Západočeská univerzita v Plzni

Fakulta filozofická

Diplomová práce

Bezpečnostní problematika Malacké úžiny

Bc. Kateřina Dolejšková

Plzeň 2013

Západočeská univerzita v Plzni

Fakulta filozofická

Katedra politologie a mezinárodních vztahů

Studijní program Politologie

Studijní obor Mezinárodní vztahy

Diplomová práce

Bezpečnostní problematika Malacké úžiny

Bc. Kateřina Dolejšková

Vedoucí práce:

PhDr. David Šanc, Ph.D.

Katedra politologie a mezinárodních vztahů

Fakulta filozofická Západočeské univerzity v Plzni

Plzeň 2013

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

Plzeň, červenec 2013 ……

Poděkování:

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

Obsah

Seznam zkratek 7

1 Úvod 10

2 Teoretická část 18

2.1 Teorie škrtících bodů (*Chokepoints*) 18

2.2 Hladiny analýzy 21

2.3 Teorie regionálních bezpečnostních komplexů 24

2.3.1 Sekuritizace 27

2.3.2 Jednotky bezpečnostní analýzy 28

2.3.3 Sektory 29

3 Bezpečnostní problematika Malacké úžiny 30

3.1 Malacká úžina 30

3.2 Bezpečnostní hrozby 32

3.2.1 Přirozené hrozby 32

3.2.2 Pirátství 33

3.2.3 Terorismus 34

3.2.4 Nelegální obchod 35

3.2.5 Uzavření nebo blokáda úžiny 36

3.2.6 Ohrožení suverenity 37

3.3 Státy ležící na pobřeží Malacké úžiny 38

3.3.1 Malajsie 38

3.3.1.1 Základní rysy zahraniční a obranné politiky Malajsie 38

3.3.1.2 Význam Malacké úžiny 39

3.3.1.3 Hrozby v Malacké úžině 40

3.3.1.4 Opatření proti hrozbám a spolupráce v Malacké úžině 43

3.3.2 Indonésie 48

3.3.2.1 Základní rysy zahraniční a obranné politiky Indonésie 48

3.3.2.2 Význam Malacké úžiny 50

3.3.2.3 Hrozby v Malacké úžině 51

3.3.2.4 Opatření proti hrozbám a spolupráce 54

3.3.3 Singapur 57

3.3.3.1 Základní rysy zahraniční a obranné politiky Singapuru 57
3.3.3.2 Význam Malacké úžiny 58
3.3.3.3 Hrozby v Malacké úžině 59
3.3.3.4 Opatření proti hrozbám a spolupráce 62
3.3.4 Spolupráce států v subregionu 65
3.3.4.1 MSP 65
3.3.4.2 ReCAAP 66
3.4 Hrozby v Malacké úžině a opatření proti hrozbám vybranými aktéry Asie 69
3.4.1 Japonsko 69
3.4.1.1 Hrozby v Malacké úžině 69
3.4.1.2 Opatření proti hrozbám 70
3.4.2 Čína 73
3.4.2.1 Hrozby v Malacké úžině 74
3.4.2.2 Opatření proti hrozbám 75
3.4.3 Indie 79
3.4.3.1 Hrozby v Malacké úžině 79
3.4.3.2 Opatření proti hrozbám 80
3.4.4 ASEAN 83
3.4.4.1 Hrozby v Malacké úžině 84
3.4.4.2 Postoj k řešení hrozeb v Malacké úžině 84
3.5 Hrozby v Malacké úžině a opatření proti hrozbám vybranými aktéry mimo asijský kontinent 89
3.5.1 USA 89
3.5.1.1 Hrozby v Malacké úžině 90
3.5.1.2 Opatření proti hrozbám 91
3.5.2 OSN 94
3.5.2.1 Hrozby v Malacké úžině 94
3.5.2.2 Postoj k řešení hrozeb 94
4 Závěr 97
5 Seznam použité literatury a pramenů 104
6 Resumé 116
7 Přílohy 117

Seznam zkratek

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

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

RSCT	(*Regional Security Complex Theory*), Teorie regionálních bezpečnostních komplexů
SEARCCT	(*Southeast Asia Regional Center for Counter Terrorism),* Regionální centrum pro boj proti terorismu v jihovýchodní Asii
SLOCs	(*Sea Lines of Communication),* námořní dopravní a komunikační cesty
SOM	(*Straits of Malacca*), Malacká úžina
TIPs	(*trafficking in persons),* obchod s lidmi
ULCC	(*Ultra Large Crude Carriers),* Ultra velké ropné tankery
UNCLOS	(*United Nations Convention on the Law of the Sea)*, Úmluva Organizace spojených národů o mořském právu
USA	(*United States of America*), Spojené státy americké
USD	(*United States dollar*), Americký dolar
VS OSN	Valné shromáždění OSN

1 Úvod

Malacká úžina (*Straits of Malacca*) se nachází v jihovýchodní Asii a díky své geografické poloze mezi Indickým oceánem a asijským kontinentem se řadí ke světově nejdůležitějším místům námořní dopravy. Ekonomická výjimečnost úžiny roste s nárůstem transportu obchodních komodit skrze Malaccu, což také zvyšuje její význam pro komerční vztahy aktérů, jež tuto oblast využívají ke svým obchodním stykům. Udržení bezpečnosti v Malacké úžině se tak stává klíčovým tématem mnohých aktérů lokálního, regionálního i mezinárodního dosahu. Představy o udržení bezpečnosti v průlivu a eliminace hrozeb se však liší aktér od aktéra. Zejména v průběhu posledních několika let objem námořní dopravy putující Malackou úžinou oběma směry výrazně vzrostl a Malacký průliv patří k nejvytíženějším škrtícím bodům světa. Všichni zde zainteresovaní aktéři jsou si velmi dobře vědomi, že jakékoliv ohrožení běžného fungování námořní trasy přes Malaccu by mohlo ohrozit naplňování jejich cílů, ba dokonce ohrozit chod fungování jich samotných.

Region jihovýchodní Asie si autorka vymezila shodně s Buzanem a Wæverem dle jejich díla *Regions and Powers, The Structure of International Security* z roku 2003. Do regionu patří Thajsko, Filipíny, Barma, Indonésie, Kambodža, Laos, Vietnam, Malajsie a Singapur (Buzan – Wæver, 2003: 133). Jelikož Malacká úžina leží uvnitř regionu, ale nelze do ní zařadit všechny státy regionu, autorka práce si vymezila subregion jako menší jednotku regionu jihovýchodní Asie. Do subregionu patří jeden nebo více států regionu, nikoliv však všechny státy regionu (Buzan – Wæver – De Wilde, 2005: 29). Autorkou vymezený subregion Malacké úžiny se skládá ze tří států ležících na pobřeží úžiny (Malajsie, Indonésie a Singapur). Autorka sem nezařadila Thajsko kvůli jeho geografické poloze na severozápadním okraji průlivu. Thajsko autorka řadí pouze do regionu jihovýchodní Asie. Thajské ohrožení při případném uzavření průlivu je srovnatelné s ostatními státy regionu jihovýchodní Asie, ale není shodné s ohrožením Malajsie,

Singapuru a Indonésie. Státy subregionu Malacké úžiny nevnímají Thajsko jako stát ležící uvnitř úžiny. Mezi Thajskem a subregionem neprobíhají hlavní kooperační kroky zajišťující bezpečnost v Malackém průlivu. Státy subregionu navázaly s Thajskem mnohé partnerské vazby pro zajištění bezpečnosti v Malacce, ale tyto vztahy nejsou státy subregionu vnímány jako primární.

Námořní doprava se stala klíčovým prvkem moderní globální ekonomiky. V dnešní době námořní obchod představuje téměř 90 procent světového obchodu (Binhack, 2011: 28). Alfred Thayer Mahan se již v 19. století zajímal o výjimečná místa na moři a v oceánech a přišel s tzv. „škrtícími body“, které jsou podstatné pro celý svět. Kdo bude škrtící body kontrolovat, bude mít výraznou výhodu nad ostatními. Pro státy, které mají ekonomiku závislou na importu a exportu, se stává bezpečnost námořní přepravy klíčovým tématem. Je nemožné kontrolovat celé námořní trasy, a proto roste význam tzv. škrtících bodů, které jsou přirozenými koridory, kde se sbíhá mnoho námořních tras. Škrtící body jsou jedinou možnou nebo nejrychlejší námořní trasou na cestě. Malacká úžina je v současné době přesně tímto výjimečným bodem v námořní dopravě. Jelikož je Malacká úžina nejrychlejší trasou do Asie a zpět, putuje skrze ni zhruba ¼ globálního obchodu. Bezpečnost regionu je však vystavena mnoha rizikům ze strany negativních nestátních aktérů, zejména pak teroristických skupin a pirátů. Rodrigue Malackou úžinu označuje jako „Achillovu patu současné ekonomiky“ (Rodrigue, 2004: 365), jelikož případná blokáda námořní dopravy skrze Malaccu by měla nedozírné následky například v dovozu ropy pro státy východní a jihovýchodní Asie.

Po krátkém seznámení s tématem bezpečnostní problematiky Malacké úžiny následuje část, ve které se čtenář dozví více o struktuře a cílu práce. Cílem této diplomové práci je analyzovat největší hrozby vyskytující se v Malacké úžině pro zkoumané aktéry. Autorka si pro svou práci zvolila několik zkoumaných aktérů, kteří vnímají Malackou úžinu jako referenční objekt, tedy entitu (oblast), kterou je nutno chránit.

Zkoumanými aktéry v diplomové práci jsou všechny tři státy subregionu (Malajsie, Indonésie a Singapur) a vybrané státy z asijského kontinentu (Japonsko, Čína, Indie a mezinárodní organizace ASEAN). Dále se autorka zaměří na Spojené státy americké, které nejsou závislé na námořní dopravě Malackou úžinou, a přesto označují tuto oblast za oblast národního zájmu. Autorka práce si jako posledního zkoumaného aktéra zvolila OSN, protože se jedná o mezinárodní společenství, které v analýze zastupuje systémovou hladinu zkoumání.

Autorka v práci analyzuje hrozby, které prošly úspěšným procesem sekuritizace ze strany výše zmiňovaných aktérů, přičemž jako sekuritizační aktéry si zvolila vládní představitele jednotlivých států a rozhodující orgány zkoumaných mezinárodních organizací. Za hrozbu, která prošla úspěšným procesem sekuritizace, autorka považuje ta témata, která jsou přijímána a akceptována obyvatelstvem analyzovaných států či členských zemí vybraných mezinárodních organizací. Při výzkumu výstupů procesů sekuritizace autorka do velké míry vycházela také z lokálních a regionálních médií, pro něž je bezpečnostní problematika Malacké úžiny často diskutovaným tématem. Vedle státních orgánů vstupují do sekuritizačních procesů také nevládní aktéři a v oblasti tak můžeme sledovat např. nátlak pojišťoven či ropných společností a přepravců na vrchní představitele zkoumaných států, aby zajistili bezpečnost v Malacce a eliminovali hrozby[1] (Vlček, 2010). Autorka se proto bude u zkoumaných aktérů věnovat sekuritizovaným tématům, které se pro tyto aktéry staly akceptovatelnými hrozbami. Bude zkoumat, jaké kroky dělají sekuritizační aktéři zkoumaných států a organizací proti hrozbám vyskytujících se v Malacké úžině.

Autorka si v textu pokládá dvě ústřední výzkumné otázky, jež se v praktické části práce pokusí zodpovědět. Právě odpovědi na tyto

[1]The Star online (2006): *Malaysia says war risk rating on Malacca Straits could hurt fading for security patrols.* Dostupné na: http://www.thestar.com.my/story.aspx?file=%2f2006%2f8%2f1%2fnation%2f20060801153716&sec=nation, 15. 7. 2013.

otázky by měly přispět k ucelení problematiky Malacké úžiny a čtenáři poskytnout komplexní analýzu subregionálních hrozeb a jejich řešení.

