

**Západočeská univerzita v Plzni**

**Fakulta filozofická**

**Diplomová práce**

**Geopolitický význam Malackého průlivu**

**Bc. Adam Pojar**

Plzeň 2024

**Západočeská univerzita v Plzni**

**Fakulta filozofická**

Katedra politologie a mezinárodních vztahů

Studijní program Mezinárodní vztahy

**Diplomová práce**

**Geopolitický význam Malackého průlivu**

**Bc. Adam Pojar**

*Vedoucí práce:*

PhDr. David Šanc, Ph.D.

Katedra politologie a mezinárodních vztahů

Fakulta filozofická Západočeské univerzity v Plzni

Plzeň 2024

Prohlašuji, že jsem práci zpracoval samostatně a použil jen uvedených pramenů a literatury.

*V Plzni, dne 30. 4. 2024*

.....

Bc. Adam Pojar

## **Poděkování**

Rád bych touto cestou vyjádřil poděkování PhDr. Davidu Šancovi, PhD. za odborné vedení práce, cenné rady při konzultacích, ochotu a trpělivý přístup.

## **Obsah:**

<b>Úvod.....</b>	<b>1</b>
<b>1. Škrťící body, přístupy k jejich správě a mezinárodní legislativa ....</b>	<b>5</b>
<b>2. Geografické vymezení Malackého průlivu.....</b>	<b>9</b>
<b>3. Historický vývoj významu Malacké úžiny .....</b>	<b>12</b>
<b>3.1. Současné postavení států jihovýchodní Asie v mezinárodním systému .....</b>	<b>18</b>
<b>4. Geopolitický význam Malackého průlivu .....</b>	<b>23</b>
<b>4.1. Význam námořní přepravy a globální svět.....</b>	<b>23</b>
<b>4.2. Ekonomický význam Malackého průlivu .....</b>	<b>25</b>
<b>4.3. Bezpečnostní význam a hrozby Malackého průlivu .....</b>	<b>26</b>
<b>4.3.1. Bezpečnostní situace v Jihočínském moři.....</b>	<b>29</b>
<b>4.4. Regionální význam a přístupy států k Malackému průlivu....</b>	<b>31</b>
<b>4.4.1. Malajsie.....</b>	<b>31</b>
<b>4.4.2. Indonéská republika.....</b>	<b>34</b>
<b>4.4.3. Singapurská republika.....</b>	<b>36</b>
<b>4.5. Globální význam a přístupy k Malackému průlivu .....</b>	<b>38</b>
<b>4.5.1. Čínská lidová republika .....</b>	<b>39</b>
<b>4.5.2. Spojené státy americké.....</b>	<b>44</b>
<b>4.5.3. Indie .....</b>	<b>49</b>
<b>4.5.4. Další asijské státy (Japonsko, Jižní Korea).....</b>	<b>51</b>
<b>5. Alternativní trasy a iniciativy .....</b>	<b>55</b>
<b>6. Závěr .....</b>	<b>63</b>
<b>7. Seznam literatury.....</b>	<b>71</b>
<b>8. Resumé.....</b>	<b>82</b>
<b>9. Seznam příloh.....</b>	<b>84</b>

## **Seznam zkratek**

APEC – Asijsko-pacifické hospodářské společenství

ASEAN – Sdružení národů jihovýchodní Asie

BRI – Belt and Road Initiative, Iniciativa Pásu a Stezky

EEZ – Výlučná ekonomická zóna

EU – Evropská unie

FPDA – Five Power Defence Arrangements

IMO – Mezinárodní námořní organizace

MSP – The Malacca Strait Patrols, Hlídkovací akce v Malackém průlivu

OSN – Organizace spojených národů

TPP – Trans-pacifické partnerství

UNCLOS – Úmluva Organizace spojených národů o mořském právu

USA – Spojené státy americké

## Úvod

Význam námořní přepravy zboží stále roste především díky postupujícímu trendu globalizace, rozvoji technologií, poptávce po zdrojích energií nebo strategických surovin. Dochází k investicím do námořní infrastruktury, zlepšování navigačních a podpůrných systémů. Jedna věc je však stálá, a to jsou námořní trasy ovlivněné geografii. Úzké průlivy mezi pevninami je možné snadněji kontrolovat a v případě potřeby například znemožnit plavbu skrz průliv. Význam těchto úzkých bodů analyzoval americký námořní velitel a teoretik Alfred Mahan, označil je za tzv. „škrťící“ body. V dnešní době nalezneme ve světě několik takovýchto bodů. Předložená diplomová práce se zaměřuje na význam jednoho z nich, Malackého průlivu.

Malacký průliv se nachází v jihovýchodní Asii a umožňuje nejkratší možné spojení mezi Andamanským a Jihočínským mořem, v širším kontextu mezi Indickým a Tichým oceánem. Tento průliv můžeme dnes zařadit mezi jeden z nejvýznamnějších škrťících bodů námořní přepravy. Představuje totiž významný námořní uzel, skrze který se transportují suroviny a zboží mezi státy jihovýchodní Asie, Čínou, Japonskem nebo Korejskou republikou mířící do Indie, Afriky, na Arabský poloostrov nebo do Evropy, a naopak. Námořní doprava představuje dlouhodobě jeden z nejdůležitějších typů dopravy k transportu zboží mezi kontinenty a na větší vzdálenosti. Pro světový obchod a také obchodující státy je tak prioritou, aby Malacký průliv bylo možné využívat a bezpečně skrze něj transportovat zboží. V případě, že by byl Malacký průliv blokován, bylo by nutné nalézt alternativní trasy, které umožňují jeho proplutí, což by vedlo k vyšším ekonomickým nákladům a delšímu času transportu. Fakt, že Malacký průliv propojuje největší ekonomiky světa<sup>1</sup> z něj činí více sledovanou oblast. Pozornost získává oblast Malackého průlivu také z bezpečnostních důvodů. Čínské ambice a aktivity v Jihočínském moři vedou ke sporům s dalšími aktéry z regionu. V otázkách bezpečnosti vstupuje do regionu další aktér, kterým jsou Spojené státy

---

<sup>1</sup> Čína, Japonsko, Indie, Indonésie, Korejská republika, Saudská Arábie a Jihoafrická republika – dle G20

americké. Vzhledem k tomu, že v současné době neexistuje jiná alternativa než využití Malacké úžiny, je její geopolitický význam značný nejen pro asijské státy, ale i globální aktéry.

Cílem práce je charakterizovat a zhodnotit geopolitický význam Malackého průlivu pro regionální i světové aktéry a jak tento význam ovlivňuje jejich přístup k průlivu. Dalším cílem práce je představit současný význam Malacké úžiny pro geopolitiku transportních tras a analyzovat jaké alternativní dopravní cesty mohou narušit geopolitický význam Malacké úžiny, a jaké naopak mohou vylepšit geopolitické pozice jiným aktérům. S ohledem na stanovený cíl práce odpovídám na výzkumné otázky:

- Jak se projevuje geopolitický význam Malackého průlivu na úrovni vybraných regionálních a světových aktérů?
- Jaké projekty mohou vést ke snížení geopolitického významu Malackého průlivu?

Předmětem výzkumu je představení současné situace v oblasti Malackého průlivu a postoje jednotlivých státních aktérů. Objasnění vývoje geopolitického významu zkoumaného objektu a jeho význam na vybrané regionální a světové aktéry.

Hypotézou k první výzkumné otázce je tvrzení, že geopolitický význam Malackého průlivu v bezpečnostní a ekonomické úrovni ovlivňuje přístup světových aktérů, především USA a Číny, vůči státům regionu Jihovýchodní Asie, primárně vůči Malajsii, Indonésii a Singapuru. Druhotnou hypotézou je tvrzení, že čínská závislost na Malacké úžině je natolik velká, že v případě neprostupnosti průlivu by v Číně došlo k ekonomické recesi. Tato hypotéza je podpořena existencí čínského vládního programu s názvem Malacké dilema.

Vybranými zkoumanými regionálními aktéry jsou státy nacházející se v bezprostřední blízkosti Malacké úžiny: Malajsie, Indonésie a Singapur. Mezi světové aktéry řadím Čínu, USA, Indii, Korejskou republiku a Japonsko.



Jednotícím prvkem pro tyto aktéry je zařazení mezi dvacet největších ekonomik světa a zastoupení v mezivládní skupině G20. Mezinárodní obchod je jedním z hlavních stavebních kamenů ekonomik těchto aktérů.

Existence plánů na vybudování alternativních transportních tras, vynechávající Malacký průliv, a přitom zachovávající výchozí i cílový bod transportu, potvrzuje snahy o snížení geopolitického významu Malacké úžiny. V souvislosti se snížením geopolitického významu Malackého průlivu se nejčastěji zmiňuje vybudování průplavu skrze šíji Kra.

Pro zpracování diplomové práce jsem použil případovou studii jednotlivých zkoumaných aktérů a projektů s využitím kvalitativní komparativní analýzy vedoucí k zodpovězení výzkumných otázek. U každého ze zkoumaných aktérů jsou analyzovány postupy a zájem o situaci v Malacké úžině, jako jsou politická prohlášení, uzavírání bilaterálních i multilaterálních smluv, existence programu o problematice v průlivu, angažování v zaručení bezpečnosti a vynaložené prostředky pro její dosažení nebo přítomnost vojenských kapacit.

Diplomová práce je celkem rozdělena do pěti hlavních kapitol, které se následně dělí na další podkapitoly. První kapitola definuje škrťící body a přístupy k jejich výzkumu. Druhá kapitola geograficky vymezuje oblast Malackého průlivu a determinuje vlastnosti, přednosti a nedostatky Malackého průlivu a popisuje region jihovýchodní Asie. Třetí kapitola je věnována historickému významu Malacké úžiny. Dále se v kapitole věnuji vzestupu oblasti jihovýchodní Asie v době kolonialismu a postkolonialismu, především tedy vzestupu asijských států v rámci současného mezinárodního systému. Čtvrtá kapitola je hlavní částí práce, které je věnován největší prostor. V úvodu kapitoly jsou představeny současné významné námořní trasy, které determinují objem a význam Malackého průlivu. Dále navazují části věnující se ekonomickému a bezpečnostnímu významu Malacké úžiny. Druhá část kapitoly se již věnuje případovým studiím jednotlivých regionálních státních aktérům, prvotně státům přímo nacházejícím se při Malacké úžině – Malajsie, Indonésie a Singapur. Ve třetí části kapitoly jsou zkoumány přístupy a význam Malackého průlivu pro světové aktéry, především pro Čínu,

USA, Indii a další asijské ekonomicky vyspělé státy. Pátá kapitola je zaměřena na zodpovězení druhé výzkumné otázky. Kapitola se věnuje plánovaným projektům na snížení významu Malackého průlivu, alternativních transportních tras, krokům pro snížení objemu transportu. Závěrečná kapitola je vymezena pro shrnutí získaných dat, využití komparativní analýzy a představení závěrů diplomové práce.

Diplomová práce se opírá o odborné publikace, odborné články z periodických tisků a také o státní strategie přístupů k Malackému průlivu, regionu Jihovýchodní Asie a Indo-Pacifickému regionu. Primární zdroje jsou doplněny sekundárními, které jsou tvořeny prohlášeními státních představitelů nebo prohlášeními mezinárodních organizací. Odborné publikace primárně zkoumají bezpečnostní a ekonomický význam Malacké úžiny a analyzují přístupy konkrétních aktérů. Tyto analýzy jsou doplněny zdroji věnující se teoretickým přístupům nebo historickému vývoji významu škrťících bodů pro geopolitiku zainteresovaných aktérů. Autoři zabývající se tématem nejsou pouze z asijských států, ale téma je analyzováno i světovými institucemi a autory. Obecně tato diplomová práce vychází z odborných textů a publikací týkajících se teoretických přístupů a analýzy dat, doplněné volně dostupnými daty z oficiálních dokumentů státních i nestátních aktérů. Zdrojů pro analýzu geopolitického významu Malacké úžiny pro vybrané aktéry je dostatek, jak z odborných publikací, tak i z vládních prohlášení a přístupů. Nicméně v naprosté většině se jedná o zdroje v anglickém jazyce. Vzhledem k faktu, že téma je analyzováno institucemi po celém světě, přináší tak soubor analýz různorodý pohled na geopolitický význam průlivu, což je pro vytvoření diplomové práce žádoucí.

## 1. Škrťící body, přístupy k jejich správě a mezinárodní legislativa

Námořní průlivy, úžiny, průplavy, ale i oceány a moře jsou místem, kde dochází nejen k transportu zboží z bodu A do bodu B, ale také místem vhodným pro navazování spolupráce, v případě neshod také místem konfrontace. V historii nalezneme nepřeberné množství teorií a přístupů zabývajících se námořní mocí a toho, jak její charakteristiky využít pro zlepšení vlastního postavení na úkor rivalů. Mezi první osoby zaměřující se na ekonomické aspekty námořní moci bezesporu patří britský politik, voják a cestovatel sir Walter Raleigh. Ten se již v 16. století zamýšlel nad významem nadvlády na otevřených mořích, kterou by bylo možné omezit ekonomické aktivity protistrany. Je také autorem tvrzení: „*Kdo ovládá moře, ovládá obchod. Kdo ovládá světový obchod, ovládá bohatství světa, a tedy i svět samotný.*“. Podrobněji se námořní mocí zabýval v 19. století americký admirál Alfred Thayer Mahan. Koncept námořní moci, který je pro analýzu geopolitiky tak zásadní, vytvořil v roce 1890. Ve svém nejvýznamnějším díle „*Vliv námořní síly na dějiny v letech 1660–1783*“ navrhl teorii námořní moci, založenou na kontrole škrťících bodů. Podle Mahana existovalo několik škrťících bodů, mezi které řadil např. Gibraltar, Maltu, Suezský průplav, záliv svatého Vavřince, mys Dobré naděje nebo Malacký průliv. Od dob tohoto autora se globální geopolitika výrazně změnila, ale některé škrťící body zůstaly stejné, naopak jejich výčet se rozšířil např. o Hormuzský průliv nebo Panamský průplav. Alfred Mahan doplnil a rozšířil koncept námořní síly o další, podle něj klíčové, aspekty pro uplatnění vlivu na světových mořích. Zaobíral se geografickou polohou, počtem obyvatel, národním charakterem, typem vlády a celkovým rozsahem území. Především analýzou historie dospěl k názoru, že právě námořní moc byla ta, která rozhodovala důležité bitvy a války. Podstatou Mahanovy teorie je, že národ může být silný pouze tehdy, pokud disponuje prostředky k ovládnutí moří proti jakékoli hrozbě a námořní moc je jediným způsobem, jak tohoto strategického cíle dosáhnout. Mahan si uvědomoval geopolitický význam námořních kanálů a škrťících bodů rozestých na různých místech podél nich. Jeho postřehy o získávání těchto bodů pro vlastní prospěch a o přípravě na jejich odepření protivníkům jsou pro dnešní tvůrce

strategií stejně důležité jako před sto lety (Mahan 1890: 25–32, 255; Miah – Ahmed – Sultana 2017: 109-110; Peele 1997: 61-74).

Škrťící bod je označení pro oblast, ve které dochází k zúžení prostoru pro pohyb osob a transportu zboží, a jedná se o jediný vstupní bod do dalších oblastí, kterou nelze snadno obejít, pokud vůbec. Je možné je rozdělit na pevninské (např. údolí a průsmyky), vodní (např. průlivy a průplavy) nebo např. jako infrastrukturní objekty (mosty, tunely). V rámci světových oceánů a moří nalezneme nepřeborné množství těchto škrťících bodů. Mnohé z nich se nacházejí v těsné blízkosti politicky nestabilních států, což zvyšuje riziko pro jejich zneužití. Námořní škrťící body je možné v případě potřeby snadno zablokovat, např. potopením lodí, použitím námořních min nebo přímou vojenskou přítomností v oblasti. Případné alternativy ke škrťícímu bodu znamenají využití delší trasy nebo použití zcela alternativního způsobu přepravy, což s sebou přináší značné finanční náklady a časovou prodlevu (Miah – Ahmed – Sultana 2017: 111-112; Rodrigue 2004, 359-360).

Obecně je možné rozdělit průlivy do sedmi kategorií, z nichž každá má svá jedinečné vlastnosti:

1. Průlivy používané pro mezinárodní plavbu, kde se uplatňuje tranzitní průjezd.
2. Průlivy, ve kterých je koridor na volném moři.
3. Průlivy, které se řídí dlouhodobými úmluvami.
4. Průlivy s trasou přes volné moře nebo výlučnou ekonomickou zónu.
5. Průlivy tvořené ostrovy.
6. Souostrovní průlivy, které se řídí průjezdem souostrovních cest.
7. „Slepé“ průlivy, spojující volné moře nebo výlučnou ekonomickou zónu s teritoriálním mořem státu nebo vícero států, (např. Tiranský průliv) (International Law Studies 2021: 40–43).

Z důvodů nejasného vymezení práv v oblastech těchto strategických bodů bylo nezbytné učinit legislativní kroky na plénech mezinárodních organizací. Nejdůležitějším právním předpisem zaměřeným na námořní právo je Úmluva Organizace spojených národů o mořském právu (UNCLOS) z roku 1982 a následné prováděcí dohody, konkrétně část XI a Dohoda OSN o rybích populacích z roku 1995. Dohromady tento celek tvoří komplexní právní režim pro veškeré námořní činnosti. V rámci Úmluvy nalezneme několik klíčových ustanovení. Dokument vymezuje námořní zóny, od vnitřních přes souostrovní až po teritoriální, dále přilehlé a výlučné ekonomické zóny (EEZ) všech států. Klíčovým faktorem je, že definuje také právo plavby a proplutí. Zachovává podmíněné právo na poklidné proplutí cizí lodě teritoriálními vodami státu a rovněž všem lodím a letadlům skrze průlivy používané pro mezinárodní plavbu. Úmluva UNCLOS rovněž vytvořila základ pro mír a bezpečnost na mořích, definuje pirátství a stanovila rámec pro pobřežní státy v souvislosti s výkonem trestní jurisdikce nebo spolupráce proti nezákonné činnosti. Kromě toho Úmluva vytvořila rámec pro ochranu, zachování a ochranu mořského života, životního prostředí a přírodních zdrojů v mořích. Důležitým krokem bylo zřízení Mezinárodního tribunálu pro mořské právo, který slouží jako nezávislý soudní orgán a má pravomoc rozhodovat veškeré spory týkající se výkladu a uplatňování této Úmluvy. V současné době je smluvní stranou úmluvy 168 subjektů. Mezi nezúčastněné strany patří vnitrozemské středoasijské státy, jako je Tádžikistán, ale také Turecko a Venezuela. USA dohodu podepsaly, ale vznesly námitky, ve skutečnosti však provádí velkou část úmluvy na základě námořního obyčejového práva (International Tribunal for the Law of the Sea, nedatováno; Proelium Law, nedatováno; OSN 1982: 32–36).

Úžiny používané pro mezinárodní plavbu, jako je Malacký a Singapurský průliv, se skládají z překrývajících se teritoriálních moří, spojují jednu oblast volného moře (popř. EEZ) s další oblastí volného moře (popř. EEZ). S rozšířením maximální šířky teritoriálního moře ze tří na dvanáct námořních mil je dnes více mezinárodních průlivů překryto teritoriálními moři. Dříve obsahovala koridor na

volném moři, jenž umožňoval volný a nerušený průjezd všem lodím a letadlům. Bez práva na tranzitní průjezd by se tyto průlivy řídily režimem neomezeného neškodného průjezdu, který nezahrnuje právo přeletu pro letadla ani průjezd pro ponorky. V důsledku toho Úmluva OSN o mořském právu vyvažuje zájmy pobřežních států na rozšíření teritoriálního moře se zájmy mezinárodního společenství o nerušené plavbě v, nad i pod těmito mezinárodními průlivy. Pravidla upravující právo na proplutí mezinárodními průlivy mají zásadní význam pro námořní a vzdušné síly všech států, stejně jako pro obchodní plavidla a civilní letectví. Kritériem pro určení, zda se na průliv vztahuje režim tranzitního průjezdu je geografie. Historické využití nebo objem dopravy procházející úžinou není rozhodující. Platí pravidlo, že pokud lze průliv využívat k mezinárodní plavbě mezi jednou oblastí volného moře nebo výlučné ekonomické zóny a druhou oblastí volného moře nebo výlučnou ekonomickou zónou, platí režim tranzitního průjezdu. Všechny vojenské a obchodní lodě nebo letadla mají právo na nerušený tranzitní průjezd takovým průlivem v běžném režimu bez oznámení nebo souhlasu přilehlých států. „Normální režim provozu“ znamená, že ponorky mohou proplouvat pod vodou, vojenská letadla mohou proplouvat v bojové sestavě a s běžným provozem vybavení a hladinové lodě mohou proplouvat způsobem, který je v souladu s bezpečností plavidel. Hraniční státy nesmějí pozastavit průjezd za žádným účelem, včetně vojenských cvičení a nesmějí přijímat zákony nebo předpisy, jejichž praktickým důsledkem by bylo odepření, ztížení nebo omezení práva na průjezd (International Law Studies 2021: 40–43).

## 2. Geografické vymezení Malackého průlivu

Diplomová práce se zaměřuje na geopolitický význam Malackého průlivu, který se nachází v regionu jihovýchodní Asie. Do tohoto regionu se řadí celkem 11 států a rozprostírá se od východu Indie až po hranice s Čínou. Jihovýchodní Asii je možné rozdělit na pevninskou a ostrovní část, kdy do pevninské části jsou zařazeny státy: Thajsko, Laos, Kambodža, Vietnam a Myanmar. Do ostrovní části (označována též jako část přímořská) spadají státy: Malajsie, Singapur, Indonésie, Filipíny, Brunej a Východní Timor. Téměř v celé oblasti jihovýchodní Asie panuje tropické podnebí. Region je ovlivňován monzunovými větry, které pravidelně vanou směrem ze severozápadu a poté se obracejí a vanou z jihovýchodu, což především v minulosti významně ovlivňovalo námořní dopravu v oblasti a rozvoj přístavů, kde lodě kotvily při vyčkávání na změnu směru větru. Malacký průliv se nachází mezi východním pobřežím indonéského ostrova Sumatra a západním pobřežím Malajského poloostrova. Horní hranici průlivu na severozápadě tvoří linie mezi Ujong Baka (severozápadní bod ostrova Sumatra v Indonésii) a Laem Phra Chao (jižní bod ostrova Phuket v Thajsku). Spodní hranice průlivu je mírně komplikovanější na vymezení, ale obecně se určuje linií mezi Tahan Datok v Indonésii a Tanjung Pergam v Malajsii na jihovýchodě průlivu. Malacký průliv se tak dělí mezi čtyři státy: Thajsko, Malajsii, Singapur a Indonésii. Jedná se o přirozené vodní těleso. Průliv je nejkratší možnou námořní cestou mezi Andamanským a Jihočínským mořem. Andamanské moře je podřazeným celkem Indického oceánu, zatímco Jihočínské moře spadá do Tichého oceánu. Malacký průliv tak umožňuje propojení dvou velkých oceánů a napojení na další námořní trasy (Andaya, nedatováno; IILSS, 2021; Thia-Eng 2000: 160; Zahra, 2023).

Vzhledem k tomu, že se v průlivu nachází několik ostrovů a skalisek, je možné samotný Malacký průliv rozdělit na menší celky a jednotlivé části. Například Bengkalský průliv mezi ostrovy Bengkali a Sumatra, Rupatský průliv mezi ostrovy Rupalat a Sumatra nebo Johorský průliv mezi jižním cípem Malajského poloostrova a Singapurem. Samotný Malacký průliv je přibližně 800 km dlouhý a od 62 do 250 km široký. S tím, že na jeho jihovýchodní straně přímo

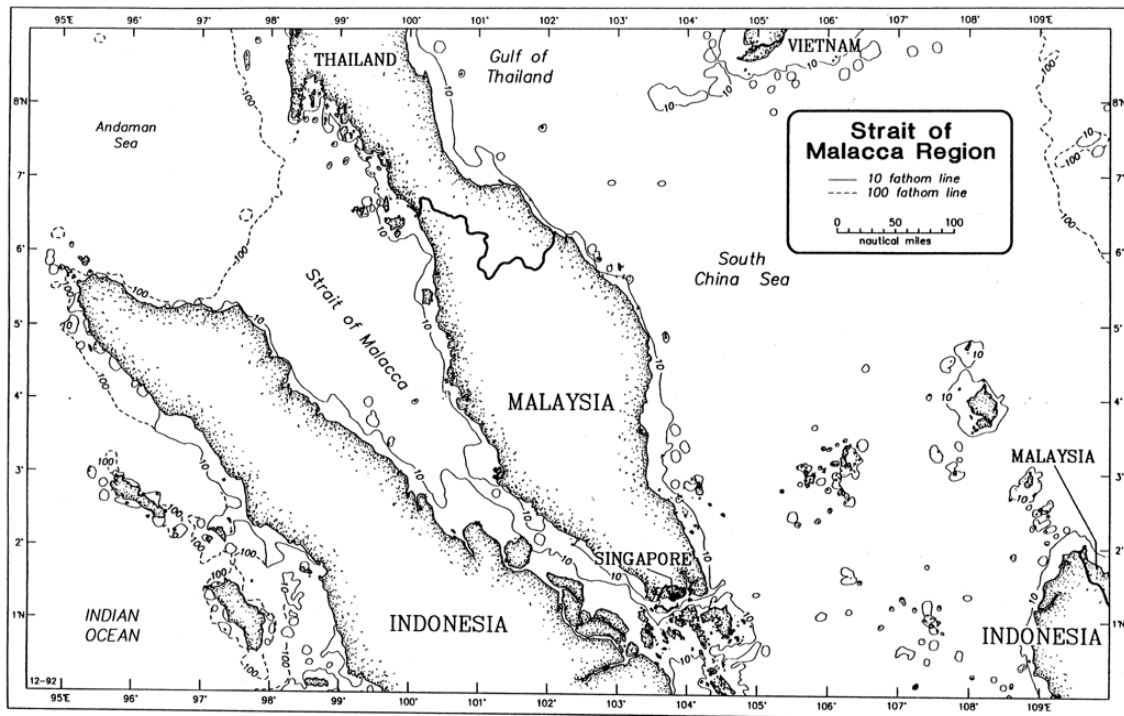
navazuje průliv Singapurský, který je ještě užší. Společně tak těchto pět průlivů formuje důležitý celek pro námořní dopravu v regionu (Zhang, 2023; Thia-Eng 2000: 160–161).

