

OBSAH:

1 ÚVOD.....	6
2 MALACKÁ ÚŽINA - GEOPOLITICKÝ ŠKRTÍCÍ BOD.....	7
2. 1 Námořní doprava.....	9
2. 2 Mořské právo.....	10
2. 3 Přístavy.....	12
3 MALACKÁ ÚŽINA.....	14
3. 1 Geografické vymezení Malacké úžiny.....	16
3. 2 Politické a vojenské aspekty oblasti.....	16
3. 3 Ekonomické aspekty oblasti.....	18
3. 4 Ekologická situace v oblasti	20
4 LOKÁLNÍ DIMENZE MALACKÉ ÚŽINY.....	22
4. 1 Vývoj spolupráce.....	25
4. 2 Ekonomický potenciál oblasti.....	27
4. 2. 1 Malajsie.....	28
4. 2. 2 Indonésie.....	28
4. 2. 3 Singapur.....	29
4. 3 Přístup přímořských států Malacké úžiny vzhledem k jejímu zabezpečení.....	29
5 GLOBÁLNÍ DIMENZE MALACKÉ ÚŽINY.....	33
5. 1 Vymezení asijsko – pacifického regionu.....	34
5. 2 Mezinárodní spolupráce.....	35
5. 3 Ekonomický potenciál oblasti.....	36
5. 3. 1 Čína.....	36
5. 3. 2 Spojené státy Americké.....	37
5. 3. 3 Japonsko.....	37

5. 3. 4 Indie.....	37
6 ZÁVĚR.....	40
7 SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY A PRAMENŮ.....	43
8 RESUMÉ.....	52
9 PŘÍLOHY.....	53

1 ÚVOD

Malacká úžina má důležitou úlohu v celém mezinárodním systému. Důvod jejího privilegovaného postavení spočívá v kombinaci geografických, politických, hospodářských a vojenských faktorů. Geografické umístění Malacké úžiny, leží mezi Indickým a Tichým oceánem, zaručuje Malacké úžině nepostradatelnou roli zejména v mezinárodním obchodě. Úžinou putuje téměř polovina ropného dovozu z Blízkého východu do Asie, konkrétně Japonska, Číny, Jižní Koreji a několika dalších členských států Sdružení zemí jihovýchodní Asie (dále jen ASEAN). Podle agentury US EIA¹ denně prochází úžinou celkem 11 milionů barelů ropy, a dá se očekávat, že při současném trendu rozvoje asijských států se zvýší spotřeba ropy o 3 % v horizontu několika let. Jednu třetinu tohoto zvýšení přitom představuje pouze Čína. Hospodářský význam Malacké úžiny tak nadále bude stoupat. Na druhou stranu právě její strategická poloha nahrává četnosti cílů pirátských a teroristických útoků. Při případném útoku pirátů by došlo k narušení průběhu mezinárodního obchodu. Následné dopady by zasáhly nejen globální ekonomiku, ale i mezinárodní vztahy (Kovácz: 2005, 1).

Téma Malacké úžiny v mezinárodních vztazích mě zaujalo – kromě výše uvedeného – též svojí geografickou atraktivitou. Cílem mé práce bylo vytvoření uceleného a srozumitelného výkladu politického vývoje asijsko-pacifického regionu a ekonomické analýzy států využívajících Malackou úžinu v posledních několika letech. Jak je z mého studijního zaměření a z tématu práce patrné, k pochopení významu Malacké úžiny na ni budu pohlížet z její politicko – ekonomické perspektivy. Zároveň jsem si položila dvě výzkumné otázky:

1. Jaké výhody a nevýhody plynou pro státy geograficky vázané na Malackou úžinu?
2. Do jaké míry ovlivňuje Malacká úžina ekonomiku asijsko-pacifického regionu konkrétně Číny, Spojených států amerických, Japonska a Indie?

¹ US EIA – US Energy Information Administration

Otázky byly položeny tak, abych vyjádřila význam Malacké úžiny v mezinárodních vztazích tím, že jsem na ni pohlížela celkem ve dvou dimenzích tj. lokální a globální. Do lokální dimenze Malacké úžiny jsem zahrnula státy, které jsou na ni geograficky vázané tj. Malajsii, Indonésii a Singapur. Jedná se o tzv. přímořské státy a Malacká úžina se nachází v jejich teritoriálních vodách. Do globální dimenze jsem zahrnula státy asijsko-pacifického regionu na základě jejich ekonomické závislosti a investic v Malacké úžině. Jedná se zejména o Čínu, USA, Japonsko a Indii tj. státy, které se řadí mezi tzv. hlavní uživatelé úžiny.

Práce má včetně úvodu a závěru celkem čtyři kapitoly. Zároveň je členěna na několik podkapitol. V úvodní kapitole jsem nastínila hlavní problematiku práce a položila jsem si dvě výzkumné otázky.

Druhá kapitola obsahuje tři podkapitoly, které jsou věnované námořní dopravě, mořskému právu a přístavům. Námořní dopravu a s tím tak regulující mořské právo – konkrétně právu pokojného proplutí, jsem zařadila do své práce z důvodu umístění Malacké úžiny v teritoriálních vodách jejich tří přímořských států – Malajsie, Indonésie a Singapuru.

Třetí kapitola se skládá celkem ze čtyř částí. V první části jsem Malackou úžinu geograficky vymezila. V každé následující části jsem se pak věnovala jinému aspektu, který Malackou úžinu ovlivňuje. Jedná se o politicko-vojenské aspekty oblasti Malacké úžiny, ekonomické zisky plynoucí z využívání Malacké úžiny a v neposlední řadě jsem analyzovala ekologickou situaci dané oblasti, která je na základě provedených průzkumů přímo úměrná se stále vzrůstající frekvencí námořní dopravy.

Čtvrtá a pátá kapitola se zabývá lokální a globální dimenzí Malacké úžiny. Tvoří stěžejní část práce a předchází jí část teoretická. Čtvrtá kapitola má celkem pět podkapitol. První z nich se zabývá vývojem spolupráce přímořských států Malacké úžiny. Následující, druhá podkapitola, se věnuje ekonomickému potenciálu oblasti, neboli tzv. trojúhelníku SIJORI, který je vymezen třemi zeměmi ASEANu tj. Malajsií,

Indonésií a Singapurem. Další tři podkapitoly se soustředí na jednotlivé státy sdružující se kolem Malacké úžiny a to se zřetelem na jejich ekonomické zisky, které jim plynou z geografické polohy vázané na Malackou úžinu. V závěru této kapitoly jsem se zabývala mírou iniciativy zmíněných států vzhledem k zabezpečení úžiny.

Pátá kapitola má též pět podkapitol. V první části kapitoly jsem vymezila asijsko-pacifický region. Následně jsem se zaměřila na mezinárodní spolupráci v rámci ochrany Malacké úžiny, konkrétně na dvě mezinárodní organizace - FPDA a ReCAAP. Třetí část práce se soustředí na ekonomický potenciál asijsko-pacifického regionu, který je zde reprezentován ekonomickým mezinárodním forem neboli asijsko-pacifickou ekonomickou spoluprací (dále jen APEC). Součástí této části jsou celkem čtyři menší podkapitoly, které se věnují čtyřem státům asijsko-pacifického regionu a zároveň členům APECu - Číně, USA, Japonsku a Indii. V závěru poslední podkapitoly jsem se pak věnovala spolupráci zmíněných států v boji proti pirátství a terorismu.

Samotný závěr mé bakalářské práce pak již patří odpovědím na výzkumné otázky, které jsem si v úvodu práce položila a ke kterým jsem v průběhu psaní této práce došla. V příloze, která je též součástí této práce jsem pro lepší vizuální představu vložila mapy Malacké úžiny na které jsem průběžně v celé práci odkazovala.

Na závěr bych se ráda vyjádřila k literatuře, která mi byla k dispozici při psaní této práce. Zhodnotila bych ji následovně: tematika Malacké úžiny je pravděpodobně pro české akademické prostředí ne příliš zajímavá. Nepodařilo se mi totiž nalézt žádnou odbornou publikaci či studii, věnující se problematice Malacké úžiny z pohledu politicko-ekonomických vztahů. Důvody této neatraktivnosti Malacké úžiny mi nejsou známy, ale trůfám si tento nezájem přisoudit geografické vzdálenosti Malacké úžiny od České republiky. Na rozdíl od českého prostředí jsem ovšem našla v zahraniční odborné literatuře více než dvě desítky studií zabývajících se aspekty právního postavení, životního prostředí, strategického významu a kontroly Malacké úžiny.

Zdroje, které byly v práci použity, jsem rozdělila do tří skupin, a to na: .

1. Prameny tj. záznamy z mezinárodních, ale i regionálních konferencí, zabývajících se Malackou úžinou

2. Internetové zdroje

3. Literatura

Téměř veškeré v práci použité relevantní informace jsou dostupné pouze v elektronické podobě. Některé informace byly pro mne nedosažitelné, protože byly k dispozici pouze v jazyce mně nesrozumitelném. Tuto skutečnost považuji za velice limitující při zpracování bakalářské práci na téma Malacké úžina v mezinárodních vztazích.

2 MALACKÁ ÚŽINA - GEOPOLITICKÝ ŠKRTÍCÍ BOD

Strategický význam Malacké úžiny spočívá v kombinaci geopolitických, vojenských a hospodářských faktorů, které se v místě úžiny slučují. Tento její strategický význam jí řadí mezi tzv. škrťící body neboli „chokepoints“ . Škrťícím bodem je označena každá zúžená oblast – úžina, průliv či průplav s určitou frekvencí námořní dopravy, jenž svým geografickým umístěním ovlivňuje mezinárodní dění. Jakýkoliv menší útok na škrťící bod by tak způsobil silný politický a ekonomický otřes (*příloha číslo 1*).² Kromě Malacké úžiny se mezi škrťící body dále řadí: Hormuzský průliv, Suezský průplav, Gibraltarský průplav, Bospor a Dardanely, Panamský průplav a Bab el Mandeb.³ Hormuzský průliv společně s Malacká úžina se řadí co se týče strategického umístění mezi dva nejvýznamnější škrťící body. Většina těchto zúžených oblastí neboli škrťících bodů je, jak jsem se již zmínila, velice zranitelná a pouze omezeně využitelná.⁴ Tato skutečnost je dána zejména následujícími důvody:

- bezpečnostními opatřeními
- fyzicko-geografickými omezeními

Bezpečnostními opatřeními v Malacké úžině se budu podrobněji zabývat v kapitole 4. 3 a 5. 4

Mezi fyzicko-geografickými omezeními patří například:

² Dostupné na: http://www.foreignpolicy.com/articles/2006/05/07/the_list_the_five_top_global_choke_points. 17. 7. 2013.

³ Dostupné na: <http://geography.about.com/library/weekly/aa052597.htm>. 17. 7. 2013.

⁴ Dostupné na: <http://www.eia.gov/countries/regions-topics.cfm?fips=wotc&trk=p3>. 18. 7. 2013.

- šířka některých průlivů, která omezí dopravu na jednostranný provoz (např. Bospor a Dardanely).
- nedostatečná hloubka některých průlivů, která znemožní lodím s větším ponorem jejich proplutí, a ty pak musí volit alternativní cesty (např. Panamský průplav, Suezský průplav a Bospor a Dardanely).
- uzavření námořní cesty na několik týdnů či měsíců z důvodu nepříznivého počasí, směru větru i tropických bouří (Waisová a kol.: 2007, 72 - 73).

Malacká úžina na jihu dosahuje délky pouze 65 km a hloubky od 37 - 27 metrů, to znamená, že fyzicko-geografickým limitem Malacké úžiny je jak její šířka tak její hloubka.⁵

Škrťící body jsou důležitou součástí globální energetické bezpečnosti díky vysokému objemu ropy, která je transportovaná skrz úžiny. V roce 2011 celková světová produkce ropy dosáhla 87 mil. barelů denně. Více než polovina byla dopravena ropnými tankery. Mezinárodní trh s energií je tak závislý na fungující námořní dopravě a zabezpečených škrťících bodů.⁶

Malacká úžina slouží jaké hlavní obchodní trasa pro přepravu ropy. Přerušení dodávek ropy při zablokování Malacké úžiny by se výrazně promítlo do ceny ropy. Ropa tvoří 90 % veškerých toků, které prochází Malackou úžinou, přičemž zbytek tvoří ropné produkty.⁷ Pouze Malackou úžinou prochází denně více jak 11 mil. barelů denně. Dalšími škrťícími body, které významně ovlivňují obchod s ropou a ropnými produkty, patří průliv Bab el- Mandab, kterým projde celkem 3 mil. barelů denně, Bospor a Dardanely s 3,1mil. barelů denně, Hormuzský průliv s 17mil. barelů denně či Suezský průplav s 0,5 mil. barelů denně. (Waisová a kol.: 2007, 72 - 73)

Autor Alfred Thayer Mahan považoval škrťící body za natolik klíčová místa, že pouze jejich kontrolou může daný stát ovládnout celý region. Malacká úžina by se tak stala potenciálním klíčem k ovládnutí Asie, a tím tak dynamicky se rozvíjejících

⁵ Dostupné na: <http://www.sea-see.com/?geo=2881>. 15. 7. 2013.

⁶ Dostupné na: <http://www.eia.gov/countries/regions-topics.cfm?fips=wotc&trk=p3>. 18. 7. 2013.

⁷ Dostupné na: <http://www.eia.gov/countries/regions-topics.cfm?fips=wotc&trk=p3>. 18. 7. 2013.

asijských trhů.⁸ V kapitole 3. 2 se následně zaměřím na aktéry, kteří se tohoto mocenského boje účastní a pokusím se nalézt důvody, které je vedou k těmto krokům.

2. 1 Námořní doprava

V současné době se téměř 90 % veškeré mezinárodní přepravy uskutečňuje po moři. Téměř 70 % z toho tvoří ropa, železné rudy, uhlí a obilí (Hrala: 2005, 102).

Tento systematický rozvoj námořní nákladní dopravy je způsoben několika důvody a to především:

- zvýšením požadavků na dodávku energie (zejména pak v zemích jako je Severní Amerika, Evropa, Čína a Japonsko)
- globalizací
- technickým zdokonalením lodí, ale i přepravních terminálů
- ekonomickým úsporám tj. nízkým nákladům na přepravu zboží⁹

Technické zdokonalení lodí tj. především modernizace námořní přepravy, představuje materiální předpoklady pro rychlejší přepravu mezi geograficky vzdálenými oblastmi, čímž se snižuje i ekonomická vzdálenost mezi nimi. Rozmístění námořní dopravy, průběh tras, objem proudů a na nich i koncentrace obratu v přístavech jsou pouze výsledkem potřeb světového hospodářství (Skokan: 1988, 136).

Zvýšení hospodárnosti provozu souvisí s neustále rostoucí tonáží (objem zboží), která se od roku 1969 zvýšila téměř čtyřnásobně. Rostoucí tonáž lodí se pak následně promítá do geografii námořní dopravy. Dochází k tomu např. tím, že lodím s hlubokým ponorem se znemožňuje proplutí některými průlivy či průplavy a ti pak

⁸ Dostupné na: <http://www.globalpolitics.cz/clanky/vliv-dila-alfreda-thayera-mahana-na-zahranicni-politiku-usa-na-prelomu-devatenacteho-a-dvacateho-stoleti>. 17. 7. 2013.

