. T. Mahana na americké geopolitické myslenie. *Slovenská politologická revue* (4), s. 1 – 12.
- International Maritime Organization (2012). *International Shipping Facts and Figures –Information Resources on Trade, Safety, Security, Environment* (<http://www.imo.org/KnowledgeCentre/ShipsAndShippingFactsAndFigures/The>

RoleandImportanceofInternationalShipping/Documents/International%20Shipping%20-%20Facts%20and%20Figures.pdf, 12. 2. 2015), s. 1 - 47.

Ištók Robert (2004). *Politická geografia a geopolitika* (Prešov: Prešovská univerzita v Prešove).

Jackson, Robert (1997). *Suez zapomenutá invaze* (Brno: Jota)

Johnston, Phil (2012). Security of maritime trade: a cooperative and coordinated approach for the Indo-Pacific region. *Australian Journal of Maritime and Ocean Affairs* 4 (1), s. 1 – 10.

Karsh, Efraim (2002). *The Iran-Iraq War 1980–1988* (London: Osprey).

Katzman, Kenneth – Nerurkar, Neleesh et al. (2012). *Iran's Threat to the Strait of Hormuz* (Washington D. C.: Congressional Research Service).

Kennedy, Paul (1996). *Vzestup a pád velmocí. Ekonomické změny a vojenské konflikty v letech 1500 až 2000* (Praha: Lidové noviny).

Khalid, Nazery (2012). Sea lines under strain. *The IUP Journal of International Relations* 6 (2), s. 57-66.

Khatib, Hisham (2014). Oil and natural gas prospects: Middle East and North Africa. *Energy Policy* 64, s. 71-77.

Komiss, William – Huntzinger, LaVar (2011). The Economic Implications of Disruptions to Maritime Oil Chokepoints. *CNA Analysis & Solutions* (<https://www.cna.org/sites/default/files/research/The%20Economic%20Implications%20of%20Disruptions%20to%20Maritime%20Oil%20Chokepoints%20D0024669%20A1.pdf>, 27. 2. 2015), s. 1-80.

Kutlu, Ovunc (2015). Wars, crises, global economy drive oil prices in history. *Anadolu Agency*. 11. 1. 2015 (<http://www.aa.com.tr/en/economy/448412--wars-crises-global-econ-drive-oil-prices-in-history>, 29. 2. 2015).

Lefebvre, Jeffrey A. (2010). Oman's Foreign Policy in the Twenty-First Century. *Middle East Policy Council* (<http://mepc.org/journal/middle-east-policy-archives/omans-foreign-policy-twenty-first-century>, 1. 3. 2015).

- Mackinder, Halford J. (1904). The Geographical Pivot of History. *The Geographical Journal* 23 (4), s. 421-437.
- Mahan, Alfred T. (1890). *The Influence of Sea Power Upon History, 1660-1783* (Boston: Little, Brown and Company).
- Mahan, Alfred T. (1892). *The Influence of Sea Power upon the French Revolution and Empire 1793-181* (Boston: Little, Brown and Company).
- Mahan, Alfred T. (1897). *The Interest of America in Sea Power, Present and Future* (Cambridge: University Press John Wilson and Son).
- Malinek, Martin – Dohnal, Martin (2012). Vliv díla Alfreda Thayera Mahana na zahraniční politiku USA na přelomu devatenáctého a dvacátého století. *Global Politics*. 3. 3. 2012 (<http://www.globalpolitics.cz/clanky/vliv-dila-alfreda-thayera-mahana-na-zahranicni-politiku-usa-na-prelomu-devatenacteho-a-dvacateho-stoleti>, 20. 2. 2015).
- McMahon, Tim (2014). Historical Crude Oil Prices (Table). *Inflation Data*. 17. 12. 2014 ([http://inflationdata.com/inflation/inflation\\_rate/historical\\_oil\\_prices\\_table.asp](http://inflationdata.com/inflation/inflation_rate/historical_oil_prices_table.asp), 13. 4. 2015).
- Metz, Helen Ch. (1987a). Concept of Neither East nor West. *Country Studies* (<http://countrystudies.us/iran/101.htm>, 27. 2. 2015).
- Metz, Helen Ch. (1987b). Relations with Regional Powers. *Country Studies* (<http://countrystudies.us/iran/103.htm>, 27. 2. 2015).
- Metz, Helen Ch. (1987c). The Iraq War. *Country Studies* (<http://countrystudies.us/iran/64.htm>, 13. 3. 2015).
- Metz, Helen CH. (1988). The Tanker War, 1984-87. *Country Studies* (<http://countrystudies.us/iraq/105.htm>, 20. 3. 2015).
- Morewood, Steve (2006). Suez, the Canal before the Crisis. *History Today* 56 (11), s. 38-45.



Morewood, Steve (2008): Prelude to the Suez Crisis: The Rise and Fall of British Dominance over the Suez Canal, 1869 – 1956. In: Smith, Simon C., *Reassessing Suez 1956*, New Perspectives on the Crisis and its Aftermath (UK: Ashgate), s. 13-34.

Mostofi, Khosrow (1957). The Suez Dispute: A Case Study of a Treaty. *The Western Political Quarterly* 10 (1), s. 23-37.

National Geographic (2015). *Strait of Hormuz: The World's Key Oil Choke Point* (<http://environment.nationalgeographic.com/environment/energy/great-energy-challenge/strait-of-hormuz/>, 2. 3. 2015).

Nazemroaya, Mahdi D. (2012). The Geo-Politics of the Strait of Hormuz: Could the U.S. Navy be defeated by Iran in the Persian Gulf? *Global Research*. 8. 1. 2012 (<http://www.globalresearch.ca/the-geo-politics-of-the-strait-of-hormuz-could-the-u-s-navy-be-defeated-by-iran-in-the-persian-gulf/28516>, 2. 3. 2015).

Nincic, Donna J. (2002). Sea Lane Security and U.S. Maritime Trade: Chokepoints as Scarce Resources. In: Tangredi, Sam J., *Globalization and Maritime Power* (Washington DC US: Institute for National Strategic Studies), s. 1 – 26.

Ondřej, Jan (2004). *Právní režimy mezinárodních prostorů* (Plzeň: Aleš Čeněk).

Parsapoor, Rozbeh (2015). The strategic strait of Hormuz in Persian Gulf. *Persian Gulf Studies Center* (<http://www.persiangulfstudies.com/en/index.asp?p=pages&ID=182>, 27. 2. 2015).