Ústřední otázky znějí takto:

1. *Liší se vnímání hrozeb v Malacké úžině napříč zkoumanými aktéry?*
    a. *Pokud ano, tak jaká je příčina rozdílů?*
2. *Dochází mezi zkoumanými aktéry ke shodě v řešení případných hrozeb?*
    a. *Pokud ne, jaké jsou důsledky těchto rozcházejících se opatření proti hrozbám v Malacké úžině?*
    b. *Jsou kroky vedené zkoumanými aktéry proti hrozbám v Malacce úspěšné?*

Práce bude koncipována do dvou stěžejních celků – teoretické a praktické kapitoly. Teoretická část slouží k operacionalizaci pojmů využívaných v práci a definuje termíny jako škrtící bod, sekuritizace, referenční objekt, sekuritizační aktér atd. V první podkapitole teoretické části se autorka věnuje zmiňovaným škrtícím bodů. Práce vychází z autorů, které téma škrtících bodů zajímá a kteří sledují současné a reálné dopady problematiky Malacké úžiny, např. z Rodriguea, Siena, Vlčka a Binhacka. Druhá podkapitola práce se věnuje hladinám analýzy od autora Singera z článku *The Level of Analysis: Problem in International Relations.* Hladiny analýzy rozšiřuje autorka o poznatky Buzana, Weavera a De Wildeho. Hladiny analýzy slouží v práci k uvědomění si, že nelze problematiku Malacké úžiny zkoumat pouze z hladiny lokálních aktérů. Autorka se snaží v práci využít globální, regionální, subregionální i státní úroveň zkoumání problémů, které se v průlivu vyskytují.

V poslední podkapitole se bude autorka věnovat Teorii regionálních bezpečnostních komplexů (*Regional Security Complex Theory – RSCT)* od autorů Buzana a O. Weavera. Autorka v této kapitole čerpala především z knihy *Regions and Powers, The Structure of International Security* z roku 2003 a dále z knihy *Bezpečnost: Nový*

rámec pro analýzu, kterou tito autoři napsali ještě s autorem De Wildem. Teorie regionálních bezpečnostních komplexů slouží v práci jako teoretické východisko pro analýzu bezpečnostní problematiky Malacké úžiny. Autorka se snaží aplikovat poznatky autorů na téma této práce. Aplikuje RSCT na zkoumaný subregion a snaží se ukázat, že základní principy regionálního bezpečnostního komplexu (*Regional Security Complex – RSC)* lze uplatnit i na nižší zkoumané úrovni než je region. RSCT aplikovaná na subregion Malacké úžiny má sloužit pro jednodušší orientaci v nasbíraných informacích a pozdější selekci na podstatné a nepodstatné zdroje. Autoři uvádějí, že je nutné zkoumat různé sektory napříč hladinami analýzy a přesně o to se autorka snaží ve své práci.

Praktická část diplomové práce se skládá z několika podkapitol, přičemž je možné text rozdělit na čtyři hlavní části. První část představuje Malackou úžinu. Autorka se v této části práce snaží vysvětlit výjimečnost průlivu v globálním měřítku, kde právě aplikuje škrtící body v praxi a dále představuje obecně přijímané bezpečnostní hrozby v úžině. Autorka vycházela a porovnávala myšlenky autorů, jako jsou Rodrigue, Waisová, Vlček, Raymond, Umaña, Zubir, Dela Pena a Watkins. Je zjevné, že tito autoři se na hlavních hrozbách subregionu shodují a liší se jen aktuálností informací a jejich zaměřením na konkrétní hrozbu, které se věnují primárně. Porovnáním textů od těchto autorů bylo možné velmi dobře vysledovat změny hrozeb v průběhu času, což bylo pro představení hlavních hrozeb v Malacce přínosné.

V dalších částech práce se autorka zaměřuje na aktéry subregionu, na jejich chování v této lokalitě, tedy na hrozby a konkrétní kroky vůči nim, participaci a spolupráci v rámci zajišťování bezpečnosti v Malacké úžině. Text se věnuje hrozbám, které prošly úspěšným procesem sekuritizace zkoumaných aktérů a dále na konkrétní řešení těchto hrozeb. Část o aktérech subregionu je rozdělena na kapitoly o jednotlivých státech a jejich přístupy k Malacké úžině. Dále navazuje podkapitola o spolupráci v rámci subregionu při zajišťování bezpečnosti v oblasti Malacké úžiny a eliminaci hrozeb.

Třetí a čtvrtá kapitola praktické části se věnuje aktérům, kteří leží mimo geografické hranice subregionu, ale mají zde své zájmy, ať už se jedná o asijské aktéry nebo mimo asijské aktéry. V této části se práce zaobírá i tzv. dilematem spolupráce, které vzniká pro státy subregionu při výběru aktérů pro navázání diplomatických vztahů při zajišťování bezpečnosti. Dilema spolupráce se týká výběru mezi spoluprácí s Čínou a USA. Práce se zaměří na Japonsko, které uzavření a ohrožení Malacké úžiny označuje jako jedno z hlavních bezpečnostních témat. Dalším zkoumaným aktérem je Čína, která je na exportu a importu úžinou závislá. Následujícím zkoumaným aktérem je Indie, která není závislá na volném proplutí úžinou, ale reaguje na přítomnost různých aktérů v oblasti Malacké úžiny. V neposlední řadě se autorka věnuje ASEAN. Práce představuje hlavní postoje ASEAN k případným hrozbám, kroky k řešení bezpečnostních hrozeb a názor na celou bezpečnostní situaci v Malacké úžině. Dalším zkoumaným aktérem jsou Spojené státy americké, které svou účast na spravování úžiny chápou jako účast na spravování velmi strategického bodu světa. A jako poslednímu z aktérů bude věnována pozornost OSN. Autorka se konkrétně zaměří na postoj OSN k bezpečnostní problematice Malacké úžiny a na způsob, jak se organizace podílí na zajišťování bezpečnosti subregionu.

V závěru práce autorka shrnuje informace o bezpečnostních hrozbách v Malacké úžině a zodpoví dílčí otázky, které si položila v úvodu práce. V závěrečné kapitole bude autorka hledat rozdíly mezi hrozbami a opatřeními, která vůči nim aktéři přijímají. Autorka se v této části snaží také vyvodit závěry celé analýzy bezpečnostní situace v Malacké úžině.

Téma práce je velmi rozsáhlé a s ohledem na požadovaný rozsah práce tudíž není možné věnovat se všem aspektů problematiky Malacké úžiny a všem aktérům globálně propojeného světa. Autorka si proto zvolila příkladové aktéry, kterým se v práci věnuje a snaží se na nich ukázat shody a rozdíly napříč aktéry, které by bylo vhodné zkoumat.

Autorka si zkoumané aktéry vybírala tak, aby si čtenář mohl udělat ucelenou představu o bezpečnostní problematice Malacké úžiny. Autorka práce si je vědoma, že není možné každou hrozbu u každého aktéra zkoumat do hloubky, jelikož některá témata, kterým se práce věnuje, by si zasloužila samostatnou analýzu, jako např. čínská nebo japonská závislost na námořním transportu.

Bezpečnostní problematika Malacké úžiny není pro obory politologie a mezinárodních vztahů nové téma, avšak autoři věnující se tomuto tématu zkoumají buď jednu konkrétní hrozbu do hloubky nebo jednoho aktéra, který má ve své agendě udržení bezpečnosti v Malacce. Autorka práce při svém průzkumu informací nenarazila na dílo, které by se věnovalo tématu stejně jako tato diplomová práce. Mnoho autorů se věnovalo problematice Malacké úžiny z pohledu států subregionu např. Umaña, anebo z pohledu konkrétního státu závislého na námořní dopravě Malackou úžinou. Například Japonskem a jeho závislostí na námořní dopravě úžinou se zaobírá autor Raj, anebo Čínské závislosti na námořním transportu se věnují autoři Zubir a Basiron.

Autorka při sběru dat vyzkoumala, že aktuálnost informací napříč tématem práce se velmi liší. Proto se snažila nabyté informace doplňovat o aktuální čísla a fakta, avšak ne u každého tématu se autorce podařilo najít nejaktuálnější data. Autorka vycházela zejména z anglicky psaných textů, kterých bylo velké množství, avšak v některých faktech se data velmi rozcházela a bylo nutno je podložit dalšími zdroji. V části o Indonésii nebylo snadné nalézt relevantní oficiální zdroje, jelikož mnoho státních dokumentů bylo dostupných pouze v indonéštině. Jazykovou bariéru se snad autorce podařilo překonat jinými relevantními zdroji v anglickém jazyce.

Autorka v práci využívala v různých částech různé typy zdrojů. V kapitole o subregionu, v částech o relevantních hrozbách a jejich řešení zkoumanými aktéry, využívala zejména oficiální dokumenty, projevy státníků, zápisy z konferencí apod. V částech o ostatních aktérech autorka čerpala zejména z odborných a novinových článků,

které se snažila porovnávat napříč spektrem, aby nalezla relevantní informace. Autorka čerpala mnoho informací i z internetových zdrojů, např. státních orgánů nebo internetových stránek konkrétní zkoumané spolupráce apod.

Při sběru dat pro diplomovou práci autorka postupovala podle plánované struktury textu. Nejdříve hledala a zpracovávala informace týkající se teoretického ukotvení, které velmi usnadnilo následný sběr a hodnocení dat pro praktickou část. V praktické části postupovala autorka od oficiálních dokumentů aktérů přes odborné články k aktuálním informacím zejména z periodik dané oblasti či zpráv z konferencí. Autorka věří, že se jí podařilo využít ty nejpodstatnější informace a poskládat je logicky za sebou. Doufá, že zpracovala data do ucelené analýzy, která čtenáři přinese mnoho nových poznatků.

2 Teoretická část

2.1 Teorie škrtících bodů (*Chokepoints*)

S teorií „škrtících bodů“ (*Chokepoints*) přišel první americký geostratég Alfred Thayer Mahan v 19. století. Tvrdil, že pro stát je nesmírně důležitá námořní síla, která se stává klíčovou pro dobrou strategii v mezinárodním prostoru (Hillen – Noonan, 1998). Není možné kontrolovat celé oceány a moře z důvodu finanční náročnosti a náročnosti na lidské zdroje (Hillen – Noonan, 1998). A. T. Mahan proto přišel s myšlenkou kontroly konkrétních míst, která jsou přirozenou cestou námořních plaveb, jejichž kontrolou lze sledovat pohyb po moři. Podle Mahana je vybudování strategických základen na těchto výjimečných místech velmi výhodné pro námořní strategii jednotlivých zemí. Mahan tvrdí, že ten, kdo bude škrtící body mít pod kontrolou, bude mít strategickou výhodu nad ostatními (Malinek – Dohnal, 2012).

Úloha námořní dopravy roste ruku v ruce s novými technologiemi a migračními pohyby. Údaje OSN říkají, že až polovina obyvatel naší planety žije do 200 km od pobřeží (Waisová, 2007: 71). V námořní dopravě existují komunikační kanály zvané SLOC (*Sea Lines of Communication*), které se využívají pro plavbu pravidelně. Na trasách vznikají místa, která se musí proplout (Lindsey, 1988: 7–8). Podle Rodriguea roste význam škrtících bodů zejména v souvislosti s globálním ekonomickým významem námořní dopravy jako takové. Alternativní trasy škrtících bodů jsou časově a finančně nákladnější (Rodrigue, 2004: 359). S vývojem námořních technologií a postupným zvětšováním lodí je finanční stránka druhotným problémem (Sien, 1998: 306). Avšak obeplutí Malacké úžiny přes Sundskou úžinu by trvalo o 3 dny déle a přes Lombockou úžinu o 5 dní déle. Vzhledem k tomu, že i největší lodní tankery o tonáži 320 – 550 000 tun tzv. *Ultra Large Crude Carriers* (ULCC) mohou plout skrze Malaccu, tak ji většina z nich trasu využívá (Sien, 1998: 306; Vlček, 2010).

Významných míst pro námořní dopravu je na celém světě zhruba 200, ale pouze některá z nich lze označit za strategická, výjimečná a důležitá. Jako strategicky výjimečná je možné označit šest míst, kde se shází několik různých SLOC, proplouvá jimi ohromné množství lodí, které vezou cenný náklad (Waisová, 2007: 71). Důležitost škrtících bodů se mění v čase a z důvodu navyšování počtu proplutých lodí. Význam Malacké úžiny se měnil v čase ve spojení s osamostatněním států subregionu (Evers – Gerke, 2006: 5). Historický význam pro námořní dopravu sahá mnoho staletí zpět, avšak novodobá historie významu Malacké úžiny začíná v 80. letech minulého století. S postupným zvyšováním počtu lodí plujících skrze úžinu a s globálním propojováním ekonomik roste i důležitost Malackého průlivu (Evers – Gerke, 2006: 5). V případě Malacké úžiny se počet lodí za posledních 8 let zvýšil ze 40 až 50 tisíc lodí za rok na 70 tisíc lodí ročně (Chatterjee, 2010; Qu – Menq, 2012: 2; Zubir, 2004: 6).

Jean-Paul Rodrigue vyznačuje škrtící body třemi základními prvky: fyzickou charakteristikou, využitím a přístupem. Fyzickou charakteristikou je myšleno místo nutící lodě skrze něj proplout zejména z časové výhodnosti. Musí se jednat o místo korigující námořní dopravu svou šířkou, hloubkou, splavností a omezující pohyb proplouvajících lodí. Přesně taková místa označuje A. T. Mahan za škrtící body, které umožňují kontrolovat moře a oceány (Rodrigue, 2004: 359–360).