⁹ Dostupné na: <http://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch3en/conc3en/ch3c4en.html>. 18. 7. 2013

musí hledat nové, alternativní trasy (Skokan: 1988, 136). Přírodní podmínky, tak stále působí nepříznivě na provoz, plynulost a bezpečnost námořní dopravy (Hrala: 2005, 103).

V současné době se k námořní přepravě zboží a surovin používají plavidla nejrůznějších rozměrů a typů. Světová obchodní flotila disponuje více než 46 tisíci nákladními plavidly s tonáží přesahující 597mil. tun. Malackou úžinou se ze všech komodit dopravuje nejvíce ropa. Pro přepravu ropy a zemního plynu se využívá pěti tříd tankerů, které jsou odlišeny svojí velikostí - Coastal Tanker (205 metrů), Aframax (245 metrů), Suez- Max (285 metrů), VLCC/ Very Large Crude-Oil Carrier (350 metrů) a ULCC/ Ultra Large Crude Carrier (415 metrů). Nosnost se pohybuje od 50 tisíc tun až k 400 tisícům tun. Plně naložený supertanker potřebuje 15 minut a 3 km na to, aby se zcela zastavil. Pro otočení o 180 stupňů pak kruh o průměru 2km (Waisová a kol.: 2007, 72 - 73).

V letech 2000 až 2010 počet obchodních lodí nad 300 BRT projíždějících Malackou úžinou vzrostl téměř o 37 %. LNG / LPG tankery využívající úžinu registrovaly zvýšení o 26 %, zatímco kontejnery a nákladní lodě navýšily využívání úžiny až o 41 %. Tato čísla ještě nezahrnují vzájemnou dopravní komunikaci a další typy plavidel, plujících skrz úžinu.¹⁰ Většina lodí využívajících úžinu plují pod vlajkou Panamy i Libérie (Capon: 1988, 122 - 124).

Jak je z výše uvedených informací zřejmé, námořní doprava vzhledem k určitým aspektům bude hrát v budoucnu mimořádně důležitou roli. Toto navýšení pak následně bude ovlivňovat význam schopnosti či neschopnosti států ovládat průlivy či průplavy (Waisová a kol.: 2007, 64 - 66).

2. 2 Mořské právo

Úmluva OSN o mořském právu neboli ústava pro veškerá světová moře a oceány představuje jednu z nejucelenějších nástrojů mezinárodního práva. Dokument je

¹⁰ Dostupné na: <http://www.mima.gov.my/index.php/research-centeres/som.17>. 11. 2012.

tvoreň celkem 320 články a 9 doplňky. Stanovuje obecný právní rámeč pro všechny aktivity v oceánech jako je navigace a přelety, průzkumy, těžby nerostů, zachování přírodního bohatství, znečišťování mořského prostředí, rybolovu a lodní přepravy. Dnes je úmluva OSN považovaná za všeobecnou uznávanou skutečností. Její široká legitimita je založena na jejím takřka všeobecném uznání, jelikož k ní již přistoupilo více než 140 států a další státy jsou ve stádiu procesu ratifikace.¹¹

Nicméně, než stanovené zásady využívání moří a oceánů dostaly psanou formu, prošly dlouhým vývojem. Rozhodující vliv na jejich utváření měly velké námořní mocnosti, které též rozhodly o vymezení tzv. teritoriálních vod, které vymezovaly pás přičleňovaný k příslušnému státu. Tyto práva byla kodifikovaná již v roce 1958. Nicméně ke komplexní úpravě mořského práva došlo až v roce 1982 a to již zmíněnou *Úmluvou OSN o mořském právu*.¹² Kompletní znění práva pokojného proplutí jsem zařadila do této práce z toho důvodu, že se jedná o jeden z mála limitujících prvků přímořských států Malacké úžiny, který musí tyto státy respektovat .

Čl. 17 Právo pokojného proplutí¹³

Lodě všech států, ať pobřežních nebo vnitrozemských, mají právo pokojného proplutí pobřežním mořem v souladu s touto Úmluvou.

Čl. 19 Pojem pokojného proplutí

1. Proplutí je pokojné, pokud neohrožuje mír, veřejný pořádek nebo bezpečnost pobřežního státu. Takové proplutí probíhá v souladu s touto Úmluvou a s jinými pravidly mezinárodního práva.

2. Proplutí cizí lodi se považuje za ohrožující mír, veřejný pořádek nebo bezpečnost pobřežního státu, zahrnuje-li v pobřežním moři některou z těchto činností.

¹¹ Dostupné na: <http://www.osn.cz/mezinardni-pravo/?kap=66>. 18. 7. 2013.

¹² Dostupné na: http://www.herber.webz.cz/www_ocean/11-pravo.html. 18. 7. 2013.

¹³ Dostupné na: <http://www.windsea.cz/public/Image/sekce-tyt-117/umluva-osn-o-morskem-pravu.pdf>. 12. 12. 2012.

- (a) jakoukoli hrozbu silou nebo použitím síly proti svrchovanosti, územní celistvosti nebo politické nezávislosti pobřežního státu nebo jakýmkoli jiným způsobem porušující zásady mezinárodního práva zakotvené v Chartě OSN*
- (b) jakékoli cvičení nebo výcvik se zbraněmi všeho druhu*
- (c) jakoukoli činnost zaměřenou na shromažďování informací k újmě obrany nebo bezpečnosti pobřežního státu*
- (d) jakoukoli propagandu zaměřenou na působení na obranu nebo bezpečnost pobřežního státu*
- (e) vypuštění, přistávání nebo braní na palubu jakýchkoli letadel*
- (f) vypuštění, přistávání nebo braní na palubu jakéhokoli vojenského zařízení*
- (g) nalodování nebo vylodování jakéhokoli zboží, měny, nebo osoby v rozporu s celními, finančními, přistěhovaleckými nebo zdravotnickými právními předpisy pobřežního státu*
- (h) jakýkoli čin úmyslného a závažného znečištění, který je v rozporu s touto Úmluvou*
- (i) jakoukoli rybolovnou činnost*
- (j) provádění jakékoli výzkumné nebo průzkumné činnosti*
- (k) jakýkoli čin zaměřený na zasahování do kterýchkoli spojových systémů nebo jiných zařízení pobřežního státu*
- (l) jakoukoli činnost, která nemá přímý vztah k proplutí.*

2. 3 Přístavy

Klíčové postavení v systému námořní dopravní přepravy mají přístavy, které představují tzv. „výchozí“ a „koncové“ uzly hlavních proudů námořní přepravy (Hrala, 2005: 102- 103). Na světě existuje celkem 10 000 přístavů, z toho pouze 2 200 z nich funguje s mezinárodní přepravou. Přístavů s obratem nad 100 mil. tun je 10 a nad 50 mil. tun je 30. Pouze 20 přístavů může přijmout lodě o DWT 150 tisíc a více (Hrala: 2005, 15 - 22).

Velikost a struktura obratu přístavů závisí na charakteru a struktuře hospodářství dané oblasti. Z hlediska přepravní funkce se přístavy dělí na přístavy vývozní,

dovozní a smíšené. Přes 30 % obratu námořní přepravy je soustředěno do přístavů v Evropě. Přibližně stejný podíl je zaznamenán v přístavech Asie (Singapur, Šanghaj), Perském zálivu či Austrálii. Rozvoj přístavů v Perském zálivu- především v Saudské Arábii, Iránu, Kuvajtu a Spojených arabských emirátů je spojen s vývozem ropy- přes 1 mil. tun denně (Hrala: 2005, 102 - 103). Na obchodní trase vedoucí skrze úžinu se nacházejí dva přístavy- Melaka a Singapur. I když strategický význam těchto dvou přístavů je odlišný v krátkosti se budu věnovat obou.

Melaka

Přístav Melaka leží na západním pobřeží poloostrovní Malajsie mezi Singapurem a indonéským ostrovem Sumatra. Přístav byl až do roku 1992 spravován přístavem Klang. Na žádost vlády státu Malajsie byl přístav včetně veškerého zařízení privatizován. Přístav je otevřen po celý rok. Pro oceánská a pobřežní plavidla platí pravidlo kotvení mezi 1-1.5 mil od přístavu. Žádná jiná zvláštní pravidla přístav nemá.¹⁴ Maximální možná délka lodí je 170m, ponor 9m s hmotností do 10 000DWT¹⁵.

Singapur

Přístav Singapur se nachází na jižním konci Malajského poloostrova. Přibližně 30km jiho-západně od přístavu Johor v Malajsi. Přístav patří mezi celosvětové centrum námořního obchodu. Přirovnává se ke křižovatce všech námořních spojů. Přibližně 80 % kontejnerů, které přicházejí do přístavu, jsou překládány a rozesílány

¹⁴ Dostupné na: <http://www.portsworld.com/ports/mallacapore.htm>. 22. 11. 2012.

¹⁵ DWT (nosnost lodi)- počet tun potřebných k ponoření plavidla na určitou čáru ponoru (Hrala: 2005, 9).

do jiných přístavů.¹⁶ Přístav je spravován PSA- Port of Singapore Authority.¹⁷ Maximální možná délka lodí je 350m, ponor 22m s hmotností do 565 000DWT.¹⁸

3 MALACKÁ ÚŽINA

3. 1 Geografické vymezení Malacké úžiny

Malacká úžina propojuje Andamské moře nacházející se v Indickém oceánu a Jihočínské moře v Tichém oceánu. Úžina je umístěna u indonéského ostrova Sumatra na západě a jižního pobřeží Thajska a poloostrovní Malajsie na východě. Přímořskými státy Malacké úžiny jsou Malajsie, Indonésie a Singapur (*příloha číslo 2*).

Přesněji je Malacká úžina dle Mezinárodní hydrografické organizace¹⁹ vymezena vzhledem k okolním státům následovně:

Severní část úžiny sahá k jiho-západnímu pobřeží Malajského poloostrova

- Jižní část úžiny sahá k severo-východnímu pobřeží Sumatry až na východ, směrem k oblasti Tanjung Kedab a Klein Karimoen v Indonésii.
- Západní část úžiny sahá k oblasti Pedropuntu v Indonésii, dále k nejsevernější části Sumatry až k nejnižnějšímu bodu ostrova Phuket v Thajsku.

¹⁶ Dostupné na: <http://www.ship-technology.com/projects/portofsingapore/>. 22. 11. 2012.

¹⁷ Dostupné na: <http://www.singaporepsa.com/psapasscentre.php>. 23.11. 2012.

¹⁸ Dostupné na: <http://www.lethagencies.com/port.asp?port=SINGAPSG>. 22. 11. 2012.

¹⁹ Mezinárodní hydrografická organizace (International Hydrographic Organization) je mezinárodní organizace založena v roce 1921 na podporu bezpečnosti plavby a ochrany mořského prostředí sdružující více než 70 států. Hlavním cílem organizace je zajištění jednotnosti námořních map. Tohoto výsledku se organizace snaží dosáhnout prostřednictvím hydrografických průzkumů. Dostupné na: http://www.iho.int/srv1/index.php?option=com_content&view=article&id=298&Itemid=297. 15. 7. 2013.

- Východní část úžiny sahá od nejjižnějšího bodu Malajsie až ke Klein Karimoen v Indonésii²⁰

Informace o rozměrech úžiny, které budou následovat, jsou pouze orientační, jelikož jsem ve spoustě publikací našla rozdíly. V této práci jsem použila rozměry, které se v literatuře nejvíce opakovaly.

Šířka úžiny na jihu dosahuje 65 km. Směrem na sever se úžiny postupně rozšiřuje až do šíře 250 km.²¹ Délka Malacké úžiny je 900 km.²² Úžina na jihu dosahuje hloubky od 37- 27 metrů. Směrem k severo-západu se úžina prohlubuje až k 200 metrů.²³ Ačkoliv jsou hloubky úžiny změřené, informace o hloubkách jsou uváděny většinou orientačně a to z důvodu pohybu písčitého dna mořskými vlnami. Rozdíly hloubek se dokonce pohybují od přibližně 14 metrů až k více jak 100 metrů.²⁴ Informace o hloubkách úžiny jsou zkreslovány přírodními vlivy nikoliv špatnou vyměřovací technikou či lidským pochybením, jak tomu pravděpodobně je, při vyměření šíře a délky Malacké úžiny.

Znát přesné rozměry úžiny, zejména pak její hloubky je důležité hlavně kvůli koordinaci námořní dopravy. Jak jsem již v kapitole 1. 1 zmínila, ne každá úžina je schopna pojmout jakýkoliv druh lodě. Termín Malaccamax, který je spojován s Malackou úžinou, je používán pro označení lodí s největší možnou velikostí (konkrétně 25 metrů), které jsou schopné projed Malackou úžinou. Většina dopravců, se tak podřizuje této normě při výstavbě nových tankerů. Jakákoliv loď, měřící více než je stanovená norma, tak musí využít alternativní trasy, které jsou finančně i časově náročnější.²⁵

²⁰ Dostupné na: http://www.princeton.edu/~achaney/tmve/wiki100k/docs/Strait_of_Malacca.html. 15. 7. 2013.

²¹ Dostupné na: <http://www.britannica.com/EBchecked/topic/359411/Strait-of-Malacca>. 5. 12. 2012.

²² Dostupné na: <http://www.southasiaanalysis.org/paper1033>. 5. 12. 2012.

²³ Dostupné na: <http://www.britannica.com/EBchecked/topic/359411/Strait-of-Malacca>. 5. 12. 2012.

²⁴ Dostupné na: <http://www.sea-seek.com/?geo=2881>. 15. 7. 2013.

²⁵ Dostupné na: <http://www.sea-seek.com/?geo=2881>. 15. 7. 2013.

Malackou úžinu nevymezujeme pouze vzhledem k její velikosti. Ačkoliv je důležité znát její limity tj. břehy, které úžinu ohraničují, a to zejména pak kvůli určení kompetencí správy nad danou úžinou, nedílnou součástí jejího vymezení jsou i její vnitřní prostory. Oblast Malacké úžiny je rozdělena celkem do devíti sektorů (*příloha číslo 3*). Toto vymezení slouží především k možnosti poskytnutí přesných informací lodím projíždějící kritickými místy, které se v úžině vyskytují. K rozdělení Malacké úžiny došlo v roce 1998.²⁶

Sektory Malacké úžiny:

Sektor 1: **Malacká úžina – od Ko Phuket k Pulau Pinang**

Sektor 2: **Malacká úžina – od Tanjung Piandang k Port Klang**

Sektor 3: **Malacká úžina – k Severní pobřeží Sumatry**

Sektor 4: **Malacká úžina – od Tanjung Jambuar k Tanjung Sinaboi**

Sektor 5: **Malacká úžina – od Tanjung Sinaboi k Tanjung Ru k Singapurské úžině**

Sektor 6: **Západního pobřeží Sumatry – od Unjung Raya k Ujung Tuan**

Sektor 7: **Západního pobřeží Sumatry – od Ujung Tuan k Tanjung Balimbingpamaneasa**

Sektor 8: **Východního pobřeží Sumatry – od Selat Bangka k Singapurské úžině**

Sektor 9: **Singapurská úžina a přístupy včetně Singapur, přístavu Keppel a Johor Úžiny.**²⁷

²⁶ Např. nebezpečí pirátských útoků, často se vyskytujících v Phillipově průplavu (*příloha 2*), potopené vraky nebo chybně udávané souřadnice hloubek, a to zejména v severozápadním vjezdu do sektoru 2 či umístění podvodního plynovodu, který se nachází v sektoru 8.