Nejužším místem Malacké úžiny je samotný Singapurský průliv, který je široký od 5 do 25 km a vzhledem k malé hloubce je pro lodě s velkým ponorem ve výsledku ještě užší, protože nemohou využívat celou šířku průlivu, ale jen jeho nejhlubší části. Hloubka průlivu je obecným problémem pro námořní dopravu. Místy totiž průliv dosahuje hloubky pouhých 25 metrů. K tomu je ještě nutné počítat se slapovými jevy, kdy rozdíl mezi přílivem a odlivem může dosahovat několika metrů a námořní trasy ještě více zúžit a zkomplikovat. Ve směru od severozápadu na jihovýchod se Malacká úžina nejen zužuje – viz. Příloha č. 1., ale mění se také jeho hloubka. Na severozápadním vstupu do průlivu je hloubka větší, díky Andamanské pánvi dosahuje až 200 m. Na druhé straně průlivy dosahují hloubky maximálně několika desítek metrů. Kromě viditelných překážek pro námořní dopravu, jako jsou ostrovy a skaliska v jihovýchodní části průlivu je nutné počítat s písčítými a štěrkovými sedimenty, které s sebou přinášejí velké řeky ústící do úžiny. Dochází tak k dalšímu snižování hloubky úžiny (IILSS, 2021; Zahra, 2023).

Z těchto důvodů byla ustanovena kritéria pro maximální velikost lodí, které smí do úžiny vplout. Maximální velikost plavidel se označuje Malaccamax, podobné označení existuje i pro další průlivy a průplavy na světě, například Panamax nebo Suezmax. Malaccamax plavidla nesmí být delší než 333 metrů, širší než 60 m, a hlavně mít hlubší ponor než 20,5 m. Pravidla pro vplutí se stále sledují a v minulosti již došlo ke změnám povolených parametrů, například dříve mohlo být plavidlo dlouhé 400 m. Samotná plavba Malackou úžinou je navíc komplikována přibližně 30 lodními vraky, které se nacházejí v mělčinách nebo zúžených částech průlivu. V posledních letech nastávalo ke snížení viditelnosti v důsledku požárů na Sumatře, kdy lodě v průlivu musely omezit pohyb nebo jej minimálně výrazně zpomalit (Mohit, 2012; Sea–Seek 2023: 2–3).



## Příloha č. 1.:



(International Institute for Law of the Sea Studies 2021: *Navigational Regimes of Particular Straits, Malacca and Singapore case study*, IILSS. Dostupné na: <https://iilss.net/navigational-regimes-of-particular-straits-malacca-and-singapore-case-study/>, 20. 1. 2024).

### 3. Historický vývoj významu Malacké úžiny

Oblast Malacké úžiny byla vždy silně ovlivněna přírodními podmínkami a možnostmi spojenými s námořní přepravou. Malacký průliv jako takový byl původně popisován jako „Malajské moře“, jak uvádí arabský dokument z 9. století, což naznačuje význam malajského vlivu v regionu již v této době. Důležitost tohoto průlivu utvářela komplexní historii tohoto regionu od imperialistických pokusů o územní anexi, ekonomickou nadvládu nebo budování impéria, a to jak ze strany lokálních aktérů, tak evropských koloniálních mocností. Od třetího století našeho letopočtu podél pobřeží Malackého průlivu vznikala a zanikala různá přístavní království, mezi nejznámější je možné zařadit Šrívidžaju, Malacký sultanát, Aceh, Siak nebo Palembang. Některá z těchto království se stala velkými námořními říšemi, které dominovaly Malackému průlivu po desítky až stovky let. Domorodí Malajci se již ve třetím století našeho letopočtu aktivně zapojili do obchodu, přičemž do jejich přístavů směřovali zahraniční obchodníci z Číny, Indie nebo Persie. Po staletí byly přístavy na pobřeží více než jen pouhými překladišti zboží, ale také místy interakce mezi lidmi z nejrůznějších kultur a koutů světa. Dějiny Malackého průlivu ilustrují, jak námořní doprava v průběhu dějin ovlivňovala rozvoj pobřežního regionu a společnosti v oblasti (Rusli 2021: 123–124; Tran – Nguyen 2020: 85–86).

V sedmém století našeho letopočtu vzniklo mocné malajské království Šrívidžaja, které upevnilo svou moc a převzalo kontrolu nad Malackým a Sundským průlivem. Vládci Šrívidžaje, kteří ovládali malajskou oblast ze svého hlavního města Palembangu na Sumatře se aktivně podíleli na využívání námořního obchodu proudícího přes průliv. Úloha Šrívidžaje v dějinách jihovýchodní Asie jako regionálního aktéra vyplynula z námořních dovedností Malajců, kteří dokázali využít geografických podmínek při rozvoji námořních obchodních sítí (Rusli 2021: 124–125).

V období 12. a 13. století se začala rozšiřovat regionální a mezinárodní obchodní činnost v oblasti a již v této době většina objemu obchodu mezi východní

Indonésií, Jávou, Čínou, Indočínou a Borneem vedla přes Malacký poloostrov a Malackou úžinu. Požadavky mezinárodního obchodu a strategická poloha přispívaly již od raných dob k vzniku a organizaci obchodních středisek, které v celkové podobě tvořily hlavní body dálkových obchodních tras (Tran – Nguyen 2020: 85).

V patnáctém století Malakka nahradila Šrívidžaju v kontrole obchodního toku přes Malacký průliv. Malacký sultanát se během sta let postupně stal regionální mocností se značným vlivem. Toto námořní království zanechalo v regionu trvalé dědictví, a to do té míry, že jméno tohoto kdysi dominantního sultanátu je ponecháno v názvu celé úžiny, která tvoří Malacký průliv. Malakka se postupně vyvinula nejen v prosperující mezinárodní přístav, ale také v impozantní regionální námořní říši. V době největšího rozmachu měla Malakka přibližně 100 000 obyvatel, což bylo na úrovni jiných tehdejších evropských měst, jako Neapol nebo Paříž, tedy rušného kosmopolitního města. Bohatství Malakce závidělo mnoho jejích rivalů a přitahovalo daleké námořní mocnosti, které ji chtěly ovládnout. Malakka se díky své politice nízkých obchodních cel a přísnému dodržování systému vah a měr, stala vyhledávaným místem pro obchodníky z celého světa. V důsledku těchto iniciativ se město Malakka koncem 14. století rozrostlo a stalo se jedním z největších impérií v tehdejší světě. Díky své geostrategické poloze a historickému vývoji je možné v oblasti pozorovat prolínání tradiční malacké kultury s kolonizačními vlivy Portugalska, Nizozemí, Velké Británie nebo Číny a Indie. To vedlo ke vzniku jedinečné směsi náboženství, kultury i architektury. Kulturní vliv Malakky se šířil i mimo bezprostřední okolí průlivu, po celém malajsko-indonéském souostroví. Hlavním faktorem přenosu její kultury bylo její spojení s islámem. Početní muslimští gudžarátští obchodníci, kteří s Malakkou obchodovali, sehráli důležitou roli při konverzi Malakky k islámu a Malakka se brzy stala centrem šíření islámu v regionu (Rusli 2021: 125; Tran – Nguyen 2020: 86-90).

První evropskou koloniální mocností, které se podařilo proniknout na území jihovýchodní Asie byli Portugalci. V patnáctém století se jim podařilo překonat

mys Dobré naděje i Indický oceán a doplout až k Malackému průlivu. Hlavním důvodem jejich příchodu bylo jednak šíření křesťanství, ale především narušení muslimského hospodářského monopolu a získání lukrativních komodit. Po objevení námořní cesty do Indie v roce 1498 Portugalci rychle pochopili, jak zásadní roli hraje Malakka v obchodních sítích Indického oceánu. Uvědomili si, že k získání monopolu na obchod v oblasti potřebují mít kontrolu nad Malakkou a lodní dopravou, která přilehlou úžinou proplouvá. Kromě obchodního významu se Malakka pro Portugalce brzy stala hlavním centrem jejich misionářského úsilí v jihovýchodní a východní Asii. Zpočátku byli Malackým sultánem vlídně přijati a dostali povolení k vylodění a obchodu. Muslimští obchodníci z Gudžarátu však byli vůči Portugalcům podezřívaví a přesvědčili malajské úřady, aby na Portugalce překvapivě zaútočily. V reakci na to byla proti Malakce vyhlášena válka. Samotná Malacká říše v té době slábla, protože v královské rodině docházelo k neshodám a v její správě bujela korupce. Po dvou útocích na Malakku byl sultanát vypleněn a Portugalci založili v Malakce pevnost. Portugalci si dělali velké naděje, že s touto novou kolonií by mohli zvyšovat svůj vliv v Malackém průlivu. Pomocí jejich námořní síly se jim podařilo získat významnou kontrolu nad Malackým průlivem a donutili lodě, aby do Malakky připlouvaly a platily daně. Obsazení Malakky Portugalci nicméně neznamenal, že by se Portugalci zbavili jakéhokoli odporu ze strany ostatních malajských mocností v tomto regionu. Pád Malackého sultanátu v žádném případě neznamenal, že by celý Malajský poloostrov byl podroben portugalské nadvládě. Namísto úplné kontroly nad Malackým průlivem museli Portugalci čelit dvěma dalším malajským mocnostem, které si na průliv činily nárok, a to sultanátu Aceh v severním cípu Sumatry a Johoru na jižním konci Malajského poloostrova. To způsobilo trojstranný boj o nadvládu v regionu mezi těmito třemi politickými subjekty na více než sto let a žádný z nich nevyšel jako absolutní vítěz. Koncem šestnáctého století dorazili do vod jihovýchodní Asie Nizozemci a Britové. Nizozemci byli odhodláni vyhnat Portugalce ze všech jejich opěrných bodů v regionu a opakovaně se pokoušeli dobýt Malakku, nakonec město v lednu 1641 po dlouhém obléhání dobyli. Portugalci tak byli definitivně vyhnáni

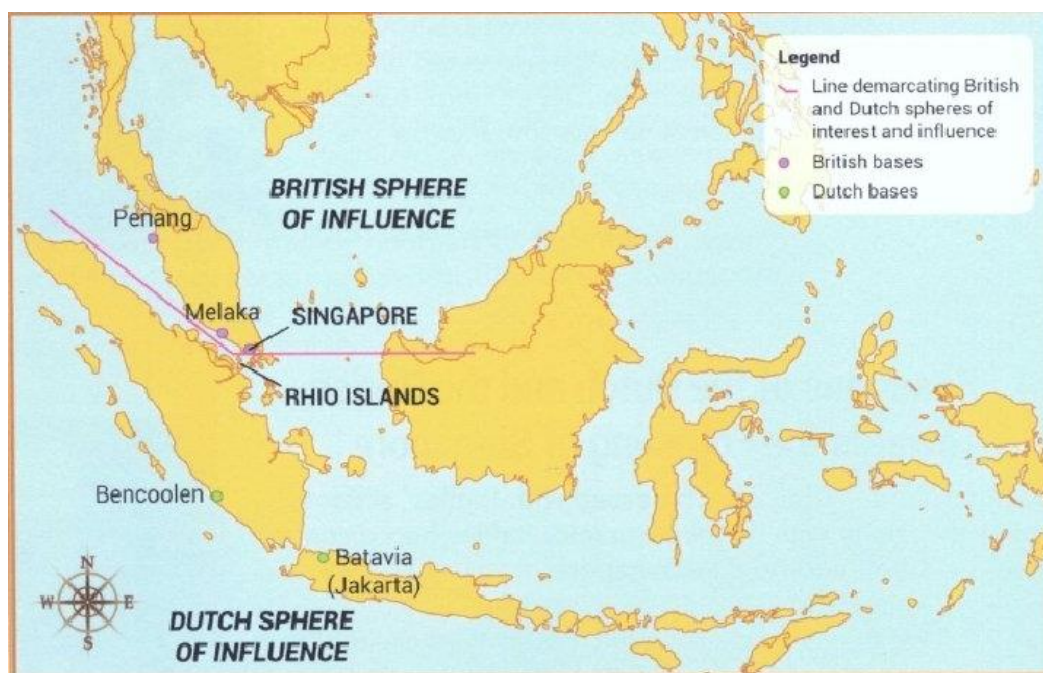
z oblasti Malackého průlivu Nizozemci, kterým napomohl Johorský sultanát (Rusli 2012 a: 113–114; Rusli 2021: 124; Tran – Nguyen 2020: 87).

Ještě před obsazením Malakky se Nizozemci v roce 1600 prosadili v jihovýchodní Asii, když založili obchodní stanici v Bantamu na východní straně ostrova Jáva. Dobytím Malakky získali Nizozemci větší kontrolu nad Malackým i Sundským průlivem. To jim umožnilo lépe koordinovat obchod oblasti s dalšími nizozemskými obchodními stanicemi v oblasti i s Evropou. Nizozemci sice v roce 1641 získali kontrolu nad Malakkou, nicméně si stejně jako Portugalci nedokázali pod svůj vliv podřídit celý Malajský poloostrov. Většina částí Malajského poloostrova a Sumatry byla v 17. století buď ve sféře vlivu Johorského nebo Acehenského sultanátu. Nizozemci udržovali dobré vztahy s Johorským sultanátem. Během nizozemské éry se většina obchodních aktivit uskutečňovala přes Sundský průliv, protože byl blíže jejich asijskému ústředí v Batávii na Jávě. V důsledku toho Malakka a Malacký průliv v této době ztratily na významu v námořním obchodě v jihovýchodní Asii. Malakka byla v 18. století svým významem zastíněna Batávií. Na Jávě se Nizozemci, spravující Batávii prostřednictvím Nizozemské východoindické společnosti, zaměřovali především na monopolizaci vývozu pepře, koření, cukru a dovozu látek a opia. Zároveň společnost rozšiřovala svůj vliv, který byl zpočátku omezen pouze na ostrov Jáva, do dalších částí Východní Indie (Rusli 2012 a: 114; Rusli 2021: 124).

Další evropskou mocností, která rozšířila svůj vliv v oblasti Malackého průlivu, byli Britové. Jedna z prvních britských obchodních stanic se nacházela v Bengkulu, ale Britům nepřinášela dostatečné zisky. V roce 1786 se Britové usadili na ostrově Penang, který se rozkládá v severní části Malackého průlivu. V roce 1819 obsadili se svolením Johorského sultána ostrov Singapur. Přítomnost Britů na Malajském poloostrově považovaly britské úřady za škodlivou pro politiku udržování dobrých vztahů s nizozemskou vládou v Evropě. Z důvodů prevence proti případnému sporu uzavřeli Britové a Nizozemci v roce 1824 v Londýně Britsko-nizozemskou smlouvu (*Treaty of Commerce and Exchange between the Great Britain and the Netherlands*). Podle článku 10 této smlouvy se Nizozemci

vzdali ve prospěch Britů všech svých území v pevninské Asii, což zahrnovalo i Malakku, a Britové na oplátku souhlasili, že nebudou rozšiřovat své koloniální ambice na Malajské souostroví jižně od Singapuru. Díky této smlouvě mohli Nizozemci svobodně vykonávat své zájmy na Sumatře a dalších indonéských ostrovech a smlouva zároveň umožnila Britům rozšířit svůj vliv severně od vytyčené hranice. Severní Borneo nebylo ve smlouvě zmíněno, ačkoliv Britové později přes nizozemské protesty tvrdili, že podmínky smlouvy z roku 1824 činí i tuto oblast jako britskou sférou vlivu. Smlouva z roku 1824 tak fakticky určila budoucí hranice britských a nizozemských koloniálních držav v regionu a také národních států, které měly vzniknout z koloniální éry, Malajsie a Indonésie. Tato smlouva rozdělila celou oblast Malackého průlivu na dvě sféry (Church 2009: 88; Rusli 2012 a: 114–115; Rusli 2021: 125).

#### **Příloha č.2.:**



(Columnist 2022: *Revanchism in Southeast Asia: A Clear and Present Danger to Singapore*, Kuanyewism. Dostupné na: <https://kuanyewism.com/2022/06/revanchism-in-southeast-asia-a-clear-and-present-danger-to-singapore/>, 23. 1. 2024).

Snahy Britů o zřízení nebo získání vlivu v přístavech a obchodních střediscích na území Penangu v roce 1786, Malakky v roce 1824 a Singapuru v roce 1819 se ukázaly jako správně zvolená rozhodnutí, protože otevřením Suezského průplavu v roce 1869 ještě více vzrostl jejich význam a objem obchodu. Britský přístav Singapur, který získala Východoindická společnost od Johorského sultanátu, z cesty Suezským průplavem a Malackým průlivem významně profitoval a stal se jedním z nejcennějších britských majetků v celé Asii. Otevření Suezského průplavu 17. listopadu 1869 znamenalo, že se cesta přes Malacký a Singapurský průliv opět stala nejkratší trasou spojující Evropu a Dálný východ. Průlivy tedy posílily své postavení důležitých vodních cest pro mezinárodní obchod a lodní dopravu. Britům se podařilo postupně ovládnout celé území malajského poloostrova a vykonávat nad stávajícími malajskými státy svrchovanost. Sultanát Johor byl posledním malajským královstvím, které se dostalo pod britskou ochranu před vypuknutím druhé světové války v Tichomoří v roce 1941. Mezitím Nizozemci účinně realizovali své imperialistické ambice tím, že ovládli původní království nacházející se po celém malajském souostroví. Proto byl Malajský poloostrov známý jako Britské Malajsko a Malajské souostroví bylo označeno jako Nizozemská východní Indie (Rusli 2012 a: 115; Rusli 2021: 125–126).

Během druhé světové války obsadila japonská vojska oblast Malackého průlivu na dobu tří let, od roku 1942 do roku 1945, kdy byly Sumatra a Malajský poloostrov sloučeny pod jednotnou správu. Poprvé od patnáctého století byla oblast Malackého průlivu opět pod nadvládou jediné mocnosti. Svůj podíl nadvlády v severní části průlivu měl také Siam, neboť svrchovanost nad severními malajskými státy Kedah a Perlis, které hraničí s Malackým průlivem, byla Japonci převedena na Siam na základě smlouvy podepsané oběma státy v Bangkoku 20. srpna roku 1943. Po skončení druhé světové války začala postupná dekolonizace tohoto regionu, počínaje připojením ostrova Sumatra k Indonésii (dříve Nizozemská východní Indie), která získala nezávislost v roce 1945 a Indonésie jako stát oficiálně vznikla 27. prosince 1949. Následována Malajsií v roce 1957.

Malajsie se pak v roce 1963 spojila se Singapurem, Sabah a Sarawakem a vytvořila Malajsijskou federaci. Dne 9. srpna 1965 se Singapur stal nezávislou ostrovní republikou, následně se oddělil od Malajské federace (Rusli 2012 a: 115–116).

Tyto historické souvislosti ukazují, že Malacký průliv hrál významnou roli při formování postavení a politické podoby tohoto regionu. Politická vůle získat nadvládu nad Malackým průlivem byla vždy motivována snahou kontrolovat a koordinovat obchod, který jím prochází. Oblast se také stala významným místem pro prolínání mnoha kultur, náboženství a společností. Historie nám ukazuje, že o vliv v oblasti se pokoušely nejen lokální státní entity, ale také koloniální mocnosti a v době 2. světové války byla oblast okupována Japonským císařstvím. Je tak patrné, že o oblast se nevedly spory pouze obchodní, ale také otevřené válečné.

### **3.1. Současné postavení států jihovýchodní Asie v mezinárodním systému**

Jihovýchodní Asie prošla v minulém století významným politickým, ekonomickým a společenským vývojem, který determinoval její současné postavení v mezinárodním systému. Jak již bylo zmíněno, tak naprostá většina rozlohy jihovýchodní Asie v minulosti spadala pod různé koloniální mocnosti. Mimo již zmíněné britské, portugalské nebo nizozemské koloniální ambice v oblasti je nutné zmínit také francouzské kolonie v regionu (dnešní Vietnam, Kambodža a Laos) nebo Filipíny, které se ocitly pod koloniální správou Spojených států amerických. Jediným nezávislým aktérem v regionu bylo dnešní Thajsko. Změny k současnému politickému uspořádání je možné sledovat od 2. sv. války, kdy Japonsko využilo soustředění evropských mocností na probíhající konflikt v Evropě a začalo podporovat hnutí prosazující nezávislost na koloniálních vládách, které bylo v mnoha případech následováno japonskou okupací (MET, 2004).

Po skončení 2. světové války se evropským mocnostem nepodařilo zvrátit sílící snahy o nezávislost a v rozmezí let 1945 až 1957 získaly státy jihovýchodní Asie nezávislost. Po získání nezávislosti se několik zemí jihovýchodní Asie přiklonilo k demokratickému státnímu zřízení, některé i ve formě konstituční



monarchie. Po většinu 60. a 70. let však region sužovaly boje mezi komunistickými a antikomunistickými proudy. V regionu se také odehrál jeden z významných zástupných konfliktů studené války mezi USA a Sovětským svazem. Válku ve Vietnamu nakonec vyhrála komunistická strana a upevnila vliv Východního bloku v regionu. Kromě Vietnamu se podobně orientoval Laos nebo Kambodža, v níž se odehrála i komunistická genocida Rudých Khmerů. Celkově se jihovýchodní Asie po většinu poloviny dvacátého století potýkala s hospodářskými problémy, sociálními a etnickými nepokoji. V 80. letech se podmínky začaly zlepšovat, ale „asijská finanční krize“ na konci 90. let byla pro region další vážnou komplikací (MET, 2004).

Od konce 90. let 20. století došlo k výraznému ekonomickému růstu a obecnému vzestupu států jihovýchodní Asie. Ekonomický rozvoj od počátku 21. století nicméně není spjatý pouze s touto částí Asie. Pro státy v Asii, které dokázaly velmi rychle a efektivně přizpůsobit svou ekonomiku novým trendům, technologiím a světovému obchodnímu systému se ustálil pojem asijské „tygří“ nebo „draci“. Původně do této skupiny lze řadit Hong Kong, Singapur, Korejskou republiku a Tchaj-wan. V současné době se za tzv. „tygří ekonomiky“ považuje i Indonésie, Malajsie, Filipíny a Thajsko. V uplynulých letech tyto státy dosahovaly průměrně 6 % (maximálně až 8 %) růstu ekonomik. Těchto výsledků se jim podařilo dosáhnout kombinací několika faktorů. Především díky správně investovaným úsporám do nově se rozvíjejících sektorů průmyslu a služeb, v kombinaci s technologickou optimalizací stávajících průmyslových odvětví. Díky tomu byly státy jihovýchodní Asie schopné přilákat přímé investice ze zahraničí. Nutno podotknout, že celému procesu napomohla finanční stabilita a otevřenost (Kozlova – Nuguera-Santaella 2017: 6–9).

Trend získávání finančních prostředků ze zahraničí stále pokračuje. Podle ekonomických prognóz Mezinárodního měnového fondu by v letošním roce měly ekonomiky států tohoto regionu růst v průměru o 4,8 %, což je v porovnání s 2,9 % celosvětového průměru značný nadprůměr. Konkrétně v zemích jihovýchodní

Asie se v letošním roce očekává nejrychlejší tempo hospodářského růstu na Filipínách, kde by mohl dosáhnout až 5,3 % a v Kambodži s prognózou až 5,6 %. Singapur je stále možné považovat za předního aktéra v oblasti stability a růstu ekonomiky v regionu. Díky své strategické poloze, politické vstřícnosti vůči investorům, transparentnímu systému obchodu, a především vyspělému finančnímu sektoru si stále udržuje výhodu oproti dalším státům jihovýchodní Asie. Ostatní země v regionu se také zaměřují na rozšíření výrobních kapacit, technologický vývoj a růst příjmů domácnosti, díky čemuž by v následujících letech mohly být schopné singapurské postavení snížit. Důležitými kroky pro vzestup regionu jihovýchodní Asie jsou směřovány především na odstranění překážek pro investice, stimulaci hospodářského růstu a podporu domácího trhu. Například ve Vietnamu znamenal významný posun revidovaný zákon o investicích zavedený v lednu 2021, který nahradil předchozí tzv. „pozitivní seznam“ odvětví otevřených zahraničním investicím tzv. „negativním seznamem“, což je krok, který zahraničním subjektům umožňuje stejný přístup k investicím jako vietnamským společnostem, s výjimkou zakázaných odvětví. Podobně Filipíny v březnu loňského roku novelizovaly svůj zákon o zahraničních investicích s cílem podpořit příchozí investice. Singapur a Evropská unie zahájily jednání o dohodě o digitálním obchodu, která navazuje na dohodu o volném obchodu uzavřenou v roce 2019. Soustředěné úsilí o otevření trhů a uvolnění investičních omezení svědčí o odhodlání zvýšit konkurenceschopnost a vytvořit příležitosti pro zahraniční investory. Cílem těchto kroků je přilákat kapitál, technologie a odborné znalosti, což přispěje k vytváření pracovních míst, přenosu znalostí a celkovému hospodářskému rozvoji v regionu, který se v současnosti těší nejrychlejšímu tempu růstu na světě (Olier – Riswanto – Seow, 2023).