Peele, Reynolds, B. (1997). *Maritime Chokepoints: Key Sea Lines Of Communication (SLOCs) and Strategy* (Pennsylvania: U. S. Army War College Carlisle Barracks).

Perthes, Volker (2010). Ambition and Fear: Iran's Foreign Policy and Nuclear Programme. *German Institute for International and Security Affairs* 52 (3), s. 95 – 114.

- Potočný, Miroslav – Ondřej, Jan (2006). *Mezinárodní právo veřejné - Zvláštní část* (Praha: nakladatelství C.H. Beck).
- Rodrigue, Jean-Paul – Notteboom, Theo (2013). Strategic Maritime Passages. In: Rodrigue, Jean-Paul, *The Geography of Transport System* (New York, Routledge).
- Rodrigue, Jean-Paul (2004). Straits, Passages and Chokepoints. A Maritime Geostrategy of Petroleum Distribution. *Cahiers de Géographie du Québec* 48 (135), s. 357 – 374.
- Romancov, Michael: 2007. Politická geografie a geopolitika. In: Cabada, Ladislav – Kubát, Michal a kol., *Úvod do studia politické vědy* (Plzeň: Aleš Čeněk), s. 407- 454.
- Saab, Bilal Y. (2014). Silent Partner. How Oman Became the Middle East's Indispensable Nation. *Foreign Affairs* (<http://www.foreignaffairs.com/articles/142323/bilal-y-saab/silent-partner>, 1. 3. 2015).
- Shupe, Michael C., Wright, William M., Hipel, Keith W., Fraser, Nial M. (1980). Nationalization of the Suez Canal: A Hypergame Analysis. *The Journal of Conflict Resolution* 24 (3), s. 477-493.
- Starr, Stephen (2014). Attacks in the Suez: Security of the Canal at Risk? *Combating Terrorism Center at West point* (<https://www.ctc.usma.edu/posts/attacks-in-the-suez-security-of-the-canal-at-risk>, 13. 4. 2015).
- Stephens, Elizabeth (2008). Caught on the Hop: the Yom Kippur War. *History Today* 58 (10), s. 44-50.
- Stewart, Heather (2011). Oil price falls after US warns Iran over threat to close Gulf supply route. *The Guardian*. 28. 12. 2011 (<http://www.theguardian.com/business/2011/dec/28/oil-prices-iran-supply-threat>, 3. 3. 2015).

- Stopford, Martin (2010). *How shipping has changed the world & the social impact of shipping* (Hamburg: Global maritime environmental congress SMM).
- Suez Canal Authority (2008). *Brief Fiscal year Statistical Report* (<http://www.suezcanal.gov.eg/TRstat.aspx?reportId=9>, 23. 3. 2015).
- Suez Canal Authority (2008a). *Canal History* (<http://www.suezcanal.gov.eg/sc.aspx?show=8>, 20. 3. 2015).
- Suez Canal Authority (2008b). *Canal Characteristics* (<http://www.suezcanal.gov.eg/sc.aspx?show=12>, 20. 3. 2015).
- Suez Canal Authority (2008c). *Saving in distance via SC* (<http://www.suezcanal.gov.eg/sc.aspx?show=11>, 20. 3. 2015).
- Suez Canal Authority (2008d). *Suez Canal Future Plans* (<http://www.suezcanal.gov.eg/sc.aspx?show=6>, 12. 4. 2015).
- Šanc, David (2011). Blízký východ jako politicko-geografický region. In: Burgrová, Helena – Ježová, Michaela eds., *Současný Blízký východ. Politický, ekonomický a společenský vývoj od druhé světové války do současnosti* (Brno: Barrister & Principal), s. 9-22.
- Šanc, David (2013/2014). *Politický systém Blízkého východu* [přednáška] 5. 11. 2013 (Plzeň: Fakulta filozofická ZČU v Plzni).
- The Basement Geographer (2011). *Exclusive Economic Zones: How Some Countries Are a Lot Larger Than They Appear* (<http://basementgeographer.com/exclusive-economic-zones-how-some-countries-are-a-lot-larger-than-they-appear/>, 7. 2. 2015).
- The Economist (2014). *Oman's succession. After the sultan* (<http://www.economist.com/news/middle-east-and-africa/21635473-can-peaceful-and-prosperous-nation-stay-way-after-sultan>, 1. 3. 2015).
- The International SLOC Group (2010 – 2014). *The International SLOC Group* (<http://www.slocgroup.org/index.htm>, 20. 2. 2015).

The Robert S. Strauss Center for International Security and Law (2008a). *Oil in the Persian Gulf* (<https://www.strausscenter.org/hormuz/oil-in-the-persian-gulf.html>, 2. 3. 2015).

The Robert S. Strauss Center for International Security and Law (2008b). *Tanker War* (<https://www.strausscenter.org/hormuz/tanker-war.html>, 2. 3. 2015).

The Robert S. Strauss Center for International Security and Law (2008c). *Insurance Market* (<https://www.strausscenter.org/hormuz/insurance-market.html>, 2. 3. 2015).

The Robert S. Strauss Center for International Security and Law (2008d). *Armed Forces in the Region* (<https://www.strausscenter.org/hormuz/armed-forces-in-the-region.html>, 4. 3. 2015).

The Robert S. Strauss Center for International Security and Law (2008e). *Oil Tanker Security* (<https://www.strausscenter.org/hormuz/oil-tanker-security.html>, 13. 3. 2015).

The U.S. Energy Information Administration (2014a). *World Oil Transit Chokepoints: Overview* (<http://www.eia.gov/countries/regions-topics.cfm?fips=WOTC>, 4. 2. 2015).

Tomková, Alena (2011). Írán. In: Burgrová, Helena – Ježová, Michaela eds., *Současný Blízký východ. Politický, ekonomický a společenský vývoj od druhé světové války do současnosti* (Brno: Barrister & Principal), s. 162-173.

Treaty of Tordesillas (2009). *Treaty of Tordesillas* (<http://web.b.ebscohost.com/ehost/detail/detail?sid=31ef44fe-2bc6-4c53-b5b2-3f3f52f3c110%40sessionmgr198&vid=0&hid=124&bdata=Jmxhbmc9Y3Mmc2l0ZT1laG9zdC1saXZl#db=a9h&AN=21213013>, 7. 2. 2015).