²⁷ Informace o sektorech jsem čerpala z 11. vydání publikace National Geospatial-intelligence agency, vydané v roce 2010 v Marylandu pod záštitou vlády Spojených států Amerických

3. 2 Politické a vojenské aspekty oblasti

Význam Malacké úžiny v její politické perspektivě úzce souvisí s hospodářským potenciálem dané oblasti. Ekonomiky Východní Asie, zejména pak jižní Koreji, Japonska a Číny jsou jedny z nejlépe rozvíjejících ekonomik na světě. Tato skutečnost dává Malacké úžině určitou roli na světovém politickém poli. Z asijsko-pacifického regionu se zde nejlépe angažují politické a vojenské mocnosti jako je Čína, USA i Indie. Jejich zájem o kontrolu úžiny můžeme jednak přisoudit snaze zabránit vzájemnému vzestupu hegemonie v asijském regionu, tak určitým specifickým cílům jednotlivých států (Kovacz: 2005, 14).

Primárním zájmem všech zmíněných států je získat dominantní vliv na asijských trzích. Tohoto cíle dosahují rozdílnými prostředky. Nicméně ať je záměr těchto států jakýkoliv, v každém případě se na všech krocích učiněných v regionu úžiny musí shodnout s vládami přímořských států Malacké úžiny. Do jaké míry jsou ochotny přímořské státy spolupracovat s největšími uživateli úžiny se budu podrobněji zabývat v kapitole 4. 3.

Specifické zájmy států pro kontrolu Malacké úžiny jsou, jak jsem se již zmínila, rozdílné. V krátkosti se bude zabývat některými z nich. Pro Spojené státy americké je kontrola a zajištění jejího bezproblémového chodu, důležitý zejména k udržení stability a vlivu na blízkém východě. Vojenská pomoc by totiž při nutnosti zásahu směřovala na blízký východ právě skrz úžinou z vojenských základen umístěných ve východní Asii konkrétně pak jižní Koreji a Japonsku (Kovacz: 2005, 14).

Existence amerických vojenských základen ve Východní Asii vyvolala obdobnou reakci i u jiných států, ve smyslu vojenské aktivity v regionu a snaze co nejlépe se zapojit do kontroly úžiny. Například Čína instalovala zpravodajské zařízení v Bengálském zálivu a u pobřeží jižní Barmy. Tímto zařízením tak má možnost monitorovat nejen oblast Malacké úžiny, ale svým způsobem i aktivitu USA v

regionu.²⁸ Zájem Číny o Malackou úžinu, tak kromě získání statusu hegemonu asijského regionu, pak spočívá v zajištění klidného průběhu dodávek ropy z blízkého východu. Čínská ekonomiky patří k jedné z nejrychleji rostoucích ekonomik světa. Zároveň se řadí mezi největšího spotřebitele energetických zdrojů. Dá se proto očekávat, že s rostoucí expanzí výrobků se budou též zvyšovat nároky na dodávky ropy.²⁹ Jakýkoliv problém, který by v Malacké úžině nastal a došlo by k narušení jejího chodu, byť jen krátkodobého, by se tak výrazně dotýkalo ekonomiky Číny. Podrobněji se budu touto tematikou zabývat v kapitole 5. 3.

Demograficky a geopoliticky zrcadlovým obrazem Číny na regionální úrovni je Indie. Stejně jako Čína se významně ekonomicky rozvíjí a aspiruje tak na hegemonu asijského regionu. Kontrolou Malacké úžiny by Indie upevnila své postavení v regionu a zároveň rozvinula obchodní vztahy ve Východní Asii. Vzhledem k tomu, že Indie patří k softwarovému centru a státy Jihočínského moře jsou hlavními výrobci a dodavateli technologií, by si tak dobrým spojením s Východní Asií upevnila svůj status v regionu.³⁰ Svoje postavení si Indie ještě více posílila v roce 2012. Když vybudovala klíčovou námořní základnu v jižní části Andanamského moře. Základna se nachází poblíž Indonésie, v těsné blízkosti provincie Aceh. Indie si tak výstavbou základny získala strategické postavení v asijském regionu a stala se rovnocenným partnerem dalších hlavních uživatelů Malacké úžiny.³¹

Na závěr bych ještě ráda poznamenat, že chod Malacké úžiny ovlivňují nejen politické strategie přímořských států - Indonésie, Malajsie, Singapuru či hlavních ekonomických subjektů v Malacké úžině- USA, Číny, Japonska, ale i jiné zainteresované strany.³²

²⁸ Dostupné na: <http://www.theworldreporter.com/2012/05/strait-of-malacca-meeting-point-of.html#.UfiAjl0wqIU>. 15. 7. 2013.

²⁹ Dostupné na: <http://www.chinesedefence.com/forums/strategic-geopolitical-issues/4564-china-malacca-dilemma.html>. 15. 7. 2013.

³⁰ Dostupné na: <http://www.theworldreporter.com/2012/05/strait-of-malacca-meeting-point-of.html#.UfiCWY0wqIU>. 15. 7. 2013.

³¹ Dostupné na: <http://indiandefenceboard.com/threads/india-now-commands-the-strait-of-malacca-with-naval-base-ins-baaz.3585/>. 5. 12. 2012.

3. 3 Ekonomické aspekty oblasti

Zatímco hedvábná stezka představovala pozemní obchodní spojnici mezi Asií a Evropou, Malacká úžina představuje námořní obchodní spojnici mezi trhy Západu a trhy východní Asie. Úžina tak spojuje východní Asii a s tím jednu z nejdynamičtějších ekonomik světa – Čínu, Japonsko, Jižní Korei a Taiwan se zbytkem světa³³

V průměru se v Malacké úžině ročně eviduje více 71, 359 plavidel. Námořní doprava využívající Malackou úžinu reprezentuje celkem 36 % světového obchodu v celkové hodnotě 40 mild. USD.³⁴ Největší výnosy pocházejí z převozu ropy.³⁵ Ropa je převážena dvěma způsoby- ropnými tankery či ropovody. Téměř 2/ 3 světové dodávky ropy se dopravuje ropnými tankery. Celkem se přepraví 11 mil. barelů ropy denně. Hospodářsky nejsilnější země- Japonsko, Čína a USA se podílejí na zabezpečení úžiny z důvodu plnění svých ekonomických cílů.³⁶ Celkem 50 % celosvětové energetické dodávky musí projít úžinou.³⁷

Akoliv se Malacká úžina zdá ekonomicky nezastupitelná, lze ji obeplout přes úžinu Lombok-Makassar (*příloha číslo 4*) i úžinu Sunda (*příloha číslo 4*). Trasa obeplutí je ovšem o 2960km delší a tím tak o tři a půl dne

³² Dostupné na: https://docs.google.com/viewer?a=v&q=cache:9Q0a5bmWJkYJ:www.uam.es/centros/economicas/doctorado/deri/publicaciones/WorkingPapers/DWP12-2005.pdf+STRAITS+OF+MALACCA++Security+Implications&hl=cs&gl=cz&pid=bl&srcid=ADGEEsGjxlixY3qHsbhO76k44g8DwKRuP3hktphxVtYt5Q3PU8y2RNLQL8rwQBkGxIIAfoWksWDox7jE4igybP1JjcVBhbNkfrTLrakJBDkGe1GHv-LKbUwG3t_uzghb1XoKCocJi46s&sig=AHIEtbStl-5EJp55Ez-FnKBmyllwMawE1A. 10. 12. 2013.

³³ Dostupné na: <http://www.theworldreporter.com/2012/05/strait-of-malacca-meeting-point-of.html#.UeWU1I0wqlU>. 20. 7. 2013.

³⁴ Dostupné na: http://www.eias.org/documents/EIAS_Report_2011-03-01.pdf. 17. 7. 2013.

³⁵ Dostupné na: <http://in.reuters.com/article/2010/03/04/idINIndia-46652220100304>. 3. 11. 2012.

³⁶ Dostupné na: https://docs.google.com/viewer?a=v&q=cache:9Q0a5bmWJkYJ:www.uam.es/centros/economicas/doctorado/deri/publicaciones/WorkingPapers/DWP12-2005.pdf+STRAITS+OF+MALACCA++Security+Implications&hl=cs&gl=cz&pid=bl&srcid=ADGEEsGjxlixY3qHsbhO76k44g8DwKRuP3hktphxVtYt5Q3PU8y2RNLQL8rwQBkGxIIAfoWksWDox7jE4igybP1JjcVBhbNkfrTLrakJBDkGe1GHv-LKbUwG3t_uzghb1XoKCocJi46s&sig=AHIEtbStl-5EJp55Ez-FnKBmyllwMawE1A. 17. 7. 2013.

³⁷ Dostupné na: <http://www.mima.gov.my/index.php/research-centres/som>. 17. 11. 2012.

časově náročnější. Cesta je navíc díky silným proudům, omezené hloubce a mizivému navigačnímu zabezpečení nebezpečná (Zubir: 2004, 2).

Zatímco se úžina podílí na růstu mezinárodního obchodu, frekvence různorodých lidských aktivit v jejím teritoriu vyvolává celou řadu problémů, a to zejména ve vyrovnání environmentální udržitelnosti oblasti.³⁸ V následující kapitoly se proto zaměřím na Ekologickou situaci v oblasti Malacké úžiny.

3. 4 Ekologická situace v oblasti

Ačkoliv je Malacká úžina nejčastěji vnímána pouze jako lodní trasa, se svým deštnými pralesy či korálovými útesy je zároveň významnou součástí přírodního bohatství. Region Malacké úžiny je prosperující rybářskou oblastí, rekreačním centrem a zdrojem ekonomické obživy pro pobřežní obyvatelstvo.³⁹

Nicméně faktory plynoucí z každoročního navyšování frekvence - ropa, chemické znečištění, vypuštěný odpad, nehody plavidel a jiné incidenty narušují tuto ekologickou rovnováhu Malacké úžiny (*příloha číslo 5*).⁴⁰ Nejvíce ohroženy jsou tzv. mangrovníky.⁴¹ Nejbohatší porosty mangrovníků se vyskytují právě v jihovýchodní Asii.⁴² Podél Malacké úžiny existují celkem dvě lokality ve kterých se porost s vysokou ochrannou hodnotou ve větší míře vyskytují a to v Pulau Kukup a v Tanjung Piai. Vlády států ve kterých se mangrovník vyskytuje mají povinnost tento porost ochraňovat a tím tak zachovat rovnováhu v ekosystému.⁴³ Přírodním bohatství, zejména pak v Malajsii a Indonésii se budu podrobněji věnovat v kapitolách 4. 2. 1 a 4. 2. 2.

³⁸ Dostupné na: <http://www.mima.gov.my/index.php/research-centres/som>. 17. 11. 2012.

³⁹ Dostupné na: http://www.ramsar.org/cda/en/ramsar-july13-homeindex/main/ramsar/1%5E26239_4000_0. 17. 7. 2013.

⁴⁰ Dostupné na: <http://www.mima.gov.my/index.php/research-centres/som>. 15. 11. 2012.

⁴¹ Údajně nejstarší porosty na zemi

⁴² Dostupné na: <http://21stoleti.cz/blog/2010/04/16/mangrovniky-v-ohrozeni/>. 15. 7. 2013.

⁴³ Dostupné na: http://www.ramsar.org/cda/en/ramsar-july13-homeindex/main/ramsar/1%5E26239_4000_0. 17. 7. 2013.

Jen pro příklad, od roku 1978 do roku 1994 došlo v Malacké úžině celkem ke 476 nehodám, způsobené loďmi, které úžinou projíždějí. V průměru dojde až ke 30 nehodám za rok. Téměř 36 % plavidel projíždějících skrz úžinu jsou ropné tankery, který zatěžují úžinu vypuštěním pevných odpadů a ropy. Odhaduje se, že za posledních zhruba 10 let plavidla projíždějící úžinou vypustila v okolí úžiny celkem 888 000 tun odpadu z toho 150 000 tun ropy, 18 tun tuhých odpadů a 720.000 tun odpadních vod. Při posledním provedeném průzkumu, který byl proveden před několika roky bylo prokázáno, že ropné skvrny v Malacké úžině představují ekologickou hrozbu jak pro průliv, tak pro okolní státy

(Evers - Gerke: nedatované, 12 - 14).

Strategie pobřežních států, jak předejít ekologické katastrofě, spočívá převážně v regulaci námořní dopravy (Capon: 1988, 122 - 124). Regulaci námořní dopravy považují jako jedno z efektivních řešení jak přírodní bohatství v okolí Malacké úžiny zachovat, nicméně, obávám se, že ztráty jak na straně přímořských, tak užitelských států, by byly natolik značné, že k omezení námořní dopravy v Malacké úžině pravděpodobně nedojde. Otázkou tu ovšem zůstává, jak moc by se musela námořní doprava omezit, aby výsledek byl znatelný? Podle M. L. Yonga se do roku 2020 očekává až 44 % nárůst spojený s námořním obchodem. Dá se proto očekávat, že dojde k dalšímu mořskému znečištění, který je tak přímo úměrný frekvenci námořní dopravy. ⁴⁴

⁴⁴ Dostupné na: <http://www.mima.gov.my/index.php/research-centres/som>. 19. 11. 2012.

4 LOKÁLNÍ DIMENZE MALACKÉ ÚŽINY

4. 1 Vývoj spolupráce

V roce 1971 tři přímořské státy – Indonésie, Malajsie a Singapur poprvé oficiálně reagovaly na potřebu spravovat strategicky důležitou Malackou úžinu. Bezpečnost v úžině se tak dostala do plné kompetence přímořských států a to na základě toho, že byl uznán její status pro mezinárodní plavbu. S označením úžiny za mezinárodně využívanou, tak přímořské státy převzaly veškerou zodpovědnost za zajištění bezpečné plavby a ochrany podmořského bohatství v jejím regionu.⁴⁵

Následně v roce 1975 došlo k podepsání trojstranné dohody mezi všemi třemi přímořskými státy na základě které, se vytvořila skupina námořních expertů přímořských států neboli TTEG. Hlavním cílem je pak dosáhnout konsensu na mezinárodním poli v otázkách bezpečnosti a ochrany podmořského bohatství Malacké úžiny. Skupina se obvykle schází jednou ročně. Každý rok ji předsedá jiný stát, který zároveň určuje její agendu. V roce 2012 skupině předsedal Singapur.⁴⁶

Největším úspěchem TTEG je vytvoření mezinárodně uznávaného systému dopravy v Malacké úžině. Systém je sestaven tak, aby nedocházelo v úžině ke kolizi. Území Malacké úžiny je proto rozděleno na několik částí neboli sektorů, které je pak jednoduší spravovat. Projíždějící lodě, které musí průběžně hlásit svoji pozici (od roku 1998), jsou následně informovány o jednotlivých úskalích v sektorech, kterými zrovna projíždí (blíže již kapitola 3. 1). Skupina TTEG se v neposlední řadě podílí i na společných hydrografických průzkumech a zavádí nové pomůcky pro navigaci.