V posledních desetiletích se velmi intenzivně sleduje vývoj asijských finančních, technologických a inovačních trhů. Státy jihovýchodní Asie nejsou v tomto trendu nikterak opomíjené, ba naopak je jim věnována značná pozornost. Nutno podotknout, že tomu tak nebylo vždy a dlouhou dobu byl tento region přehlížen. V současnosti mohou státy tohoto regionu těžit nejen z mezinárodního

obchodu, zájmu nadnárodních společností, ale také z jejich politické a ekonomické integrace ve formě Sdružení národů jihovýchodní Asie (ASEAN). Tato kombinace faktorů vede k neustálému vzestupu regionu. Například společnosti, které již pronikly na trh států jihovýchodní Asie se snaží o rozšiřování kapacit a prohlubování jejich pozice na místních trzích. Také stále více nových zahraničních společností se pokouší na těchto trzích prorazit. V regionu můžeme pozorovat úzké propojení s hlavními ekonomickými trhy světa, od Číny, přes USA až po Evropu. Stejně jako zbytek světa i ekonomiky jihovýchodní Asie utrpěly během pandemie obrovské ztráty. Hospodářská produkce se prudce snížila, přičemž země jako Thajsko nebo Kambodža byly obzvláště těžce zasaženy kvůli své silné závislosti na cestovním ruchu. Loňská vysoká inflace a rostoucí úrokové sazby ještě zhoršily potíže způsobené pandemií. Naštěstí zůstává jádrová inflace ve většině zemí jihovýchodní Asie nízká a některým vládám se podařilo zmírnit dopady prostřednictvím dotací na pohonné hmoty nebo hnojiva (Indonésie, Malajsie, Filipíny, Thajsko), cenových stropů (Malajsie, Thajsko) a peněžních dávek chudým (Singapur, Malajsie, Indonésie) (Born – Wang – Gschwendtner 2023: 1–3).

Jihovýchodní Asie se stala atraktivní destinací pro přímé zahraniční investice orientované na vývoz již dlouho před krizí COVID-19. Tento region se posunul na přední příčky, když se společnosti přizpůsobovaly vyšším nákladům na podnikání v Číně a začaly přesouvat své aktiva právě do tohoto regionu. Zásadní roli sehrálo zvýšení amerických cel na čínský dovoz od roku 2018. Od té doby podíl zemí ASEAN (Indonésie, Malajsie, Filipín, Thajska, Singapuru a Vietnamu) na celosvětových příchozích přímých zahraničních investicích roste. Zejména Čína zvýšila své investice v regionu v souvislosti s iniciativou Belt and Road Initiative a v období 2016-2020 zdvojnásobila své investice. Pozoruhodné je, že rostoucí podíl přímých zahraničních investic směřuje do zpracovatelského průmyslu (Born – Wang – Gschwendtner 2023: 4).

Důležitým krokem pro zlepšení politického postavení státu v regionu byl bezesporu již zmíněný projekt ASEAN. Tato organizace vznikla již v roce 1967 a

mezi hlavní cíle patří především prohlubování spolupráce členských států v oblastech hospodářství, míru a stability. Export zemí ASEAN obecně stále roste. Zatímco import USA z Číny nebo EU do značné míry stagnoval, dovoz ze zemí jihovýchodní Asie prudce vzrostl. Několik příkladů, vývoz z Vietnamu do USA vzrostl o 165 %, vývoz z Kambodže vyskočil o 231 %. Podíl zemí ASEAN na celkovém dovozu do USA je stále poměrně nízký (10,6 % v roce 2022), ale tato skutečnost by neměla odvádět pozornost od celkové dynamiky a nastupujícího trendu, kdy státy jako Vietnam nebo Kambodža skutečně získávají značný význam jako výrobní centra. A nejsou to jen USA, kdo zvyšuje import z tohoto regionu. Také Čína nakupuje více zboží ze států ASEAN, zatímco její dovoz z USA stagnuje. V současné době tak jihovýchodní Asie patří mezi velmi lukrativní ekonomické trhy, na kterých se snaží prorazit i mezinárodní společnosti z ostatních částí Asie nebo Evropy, Severní Ameriky a dalších světových regionů (ASEAN, nedatováno; Born – Wang – Gschwendtner 2023: 5).

## 4. Geopolitický význam Malackého průlivu

### 4.1. Význam námořní přepravy a globální svět

Námořní doprava je základem mezinárodního obchodu, ačkoli je někdy opomíjena. Spolehlivé a efektivní využití kontejnerové dopravy, přepravy sypkých materiálů a tankerů za více než půl století změnilo celý globální obchodní systém. To vedlo ke zvýšení produktivity, především díky novým dodavatelským sítím, prohloubení hospodářského partnerství mezi státy a budování obchodní infrastruktury. Světové oceány působí jako klíčová oblast pro transport nákladů nejrůznějších typů na velké vzdálenosti a jsou nedílnou součástí pro vývoj současného globálního světa. Námořní doprava se ukazuje jako primární volbou pro transport zboží, kdy zahrnovala téměř 80 % objemu světového obchodu v roce 2022. Celkový objem námořního obchodu se v roce 2022 snížil o 0,4 %, nicméně v roce 2023 došlo k jeho vzestupu o zhruba 2 %. Podle prognóz by měl tento růst pokračovat i v následujících letech. Analýza pro jednotlivá odvětví ukazuje, že kontejnerový obchod, který je nezbytný pro přepravu nákladu téměř všech typů, se rovněž vzpamatovává a podle prognózy poroste v letošním roce o 1,2 % poté, co v uplynulých letech zaznamenal pokles o 3,7 %. Objem obchodu však zůstává pod úrovní před pandemií COVID-19, která měla výrazný dopad na celkový objem obchodu. Podobného trendu by měla dosahovat také přeprava ropy a zemního plynu, které jsou především pro některé asijské státy nejvíce importovanými surovinami. Bez lodní dopravy by mezikontinentální obchod, hromadná přeprava surovin a import / export cenově dostupných potravin nebo průmyslového zboží zcela objektivně nebyly možné (International Chamber of Shipping, nedatováno; UNCTAD, nedatováno; Wang – Du – Peng 2023: 1–2).

Teoreticky existuje nekonečné množství námořních tras, které lze využít pro námořní dopravu, ale nastavení globálního systému námořní dopravy je poměrně jednoduché. Centrální osu tvoří okružní rovníkový koridor spojující Severní Ameriku, Evropu a tichomořskou Asii Suezským průplavem, Malackým průlivem a Panamským průplavem. Tyto trasy zajišťují většinu dopravy, ale existuje řada

dalších tras (zejména pro lodní dopravu podél pobřeží) v závislosti na původu a cíli námořní přepravy. Doprava přes Atlantický a Tichý oceán se týká desítek přístavů při jejich pobřežích, tudíž existuje i mnoho vedlejších tras. Námořní trasy jsou vytyčeny průjezdními body. Zásadní roli při utváření námořních tras hrají také fyzická omezení (pobřeží, větry, mořské proudy, hloubka, útesy nebo led) a politické hranice. Hlavní trasy jsou ty, které podporují nejdůležitější obchodní námořní toky a propojují hlavní trhy světové ekonomiky. Vedlejší trasy jsou většinou spojnice mezi menšími trhy. Kromě samotné plavby po světových mořích nelze opomenout infrastrukturu napomáhající k rozvoji tohoto odvětví. Dochází k budování a rozšiřování přístavů a logistických center, které kontrolují dopravu zboží na a z lodí. Zaměření Asie na námořní dopravu jen potvrzuje fakt, že devět z deseti nejvíce využívaných přístavů se nachází právě v této části světa. Nejvíce těchto rušných přístavů se nachází v Číně, kde se nachází největší přístavy v celé Asii. Kromě čínských přístavů do této kategorie patří také přístav v Singapuru v bezprostřední blízkosti Malackého průlivu (Port Economics, Management and Policy, nedatováno; Shipa Freight, 2021).

Globální námořní doprava se i nyní nachází v době, která přináší nové výzvy a nejasnosti o jejím dalším vývoji. Pandemie COVID-19 ukázala, že i do té doby stabilní růst poptávky již nelze považovat za samozřejmost. Současné obchodní strategie dosáhly svých limitů a odvětví musí najít odpovědi, jak se vypořádat se svou největší výzvou budoucnosti, a to, jak dekarbonizovat a být menší zátěží pro životní prostředí. Zároveň se prosazují nové obchodní trasy, což vytváří větší nejistotu, kam se bude námořní doprava ubírat. Nastává otázka, jak může měnící se poptávka po námořní dopravě, dekarbonizace, námořní obchodní strategie, čínská iniciativa Belt and Road initiative nebo arktická námořní doprava změnit budoucí obchodní toky. Samozřejmě také za využití nových technologií a přizpůsobení se digitalizačním procesům (ITF 2020: 7–15).

## 4.2. Ekonomický význam Malackého průlivu

V současné době globálního propojení světových ekonomik jsou velmi bedlivě sledovány všechny typy transportních prostředků a tras tak, aby bylo docíleno co nejvyšší efektivity. Jak již bylo zmíněno, Malacký průliv je možné zařadit mezi jeden z velmi důležitých bodů námořních tras, který umožňuje nejefektivnější spojení východní a jihovýchodní Asie s ekonomikami v jižní Asii, v Africe, na Blízkém východě a v Evropě. Hodnota zboží, které v uplynulém roce proplulo skrz Malackou úžinu se odhaduje na 3,5 bilionu amerických dolarů. Z globálního pohledu se jedná o 1/3 celkového námořního obchodu. Dvě třetiny čínského a více než třetina japonského námořního obchodu za rok skrze Malacký průliv proplulo. Samozřejmě je možné využití alternativních transportních námořních tras v oblasti, nicméně jejich využitím se nejen prodlužuje délka plavby (v případě trasy skrze Sundský průliv přibližně o den a půl, v případě trasy skrze Lombocký průliv zhruba o tři dny), ale narůstají především finanční výdaje. Z těchto údajů je patrné, že případné narušení námořní trasy skrze Malacký průliv by vedlo k významným finančním výdajům. Malackým průlivem prochází zhruba třetina veškeré ropy přepravované po moři. V posledních letech také dochází ke zvyšování objemu přepravovaného zkapalněného zemního plynu z Blízkého východu do východní Asie. V případě zablokování Malackého průplavu by muselo dojít k přesměrování několika tisíc plavidel. To by vedlo nejen ke zvýšení přepravních nákladů, ale vzhledem k množství přepravovaných energetických surovin by tato situace mohla potenciálně výrazně ovlivnit jejich tržní ceny. V případě dlouhodobého uzavření Malackého průlivu by mohlo dojít k narušení dodavatelského řetězce v celosvětovém měřítku s největším dopadem na výrobní a transportní centra přímo v průlivu. Velmi důležitým ekonomickým aspektem Malacké úžiny jsou vybudované kapacity pro plující lodě, ať už se jedná o zásobníky paliva nebo přístavy nabízející možnost oprav plavidel. Tyto kapacity jsou vybudovány po celém pobřeží Malackého průlivu, jak na pobřeží Malajsie, Indonésie, tak v Singapuru samotném (Dent, 2023; Dryad Global, nedatováno; Ismaili – Sani 2010: 86; Jariod 2019: 16–17).

### 4.3. Bezpečnostní význam a hrozby Malackého průlivu

Zajištění bezpečnosti v oblasti Malackého průlivu je strategickým aspektem zahraniční politiky nejen regionálních, ale také světových aktérů. V současné době propojených světových ekonomik a závislosti států na importu surovin je nutné zajištění průchodnosti klíčových námořních tras. V případě Malackého průlivu se státy nezaměřují pouze na rizika spojená s případným uzavřením průlivu jinou mocností, proti čemuž činí kroky vyvažováním moci v regionu, ale státy se také musí zaměřit na ochranu přepravovaného zboží, které se může stát cílem organizovaného zločinu a pirátství. Množství plavidel a převážený materiál s sebou přináší zvýšené nároky na zajištění bezpečnosti, jak v průlivu samotném, ale i v celém regionu jihovýchodní Asie a v přilehlých mořích. Odhaduje se, že skrze průliv ročně propluje více než 80 000 plavidel. Kromě plavidel, které plují skrz Malacký průliv je nutné zahrnout velké množství lodí, pohybujících se pouze v průlivu, ať už rybářských nebo tranzitních, zajišťujících spojení mezi přístavy v oblasti. K evidování počtu plavidel v průlivu slouží program STRAITREP, který byl zaveden v roce 1998 na základě Mezinárodní úmluvy o bezpečnosti lidského života na moři (SOLAS). Systém napomáhá k efektivnější navigaci plavidel, komunikaci a tím pádem snižuje riziko střetů plavidel nebo uvíznutí na mořském dně. Diplomatické úsilí o kontrolu stále důležitějšího průlivu mezi Indickým oceánem a Tichým oceánem odstartovalo získání nezávislosti pobřežních států. Spojené státy se pokoušely zajistit vojenskou kontrolu nad průlivem, ale narazily na tvrdý odpor Indonésie a Malajsie, které se obávaly ztráty vlastní svrchovanosti. Naopak Singapur nabídl flotile amerického námořnictva zázemí a kapacity přístavů. Přímořské státy chtějí být odpovědné za bezpečnost v rámci své jurisdikce, zatímco ostatní státy, zejména velmoci, nechtějí riskovat a zcela na nich ponechat své životně důležité zájmy. Malajsie, Singapur a Indonésie zahájily v červenci 2004 námořní hlídky v Malackém průlivu (MSP), aby se pokusily vypořádat s hrozbou pirátství. Lze to považovat za jeden z nejúspěšnějších příkladů spolupráce v Malackém průlivu. Tyto hlídky se skládají z námořní hlídky Malackého průlivu, leteckých hlídek „Eyes in the Sky“ (EIS36) a skupiny pro



výměnu zpravodajských informací. Nicméně pirátství a útoky na moři nejsou jedinými bezpečnostními hrozbami, které vzbuzují obavy mocností. Největší bezpečnostní obavou spjatou s Malackým průlivem je postavení a chování ostatních států v regionu, jejich ambice po získání přímého vlivu v oblasti, čímž by mohlo dojít k ohrožení dodávek strategických surovin. Globální mocnosti tak k Malackému průlivu přistupují na základě dlouhodobých a víceúrovňových plánů (Pitakdumrongkit, 2023; Jariod 2019: 17–27).

Uvádí se, že přinejmenším od 90. let 20. století je jihovýchodní Asie celosvětově nejvíce postiženým regionem pirátstvím a ozbrojenými loupežemi, které si vyžádaly také nejvyšší počet obětí mezi posádkami lodí, jež se staly terčem útoku. V roce 2020 se počet případů pirátství a ozbrojených loupeží v Asii téměř zdvojnásobil, zejména v Malackém a Singapurském průlivu, také v Jihočínském moři. Tento trend je však třeba interpretovat s ohledem na skutečnost, že námořní trasy v Malackém a Singapurském průlivu a jejich okolí jsou celosvětově jednou z nejrušnějších oblastí. Z pohledu jednotlivých plavidel tak pravděpodobnost, že se stanou obětí pirátského útoku nebo ozbrojeného přepadení, není větší než např. v západní Africe nebo západní části Indického oceánu. Poté, co se Indonésie a Malajsie v roce 2005 rozhodly zvýšit své úsilí při hlídání svých dlouhých pobřeží a přilehlých vod v Malackém průlivu, se počet případů pirátství a ozbrojených loupeží snížil na několik případů ročně. Podobně i vlna pirátských útoků v somálské námořní oblasti kolem Afrického rohu v letech 2009-2011 byla účinně potlačena zásahem mezinárodních koaličních sil, Severoatlantické aliance a Evropské unie (Beckman 2023: 202–209; Lott 2022: 226–232).

Článek č. 101 UNCLOS definuje pirátství jako *jakékoli nezákonné násilné činy, zadržování nebo jakékoli loupežné přepadení spáchané pro soukromé účely posádkou nebo cestujícími soukromé lodi nebo soukromého letadla a řízené na volném moři proti jiné lodi nebo letadlu nebo proti osobám nebo majetku na palubě takové lodi nebo letadla*. První základní zásadou obsaženou v Úmluvě z roku 1982 je, že lodě na volném moři podléhají výlučné jurisdikci státu vlajky, pod kterou plují a k obsazení lodí a zatčení osob na palubě je nutný souhlas tohoto státu.

Jednou z důležitých výjimek z této zásady je jurisdikce nad lodí, která se dopustila pirátství. Pokud se osoby na lodi dopustily pirátství, má každý stát právo zadržet pirátskou loď na volném moři a zatknout piráty. Druhou základní zásadou je, že pobřežní stát má výlučné právo vykonávat policejní moc nad loděmi plujícími v námořních zónách podléhajících jeho svrchovanosti. Námořní zóny, které podléhají svrchovanosti pobřežního státu jsou jeho vnitřní vody, teritoriální moře a v případě souostrovňích států, jako jsou např. Indonésie nebo Filipíny, jejich souostrovňí vody. Pokud se podezřelá loď nachází ve vnitřních vodách, souostrovňích vodách nebo teritoriálním moři pobřežního státu, mají orgány pobřežního státu výlučné právo vykonávat policejní pravomoc a zadržet ji. Pokud se podezřelá loď nachází na moři za hranicí teritoriálního moře kteréhokoli státu, použijí se pravidla pro volné moře. Mezinárodní námořní organizace (IMO) (specializovaná agentura OSN) i díky zvýšenému počtu případů pirátských útoků v oblasti jihovýchodní Asie, vydala doporučení pobřežním státům, aby uzavřely dohody o spolupráci při potlačování pirátských útoků a ozbrojených loupežích. Spolupráce za účelem zvýšení bezpečnosti lodní dopravy v Malackém a Singapurském průlivu byla nezbytná, protože v důsledku asijské finanční krize v roce 1997 výrazně vzrostl počet útoků na lodě v jihovýchodní Asii. IMO zahájilo diskuse o posílené spolupráci v jihovýchodní Asii na regionální úrovni. Tuto spolupráci podpořilo Japonsko, Spojené státy a také několik evropských států. Následně v roce 2004 zainteresované státy uzavřely Dohodu o regionální spolupráci v boji proti pirátství a ozbrojeným přepadením lodí v Asii (ReCAAP). V současné době má ReCAAP 21 smluvních partnerů. Ovšem Indonésie a Malajsie nejsou mezi nimi, přesto často spolupracují s ReCAAP na operativní úrovni. (Beckman 2023: 202–209; Lott 2022: 226–232; OSN 1982: 60–61).

Sdružení národů jihovýchodní Asie se zabývá námořní bezpečností jihovýchodní Asie v nejširším slova smyslu a zahrnuje všechny námořní výzvy od pirátství a obchodování s lidmi či drogami až po námořní terorismus a mezinárodní organizovaný zločin. Všechny státy jihovýchodní Asie, kromě Laosu, který nemá přístup k moři, se potýkají alespoň s jednou z forem ohrožení námořní

bezpečnosti. Některé z nich však nemají dostatečné kapacity k řešení těchto problémů, a proto je spolupráce mezi zeměmi ASEAN pro řízení námořní bezpečnosti klíčová. Klíčová spolupráce probíhá i tak, že stát s určitou kapacitou nebo schopnostmi nabídne pomoc jinému státu, který dané kapacity nevládní. Příkladem může být centrum pro sběr informací singapurského námořnictva, které funguje jako regionální centrum námořní bezpečnosti. Velmi často země jihovýchodní Asie přijímají pomoc od zemí mimo region. USA například poskytují Malajsii a Indonésii námořní drony ScanEagle, aby jim pomohly zlepšit sběr dat o námořní oblasti. Díky tomu mohou námořní donucovací orgány ve státech ASEAN lépe monitorovat námořní bezpečnostní prostředí a rychleji řešit případná rizika. Japonsko věnovalo několika zemím jihovýchodní Asie hlídkové čluny a plavidla se záměrem posílit jejich kapacity v oblasti námořního dohledu. Pirátství v Malackém průlivu již vedlo k vysokým ekonomickým výdajům, nejen ve formě nutnosti zřízení hlídkujících lodí, ale také ve formě ztraceného zboží, odcizených finančních prostředků a zvýšeného pojistného na přepravovaném zboží. S pirátstvím je spojena i další hrozba v regionu, a to případný námořní terorismus. Tato hrozba se opakovaně objevuje v publikacích týkající se bezpečnosti v Malackém průlivu. V případě útoků na lodě, kdy by bylo cílem útočnicků lodě potopit (a tím vytvořit překážku pro plavbu) nebo cíleným útokem proti cestujícím, by došlo k omezení využívání Malackého průlivu a následně by došlo ke zvýšení finančních výdajů na ochranu plavidel v oblasti (Chakraborty, 2022; Ismail – Sani 2010: 89; Massey 2008: 5–10).

#### **4.3.1. Bezpečnostní situace v Jihočínském moři**

V posledních desetiletích dochází ke sporům ohledně vymezení exkluzivních ekonomických zón a územních nároků v oblasti Jihočínského moře. Hlavním důvodem jsou odhadované zásoby ropy a zemního plynu a využití oblastí pro rybolov. Neshody započaly v 70. letech 20. století, kdy si státy východní a jihovýchodní Asie začaly nárokovat ostrovy, skaliska a zóny v tomto moři. Hlavním zájemcem o zisk tohoto území je Čína, která hledá možnosti, jak zvýšit

vlastní kapacity strategických surovin. Čína zastává postoj, že dle mezinárodního práva nemohou zahraniční armády provádět v cizích výlučných ekonomických zónách zpravodajské aktivity. Podle USA by země měly mít podle Úmluvy OSN o mořském právu svobodu plavby přes výlučné ekonomické zóny v moři a nejsou povinny oznamovat nároklujícím zemím vojenské aktivity. V červenci 2016 Stálý rozhodčí soud v Haagu rozhodl o žalobě dle Úmluvy UNCLOS vznesené Filipíny proti Číně a téměř ve všech bodech rozhodl ve prospěch Filipín. Čína je sice signatářem smlouvy o zřízení tohoto tribunálu, ale odmítá uznat jeho rozhodnutí (Center for Preventive Action, 2024).

Takzvaná „The nine-dashed line“ ohraničuje oblast nárokovanou Čínou. Na mírové konferenci v San Francisku v roce 1951 Japonsko souhlasilo s tím, že se vzdá kontroly nad částmi Jihočínského moře, které zabralo před druhou světovou válkou a během ní. Konference však žádnému státu nepřidělila žádné z území Jihočínského moře. Poté, co v roce 2009 některé pobřežní státy vznesly nároky na námořní zóny a na oblasti Jihočínského moře, reagovala Čína tím, že předložila OSN svůj nárok na „the nine-dashed line“. Zatímco Čína tvrdí, že její svrchovanost a práva v Jihočínském moři sahají až do „dávných dob“, první podložený zdroj tohoto nároku se objevil ve 30. letech 20. století v reakci na jednostrannou anexi Spratlyových ostrovů Francouzskou Indočínou. Situace se vykryštovala v roce 1947, kdy vláda Číny zveřejnila oficiální mapu svých nároků na Jihočínské moře, na níž byla vyznačena linie ve tvaru písmene „U“ s jedenácti čárkami. Počet čárek se snížil na devět v roce 1952 po jednání s Vietnamem o Tonkinském zálivu. Od té doby Peking zachovává „the nine-dashed line“ jako vizuální ohraničení svých rozmanitých nároků v Jihočínském moři. Ačkoli je linie často kritizována ostatními státy, které si činí nárok na oblasti Jihočínského moře (Brunej, Indonésie, Malajsie, Filipíny a Vietnam). Konkrétní nároky států na oblasti v Jihočínském moři jsou znázorněny v Příloze č. 3. Je patrné, že Čína svými nároky zasahuje do oblastí další států a je tak pochopitelné, že dochází k rozepřím. Tento stav také formuje postavení regionálních států vůči Číně a jejího vlivu v regionu (Caruana, 2023; Sacks 2022: 6–23).

### Příloha č. 3.:



(Wikimedia.org, nedatováno: *Territorial claims in the South China Sea*. Dostupné na: [https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/5/5d/South\\_China\\_Sea\\_claims\\_map.svg](https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/5/5d/South_China_Sea_claims_map.svg), 17. 3. 2024).

## 4.4. Regionální význam a přístupy států k Malackému průlivu

### 4.4.1. Malajsie

Malajsie zaujímá strategickou polohu v srdci jihovýchodní Asie, v jejíž blízkosti se nachází nejen Malacký průliv, ale také Jihočínské moře. Jedná se o federativní stát, který je mořem rozdělen na dvě části, a proto je pochopitelné, že i přístup tohoto státu k otázkám geopolitiky je roztržštěn na více úrovní. Zatímco Malajský poloostrov (západní část federace) se nachází při pobřeží s Malackou

úžinou, východní část státu, konkrétně oblasti Sabah a Sarawak, se nachází na západní straně ostrova Borneo. Malajsie tak bedlivě sleduje nejen situaci v Malackém průlivu, ale také v Jihočínském moři, které se stává hlavní spornou oblastí v regionu, především kvůli vznikajícím nárokům mnoha států na vymezení svých exkluzivních ekonomických zón a možnosti přivlastnit si ekonomicky lukrativní oblast. To představuje zajímavé uspořádání výzev a bezpečnostních hrozeb pro zemi s populací o něco málo větší než 33 milionů lidí (Mohammad–Hasmin 2023: 5–7; Ryan, 2023).

Z pohledu Malajsie je možné chápat Malacký průliv jako velmi důležitou ekonomickou zónu, na které je tento stát závislý z hlediska zdrojů příjmů, zahraničního obchodu, ale také bezpečnosti nebo mezinárodního postavení. Hlavní průmyslové oblasti Malajsie ve své podstatě kopírují pobřeží Malacké úžiny, kde se také nacházejí největší malajsijské přístavy, jako jsou např. přístav Klang nebo Tanjung Pelepas, ty slouží jako hlavní překladiště pro mezinárodní kontejnerovou dopravu v Malajsi. Hlavním cílem Malajsie je zajistit, aby měla nad Malackým průlivem plnou kontrolu. Malajsie se domnívá, že pro účely zabezpečení průlivu není zapotřebí přítomnost dalších regionálních sil, a že by taková přítomnost zasahovala do svrchovanosti země. Malajsie nesouhlasí s návrhy, že by USA mohly v blízkosti Malackého průlivu umístit zvláštní jednotky k provádění protiteroristických operací a pirátství, a to z důvodu především otázek suverenity i vnitropolitické citlivosti Malajsie. Tento předpoklad však vede k tomu, že pobřežní státy musejí úzce spolupracovat při provádění koordinovaných celoročních hlídek s cílem zajistit bezpečnost námořní cesty. Na slavnostním zahájení Mezinárodní námořní a letecké výstavy v Langkawi v roce 2007, předseda vlády Malajsie, Abdullah Ahmad Badawi poznamenal, že Malajsie je proti tomu, aby v Malackém průlivu hlídkovaly zahraniční vojenské síly. Uvedl však, že Malajsie uvítá zahraniční finanční a technickou pomoc na posílení bezpečnosti v životně důležitém průlivu. Na základě toho Malajsie stále rozvíjí své námořní kapacity k zajištění námořní bezpečnosti ve svých teritoriálních vodách (Ismail – Sani 2010: 101–103).