Rodrigue dále zmiňuje, že hodnota škrtících bodů roste úměrně se stupněm jejich využití a dostupností alternativních tras. Dalším faktorem ovlivňujícím význam škrtícího bodu je typ převáženého nákladu (Rodrigue, 2004: 360). V dnešní době je nutno sledovat zejména transport ropy a dalších energetických surovin. Posledním prvkem, kterým se podle Rodriguea vyznačují škrtící body, je přístupnost. Přístupnost dle Rodriguea znamená, jsou-li škrtící body kontrolovány a spravovány nějakými aktéry, popřípadě zda je volné či zpoplatněné proplutí (Rodrigue, 2004: 360).

V současné době existuje mnoho škrtících bodů, ale šest z nich má z geopolitického hlediska mnohem větší význam. Jedná se o místa, kudy proplouvají dodávky s ropou. Nejdůležitějšími místy jsou Hormuzský a Malacký průliv, kterými putuje více jak 60% světového transportu ropy (Rodrigue, 2004: 365). Dalšími klíčovými škrtícími body, nejen pro ropný transport, jsou Panamský průplav, Bospor a Dardanely, Bab el-Mandab a Suezský průplav (Binhack, 2011: 30; Rodrigue, 2004: 365).

Škrtící body přitahují nevyžádanou pozornost např. teroristických skupin, hlavně proto, že případný útok by znamenal kolaps námořní dopravy životně důležité pro mnohé státy (Rodrigue, 2004: 365). Dále lákají také piráty, kteří si uvědomují množství cenného nákladu na proplouvajících lodích. Hrozí například i blokády a uzavření škrtících bodů, což by mohlo mít nedozírné následky pro globální ekonomiku. V historii k tomuto došlo např. během Suezské krize. Proto se dá říci, že škrtící body jsou „Achillovou patou ekonomiky“ (Rodrigue, 2004: 365).

2.2 Hladiny analýzy

Na počátku 60. let minulého století uvedl J. David Singer do mezinárodních vztahů pojem *hladiny analýzy* či *analytické roviny*. Pojem zpracoval v článku *The Level of Analysis, Problem in International Relations* z roku 1961, který byl vydán v časopise *World Politics*. Podrobil zkoumání dvě analytické roviny systémovou a státní, kde dochází k závěru, že ani jedna z nich není lepší nebo horší. Tvrdí, že záleží na každém badateli, jakou hladinu analýzy si pro své bádání zvolí (Singer, 1961: 90). Singer se snaží svou myšlenku analytických rovin vysvětlit na běžných pojmech. Každý badatel si má vybrat pro zkoumání buď strom jako takový nebo les jako celek, buď devianta jako jedince nebo celý gang apod. (Singer, 1961: 77). Říká, že je na každém výzkumníkovi, co si vybere a na jaké úrovni hodlá daný jev zkoumat.

Hladiny analýzy jsou spojeny se zkoumáním celého mezinárodního systému a je důležité je uplatnit i u zkoumání fenoménu bezpečnosti. Při zkoumání bezpečnosti se jedná především o to, co chceme zkoumat jako referenční objekt (stát – jedinec) (Buzan – Wæver – De Wilde, 2005: 14). Zkoumání rovin jde rozložit od malých a podrobných analýz po velké a objemné zkoumání. Je nutné si uvědomit, že při zkoumání nejsou analytické roviny oddělené, a díky tomu můžeme sledovat prostupování jevů určitými hladinami. Nejčastěji se v teorii mezinárodních vztahů operuje s pěti analytickými rovinami:

1. Mezinárodní systém je nejrozsáhlejším uskupením, které integruje mnoho závislých jednotek a nad nimi se nic jiného nenachází. Mezinárodní úroveň se v současné době vztahuje k planetě Zemi. Autorka se bude v práci věnovat např. OSN.
2. Mezinárodní subsystémy zahrnují skupinu jednotek v rámci mezinárodního systému, nikoliv však všechny jednotky. Od celku se subsystém liší specifickou charakteristikou, geografickou koherentností. Jako příklad můžeme uvést různé organizace spojující státy např. EU,

anebo ASEAN (Sdružení národů jihovýchodní Asie), kterému se bude autorka v práci věnovat.

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

Buzan, Wæver a de Wilde upozorňují, že analytické roviny nejsou teorií samostatnou, ale pouze umožňují teorie rozvíjet. Úzké spojení s neorealistickou teorií mezinárodních systémů odráží státocentrické pojetí (Buzan – Wæver – De Wilde, 2005: 15). Z tohoto důvodu se hladiny analýzy setkávají s kritikou, zejména kvůli prohlubování pojetí tzv. *„inside – outside“* předpoklady (vnitřní a vnější předpoklady) (Buzan – Wæver – De Wilde, 2005: 15–16). Autoři ve svém díle *Bezpečnost: Nový rámec pro analýzu* říkají, *„souhlasíme však s výhradou, že tendenci tohoto analytického rámce posilovat státocentrický model myšlení o mezinárodních vztazích je nutné mít stále na paměti“ (Buzan – Wæver – De Wilde, 2005: 16).*

Hladiny analýzy autorka práce využila hlavně k výběru příkladových zkoumaných aktérů tak, aby vybrala aktéry napříč spektrem. Bezpečnostní problematiku Malacké úžiny autorka zkoumá z pohledu států subregionu, z pohledu subregionu jako celku, z pohledu regionu a regionálního společenství a v neposlední řadě z pohledu USA a mezinárodní organizace OSN. Dále se autorka snaží rozlišit roviny analýzy při zkoumání problematiky uvnitř subregionu Malacké úžiny a aktéry ovlivňující bezpečnost Malacké úžiny z venku. Aktéři, kteří

ovlivňují bezpečnost úžiny z venku subregionu, autorka dělí na pět podkategorií: asijský stát závislý na bezproblémovém chodu úžiny, regionální organizace jihovýchodní Asie, asijský stát nezávislý na chodu úžiny, mimo asijský stát nezávislý na chodu úžiny a mezinárodní organizace. Jak již bylo řečeno, žádný jev nelze zkoumat izolovaně a je nutné brát na zřetel výstupy ze zkoumání z různých hladin analýzy. Autorka se snaží využít hladiny analýzy k tomu, aby analýza bezpečnostních hrozeb Malacké úžiny byla co nejvíce komplexní.

2.3 Teorie regionálních bezpečnostních komplexů

Termín regionálních bezpečnostních komplexů zavádějí autoři Barry Buzan, Ole Wæver a Jaap de Wilde, jelikož jim dosavadní zkoumání bezpečnostních hrozeb přišlo nedostačující. Autoři tvrdí, že pokud chceme zkoumat hrozby a referenční aktéry do hloubky, je mnohem vhodnější zaměřit se na hladinu regionální nikoliv mezinárodní. Autoři přitom vycházejí z předpokladu, že hrozby nás ohrožují na základě fyzické blízkosti. Referenční objekty budou řešit hrozby, které se jich přímo týkají a globální hrozby budou stát v pozadí jejich zájmu (Buzan – Wæver – De Wilde, 2005: 20–21).

Autoři přicházejí s klasickou teorií regionálních bezpečnostních komplexů (*Regional Security Complex Theory – RSCT).* Bezpečnostní hrozby jsou spojeny s fyzickou blízkostí a nelze je oddělit hranicemi států, tudíž se v lokalitě (regionu) prolínají a ovlivňují (Buzan – Wæver – De Wilde, 2005: 21). Do Regionálních bezpečnostních komplexů (*Regional Security Complex – RSC)* nelze řadit všechny geograficky nebo kulturně vymezené regiony (př. skandinávské země nebo země Varšavského paktu) (Buzan – Wæver, 2003: 47). Region označený jako RSC, musí vykazovat známky vzájemné bezpečnostní závislosti, které budou natolik odlišné od okolních regionů, že jej lze vyznačit jako samostatný komplex. Interakce v daném bezpečnostním regionu je natolik provázaná, a proto je možné ho oddělit od ostatních států a regionů mimo určený komplex (Buzan – Wæver – De Wilde, 2005: 20–21).

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

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

Klasická teorie RSC vznikla v průběhu studené války, a proto autoři po jejím skončení redefinovali novou RSCT, aby odpovídala novým poměrům v mezinárodním systému. Změna nastala v jejím absolutním zaměření na státocentrickou a politicko-vojenskou rovinu. Nová RSCT rozšířila své zaměření i na jiné aktéry a sektory bezpečnosti (Buzan – Wæver, 2003: 44). Základní idea RSCT zůstává však nezměněná a autoři předkládají stejnou myšlenku RSC jako *„soubor jednotek, jejichž hlavní procesy sekuritizace a desekuritizace jsou natolik provázané, že problémy bezpečnosti každého z nich nelze přiměřeným způsobem analyzovat či řešit odděleně“*[2] *(Buzan, Wæver 2003: 44).*

Mohou existovat i tzv. subkomplexy, menší celky vykazující lehce odlišné bezpečnostní vzorce chování než celý komplex. Jednotky uvnitř takových subkomplexů řeší jiné bezpečnostní otázky nežli hlavní komplexy (Buzan – Wæver, 2003: 51–52). Autoři upozorňují, že stát, který leží na pomezí RSC, většinou vykazuje slabé interakce s vnějším okolím. Existují případy, kdy na pomezí dvou RSC leží stát ovlivňovaný oběma sousedícími komplexy (např. Turecko, Barma, Afghánistán), kde není dostatečné množství interakcí, aby dva komplexy byly spojeny v jeden. Takové státy jsou označovány jako isolátoři (*insulators*) (Buzan – Wæver, 2003: 41). Autoři upozorňují na pojem izolátor, který nelze nezaměňovat s tzv. nárazníkovým pásmem (*buffer state*). Nárazníkové pásmo leží v centru silných vzorců sekuritizace a nikoliv na okraji RSC (Buzan – Wæver, 2003: 41).

Aplikací teorie RSC na Malackou úžinu, lze subregion označit za subkomplex. Bezpečnostní hrozby států subregionu jsou ve většině případů shodné a není možné, aby je jednotlivé státy řešily samostatně. Hrozby v Malacké úžině se vyskytují napříč spektrem sektorů

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

bezpečnosti. Ohrožení Malacké úžiny by pro státy subregionu znamenalo např. narušení národní bezpečnosti, narušení státní suverenity, vážné až zničující ekonomické problémy, ohrožení životního prostředí, důsledky pro obyvatelstvo států. Hrozby v subregionu jsou natolik provázané, že státy musely částečně oslabit svou suverenitu v národních vodách, aby přispěly k zajištění bezpečnosti v Malacce (viz dále). Jedná se o subkomplex Malacké úžiny, který neleží na hranici dvou RSC, ale leží uvnitř jednoho tj. regionálního bezpečnostního komplexu jižní Asie spadajícího do asijského super komplexu dle autorů teorie (viz příloha č. 1).

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

1. RSC se skládá ze dvou a více států (aktérů),
2. jedná se o jasně geograficky definované koherentní uskupení s jednoznačnými hranicemi,
3. existují v něm jasné vztahy bezpečnostní vzájemné závislosti,
4. vztahy uvnitř RSC jsou trvalé, ale nemusí být permanentní, tudíž se nesmí jednat pouze o jediný příklad interakce (Buzan – Wæver – De Wilde, 2005: 25).

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

Subregion Malacké úžiny splňuje kritéria, která autoři stanovili. Za prvé, subregion Malacké úžiny se skládá ze tří států. Kritérium číslo dvě subregion splňuje, jelikož Malacká úžina je jasná, geograficky vymezená

oblast mezi Malajsií a Singapurem na severu a Indonésií na jihu. Za třetí, v subregionu existují vzájemně provázané bezpečnostní vztahy mezi státy, bez kterých by bezpečnost v průlivu nebyly schopny efektivně zajišťovat (viz dále). Za čtvrté, vztahy jsou dlouhodobé a dá se předpokládat, že budou trvat i nadále. Bez těchto vztahů nelze efektivně eliminovat společně uznávané hrozby v Malacké úžině (viz dále).

Po teoretické části bude následovat analýza bezpečnostní problematiky Malacké úžiny, která bude aplikovat teorii RCS na menší celek, tedy na subkomplex. Vzhledem k tomu, že si autorka v úvodu práce vymezila zkoumanou oblast jako subregion, bude se jednat o subregionální bezpečnostní subkomplex. V němž bude autorka práce zkoumat hrozby označené sukuritizačními aktéry uvnitř daného subregionu a vazby daných aktérů při řešení těchto hrozeb. Dále se zaměří na vnějšek subregionu a na vazby s blízkým okolím, tedy s jihovýchodní a východní Asií. V neposlední řadě bude autorka zkoumat vazby mezi subregionem a globální mocností Spojenými státy a mezinárodní organizací OSN.