UN (2015). *Establishment of UNEF* (<http://www.un.org/en/peacekeeping/missions/past/unef1backgr2.html>, 4. 4. 2015).

UN News Centre (2012). *Iran must be urged to settle dispute over islands, United Arab Emirates says at UN* (<http://www.un.org/apps/news/story.asp?NewsID=43137#.VTTClyHtmko>, 13. 3. 2015).

Valdani, Asghar Jafari (2012). The Geopolitics of the Strait of Hormuz and the Iran-Oman Relations. *Iranian Review of Foreign Affairs* 2 (4), s. 7-40.

Van de Graaf, Thijs (2013). The “Oil Weapon” Reversed? Sanctions Against Iran and U.S.-EU Structural Power. *Middle East Policy* 20 (3), s. 145-163.

Waisová, Šárka a kolektiv (2007). *Atlas mezinárodních vztahů. Prostor a politika po skončení studené války* (Plzeň: Aleš Čeněk).

Wen, Shuang (2010). The Strait of Hormuz: A Barometer in the Emerging US-Gulf-China Triangular Relationship. *Middle East Institute* (<http://www.mei.edu/sites/default/files/publications/Shuang%20WEN%20Paper%20%28for%20e-library%29.pdf>, 27. 2. 2015), s. 1-12.

World Ocean Review (2010). *Modern ships – large, fast and highly specialized* (Hamburg: maribus gGmbH).

WTRG Economics (2011). *Oil Price History and Analysis* (<http://www.wtrg.com/prices.htm>, 2. 3. 2015).

## **Resumé**

Increasing global trade leads to greater use of maritime transport and therefore to maritime routes. We call the locations, where these routes narrow, which leads to a greater accumulation of ships and cargos, choke points. Although there are several hundred of these choke points, only a few of them are strategically important. The purpose of this thesis was to identify the economic, political and security importance of the Strait of Hormuz and the Suez Canal in the Middle East region. To reach these goals I have used the method of analysis.

This thesis was divided into two parts, theoretical and empirical. In the theoretical part, I described the development of maritime law and maritime transport. I also defined the choke points and described them according to the Jean Paul Rodrigue characteristics. In the empirical part I have focused on the analysis itself. In the first study I examined the influence of the Strait of Hormuz on the policy of Iran and Oman. Furthermore, I examined what effect did security threats have on the world oil market in the past. The analysis of this paper suggests that the Strait significantly affects mainly Iranian policy, which very often use this Strait as the basis of threats to the international community. On the contrary, Oman is trying to maintain the security of the Strait and therefore cooperates with the Gulf States, and also with out-regional actors, for example, with the United States of America. I also examined how big of an impact does the threat to security of the Strait have on the world oil market. Although the Strait has never been closed, its security was threatened during the Iran-Iraq War. During the war both states reduced oil exports and attacked tankers sailing the Strait. This caused an increase in oil prices. Thanks to the American protection of Kuwaiti tankers and the entry of new oil producers to the market, the price of oil settled back to normal. The increase in oil prices occurred in 2012, when Iranian officials threatened closure of the Strait as a result of sanctions on Iran imposed by the United States of America, the European Union and the United Nations.

In the second study of this thesis, I focused on the analysis of the Suez Canal and its influence on the policy of Egypt. In addition to that, I once again examined whether the security threats had any effect on the world oil market. In 1956, President Nasser nationalized the canal, causing a military intervention of Great Britain, France and Israel, and the subsequent closure of the canal. In the following years the policy was influenced by Egypt's war with Israel. Egyptian President Nasser and later President Sadat used the canal as a weapon in the war. For the first time the canal was closed during the Suez Crisis and then at the beginning of the Six Day War and during the Yom Kippur War. These wars subsequently influenced the oil market as well. The price of oil has increased the most during the Suez Crisis. During the Six Day War, the price remained almost unchanged. During the Yom Kippur War, the price of oil increased several times, but the increases were caused by an embargo on oil exports to the United States and Western Europe by OPEC members.

We can conclude that the Strait of Hormuz and the Suez Canal are among the most used choke points in the world. Their strategic importance is especially increasing due to the amount of oil transported through them. With the growing dependence of states on oil imports we can expect even greater use of these choke points.

## Přílohy

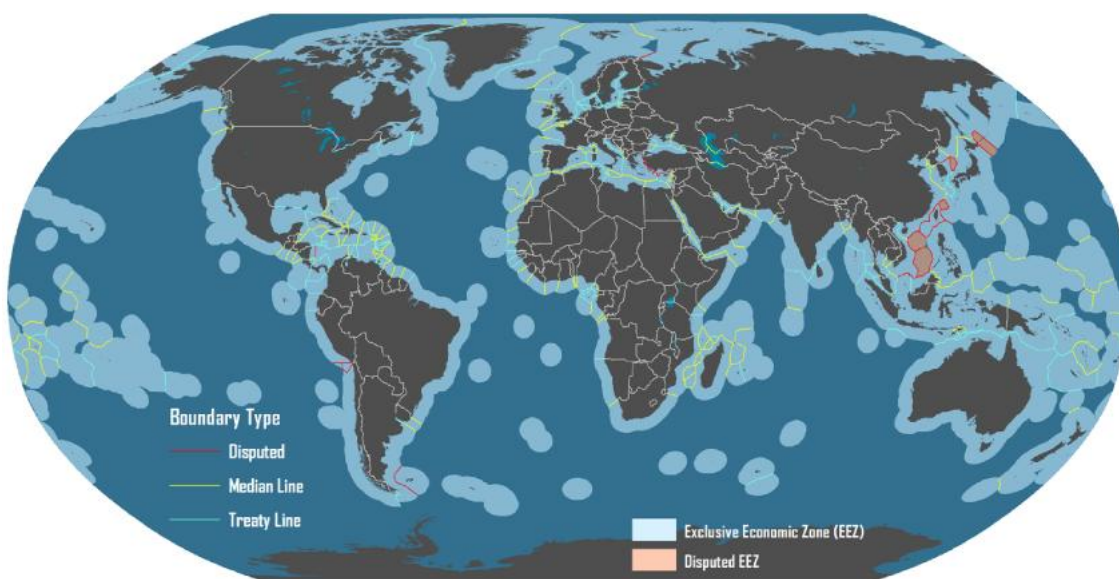
### Příloha č. 1: Mapa úzkého vymezení Blízkého východu