Malajsie propaguje svou schopnost vyslat vojenský personál a aktivně se podílí na mezinárodním úsilí OSN o nastolení míru a stability. V současné době se musí Malajsie vypořádávat s lokálními problémy, jako je např. nelegální migrace, nelegální, nedokumentovaný a neregulovaný rybolov, pirátství v Malackém průlivu, islámský extremismus a terorismus. Malajsie se tak nachází v měnícím se prostředí hrozeb a výzev. Některé z těchto hrozeb mají historické kořeny, zatímco jiné vycházejí z dnešního geopolitického prostředí v oblasti Jihočínského moře a Indo-Pacifického regionu. Třemi nejnaléhavějšími bezpečnostními obavami Malajsie jsou:

- Rostoucí nátlak Číny, který se váže na všeobecnou nedůvěru v komunistické dědictví v zemi i mimo ni a současná situace v Jihočínském moři.
- Nedůvěra v regionální ambice Japonska, především s ohledem na historický kontext 2. světové války
- Militantní povstání skupin, např. thajští muslimští separatisté (Mohammad – Hasmin 2023: 5–7).

Malajsie sama sebe označuje jako „námořní stát s kontinentálními kořeny“ a rozdělení její pozornosti na dvě oblasti (oblast Malackého průlivu, popř. Indického oceánu a Jihočínského moře) považuje jako „požehnání a výzvu zároveň“. Malajsie ve svých strategických a bezpečnostních plánech zdůrazňuje snahu o vyrovnavání sil a až téměř neutrální stanovisko vůči soupeřům globálního systému, USA a Číně. Malajsie prosazuje spolupráci s ostatními státy, zejména v rámci obranného ujednání pěti mocností (FPDA), se Spojeným královstvím, Austrálií, Novým Zélandem a Singapurem v tradičních bezpečnostních otázkách. FPDA je neformální bezpečnostní ujednání vytvořené v roce 1971 s cílem pomoci Malajsi a Singapuru prostřednictvím konzultací proti hrozbám ze strany komunistických států v regionu. Důležitou poznámkou je, že Malajsie považuje

ASEAN za základní kámen své zahraniční politiky, od které očekává silnou organizaci bezpečnosti (Mohammad – Hasmin 2023: 5–7; Uy – España, 2020).

#### **4.4.2. Indonéská republika**

Indonéská republika je největším souostrovím na světě, a proto je zcela pochopitelné, že věnuje zvýšenou pozornost dění v námořních zónách kolem svého území. Tento stát je tvořený více než 17 000 ostrovy roztroušenými v pásmu více než 5 000 km od východu na západ. I z tohoto důvodu má Indonésie mnohem širší zájmy v oblasti námořní bezpečnosti než pouze situaci v Malackém průlivu. Pobřeží Indonésie je dlouhé téměř 100 000 km, což je druhé nejdelší na světě. Na indonéské straně, podél pobřeží ostrova Sumatra, je Malacký průliv podobně významný jako u Malajsie, a to především díky podobnému stylu využívání oblasti. Z pobřežních států má Indonésie nejdelší pobřeží podél Malackého průlivu a předpokládá se, že většina pirátů pochází z této země kvůli její politické roztržiténosti a historicky špatné hospodářské výkonnosti. Kromě toho má Indonésie také omezené schopnosti zejména pokud jde o poskytování vybavení pro boj s hrozbou pirátských útoků. Indonésie se však v posledních letech více zaměřila na potírání pirátství podél svého pobřeží. Zejména rozšířila policejní operace na pevnině, aby pirátským skupinám narušila pevninské zázemí. Indonéské přístupy týkající se Malackého průlivu jsou snahou o obranu své svrchovanosti, práva (např. 12 námořních mil) a dodržování mezinárodních ustanovení. Jednou ze strategií Indonésie, jak využít výhod Malackého průlivu, je výstavba přístavu Kuala Tanjung v ústí Malackého průlivu v oblasti Batu Bara na severu ostrova Sumatra, který je v současnosti čím dál více důležitým a strategickým bodem infrastruktury. Přístav Kuala Tanjung je nejen překladištěm, ale také vstupní branou pro indonéský dovoz a vývoz, zejména pro zájmy západní Indonésie. Kromě toho je projekt přístavu také zařazen mezi strategické projekty. Očekává se, že tento přístav bude největším přístavem v západní Indonésii, větším než Tanjung Priok. Indonésie doufá, že by mohl přístav v Kuala Tanjung dosáhnout



5 % tržního potenciálu v oblasti Malackého průlivu (Ismail – Sani 2010: 101–102; Nofandi 2022: 1–3; Sari 2023: 372–381).

Zásady zahraniční politiky Indonésie jsou jednak spojeny s geografickými rysy, ale také s dobou, v níž tento stát vznikl, tedy po konci 2. sv. v. a na počátku studené války. Indonésie tak hned v úvodu své existence stála před zásadní otázkou, na kterou stranu globálního soupeření se přidá. Mohammad Hatta, indonéský předseda vlády, v roce 1948 představil koncept zahraniční politiky, který se nepřikloní ani k jednomu z bloků konfliktu. Indonésie chtěla především právo rozhodovat o vlastním osudu a prosazovat vlastní záměry. Zvolila tak „zlatou střední cestu“, pro kterou se zažil termín „*mendayung antara dua karang*“ – „veslování mezi dvěma útesy“. Současná indonéská zahraniční politika je silně ovlivněna vizí a posláním současného indonéského prezidenta Joko Widoda. Za jeho vlády se indonéská zahraniční politika zaměřuje především na politiku devíti agend. Především jde o prezentování identity Indonésie jako souostrovního státu. Po Djuandské deklaraci z roku 1957 získala Indonésie větší suverenitu a námořní teritorialitu. Od studené války se Indonésie důsledně zapojila do Asijsko-pacifické hospodářské spolupráce (APEC), transformovala ASEAN a stala se známým propagátorem lidských práv a demokracie v regionu. Tato aktivní angažovanost ilustruje její snahu udržet regionální stabilitu, mír a prosazovat konstruktivní roli v mezinárodních institucích. V současnosti se indonéská zahraniční politika spíše snaží rozšířit svou námořní oblast, aby se stala globálním námořním opěrným bodem a urychlila tak námořní dopravu v rámci hospodářského rozvoje a mezinárodního obchodu. Současná zahraniční politika posiluje diplomacii střední moci, tak aby mohla rozvíjet svou roli na globální úrovni. Proto Indonésie v posledních několika letech hraje důležitou roli na mnohostranných či mezinárodních fórech a v organizacích jako jsou G20, OSN a ASEAN. Indonésie navíc hraje roli i v bilaterálních vztazích, zejména v regionech jihovýchodní Asie, kde prosazuje netradiční otázky, jako jsou lidská práva a životní prostředí. Zatřetí, Indonésie rozšiřuje užší vztahy s Indo-Pacifickými regiony. Indonéská vláda posiluje regionální moc a vztahy zejména ve východní Asii tím, že se účastní řady

summitů a fór. Cílem je zabránit hegemonii velkých mocností a koordinovat procesy spolupráce v regionu (Embassy of the Republic of Indonesia in Washington D.C., nedatováno; Muzakki 2017: 17–21; Umar, 2023).

#### **4.4.3. Singapurská republika**

Singapurská republika se nachází na pomezí Malackého průlivu a Jihočínského moře. Jedná se relativně malý stát, který zabírá pouze 730 km<sup>2</sup>. V některých zdrojích se můžeme setkat také s označením městský stát Singapur. Navzdory své malé rozloze je tento ostrovní stát s 6,2 milionu obyvatel významným hráčem v regionálních a mezinárodních záležitostech. Původně se jednalo o britskou kolonii, která získala nezávislost společně s Malajsií. Nicméně v roce 1965 došlo k oddělení Singapuru od Malajsie. Singapur prosazoval model hospodářského rozvoje, který upřednostňoval přímé zahraniční investice, zejména od amerických nadnárodních společností, hledajících levnou pracovní sílu a efektivnější výrobní procesy. V současné době je stále silně orientován na mezinárodní obchod a patří mezi stoupence zasahující se o redukci obchodních bariér. Domácí trh země je relativně malý, ale přístav Singapur patří k předním světovým překladištím zboží. Mezi jeho hlavní vývozní artikly patří elektronika, farmaceutické výrobky, ropné a minerální produkty nebo průmyslové stroje. Singapur je považován za blízkého strategického partnera USA v oblasti jihovýchodní Asie, nicméně úzké vztahy udržuje také s Čínou. To především kvůli silné čínské menšině singapurské společnosti. V posledních letech aplikuje vyváženou zahraniční politiku a snaží se vyhnout tomu, aby se dostal do geopolitického soupeření mezi oběma zeměmi. Singapur také navazuje hospodářské a bezpečnostní vztahy s Indií a Japonskem. Indie v tomto případě slouží jako případná protiváha vůči Číně. Spolupráce USA a Singapuru v oblasti obrany je zcela vzájemná. Na jedné straně má Singapur se Spojenými státy od roku 2005 status hlavního partnera pro bezpečnostní spolupráci, což usnadňuje dodávky nejnovějších vojenských zařízení a výcvik. V Singapuru sídlí americká jednotka logistického velení Logistics Group Western Pacific, kde dlouhodobá přítomnost

USA na námořní základně Changi usnadňuje americké nasazení vojsk ze západního Pacifiku do Indického oceánu, a to i prostřednictvím kotviště pro americké letadlové a pobřežní bojové lodě. Na druhou stranu, Singapur byl první asijskou zemí, která uzavřela s Čínou komplexní bilaterální dohodu o volném obchodu, jenž vstoupila v platnost v roce 2009. V roce 2015 byla podepsána Iniciativa pro propojení Číny a Singapuru a započaly dialogy o mezinárodním pozemním a námořním obchodním koridoru ze Singapuru do západní Číny (Panda, 2020; Scott 2022: 85–92).

Singapur je díky své geografické poloze primárně orientovaný směrem na moře, v jeho případě tedy do Malackého průlivu. Současné priority Singapuru jsou zaměřeny na rozšíření a modernizaci námořních kapacit o pokročilé technologie, kybernetickou obranu, posílení námořní spolupráce v regionu tak, aby mohl lépe zvládat zátěž v současném napjatém geopolitickém prostředí. Prioritou zůstává zabezpečení kritických námořních komunikačních linek před konvenčními i nekonvenčními hrozbami. Přestože je Singapur malým ostrovním státem, má jednu z nejmodernějších armád v jihovýchodní Asii, disponuje dostatečným množstvím prostředků v podobě lodí a personálu, aby dokázal pokrýt svou relativně malou rozlohu a námořní zóny. Jedná se o námořní donucovací kapacitu a sílu nezbytně potřebnou pro ochranu hranic. Mezi hlavní bezpečnostní hrozby Singapuru patří mezinárodní terorismus a námořní pirátství v okolí Malackého průlivu. Námořnictvo Singapurské republiky provádí pravidelné protipirátské hlídky v blízkosti singapurských teritoriálních vod, ale také v dalších oblastech jihovýchodní Asie, včetně Malackého průlivu. Přesto přetíženost a blízkost méně hlídaných oblastí Malackého průlivu a Jihočínského moře stále vedou k náchylnosti k různým typům námořních incidentů a trestné činnosti v hraničních oblastech singapurských teritoriálních vod. Poté, co se singapurská vláda do značné míry vypořádala s netradičními bezpečnostními hrozbami jako je nezákonný, nehlášený a neregulovaný rybolov, nelegální migrace lidí a nezákonné námořní pašování zboží, se více zabývá geostrategickými otázkami. To se odráží v důrazu na vojenskou sílu a kooperativní diplomacii. Globální změna klimatu

představuje pro Singapur velkou hrozbu a země je předním zastáncem koordinovaných mezinárodních opatření ke snížení emisí uhlíku, včetně Pařížské dohody z roku 2015. Zvedající se hladina moře může mít pro Singapur katastrofické důsledky, protože více než 1/3 celého území státu se nachází pouhých 5 metrů nad průměrnou úrovní hladiny moře a reálně hrozí riziko zaplavení některých částí Singapuru. Obavy nejsou pouze vojenského nebo environmentálního charakteru, ale také ekonomického. Volný pohyb v Malackém a Singapurském průlivu je pro singapurskou ekonomiku klíčový, a proto se tento stát snaží budovat kapacity k jeho ochraně, navazuje důležité vztahy s globálními mocnostmi a zasahuje se o regionální přístup pro zajištění průchodnosti a bezpečnosti v Malackém průlivu (Panda, 2020; Hong, 2023).

#### **4.5. Globální význam a přístupy k Malackému průlivu**

Jak již z předchozích kapitol vyplývá, Malackou úžinu bedlivě nesledují pouze regionální státy, které mají v průlivu své teritoriální vody, ale také další světoví aktéři, kteří jsou naopak závislí na námořní dopravě a námořní trase procházející Malackou úžinou. Již v úvodu bylo zmíněno, že mezi nejvíce závislé státy na této dopravní trase patří Čína, která průlivem nejen že exportuje své zboží do celého světa, ale především se jedná o hlavní importní trasu strategických surovin pro čínskou ekonomiku. Velmi pozorně situaci v Malackém průlivu, Indickém a Tichém oceánu sledují také USA, které je možné brát jako pomyslný protipól vůči čínskému vlivu v regionu. V současné době se začíná výrazněji prosazovat Indie, sledující vlastní zájmy nejen v Indickém oceánu, nýbrž i na asijské pevnině. Výčet států, které by mohly být ovlivňovány situací v Malackém průlivu, by byl velmi rozsáhlý, a proto se tato kapitola zaměřuje na aktéry, kteří se o bezpečnost Malackého průlivu zasazují aktivně nebo činí kroky, kterými naopak směřují ke snížení vlivu Malackého průlivu na jejich hospodářství a zároveň se jedná o celosvětově významné státní aktéry.

#### 4.5.1. Čínská lidová republika

Čínská lidová republika je bezesporu jedním z hlavních globálních aktérů, jak na politické, tak především na ekonomické úrovni. Čínská ekonomika patří mezi největší světové exportéry, ale současně je závislá na importu strategických surovin. Právě mezinárodní obchod se stal jedním z hlavních pilířů hospodářského růstu Číny v posledních desetiletích. Většina čínského obchodu se transportuje po světových oceánech a mořích, skrze Malacký průliv proudí čínské zboží do Evropy, Afriky, na Blízký východ či naopak. Přímo úměrně ke zvyšujícímu se výkonu čínského hospodářství roste i poptávka po energetických surovinách, primárně po ropě. Skutečnost, že skrze Malacký průliv prochází většina importované ropy nebo exportovaného zboží potvrzuje, že Čína velmi bedlivě sleduje vývoj situace v Malackém průlivu. V zahraniční politice Číny zaujímá Malacký průliv specifické postavení. Bývá označován za strategickou zranitelnost, protože Čína je na průchodnosti Malackého průlivu závislá, zároveň má na průliv velmi nízký přímý vliv. Tato strategická zranitelnost byla na počátku 21. století pojmenována čínským prezidentem Chu Ťin-tchaem jako tzv. „Malacké dilema“. Toto dilema je v současné době prohlubováno dalšími geopolitickými zájmy Číny v regionu, především díky územním nárokům a sporům ve Východočínském a Jihočínském moři (Chen 2010: 2–10).

Jihovýchodní Asie obecně zaujímá velmi specifické postavení v rámci čínské zahraniční politiky. Hlavními důvody jsou především historické hospodářské vazby a migrace milionů etnických Číňanů do států jihovýchodní Asie. Nicméně stejně jako v případě Číny docházelo v regionu k politickým změnám, kterým se Čína musela přizpůsobovat. V průběhu 20. století se musela Čína naučit komunikovat a spolupracovat s nekomunistickými státy, především členy ASEAN. Ten sice původně zastával pozici pomyslné opozice a jednoty právě vůči Číně, ale postupně docházelo k uzavírání bilaterálních dohod a následnému sblížení aktérů. V průběhu 90. let a díky vzestupu Číny došlo k rozšíření obchodních vztahů a vytvoření zóny volného obchodu mezi státy ASEAN a Čínou (Stromseth 2019: 2–4).

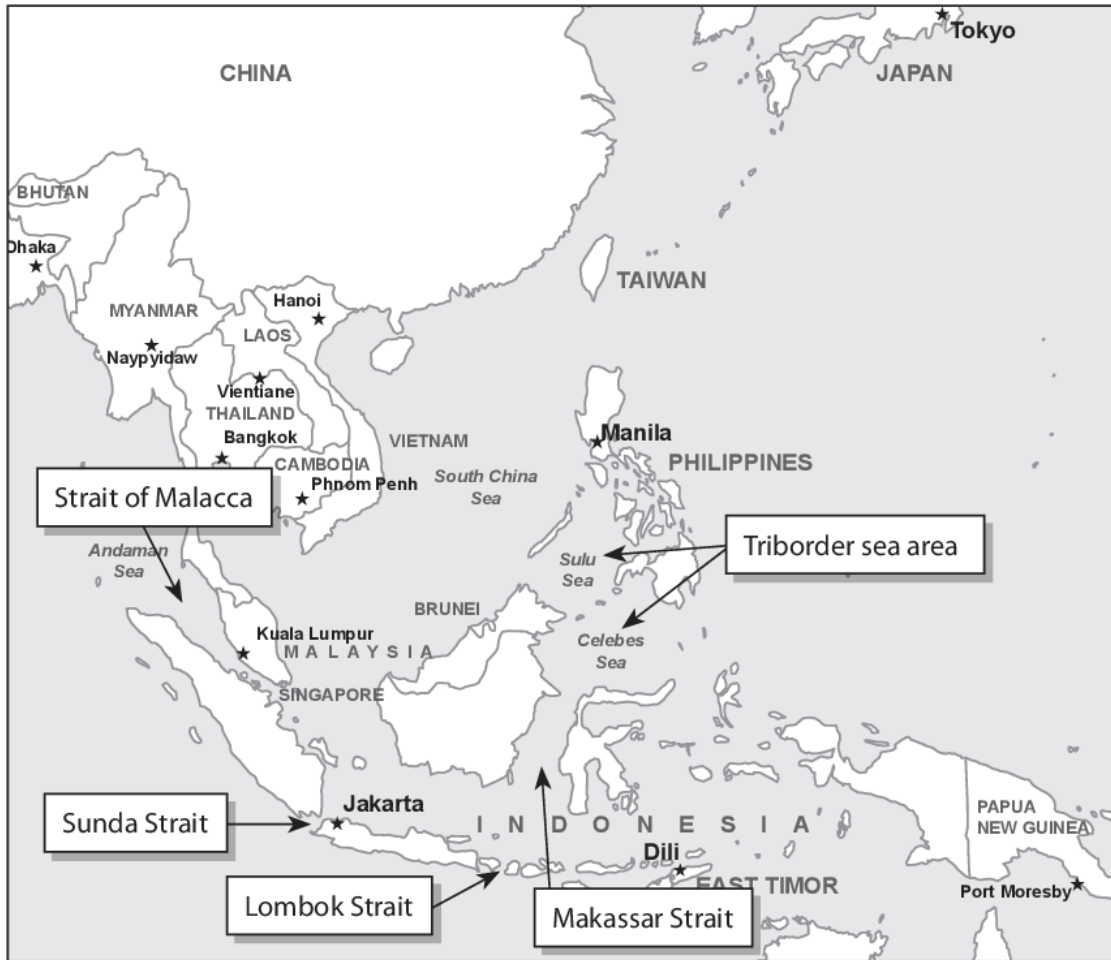
Obecně je možné rozsáhlé čínské námořní zájmy shrnout do čtyř kategorií, které takto v roce 2013 prezentoval čínský prezident Si Ťin-pching. Zaprvé, obrana Číny před útokem USA z moře. Zadruhé, zajištění bezpečnosti čínského námořního obchodu. Zatřetí, ochrana globálních ekonomických zájmů Číny a začtvrté, obnovení suverenity nad nárokovaným námořním územím. Čínská vojenská strategie z roku 2015 představuje nový koncept pojetí bezpečnosti a zaměření Číny. Uvádí, že bezpečnost zámořských zájmů týkající se zdrojů energie, strategických námořních tras a majetku v zahraničí se stala bezprostřední otázkou. Kromě toho dokument zdůrazňuje, že je potřeba opustit tradiční přístup, podle něhož pevnina převažuje nad mořem a velký význam je nutné přikládat právě správě moří, oceánů a ochraně námořních práv a zájmů. Taková prohlášení potvrzují, že čínské vojenské a politické elity si uvědomují, že námořní oblast bude mít zásadní význam pro dosažení čínské bezpečnosti a velmocenského postavení (Paszak, 2021 b; Prakash 2021: 68).

Malacké dilema je součástí celkové Indo-Pacifické čínské strategie a z čínského pohledu představuje potenciální možnost neprůchodnosti Malackého průlivu a zvýšení finančních nákladů na alternativní způsoby dopravy. Možných scénářů již bylo představeno několik, každopádně kromě obecných a společných hrozeb se Čína zabývá možnostmi, kdy by došlo k zablokování Malackého průlivu ze strany USA nebo Indie, kteří by tímto krokem chtěli reagovat na čínské kroky v regionu nebo celkově oslabit čínskou pozici v mezinárodním systému. Předpoklad, že by v následujících letech mělo dojít ke snížení poptávky Číny po strategických surovinách je spíše nepravděpodobný, a proto Čína k problematice Malackého průlivu aktivně přistupuje. V uplynulých desetiletích se stále více spoléhá na svou rostoucí námořní sílu. V současné době již nepraktikuje pouze tradiční zaměření na ochranu blízkých moří, ale více se angažuje ve vzdálených oblastech. Zpočátku se Čína pokoušela využívat ochrany námořních tras v Indickém oceánu ze strany USA, nicméně z důvodů neustále se vyvíjecího mezinárodního systému a nedůvěře se nyní Čína více prosazuje vlastní iniciativou.

Jedním z přístupů promítání námořní moci ve vzdálených oblastech je využívání zahraničních přístavů, které ale vlastní čínské společnosti (Myers, 2023).

Nicméně při bližším zkoumání čínského dilematu týkajícího se Malacké úžiny můžeme najít několik nejasností a sporných vyjádření. První nejasností je fakt, že Malacký průliv není jedinou námořní trasou spojující Jihočínské moře s Indickým oceánem, v oblasti nalezneme např. Sundský, Lombocký nebo Makasarský průliv, které by v případě cílené námořní blokády musely být taktéž zablokovány. O takovém scénáři je možné uvažovat jen za předpokladu vynaložení většího počtu vojenských a finančních kapacit než jen v případě hypotetické blokády samotného Malackého průlivu. Druhým často prezentovaným faktem je, že v případě zájmu na izolaci Číny od ropy pocházející z Blízkého východu, by byl použit k blokaci Hormuzský průliv, kde mají případní rivalové Číny silnější postavení. Existují také názory, že prohlášení čínského prezidenta o strategické slabíně na stranické konferenci je velmi neobvyklé, neboť většinou slouží k prezentaci úspěchů či propagandě. Může se tedy jednat o snahu, jak legitimizovat čínské zájmy v Indickém oceánu, kdy její přítomnost v Malackém průlivu poslouží jako strategický vstupní bod (Choudhary 2023: 101–102).

#### Příloha č. 4.:



(Storey, Ian 2008: *Securing Southeast Asia's Sea Lanes: A Work in Progress*, Asia Policy. Dostupné na: <https://www.semanticscholar.org/paper/Securing-Southeast-Asia's-Sea-Lanes%3A-A-Work-in-Storey/2160dcb1cbee14cdb7fdc0d6299407a689060774>, 23. 3. 2024).

Čína se pokouší aktivně prosazovat také přímo v Malackém průlivu, a proto mimo jiné podniká značné investice, např. Melaka Gateway nebo Forest City jsou projekty Malajsie a čínských developerských společností. Jejich cílem je vybudovat zázemí pro čínské námořní plavidla a rozšiřovat čínský vliv v oblasti. Mimo to se Čína snaží vytvářet hlubší bilaterální vztahy se státy při Malacké úžině a docílit zvýšení objemu vzájemného obchodu, posílení lodní infrastruktury a logistiky (Teoh, 2016; Viswapramod, 2022).



Kromě toho se Čína také snaží snížit význam Malackého průlivu diverzifikací svých energetických zdrojů. Navazuje alternativní pozemní spojení a energetická partnerství s Ruskem, Pákistánem, Myanmarem a dalšími arabskými a středoasijskými zeměmi, obecně se zeměmi, které se svými politickými kroky vzdalují USA. Čína také vyčlenila více prostředků na rozvoj obnovitelných zdrojů energie, aby snížila svou závislost na fosilních palivech, a tím i na dovozu ropy, nicméně se jedná o dlouhodobý projekt, kterým by nebylo možné zcela nahradit poptávku po importovaných energetických surovinách (Hung, 2023).