2.3.1 Sekuritizace

Představitelé Kodaňské školy a autoři díla *Bezpečnost: Nový rámec pro analýzu* vyzdvihují pojem sekuritizace jako klíčový pro zkoumání bezpečnosti. Buzan, Wæver a de Wilde vysvětlují sekuritizaci jako *„… jakékoliv veřejné téma umístěno na škálu sahající od depolitizovaného (stát s ním nemá nic do činění a ani žádným jiným způsobem se z něj nestává předmět veřejných debat a veřejného rozhodování) přes politizované (téma se stává součástí veřejné politiky, což ve svém důsledku vyžaduje vládní zásah v podobě oficiálního rozhodnutí a alokace zdrojů, řidčeji pak jinou formu celospolečenské aktivity) k sekuritizovanému (téma je chápáno jako existenční hrozba, jež si žádá mimořádná opatření a ospravedlňuje konání vybočující ze standardních mantinelů politických procedur).“ (Buzan – Wæver – De*

Wilde, 2005: 34). Akt sekuritizace může být vnímán jako silnější verze politizace. Z hlediska teoretického rámce lze za sekuritizované téma považovat jakékoliv, které se dostane do středu zájmu, tedy bude sekuritizováno. Sekuritizované téma je v dané době na vrcholu agendy, takový jev není permanentní (Buzan – Wæver – De Wilde, 2005: 34). Jako úspěšně sekuritizované téma je chápáno téma, které je uznáno a přijímáno jako relevantní. V případě této práce se jedná o témata, která uznává široká veřejnost zkoumaných států, média jim věnují velkou pozornost, občanská společnost tlačí stát k řešení a v případě zkoumaných organizací se jedná o témata, která jsou akceptována jejich členskými státy.

2.3.2 Jednotky bezpečnostní analýzy

Pokud chceme zkoumat bezpečnost dle Buzana, Wævera a De Wildeho, je nutné rozlišovat zkoumané jednotky. V bezpečnostní analýze se vyskytují tři základní jednotky, kterým je nutno věnovat pozornost. *Referenční objekt* jsou entity, které jsou bezprostředně ohroženy a mohou si legitimně nárokovat právo na přežití, typickým příkladem je stát (Buzan – Wæver – De Wilde, 2005: 48). V této práci autorka za referenční objekt vnímá Malackou úžinu.

Aktéři *sekuritizace*, jsou entity prohlašující referenční objekty za existenčně ohrožené, mají moc sekuritizovat témata (Buzan – Wæver – De Wilde, 2005: 48–49). Autorka práce za sekuritizační aktéry označuje vrchní představitele zkoumaných států a rozhodující orgány ASEAN a OSN. Poslední jednotkou jsou *funkcionální aktéři* mající moc ovlivňovat politická rozhodnutí na poli bezpečnosti, aniž by se jednalo o již zmiňované dvě jednotky (příkladem mohou být korporace, firmy apod.) (Buzan – Wæver – De Wilde, 2005: 48–49). Klasickým příkladem funkcionálního aktéra jsou lobbistické skupiny.

2.3.3 Sektory

Při zkoumání bezpečnosti je důležité se oprostit od zažitého stereotypu, že bezpečnost je pevně spjata s vojensko-politickým sektorem. Proces sekuritizace probíhá mimo mantinely vojensko-politického sektoru. Dalšími klíčovými body tzv. sektoru bezpečnosti jsou i nevojenská témata hrozeb. Autoři definují pět kategorií: politický sektor, vojenský sektor, ekonomický sektor, společenský sektor a environmentální sektor. Teoretici uvádějí, že zmiňované sektory se navzájem mohou prolínat, jelikož hrozba nemusí ohrožovat jen jeden sektor (Buzan – Wæver – De Wilde, 2005: 16–17). Autoři uvádějí, že kategorizování hrozeb do sektorů, má usnadnit analytikům bezpečnosti orientaci v bezpečnostních hrozbách. Kategorie hrozeb nemají sloužit jako rigidní sektory. Analytik má být schopen rozložit celek na části, lépe je pochopit a následně je opět složit do celku a poukázat právě na vazby mezi nimi (Buzan – Wæver – De Wilde, 2005: 18).

3 Bezpečnostní problematika Malacké úžiny

3.1 Malacká úžina

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

Malacký průliv patří svou polohou k jednomu ze šesti nejdůležitějších škrtících bodů námořních cest. V 70. a 80. letech minulého století narůstal zájem o zajištění bezpečnosti těchto zúžených míst pro námořní dopravní a komunikační cesty (*Sea Lines of Communication – SLOCs*). Průlomovou v námořní přepravě byla kontejnerová doprava, která je oproti budování produktovodu, dálnic či železnic levná (Waisová, 2007: 72).

V současné době definujeme šest klíčových škrtících bodů (*chokepoints)* pro námořní dopravu: Malacký průliv, Suezský průplav, Bab el-Mandab, Hormuzský průliv, Panamský průplav a Bospor a Dardanely (Binhack, 2011: 30). V západních médiích se nejvíce diskutuje o Panamském průplavu a Suezu, ale z ekonomicky-strategického pohledu je nejdůležitějším škrtícím bodem pro světový obchod 21. století Malacká úžina (Pineda, 2012). Důležité je hlavně propojení Pacifické Asie s Evropou a Blízkým východem[3] (viz příloha

[3] U. S. Energy Information Administration (2012): *World oil Transit Chokepoints.* Dostupné na: http://www.eia.gov/countries/regions-topics.cfm?fips=WOTC, 25. 1. 2013.

č. 3). Malacká úžina tvoří hlavní a nejkratší námořní cestu pro tankery všech velikostí mezi Perským zálivem a Jihočínským mořem[4].

Malackou úžinou propluje přibližně 40 procent celkového světového obchodu, což znamená 70 000 lodí ročně (Qu – Menq, 2012: 2). Nejdůležitějšími cennými komoditami převážející se přes Malackou úžinu jsou ropa a LNG (*Liquid natural gas*)[5]. Dle Reuters propluje Malackou úžinou 15 milionů barelů ropy denně (viz příloha č. 4). Toto číslo stále roste, v porovnání s rokem 2007, kdy úžinou proplulo 13,8 milionů barelů denně a v roce 2003 přibližně 11 milionů barelů denně[6] (Kuppuswamy, 2004; Zubir, 2004: 6). Průliv je klíčovým místem námořní dopravy pro pacifickou a východní Asii nejen pro dovoz různých surovin, ale i kvůli exportu zemí Asie. Například Japonsko dováží přes Malackou úžinu přibližně 90% ropy putující z Blízkého východu (Chatterjee, 2010) a úžinou putuje také většina čínského obchodu s EU, Blízkým východem a Afrikou (Chen, 2010: 4) a ostatní státy východní a jihovýchodní Asie jsou na tom velmi podobně. Význam průlivu pro export a import zemí východní a jihovýchodní Asie je prakticky neoddiskutovatelný.

V Malackém průlivu se vyskytuje mnoho hrozeb, které je nutno řešit a eliminovat. Z toho důvodu státy subregionu a mnoho dalších aktérů chtějí participovat na zajišťování bezpečnosti v úžině. Omezení bezpečného fungování průlivu by znamenalo dopady pro celý svět. Mezi hlavní hrozby ohrožující chod průlivu patří terorismus a pirátství. Dále v úžině hrozí kolize lodí a znečištění životního prostředí, a proto mezinárodní společenství apeluje na přímořské státy, aby inovovaly technologie, modernizovaly průliv a zajišťovaly bezpečnost úžiny. Z důvodu mělkost průlivu na jihu (v oblasti Singapuru) je nutné vybudovat hlubší cestu kvůli příliš těžkým nákladům a ohromným lodím

[4] Sea – Seek: *Strait of Malacca (East).* Dostupné na: http://www.sea-seek.com/?geo=2881, 15. 2. 2013.
[5] Viz tamtéž.
[6] U. S. Energy Information Administration (2012): *World oil Transit Chokepoints.* Dostupné na: http://www.eia.gov/countries/regions-topics.cfm?fips=WOTC, 25. 1. 2013.

typu ULCC (Rodrigue, 2004: 369). Dělení nákladů na nutné inovace mezi státy subregionu je velmi složité, protože vyžaduje ohromné finanční prostředky (Rodrigue, 2004: 369).

Podle amerického ministerstva pro vnitřní bezpečnost by omezení úžiny zvýšilo námořní transportní tarify a zpozdilo dopravu zboží po celém světě[7]. Nevyužít Malackou úžinu na námořní trase by pro transport znamenalo další 3 dny, tedy dalších 1600 námořních mil (Zubir, 2004: 2). Z tohoto důvodu se obeplutí indonéského souostroví skrze Lombockou úžinu, Sundckou úžinu ani Makassarský průliv nevyužívá tak často jako SLOCs skrze Malacký průliv[8] (viz příloha č. 5).

3.2 Bezpečnostní hrozby

3.2.1 Přirozené hrozby

Malacká úžina je úzká a jsou v ní mělké útesy, proto se drasticky zvyšuje riziko kolizí lodí[9]. Vraky na dně průlivu mohou zapříčinit kolize plavidel. V současné době je na dně přes třicet vraků[10]. Každým rokem se zvětšuje, již tak rušný, provoz v úžině a proto je nutné při proplouvání velmi zpomalit. Omezení rychlosti je velmi často způsobeno i nízkou viditelností, která je nižší jak 200m. Navigační pomůcky jsou velmi často nespolehlivé, zvláště v indonéských vodách a tím se zvyšuje pravděpodobnost kolizí[11]. Dalšími překážkami v plavbě jsou ropné plošiny nebo ostrůvky. I přes výše jmenované faktory je však Malacká úžina vyhledávanou námořní trasou spojující Indický oceán a Jihočínské

[7] Lehman Brothers INC (2008): *Global Oil Choke Points*. Dostupné na: http://www.deepgreencrystals.com/images/GlobalOilChokePoints.pdf, 25. 3. 2013.
[8] U. S. Energy Information Administration (2012): *World oil Transit Chokepoints.* Dostupné na: http://www.eia.gov/countries/regions-topics.cfm?fips=WOTC, a Lehman Brothers INC (2008): *Global Oil Choke Points*. Dostupné na: http://www.deepgreencrystals.com/images/GlobalOilChokePoints.pdf, 25. 3. 2013.
[9] Lehman Brothers INC (2008): *Global Oil Choke Points*. Dostupné na: http://www.deepgreencrystals.com/images/GlobalOilChokePoints.pdf, 25. 3. 2013.
[10] Sea – Seek: *Strait of Malacca (East).* Dostupné na: http://www.sea-seek.com/?geo=2881, 15. 2. 2013.
[11] Viz tamtéž.

moře, a to zejména z hlediska nízkých transportních nákladů a urychlení námořní přepravy[12].

3.2.2 Pirátství

Jednou z hlavních hrozeb v subregionu Malacca je pirátství. Piráti jsou si vědomi počtu lodí proplouvajících přes úžinu, a proto se soustředí na tuto oblast. Uvědomují si, že se v Malacké úžině shlukuje velký počet lodí s ohromnými náklady, často s velmi cennými (Vlček, 2010). Vysoký počet pirátských útoků je v Indickém oceánu, přes který se pohybuje námořní transport směrem k Asii, Evropě, Blízkému východu a Africe a zpět. Pro piráty je výhodnější útočit v místech, kterými lodě musejí proplout. Piráti se vyskytují hlavně u vjezdu do Malackého průlivu, ale jejich výskyt je zaznamenáván také v celé oblasti úžiny, a dokonce i v nejužším místě u Singapuru (viz příloha č. 6) (Watkins, 2004). Pirátství představuje velkou hrozbu pro stabilitu globální ekonomiky a hlavně v oblasti Malacké úžiny můžeme mluvit o ohrožení obchodní výměny mezi východem a západem (Vlček, 2010).

Hlavní problém je v definici pirátství. Pirátství definuje UNCLOS[13] z roku 1982 (Úmluva OSN o mořském právu) jako jakékoliv protiprávní činy násilí nebo zadržení spáchané na lodi na volném moři nebo v letadle nebo na místě nespadající pod jurisdikci žádného státu (Dela Pena, 2009: 2). Většina útoků v rámci Malacké úžiny nejsou pirátstvím dle mezinárodního práva, a proto je obtížnější spolupráce při jejich řešení. Malacká úžina se nachází ve vodách v jurisdikci států subregionu (viz příloha č. 7) (Dela Pena, 2009: 2). Dochází k paradoxu, že lodě plující Malackou úžinou se nemohou řádně bránit, aniž by neměly souhlas přímořských států (Dela Pena, 2009: 2).