Zdroj:

<http://www.worldbank.org/depweb/english/modules/basicdata/maps/men1.html>  
15. 4. 2015

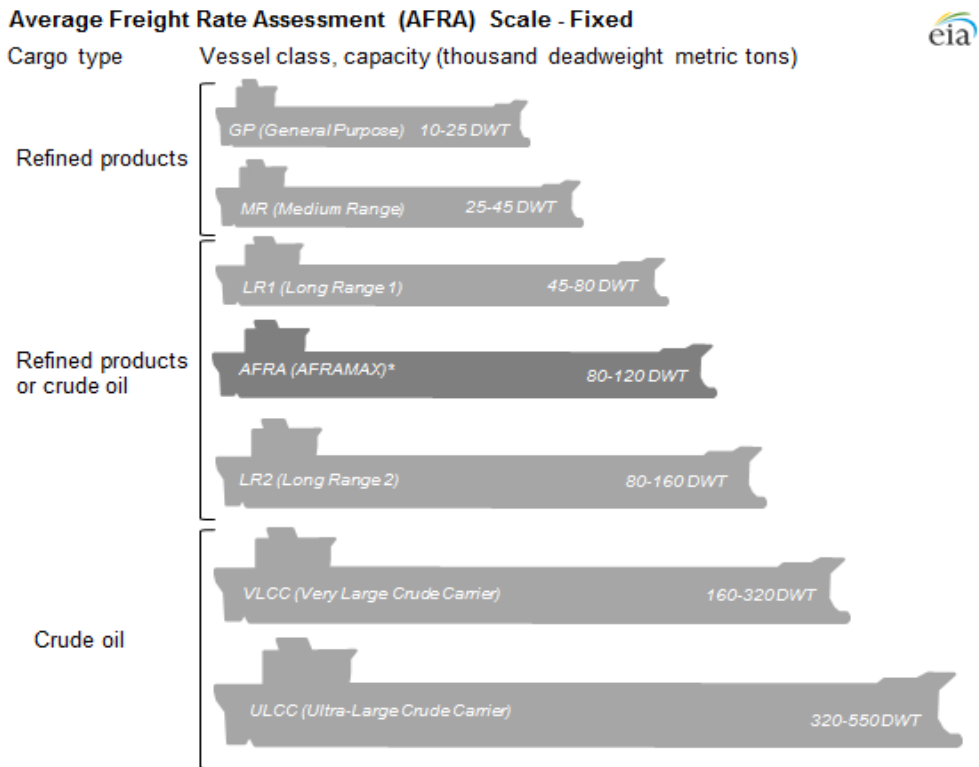
### Příloha č. 2: Exkluzivní ekonomické zóny



Zdroj:<http://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch5en/conc5en/EEZ.html> 15. 4. 2015