V roce 2022 Čína představila Globální bezpečnostní iniciativu. Tento koncept obsahuje šest základních hodnot a zásad, kterými by se podle Číny měli aktéři námořního obchodu řídit. Zaprvé, usilovat o společnou, komplexní, kooperativní a udržitelnou bezpečnost. Zadruhé, respektovat svrchovanost a územní celistvost všech zemí. Zatřetí, dodržovat cíle a zásady Charty OSN. Začtvrté, zohledňovat legitimní bezpečnostní zájmy všech zemí. Zapáté, mírové řešení rozdílů a sporů mezi zeměmi prostřednictvím dialogů a konzultací. Zašesté, udržovat bezpečnost v tradičních i netradičních oblastech. I touto iniciativou je podtržen rostoucí důraz Číny na spolupráci při udržování mezinárodní bezpečnosti. Jedná se o pokus vytvořit dojem, že Čína bude napomáhat stabilizovat situaci, nicméně v rámci stejného konceptu zdůrazňuje větší angažovanost v oblastech jihovýchodní Asie, ostrovů v Tichém oceánu nebo na Blízkém východě. S tím, že minimálně dvě z těchto oblastí mají spojitost s Malackým průlivem. Rozšířením bezpečnostních vazeb v těchto oblastech může Čína potenciálně vybudovat vzájemné bezpečnostní závazky a oslabit bezpečnostní partnerství USA se zeměmi v okolí Malackého průlivu. V dlouhodobém horizontu by Čína dokonce mohla se státy, které zastávají odlišné politické názory oproti USA, vytvořit opoziční sílu proti americké hegemonii v bezpečnostní oblasti. To by Číně pomohlo vyvinout tlak na USA a odradit je a další americké spojence v oblasti Indo-Pacifiku od uvalení blokády na Malacký průliv. Kromě toho by Peking díky větší angažovanosti mohl v těchto regionech rozšiřovat zahraniční vojenské

základny, aby tak podpořil svou vojenskou přítomnost a vytvořil zámořskou vojenskou síť (Hung, 2023).

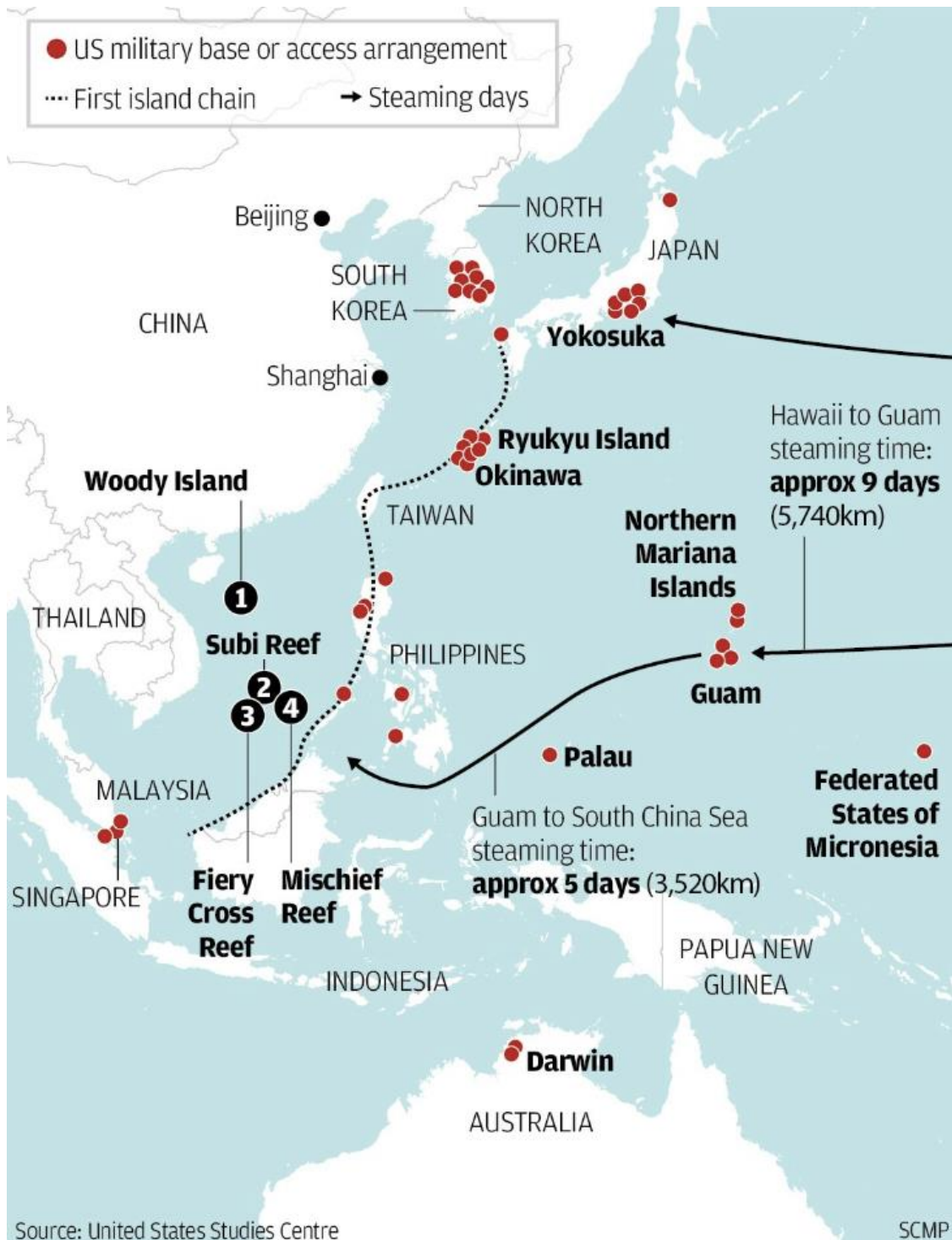
#### 4.5.2. Spojené státy americké

Spojené státy americké byly od 2. sv. v. globálním aktérem, který prosazoval a poskytoval zaručení bezpečnosti v mezinárodním systému. S koncem studené války, po níž nezůstala žádná zcela jasně definovaná bezpečnostní výzva se USA ocitly v pozici hlavní globální mocnosti. Hlavním milníkem ve změně přístupu k Malackému průlivu a regionu jihovýchodní Asie bylo 11. září roku 2001. Následná Válka proti terorismu se zaměřovala i na tento region. Vyjma obecných důvodů, proč USA věnují pozornost Malackému průlivu, jako je hodnota přepravovaného zboží, strategický význam nebo světový námořní obchod, se jejich pozornost upírala na možnost, že by se Malacký průliv mohl stát dalším cílem teroristických útoků. Napojení regionálních teroristických organizací na Al-Káidu tuto hrozbu ještě více zvýšilo. USA se zaměřily na podporu spolupráce s cílem zabránění teroristického útoku. V roce 2004 navrhly *Regional Maritime Security Initiatives* (RMSI) s cílem posílit námořní bezpečnost v asijsko-pacifickém regionu a v Malacké úžině. Tato iniciativa se zaměřila na pět hlavních oblastí spolupráce. Jednalo se o sdílení informací o teroristických aktivitách, reakce na teroristické činy, zvýšení vojenských schopností na mořích, zvýšení schopností pobřežních stráží a posílení spolupráce státních agentur a ministerstev (Zulkifli 2016: 426–430).

V uplynulém desetiletí lze říci, že Indo-Pacifik se stal pro USA jednou z prioritních oblastí, která pro USA představuje nejen hrozby a výzvy, ale také příležitosti. Malacký průliv a moře v regionu jihovýchodní Asie představují pro USA jednu z hlavních částí Indo-Pacifiku. Především z důvodů vojenské logistiky a propojení námořních základen v Japonsku, Jižní Koreji nebo Austrálii, nejen mezi sebou, ale především s dalšími námořními kapacitami v Indickém oceánu a na Blízkém východě. Malacký průliv a bezpečnost v Jihočínském moři jsou důležité pro schopnost USA přesouvat vojenské kapacity podle potřeby mezi

kontinenty a obecně prosazování vlastního vlivu ve světových oceánech. Oproti Číně si sice USA udržují převahu v námořních kapacitách, ale hlavní nevýhodou jejich působení v regionu je fakt, že Čína operuje ze základen na svém území, zatímco USA jsou od regionu vzdáleny tisíce kilometrů. Právě vzdálenost představuje jednu z hlavních výzev pro USA při prosazování svého vlivu v regionu a objevuje se i jako jeden ze strategických aspektů ve scénářích případných konfliktů, např. o Tchaj-wan. USA se proto v Indo-Pacifickém regionu zaměřují na posilování stávajících vztahů, navazování nových partnerství. Mimo to se také angažují v budování nezávislých bezpečnostních vztahů mezi státy jihovýchodní Asie. Obecně jsou tyto procesy považovány za nezbytné pro zpomalení změn ve vyrovnávajícím se poměru sil mezi USA a Čínou. USA prosazují myšlenku „svobodného a otevřeného Indo-Pacifiku“, nejen pro své vlastní zájmy, ale také pro své spojence a zájmy veřejné. Udržování vztahů se spojenci je pro USA další klíčová výzva, jelikož musí stále dokazovat odhodlání setrvání v pozici ručitele za ochranu veřejných statků, ale i spojenců a partnerů, a proto USA zvyšují aktivitu námořnictva i letectva v oblasti Malacké úžiny, a současně také ve sporných vodách Jihočínského moře. Pořádáním společných vojenských cvičení s Japonskem, Austrálií nebo Indií prezentují vlastní kapacity a utvrzují ostatní státy v regionu o jejich přítomnosti. Obecně je možné udržování vysoké úrovně aktivit, připravenost sil a spolupráce s partnerskými armádami označit za jeden z pilířů strategického postoje USA vůči regionu. USA posílením postavení a kapacit vojenských spojenců v regionu docílí částečného přenesení odpovědnosti za zajištění bezpečnosti a případná americká intervence bude až poslední možností (Paszak 2021 a: 180–182).

**Příloha č. 5.:**



(Robles Alan - Sim, Dewey 2020: *In a US-China war, whose side is Southeast Asia on? Philippines, Singapore and Malaysia ponder the unthinkable*, South China Morning Post. Dostupné na: <https://www.scmp.com/week-asia/politics/article/3101977/us-china-war-whose-side-southeast-asia->

philippines-singapore-

and?campaign=3101977&module=perpetual\_scroll\_0&pgtype=article, 23. 3. 2024).

V průběhu posledních let je možné pozorovat rozdílné přístupy administrativy USA vůči Indo-Pacifickému regionu a oblasti jihovýchodní Asie s Malackým průlivem. Za prezidentství Baracka Obamy se tomuto regionu dostávalo nebývalé diplomatické pozornosti. Zároveň byla jednou z hlavních priorit administrativy interakce s mezinárodními organizacemi, což se projevilo i ve vztazích se státy jihovýchodní Asie. V roce 2009 podepsaly USA a ASEAN smlouvu o přátelství a spolupráci. Kromě toho Spojené státy vyslaly do této organizace velvyslance a ve Spojených státech se konala řada summitů věnovaných vztahům mezi USA a státy ASEAN. Byl přijat akční plán na období mezi lety 2011 až 2015 týkající se spolupráce v oblasti bezpečnosti, zejména námořní, a v otázkách nešíření jaderných zbraní či boje proti terorismu. Pokud jde o vztahy s jednotlivými zeměmi, snaha o zlepšení vztahů s novými partnery se stala charakteristickým rysem Obamovy administrativy. Například poprvé v historii americké zahraniční politiky se administrativa velmi aktivně snažila navázat vztahy s Laosem. Jihovýchodní Asie se stala ústředním bodem americké politiky *Asia Pivot*. Ekonomickým základem tohoto kurzu mělo být Transpacifické partnerství (TPP), rozsáhlý projekt administrativy, který mimo jiné umožnil vytvořit de facto zóny volného obchodu se zeměmi jihovýchodní Asie, jako je Malajsie a Vietnam. Zároveň však do TPP nebyly zahrnuty Indonésie a Thajsko, což vyvolalo pocit rozdělení ASEAN na základě členství v této dohodě. Následující administrativa Donalda Trumpa však zvolila mírně odlišný přístup. Došlo zejména k odklonění od prohlubování vztahů s ASEAN. Trumpova agenda se zaměřovala na budování vztahů se spřátelenými zeměmi, především za účelem vyvažování geopolitického vlivu Číny. V tomto ohledu došlo k ochlazení vztahů se zeměmi jihovýchodní Asie, pro které není paradigma velmocenského soupeření atraktivní a snaží se mu spíše vyhýbat. V tomto období sice USA nadále vyjadřovaly podporu zemím jihovýchodní Asie, ve skutečnosti se však klíčová

představitelé ne vždy účastnili jednáních regionálních fór a spolupráce se zeměmi regionu byla sporadická. Na rozdíl od administrativy Baracka Obamy bylo okolí prezidenta Donalda Trumpa skeptické k multilaterálním ekonomickým a politickým sdružením a bylo nakloněno spíše rozvoji bilaterálních než multilaterálních vztahů. V hospodářské politice zesílily prvky protekcionismu, což se také podepsalo na vztazích USA s regionem jihovýchodní Asie. Nástup Joea Bidena k moci vyvolal v některých zemích ASEAN, zejména v těch, které jsou vůči Číně obezřetné, obavy, neboť se domnívaly, že Bidenova politika vůči Číně bude měkčí a začne aktivnější interakce mezi oběma státy. Mezi obávající se státy patří především Vietnam nebo Filipíny a také další aktéři, kteří mají s Čínou územní spory v Jihočínském moři. Zbytek států přijal změnu administrativy pozitivně a počítá s předvídatelnějším a racionálnějším přístupem. Současná administrativa opět věnuje více pozornosti sdružení ASEAN a role tohoto sdružení je podporována v jeho úsilí o řešení problémů v regionu. Současná administrativa uvádí Filipíny a Thajsko jako smluvní vojenské spojence USA a Indonésie, Malajsii a Singapur jako přední regionální partnery (Stepanov 2022: 1473–1478).

Strategie USA pro oblast Indo-Pacifiku z roku 2022 potvrzuje základní vizi, kterou je americké přesvědčení, že Indo-Pacifik musí zůstat svobodný, otevřený, propojený, prosperující a bezpečný. V rámci strategie USA vyzdvihuje spolupráci s Japonskem, Indií, Korejskou republikou nebo Austrálií. Kromě státních aktérů je podle USA nutné dále rozvíjet vztahy s uskupením ASEAN. Strategie také vytyčuje pět hlavních cílů USA v regionu. Zaprvé podporovat svobodný a otevřený Indo-Pacifický region. Zadruhé, budovat vazby v rámci regionu i mimo něj, v takovém případě představují i širší typy spolupráce, např. s Evropskou unií. Zatřetí, posilovat bezpečnost v regionu. Začtvrté, podporovat regionální prosperitu a v neposlední řadě budovat regionální odolnost vůči nadnárodním hrozbám (Executive Office of The President 2022: 4–17).

### 4.5.3. Indie

Indie zaujímá v Indo-Pacifickém regionu klíčové postavení. To je postavené především na skutečnosti, že většina námořní dopravy, která prochází Malackým průlivem, prochází indickou námořní přílehlou zónou nebo územím v její blízkosti a hlavní námořní obchodní trasa z Perského zálivu do Malackého průlivu proplová kolem cípu Indického poloostrova. Vzhledem k této poloze, Indie usiluje o to, aby se stala dominantní mocností v regionu a posilovala svůj vliv na mořských hladinách. Indie si uvědomila význam oblasti jihovýchodní Asie pro svou bezpečnost, když ji Japonsko v roce 1941 napadlo, překonalo Malajsii, Myanmar a dorazilo k hranicím Indie. Současně japonské ponorky a lodě propluly Malackou úžinou a začaly operovat v Indickém oceánu. V poválečných letech Indie hrála klíčovou roli při utváření postkoloniální podoby regionu. První indický premiér Džaváharlál Néhrú formuloval vizi zdůrazňující asijskou jednotu, pokrok v dekolonizaci, antirasismus a odmítnutí velmocenské konkurence (Joshi, 2020).

Indická námořní doktrína, poprvé oznámena v roce 2004, se zaměřovala na rozvoj námořnictva s ohledem na zvýšení akceschopnosti ve vzdálených mořích a mimo svá přílehlá námořní území a blízká moře. Navazující doktrína z roku 2015 se zabývá zajištěním bezpečných moří a poukazuje na posun od zaměření na svobodu na moři k ambicióznějšímu přístupu, až militarističtější vizi. Podle této doktríny se má indická role v regionu rozšířit na poskytování a zaručení bezpečnosti. Indie, která považuje Indický oceán za své domácí hřiště, rozšířila své primární oblasti zájmu o Hormuzský průliv, Malacký průliv a průliv Báb-al-Mandab spolu s dalšími námořními oblastmi jako je Arabské moře a Bengálský záliv (Khan, 2023).

Vzhledem k rostoucí přítomnosti a vlivu Čínské lidové republiky v Indickém oceánu byla Indie nucena přijmout aktivní opatření k zajištění míru a stability v regionu, mobilizovat a rozšířit svou přítomnost od svého východního pobřeží směrem k Malackému průlivu, aby obnovila rovnováhu regionální moci. Indie přistupuje k posílení svého postavení v Indickém oceánu také budováním a

rozšiřováním stávajících námořních kapacit. S ohledem na Malacký průliv, Indie disponuje strategickou výhodou konkrétně předsunutou polohou na Andamanských a Nikobarských ostrovech u západního vstupu do Malackého průlivu. Jedná se o skupinu 572 ostrovů, z nichž 37 je obydlených, které byly jediným územím Indie obsazeným Japonskem za druhé světové války. Rozkládají se v délce asi 850 km v severojižní orientaci. Nejsevernější bod je vzdálen pouhých 40 km od Myanmaru a nejjižnější 170 km od Indonésie. Ostrovy jsou v mnoha ohledech opěrným bodem, na nějž se indická Indicko-Pacifická námořní strategie zaměřuje. Indie si uvědomuje jejich význam, a proto v roce 2001 zřídila své první společné vojenské velitelství (známé jako Andamanské a Nikobarské velitelství) se sídlem v Port Blairu. Zmíněné ostrovy hrají v indické obranné strategii tři role. Zaprvé jsou předsunutou základnou, která monitoruje pronikání nepřátelských plavidel z Tichého oceánu do Indického oceánu. Zadruhé se jedná o klíčovou kapacitu Bengálského zálivu, díky které může Indie v oblasti operovat se svým námořnictvem. Zatřetí jsou základním výchozím bodem, na němž Indie rozšiřuje svůj strategický vliv a promítá svou moc do západní části Tichého oceánu s cílem vyvážit roli Číny v jihovýchodní Asii. Vybudování námořní základny na ostrově Velký Nikobar slouží jako strategicky významný bod pro uplatňování vlivu v oblasti, sledování aktivit ostatních aktérů a představení i předsunuté postavení v případě námořního konfliktu. Pro novou námořní politiku Indie je tato základna nezbytná jako součást opatření k omezení čínské agresivity v pohraničních oblastech země na severu a na východě. Díky této základně může Indie ovládnout západní přístup k průlivu, a mít tak delší reakční dobu k manévrování v Indickém oceánu i v samotném průlivu. Současně je toto rostoucí přibližování Indie k Jihočínskému moři v Pekingu pozorováno s obavami, někteří analytici dokonce považují Indii za hrozbu, pokud by hypoteticky došlo k válce mezi oběma regionálními mocnostmi a Indie by zablokovala průliv, a tím i přístup Číny k některým surovinám a dalším zdrojům. Z tohoto důvodu Čína v posledních letech provedla společně se státy v Malackém průlivu, zejména s Malajsií, různé vojenské manévry (Chopra, 2023; Joshi, 2020; Puigrefagut, nedatováno).



Indii se podařilo vybudovat s regionem jihovýchodní Asie důležité bezpečnostní vazby. V roce 1995 pořádala vojenské cvičení MILAN, které se konalo v Andamanském moři a přizvána byla námořnictva členských států ASEAN. Od té doby Indie pořádá vojenská cvičení i s jednotlivými státy regionu. Například cvičení SIMBEX se Singapurem nebo SIMTEX se Singapurem a Thajskem. Na úrovni států ASEAN je možné pozorovat kladný přístup k indické snaze o vyrovnávání role Číny v regionu. Společná cvičení lze také chápat jako akce pro budování vzájemné důvěry, i když jejich zaměření je především na pátrací a záchranné operace a boj s pirátstvím. Koordinované hlídky CORPAT s Indonésií, Thajskem a dalšími aktéry pomáhají udržovat bezpečnostní situaci v regionu. Od roku 2018 se Indie snaží více angažovat i přímo v oblasti Malackého průlivu a navazuje spolupráci s Malackým námořním hlídkováním. Za hlavního indického partnera v oblasti Malackého průlivu je možné považovat Singapur. Obě země mají podobné instituce, které zdědily po Velké Británii. Mají rozsáhlé hospodářské vztahy a úzké vazby v bezpečnostních otázkách. Každoročně také vedou dialog na ministerské a úřednické úrovni o bezpečnostních otázkách a také rozhovory na štábní úrovni mezi třemi složkami ozbrojených sil. Singapurská armáda a letectvo využívají indická zařízení pro výcvik. Obě země rovněž podepsaly dohodu o vzájemném přístupu na své základny a o poskytování vzájemné logistické podpory pro válečné lodě. Indie má rovněž přístup na námořní základnu Changi v Singapuru na základě dohody mezi oběma státy z roku 2018. Tyto základny poskytují Indii operační dosah k Malackému průlivu. V případě, že Indie vyvine odhodlání spravovat tento průliv podle svých představ, bude odrazem snížení stability jihovýchodní Asie, protože žádné z námořních sil států jihovýchodní Asie se nemůže vyrovnat indické námořní síle, pouze s výjimkou Číny (Khan, 2023; Joshi, 2020).

#### **4.5.4. Další asijské státy (Japonsko, Jižní Korea)**

Japonsko je dalším globálním aktérem, který je silně orientován na námořní mezinárodní obchod. Vzhledem k tomu, že se jedná o ostrovní stát, který disponuje

velmi výkonnou ekonomikou, je pro něj nutné importovat celou řadu energetických a průmyslových zdrojů. Hlavním zájmem Japonska je tedy bezpečná a svobodná plavba po světových mořích, včetně Malackého průlivu. Z důvodu této závislosti je Japonsko donuceno velmi pozorně sledovat a věnovat pozornost právě jednomu z nejkritičtějších oblastí námořní dopravy, a sice Malackému průlivu. Zranitelnost této ropné linky byla příčinou nejen ochoty Japonska financovat hydrografické průzkumy průlivu s cílem zvýšit bezpečnost plavby, ale také neuváženého a přerušeno pokusu Tokia v roce 1971 o zavedení mezinárodně kontrolovaného režimu. Pokud by potenciálně nepřátelská mocnost získala kontrolu nad námořními přístupy do jihovýchodní Asie, byly by zásadně ohroženy hospodářské výsledky Japonska. Kombinace zeměpisné polohy japonského souostroví, rozdělení zdrojů a velkých vzdáleností, které dělí Japonsko od jeho hlavních dodavatelů energie, surovin a potravin, zdůraznila význam námořní dopravy pro jeho bezpečnost. Japonsko je závislé zejména na námořních trasách, které ho spojují s ropnými terminály v Perském zálivu, odkud čerpá téměř veškerou ropu, a na dalších námořních trasách, které ho spojují s nerostnými zdroji v oblasti Indického oceánu, jihovýchodní Asie a Severní Ameriky. Japonská ekonomika je velmi závislá na bezpečné plavbě lodí Malackým průlivem, a proto Japonsko dlouhodobě spolupracuje se Singapurem, Malajsií a Indonésií v oblasti bezpečnosti plavby a mapování mořského dna prostřednictvím společného výzkumu, sdílení vybavení a školení (Ismail – Sani 2010: 90–95; Raj 2009: 35–36).

Malacký průliv je důležitý pro přepravu japonského zboží do Evropy, Jižní Asie, na Blízký východ a do Afriky. Je proto v zájmu Japonska zajistit bezpečnost Malackého průlivu. Japonsko je také jedním z největších podporovatelů regionálních a multilaterálních dohod a aktivit zaměřených na boj proti pirátství v oblasti Malackého průlivu. Od 90. let 20. století vyvolávají obavy z pirátských a teroristických útoků změny v japonské politice. V prvních iniciativách této politiky se při řešení problémů spíše nedařilo. Jedna z navrhovaných snah, kterou bylo zavedení stálých mírových flotil při provádění mnohonárodních hlídek v

teritoriálních i mezinárodních vodách, dosáhla jen velmi malého pokroku a narazila na odpor v přístupech regionálních aktérů. Na bilaterální úrovni však byly japonské iniciativy v průběhu let poměrně úspěšné. Vzhledem k hrozbě, kterou představuje pirátství a námořní hrozby včetně námořního terorismu, přijala japonská vláda dvě základní zásady týkající se protipirátských opatření. Japonsko prosazuje spolupráci na celosvětové úrovni, ať se již jedná o využití institucí OSN nebo další mezinárodní úmluvy upravující námořní bezpečnost. Na druhou stranu se zaměřuje na spolupráci v rámci asijského kontinentu od bilaterálních dohod až po využívání širších platforem jako je např. ASEAN + 3 (Japonsko, Čína a Jižní Korea doplňují členy ASEAN). Dále Japonsko financuje protipirátské aktivity a účastní se společných námořních cvičení s pobřežními státy Malacké úžiny. V obecné rovině je ovšem Japonsko silně orientováno na USA, s nimiž v oblasti čile spolupracují a částečně spoléhají na jejich přítomnost a zajištění bezpečnosti v oblasti. Japonsko patří mezi hlavní podporovatele amerických protiteroristických a bezpečnostních aktivit. Vůči státům u Malackého průlivu Japonsko volí přístup podporování jejich svrchovanosti nad územím a snaží se zaměřovat na budování vzájemných kooperativních kapacit. Například Japonská agentura pro mezinárodní spolupráci (JICA) financuje semináře pobřežní stráže zaměřené na školení námořních orgánů v jihovýchodní Asii a pomoc Japonska má zásadní význam při vytváření orgánů námořních hlídek tam, kde chybí místní kapacity, zejména se tak zaměřovalo na pomoc Indonésii (Ismail – Sani 2010: 90–95; Raj 2009: 35–36).