---

[12] Lehman Brothers INC (2008): *Global Oil Choke Points*. Dostupné na: http://www.deepgreencrystals.com/images/GlobalOilChokePoints.pdf, 25. 3. 2013.

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

Piráti ohrožují dopravní společnosti, námořníky, vlastníky nákladů a zejména pojišťovny. Výkupné požadované piráty je vypláceno buď státy, nebo ropnými společnostmi (Vlček, 2010). Ropné společnosti přichází o ohromné peníze, a proto výplata výkupného může být lepší než ztráta veškerého nákladu. Pokud výkupné platí státy, jedná se spíše o otázku národní energetické bezpečnosti (Vlček, 2010). Reakcí na pirátské útoky, které jsou z více jak 50% zaměřeny právě na ropné tankery, je navýšení ceny ropy po celém světě (Vlček, 2010).

Dle Catherine Z. Raymond se v Malacké úžině rozlišuje několik různých typů pirátství: únos plavidla, loupeže a únos pro výkupné. Dále se rozlišuje útok na plující nebo kotvící loď (Raymond, 2009: 33). Loupeže na lodích probíhají především v noci. Převážně se jedná o krádeže z lodních trezorů, běžné cennosti a především navigační zařízení. V těchto případech má lup hodnotu maximálně do 20 tisíc amerických dolarů (Raymond, 2009: 33). Únos lodi kvůli převáženému zboží je mnohem komplikovanější. Piráti musí být schopni manipulovat s lodí, musí mít spřátelený přístav pro bezpečnou vykládku a musí mít místo pro uskladnění kradeného nákladu před jejím prodejem. Dále musí mít zajištěn odbyt nákladu z lodi. Námořníky z lodi buď propustí bez zranění, anebo za ně požadují výkupné, které se ale časem může snižovat (Raymond, 2009: 33–34). Autorka Raymond dále zmiňuje, že výkupné je následně většinou využito na nákup zbraní, a proto zaplacení pirátů de facto znamená podporu nových útoků (Raymond, 2009: 35).

3.2.3 Terorismus

Další velmi nebezpečnou hrozbou jsou teroristické útoky. Statistiky EIA (*U. S. Energy Information Administration*) ukazují vzrůstající význam Malacké úžiny pro světovou ekonomiku, proto je třeba brát možnosti teroristických útoků na zřetel. Cílem útoku by bylo narušení mezinárodního obchodu a strategických námořních tras (Watkins, 2004). Dle Watkinse existují dokumenty nasvědčující, že al-Kaida sleduje provoz a pohyb v Malacce (Watkins, 2004).

V roce 2002 došlo k zatčení Ab dal-Rahim al-Nashiriho označovaného za operačního velitele al-Kaidy v oblasti Perského zálivu a za specialistu na námořní operace a klíčové dopravní uzly (Watkins, 2004). Podle jeho výslechu je al-Kaida schopná zaútočit na výjimečné námořní uzly např. Malackou úžinu. Dále prozradil, že cílem teroristů je dostat rychlý člun blízko transportních lodí nebo přístavů a odpálit nálož na dálku (Watkins, 2004). Vyhledávaná jsou plavidla převážející silně hořlavý a výbušný materiál nebo velmi cenné zboží. V případě přístavů jsou také vyhledávaná místa skladující nebezpečný nebo cenný náklad (Watkins, 2004). K akcím teroristé využívají i tzv. sebevražedné vodní skútry. Velmi znepokojujícím faktem je dle australské vlády informace, že se teroristé chystali použít tzv. špinavou bombu v oblasti Malacké úžiny (Watkins, 2004). Ze strany teroristických skupin hrozí umístění bomby přímo do tankeru a její odpálení v destinaci příjemce, z tohoto bezpečnostního důvodu se budují ropné terminály na moři daleko od pobřeží (Vlček, 2010).

Další autoři upozorňují, že kromě Panamského průplavu všechny strategické body námořní dopravy leží na hranicích s islámskými zeměmi, ve kterých byly zaznamenány teroristické aktivity (Vlček, 2010). V regionu Malacké úžiny celkem působí tři islamistické separatistické skupiny. V Indonésii a Malajsii jsou aktivní teroristické skupiny *Gerakan Aceh Merdeka* a *Jema'ah Islamiyah.* Třetí teroristickou skupinou je *Abu Sayyaf* na Filipínách (Dela Pena, 2009: 3). Otázkou zůstává, zda by teroristické skupiny ohrozily islamistické země, které jsou na obchodu s ropou závislé (Vlček, 2010). Narušení námořní dopravy v Malacké úžině by mělo následky pro celý svět, tedy i pro státy, které islamisté chápou jako své úhlavní nepřátele.

3.2.4 Nelegální obchod

Další hrozbu v Malacce je nelegální obchod. Teroristické a pirátské skupiny z celého světa získávají finanční prostředky zejména z nelegálního obchodu. Toto pravidlo platí i v případě Malacké úžiny. Podíváme-li se na statistiky sledující nelegální obchod, tak Indonésie se

umístila na 14. příčce, Malajsie na 40. a Singapur někde kolem 60. pozice z 91 zkoumaných zemích (Umaña, 2012: 21).

Malacká úžina je také velmi významná pro šedou ekonomiku. V roce 2010 bylo v Singapuru zaznamenáno přes dvacet tisíc případů, kdy z nelegálního obchodu pocházely hlavně zbraně, cigarety a živá zvířata. Pro Singapur se pašování stává velmi závažným problémem (Umaña, 2012: 21). Dalšími pašovanými komoditami jsou ropa, slonovina, lidské orgány a hlavně drogy (heroin, metanfetamin a opiáty) (Umaña, 2012: 21). K pašování jsou využívány lodě, které byly odcizeny pirátskými skupinami. U kradených lodí dochází k přetření barvy, změny jména a opatření nových falešných dokladů (Umaña, 2012: 21).

Obchodování s lidskými orgány a s „bílým masem“ je v Malacké úžině jedním z největších problémů, jelikož tento business přináší pašerákům ohromný zisk. V oblasti dochází k obchodu nejen se ženami, ale i s dětmi (Umaña, 2012: 22). Oběti jsou většinou zlákány na příslib pracovních příležitostí nebo na novou budoucnost v Singapuru, nakonec však končí u prostituce, otroctví nebo nucených prací (Umaña, 2012: 22). OSN odhaduje počet žen převezených za účelem prodeje na 200-250 tisíc ročně. Alarmující je i množství případů obchodu s dětmi, kde odhadovaný počet obětí je více jak 50 tisíc jedinců ročně (Umaña, 2012: 22).

3.2.5 Uzavření nebo blokáda úžiny

Všechny výše zmiňované hrozby mohou narušit bezproblémové fungování úžiny, protože státy budou nuceny odstranit následky přírodní katastrofy, teroristického útoku apod. Aktéři mající různé zájmy v úžině se jejího uzavření nebo blokády průlivu velmi obávají. Proto je ohromný nátlak na přímořské státy ohledně spravování úžiny a zajištění její bezpečnosti a tím zmírnění případných rizik.

Úžinu by mohla hrozit i blokáda či uzavření volného proplutí jako vyděračský akt. Vzhledem k závislosti mnohých aktérů na fungování úžiny je však málo pravděpodobné, že by k tomu kroku došlo

(Qu – Menq, 2012: 3). Dle autorů Qu a Menq je tato hrozba spíše fikcí, ale varují, že v krajním případě může nastat (Qu – Menq, 2012: 3). I přes malou pravděpodobnost všechny zkoumané a závislé státy označují uzavření nebo blokádu úžiny jako hlavní hrozbu. Také Spojené státy, ačkoliv nejsou přímo závislé na volném proplutí skrze Malackou úžinu, označují její uzavření z jakéhokoliv důvodu jako hlavní možnou hrozbu pro svou národní bezpečnost.

3.2.6 Ohrožení suverenity

Ztrátu suverenity nad Malackou úžinou označují státy subregionu jako nejhorší možnou hrozbu. Jelikož se jedná o velmi významný strategický bod světa, tak se přímořské státy obávají jejího vyvlastnění, ztráty suverenity apod. (Tun Abdul Razak – Yudhoyono, 2011). Všechny země subregionu deklarují, že ohrožení suverenity a její zachování je pro ně klíčovou otázkou národní bezpečnosti. Přímořské státy musí spolupracovat na udržení svrchovanosti nad úžinou, což také deklarují státní zástupci zemí Malacké úžiny na pravidelných schůzkách (Tun Abdul Razak – Yudhoyono, 2011). ASEAN přiznal státům subregionu plnou suverenitu nad úžinou a ve svých dokumentech potvrzuje, že za žádných okolností není možné, aby státy subregionu přišly o suverenitu v oblasti (Raj, 2009: 32–33; Tun Abdul Razak, 2007).

3.3 Státy ležící na pobřeží Malacké úžiny

3.3.1 Malajsie

3.3.1.1 Základní rysy zahraniční a obranné politiky Malajsie

Ministerstvo zahraničních věcí Malajsie v oficiálních dokumentech deklaruje, že základním principem zahraniční politiky je vytvoření lepšího místa pro život. Klíčem naplnění tohoto ideálu je pro Malajsii aktivní participace v boji proti terorismu a eliminace šíření zbraní hromadného ničení[14]. Malajsie se snaží uzavírat více bilaterálních a multilaterálních dohod, protože touto cestou chce dosáhnout zapojení více národů a států, aby vytvořily lepší svět[15]. Předseda vlády Tun Abdul Razak se přiklání k prohlubování spolupráce států a národů jako ke krokům vedoucím k lepší budoucnosti (viz níže) (Tun Abdul Razak, 2007).

Za cíl zahraniční politiky si Malajsie klade hlavně participaci v OSN. Malajsii se během posledních let podařilo aktivněji zapojovat do chodu organizace a v současné době hraje významnou roli v nastolování agendy rozvojové pomoci při OSN[16]. Malajsie se hodlá více zapojovat a účastnit různých konferencí a summitů. Východoasijského summitu (*EAS – East Asia Summit*) konajícího se 18. až 19. listopadu 2011 se účastnily USA i Rusko (6th East Asia Summit, 2011: 1). Přítomné státy se shodly na nutnosti vytvořit z regionu východní Asie „bezjadernou zónu“. Hlavním důvodem pro vytvoření bezjaderné zóny v oblasti je mimo jiné to, že se zde nachází již zmiňovaný významný škrtící bod (6th East Asia Summit, 2011: 8). Z projevu ministra zahraničních věcí Malajsie Anifah bin Haji Amana z 18. července 2013 vyplývá, že stabilitě regionu výrazně prospívá bilateralismus, multilateralismus a regionalismus (Aman, 2013). Tyto tři

[14] Ministry of Foreign Affairs Malaysia: *Malaysia' Foreign policy*. Dostupné na: http://www.kln.gov.my/web/guest/overview2, 2. 4. 2013.
[15] Ministry of Foreign Affairs Malaysia: *Malaysia' Foreign policy in conclusion*. Dostupné na: http://www.kln.gov.my/web/guest/in_conclusion, 2. 4. 2013.
[16] Ministry of Foreign Affairs Malaysia: *Malaysia' Foreign policy*. Dostupné na: http://www.kln.gov.my/web/guest/overview2, 2. 4. 2013.

prvky jsou základními kameny malajské zahraniční politiky. Malajsie vnímá mezinárodní organizaci ASEAN jako klíčový prvek stability regionu a hodlá s ní i nadále spolupracovat[17].

Základním pilířem defenzivní politiky Malajsie je obrana státních hranic, výsostných vod a zejména státní suverenity, která může být v oblasti úžiny ohrožena (viz dále)[18]. Premiér Malajsie vyzdvihuje nedotknutelnost suverenity téměř pokaždé, když se vyjadřuje k Malacké úžině či bezpečnosti národních vod apod. Obranná politika má zajišťovat národní obranu účinně a efektivně, přičemž se má jednat o důvěryhodnou státní politiku[19].