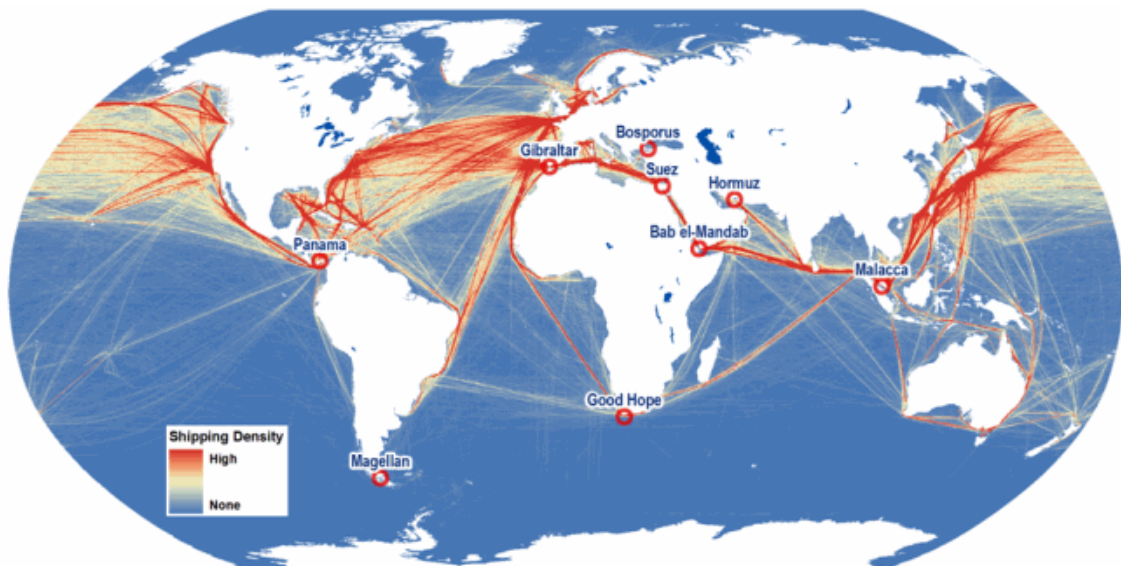


### Příloha č. 3: Typy tankerů podle tonáže



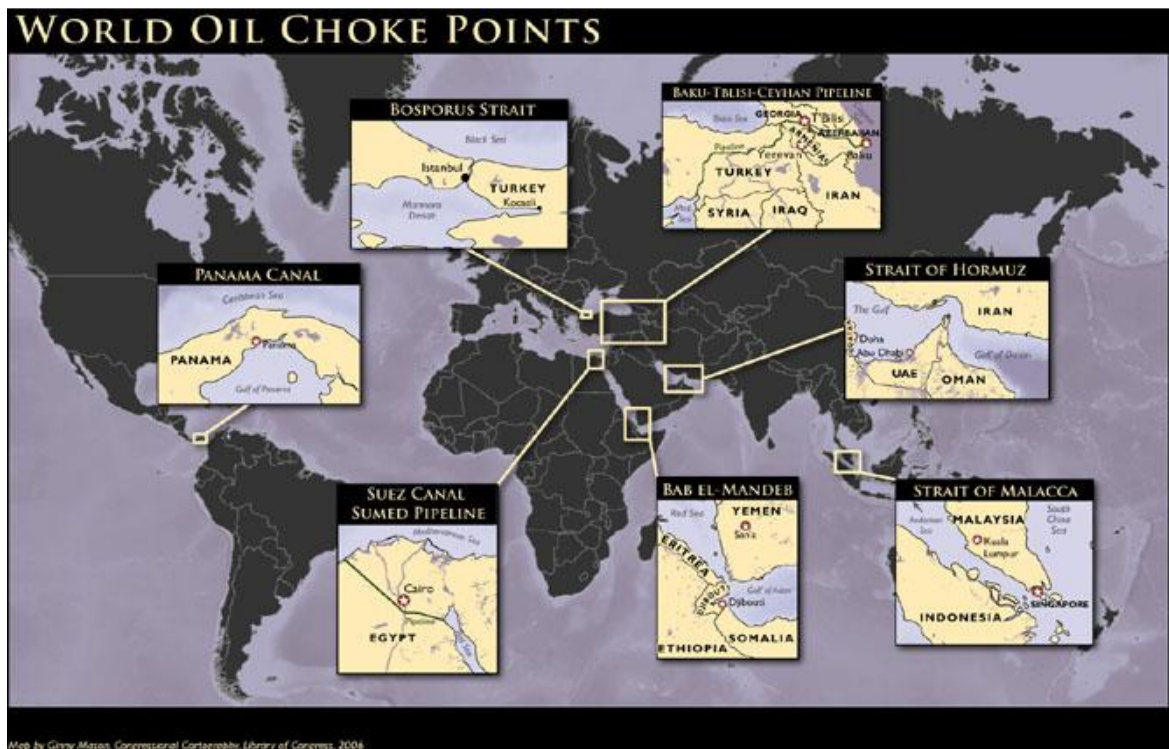
Zdroj: <http://www.eia.gov/todayinenergy/detail.cfm?id=17991> 14. 4. 2015

### Příloha č. 4: Námořní dopravní a komunikační trasy



Zdroj: <http://energeopolitics.com/2012/09/13/the-keys-that-lock-up-the-energy-world-geopolitics-strategy-oil/> 15. 4. 2015

## Příloha č. 5: Nejdůležitější světové škrťící body



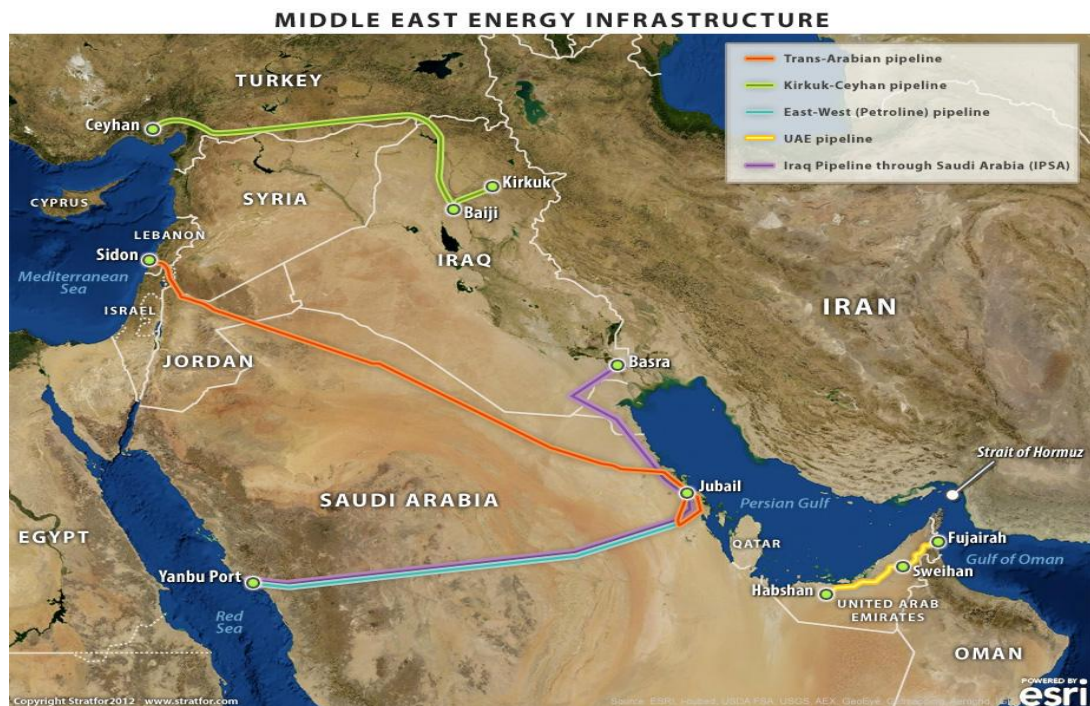
Zdroj: [http://militarythoughts.blogspot.cz/2007/01/this-is-coolbert-famosa-famous\\_06.html](http://militarythoughts.blogspot.cz/2007/01/this-is-coolbert-famosa-famous_06.html), 15. 4. 2015

## Příloha č. 6: Hormuzský průliv



Zdroj: <http://www.pbs.org/newshour/rundown/navy-exercise/>, 15. 4. 2015

## Příloha č. 7: Ropovody na Blízkém východě



Zdroj:

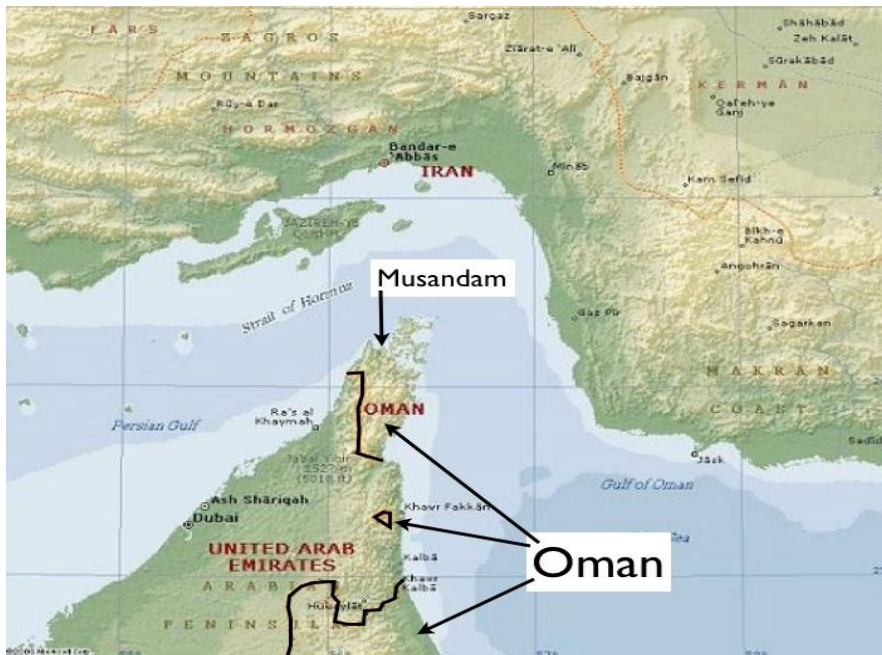
[https://www.stratfor.com/sites/default/files/main/images/Middle\\_east\\_pipelines.j](https://www.stratfor.com/sites/default/files/main/images/Middle_east_pipelines.j)  
pg 15. 4. 2015