Dalším aktérem, který musí sledovat vývoj situace v Malackém průlivu s ohledem na vlastní zájmy a ekonomiku je Korejská republika. Historicky nebyla bezpečnostní spolupráce Jižní Koreje se zeměmi jihovýchodní Asie řazena mezi nejdůležitější směry celkové zahraniční politiky. V uplynulých letech nicméně dochází ke změnám. Od začátku 21. století dochází k postupnému prohlubování vztahů. Z politického hlediska bylo rozšíření vztahů se sdružením ASEAN prostředkem k diverzifikaci obchodních partnerů Korejské republiky a snížení její závislosti na Číně. Za vlády prezidenta Jun Sok-jola se vazby mezi Korejskou

republikou a zeměmi ASEAN zakotvily v novém paradigmatu nazvaném Iniciativa solidarity Korea-ASEAN (KASI). Vzhledem k silnějšímu příklonu nové vlády Korejské republiky k USA není překvapivé, že KASI je začleněna do „Strategie pro svobodný, mírový a prosperující Indo-Pacifický region“, což je zahraničně politická vize Korejské republiky. Stejně jako její klíčoví bezpečnostní partneři, i tato vláda nadále podporuje ústřední postavení sdružení ASEAN, které považuje za klíčového partnera pro regionální mír a prosperitu (Lee, 2024).

## 5. Alternativní trasy a iniciativy

Nejen bezpečnostní a geopolitické důvody vedou ke hledání alternativních námořních tras, které by se vyhnuly Malackému průlivu. Mezi další důvody patří především kapacita, kterou je úžina limitovaná. S každoročním nárůstem námořní dopravy dochází ke zvyšování nákladů na dohled a bezpečnost v Malackém průlivu. Očekává se, že pokud bude i nadále pokračovat každoroční trend zvyšujícího se počtu plavidel v úžině, dojde k překročení kapacity do deseti let. Tento fakt přitahuje pozornost na další průlivy spojující Indický a Tichý oceán jako na případné alternativy pro mezinárodní námořní dopravu. Nejvíce realistické alternativy se nacházejí v Indonésii, konkrétně se jedná o Sundský, Lombocký, Makasarský a Ombajský průliv. Sundský průliv je považován za hlavní alternativu. Především díky své geografické pozici v západní části Indonésie. Podobně jako u Malackého průlivu, je i tato alternativní trasa ztížena geografickými podmínkami. V Sundském průlivu se nachází několik navigačních nástrah, např. skaliska, ostrovy, ale také ropné těžební plošiny. Proplutí ztěžují také slapové jevy, písčité usazeniny nebo rozbouřené moře s nízkou viditelností. Lombocký a Makasarský průliv představují bezpečnější alternativu, protože je díky jejich hloubce mohou využívat i větší lodě než Malacký průliv. Nicméně hlavní nevýhodou této alternativní trasy jsou časové a finanční výdaje. Například plavba z Perského zálivu (přístav Ras Tanura) do Japonska (přístav Jokohama), je při využití Malackého průlivu dlouhá přibližně 6 600 námořních mil, zatímco při využití Lombockého a Makasarského průlivu by byla trasa dlouhá přibližně 7 500 námořních mil. To znamená prodloužení trasy o několik dní, v závislosti na rychlosti plavidla, ale také více spotřebovaného paliva a s tím spojené zvýšené finanční výlohy. I z těchto důvodů se hledají další alternativní způsoby, jak se vyrovnat s nárůstem počtu plavidel v Malackém průlivu, ale také jakým způsobem obejít takto významný škrťící bod (Feingold, 2024; Indo–Pacific Defence Forum, 2023; Rusli 2012 b: 1–2).

#### Příloha č. 4.:

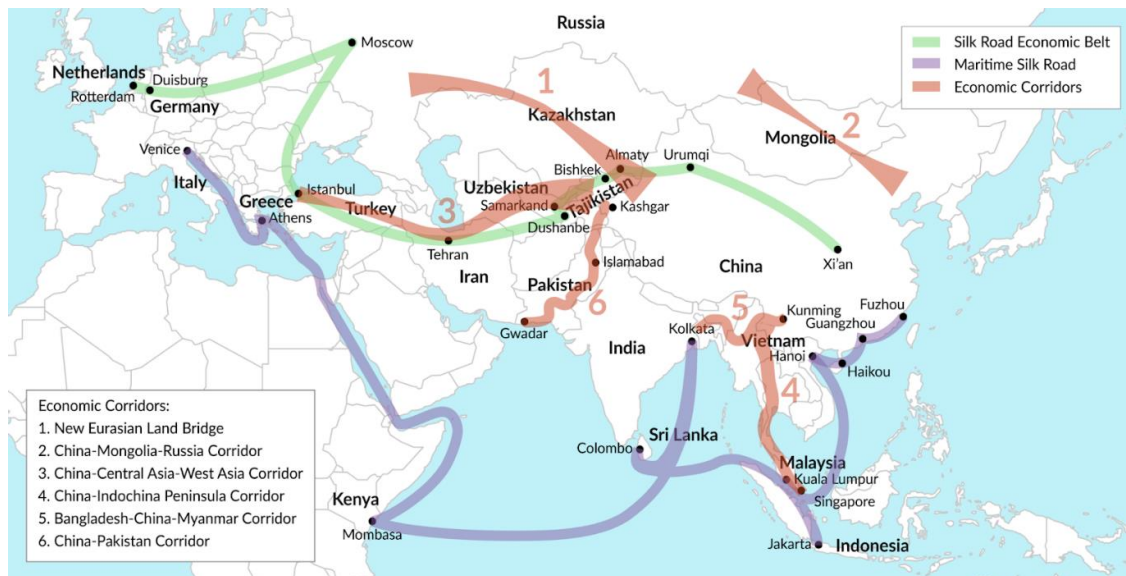


(Storey, Ian 2008: *Securing Southeast Asia's Sea Lanes: A Work in Progress*, Asia Policy. Dostupné na: <https://www.semanticscholar.org/paper/Securing-Southeast-Asia's-Sea-Lanes%3A-A-Work-in-Storey/2160dcb1cbee14cdb7fdc0d6299407a689060774>, 23. 3. 2024).

V souvislosti, s již několikrát zmiňovanou strategickou závislostí asijských států na dovozu zdrojů energie je pochopitelné, že hledají různá řešení, jak zajistit bezpečný transport těchto surovin. Čínská lidová republika, která patří mezi nejvíce závislé státy na dovozu ropy, se snaží své zdroje diverzifikovat i vznikem nových pevninských a námořních kapacit a typů přepravy. V roce 2013 čínský prezident Si Ťin-pching poprvé představil myšlenku Nové hedvábné stezky, někdy též označována jako Pás a stezka. Tato iniciativa by měla vést ke změně světového

ekonomického trhu a větší orientaci na obchod právě s Čínou, zaručit diverzifikované schopnosti možnost získávat strategické suroviny, ale také vyhnout se regionům, ve kterých Čína nedisponuje tak silným postavením, jaké by očekávala a potřebovala. Zahrnuje téměř 900 projektů ve více než 60 zemích, které financuje množství státních finančních institucí. Čína si příslibem hospodářského zisku získala politické elity ve většině zemí, v sousedství střední Asie včetně Bangladéše, Srí Lanky, Nepálu, a dokonce i v zemích východní Evropy. Pro financování tohoto až megalomanského projektu Čína založila Asijskou infrastrukturu investiční banku se základním kapitálem přesahující 40 miliard amerických dolarů. Iniciativu je možné rozdělit na dvě části, a to pevninskou a námořní. Pevninská část navazuje na více než 2 000 let starou Hedvábnou stezku, spojující Čínu se Středozezemním mořem a v novodobé podobě by měla zajistit dopravní spojení z Číny až po západní Evropu. Celková délka koridoru by tak dosahovala přibližně 13 000 km. Jedná se o budování silničního a železničního spojení, ale také např. plynovodů a ropovodů. Námořní část kopíruje dnešní námořní trasu z Číny přes Indický oceán a Suezský průplav do Evropy. V rámci této části se Čína zaměřuje na získávání nových partnerů podél námořních tras a zajištění své přítomnosti v regionech skrze investice do námořních a přístavních kapacit. Zaměření na Malacký průliv a jeho význam můžeme nalézt v obou částech této iniciativy. Zatímco v námořní části se přímo s Malackým průlivem počítá jako s jedním z hlavních bodů zájmu a důležitosti, v rámci pevninské části iniciativy můžeme nalézt projekty, které naopak mohou význam Malackého průlivu snížit (European Bank for Reconstruction and Development, nedatováno; Green 2018; Hamzah, 2017; Tunningley, 2017; Zhong 2016: 86–89).

## Příloha č. 6.:



(Chaudhuri, Pramit Pal 2019: *India nudges China toward Belt and Road changes*, Geopolitical Intelligence Services AG. Dostupné na: <https://www.gisreportsonline.com/r/belt-road-initiative-dangers/>, 23. 3. 2024).

V rámci iniciativy Pásu a Stezky se Čína zaměřuje na budování dopravní infrastruktury a kapacit také v regionu jihovýchodní Asie. Prvním projektem, který částečně snižuje význam Malackého průlivu pro Čínu, je budování přístavu a ekonomické zóny v Myanmarském Arakanském státě. Projekt se od roku 2020 zaměřuje na hlubokomořský přístav Kyaukphyu. Čína v rámci oblasti poskytla investice ve výši přibližně 10 miliard amerických dolarů. Díky této investici je možné napojení na pozemní koridor směřující do západní provincie Číny Jün-nan. Vytvořením této dopravní sítě může Čína efektivněji obchodovat s regionem jižní Asie a prohlubuje napojení západních provincií s námořním obchodem. Možným důvodem převzetí kontroly nad přístavem i výstavbou projektů myanmarsko-čínského ropovodu a plynovodu by mohlo být to, že Čína bude do přístavu dopravovat ropu z Blízkého východu a potrubím ji přepravovat do pevninské Číny. Tím by vznikla alternativní přepravní trasa, která by se vyhnula možnému škrťícímu bodu v Malackém průlivu a nenarušila by distribuci ropy a dalšího zboží.

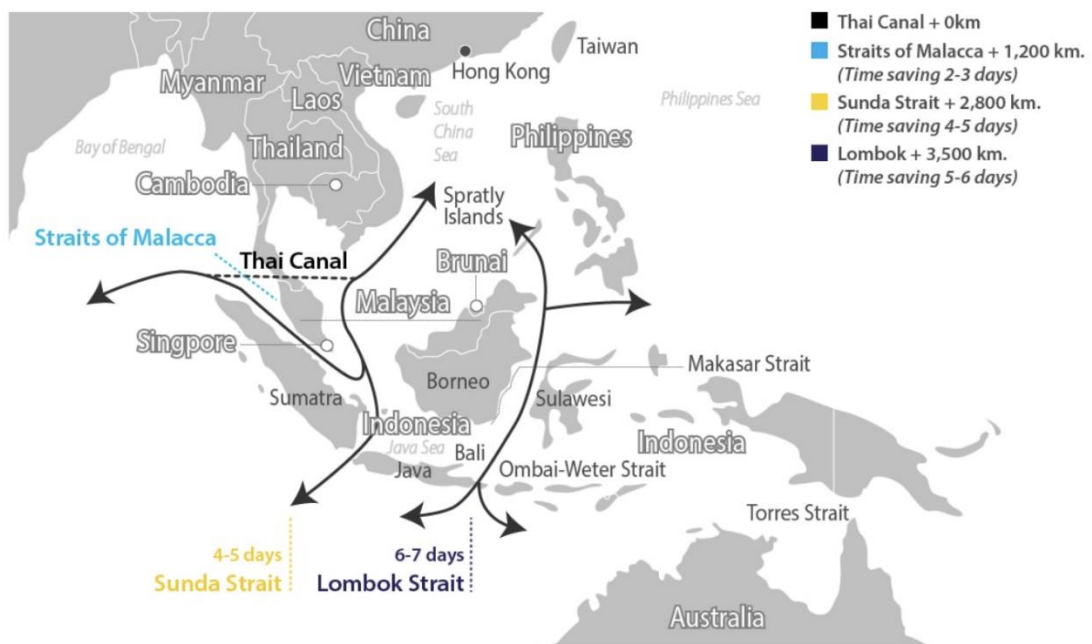


Podobný projekt se uskutečnil v Laosu, kde byla v roce 2021 dokončena železniční trať spojující hlavní město Laosu Vientiane s hraniční oblastí Číny. V Pákistánu Čína rovněž převzala kontrolu nad dalším přístavem, hlubokomořským přístavem Gwadar, který si od Pákistánu pronajala na 40 let. V rámci projektů v Pákistánu, čínsko-pákistánského hospodářského koridoru, obě země rovněž vytvořily dálnici spojující pákistánský přístav Gwadar s Čínou. Stejně jako výstavba plynovodu a ropovodu v Myanmaru umožňuje Číně výstavba dálnice a kontrola přístavu Gwadar snížit závislost na Malackém průlivu. Převzetí kontroly nad zahraničními přístavy je jednou z částí schématu celé iniciativy Pásu a Stezky, ale rozvoj podpůrné infrastruktury jako jsou právě ropovody, železnice a dálnice, které umožňují obchod do a z Číny, skutečně činí čínské zahraniční přístavy výrazně užitečnějšími pro čínskou ekonomiku (Cameron, 2023; Grare, 2018; Haralambides - Merk 2020: 8–10; Košková, 2023).

Čína také projevuje velký zájem o průplav skrze šíji Kra v Thajsku. Nejedná se o první úvahy o tomto projektu, protože diskuse o průplavu sahají až do 17. století a stále představuje otevřené téma v úvahách o snížení vlivu Malackého průlivu. Historicky nad podobným projektem přemýšlela Velká Británie i Francie. Přestože projekt průplavu nebyl oficiálně součástí iniciativy Pásu a stezky a narazil na politický odpor, došlo k jednáním mezi obchodními stranami v Číně a jejich protějšky v Thajsku. Předpokládané rozměry kanálu Kra jsou přibližně 100 kilometrů na délku, 500 metrů na šířku a 20 metrů do hloubky. Průplav by měl procházet skrze nejužší část Malajského poloostrova a rozdělil by Thajsko na dvě části. Náklady na projekt se odhadují na 30 miliard amerických dolarů. Průplav by ústil do Bengálského zálivu, Andamanského moře, a navazoval na námořní trasy jižně od Andamanských a Nikobarských ostrovů směřujících na Srí Lanku. Tím by se zkrátila plavební vzdálenost mezi Thajským zálivem, Jihočínským mořem na jedné straně a Bengálským zálivem na straně druhé, přibližně o 1 000 námořních mil. Zastánci průplavu poukazují na ekonomické a strategické výhody, které by z něj Thajsko vytěžilo. Tvrdí, že výstavba průplavu a související průmyslové infrastruktury jako jsou přístavy, výrobní závody a ropné rafinerie, by

vytvořila pracovní místa pro desítky tisíc thajských pracovníků, stimulovala by ekonomiku a dlouhodobě by generovala příjmy z výběru mýtného za lodní dopravu. Z vojenského hlediska by v případě ohrožení průplavu umožnil thajskému námořnictvu rychlý přesun lodí z jednoho pobřeží na druhé. Odpůrci průplavu zůstávají nepřesvědčeni. Jejich hlavním argumentem je, že průplav je komerčně neúnosný. Zastávají názor, že vysoké náklady na výstavbu by se mohly pouze stěží vrátit z mýtného, protože lodní společnosti by nebyly ochotny nést další náklady jen proto, aby ušetřily dva nebo tři dny plavby, což je situace zcela odlišná od Suezského a Panamského průplavu, které ušetří lodím týdny času navíc na moři a kde neexistuje jiná alternativa. Thajsko však v únoru 2018 uvedlo, že projekt v současnosti nemá příliš vysokou prioritu. Místo budování průplavu se nyní pozornost zaměřuje na pozemní infrastrukturu, která by spojila přístavy na obou stranách Malajského poloostrova a umožnila transport zboží mimo Malacký průliv (Cameron, 2023; Haralambides – Merk 2020: 8–10; Jariod – Osés 2020: 1–10; Storey 2019: 2–6).

### Příloha č. 7.:



© Silk Road Briefing

(Shira, Dezan 2017: *Kra Canal Project Revisited As Part Of China's Maritime Silk Road*, ASEAN Briefing. Dostupné na: <https://www.aseanbriefing.com/news/kra-canal-project-revisited-part-chinas-maritime-silk-road/>, 23. 3. 2024).

Klimatické změny, zejména tání ledu, otevřely nové námořní cesty přes severní pól. Arktida přitahuje obchodní zájmy mnoha států, a to vzhledem k úsporám, které přináší při přepravě zboží mezi kontinenty. Zájem o arktické lodní trasy podél Severní mořské cesty a Severozápadním průjezdem projevila také Čína. Například nejkratší cesta z Číny do Rotterdamu vede po Severní mořské cestě, při jejím využití může cesta trvat až o 13 dní kratší dobu. To znamená úsporu nákladů díky efektivitě dopravy a značnou úsporu paliva. Nesmíme však opomenout negativní aspekt této námořní trasy, kterým je bezpečnost. I když analytici tvrdí, že tranzit bude pro lodě stále snadnější, a to i v zimních měsících, kdy je hladina ledu nejvyšší, plavba po těchto trasách bude vždy spojena s řadou omezení a rizik, jako např. ponor kvůli mělčinám v některých plavebních oblastech, dále skutečnost, že jsou splavné pouze tři až pět měsíců v roce, nedostatečná infrastruktura a dostupnost záchranných složek. Ke ztížení plavby dochází také kvůli velkým vzdálenostem pro zásobování, nedostatku investic do podpůrné infrastruktury a častým komunikačním problémům. Na druhou stranu tato trasa snižuje riziko narušení dodávek ropy pro Čínu, Japonsko a Jižní Koreu. Možnost přepravovat ropu a plyn z přístavů podél Severní mořské cesty také snižuje potřebu budovat nákladné potrubí přes tundru pro přepravu energie po souši. Skutečnost, že řeky na ruské Sibiři tečou na sever do Severního ledového oceánu, rovněž umožňuje využívat tyto vodní cesty k přepravě ropy a dalších surovin do pobřežních přístavů. Využití Severní námořní cesty, která spojuje severní Evropu s Čínou, Tchaj-wanem, Jižní Koreou a Japonskem, předpokládá zkrácení vzdálenosti plavby o 40 % a snížení spotřeby paliva o 20 % ve srovnání s trasou Suezským průplavem přes Blízký východ (Jarrod – Osés 2020: 1–10).

**Příloha č. 8.:**



(Deutsche Welle 2012: *China traverses the Arctic*, Deutsche Welle. Dostupné na: <https://www.dw.com/en/chinese-vessel-traverses-arctic-ocean-for-first-time/a-16176136>, 23. 3. 2024).

## 6. Závěr

Geopolitický význam Malackého průlivu je možné pozorovat již několik století, kdy jeho geografická specifika přitahují pozornost nepřeborného množství aktérů. Před více než 1000 lety se oblast Malackého průlivu stala důležitou pro rozvoj obchodu mezi asijskými a arabskými státy a pozůstatky těchto vztahů můžeme v regionu pozorovat dodnes, například ve formě přítomnosti islámu jako dominantního náboženství některých států jihovýchodní Asie. Dále o Malacký průliv bojovaly evropské mocnosti v období kolonialismu a oblast patřila mezi klíčové body pro upevňování vlivu v jihovýchodní Asii a sloužila jako výchozí bod pro další obchod s východní Asií. Je proto pochopitelné, že i v současném mezinárodním systému zaujímá Malacký průliv významné postavení. Geopolitickému významu Malackého průlivu se věnovali významní teoretici, kteří jej již v průběhu 19. století řadili mezi jeden z nejdůležitějších škrťících bodů námořní dopravy. Vzhledem k tomu, že v oblasti nedošlo ke geografickým změnám a průliv je stále možné využívat tak jako v minulosti, jeho zařazení mezi škrťící body platí dodnes.

Význam Malackého průlivu spočívá v kombinaci několika faktorů. Zaprvé jsou to již zmíněné geografické aspekty. Malacký průliv umožňuje nejkratší, tím pádem i neekonomičtější a nejrychlejší možnou námořní trasu spojující východní a jihovýchodní Asii s jižní Asií, Blízkým východem, Afrikou a Evropou. Zadruhé kvůli vzrůstajícímu významu námořní dopravy, kdy každoročně dochází k navýšení celkového objemu přepravovaného zboží, s výjimkou narušení světové ekonomiky a propadu způsobené pandemií Covid-19. Z celkového objemu námořního obchodu, který v uplynulém roce dosáhl hodnoty přibližně tří bilionů amerických dolarů, byla skrze Malacký průliv transportována přibližně třetina. Zatřetí se význam Malackého průlivu odráží od zaměření států východní a jihovýchodní Asie na námořní dopravu a světový obchod, což potvrzuje i fakt, že devět z deseti největších přístavů na světě se nachází právě v těchto regionech. Tento stav je zajištěn především ekonomickým vzestupem asijských států v druhé polovině 20. století a v prvním desetiletí 21. století. Trendy meziročního růstu

ekonomiky některých států dosahovaly mimořádných hodnot, které výrazně převyšovaly mezinárodní průměr. Vzhledem k tomu, že skrze Malacký průliv importuje či exportuje zboží nepřehledné množství aktérů a jeho hodnota je velmi vysoká, je přirozené, že situaci a vývoj v Malackém průlivu sledují nejen státy, které se nacházejí přímo při jeho pobřeží.

Předložená diplomová práce analyzuje geopolitický význam Malackého průlivu na úrovni regionálních a světových aktérů a mapuje jaké projekty mohou zkoumaný význam Malackého průlivu snížit. Malacký průliv je díky své geografické podobě náchylný k možnému narušení námořní dopravy, a proto je pochopitelné, že vyvstávají obavy, jak v takovém případě postupovat. Státy ležící přímo při pobřeží Malackého průlivu musí nejen koordinovaně střežit námořní trasu, ale k tomu se vyrovnávat s ambicemi globálních aktérů na zvyšování jejich vlivu v regionu. Obecně státy jihovýchodní Asie prosazují právo svrchovanosti a velmi aktivně zasahují proti přítomnosti globálních aktérů v regionu. Nicméně bezpečnostní rizika v podobě potenciálního teroristického útoku a přítomnosti pirátů přiměly i tyto státy navazovat úzké vztahy s globálními aktéry jako je Čína nebo USA. Mezi regionální aktéry jsou zařazeny Malajsie, Singapur a Indonésie.

Malajsie prosazuje koordinovanou spolupráci regionálních aktérů, bez zasahování světových mocností (USA či Číny). Nicméně Malajsie velmi pragmaticky volí udržení suverenity vlastního území za pomoci finančních a technických prostředků investovaných těmito mocnostmi. Zasazuje se čistě proti fyzické přítomnosti v oblasti. Malajsie neupřednostňuje spolupráci s Čínou ani s USA, ale zdůrazňuje snahu o vyrovnávání sil v oblasti. Pozice Malajsie je o to více komplikovaná, vzhledem k jejímu geografickému rozpoložení, kdy musí sledovat nejen situaci v Malackém průlivu, ale také v Jihočínském moři, které lze označit za jednu z možných oblastí konfliktu v regionu. Indonéská republika je druhým aktérem v regionu, jehož část, konkrétně ostrov Sumatra, utváří druhé pobřeží Malackého průlivu. Jedná se o stát, který je geograficky velmi členitý, tvořený přibližně 17 000 ostrovy, které jsou rozprostřeny po velké ploše. Takto velká členitost území státu vede k jeho obtížnější správě, a proto se v Indonésii

objevují oblasti, kde je vliv centrální vlády snižen, a naopak posílen je vliv organizovaného zločinu. Odhaduje se, že právě z Indonésie pochází většina skupin zaměřujících se na pirátské útoky v Malackém průlivu. Indonésie je proto také zastáncem koordinované spolupráce pro zajištění bezpečnosti v průlivu, především ve spolupráci s Malajsií a Singapurem. Indonésie již od získání nezávislosti prosazuje až neutrální postavení, kdy se nepřiklonila ani k jedné ze stran studené války. V tomto ohledu tedy s Malajsií udržují podobný styl zahraniční politiky. Posledním státem, který se nachází přímo u Malackého průlivu je Singapurská republika. Ta je i přes svou malou rozlohu velmi důležitým aktérem v regionu. Singapur jako jediný z výše zmíněných států úzce spolupracuje se světovými aktéry i ve formě jejich fyzické přítomnosti na singapurském území. Singapur slouží jako strategický partner USA v regionu a jejich vzájemná spolupráce je zaměřena především na monitorování situace v Malackém průlivu. Nicméně vzhledem k významné čínské menšině udržuje Singapur úzké vztahy i s Čínou. V posledních letech také navázal spolupráci s Indií. Představené státy, nacházející se v bezprostředním okolí Malackého průlivu, na jednu stranu ekonomicky profitují z čilého obchodu proudícího skrze průliv, nicméně se také zavazují za udržování volného proplutí. Jsou si vědomy tlaku ze strany světových aktérů, nicméně snaží se chránit svou svrchovanost nad regionem a vlastním územím. Raději se přiklání k využití regionálních integračních struktur, jako je např. ASEAN než přímé fyzické přítomnosti dalších aktérů v regionu. Výjimkou je Singapur, který na svém území povolil pobyt amerických a indických vojenských jednotek.

Co se týče první výzkumné otázky diplomové práce, „*Jak se projevuje geopolitický význam Malackého průlivu na úrovni vybraných regionálních a světových aktérů?*“, vychází z analýzy tématu geopolitického významu Malackého průlivu jednoznačně najevo, že hlavním globálním aktérem, který je ovlivňován situací v průlivu, je Čínská lidová republika. Čínská ekonomika patří mezi největší na světě, orientuje se na mezinárodní obchod téměř ve všech oblastech a také patří mezi největší dovozce strategických a energetických zdrojů.

Nejvíce kritickou surovinou pro Čínu je ropa. Většina dovozené ropy pochází z Blízkého východu a je transportována po moři, tudíž nejkratší cesta veda skrze Malacký průliv. Čína si je vědoma své strategické závislosti a již několik let pracuje s tzv. „Malackým dilematem“, které tuto závislost definuje a vycházejí z něj snahy o snížení strategického významu Malackého průlivu na čínskou ekonomiku a bezpečnost. Čína sleduje vývoj situace v Malackém průlivu, především aktivity USA, a postupně upevňuje své postavení v regionu. Jedním z příkladů jsou přímé zahraniční investice do infrastruktury v Malajsii nebo Thajsku. Dalším příkladem je postupné přibližování Číny k Malackému průlivu díky budování vojenských kapacit ve sporných vodách Jihočínského moře.