3.3.1.2 Význam Malacké úžiny

Malajsie si uvědomuje svou lokaci na jednom z nejstrategičtějších míst světa (Tun Abdul Razak, 2007). Závislost Malajsie na otevřenosti úžiny zapříčiňuje klíčovost oblasti v bezpečnostní politice. Státy subregionu zařazují úžinu do agendy bezpečnostní politiky i kvůli výskytu mimo subregionálních aktérů (Tun Abdul Razak, 2007). Pro přímořské státy průlivu jsou důležité stejné bezpečnostní faktory – shodují se na nutnosti zajistit spolehlivost, bezpečnost a otevřenost úžiny a uchránit ji před narůstajícím vlivem ze strany mimo subregionálních aktérů. Druhým hlavním důvodem pro zajištění bezpečnosti a spolehlivosti úžiny jsou socioekonomické následky, ke kterým by došlo při problémech v úžině (Tun Abdul Razak, 2007). Malacká úžina má klíčový význam pro malajský národ z důvodu zaměstnanosti velkého počtu obyvatel v průlivu. V úžině se také nacházejí velké a důležité přístavy a daří se v ní cestovnímu ruchu (Tun Abdul Razak, 2007).

V roce 2011 Malajsie a Indonésie deklarovaly, že budou výrazně podporovat rozvoj cestovního ruchu v úžině. Vyzvaly své ministry, aby

[17]Ministry of Foreign Affairs Malaysia: *Malaysia' Foreign policy*. Dostupné na: http://www.kln.gov.my/web/guest/overview2, 2. 4. 2013.
[18] Ministry of Defence Malaysia:.*Vision/Mission/objective*. Dostupné na: http://www.mod.gov.my/about-us/mission.html?lang=en, 4. 1. 2013.
[19]Viz tamtéž.

prohloubili spolupráci a komunikaci zemí subregionu na toto téma (Tun Abdul Razak – Yudhoyono, 2011). Malajsie je ekonomicky závislá na příjmech z obchodních výměně putující Malackou úžinou a její narušení by mělo pro Malajsii nedozírné následky (Tun Abdul Razak, 2007). Malackou úžinou putuje až 80% obchodu (Tun Abdul Razak, 2007). Jen zisk z rybolovu v úžině se odhaduje na 0,32 miliardy USD ročně (Tun Abdul Razak, 2007). Právě rybářská komunita je jednou ze skupin lobbujících za lepší zajištění bezpečnosti úžiny. Předseda malajské vlády Tun Abdul Razak proto přislíbil zajištění ochrany životního prostředí, bezpečnosti plavby a ochrany rybářů v úžině. Premiér si je velmi dobře vědom, že rybaření v úžině má nejen dlouhou tradici, ale zaměstnává mnoho obyvatel Malajsie a zisk z rybolovu do státní pokladny je nepostradatelný (Tun Abdul Razak, 2007). Velmi důležitá je úžina také z hlediska získávání energie. Elektrárny nacházející se poblíž pobřeží, jsou závislé na přívodu mořské vody (Tun Abdul Razak, 2007).

3.3.1.3 Hrozby v Malacké úžině

Autorka práce si jako sekuritizační aktéry zvolila vrchní představitele státu Malajsie. Bude vycházet z dokumentů, projevů a názorů státníků Malajsie, které se vztahují k bezpečnostním hrozbám v Malacké úžině. Vybere konkrétní hrozby, které prošly sekuritizačním procesem a jsou akceptovány společností. V potaz budou brány hrozby, které by ohrozily nejen bezpečnost, národní suverenitu, ale i obyvatelstvo, ekonomiku a životní prostředí. Za uznanou hrozbu lze vnímat ta hrozba, proti které jsou vedena opatření na eliminaci.

V roce 2007 měl premiér Tun Abdul Razak projev na téma bezpečnost Malacké úžiny. V projevu důkladně a podrobně rozebral potencionální hrozby, které je nutno řešit a zmínil, jakým způsobem se Malajsie snaží tyto hrozby odstranit nebo eliminovat (Tun Abdul Razak, 2007). Premiér také upozornil, že od počátku nového tisíciletí se soustředí bezpečnostní otázky na hrozby typu pirátství, nezákonného rybolovu, pašování a námořního terorismu. K námořnímu terorismu se

začalo přistupovat jako k hlavní hrozbě zejména po tragédii 11. 9. 2001 (Tun Abdul Razak, 2007). Ministr dopravy Malajsie Chan Kong Choy v roce 2006 zdůraznil nutnost řešení zmiňovaných hrozeb, jelikož zvýšení pojistného transportovaných nákladů by mělo ohromný dopad na ekonomiky států subregionu[20]. Ministr dopravy ještě dodal, že vlády států subregionu budou nuceny nést určitou část zátěže, aby ochránily spotřebitele před navyšováním nákladů na plavbu[21]. Chan Kong Choy dále zdůraznil, že bezpečnostní opatření v Malacce se musí zvyšovat s nárůstem dopravy a odhaduje se, že do roku 2020 se počet proplouvajících lodí zdvojnásobí[22].

Námořní institut v Malajsii (*Maritine Institute of malaysia – MIMA*) se shoduje s premiérem na hlavních hrozbách v novém tisíciletí, kterými jsou pirátství, přírodní katastrofy, pašování zboží a lidí, přeprava zbraní hromadného ničení, terorismus, nelegální rybolov a narušení suverenity některého z přímořských států[23]. MIMA dále tvrdí, že na hrozbách v úžině se shodují Malajsie s Indonésií. Obě země hodlají na řešení hrozeb spolupracovat[24]. Bezpečnostní složky a experti se začali zajímat o propojení pirátství, terorismu a nelegálního obchodu (Raymond, 2009: 35). Premiér zmiňuje, že boj proti těmto hrozbám musí přijít koordinovaně a společně, aby státy subregionu zjistily, jestli teroristické skupiny využívají pirátství jako nástroj pro dosažení svých cílů (Tun Abdul Razak, 2007). Na 4. fóru o spolupráci v Malacké úžině a Singapuru konajícím se v říjnu 2011 generální tajemník MIMA zdůraznil akutní potřebu zachovat rovnováhu mezi dopravou a ochranou životního

[20]The Star online (2006): *Malaysia says war risk rating on Malacca Straits could hurt fading for security patrols.* Dostupné na: http://www.thestar.com.my/story.aspx?file=%2f2006%2f8%2f1%2fnation%2f20060801153716&sec=nation, 15. 7. 2013.
[21] Viz tamtéž.
[22] Viz tamtéž.
[23] MIMA: *Malaysia's And Indonesia's Security Concerns and Prioreties in the Straits of Malacca.* Dostupné na: http://www.mima.gov.my/mima/wp-content/themes/twentyeleven/cms/uploads/presentation/112.Indonesian-Malaysian%20Security%20Priorities%20in%20the%20Strait%20of%20Malacca.pdf, 8. 4. 2013.
[24] Viz tamtéž.

prostředí v Malacce[25]. Generální tajemník označil hrozbu zdevastování životního prostředí za klíčovou, jelikož bude mít dopad na obyčejné lidi, faunu a flóru[26]. Premiér se shoduje s ministrem dopravy a apeluje na zdokonalování navigačních technologií a modernizaci průlivu (Tun Abdul Razak, 2007). Lze přitom předpokládat, že s technologickými inovacemi dojde i ke zvýšení úrovně ochrany životního prostředí [27].

Po vytvoření koordinovaných hlídek Malacké úžiny státy subregionu v roce 2004 vznikl v malajském námořním institutu dokument, který se shoduje se základními hrozbami označenými malajskou bezpečnostní politikou pro nové tisíciletí[28]. Hlavní hrozby nového tisíciletí jsou terorismus, boj proti nelegálnímu obchodu se zbraněmi a šířením zbraní hromadného ničení[29]. Základním úkolem pro státy subregionu zůstává udržet Malackou úžinu otevřenou a bezpečnou[30]. Uzavření úžiny by mělo pro malajský národ katastrofální následky, proto zachování bezpečnosti a otevřenosti průlivu je úkol číslo jedna pro národní bezpečnostní složky (Tun Abdul Razak, 2007).

Autorka práce vnímá sekuritizaci zmíněných témat jako akceptovanou společností. Například MIMA organizuje setkání mnohých stran na téma trendů a vyhlídek v dopravě Malackou úžinou[31]. Tohoto zasedání se v roce 2010 účastnily subjekty zastupující přepravní společnosti, provozovatelé přístavů, přístavní orgány, vládní agentury i členové akademické obce[32]. Velký zájem účastnit se tohoto zasedání

---

[25] MIMA (2011): *4th Cooperation Forum on the Straits of Malacca.* Dostupná na: http://www.mima.gov.my/mima/4th-cooperation-forum-on-the-straits-of-malacca-and-singapore/, 15. 7. 2013.
[26] Viz tamtéž.
[27] Viz tamtéž.
[28] Ministry of Foreign Affairs Malaysia: *Malaysia' Foreign policy in conclusion*. Dostupné na: http://www.kln.gov.my/web/guest/in_conclusion, 8. 4. 2013.
[29] Viz tamtéž.
[30] The Star online (2006): *Malaysia says war risk rating on Malacca Straits could hurt fading for security patrols.* Dostupné na: http://www.thestar.com.my/story.aspx?file=%2f2006%2f8%2f1%2fnation%2f20060801153716&sec=nation, 15. 7. 2013.
[31] MIMA (2010): *Stakeholders Meeting on Features, Trends and Prospects of Container Shipping in the Straits of Malacca*. Dostupné na: http://www.mima.gov.my/mima/stakeholders-meeting-on-features-trends-and-prospects-of-container-shipping-in-the-straits-of-malacca/, 15. 7. 2013.
[32] Viz tamtéž.

naznačuje, že problematika Malacké úžiny zajímá široké spektrum stran. Zasedání poskytlo relevantní a věcné připomínky pro vládu Malajsie a zúčastněné strany se naprosto shodly v hrozbách vyskytující se úžině. Ze setkání vyplynula nutnost zvýšení bezpečnosti plavby, bezpečnosti v úžině jako takové, ochrany životního pobřeží a ochrany národních zájmů[33]. Tun Abdul Razak se sešel i s rybářskou komunitou kvůli zvýšení bezpečnosti v Malacké úžině (Tun Abdul Razak, 2007). Rybáři zdůrazňovali nutnost zvýšení bezpečnosti, jelikož ohrožení Malacké úžiny by mělo pro jejich obživu devastující následky (Tun Abdul Razak, 2007).

3.3.1.4 Opatření proti hrozbám a spolupráce v Malacké úžině

Premiér Tun Abdul Razak v projevu z roku 2011 na *10. IISS Asia Security Summit* v Singapuru vyzval, že hrozby vyskytující se v Malacké úžině jsou společné globální hrozby. Z důvodu propojenosti světa a závislosti na ekonomické prosperitě je nutné sdílet hrozby narušující globální stabilitu (Rodrigue, 2004: 369; Tun Abdul Razak, 2011). Zmínil nutnost spolupracovat na zajištění bezpečnosti míst jako je Malacká úžina, ale upozornil, že se jedná o vody v jurisdikci přímořských států (Tun Abdul Razak, 2011). Dle oficiálního portálu ministerstva obrany je zachování národní suverenity klíčovým bodem[34]. Premiér zdůraznil nutnost prohlubování bilaterálních a multilaterálních vztahů, které ve svém důsledku komplexní vzájemné závislosti zajistí zmírnění hrozeb[35] (Tun Abdul Razak, 2011). Malajsie spolupracuje s USA, s Čínou, s Ruskem, s Indií a s ASEAN a premiér zdůrazňuje, že tato spolupráce je to, co vede k stabilitě regionu (Tun Abdul Razak, 2011).

---

[33] MIMA (2010): *Stakeholders Meeting on Features, Trends and Prospects of Container Shipping in the Straits of Malacca*. Dostupné na: http://www.mima.gov.my/mima/stakeholders-meeting-on-features-trends-and-prospects-of-container-shipping-in-the-straits-of-malacca/, 15. 7. 2013.

[34] Ministry of Defence Malaysia: *National Defence Policy*. Dostupné na: http://www.mod.gov.my/component/content/article/100.html?lang=en, 15. 7. 2013.

[35] The Star online (2006): *Malaysia says war risk rating on Malacca Straits could hurt fading for security patrols.* Dostupné na: http://www.thestar.com.my/story.aspx?file=%2f2006%2f8%2f1%2fnation%2f20060801153716&sec=nation, 15. 7. 2013.

Premiér dále poukázal na to, že i když čínský vliv a zejména ekonomická síla stále roste a čínské zájmy s USA nejsou příliš shodné na zajišťování bezpečnosti v úžině, tak se na základě bilaterálních dohod daří rizika eliminovat (Tun Abdul Razak, 2011). V roce 2007 vyzval k participaci přímořských států a zúčastněných států (tedy států využívajících úžinu), aby docházelo k prohlubování vzájemné důvěry a ke spolupráci v realizaci boje proti hrozbám (Tun Abdul Razak, 2007). Spolupráce by měla být založena na preventivních a prozíravých akcích vedoucích k zlepšení bezpečnosti v úžině (Tun Abdul Razak, 2007).