Ačkoliv je kontrola Malacké úžiny v kompetenci přímořských států, v roce 1982 Organizace spojených národů článkem 43 UNCLOS, neboli *Úmluvou OSN o mořském právu* (blíže již kapitola 2. 2) právně kodifikovala nutnost spolupráce

⁴⁵ Záznam z konference věnované námořní bezpečnosti v asijských vodách pořádaném Evropským institutem pro Asijská studia v roce 2011 v Bruselu

⁴⁶ Dostupné na: http://www.mpa.gov.sg/sites/images/pdf_capture/annexb_270510.pdf. 5. 12. 2012.

přímořských států s jejími uživateli. Právní kodifikací, tak došlo k rozdělení kompetencí mezi státy a to zejména ve dvou otázkách:

(a) Uživatelské státy mohou spolupracovat s přímořskými státy Malacké úžiny na její údržbě a to např. zajišťováním navigačních pomůcek či zaváděním bezpečnostních mechanismů, které by vedly k eliminaci pirátských útoků.

(b) Na vytvoření preventivního opatření proti znečištění Malacké úžiny

Prvním státem, který začal rozvíjet svoji spolupráci s přímořskými státy, ve výše zmíněných otázkách bylo Japonsko. Následně se spolupráce rozšířila i o ostatní státy.

Další důležitý mezník ve spolupráci států Malacké úžiny byl rok 1998. V roce 1998 začala platit povinnost projíždějících lodí informovat přímořské státy o skutečnosti, že se v úžině nacházejí, společně s hlášením o svoji průběžné poloze. Tato povinnost se nevztahuje na všechny lodě. Jedná se především o lodě měřící minimálně 50 metrů či plavidla jakékoli velikosti převážející nebezpečný náklad. Tento systém, neboli tzv. STRAITREP (*příloha číslo 6*), vznikl na návrh Indonésie, Malajsie a Singapuru a zahrnuje nejen úžinou Malackou, ale zároveň i úžinu Singapurskou⁴⁷.

Následně v roce 2004 byla za asistence námořních admirálů - Bernard Kent Sondakh z Indonésie, Mohd. Anwar Mohd. Ani z Malajsie a Ronny Tay ze Singapuru. spuštěna operace MALSINDO, jejímž cílem bylo zajištění bezpečnosti projíždějícím lodím Malackou úžinou. Každý ze zmíněných států, poskytl v rámci operace 5 – 7 lodí, který měly být použity na její ochranu. Projekt byl vytvořen zejména jako reakce na vzestup útoků pirátů na projíždějící lodě, které se od roku 1998 mírně zvýšily. Ačkoliv myšlenka celého projektu byla přínosná, samotná realizace již tak úspěšná

⁴⁷ Dostupné na: <http://www1.american.edu/ted/malacca.htm>. 24. 11. 2012.

nebyla. Hlavním nedostatkem operace bylo chybějící ustanovení upravující možnost přeshraničního pronásledování.⁴⁸

O rok později, v roce 2005 přímořské státy úžiny společně s Thajskem spustily program tzv. „*Oči na obloze*“.⁴⁹ Cílem programu byla koordinace leteckých hlídek včetně sdílení veškerých informací týkající se zabezpečení úžiny. Možnost zapojit se do programu „*Oči na obloze*“ měly i ostatní země, nicméně pouze za souhlasu všech tří přímořských států. Míra angažovanosti se vztahovala pouze na letecké prostředky, kterými mohly státy do programu přispět.⁵⁰ Zásadním zlomem celého projektu pak byla možnost letadel pohybovat se (do určité míry) ve svrchovaném prostoru jednotlivých zemí. Tato významná změna byla důležitým krokem v rámci spoleného zajištění bezpečnosti Malacké úžiny ve spolupráci přímořských států (Umana: 2012, 16).

V průběhu několika let proběhlo na území přímořských států i několik mezinárodních konferencí, jejíž hlavním tématem byla otázka zajištění bezpečnosti úžiny a ochrana životního prostředí v regionu úžiny. Výsledkem jednání pak bylo rozhodnutí posílit spolupráci přímořských států na mezinárodní úrovni.⁵¹ Spolupráce by se pak následně měla ubírat směrem k potírání námořního zločinu, zajištění plynulosti námořní dopravy, ale i sdílení informací o možných pirátských útocích. Mezinárodní konference, které se zmíněnou tematikou zabývaly na popud přímořských států se konaly v roce 2005 v Jakartě, v roce 2006 v Kuala Lumpur a v roce 2007 v Singapuru. Konference v Singapuru navíc doplňovala sérii konferencí též snahou zajistit transparentnost při dialog se všemi zainteresovanými stranami. V roce 2006 byl rovněž spuštěn projekt ReCAAP (blíže kapitola 5. 2).⁵² Poslední

⁴⁸ Dostupné na: <http://yaleglobal.yale.edu/content/indonesia-malaysia-singapore-launch-coordinated-patrol-malacca-strait>. 1. 12. 2012.

⁴⁹ Dostupné na: <http://blogs.reuters.com/global/2010/03/07/balancing-powers-in-the-malacca-strait/>. 1. 12. 2012.

⁵⁰ Dostupné na: <http://oceansbeyondpiracy.org/matrix/activity/malacca-strait-patrols>. 5. 12. 2012

⁵¹ Dostupné na: <http://www.channelnewsasia.com/stories/singaporelocalnews/view/297801/1/.html>. 12. 12. 2012.

⁵² Záznam z konference věnované námořní bezpečnosti v asijských vodách pořádaném Evropským institutem pro Asijská studia v roce 2011 v Bruselu.

konference, která se konala byla zorganizovaná při příležitosti 37. setkání TTEG. Cíle, které byly stanoveny pro Malackou úžinu pro rok 2012 jsou:

- 1.1. Zapojit další uživatele Malacké úžiny do spolupráce
- 1.2. Větší angažovanost v oblasti ochrany podmořského bohatství v regionu Malacké úžiny
- 1.3. Pozvolný a zároveň trvalý rozvoj celé oblasti⁵³

Na všech pěti mezinárodních forech, které se konaly byly schváleny celkem tři hlavní zásady pro region Malacké úžiny a tj. zachování suverenity přímořských států v oblasti, dodržování mezinárodního práva a posílení bezpečnostní spolupráce. Zmíněné konference, výrazně přispěly k poklesu výskytu pirátství a námořních loupeží v průlivu. Nicméně snaha přímořských států potírat námořní zločin je stále přímo úměrná ekonomické vyspělosti státu, o čemž se následně zmíním.⁵⁴

4. 2 Ekonomický potenciál oblasti

Trojúhelník SIJORI je koncept vzájemné spolupráce v ekonomickém rozvoji mezi třemi zeměmi ASEAN – Malajsií, Indonésií a Singapurem. Cílem tohoto ekonomického uskupení je posílení ekonomických vazeb v regionu. Jde především o spojení technologické vyspělosti a infrastruktury Singapuru s přírodními zdroji Malajsie a Indonésie. Růstový potenciál trojúhelníku SIJORI byl prvně zaznamenán již v roce 1989 (Evers, Gerke: nedatováno, 13 – 14). Trojúhelník SIJORI se rozkládá na území Singapuru, Johore a Penang v Malajsií a Riau v Indonésii (*příloha číslo 7*). Nejvýraznější ekonomický vývoj trojúhelníku SIJORI probíhá ve východním konci úžiny.⁵⁵ Úspěšnost trojúhelníku SIJORI předznamenal urychlení cíle dosažení volného obchodu v rámci ASEAN v roce 2003.

Podobný koncept, i když méně úspěšný, byl aplikován rovněž do severozápadní

⁵³ Dostupné na: http://www.jterc.or.jp/english/kokusai/conferences/pdf/120426_thomas.pdf. 20. 7. 2013.

⁵⁴ Záznam z konference věnované námořní bezpečnosti v asijských vodách pořádaném Evropským institutem pro Asijská studia v roce 2011 v Bruselu.

⁵⁵ Dostupné na: http://www.acturban.org/biennial/case_studies/sijore/txt_sijori.html. 15. 7. 2013.

ást průlivu. Do trojúhelníku byla integrována ekonomika jižní části Thajska, Severní pobřeží Sumatry a oblasti Kedah a Perlis v Malajsii

(Evers, Gerke: nedatováno, 13 - 14). Tato koncepce byla formálně schválena Indonésií – prezidentem Suhartem, Malajsii – premiérem Tun Dr. Mathathirem Mohamedem a Thajskem – premiérem Chuan Leekpai v roce 1993. Oblast se měla mezi lety 2007 - 2011 stát oblastí s rozvíjejícím technologickým pokrokem a místem míru a kvality života. Nicméně koncept nebyl již tolik úspěšný jako v případě trojúhelníku SIJORI.⁵⁶

Níže uvedu stručný přehled výkonnosti jednotlivých ekonomik v tomto sub regionu, který zahrnuje Singapur, stát Johore v Malajsii a provincii Riau v Indonésii. Ekonomika Singapuru patří k jedné z nejvíce liberálních ekonomik v celé jihovýchodní Asii. Ekonomická otevřenost řadí zemi k velmi důležitému obchodnímu a finančnímu centru služeb pro celý region, který přitahuje řadu zahraničních investorů. Na druhou stranu právě toto vysoké tempo hospodářského růstu je limitováno jeho územními a pracovními možnostmi. Rostoucí výrobní náklady tak v kombinaci s posilováním singapurské měny se následně promítají do nároků na pracovní sílu, která se tak rozšiřuje i o okolní státy jihovýchodní Asie.⁵⁷

Stát Johor je nejjihněji položeným státem a zároveň jedním z nejdůležitějších průmyslových regionů v Malajsii. Stát má něco málo přes 2, 3 mil. obyvatel a přispívá 6 % do celkového hrubého domácího produktu Malajsie. Ekonomická struktura Johoru je podobná jako ekonomická struktura Malajské federace, to znamená, že se primárně soustředí na zemědělství. V roce 1994 malajská ekonomika zaznamenala vysoký růst, konkrétně o 14, 3 % ve výrobním sektoru a to zejména díky zahraničním investicím. Výroba zde představovala celkem 35 % hrubého domácího produktu. Ekonomika Malajsie, tak prošla určitou transformací a začala se více orientovat na export výroby. Podobně je tomu tak v provincii Riau v Indonésii. Provincie se primárně zaměřovala na výrobu palmového oleje. Nicméně díky celkové diverzifikaci indonéské ekonomiky v posledních několika letech se provincie začala převážně

⁵⁶ Dostupné na: http://etheses.whiterose.ac.uk/1251/6/mc_ch4-done.pdf. 15. 7. 2013.

⁵⁷ Dostupné na: http://www.dfat.gov.au/publications/pdf/gt_3.pdf. 15. 7. 2013.

orientovat na průmysl a turistický ruch. Zemědělství a lehký průmysl je tak koncentrován na jiných ostrovech.⁵⁸

4. 2. 1 Malajsie

Území státu Malajsie zaujímá dvě části. Tvoří jí část poloostrovní a část ostrovní. Téměř 65 % populace žije ve státech federace Malajsie, které se nachází v těsné blízkosti úžiny a podílí se tak 70 % na ekonomickém výstupu země. Tato skutečnost tj. koncentrace ekonomických aktivit podél západního koridoru průlivu přispívá k navyšování významu Malacké úžiny pro celou Malajsii. Konkrétně se jedná o několik faktorů.⁵⁹

Za prvé se jedná o námořní dopravu, která se podílí na hospodářském rozvoji země a na její mezinárodní konkurenceschopnosti. Více než polovina plavidel a lodí malajského námořnictva je umístěna ve vodách Malacké úžiny. Zároveň se u břehů úžiny nacházejí i dva nejvýznamnější přístavy Malajsie a to přístav Klang a přístav Tanjung. Přístav Klang se řadí mezi hlavní kontejnerové terminály, odkud se dopravuje 2/3 zboží Malajsie. Naproti tomu přístav Tanjung je v současné době veden jako 20. nejvytíženější přístav na světě. Významný je tak nejen pro Malajsii, ale i pro celé mezinárodní společenství. Atraktivita přístavu Tanjung spočívá zejména v levnějších přístavních poplatcích a vynikajícímu přístavnímu zařízení. Tento růst přístav zaznamenává od roku 2000 a dá se předpokládat, že jeho význam poroste.⁶⁰

Ekonomický úspěch přístavu Tanjung úzce souvisí s umístěním jednoho z nejdůležitějších center v celé Jihovýchodní Asii. Centrum Kuala Lumpur se nachází pouze 20 km od úžiny. Většina exportu do Malajsie, tak směřuje právě do Kuala Lumpur (Umana: 2012, 10 - 11).

⁵⁸ Dostupné na: http://www.dfat.gov.au/publications/pdf/gt_3.pdf. 15. 7. 2013.

⁵⁹ Dostupné na: <http://law.nus.edu.sg/sybil/downloads/articles/SJICL-1998-2/SJICL-1998-301.pdf>. 5. 12. 2012.

⁶⁰ Dostupné na: <http://www.ukessays.com/dissertations/general-studies/the-straits-of-malacca.php>. 29. 11. 2012

Nezanedbatelná část příjmů Malajsie pochází též z cestovního ruchu. Většina přímořských letovisek a turistických oblastí je umístěna podél úžiny, kde velká část obyvatel Malajsie je zaměstnaná. Malacká úžina, tak má pro Malajsiu především sociálně-ekonomický význam. Poskytuje obživu a zaměstnání pro mnoho z nich ať již ve zmíněném turismu, tak například v rybolovu.⁶¹

4. 2. 2 Indonésie

Stejně jako pro Malajsiu je pro ekonomiku Indonésie důležitá námořní doprava. Indonéský vývoz zejména neropných produktů jako je dřevo, guma, čaj, cukr či palmový olej⁶² směřovaný především do USA a Singapuru zaznamenal v roce 2003 obrát téměř 1, 2 mild. USD.⁶³ Nicméně i přes tento význam námořní dopravy má Indonésie daleko větší zisky z rybolovu. Západní část indonéského souostroví je totiž poměrně bohatá a hustě obydlená oblast se silnou rybářskou komunitou. Tyto oblasti produkují neuvěřitelných 2/3 celkového množství ryb z Indonésie a tím tak přispívají do hrubého domácího produktu celé země.⁶⁴

V neposlední řadě nemalou částí do ekonomiky Indonésie plynou zisky ze stále rostoucího cestovního ruchu. Mezinárodní doprava, převážně na krátké vzdálenosti, přepravila ze Sumatry do Singapuru nebo Malajsie v roce 1996 celkem 3, 8 milionů cestujících a v roce 1998 se tento počet zvýšil až na 4, 8 milionů cestujících. Cestujícími jsou obvykle indonéští pracovníci směřující do Singapuru i singapurští turisté.⁶⁵

⁶¹ Dostupné na: <http://www3.pmo.gov.my/WebNotesApp/tpmmain.nsf/6eb1bf73408d07794825674f0006897f/09ee4377fd049191482572aa00144782?OpenDocument>. 6. 12. 2012.

⁶² Dostupné na: <http://law.nus.edu.sg/sybil/downloads/articles/SJICL-1998-2/SJICL-1998-301.pdf>.