## Příloha č. 8: Mapa sporných ostrovů v Hormuzském průlivu



Zdroj: <http://www.presstv.ir/detail/2014/11/15/386083/iaea-removes-uaes-fake-iran-map/> 15. 4. 2015

**Příloha č. 9: Mapa Ománu a exklávy Musandam**



Zdroj: <http://thekaloka.com/the-great-musandam-peninsula-part-2/> 15. 4. 2015

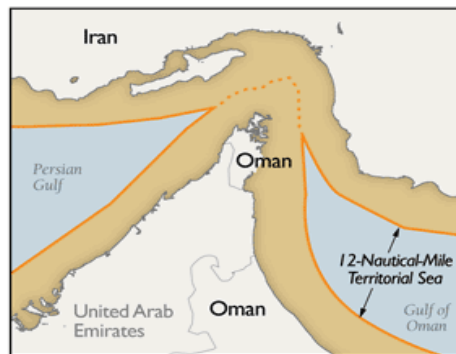
**Příloha č. 10: Protínající se teritoriální vody Ománu a Íránu**

**Expansion of Territorial Waters in the Strait of Hormuz**

**Before UNCLOS.** Traditionally, coastal states claimed only a 3-nautical-mile territorial sea. Straits states, such as Iran and Oman, had narrow territorial seas that left a corridor of high seas passing through the center of the Strait of Hormuz. As such, foreign warships could easily transit through the strait without entering the territorial waters of either nation.



**After UNCLOS.** Under UNCLOS, states may claim territorial seas up to 12 nautical miles, essentially closing the high seas corridors that once passed through the center of narrow straits. Today, the Strait of Hormuz—which is only 21 nautical miles wide at its narrowest point—is “covered” by the combined territorial waters of Iran and Oman. Iran and Oman claimed 12-nautical-mile territorial seas in 1959 and 1972, respectively.



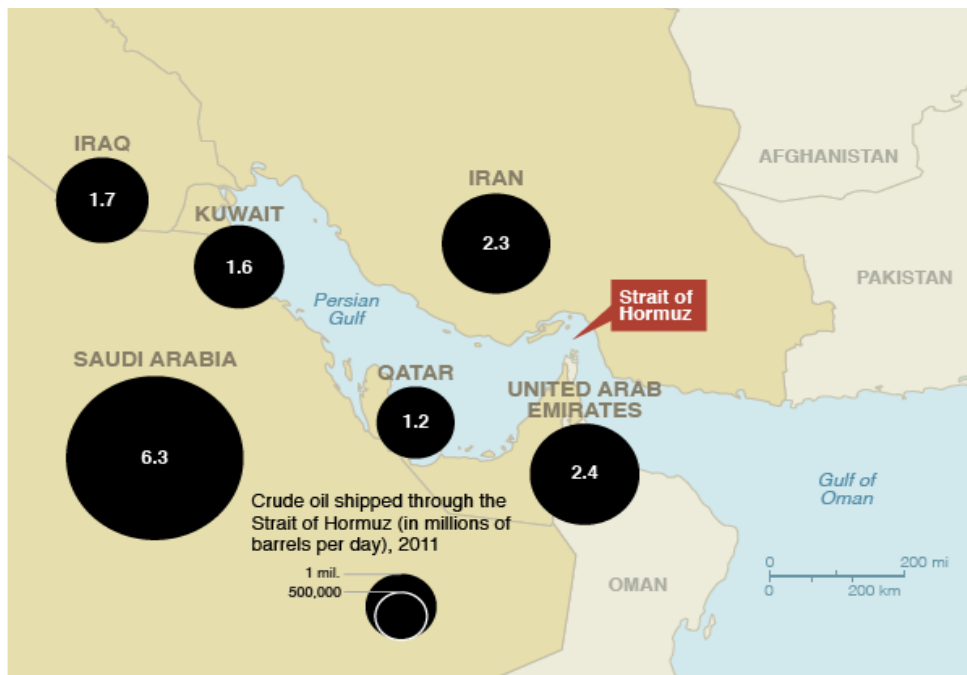
Note: Map locations and boundaries are approximate.

Source: U.S. Department of State, Bureau of Oceans and International Environmental and Scientific Affairs, "Iran's Maritime Claims," Limits in the Seas, No. 114, March 16, 1994, at <http://www.state.gov/documents/organization/58228.pdf> (July 28, 2011).

Map 1 • B 2599 heritage.org

Zdroj: <http://www.ronpaulforums.com/showthread.php?350543-Debate-preparation-Strait-of-Hormuz-IRAN-OMAN-and-the-right-to-transit> 15. 4. 2015

**Příloha č. 11:** Graf zobrazující vývoz ropy jednotlivých států Zálivu



Zdroj: <http://environment.nationalgeographic.com/environment/energy/great-energy-challenge/strait-of-hormuz/> 15. 4. 2015