Protipólem čínského vlivu v regionu je vliv americký. USA se zaměřují na celý Indo-Pacifiký region s velkou obezřetností a v posledních desetiletích je mu věnována vysoká pozornost. Hlavním důvodem, proč se USA věnují Malackému průlivu a zasahují do záruk bezpečnosti v regionu je jeho klíčová role pro vojenskou logistiku amerického námořnictva, které na Malacký průliv spoléhá jako na hlavní trasu pro spojení mezi jednotkami na vojenských základnách v Tichém oceánu a operujícími jednotkami v Indickém oceánu nebo na Blízkém východě. Dále také kvůli bezpečnostním zárukám vůči Tchaj-wanu a Singapuru. USA v regionu podporují snahy svých spojenců, jako je Japonsko, Austrálie nebo Jižní Korea, a navazují nové spolupráce i se státy jihovýchodní Asie. Geopolitický význam Malackého průlivu také ovlivňuje nové mocnosti v Asii, které se snaží vyrovnávat silící vliv Číny.

Hlavním příkladem je Indie, která považuje Indický oceán za svou oblast zájmu, a proto také vyhodnocuje vývoj v Malackém průlivu. V současné době Indie disponuje strategickým dohledem nad Malackou úžinou, a to především díky své vojenské základně na ostrově Velký Nikobar, která se nachází u západního ústí průlivu. Indie je tak schopna nejen monitorovat situaci v průlivu, ale také v případě potřeby vojensky zasáhnout. Přerod vnímání Malackého průlivu a celkového rozšíření indického zájmu o vzdálená moře potvrzuje i účast indických jednotek na koordinovaných nácvičích hlídkování a protipirátských akcích společně se státy



jihovýchodní Asie. V neposlední řadě Malacký průliv přitahuje pozornost Japonska a Jižní Koreje. Oba tito aktéři navazují vztahy s uskupením ASEAN a poskytují své kapacity pro monitoring situace v oblasti.

Geopolitický význam Malackého průlivu se projevuje u všech vybraných regionálních i světových aktérů. U každého z nich můžeme nalézt jiné typy motivace pro jejich angažování v oblasti a způsoby, jak se význam projevuje na jejich přístupech. Zatímco regionální aktéři se pokoušejí udržet svou pozici primárních aktérů v otázkách Malackého průlivu, musejí se vypořádávat s přístupy světových mocností, které by raději situaci koordinovaly samy.

Hlavní význam představuje Malacký průliv v otázce vyvažování vlivu jednotlivých aktérů v oblasti, kdy se v současnosti střetávají vlivy USA, Číny a Indie. Jednotícím prvkem jejich aktivit je zachování volného proplutí skrze průliv, protože i přes odlišné názory, by se v případě neprůchodnosti zvýšily ekonomické náklady všem aktérům. Aktéři spolupracují v zajištění bezpečnosti, ať už se jedná o pirátství či hrozby teroristických útoků. Samozřejmě existují obavy na čínské straně, aby nedošlo k úmyslné blokáde průlivu z americké strany v případě konfliktu, ale vzhledem k dalším, sice delším trasám, by blokáda Malackého průlivu neznamenal okamžitý kolaps čínské ekonomiky. Diplomová práce potvrzuje první hypotézu uvedenou v úvodu práce a sice, že geopolitický význam Malackého průlivu v bezpečnostní a ekonomické úrovni ovlivňuje přístup světových aktérů, především USA a Číny, vůči státům regionu Jihovýchodní Asie, primárně vůči Malajsii, Indonésii a Singapuru. A to konkrétně fyzickou přítomností amerických jednotek na základně Changi v Singapuru, širokým spektrem čínských investic do infrastruktury v těchto státech a navazování dalších projektů spolupráce v oblasti obchodu z obou stran. Diplomová práce potvrzuje i druhou hypotézu a sice, že čínská závislost na Malacké úžině je natolik velká, že v případě neprostupnosti průlivu by v Číně došlo k ekonomické recesi.

Vzhledem k analyzovanému významu Malackého průlivu a závislosti na jeho průchodnosti je pochopitelné, že světoví aktéři hledají cesty, kterými by šlo

tento význam snížit. Geografická specifika Malackého průlivu zůstávají neměnná a již nyní se začíná spekulovat o přibližování se k maximálnímu možnému využití kapacit celé oblasti. I z tohoto důvodu se hledají alternativní trasy.

Co se týče druhé výzkumné otázky, „*Jaké projekty mohou vést ke snížení geopolitického významu Malackého průlivu?*“. Z analýzy dat vychází, že Malacký průliv není jedinou možnou transítní trasou, kterou je možné proplout z Tichého do Indického oceánu. V oblasti nalezneme hned několik dalších průlivů, které tyto podmínky taktéž splňují (Sundský a Lombocký průliv), ale je nutné brát v potaz jejich negativní aspekty. Především finanční a časové náklady, které by narůstaly v případě jejich využití namísto Malackého průlivu. Také se jedná o méně prozkoumané průlivy, ve kterých se podobně jako v Malackém průlivu nacházejí skaliska a ostrovy. Tudíž existují přírodní alternativní trasy, kterými lze docílit vyhnutí se Malackému průlivu, ale jsou méně využívány z důvodu vyšších ekonomických nákladů.

Čína, která je na průchodnosti Malackého průlivu strategicky závislá v rámci své iniciativy Pásu a Stezky představila hned několik projektů, které by mohly tuto závislost snížit. Projekty investic do přístavních kapacit v Myanmaru a Pákistánu a následného budování pozemního koridoru částečně snižuje přepravu zboží skrze Malacký průliv, ale hlavní nevýhodou je nejen logistická náročnost, ale také rozložení ekonomicky výkonných regionů na území Číny, které se nacházejí ve východní části země, zatímco oba projekty pozemních koridorů vedou ze západu. Zboží tak musí nejen přes území jiného státu, ale ještě přes většinu území Číny. Více efektivním způsobem, jak snížit závislost na Malackém průlivu, a přitom zachovat fungující rozložení ekonomických center v zemi, jsou projekty zaměřené na Thajsko. Již několik století se uvažuje o vytvoření thajského průplavu, který by vedl skrze šíji Kra. Tento projekt by úplně vynechal Malacký průliv a nemuselo by docházet ke složité kombinaci dopravy a překládání zboží. Nicméně podle posledních vyjádření představitelů Thajska se tento projekt v současnosti neplánuje uskutečnit, především z důvodu ekonomické náročnosti a nejisté návratnosti. Místo toho se Čína zaměřila na budování infrastruktury

spojující obě pobřeží Thajska a přístavních kapacit v Andamanském moři a Thajském zálivu, které umožní zboží na jedné straně vyložit, transportovat přes pevninu a následně opět naložit na loď, čímž opět dojde k vynechání Malackého průlivu. Taktéž díky klimatické změně a snížení trvalého zamrznutí Severního ledového oceánu se otevírá možnost pro využití této severní cesty pro transport zboží z východní Asie do Evropy. Nicméně jedná se o alternativní trasu, která se potýká s nedostatkem podpůrných kapacit a umožňuje snížit význam Malackého průlivu pouze v případech obchodu mezi Evropou a východní Asií. Existence čínských iniciativ je dalším podpořením druhé hypotézy uvedené v úvodu diplomové práce a sice, že čínská závislost na Malacké úžině je natolik velká, že v případě neprostupnosti průlivu by v Číně došlo k ekonomické recesi.

Dle získaných dat predikují, že geopolitický význam Malackého průlivu bude i v následujících letech ovlivňovat přístupy regionálních i světových aktérů, a to vzhledem k faktu, že objem námořního obchodu se neustále zvyšuje. Velmi důležitým faktorem pro vývoj situace v oblasti bude i nadále vyvažování vlivu USA, Číny a Indie. Nemyslím si, že by některý z těchto aktérů měl zájem na přerušení této námořní trasy nebo její přivlastnění pouze pro své účely. Zajímavé bude sledovat vývoj budovaných projektů v rámci čínské iniciativy Pásu a Stezky, která si vytyčila přinejmenším velmi ambiciózní cíle. Pokud bude pokračovat trend klimatických změn, tak severní cesta skrze Severní ledový oceán, z mého pohledu, může představovat ideální alternativní spojení mezi Evropou a východní Asií, tedy za předpokladu, že bude vybudována podpůrná infrastruktura alepší se dostupnost technologií. Nicméně z pohledu bezpečnosti se situace v Malackém průlivu zdá klidnější a pokud se i nadále podaří regionálním aktérům udržet úroveň spolupráce, tak předpokládám, že se v oblasti Malackého průlivu nebude trend pirátství rozšiřovat. Z širšího pohledu na region jihovýchodní Asie bude klíčový postoj států vůči Číně v oblasti Jihočínského moře, které se může stát oblastí konfliktu. V takovém případě očekávám zvýšení aktivit USA i Indie v oblasti.

Obecně téma geopolitického významu Malackého průlivu představuje velmi slibné poznatky pro další výzkum, který by mohl být i úzce zaměřený na jednotlivé aktéry a jejich přístupy vůči průlivu, případně alternativní trasy.

## 7. Seznam literatury

ANDAYA, Barbora Watson (nedatováno). *Introduction to Southeast Asia*. Asia Society (<https://asiasociety.org/education/introduction-southeast-asia>, 20. 4. 2024).

ASEAN (nedatováno). *The Founding of ASEAN* (<https://asean.org/the-founding-of-asean/>, 20. 4. 2024).

BECKMAN, Robert (2023). Piracy and Armed Robbery against Ships in the Southeast Asia: A Critical Evaluation with a Focus on the Singapore Strait. *Asia-Pacific Journal of Ocean Law and Policy*, Vol. 8, s. 201–220.

BORN, David – WANG, Yu – GSCHWENDTNER, Christian (2023). The Rise Of Southeast Asia: Can It Become The New Manufacturing Hub Of Choice? (Mnichov: Roland Berger).

CAMERON, Shaun (2023). *Why is Myanmar's new deep-sea port such hot property?*. Lowy Institute, 22. 11. 2023, (<https://www.lowyinstitute.org/the-interpreter/why-myanmar-s-new-deep-sea-port-such-hot-property>, 20. 4. 2024).

CARUANA, Alec (2023). *Maritime Affairs Program (MAP) Handbill Spotlight*. ICAS, 25. 7. 2023, (<https://chinaus-icas.org/research/map-spotlight-nine-dash-line/>, 20. 4. 2024).

CENTER FOR PREVENTIVE ACTION (2024). *Territorial Disputes in the South China Sea*. Global Conflict Tracker, 19. 3. 2024, (<https://www.cfr.org/global-conflict-tracker/conflict/territorial-disputes-south-china-sea>, 20. 4. 2024).

COLUMNIST (2022). Revanchism in Southeast Asia: A Clear and Present Danger to Singapore. *Kuanyewism*, 22. 6. 2022, (<https://kuanyewism.com/2022/06/revanchism-in-southeast-asia-a-clear-and-present-danger-to-singapore/>, 20. 4. 2024).

DENT, Thomas (2023). *The Strait of Malacca's Global Supply Chain Implications*. ISM, 21. 11. 2023, (<https://www.ismworld.org/supply-management-news-and-reports/news-publications/inside-supply-management-magazine/blog/2023/2023-11/the-strait-of-malaccas-global-supply-chain-implications/>, 20. 4. 2024).

DEUTSCHE WELLE (2012). *China traverses the Arctic*, Deutsche Welle, 17.8.2012, (<https://www.dw.com/en/chinese-vessel-traverses-arctic-ocean-for-first-time/a-16176136>, 20. 4. 2024).

DRYAD GLOBAL (nedatováno). *Malacca Straits*. Dryad Global (<https://dg.dryadglobal.com/south-east-asia-straits-of-malacca>, 20. 4. 2024).

EMBASSY OF THE REPUBLIC OF INDONESIA IN WASHINGTON D.C. (nedatováno). *Indonesia's foreign policy* ([https://kemlu.go.id/washington/en/pages/kebijakan\\_luar\\_negeri\\_ri/716/etc-menu](https://kemlu.go.id/washington/en/pages/kebijakan_luar_negeri_ri/716/etc-menu), 20. 4. 2024).

EUROPEAN BANK FOR RECONSTRUCTION AND DEVELOPMENT (nedatováno). *Belt and Road Initiative (BRI)*. EBRD (<https://www.ebrd.com/what-we-do/belt-and-road/overview.html>, 20. 4. 2024).

EXECUTIVE OFFICE OF THE PRESIDENT (2022). *Indo-Pacific Strategy of The United States* (Washington: The White House).

FEINGOLD, Spencer (2024). *These are the world's most vital waterways for global trade*. World Economic Forum, 15. 2. 2024, (<https://www.weforum.org/agenda/2024/02/worlds-busiest-ocean-shipping-routes-trade/>, 20. 4. 2024).

GRARE, Frederic (2018). *Along the Road: Gwadar and China's Power Projection*. Carnegie Endowment for International Peace, 31. 7. 2018, (<https://carnegieendowment.org/2018/07/31/along-road-gwadar-and-china-s-power-projection-pub-77217>, 20. 4. 2024).

GREEN, Michael J. (2018). *China's Maritime Silk Road: Strategic and Economic Implications for the Indo-Pacific Region*. Center for Strategic & International Studies, 2. 4. 2018, (<https://www.csis.org/analysis/chinas-maritime-silk-road-strategic-and-economic-implications-indo-pacific-region>, 20. 4. 2024).

HAMZAH, B. A. (2017). *Alleviating China's Malacca Dilemma*. Institute for Security & Development Policy, 13. 3. 2017, (<https://www.isdp.se/alleviating-chinas-malacca-dilemma/>, 20. 4. 2024).

HARALAMBIDES, Hercules – MERK, Olaf (2020). The Belt and Road Initiative: Impacts on Global Maritime Trade Flows. *International Transport Forum*, s. 1–15.

HONG, Say Xian (2023). *Assessing singapore's maritime governance capacity priorities and challenges*. The Asia Maritime Transparency Initiative and The Center for Strategic and International Studies, 6. 12. 2023, (<https://amti.csis.org/assessing-singapore-s-maritime-governance-capacity-priorities-and-challenges/>, 20. 4. 2024).

HUNG, Ho Ting (2023). *Can China Escape the Malacca Dilemma?*. The National Interest, 30. 5. 2023, (<https://nationalinterest.org/feature/can-china-escape-malacca-dilemma-206505>, 20. 4. 2024).

CHAKRABORTY, Ranamita (2022). *ASEAN states lead in regional maritime security cooperation, but more needs to be done, say experts*. Govinsider, 10. 10. 2022, (<https://govinsider.asia/intl-en/article/asean-states-lead-in-regional-maritime-security-cooperation-but-more-needs-to-be-done-say-experts>, 20. 4. 2024).

CHAUDHURI, Pramit Pal (2019). *India nudges China toward Belt and Road changes*, Geopolitical Intelligence Services AG, 4. 1. 2019, (<https://www.gisreportsonline.com/r/belt-road-initiative-dangers/>, 20. 4. 2024).

CHEN, Shaofeng (2010). China's Self-Extrication from the "Malacca Dilemma" and Implications. *International Journal of China Studies*, Vol. 1 (1), s. 1–24.

CHOPRA, Kriti (2023). *Opinion – The Malacca Strait: Contest between China and India*. The Round Table, 14. 6. 2023, (<https://www.commonwealthroundtable.co.uk/commonwealth/eurasia/india/opinion-on-the-malacca-strait-contest-between-china-and-india/#>, 20. 4. 2024).

CHOUDHARY, Mohit (2023). China's Malacca Bluff. *Journal of Indo-Pacific Affairs*, s. 99-108.

CHURCH, Peter (2009). *A Short History Of South-East Asia* (Singapur: John Wiley & Sons).

IILSS (2021). *Navigational Regimes of Particular Straits, Malacca and Singapore case study*. International institute for Law of the Sea Studies, 24. 4. 2021, (<https://iilss.net/navigational-regimes-of-particular-straits-malacca-and-singapore-case-study/>, 20. 4. 2024).

INDO-PACIFIC DEFENSE FORUM (2023). 'Malacca Dilemma' a major security challenge for PRC. Indo-Pacific Defense Forum, 27. 10. 2023, (<https://ipdefenseforum.com/2023/10/malacca-dilemma-a-major-security-challenge-for-prc/>, 20. 4. 2024).

INTERNATIONAL CHAMBER OF SHIPPING (nedatováno). *Shipping and World Trade: World Seaborne Trade*. ICS (<https://www.ics-shipping.org/shipping-fact/shipping-and-world-trade-world-seaborne-trade/>, 20. 4. 2024).

INTERNATIONAL LAW STUDIES (2021). International Straits. *Stockton Center for International Law*, Vol. 97, s. 40–44.

INTERNATIONAL TRIBUNAL FOR THE LAW OF THE SEA (nedatováno). *UNCLOS* (<https://www.itlos.org/en/main/the-tribunal/unclos/>, 20. 4. 2024).



ISMAIL, Siti Zubaidah – SANI, Mohd Azizuddin Mohd (2010). The Straits of Malacca: Regional Powers Vis-A-Vis Littoral States in Strategic and Security Issues and Interests. *Political Managements and Policies in Malaysia*, s. 83-105.

ITF (2020). *Future Maritime Trade Flows: Summary and Conclusions* (Paříž: OECD Publishing).

JARIOD, Elisanda Ventura (2019). *Prospection and Analysis of New Maritime Trade Nets of Asia in the Malacca Strait* (Barcelona: Universitat Politècnica de Catalunya).

JARIOD, Elisand Ventura – OSÉS, Martínez (2020). The role of the Malacca Strait in the one belt, one road initiative. *Universitat Politècnica de Catalunya*, s. 1-10.

JOSHI, Manoj (2020). *India and the Malacca conundrum*. Observer Research Foundation, 14. 8. 2020, (<https://www.orfonline.org/research/india-and-the-malacca-conundrum>, 20. 4. 2024).

KHAN, Abdul Moiz (2023). *India is Well-Positioned to Take Advantage of the US-China Rivalry*. Inkstick, 7. 9. 2023, (<https://inkstickmedia.com/india-is-well-positioned-to-take-advantage-of-the-us-china-rivalry/>, 20. 4. 2024).

KOŠKOVÁ, Zuzana (2023). *Belt and Road Initiative in Laos: A Success Story?*. European Values, 17. 10. 2023, (<https://europeanvalues.cz/en/belt-and-road-initiative-in-laos-a-success-story/>, 20. 4. 2024).

KOZLOVA, Olesia – NOGUERA-SANTAELLA, Jose (2017). *Are Dragons And Tigers Catching Up?* (Tokyo: Asian Development Bank Institute).

LEE, Seong-Hyon (2024). *U.S.-South Korea Coordination Toward China: Maritime Security*. Council on Foreign Relations 4. 1. 2024 (<https://www.cfr.org/blog/us-south-korea-coordination-toward-china-maritime-security>, 20. 4. 2024).

- LOTT, Alexander (2022). *Threats of Piracy in the Straits of Malacca, Sunda, Lombok*. *International Straits of the World*, Vol. 19, s. 226–234.
- MAHAN, Alfred (1890). *The Influence Of Sea Power Upon History 1660–1783* (Boston: Little, Brown, and Company).
- MASSEY, Anthony Shintaro (2008). *Maritime security cooperation in the Strait of Malacca* (Monterey: Naval Postgraduate School).
- MET (2004). *Southeast Asia, 1900 A.D.–present*. The Metropolitan Museum of Art (<https://www.metmuseum.org/toah/ht/11/sse.html>, 20. 4. 2024).
- MIAH, Mehadi Amin – AHMED, Saief Uddin – SULTANA, Kazi Shaila (2017). Control over Maritime Chokepoints an Assurance of Secure Lifeline. *Bangladesh maritime journal*, s. 109–128.
- MOHAMMED, Amerul Muner – HASMIN, Afdal Izal (2023). Malaysias perspektive on the Indo-Pacific. *Friedrich Naumann Foundation For Freedom*, s. 1–16.
- MOHIT (2012). *What are Malaccamax Vessels?*. *Marine Insight* 3. 11. 2012 (<https://www.marineinsight.com/types-of-ships/what-are-malaccamax-vessels/>, 20. 4. 2024).
- MUZAKKI, Fadlan (2017). Theory, Practice, and Analysis of Indonesia’s Foreign Policy. *Jurnal Translitera*, Vol. 5, s. 14–24.
- MYERS, Lucas (2023). *China’s Economic Security Challenge: Difficulties Overcoming the Malacca Dilemma*. *Georgetown Journal of International Affairs* 22. 3. 2023 (<https://gjia.georgetown.edu/2023/03/22/chinas-economic-security-challenge-difficulties-overcoming-the-malacca-dilemma/>, 20. 4. 2024).
- NOFANDI, Faris (2022). *Case Study of Ship Traffic Crowds in The Malacca StraitSingapore by Using Vessel Traffic System*. The 3rd Maritime Safety International Conference (MASTIC), s. 1–8.

OLIER, Jonathan – RISWANTYO, Cindy – SEOW, Tzi-Yang (2023). *Southeast Asia's star ready to rise*. White & Case LLP 30. 10. 2023 (<https://mergers.whitecase.com/highlights/southeast-asias-star-ready-to-rise#!>, 20. 4. 2024).

OSN (1982). *United Nations Convention on the Law of the Sea* (Montegro Bay: OSN).

PANDA, Ankit (2020). *Singapore: A Small Asian Heavyweight*. Council on Foreign Relations, 16. 4. 2020, (<https://www.cfr.org/backgrounder/singapore-small-asian-heavyweight#chapter-title-0-3>, 20. 4. 2024).

PASZAK, Pawel (2021 a). The Malacca Strait, the South China Sea and the Sino-American Competition in the Indo-Pacific. *Journal of Asian Security and International Affairs*, Vol. 8 (2), s. 174–194.

PASZAK, Pawel (2021 b). *China and the “Malacca Dilemma”*. Warsaw Institute 28. 2. 2021 (<https://warsawinstitute.org/china-malacca-dilemma/>, 20. 4. 2024).

PEELE, Reynolds B. (1997). The Importance of Maritime Chokepoints. *Parameters*, Vol. 27, s. 61–74.

PITAKDUMRONGKIT, Kaewkamol (2023). *Geoeconomic Crossroads*. The National Bureau of Asian Research, 5. 10. 2023, (<https://www.nbr.org/publication/geoeconomic-crossroads-the-strait-of-malaccas-impact-on-regional-trade/>, 20. 4. 2024).

PORT ECONOMICS, MANAGMENT AND POLICY (nedatováno). Main Maritime Shipping Routes and Chokepoints (<https://porteconomicsmanagement.org/pemp/contents/part1/interoceanic-passages/main-maritime-shipping-routes/>, 20. 4. 2024).

PRAKASH, Arun (2021). The India–China Confrontation: A View from Seawards. *Journal of Asian Security and International Affairs*, Vol. 8 (1), s. 62–76.

PROELIUM LAW (nedatováno). Malacca Straits Legal Profile. *Proelium Law LLP* (<https://proeliumlaw.com/malacca-straits-legal-profile/>, 20. 4. 2024).

PUIGREFAGUT, Alejandro (nedatováno). *China and India fight for the gates of the Strait of Malacca*. Universidad de Navarra (<https://www.unav.edu/web/global-affairs/detalle/-/blogs/china-and-india-fight-for-the-gates-of-the-strait-of-malacca>, 20. 4. 2024).

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

ROBLES, Alan – SIM, Dewey (2020). *In a US-China war, whose side is Southeast Asia on? Philippines, Singapore and Malaysia ponder the unthinkable*. South China Morning Post, 19. 9. 2020, ([https://www.scmp.com/week-asia/politics/article/3101977/us-china-war-whose-side-southeast-asia-philippines-singapore-and?campaign=3101977&module=perpetual\\_scroll\\_0&pgtype=article](https://www.scmp.com/week-asia/politics/article/3101977/us-china-war-whose-side-southeast-asia-philippines-singapore-and?campaign=3101977&module=perpetual_scroll_0&pgtype=article), 20. 4. 2024).

RODRIGUE, Jean-Paul (2004). Straits, Passages and Chokepoints, A Maritime Geostrategy of Petroleum Distribution. *Cahiers de géographie du Québec*, Vol. 48, s. 357–374.

RUSLI, Mohd Hazmi Bin Mohd (2012 a). Straits of Malacca and Singapore: Pride of the Malay archipelago, priceless maritime heritage of the world. *Jurnal Hadhari Special Edition*, s. 109–127.

RUSLI, Mohd Hazmi Bin Mohd (2012 b). Maritime Highways of Southeast Asia: Alternative Straits?. *S. Rajaratnam School of International Studies*, s. 1–2.

RUSLI, Mohd Hazmi Bin Mohd (2021). The Straits of Malacca and Singapore: Maritime Conduits of Global Importance. *Research in World Economy*, Vol. 12, s. 123–131.

RYAN, Seow Kin Zane (2023). *Malaysia: Securing sovereignty in the South China Sea through ASEAN centrality*. *Yale Journal of International Affairs*, 15. 5. 2023, (<https://www.yalejournal.org/publications/malaysia-securing-sovereignty-in-the-south-china-sea-through-asean-centrality>, 20. 4. 2024).

SACKS, Benjamin (2022). *The Political Geography of the South China Sea Disputes*. *RAND Corporation*, s. 1–32.

SARI, Mira Nofrika (2023). *Indonesian Geostrategy On International Maritime Transportation In The Malacca Strait*. *International Journal of Progressive Sciences and Technologies*, Vol. 37 (2), s. 372–381.

SCOTT, David (2022). *Indo-Pacific Strategies for Singapore and Taiwan*. *Journal of Indo-Pacific Affairs*, s. 84–99.

SEA-SEEK (2023). *Strait of Malacca (East)* (Ebook: [sea-seek.com](http://sea-seek.com)).