⁶³ Dostupné na: <http://www.ukessays.com/dissertations/general-studies/the-straits-of-malacca.php>. 29. 12. 2012

⁶⁴ Dostupné na: <http://www.ukessays.com/dissertations/general-studies/the-straits-of-malacca.php>. 29. 12. 2012

⁶⁵ Dostupné na: <http://www.ukessays.com/dissertations/general-studies/the-straits-of-malacca.php>. 29. 12. 2012

Nicméně ačkoliv jsou příjmy do ekonomiky Indonésie z cestovního ruchu jakékoliv, dochází k tomu na úkor ztráty jedinečné indonéské atmosféry. Rozvíjející cestovní ruch totiž stále výrazněji proměňuje celkový ráz země, který se postupně přetváří k obrazu turistů převážně ze západního světa a přizpůsobuje se jejich životnímu stylu a standartu.⁶⁶

4. 2. 3 Singapur

Ekonomika Singapuru ze všech tří přímořských států závisí nejvíce na námořním obchodu. Téměř 90 % obchodu Singapuru putuje úžinou. Tato skutečnost je dána jejím geografickým umístěním. Země se totiž nachází v jižním cípu úžiny a vytváří tak ze Singapuru tzv. jižní bránu průlivu. Hospodářský úspěch státu lze tedy přisoudit jeho strategické poloze. V návaznosti na tu to výhodu Singapur vybudoval přístav Singapur, který vytváří třetinu hodnoty hrubého domácího produktu. V přístavu Singapur je evidováno celkem 500 plavebních společností, přepravujících na 30 000 plavidel ročně. V roce 1999 bylo zaznamenáno, že bylo do přístavu Singapur dovezeno téměř 188 695 000 tun obecného nákladu a 137 349 000 tun sypkého nákladu (Kovacz: 2005, 73 – 76).

Výhodné umístění přístavu, tak přitahuje velké mezinárodní ropné společnosti, které zde zakládají své ropné rafinerie. Dnes Singapur patří k největšímu středisku pro námořní průmysl na světě. Průmysl vytváří více než 26 000 pracovních míst a přispívá 3 mild. USD ročně do ekonomiky státu. Dalo by se říci, že přístav Singapur umístěný v blízkosti Malacké úžiny je základním stavebním kamenem celé singapurské ekonomiky (Umana: 2012, 13).

4. 3 Přístup přímořských států Malacké úžiny vzhledem k jejímu zabezpečení

Každý z přímořských států Malacké úžiny má jinou představu vzhledem k jejímu zabezpečení. Tato skutečnost je dána především ekonomickými důvody. Jak je z

⁶⁶ Dostupné na: <http://geography.cz/geograficke-rozhledy/wp-content/uploads/2009/04/26-27.pdf>. 20. 7. 2013.

výše uvedených informací zřejmé, právě ekonomické zisky plynoucí z rozdílných sektorů a v různé míře se následně promítají do ochoty či neochoty spolupráce s ostatními státy. Tato odlišnost v postojích jednotlivých států Malacké úžiny ve spolupráci se zahraničními partnery souvisí i s odlišným vnímáním primárního problému Malacké úžiny. Závislost Singapuru na námořním obchodě, která je daleko větší než u Malajsie a Indonésie tak způsobuje nejednotnost při postupech v nejrozličnějších oblastech úžiny v celém jejím regionu. Nicméně i přes tuto nejednotnost přímořské státy iniciovaly několik projektů, které by měli pirátský v úžině eliminovat.

V roce 2002, po zvýšení obav z námořního terorismu v Jihovýchodní Asii, vytvořila Malajsie strategický plán složený ze dvou pilířů. Jednalo se o systém tzv. domácích, jednostranných opatření, která se vztahovala pouze ke krokům Malajské vlády a tzv. mezinárodních, vojenských iniciativ, ve kterém se mohla zapojit i zahraniční veřejnost. Nejdůležitější částí plánu bylo zřízení Malaysian Maritime Enforcement Agency (MMEA) a pobřežní stráže. Pobřežní stráž byla navržena po vzoru americké. Hlavním cílem bylo potírání trestné činnosti v celé oblasti úžiny, ale i kontrola námořního znečištění, nezákonného rybolovu či pašování zbraní. Při realizaci projektu se objevilo několik zásadních problémů. Jednalo se především o ekonomickou neschopnost Malajsie dostat svých cílů. Z plánovaných 82 malých a středních člunů pobřežní stráže se jich nakonec podařilo shromáždit jen třetina.⁶⁷ Na druhou stranu i přes svůj ekonomický potenciál investovala již více než 11 milionů EUR na instalaci 256 navigačních pomůcek pro zajištění bezpečné plavby v Malacké úžině (Evers, Gerke: nedatované, 12 – 14).

Dalším významným krokem v boji proti pirátům a ochrany úžiny ze strany Malajsie byl rok 2004. V roce 2004 malajská námořní agentura pořídila na ochranu úžiny více jak 70 hlídkových plavidel a 6 vrtulníků. Zároveň byla vytvořena pobřežní stráž, která sloužila k instalaci a průběžné kontrole radarových stanic umístěných u malajského pobřeží. Mezi nejdůležitější monitorovací systémy Malajsie patří:

⁶⁷ Dostupné na: <http://repo.uum.edu.my/3169/1/S5.pdf>. 10. 12. 2012.

Alaysian Sea Surveillance System, The Malaysian Vessel, Traffic System a Mandatory Ship Reporting System (Umana: 2012, 10 - 11).

Malajsie není příliš vstřícná při navazování zahraniční spolupráce. Jakoukoliv přítomnost cizích vojsk ve svých teritoriálních vodách netoleruje, ba dokonce, ji považuje za hrubé porušení své teritoriality. Jedinou externí pomoc, kterou Malajsie připustí je v oblasti technologické inovace či odborné spolupráce v oblasti vzdělávání a sdílení informací. Největšího pokroku v tomto směru bylo dosaženo v roce 2005, kdy se malajský vicepremiér Datuk Seri Najib Tun Razak setkal s americkým náměstkem ministra zahraničí Robertem Zoellickem během summitu v Asii v Kuala Lumpur. Malajsko-americká spolupráce se týkala převážně technické podpory pro přístavy podél pobřeží Malajsie (Kovacz: 2005, 73 – 76). Nicméně i přes tyto etné pokusy námořní zločin minimalizovat se vláda Malajsie primárně zaměřuje na problematiku životního prostředí i obchodu (Umana: 2012, 10 - 11).

Nejnižší potenciál vzhledem k zabezpečení úžiny mezi přímořskými státy má Indonésie. Je to dáno zejména tím, že Indonésie nemá k dispozici odpovídající námořní vybavení ani školené pracovníky (Umana: 2012, 12). Indonéské námořnictvo disponuje pouze 117 námořními loďmi. Z toho 14 je válečných, 57 slouží ke hlídkám a 44 jich je dopravních. Podle Piracy Reporting Center of the International Chamber of Commerce v Kuala Lumpur se 75 % všech pirátských útoků děje právě v teritoriálních vodách Indonésie (Kovacz: 2005, 73 – 76).

Na druhou stranu, právě tato neschopnost Indonésie zabezpečit si své teritoriální vody, nahrává šanci ostatním státům k navázání spolupráce. Indonésie se v posledních letech zapojila do spolupráce s několika extra-regionálními mocnostmi. Například od roku 2002 zahájila spolupráci s Indií v otázce společného námořního dohledu nad ohroženými teritoriálními vody Indonésie. Tato spolupráce se nadále rozšířila o státy - Austrálie, Japonska či USA (Umana: 2012, 12). Nicméně ačkoliv je přístup Indonésie daleko vstřícnější nežli v případě Malajsie, tak přeci jen se ve většině případů jedná o pomoc ve formě poradenství a odborné přípravy (Kovacz: 2005, 73 – 76).

Politika Singapuru vzhledem k jejímu využití zahraniční pomoci při ochraně úžiny je odlišná od zbylých přímořských států. Důvodem je neschopnost žádného z přímořských států Malacké úžiny ji efektivně zabezpečit. Ačkoliv by měly být cíle všech tří států stejné, jejich iniciativita se ve správě chodu Malacké úžiny rozchází. Nejvíce aktivním členem je Singapur, který zároveň podnicuje zahraniční spolupráci hostováním množství mezinárodních konferencí a for zabývajících se regionem Malacké úžiny (Kovacz: 2005, 73 – 76).

Na druhou stranu se tato aktivita dá očekávat z důvodu vysoké závislosti státu Singapur na fungování singapurského přístavu, který slouží jako centrum pro následné rozmístění zboží do celé země. Přístav Singapur se tak stává díky svému strategickému umístění velice ohroženým místem a možným bodem teroristického útoku. Vláda se proto snaží všemožnými prostředky námořní zločin potírat, jelikož i krátkodobé zablokování přístavu by mělo dalekosáhlé následky pro ekonomiku Singapuru (Kovacz: 2005, 73 – 76).

Iniciativa, kterou Singapur vynakládá k zajištění chodu úžiny je přímo úměrná technické vyspělosti státu. Singapur je ze všech tří přímořských států nejvíce technologicky vyspělý. Námořnictvo Singapuru je schopno sledovat až 5 000 lodí najednou. V budoucnu má Singapur v plánu vytvořit centrum, které by koordinovalo bezpečnostní operace na moři a zároveň vytvoření informačního rámce, jak při případném problému postupovat (Umana: 2012, 13).

V roce 2005 Singapur podepsal dohodu s USA, jejímž cílem bylo, jak již v případě Malajsie a Indonésie, především technická podpora. Modernizace byla zaměřena, kromě jiného, i na přístav Singapur. Důležitou změnou bylo vyhlášení ohlašovací povinnosti všech lodí zakotvujících v přístavu Singapur pod pokutou od 3000 USD až do úplného zákazu vjezu do přístavu. Tato povinnost zajistila Singapuru přehled o všech lodích plujících do přístavu (Kovacz: 2005, 73 – 76). Ačkoliv se zdá, že se Singapur primárně zaměřuje na externí spolupráci je nakloněn veškerým potenciálním třístranným dohodám. V roce 1992 zavedl Singapur společnou hlídku s Indonésií. Následně na stejném principu vznikla i spolupráce Singapuru s Malajsie (Kovacz: 2005, 73).

5 GLOBÁLNÍ DIMENZE MALACKÉ ÚŽINY

Jednotícím prvkem států, které jsem do této práce zařadila je jejich začlenění do tzv. asijsko-pacifického regionu. Jedná se celkem o čtyři státy, a to Čínu, USA, Japonsko a Indii. Zmíněné státy mají k Malacké úžiny silné a zároveň rozdílné vazby v ekonomické či politické oblasti, které z nich činí hlavní akterý v globálním měřítku.

5. 1 Vymezení asijsko-pacifického regionu

V asijsko-pacifickém regionu se nachází mnoho zemí rozdílných rozloh a rozdílného životního i ekonomického prostředí. Státy, které jsou součástí asijsko-pacifického regionu jsou následující: Austrálie, Bangladéš, Bhutan, Brunej, Barma, Kambodža, Kanada, Čína, Komory, Cookovy ostrovy, Fidži, Francouzská Polynésie, Indie, Indonésie, Japonsko, Kiribati, Laos, Madagaskar, Malajsie, Maledivy, Maršalovy ostrovy, Mauricius, Mikronésie, Mongolsko, Nauru, Nepal, Nový Zéland, Nová Kaledonie, Niue, Severní Korea, P akistán, Palau, Papua Nová Guinea, Peru, Filipíny, Rusko, Samoa, Singapur , Šalamounovy ostrovy, Jižní Korea, Srí Lanka, Thajsko, Východní Timor, To ngo, Tuvalu, Vanuatu Vietnam a USA
(příloha číslo 8).⁶⁸

Jak je z výše uvedeného jmenného seznamu patrné, součástí asijsko-pacifického regionu není pouze Čína, USA, Indie a Japonsko tj. hlavní uživatelé Malacké úžiny, ale i její přímořské státy tj. Malajsie, Indonésie a Singapur.

5. 2 Mezinárodní spolupráce

FPDA (Five power defence arrangements) neboli „*Pět ujednání o ochraně moci*“ je organizace tvořena několika bilaterálními dohodami a to mezi Velkou Británií, Austrálií, Novým Zélandem, Malajsií a Singapurem, podepsanými v roce 1971. Organizace má tzv. konzultační charakter. Cílem organizace je vedení dialogů

⁶⁸ Dostupné na: <http://www.apcss.org/about-2/ap-countries/>. 15. 7. 2013.

zmíněných států o možných společných krocích směrem k zamezení vnější agrese a eliminovat tak hrozby útoků pirátů zejména v poloostrovní Malajsii (východní pobřeží Malajsie není součástí oblasti, která je odpovědná FPDA) nebo Singapuru. Organizace FPDA byla zřízena jako reakce na ukončení záruky obrany ze strany Velké Británie pro Malajsii a Singapur.⁶⁹

ReCAAP (The Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy) neboli „*Regionální dohoda o spolupráci v oblasti boje proti pirátství*“. Koncept organizace ReCAAP vznikl již v roce 2004, nicméně do praxe vstoupil až v roce 2006.

Organizace má celkem 18 států (Lidová republika, Bangladéš, Brunej, Kambodžské království, Lidová republika Čína, Dánské království, Republika Indie, Japonsko, Korejská republika, Laoská lidově demokratická republika, Republiky svazu Myanmar, Nizozemské království, Norské Království, Republika Filipíny, Singapurská republika, Demokratická socialistická republika Srí Lanka, Thajské království, Spojené království a Socialistická republika Vietnam. Cílem této regionální mezivládní organizace je především spolupráce v boji proti pirátství.⁷⁰

5. 3 Ekonomický potenciál oblasti

APEC (Asia-Pacific Economic Cooperation) neboli „*Ekonomická spolupráce asijsko-pacifické regionu*“ je mezivládní sdružení, které funguje na základě nezávazných domluv, otevřeného dialogu a rovných příležitostí pro názory všech svých členů. APEC má celkem 21 členů (Austrálie, Brunej, Kanada, Chile, Čína, Hongkong, Indonésie, Japonsko, Korejská republika, Malajsie, Mexiko, Nový Zéland, Papua Nová Guinea, Peru, Filipíny, Rusko, Singapur, Čínský Tchaj-pej, Thajsko, Spojené státy americké a Vietnam. Státy, jež jsou do regionu zahrnovány jen někdy, jsou Afghánistán, Irán, Tádžikistán, Turkmenistán, Uzbekistán, Kyrgyzstán, Kazachstán, Mongolsko). Těchto 21 členských zemí dává dohromady celých 40 %

⁶⁹ Dostupné na: http://www.mindef.gov.sg/safti/pointer/back/journals/2000/Vol26_4/7.htm. 17. 7. 2013.

⁷⁰ Dostupné na: <http://www.recaap.org/AboutReCAAPISC.aspx>. 6. 12. 2012.

světové populace, 55 % světového hrubého domácího produktu a 44 % světového obchodu.⁷¹

APEC byl založen v roce 1989 z důvodu posílení ekonomického růstu a prosperity asijsko-pacifického regionu. Od svého založení pracoval zejména na snížení sazeb či dalších obchodních překážek v asijsko-pacifickém regionu. Dále se podílel na utváření fungujících domácích ekonomik a tím tak dramaticky rostoucímu trhu. Klíčem k dosažení vizí APECu jsou tzv. „Bogorské cíle“, které představují otevřený obchod s investicemi v oblasti regionu. V roce 2010 byly určeny pouze pro průmyslově vyspělé ekonomiky, nicméně počítá se i s postupným zapojením rozvojových ekonomik států asijsko-pacifického regionu. Bogorské cíle byly prvně představeny již v roce 1994 a to na setkání v Bogoru, v Indonésii.⁷²

Mimo jiného se APEC podílí na vytváření prostředí pro bezpečný a efektivní pohyb zboží v regionu prostřednictvím politického vlivu a hospodářské a technické spolupráce. Jediný nedostatek organizace je jeho dobrovolný charakter. V rámci APECu, tak neexistují žádné závazky plynoucí z nedodržení některého z nařízení, které je schváleno konsensem členů.⁷³

5. 3. 1 Čína

Nárůst ekonomického potenciálu Číny vyžaduje stále více přírodních zdrojů, kterými ovšem Čína nedisponuje. Ekonomický růst Číny je tak přímo úměrný závislosti Číny na dovozu surovin. Dovoz surovin do Číny, zejména pak ropy se uskutečňuje ropnými tankery přes Malackou úžinu, která je kontrolována jejími přímořskými státy. Závislost Číny na dovozu ropy z Blízkého východu se tak stává jakousi Achillovou patou země, jelikož jakékoli narušení volného pohybu energetických zdrojů do Číny by mohlo zásadním způsobem narušit její hospodářský růst (Zubir: 2004, 3 - 9).