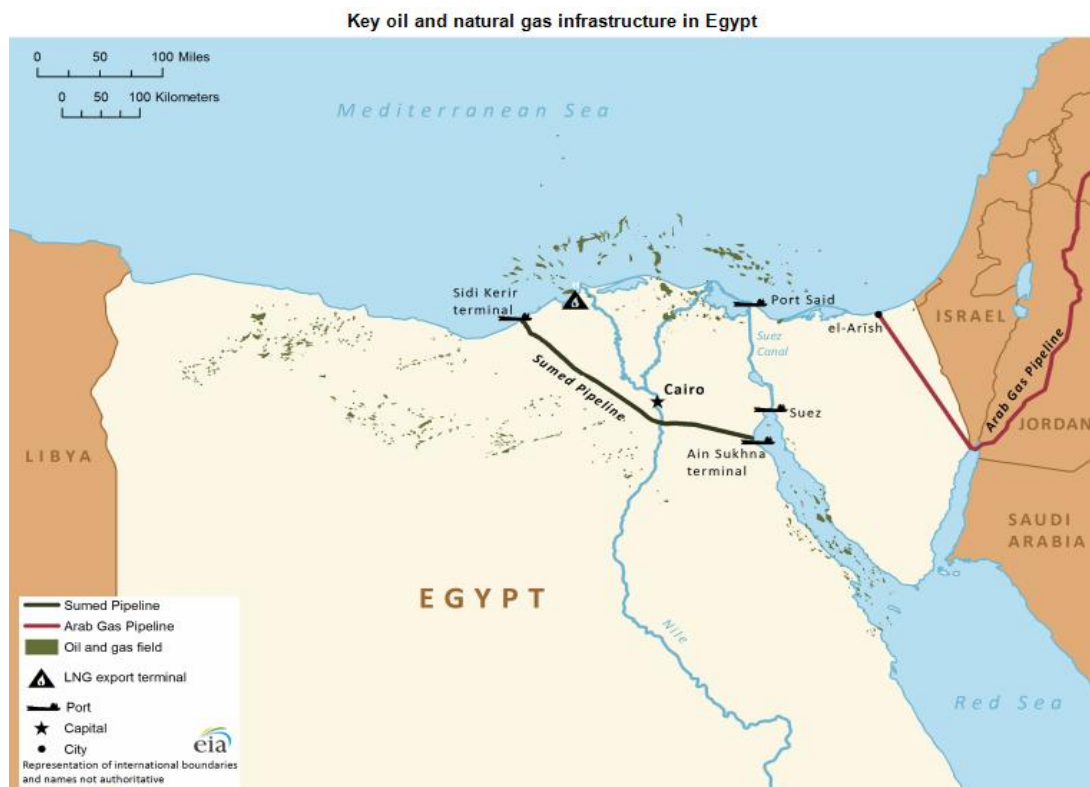
**Příloha č. 12:** Mapa Suezského průplavu



Zdroj: <https://www.stratfor.com/analysis/egypts-planned-expansion-suez-canal-remains-controversial> 15. 4. 2015

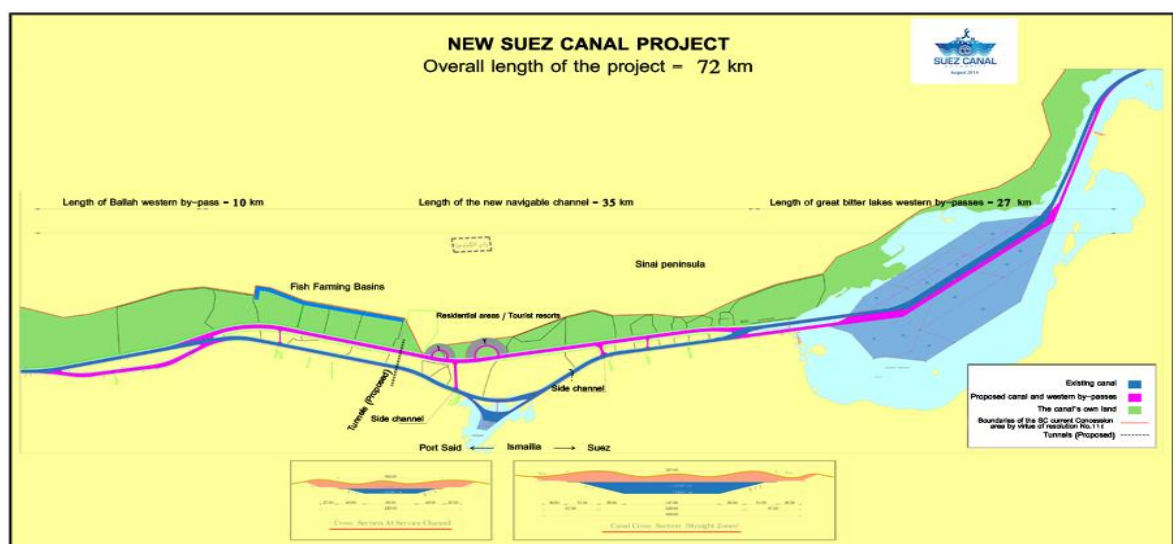


## Příloha č. 14: Ropovod SUMED



Zdroj : <http://www.eia.gov/todayinenergy/detail.cfm?id=12371> 15. 4. 2015

## Příloha č. 15: Projekt nového Suezského průplavu



Zdroj <http://www.suezcanal.gov.eg/sc.aspx?show=69> 15. 4. 2015

**Příloha č. 16:** Lodě a trosky blokující Suezský průplav



Zdroj: [http://www.kingsacademy.com/mhodes/03\\_The-World-since-1900/10\\_The-3rd-World/10\\_The-3rd-World-2.htm](http://www.kingsacademy.com/mhodes/03_The-World-since-1900/10_The-3rd-World/10_The-3rd-World-2.htm) 15. 4. 2015

**Příloha č. 17:** Hráz Deversoir, která byla vybudována během jomkipurské války



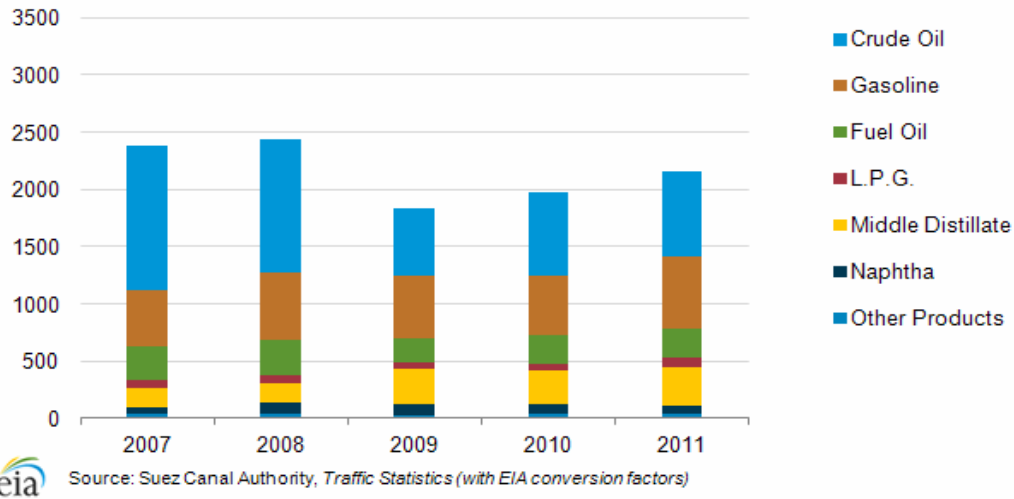
Zdroj: <http://ngm.nationalgeographic.com/1975/06/suez-canal/gates-text> 15. 4. 2015