SHIPA FREIGHT (2021). *Largest Ports in the World*. 4. 4. 2021, (<https://www.shipafreight.com/knowledge-series/largest-ports-in-the-world/>, 20. 4. 2024).

SHIRA, Dezan (2017). *Kra Canal Project Revisited As Part Of China's Maritime Silk Road*. *ASEAN Briefing*, 11. 9. 2017, (<https://www.aseanbriefing.com/news/kra-canal-project-revisited-part-chinas-maritime-silk-road/>, 20. 4. 2024).

STEPANOV, Alexei (2022). *US Policy towards Southeast Asia: from Barack Obama to Joe Biden*. *Herald of the Russian Academy of Sciences*, Vol. 92, s. 1473–1478.

STOREY, Ian (2008). “Securing Southeast Asia's Sea Lanes: A Work in Progress”. *Asia Policy*, Vol. 6, s. 128–95.

STOREY, Ian (2019). *Thailand's Perennial Kra Canal Project: Pros, Cons and Potential Game Changers*. *ISEAS*, s. 1–8.

STROMSETH, Jonathan (2019). The Testing Ground: China's Rising Influence In Southeast Asia And Regional Responses. *The Brookings Institution*, s. 1–12.

TEOH, Shannon (2016). *Malacca harbour plan raises questions about China's strategic aims*. The Straits Times, 14. 11. 2016, (<https://www.straitstimes.com/asia/se-asia/malacca-harbour-plan-raises-questions-about-chinas-strategic-aims?close=true>, 20. 4. 2024).

THIA-ENG, Chua (2000). The Malacca Straits. *Marine Pollution Bulletin*, Vol. 41, s. 160–178.

TRAN, Xuan Hiep – NGUEYEN, Tuan Binh (2020). The Strait Of Malacca (Malaysia) With Its Role In The Network Of Maritime Trade In Asia And East – West Cultural Exchange In The Middle Ages. *Palarch's Journal Of Archaeology Of Egypt / Egyptology*, Vol. 17 (4), s. 84–92.

TUNNIGLEY, James (2017). *Special Report: Can China overcome the Malacca Dilemma through OBOR and CPEC?*. Global risk insight, 8. 3. 2017, (<https://globalriskinsights.com/2017/03/china-overcome-malacca-dilemma-obor-cpec/>, 20. 4. 2024).

UMAR, Ahmad Rizky Mardhatillah (2023). *What is Indonesia's vision for the international order?*. Chatham House, 24. 7. 2023, (<https://www.chathamhouse.org/2023/07/what-indonesias-vision-international-order>, 20. 4. 2024).

UNCTAD (nedatováno). Review of Maritime Transport 2023. *OSN* (<https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2023>, 20. 4. 2024).

UY, Anne – ESPAÑA, Joshua Bernard (2020). *Examining Malaysia's Evolving Policy toward the South China Sea*. Geopoliticalmonitor, 23. 9. 2020, (<https://www.geopoliticalmonitor.com/examining-malaysias-evolving-policy-toward-the-south-china-sea/>, 20. 4. 2024).

VISWAPRAMOD, C (2022). *The Malacca Dilemma – Prospects and Concerns for the Geopolitics of Asian Waters*. Samvada World, 3. 8. 2022, (<https://samvadaworld.com/featured/the-malacca-dilemma-prospects-and-concerns-for-the-geopolitics-of-asian-waters/>, 20. 4. 2024).

WANG, Xue – DU, Debin – PENG, Yan (2024). Assessing the Importance of the Marine Chokepoint: Evidence from Tracking the Global Marine Traffic. *Sustainability*, s. 1–17.

WIKIMEDIA (nedatováno). *Territorial claims in the South China Sea*. ([https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/5/5d/South\\_China\\_Sea\\_claims\\_map.svg](https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/5/5d/South_China_Sea_claims_map.svg), 20. 4. 2024).

ZAHRA, Ahmed (2023). *10 Things About Malacca Strait You Might Not Know*. Marine Insight, 22. 2. 2023, (<https://www.marineinsight.com/environment/malacca-strait/>, 20. 4. 2024).

ZHANG, Yilun (2023). *Maritime Affairs Program (MAP) Handbill Spotlight*. ICAS, 28. 3. 2023, (<https://chinaus-icas.org/research/map-spotlight-strait-of-malacca/>, 20. 4. 2024).

ZHONG, Yu (2016). The Importance of the Malacca Dilemma in the Belt and Road Initiative. *Journal of Policy Science*, Vol. 10, s. 85–109.

ZULKIFLI, Noraini (2016). China, USA and India in the Straits of Malacca: the significance toward Japan. *International Research Journal of Social Sciences*, s. 419–448.

## 8. Resumé

The thesis analyses the geopolitical importance of the Strait of Malacca at the level of regional and global stakeholders and what projects can reduce the importance of the Strait of Malacca. The Malacca Strait is vulnerable to potential disruption of maritime traffic due to its geographical character, and therefore concerns about how to proceed in such a case are understandable. The states lying directly along the coast of the Strait of Malacca not only have to guard the maritime route in a coordinated manner, but also to cope with the ambitions of global stakeholders to increase their influence in the region. In general, Southeast Asian states assert the right of sovereignty and are very active in countering the presence of global stakeholders in the region. However, security risks in the form of potential terrorist attacks and the presence of pirates have also prompted these states to forge close relations with global actors such as China and the US. Malaysia, Singapore and Indonesia are identified as regional states within the thesis.

The geopolitical importance of the Strait of Malacca can be observed over several centuries, when its geographical specificities have attracted the attention of a large number of stakeholders. The Strait of Malacca has been fought over by Arab trading and European powers during the colonial period. The area was one of the key points for strengthening influence in Southeast Asia and served as a gateway for further trade with East Asia. It is therefore understandable that the Strait of Malacca also occupies an important position in the current international system. As there have been no geographical changes in the area and the Strait can still be used as in the past, its classification as a chokepoint is still valid today.

The main importance of the Strait of Malacca today is in balancing the influence of the various actors in the area, with the US, China and India currently clashing. The unifying element of their activities is the preservation of free passage through the Strait, because, despite differing views, the economic costs to all actors

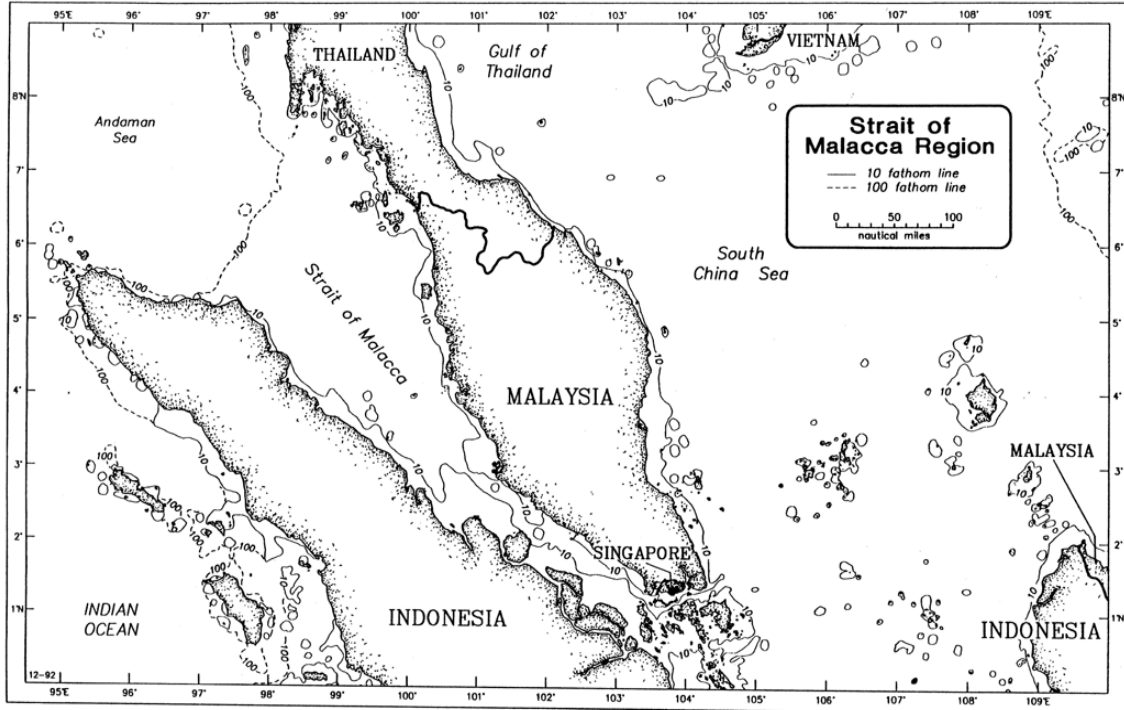


would increase in the event of impassability. The actors work together to ensure security, whether it is piracy or threats of terrorist attacks.

The Strait of Malacca is not the only possible transit route from the Pacific to the Indian Ocean. There are several other straits in the region that also meet these conditions (the Sunda and Lombok straits), but their negative aspects must be taken into account. In particular, the financial and time costs that would be incurred if they were used instead of the Strait of Malacca. The creation of a Thai canal through the neck of the Kra has been considered for several centuries. This project would omit the Strait of Malacca altogether and would not require the complex combination of transport and transshipment of goods. There is also the possibility of using land infrastructure, a combination of road, rail, oil and gas pipelines. China is the most committed in this direction, supporting such projects in many Asian countries under its Belt and Road Initiative. Climate change is opening up the possibility of using the Arctic Ocean to link East Asia with northern or western Europe. Both investment in new infrastructure and the use of new shipping routes can lead to a reduction in the impact of the Malacca Strait.

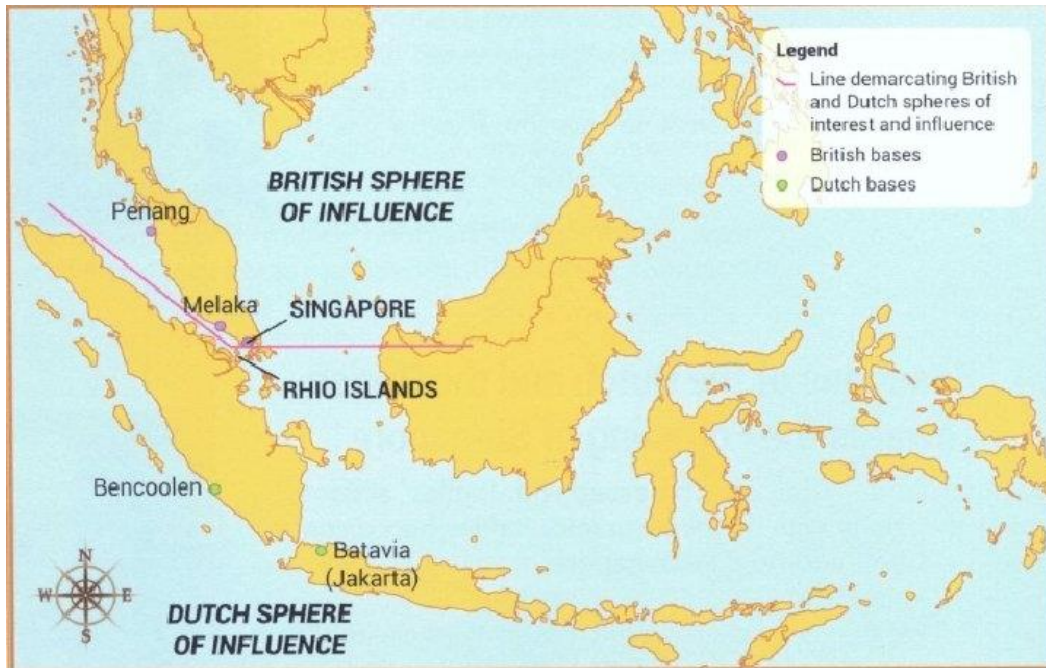
## 9. Seznam příloh

### Příloha č. 1.:



(International Institute for Law of the Sea Studies 2021: *Navigational Regimes of Particular Straits, Malacca and Singapore case study*, IILSS. Dostupné na: <https://iilss.net/navigational-regimes-of-particular-straits-malacca-and-singapore-case-study/>, 20. 1. 2024).

## Příloha č.2.:



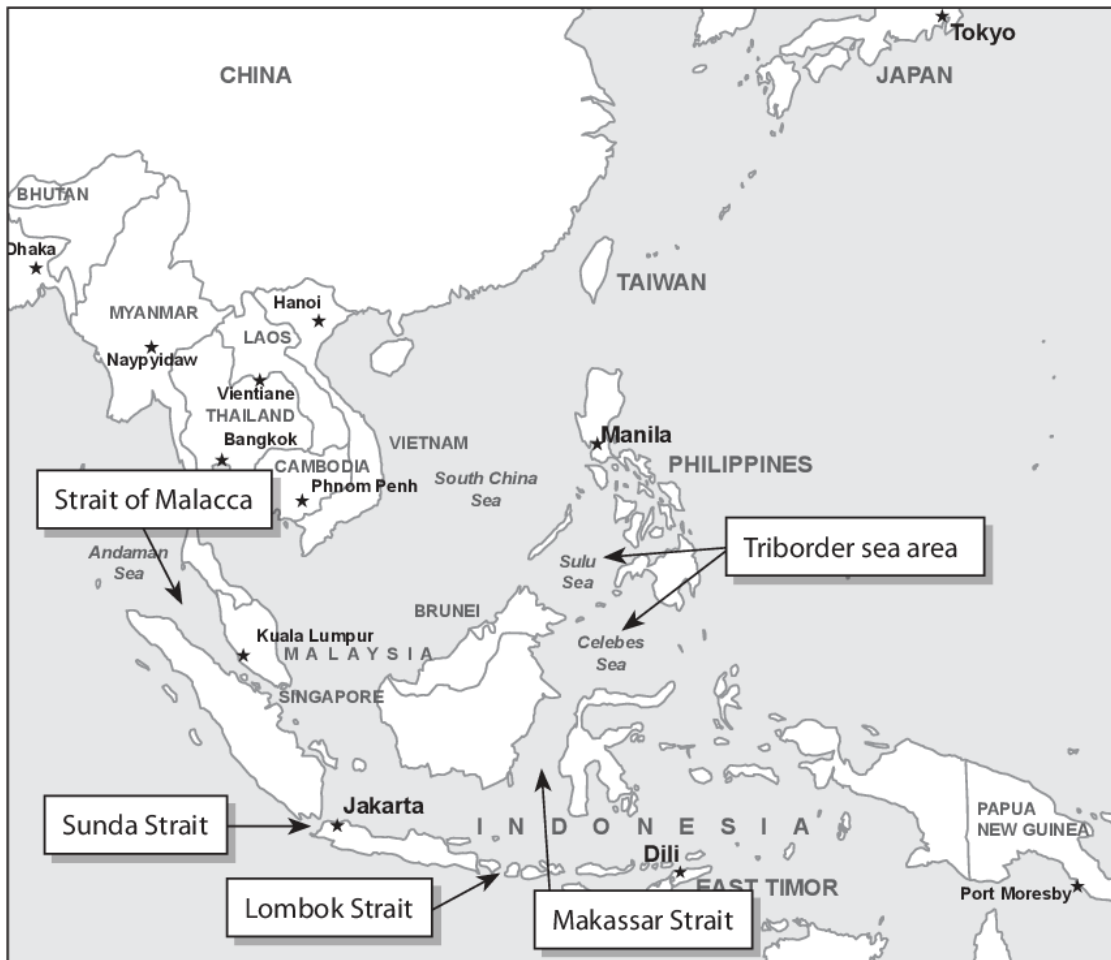
(Columnist 2022: *Revanchism in Southeast Asia: A Clear and Present Danger to Singapore*, Kuanyewism. Dostupné na: <https://kuanyewism.com/2022/06/revanchism-in-southeast-asia-a-clear-and-present-danger-to-singapore/>, 23. 1. 2024).

**Příloha č. 3.:**



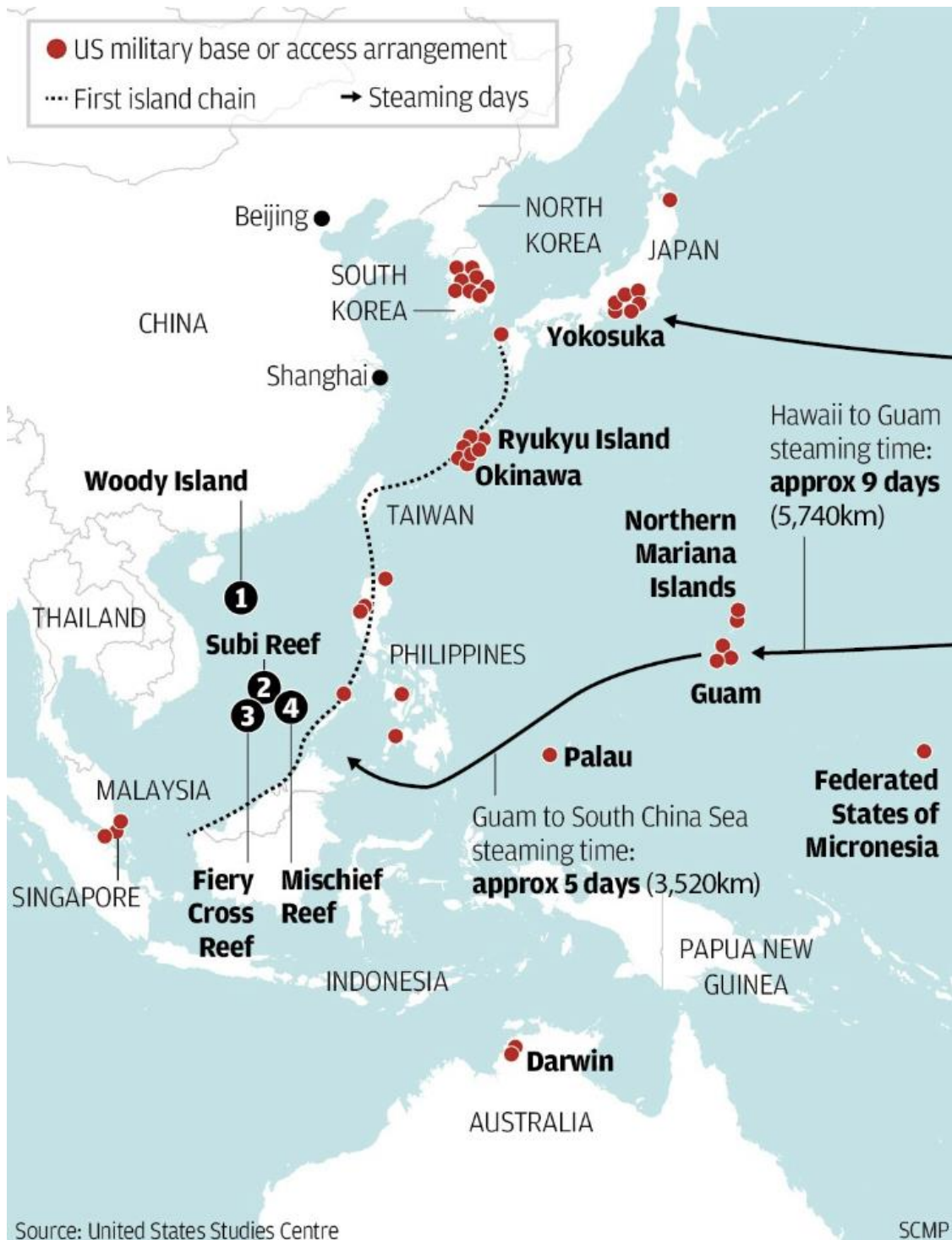
(Wikimedia, nedatováno: *Territorial claims in the South China Sea*. Dostupné na: [https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/5/5d/South\\_China\\_Sea\\_claims\\_map.svg](https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/5/5d/South_China_Sea_claims_map.svg), 17. 3. 2024).

#### Příloha č. 4.:



(Storey, Ian 2008: *Securing Southeast Asia's Sea Lanes: A Work in Progress*, Asia Policy. Dostupné na: <https://www.semanticscholar.org/paper/Securing-Southeast-Asia's-Sea-Lanes%3A-A-Work-in-Storey/2160dcb1cbee14cdb7fdc0d6299407a689060774>, 23. 3. 2024).

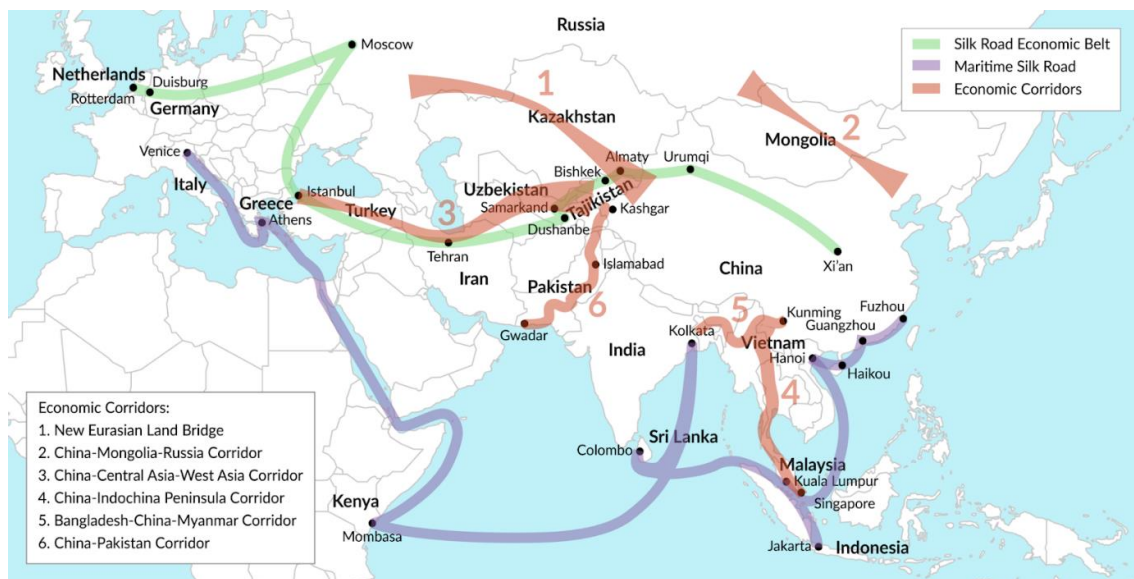
**Příloha č. 5.:**



(Robles Alan - Sim, Dewey 2020: *In a US-China war, whose side is Southeast Asia on? Philippines, Singapore and Malaysia ponder the unthinkable*, South China Morning Post. Dostupné na: <https://www.scmp.com/week-asia/politics/article/3101977/us-china-war-whose-side-southeast-asia->

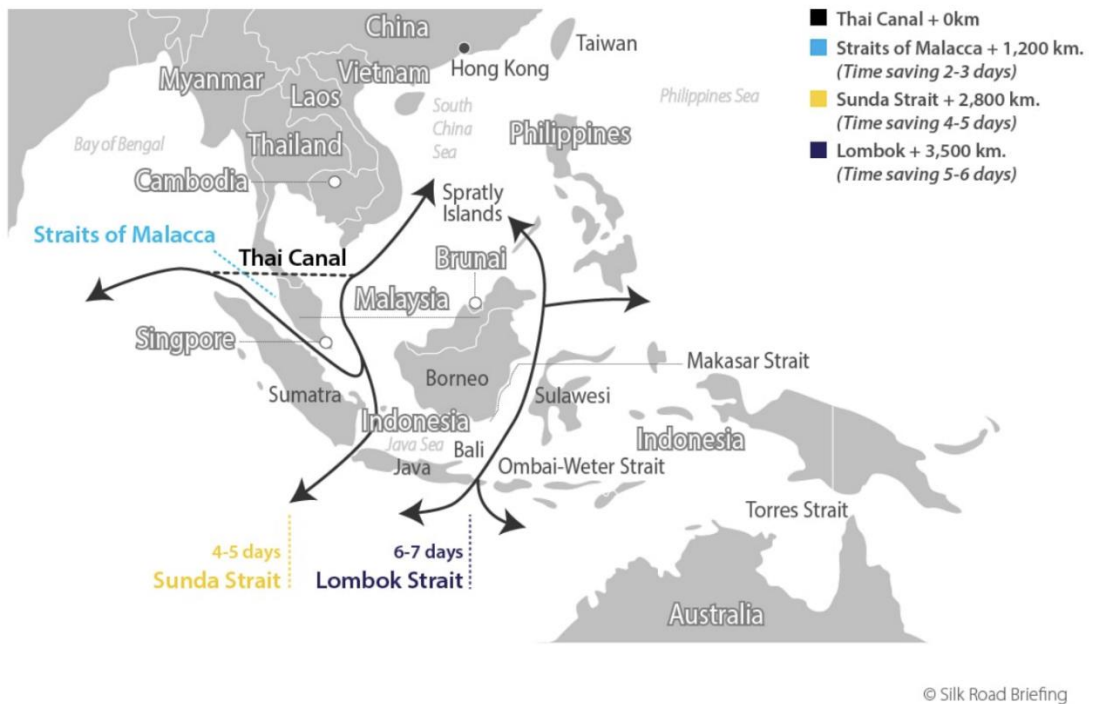
philippines-singapore-  
and?campaign=3101977&module=perpetual\_scroll\_0&pgtype=article, 23. 3.  
2024).

### Příloha č. 6.:



(Chaudhuri, Primit Pal 2019: *India nudges China toward Belt and Road changes*, Geopolitical Intelligence Services AG. Dostupné na: <https://www.gisreportsonline.com/r/belt-road-initiative-dangers/>, 23. 3. 2024).

## Příloha č. 7.:



(Shira, Dezan 2017: *Kra Canal Project Revisited As Part Of China's Maritime Silk Road*, ASEAN Briefing. Dostupné na: <https://www.aseanbriefing.com/news/kra-canal-project-revisited-part-chinas-maritime-silk-road/>, 23. 3. 2024).



**Příloha č. 8.:**



(Deutsche Welle 2012: *China traverses the Arctic*, Deutsche Welle. Dostupné na: <https://www.dw.com/en/chinese-vessel-traverses-arctic-ocean-for-first-time/a-16176136>, 23. 3. 2024).