⁷¹ Dostupné na: <http://www.apec.org/>. 15. 7. 2013.

⁷² Dostupné na: <http://www.apec.org/>. 15. 7. 2013.

⁷³ Dostupné na: <http://www.apec.org/>. 15. 7. 2013.

Tato problematika neboli tzv. „*Malacké dilema*“ - pojem byl poprvé nastíněn v roce 2003, představuje jedno z hlavních témat představitelů vysoké čínské politiky. Dokonce prezident Číny Hu Jintao již několikrát zmínil nutnost přijetí nových strategických opatření ke zmírnění zranitelnosti Malacké úžiny. Řešení otázky „*Malackého dilematu*“ se tak stává klíčem k energetické bezpečnosti země. Tato skutečnost nahrává do karet přímořským státům Malacké úžiny, který díky své geografické poloze, tak určují směr vývoje vztahu s Čínou (Storey: 2006, 10). Nicméně i přes určité kroky, které Čína podnikla směrem k navázání spolupráce s přímořskými státy úžiny např. podílení se na boji proti pirátství v rámci ReCAAPu vysláním dvou flotil do Andenského zálivu, se Čína pokouší nalézt alternativní trasy aniž by se dovoz ropy finančně prodražil či časově prodloužil. Druhou možností je pak snížit svoji závislost na dodávkách ropy z blízkého východu (Shaofeng: 2010).

Námořní trasa vedoucí Malackou úžinou zprostředkovává až 80 % veškerého čínského dovozu. To znamená, že právně část transakcí se uskutečňuje po moři. Zahraniční obchod patří mezi hlavní pilíř ekonomického růstu země. Největšími obchodními partnery Číny jsou Evropská unie a Střední východ. Nicméně v posledních několika letech Čína též navázala značné obchodní kontakty se státy ASEANu. V roce 2003 čínský obchod s ASEANem dokonce dosáhl neuvěřitelných 782 miliard USD a vzrostl tak až o 42,8 %. Čínský ekonomický blahobyt, tak závisí převážně na ekonomické kupní síle (Zubir: 2004, 3 – 9).

5. 3. 2. Spojené státy Americké

Denně se z blízkého východu přes Malackou úžinu do USA doveze něco málo přes 2,4 tis. barelů ropy. Ačkoliv se jedná o nemalé množství, není země na dovozu ropy z blízkého východu závislá tolik, jako např. Čína či Japonsko, jelikož určitou procento ropy dokáže vytěžit z vlastních zdrojů. Primárním zájmem USA o Malackou úžinu není tak totožný jako s Čínou tj. udržet energetickou bezpečnost země. Zajistit bezpečný chod úžinou je tak dán především snahou ovládnout asijské trhy. V roce 2002 byl zaznamenán vývoz ze Spojených států Amerických do Východní Asie v hodnotě 169 miliard USD. Tato skutečnost tj. obchodní vazby na jednu z nejvíce

dynamicky rozvíjejících ekonomik světa zároveň umožňuje vytvářet v USA nová pracovní místa. Od roku 2002 tak bylo vytvořeno celkem 3 mil. nových pracovních příležitostí.⁷⁴

Dalo by se říci, že investicí USA do zabezpečení Malacké úžiny sleduje hladký průběh veškerých obchodní transakcí, které má z regionu. Jak jsem již několikrát zmínila, při jakémkoliv problému v úžině, který by zastavil její chod, by výrazně zasáhl ekonomiku nejen Číny a Japonska, Jižní Koreje, ale i celé EU. Obchodní partneři USA, jejichž ekonomická vitalita závisí na svobodném přístupu k vodám Malacké úžiny by tak zároveň ovlivnily i ekonomiku USA. Pirátské útoky v Malacké úžině by se tak následně promítly do zvýšení cen pojištění plavidel, což by výrazně zvýšilo ceny produktů, včetně navýšení ceny za barel ropy.⁷⁵

5. 3. 3 Japonsko

Japonsko má třetí nejvyspělejší ekonomiku světa. Malackou úžinu využívá pro většinu svého obchodu z východu na západ a to převážně do Evropy, Austrálie, oblasti Středního východu a do Afriky.⁷⁶ Celkem 80% dovozu ropy a téměř 60% potravin dovážených do Japonska prochází Malackou úžinou.

Ekonomický růst země se promítá i do denní spotřeby ropy, která se od roku 1997 neustále navyšuje. V roce 2003 se Japonsko stalo 4. největším světovým spotřebitelem energie a 2. největším dovozcem energie (Pena: 2009, 3 - 5).

5. 3. 4 Indie

Poslední zemí asijsko-pacifického regionu, která již iniciovala několik pokusů spolupracovat s přímořskými státy Malacké úžiny a tím jí tak zabezpečit, je Indie. Tyto pokusy ze strany Indie vychází z čistě pragmatického rozhodnutí, neboť Indie

⁷⁴ Dostupné na: <http://www.ukessays.com/dissertations/general-studies/the-straits-of-malacca.php>. 29. 12. 2012

⁷⁵ Dostupné na: <http://www.ukessays.com/dissertations/general-studies/the-straits-of-malacca.php>. 29. 12. 2012

⁷⁶ Dostupné na: http://www2.jiia.or.jp/pdf/fellow_report/090331-Andrin_Raj.pdf. 11. 12. 2012.

má, jako již zmíněné státy, své strategické zájmy v regionu úžiny. Malackou úžinou prochází více než 50 % indického zboží. Volný průběh přepravy zboží Malackou úžinou je tak v jejím národním zájmu – především kvůli hospodářskému významu finančních toků z průlivu. Tato skutečnost se promítá v navazování nových obchodních vztahů na východě, respektive se státy ASEANu.⁷⁷

5. 4 Přístup vybraných států asijsko-pacifického regionu k Malacké úžině vzhledem k její bezpečnosti

Počátek bezpečnostní spolupráce v Malacké úžině bychom mohly datovat roku 1999, kdy proběhla v Manille konference tzv. ASEAN + 1 (Japonsko). Japonský premiér Keizo Obuchi zde prvně předložil návrh jak úspěšně bojovat proti pirátství. Předložený návrh reagoval na nárůst pirátských aktivit v Malacké úžině, který se od roku 1998 mírně zvýšil (Kovácz: 2005, 11).

Následujícího roku, v roce 2000, Japonsko zorganizovalo první anti-pirátské setkání, které proběhlo v Tokiu. Na schůzce Yohei Kono, ministr zahraničních věcí, navrhl vyslat průzkumné mise do filipínských, malajských, singapurských a indonéských vod. Úkolem průzkumné mise, pak bylo hledat společně s vládami jednotlivých států účinná opatření jak pirátství ve vodách Malacké úžiny eliminovat. Ačkoliv byl projekt dobře naplánován k realizaci nedošlo. Problémem celého projektu bylo nalezení vhodného informačního rámce, který by neomezoval národní suverenitu přímořských států Malacké úžiny (Umana: 2012, 14).

Kromě pořádání mezinárodních fór Japonsko nadále spolupracuje i v jiných oblastech jako jsou výměny lidských zdrojů, zaškolování či technicky podporuje zúčastněné státy- Indonésii, Malajsii, Singapur, ale i Filipíny. K tomuto účelu pak vznikla japonská nezisková organizace neboli nadace "*Nippon Foundation*, která se převážně zaměřuje na humanitární a námořní rozvoj v regionu. V neposlední řadě

⁷⁷ Dostupné na:

http://www.observerindia.com/cms/export/orfonline/modules/issuebrief/attachments/edmalaca_1255003073785.pdf. 11. 12. 2012.

Malacké úžině každoročně věnuje na boj proti pirátství kolem 10-15 mil. USD (Umana: 2012, 14).

V roce 2001 se v návaznosti na konferenci v Manille a v Tokiu konaly další konference a to v Singapuru a v Bruneji. Výsledkem obou konferencí bylo vytvoření jakési pracovní skupiny odborníků jejímž cílem by byl sběr dat a podkladů pro formulaci regionálních anti-pirátských dohod a následná spolupráci při jejich naplnění (Kovácz: 2005, 11).

O čtyři roky později, v roce 2005, se sešly ministři zahraničních věcí z Indie (Pranáb Mukherjee) a Indonésie (Hassan Wirajuda) v Jakartě, aby stanovily míru v otázce angažovanosti v regionu Malacké úžiny. Následně v roce 2007 se za podobných účelem sešel výbor sestavený opět z Indie a Indonésie. Hlavní otázka jejich setkání se neomezovala pouze na bezpečnost, ale do vzájemné spolupráce se začlenily nové oblasti jako je právní spolupráce, kultura, zdraví, vzdělání a v neposlední řadě i cestovní ruch. Vztahy mezi těmito dvěma zeměmi by se daly označit jako konstruktivní a přátelské.⁷⁸

Podobnou cestou se Indie vydala i ve vztahu s Malajsií. V roce 2010 se konalo jednání v Kuala Lumpur, jehož se zúčastnily předsedové vlád Malajsie (Hon. Dato 'Sri) a Indie (Najib Tun Abdul Razak). Na organizování setkání se kromě vlád podílel i Ústav strategických a mezinárodních studií (ISIS) Malajsie společně s indickou Radou globálních záležitostí (ICWA). Na pořadu dne byly nejen otázky regionální bezpečnosti, ale i celé jižní a jihovýchodní Asii. Výsledek jednání byl obdobný jako v případě Indonésie, to znamená, že vazby mezi oběma zeměmi by se daly označit za partnerské.⁷⁹

⁷⁸ Dostupné na: <http://www.defence.pk/forums/indian-defence/5899-india-play-role-securing-malacca-straits-sea-lanes.html>. 5. 12. 2012.

⁷⁹ Dostupné na: <http://www.defence.pk/forums/indian-defence/5899-india-play-role-securing-malacca-straits-sea-lanes.html>. 5. 12. 2012.

6 ZÁVĚR

Tématem této bakalářské práce je Malacká úžina v mezinárodních vztazích. Význam úžiny, která se rozkládá mezi Indickým a Tichým oceánem, spočívá v kombinaci geografických, politických, hospodářských a vojenských faktorů. Malacká úžina je tak, díky této skutečnosti, řazena mezi tzv. škrťící body neboli chokepoints. Toto označení sebou nese určitá rizika, zejména v hrozbě pirátských a teroristických útoků.

V této bakalářské práci jsem si dala za cíl odpovědět na dvě výzkumné otázky a to:

- 1, Jaké výhody a nevýhody plynou pro státy geograficky vázané na Malackou úžinu?
- 2, Do jaké míry ovlivňuje Malacká úžina ekonomiku asijsko-pacifického regionu, konkrétně Číny, Spojených států amerických, Japonska a Indie?

Státy geograficky vázané na Malackou úžinu jsou Indonésie, Malajsie a Singapur. Tato geografická blízkost všech tří přímořských států k Malacké úžině, která se zároveň nachází v jejich teritoriálních vodách, způsobuje, že vlády jednotlivých států musí tuto skutečnost zohledňovat, téměř ve všech svých rozhodnutích. Ať již v politické, tak ekonomické rovině.

Ekonomika všech tří přímořských států je založena na zisku z jiného sektoru. Zatímco příjmy Malajsie a Indonésie proudí zejména ze zemědělství, ekonomika Singapuru je postavena především na průmyslu, službách a vědě. Tento rozdílný ekonomický potenciál se pak logicky promítá do možností kontroly a zabezpečení regionu Malacké úžiny.

Rozdílná ekonomická orientace se pak logicky promítá do ochoty a neochoty spolupracovat s hlavními uživateli úžiny. Zatímco Singapur je poměrně vstřícný v navazování kontaktů s ostatními uživatelskými státy, Malajsie a Indonésie je v otázce spolupráce zdrženlivější, ač v posledních letech mírně svoji politiku přeorientovala.

Geografická blízkost států k úžině přináší státům zisky zejména z rybolovu či turistického ruchu. Navíc Singapur tím, že tvoří jakousi jižní bránu průlivu představuje pro mezinárodní společenství též lákavé místo ke svým investicím. Malacká úžina má pro všechny tři přímořské státy sociálně – ekonomický význam.

Na druhou stranu je zřejmé, že blízkost ke strategicky významné oblasti sebou přináší i spoustu negativ. Jedná se zejména o výskyt pirátství útoků, ale i možných teroristických hrozeb. Všechny tři státy, se tak musí aktivně podílet na její správě a kontrole. Investice jsou rozdílné vzhledem k rozdílnému vývojovému stupni ekonomiky přímořských států.

Domnívám se proto, že ačkoliv přímořské státy musí vynakládat značné úsilí k jejímu zabezpečení, skutečnost, že se nachází u jednoho z nejdůležitějších škrťících bodů na světě, dává přímořským státům moc určovat vývoj vztahů v mezinárodních vztazích. Dalo by se proto říci, že geografická blízkost přímořských států k Malacké úžině zajišťuje státům politickou moc na úkor ekonomických ztrát při zajišťování její kontroly.

Hlavními uživateli Malacké úžiny je Čína, USA, Japonsko a Indie. Společným znakem všech těchto států je fakt, že jsou součástí asijsko-pacifického regionu a zároveň jsou svým způsobem závislé na fungování Malacké úžiny. Ať již v politické, tak ekonomické rovině. Ačkoliv jsem v této práci sledovala především ekonomickou závislost uživatelských států, podstatnou roli má Malacká úžina i na politické scéně.

Míra závislosti uživatelských států na Malacké úžině se značně liší. V čele pomyslného žebříčku stojí Čína. Malackou úžinou projde celkem 80 % veškerého čínského dovozu. Je to dáno zejména tím, že největšími partnery Číny jsou Evropská unie a Střední východ. Zároveň díky omezeným vlastním zásobám ropy se musí téměř veškerá čínská spotřeba ropy dovážet z Blízkého východu. Ekonomický růst Číny je tak přímo úměrný závislosti Číny na dovozu surovin. Tato skutečnost se tak stává jakousi Achillovou patou čínské ekonomiky. Naproti tomu Spojené státy

americké dokáží vytěžit určité množství ropy z vlastních zdrojů. Primární zájem USA o Malackou úžinu, tak nespočívá v dovozu ropy jako u Číny, nýbrž k ovládnutí asijských trhů, který představují pro USA nová odbytiště zboží a nová pracovní místa.

Japonsko se řadí ze svoji třetí nejvyspělejší ekonomikou světa mezi 4. největšího světového spotřebitele energie. Stejně jako je to v případě Číny, 80 % zboží směřovaný do Japonska, musí projít Malackou úžinou. Bezpečný provoz úžinou je tak nezbytností pro ekonomiku Japonska. Jakýkoliv, byť jen krátkodobý zádrhel v Malacké úžině, by se tak promítl do ceny zboží dopravovaného do Japonska, díky vyšším pojišťovacím nákladům. Posledním státem, kterému jsem se v této práci věnovala byla Indie. Pro Indii má Malacká úžina význam především kvůli svým obchodním zájmům na východě. Indie je považována za softwarové centrum a státy jihočínského moře jsou hlavními výrobci a dodavateli technologií, kontrolou Malacké úžiny by se, tak upevnily svoje postavení v regionu.