**Příloha č. 18:** Množství ropy a ropných produktů, které se převáželo přes kanál v letech 2007 - 2011

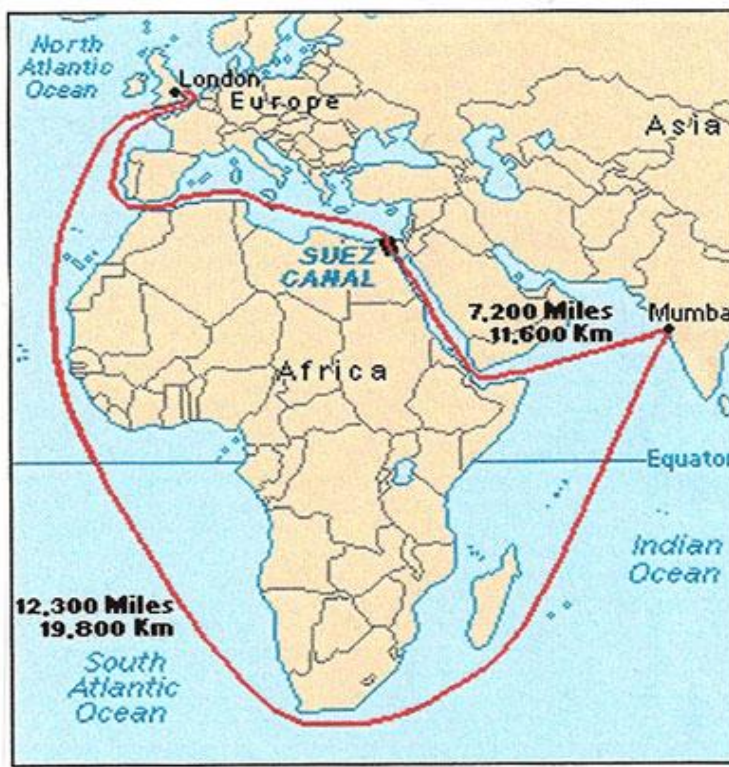
**Volume of crude oil and petroleum products transported through the Suez Canal (both directions), 2007-2011**

thousand barrels per day



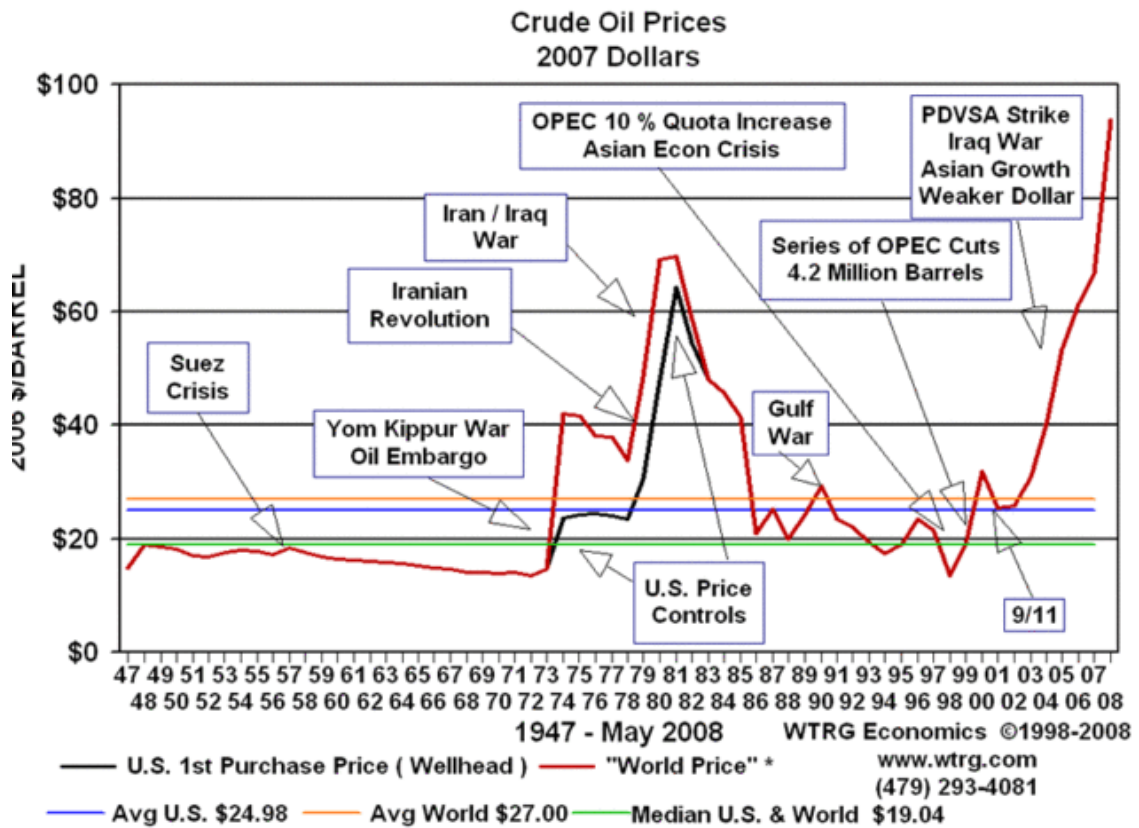
Zdroj: <http://www.eoearth.org/view/article/156309/> 15. 4. 2015

**Příloha č. 19:** Trasa z Bombaje do Londýna při použití průplavu a při obeplouvání mysu Dobré naděje



Zdroj: <http://www.eoearth.org/view/article/156309/> 15. 4. 2015

**Příloha č. 20:** Tabulka zobrazuje cenu ropy od Suezské krize, ropného embarga, atd. až do oslabení dolaru v roce 2007



Zdroj: <http://westvirginiaholler.blogspot.cz/2012/04/us-israel-middle-east-foreign-policy.html> 15. 4. 2015