Ministr dopravy a generální tajemník MIMA se shodují na tom, že inovace úžiny je klíčová nejen kvůli nárůstu počtu proplouvajících lodí, ale i vzhledem k zajištění bezpečnosti oblasti[36]. Malajsii znepokojuje, že ohromné náklady spojené s bezpečným provozem Malacké úžiny jsou připisovány státům subregionu (Rodrigue, 2004: 369; Tun Abdul Razak, 2007). Finanční náročnost je příliš velká a nedochází ke shodě mezi přímořskými státy v rozdělení podílu na bezpečnostních nákladech (Rodrigue, 2004: 369; Tun Abdul Razak, 2007). Vzhledem k tomu, že mezinárodní obchodní partneři očekávají inovace průlivu, je nutné realizovat modernizace všech průmyslových odvětví v průlivu[37]. Ironií však zůstává, že proplutí úžinou je otevřené a málokterá nákladní loď zakotví v přístavech, z čehož by státy subregionu mohly získávat finanční prostředky (Tun Abdul Razak, 2007). Důležitá je spolupráce mezi Malajsií a Japonskem. Japonsko se rozhodlo poskytovat zejména

[36] The Star online (2006): *Malaysia says war risk rating on Malacca Straits could hurt fading for security patrols.* Dostupné na: http://www.thestar.com.my/story.aspx?file=%2f2006%2f8%2f1%2fnation%2f20060801153716&sec=nation, a
MIMA (2011): *4th Cooperation Forum on the Straits of Malacca.* Dostupná na: http://www.mima.gov.my/mima/4th-cooperation-forum-on-the-straits-of-malacca-and-singapore/, 15. 7. 2013.

[37] The Star online (2006): *Malaysia says war risk rating on Malacca Straits could hurt fading for security patrols.* Dostupné na: http://www.thestar.com.my/story.aspx?file=%2f2006%2f8%2f1%2fnation%2f20060801153716&sec=nation, a
MIMA (2010): *Stakeholders Meeting on Features, Trends and Prospects of Container Shipping in the Straits of Malacca*. Dostupné na: http://www.mima.gov.my/mima/stakeholders-meeting-on-features-trends-and-prospects-of-container-shipping-in-the-straits-of-malacca/, 15. 7. 2013.

finanční pomoc přímořským státům. V roce 2006 Japonsko darovalo Malajskému námořnímu donucovacímu orgánu cvičnou loď Nippon, která má sloužit zejména k navýšení kapacit malajských složek (Song, 2007: 124; Tun Abdul Razak, 2007).

Po tragédii 11. září 2001 v USA se ukázalo, že i v oblasti úžiny se musí vylepšit bezpečnostní strategie. Obavy o bezpečnost úžiny nepřišly jen ze strany přímořských států, ale i od mezinárodního společenství. Přímořské státy průlivu zdůrazňují suverenitu nad úžinou, která podléhá dohodě UNCLOS z roku 1982. Dále se Malajsie shoduje s Indonésií i Singapurem na bezpečnostních otázkách spolupráce v rámci úžiny, což je klíčem k účinné bezpečnostní strategii. Hlavní spolupráce v řešení hrozeb v úžině probíhá mezi Malajsií a Indonésií (Badawi – Yundhoyono, 2009). Na pravidelné schůzce Malajsie a Indonésie v roce 2011 premiéři zdůraznili, že je nutná spolupráce na bázi společných pokynů a postupů donucovacích orgánů obou zemí. Oba představitelé uvítali úzkou spolupráci mezi Indonéskou námořní bezpečnostní koordinační radou (*Indonesian Maritine Security Coordinating Board – Bakorkamla)* a Malajským námořním donucovacím orgánem (*Malaysia Maritime Enforcement Agency – MMEA)*. Spolupráce probíhá v oblasti sdílení informací, budování kapacit, komunikace, výměny expertů a profesionálů, krizového centra a oficiálních návštěv představitelů států (Tun Abdul Razak – Yudhoyono, 2011). Dále se oba představitelé shodli na nutném prohlubování spolupráce na bilaterální úrovni v obranném a bezpečnostním sektoru. Přičemž poukazují, že prohlubování spolupráce nevede jen ke stabilizaci obou zemí, ale i celého regionu Malacké úžiny (Tun Abdul Razak – Yudhoyono, 2011).

Námořnictva přímořských států zahájila akci koordinované námořní hlídky v úžině tzv. MALSINDO, která byla započata v roce 2004 (Tun Abdul Razak, 2007). Dále státy zahájily akci „Oči na nebi“ (*EIS – Eyes in the sky*), což je letecký dozor nad průlivem (Tun Abdul Razak, 2007). Premiér podotknul, že hlídky se velmi dobře osvědčily a přispěly

ke snížení množství loupežných přepadení od roku 2004 (Tun Abdul Razak, 2007).

V roce 2011 na pravidelné schůzce Malajsie a Indonésie představitelé států zdůraznili, že je nutné akci MALSINDO nadále prohlubovat a podporovat (Tun Abdul Razak – Yudhoyono, 2011). Malajsie vytvořila Malajský námořní donucovací orgán, který poskytuje pokojné proplutí úžinou a zvýšila policejní dozor (Tun Abdul Razak, 2007). Spolupráce mezi Indonéskou národní policií, Národní malajskou policií a dalšími agenturami, které se zabývají prevencí proti boji nadnárodní trestné činnosti včetně terorismu a obchodu s lidmi, je velmi výhodná (Tun Abdul Razak – Yudhoyono, 2011). Oba představitelé se shodli na nutnosti prohlubování spolupráce a vytvoření společného komplexního rámce pro strategickou spolupráci mezi oběma zeměmi při řešení složitého multi-dimenzionálního problému v úžině (Tun Abdul Razak – Yudhoyono, 2011). V boji proti obchodu s lidmi (*trafficking in persons – TiPs*) obě země v roce 2011 deklarovaly svůj pevný postoj ve spolupráci proti této trestné činnosti, a dohodly se na prohlubování spolupráce a koordinace v boji proti hrozbám.

Představitelé Malajsie a Indonésie vyzvali ostatní země, aby taktéž přijaly nezbytná opatření k řešení tohoto problému. Premiér Malajsie je spokojený s celkovou spoluprácí přímořských států na zajišťování bezpečnosti úžiny (Tun Abdul Razak, 2007). *„S ohledem na nižší počet kolizí, znečištění v průlivu, navýšení objemu přepravy a drastickým poklesem pirátských útoků, lze bezpečně říci, že opatření přijatá v přímořských státech jsou účinná“ (Tun Abdul Razak, 2007).*

Hlavními principy zahraniční politiky Malajsie je respektování nezávislosti států, respektování jejich svrchovanosti, uznávání územní celistvosti, nevměšování se do vnitřních záležitostí jiných národů, mírové urovnání sporů a vzájemný prospěch z navázaných vztahů[38]. Mezinárodní uživatelé průlivu neplatí příspěvky na modernizaci průlivu,

[38] Ministry of Foreign Affairs Malaysia: *Formulation of Foreign Policy*. Dostupné na: http://www.kln.gov.my/web/guest/formulation, 8. 4. 2013.

příspěvky na renovaci průlivu a ani na podporu zajištění bezpečnosti v úžině. Mezinárodní společenství považuje bezpečnost úžiny za globální problém. V mezinárodním prostoru se zejména USA přiklánějí k „internacionalizaci“[39] úžiny, což by mělo nebezpečné následky pro bezpečnostní zájmy celého regionu (Raj, 2009: 8).

Internacionalizace úžiny by přinesla oslabení geopolitické důležitosti Malajsie a ostatních přímořských států (Raj, 2009: 32–33). Z tohoto důvodu je myšlenka internacionalizace pro státy subregionu nepřípustná (Tun Abdul Razak, 2007). Internacionalizace je pro přímořské státy natolik kontroverzní, že se k ní vyjadřují při jakékoliv vhodné příležitosti. Představitelé Malajsie a Indonésie se shodli, že je nutné zachovat a dodržovat dohodu UNCLOS z roku 1982 (Tun Abdul Razak – Yudhoyono, 2011). Ocenili, že přímořské státy si bezpečnost a stabilitu v úžině dokážou obstarat samy a vyzvali ostatní státy k prohloubení koordinovaného dohledu nad úžinou, prostřednictvím již zmiňovaných hlídek (Tun Abdul Razak – Yudhoyono, 2011).

[39] Pojmem internacionalizace znamená zmezinárodnění. Malacká úžina by dostala pod mezinárodní kontrolu.

3.3.2 Indonésie

Indonésie se nachází v jihovýchodní Asii až Oceánii a je tvořena 17 508 ostrovy. Svou západní částí leží na pobřeží Malacké úžiny, ostrovy se rozpínají nad celou šíří Austrálie[40] (viz příloha č. 9). Indonésie se potýká s politickými problémy. Indonéská vláda nedokáže plně zajistit vnitřní suverenitu státu. Indonéská slabost spolu s aktivními islamisticko-fundamentalistickými skupinami a separatistickými tendencemi různých hnutí podrývajícími státní ekonomiku, jsou hlavním indonéským problémem. Indonésie se zajímá více o své vnitrostátní problémy než o bezpečnost mezinárodní a zejména tu námořní (Umaña, 2013).

Indonésie zažívá až v posledních letech hospodářský růst, který z velké části souvisí s geopolitickou a geostrategickou polohou země. Jako jediná země subregionu má na svém území alternativní trasy, které lze využívat při zablokování Malackého průlivu (viz příloha č. 11) (Umaña, 2013). Indonésie vnímá státy subregionu více jako své hospodářské konkurenty nežli partnery (Umaña, 2013), což jí odlišuje od ostatních států subregionu. Paradoxem je, že rozloha Indonésie se stává jejím hlavním problémem. Vláda není schopna zajistit plnou vnitřní suverenitu státu. Indonéské národní vody jsou natolik rozsáhlé, že je nedokáže efektivně spravovat, jelikož jí chybí kapacity lidských zdrojů a ani nedisponuje dostatečnými technologiemi (Umaña, 2013).

3.3.2.1 Základní rysy zahraniční a obranné politiky Indonésie

Dle oficiálního stanoviska ministerstva zahraničních věcí je hlavním cílem zahraniční politiky posílení a kvalifikace lidských zdrojů, aby organizace mohla fungovat tak, jak má[41]. Stanovisko ministerstva potvrzuje fakt, že země se spíše zaměřuje na vnitřní nežli na vnější problémy. Instituce se potýká s mnohými problémy, hlavně s korupcí,

[40] Oficiální portál pro podnikání a export (2013): *Interaktivní exportní profil zájmových zemí: Indonésie.* Dostupné na: http://www.businessinfo.cz/cs/clanky/interaktivni-exportni-profil-zajmovych-zemi-indonesie-28020.html#!&chapter=1, 2. 4. 2013.
[41] Ministry of Foreign Affairs Republic of Indonesia: *Improvement In Kemlu.* Dostupné na: http://www.kemlu.go.id/Pages/AboutUs.aspx?IDP=4&l=en, 15. 4. 2013.

která brzdí chod instituce jako takové. Podle Prezidentského nařízení č. 05 Rok 2004 je nutné vymýtit korupci a podniknout řádná opatření k její eliminaci[42]. Zmiňované kroky má Indonésie splnit, aby ministerstvo zahraničí mohlo plně fungovat a dokázalo efektivně odstraňovat hrozby a naplňovat národní zájmy[43].

Ministerstvo zahraničí jako svůj primární cíl uvádí prevenci proti potencionálnímu národnímu rozpadu[44]. Dalším klíčovým cílem je pomoci národnímu hospodářství k jeho oživení[45]. V zásadách ministerstva zahraničí se potvrzuje, že Indonésie se spíše zaměřuje na vnitřní problémy nežli problémy regionální či mezinárodní (Umaña, 2013). Ukazuje se, že Indonésie neklade takový důraz na zajišťování bezpečnosti v Malacké úžině jako ostatní státy subregionu (Umaña, 2013). Funkcí zahraniční politiky by mělo být zlepšení povědomí o Indonésii a zlepšení kvality života v zemi. Indonésie chce zlepšení dosáhnout pomocí navazování vztahů s jinými aktéry mezinárodního systému. Hlavně pomocí zahraniční politiky, která má nabádat všechny zahraniční partnery k podpoře posílení postavení Indonésie na mezinárodní úrovni[46]. Indonésie nejdříve hodlá napravit fungování ministerstva a následně pak ho využívat k naplňování funkce.