7 SEZNAM LITERATURY

Prameny:

Governments and industry working together to protect the environment and enhance navigational safety: (nedatované). The IMO Cooperative Mechanism in the Strait of Malacca and Singapore, dostupné na: http://www.jterc.or.jp/english/kokusai/conferences/pdf/120426_thomas.pdf. 20. 7. 2013.

Indian Council of World Affairs: (2010). *Report on The Second India – Malaysia Strategic Dialogue*, dostupné na: http://www.icwa.in/cr_india_malaysia.html. 5. 12. 2012.

Indian Defence Board.: (2012). *India Now Commands The Strait of Malacca With Naval Base „INS Baaz“*, dostupné na: <http://indiandefenceboard.com/threads/india-now-commands-the-strait-of-malacca-with-naval-base-ins-baaz.3585/>. 5. 12. 2012.

National Geospatial – intelligence agency.: (2010). The Government of USA, dostupné na: http://msi.nga.mil/MSISiteContent/StaticFiles/NAV_PUBS/SD/Pub174/Pub174bk.Pdf. 12. 12. 2012.

Republic of Singapore and International Maritime Organization: (2007). *The cooperative mechanism between the littoral states and user states on safety of navigation and environmental protection in the straits of Malacca and Singapore*, dostupné na: <http://www.mpa.gov.sg/sites/pdf/spore-mtg-co-op-mechan-070904.pdf>. 12. 12. 2012.

Sdělení Ministerstva zahrani

ních věcí, 240/ 1996 Sb., dostupné na: [http://www.windsea.cz/public/Image/sekce-
typ-117/umluva-osn-o-morskem-pravu.pdf](http://www.windsea.cz/public/Image/sekce-
typ-117/umluva-osn-o-morskem-pravu.pdf). 12. 12. 2012.

Záznam z konference věnované námořní bezpečnosti v asijských vodách pořádaném Evropským institutem pro Asijská studia v roce

2011 v Bruselu, dostupné na: http://www.eias.org/documents/EIAS_Report_2011-03-01.pdf. 12.12. 2012.

Internetové zdroje:

Acturban: (2003). *Case studies – Sijory Growth Triangle, Asia*, dostupné na: http://www.acturban.org/biennial/case_studies/sijore/txt_sijori.html. 15. 7. 2013.

Apcss: (nedatované). Asia-Pacific center for security studies, dostupné na: <http://www.apcss.org/about-2/ap-countries/>. 15. 7. 2013.

APEC (nedatováno). *Asia-Pacific Economic Cooperation*, dostupné na: <http://www.apec.org/>. 15. 7. 2013.

21.století: (2010). *Mangrovníky v ohrožení*, dostupné na: <http://21stoleti.cz/blog/2010/04/16/mangrovniky-v-ohrozeni/>. 15. 7. 2013.

EIA: (2012). Background – World oil transit chokepoints, dostupné na: Dostupné na: <http://www.eia.gov/countries/regions-topics.cfm?fips=wotc&trk=p3>. 18. 7. 2013.

Encyclopædia Britannica: (2012). *Strait of Malacca*, dostupné na: <http://www.britannica.com/EBchecked/topic/359411/Strait-of-Malacca>. 5. 12. 2012.

Herber: (nedatováno). *Mořské právo*, dostupné na: http://www.herber.webz.cz/www_ocean/11-pravo.html . 18. 7. 2013.

Chinesedefence: (nedatováno). *China Malacca dilemma*, dostupné na: <http://www.chinesedefence.com/forums/strategic-geopolitical-issues/4564-china-malacca-dilemma.html>. 15. 7. 2013.

Leth Agencies: (nedatované). *Singapore ports*, dostupné na: <http://www.lethagencies.com/port.asp?port=SINGAPSG>. 22. 11. 2012.

Mima: (nedatované). *Centre for the Straits of Malacca (CSOM)*, dostupné na: <http://www.mima.gov.my/index.php/research-centres/som>. 17. 11. 2012.

Mindef Singapore: (2005). *Launch of Trilateral Coordinated Patrols Malsindo Malacca Straits Coordinated Patrol*, dostupné na: http://www.mindef.gov.sg/imindef/news_and_events/nr/2004/jul/20jul04_nr.html. 5. 12. 2012.

MPA Singapore: (nedatované). *Description of Straitrep*, dostupné na: [http://www.mpa.gov.sg/sites/port_and_shipping/port/vessel_traffic_information_system\(vtis\)/straitrep/description_of_straitrep.page](http://www.mpa.gov.sg/sites/port_and_shipping/port/vessel_traffic_information_system(vtis)/straitrep/description_of_straitrep.page). 5. 12. 2012.

Oceans Beyond Piracy: (2012). *Ocean Beyond Piracy*, dostupné na: <http://oceansbeyondpiracy.org/matrix/activity/malacca-strait-patrols>. 5. 12. 2012

OSN: (nedatováno). *Mořské právo*, dostupné na: <http://www.osn.cz/mezinarodni-pravo/?kap=66>. 18. 7. 2013.

Portworld: (2000). *Malacca port*, dostupné na: <http://www.portsworld.com/ports/malaccaport.htm>. 22. 11. 2012.

Princeton: (nedatováno). *Strait of Malacca*, dostupné na: http://www.princeton.edu/~achaney/tmve/wiki100k/docs/Strait_of_Malacca.html. 15. 7. 2013.

PSA: (nedatované). *PSA Pass Centre*, dostupné na: <http://www.singaporepsa.com/psapasscentre.php>. 23. 11. 2012.

Ramsar: (nedatováno). *The Ramsar Convention on Wetlands*, dostupné na: http://www.ramsar.org/cda/en/ramsar-july13-homeindex/main/ramsar/1%5E26239_4000_0. 17. 7. 2013.

ReCAAP: (nedatováno). *About ReCAAP*, dostupné na: <http://www.recaap.org/AboutReCAAPISC.aspx>. 6. 12. 2012.
Reuters: (2010). *FACTBOX – Malacca Strait is a strategic „chokepoint“*, Dostupné na: <http://blogs.reuters.com/global/2010/03/07/balancing-powers-in-the-malacca-strait/>. 1. 12. 2012.

Sea – Seek: (nedatováno). *Strait of Malacca*, dostupné na: <http://www.sea-seek.com/?geo=2881>. 15. 7. 2013.

International Hydrographic Organization: (2011). *International Hydrographic Organization*, dostupné na: http://www.iho.int/srv1/index.php?option=com_content&view=article&id=298&Itemid=297. 15. 7. 2013.

South - Asian Analysis: (2002). *Straits of Malacca*, dostupné na: <http://www.southasiaanalysis.org/paper1033>. 5. 12. 2012.

Ship - technology: (2012). *Port of Singapore*, dostupné na: <http://www.ship-technology.com/projects/portofsingapore/>. 22. 11. 2012.

The world reporter: (nedatováno). *The word reporter: News opinion and analysis*, Dostupné na: <http://www.theworldreporter.com/2012/05/strait-of-malacca-meeting-point-of.html>. 5. 12. 2012.

TED Case Studies: (nedatované). *Malacca: The Impact of Transportation on Wildlife in the Malacca Straits*, Dostupné na: <http://www1.american.edu/ted/malacca.htm>. 24. 11. 2012.

Ukessays: (nedatované). *The straits of malacca*, dostupné na: <http://www.ukessays.com/dissertations/general-studies/the-straits-of-malacca.php>. 29. 12. 2012.

Yale global: (2004). *Indonesia, Malaysia, Singapore Launch Coordinated Patrol of Malacca Strait*, dostupné na: <http://yaleglobal.yale.edu/content/indonesia-malaysia-singapore-launch-coordinated-patrol-malacca-strait>. 1. 12. 2012.

Literatura:

Bandy, W.: (1997). *Malaysia, Singapore, and Indonesia- controlling the Malacca straits* (Master's Thesis). Monterey: Department of National Security Affairs, Naval postgraduate school. Dostupné na: <http://archive.org/stream/malaysiasingapor00band#page/n7/mode/2up>. 12. 12. 2012.

Brinza, Ch.: (2012). *The world reporte: News opinion and analysis*. Dostupné na: <http://www.theworldreporter.com/2012/05/strait-of-malacca-meeting-point-of.html#.UfiAjl0wqIU>. 15. 7. 2012.

Capon, J. C.: (1998). *The threat of oil pollution in the Malacca strait: arguing for a broad interpretation of the United nations convention on the law of the sea*. Pacifik Rim Law and Policy Journal. Dostupné na: <http://digital.law.washington.edu/dspace-law/bitstream/handle/1773.1/850/7PacRimLPolyJ117.pdf?sequence=1>. 12. 12. 2012.

Dela Pena, J.: (2009). *Maritime Crime in the Strait of Malacca: Balancing Regional and Extra- Regional Concerns*. Human Security Report Project. Dostupné na: <http://www.humansecuritygateway.com/showRecord.php?RecordId=30791>. 12. 12. 2012.

Dohnal, M. - Malinek, M.: (2012). *Vliv díla Alfreda Thayera Mahana na zahraniční politiku USA na přelomu devatenáctého a dvacátého století*. Global Politics. Dostupné na: <http://www.globalpolitics.cz/clanky/vliv-dila-alfreda-thayera-mahana-na-zahranicni-politiku-usa-na-prelomu-devatenacteho-a-dvacateho-stoleti>. 17. 7. 2013.

Evers, H. D. - Gerke, S.: (nedatováno). *The Strategic Importance of the Straits of Malacca for World Trade and Regional Development*. ZEFF Bonn. Dostupné na: http://www.uni-bonn.de/~hevers/papers/WP17_Evers-Gerke.pdf. 12. 12. 2012.

Hrala, V. a kol.: (2005). *Geografie světového hospodářství- vybrané kapitoly*. VSE: Praha.

Ismail, Z. S. Sani, M. A. M.: (nedatováno). *The Straits of Malacca: Regional Powers Vis-A-Vis Littoral States in Strategic and Security Issues and Interests*. Political Managements and Policies in Malaysia. Dostupné na: <http://repo.uum.edu.my/3169/1/S5.pdf>. 10. 12. 2012.

Kadota, Y., Oi, S.: (2011). *Risk Governance of Maritime Global Critical Infrastructure- the example of the Straits of Malacca and Singapore*. IRGC. Dostupné na: http://www.irgc.org/IMG/pdf/irgc_mgcireport_2011.pdf. 12. 12. 2012.

Khalid, N.: (2006). *Security in the Straits of Malacca*. The Asia-Pacific. Journal: Japan Focus. Dostupné na: <http://www.japanfocus.org/Nazery-Khalid/2042>. 5. 12. 2012.

Kovács, T.: (2005). *Maritime security in the Straits of Malacca: Risks and responses*. Dostupné na: <http://www.uam.es/centros/economicas/doctorado/deri/publicaciones/WorkingPapers/DWP12-2005.pdf>. 12. 12. 2012.

Kuppuswamy, C. S.: (2004). *Straits of Malacca: Security Implications*. South Asia Analysis Group. Dostupné na: <http://www.southasiaanalysis.org/paper1033>. 6. 12. 2012.

Neuvedeno: (nedatováno). *Indonesia-Malaysia-Singapore growth triangle*. Dostupné na: http://etheses.whiterose.ac.uk/1251/6/mc_ch4-done.pdf. 15. 7. 2013.

Neuvedeno: (nedatováno). A case study on Singapore-Johor-Riau growth triangle. Dostupné na: http://theses.whiterose.ac.uk/1251/6/mc_ch4-done.pdf. 15. 7. 2013.

Neuvedeno: (nedatováno). Indonésie: Je cestovní ruch hrozbou pro místní tradiční prostředí?. Kaleideskop. Dostupné na: <http://geography.cz/geograficke-rozhledy/wp-content/uploads/2009/04/26-27.pdf>. 20. 7. 2013.

Raj, A.: (2009). *Japan's initiatives in security cooperation in the straits of Malacca on maritime security and in southeast Asia: Piracy and maritime terrorism*. The Japan Institute for International Affairs. Dostupné na: http://www2.jiia.or.jp/pdf/fellow_report/090331-Andrin_Raj.pdf. 11. 12. 2012.

Ramesh, S.: (2007). *Malaysia, Indonesia and Singapore set up co-operative mechanism*. Channel news Asia. Dostupné na: <http://www.channelnewsasia.com/stories/singaporelocalnews/view/297801/1/.html>. 12. 12. 2012.

Razak, N. Tun Abd: (2007). *The security of the straits of Malacca and its implications to the South Asia regionla security*. Timbalan Perdana Menteri Malaysia. Dostupné na: <http://www3.pmo.gov.my/WebNotesApp/tpmmain.nsf/6eb1bf73408d07794825674f0006897f/09ee4377fd049191482572aa00144782?OpenDocument>. 6. 12. 2012.

Rodrigue, J.-Paul – Notteboon, T. - Slack, B. (2013). *The geografgy of transport systems*. Dostupné na: <http://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch3en/conc3en/ch3c4en.html>. 18. 7. 2013.

Rosenberg, M.: (1999). *Chokepoints*. Geography. Dostupné na: <http://geography.about.com/library/weekly/aa052597.htm>. 17. 7. 2013.

Rui, L. (2010). *China can help guard lifeline throught Strait of Malacca*.

China.org.cn. Dostupné na: http://www.china.org.cn/opinion/2011-06/10/content_22752503.htm. 5. 12. 2012.

San, H., K. (2000). *The Five Power Defence Arrangements*. Dostupné na: http://www.mindef.gov.sg/safti/pointer/back/journals/2000/Vol26_4/7.htm. 17. 7. 2013

Shaofeng, Ch.: (2010). *China's Self-Extrication from the "Malacca Dilemma" and Implications*. International journal of China studies. Dostupné na: <http://ics.um.edu.my/images/ics/IJCSV1N1/chen.pdf>. 12. 12. 2012.

Sakhujá, V.: (2005). *Cooperative Security in the Straits of MALACCA: Policy Options for India*. ORF Issue Brief. Dostupné na: http://www.observerindia.com/cms/export/orfonline/modules/issuebrief/attachments/edmalaca_1255003073785.pdf. 11. 12. 2012.

Sien, L. Ch.: (1998). The importance of the straits of Malacca and Singapore. *Singapore Journal of International & Comparative Law*. Dostupné na: <http://law.nus.edu.sg/sybil/downloads/articles/SJICL-1998-2/SJICL-1998-301.pdf>. 5. 12. 2012.

Skokan, L. - Hrala, V. - Vitvarová, I.: (1988). *Geografie světového hospodářství*. SNTL/ ALFA: Praha.

Storey, I.: (2006). *China's „Malacca dilemma“*. China brief. Dostupné na: http://www.jamestown.org/programs/chinabrief/single/?tx_ttnews%5Btt_news%5D=31575&tx_ttnews%5BbackPid%5D=196&no_cache=1. 5. 12. 2012.

Tarrant, B.: (2010). *Balancing powers in the Malacca Strait*. Reuters. Dostupné na: <http://blogs.reuters.com/global/2010/03/07/balancing-powers-in-the-malacca-strait/>. 1. 12. 2012.

Waisová, Š. a kol.: (2007). *Atlas mezinárodních vztahů - prostor a politika po skončení studené války*. Aleš Čeněk: Plzeň.

Zubir, M. (nedatováno): *The strategical value of the Strait of Malacca*. Dostupné na:
<http://www.aspirasi-ndp.com/en/archive/ThestrategicvalueoftheStraitofMalacca.pdf>. 12. 12. 2012.

8 RESUMÉ

The topic of my thesis is about the importance of the Strait Malacca. Malacca strait represents a very important strategical geopolitical center. Every day 11 million barrels of oil and many other raw materials, which are mostly directed to Japan and China are transported through the Strait of Malacca . The Strait of Malacca is often attacked by pirates because of it is strategic position. Damages caused by pirates affect the global economy and international relations.

The aim of this work is to answer two research questions, namely:

1. What are the advantages and disadvantages arising for the countries geographically tied to the Malacca Strait?

2. To what extent does the Strait of Malacca affect the economy of Asia-Pacific region?

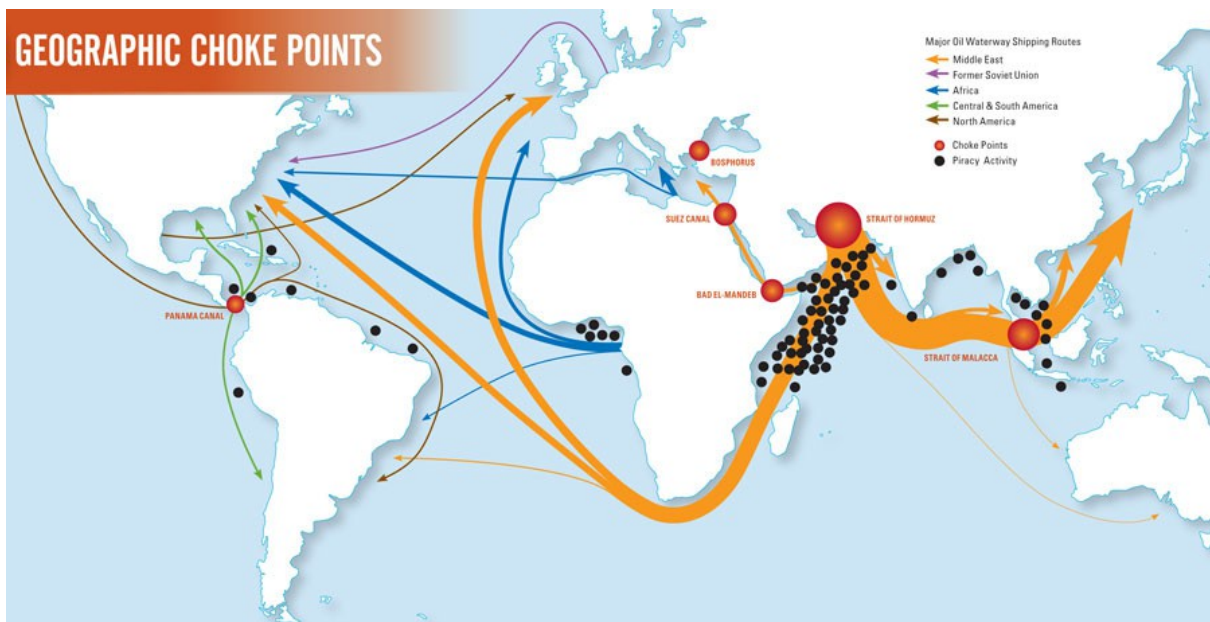
The main goals of the thesis are to review the state of malacca from two different perspectives - local and global. Local perspective comprises three coastal states of the Straits of Malacca - Malaysia, Indonesia and Singapore. I have defined the global perspective as Asia-Pacific region, specifically China, USA, Japan and India.

The work is divided into different parts, including the introduction and conclusion, there are four chapters.

9 PŘÍLOHY

Příloha číslo 1

Dostupné na: americansecurityproject.org/issues/climate-energy-and-security/energy/todays-supply/geografic-choke-points. 17. 7. 2013



Příloha číslo 2

Dostupné na:

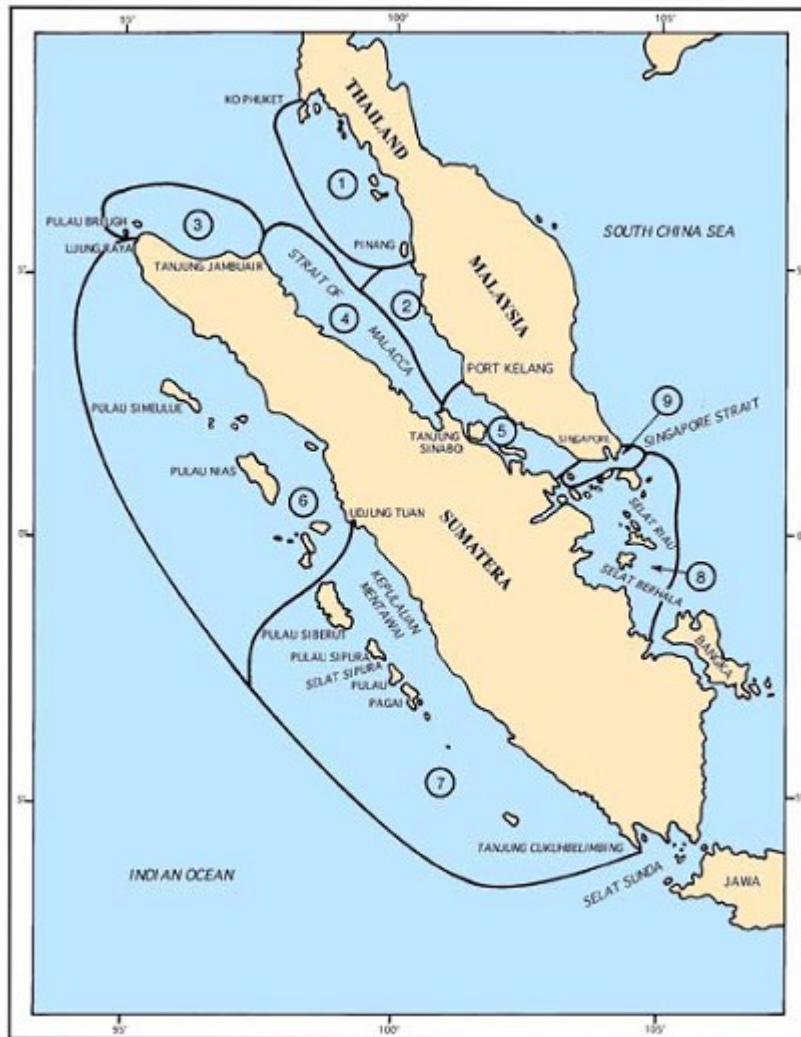
http://commons.wikimedia.org/wiki/File:LocatorMap_Malacca_Strait.png. 17. 7. 2013.



Příloha číslo 3

Dostupné na: Mapa o sektorech byla součástí 11. vydání publikace

National Geospatial-intelligence agency, vydané v roce 2010.



Příloha číslo 4

Dostupné na:

www.uam.es/centros/economicas/doctorado/deri/publicaciones/WorkingPapers/DWP12-2005.pdf. 10. 12. 2012

An alternative route - The Lombok Strait

(Source: Microsoft Encarta Reference Library 2005)



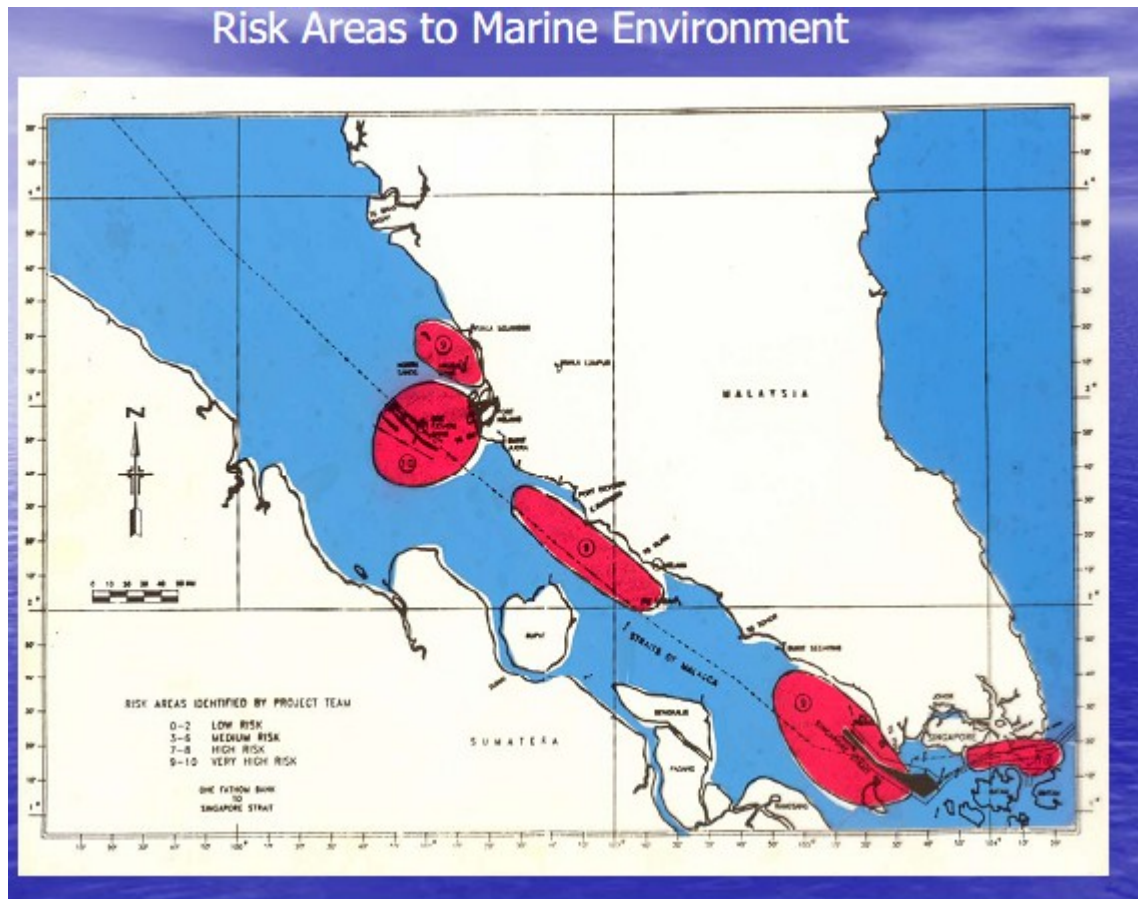
An alternative route - The Sunda Strait

(Source: Microsoft Encarta Reference Library 2005)



Příloha číslo 5

Dostupné na: community.middlebury.edu/scs/docs/rahim-present.pdf. 12. 12. 2012.



Příloha číslo 6

Dostupné na: community.middlebury.edu/scs/docs/rahim-present.pdf. 12. 12. 2012.

Figure 3: STRAITREP and Traffic Separation Scheme [adapted map: Singapore VTS, 2007]

STRAITREP operational areas from Sector 1 to Sector 9

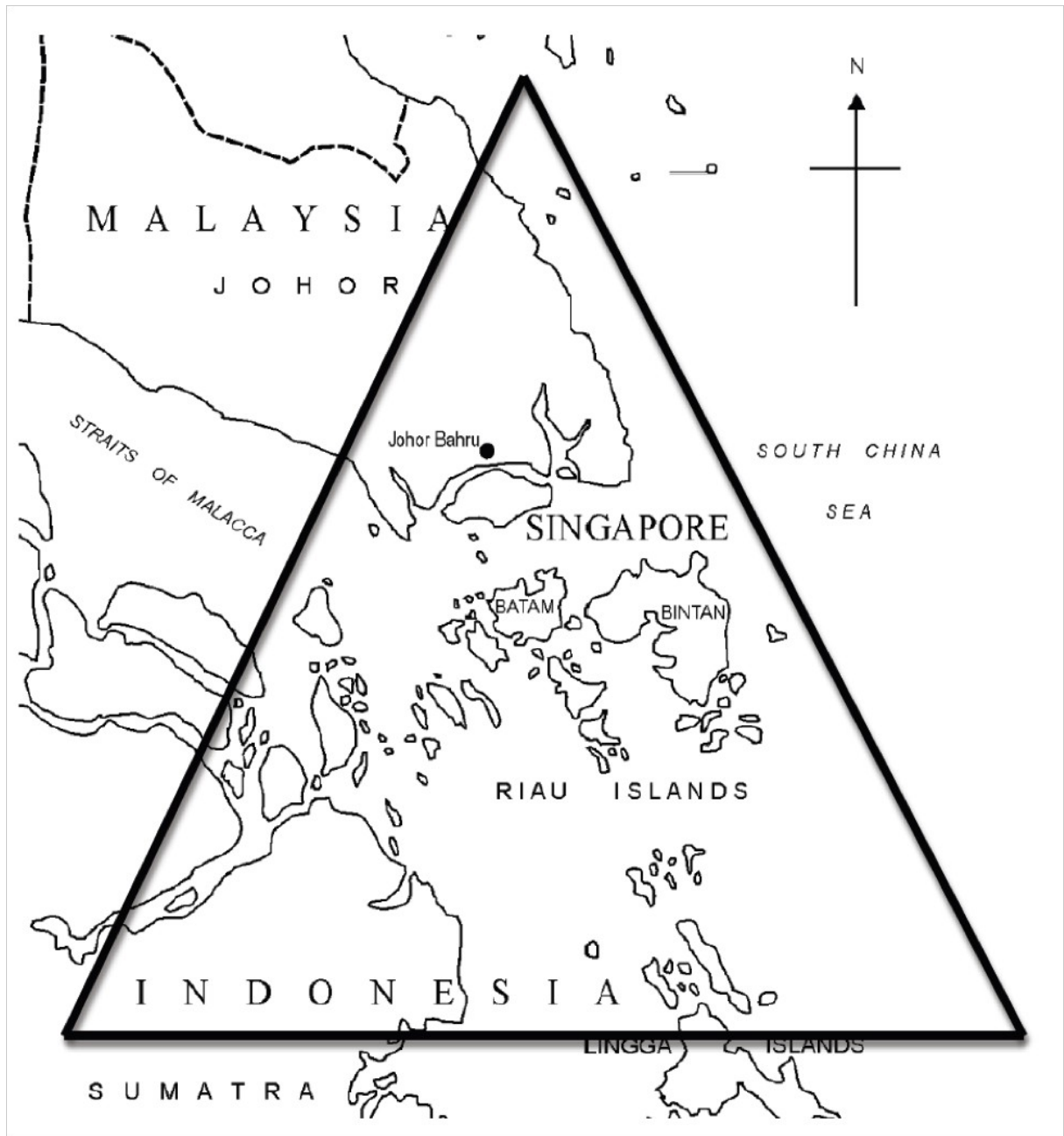


Příloha číslo 7

Dostupné

na:

http://cgge.aag.org/NationalIdentity1e/CaseStudy4_Singapore_Sep10/CaseStudy4_Singapore_Sep10_print.html. 17. 7. 2013.



Příloha číslo 8

Dostupné na: <http://www.environment.gov.au/biodiversity/migratory/publications/asia-pacific/chapter2.html>. 17. 7. 2013.