Indonéskou strategií k dosažení národních zájmů je uzavírání bilaterálních a multilaterálních smluv[47]. Na prvním místě chce indonéská zahraniční politika zintenzivnit vztahy s Asií a Tichomořím, dále chce rozvíjet vztahy s Afrikou, Amerikou i Evropou[48]. Z toho vyplývá, že Indonésie hodlá navazovat styky se všemi, ale privilegovanými jsou regionální aktéři (Umaña, 2013). Zahraničními vztahy by měla

[42] Ministry of Foreign Affairs Republic of Indonesia*: The Development of the Ministry of Foreign Affairs*. Dostupné na: http://www.kemlu.go.id/Pages/History.aspx?l=en, 15. 4. 2013.
[43] Viz tamtéž.
[44] Viz tamtéž.
[45] Viz tamtéž.
[46] Ministry of Foreign Affairs Republic of Indonesia*: Foreign Policy, Vision and Mission. Dostupné na:* ttp://www.kemlu.go.id/Pages/Polugri.aspx?IDP=1&l=en, 15. 4. 2013.
[47] Viz tamtéž.
[48] Viz tamtéž.

prostupovat nová demokratická éra[49]. Indonésie chce pokračovat v kladných vztazích s ASEAN a hodlá se prosazovat jako vůdčí stát organizace[50]. ASEAN není jedinou institucí, ve které Indonésie hodlá zvýšit participaci a úsilí, stejně tak se zvyšování participace a úsilí týká OSN. V OSN Indonésie chce prosazovat myšlenky a iniciativy v rámci OSN fóra a povzbudit reformu RB OSN[51]. Indonésie se chystá své zahraniční zájmy naplňovat pomocí různorodé spolupráce jako je např. Nového Asijsko-afrcického strategického partnerství (*New Asia African Strategic Partnership – NAASP*), Indonésko – Malajsko – Thajského trianglu růstu (Indonesia – Malaisia – Thailand Growth Triangle – IMT–GT)[52].

Dle indonéské zahraniční politiky je možné bojovat za lepší zítřky pomocí účasti v organizacích, fórech, zasedáních a konferencích. Indonésie se podle dokumentů o zahraniční politice chystá zasadit o světový mír a bezpečnost v regionu[53]. Indonésie označuje Blízký východ jako druhou velmi důležitou oblast, kde je nutno zajistit bezpečnost[54]. Označuje Blízký východ jako nebezpečnou oblast nejen pro udržení světového míru[55], ale i z důvodu ohrožení občanů hlásící se k islámu.

3.3.2.2 Význam Malacké úžiny

Význam Malackého průlivu pro Indonésii se lehce liší od významu úžiny pro ostatní státy subregionu. Hlavním důvodem je, že Indonésie disponuje alternativními trasami, kterými jsou Sundský průliv (*Sunda strait*), Lombocká úžina (*Lomboc Strait*) a Makassarská úžina (*Makassar strait*) (viz příloha č. 11) (Umaña, 2013). Indonésie si je vědoma, že nemůže stát stranou při řešení bezpečnostních opatření v Malacké úžině, protože chce být subregionální i regionální mocností (Umaña,

[49] Ministry of Foreign Affairs Republic of Indonesia*: Foreign Policy, Vision and Mission. Dostupné na:* ttp://www.kemlu.go.id/Pages/Polugri.aspx?IDP=1&l=en, 15. 4. 2013.
[50] Viz tamtéž.
[51] Viz tamtéž.
[52] Viz tamtéž.
[53] Viz tamtéž.
[54] Viz tamtéž.
[55] Viz tamtéž.

2013). Ekonomická důležitost Malacké úžiny stále roste a indonéská ekonomika je na jejím plynulém fungování závislá[56].

Hlavním důvodem závislosti je export neropných produktů, nejvíce jich dováží do USA a Singapuru. Obchod činil v roce 2003 téměř 186 miliard USD[57]. Většina transakcí putuje právě po moři Malackým průlivem společně s ropou pro Singapur. Z tohoto důvodu je zajištění bezpečnosti pro Malackou úžinu velmi podstatné i pro Indonésii, protože ohrožení tankerů je velmi reálné. Jakékoliv narušení námořní dopravy v průlivu by pro Indonésii znamenalo ohrožení jejího zahraničního obchodu[58].

Další důvodem důležitosti Malackého průlivu pro Indonésii je rybolov. V oblasti Malacké úžiny žije velká část populace, pro kterou je obživa rybolovem nedílnou součástí jejich života (Umaña, 2013). Kolize ropného tankeru apod. by měla neblahý vliv pro indonéskou populaci. Z hlediska cestovního ruchu je úžina pro Indonésii také důležitá, protože zajišťuje vnitrostátní i subregionální přepravu osob a různých komodit[59].

3.3.2.3 Hrozby v Malacké úžině

Autorka práce si jako sekuritizační aktéry zvolila vrchní představitele Indonésie. Bude vycházet z oficiálních dokumentů, prohlášení státníků a z oficiálních portálů ministerstev. Pro doplnění informací využije odborné články. Autorka vybere konkrétní hrozby, které prošly sekuritizačním procesem a jsou akceptovány společností. Brány v potaz budou hrozby, které by ohrozily nejen bezpečnost, národní suverenitu, ale i obyvatelstvo, ekonomiku a životní prostředí. Za uznanou hrozbu lze vnímat ta hrozba, proti které jsou vedena opatření na eliminaci.

---

[56]Ministry of Foreign Affairs Republic of Indonesia: Regional Cooperation. Dostupné na: http://www.deplu.go.id/Pages/IFPDisplay.aspx?Name=RegionalCooperation &IDP=8&P=Regional&l=en, 15. 4. 2013.
[57]Viz tamtéž.
[58]Viz tamtéž.
[59] Ministry of Foreign Affairs Republic of Indonesia*: Foreign Policy, Vision and Mission. Dostupné na:* http://www.kemlu.go.id/Pages/Polugri.aspx?IDP=1&l=en, 15. 4. 2013.

Autor Ismail ve svém článku *Major Powers and Littoral States Strategic Interests in the Straits of Malacca* z roku 2010 upozorňuje na fakt, že Indonésie přistupuje k Malacké úžině odlišně než ostatní státy subregionu. Říká, že Indonésie označuje za hlavní hrozby vnitřní problémy státu, a proto zajištění bezpečnosti Malacké úžiny je pro Indonésii méně důležité téma nežli pro Malajsii a Singapur (Ismail, 2010: 22). Indonésie si je dobře vědoma důležitosti Malacké úžiny pro svůj zahraniční obchod, ale vzhledem k počtu problémů, se kterými se musí potýkat, je problematika Malacké úžiny jedním z mnoha problémů k řešení (Ismail, 2010: 22).

Podíváme-li se na Indonésií označené hrozby v oblasti Malacké úžiny, rozhodně lze mezi ně zařadit pirátství, proti kterému se vedou účinné kroky (Ismail, 2010: 23). Dále Indonésie vnímá za hrozbu terorismus a po útocích na Bali v roce 2002 přiznala indonéská vláda, že se na jejich území vyskytují teroristické skupiny, proti kterým je nutno bojovat (Emmers, 2007: 10). Vzhledem k sérii bombových útoků na Bali např. v roce 2005 a 2007, je nutné brát v potaz terorismus jako relevantní hrozbu a bojovat proti ní (Emmers, 2007: 11).

Ředitel agentury pro obchodní spolupráci s Amerikou a Evropou při indonéském ministerstvu zahraničí pan Dian Wirengjurit v roce 2010 řekl, že zásadní je udržení Malacké úžiny ve správě pouze tří států subregionu a s ostatními aktéry je vhodné spolupracovat pouze na určité úrovni (Guanqun, 2010). Dále zmínil, že terorismus a pirátství jsou klíčové hrozby v Malacce, jejíž volné proplutí je významné pro indonéský obchod (Guanqun, 2010). Z výroku Wirengjurita vyplývá, že Indonésie se bojí narušení státní suverenity. Indonésie zastává názor, že spolupracovat a různými aktéry je výhodné, ale mantinely spolupráce si chce nastavit sama (Guanqun, 2010).

V dokumentu Ministerstva obrany Indonéské republiky z roku 2003 je zmíněno, že hrozba pirátství ve vodách jihovýchodní Asie je zásadní hrozbou (Ministry of Defence, Republic of Indonesia, 2003: 23). Indikátorem zvyšujícího se rizika pirátských útoků jsou statistiky

z minulých let, kde se ukazuje navyšování počtu útoků (Ministry of Defence, Republic of Indonesia, 2003: 23). Ministerstvo obrany jako další hrozbu označilo nelegální přistěhovalectví, jelikož oblast jihovýchodní Asie je jednou z hlavních cílových oblastí a Indonésie cílových zemí přistěhovalců (Ministry of Defence, Republic of Indonesia, 2003: 24). Nelegální obchod a pašování zboží je ministerstvem obrany označováno za velmi vážnou hrozbu v Malacké úžině, hlavně pro neblahý vliv na ekonomickou a politickou stabilitu země. Proto je nutné striktně bojovat s nelegálním obchodem a pašováním a soustředit se na obchod se zbraněmi, výbušninami a drogami (Ministry of Defence, Republic of Indonesia, 2003: 24).

Srovnáme-li Indonésií označované hrozby v průlivu, lze říci, že hlavní hrozby v průlivu se za posledních deset let nijak výrazně nezměnily. Indonésie označuje stejné hrozby jako ostatní státy v subregionu. Jediný rozdíl je v rozlehlosti Indonésie, proto Indonésie neřeší pouze bezpečnost námořní dopravy v oblasti Malacké úžiny, ale v téměř celé oblasti jihovýchodní Asii.

Hrozby můžeme považovat za relevantní, protože občanská společnost je schvaluje a tlačí vládu do jejich řešení. V Indonésii je stejný tlak na vládu od rybářů jako v Malajsii. Vedoucí rybářského odboru Ridwan Batubara v roce 2004 uvedl, že situace v úžině je pro místní rybáře nesnesitelná (Gunawan, 2004). Ridwan zdůraznil zvětšující se zaměření pirátů na rybářské lodě a řekl, že rybáři se bojí rybařit v úžině (Gunawan, 2004). Ridwan obvinil bezpečnostní složky v Malacké úžině ze selhání a upozornil i na další možné hrozby (Gunawan, 2004). Indonéské noviny Jakarta post se shodují s indonéskou vládou na možných hrozbách v Malacké úžině. Jako hlavní hrozby v Malacce označují pirátství, terorismus, nelegální obchod a zničení životního prostředí (Bandoro, 2004; Budianto, 2010; Gunawan, 2004; Madihidj, 2013).

3.3.2.4 Opatření proti hrozbám a spolupráce

Indonésie se o zajištění bezpečnosti v úžině zajímá méně než ostatní státy subregionu. To je způsobeno nejen vnitřními problémy státu, ale hlavně rozlohou státu. Velikost státu může být chápána jako výhoda, protože vlastní alternativní trasy vůči Malacké úžině, anebo jako nevýhoda, protože se nemůže soustředit pouze na námořní bezpečnost v oblasti subregionu (Umaña, 2013). V současné době Indonésie spolupracuje s Malajsií a Singapurem v rámci operace MALSINDO, která se snaží využít společná úsilí k zajištění bezpečnosti v úžině (Umaña, 2012: 17).

Indonéská vláda vnímá jako velmi důležitou část zajištění bezpečnosti v Malacké úžině spolupráci v rámci ReCAAP (*The Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia – Regionální dohoda o spolupráci v boji proti pirátství a ozbrojeným přepadení lodí v Asii).* ReCAAP je vládní spolupráce mezi státy asijského regionu[60]. Indonésie smlouvu podepsala, ale do současné doby neratifikovala (Umaña, 2012: 11; 17). Indonésie vyhledává spolupráci spíše mimo subregion, jelikož přímořské státy úžiny chápe spíše jako konkurenty v regionu nežli potencionální partnery (Umaña, 2012: 11). Na neratifikaci ReCAAP je vidět indonéská obava z narušení suverenity státu, i když ReCAAP Indonésie vnímá jako důležité uskupení.

Indonésie se potýká i s finančními problémy, problémy s nedostatečnou kapacitou lidských zdrojů a s nedostatečným technologickým vybavením při zajišťování bezpečnosti v průlivu (Umaña, 2012: 11). Proto Indonésie velmi často vyhledává partnery mimo subregion, např. v roce 2002 měla Indonésie společnou námořní hlídku s Indií (Umaña, 2012: 11). Velmi vyhledávanými partnery pro zajištění spolupráce v Malacce jsou Japonsko a Austrálie. Indonésie prohlubuje vztahy i s USA, státy se v roce 2005 dohodly, že budou

[60] ReCAAP: *About RaCAAP*. Dostupné na: http://www.recaap.org/AboutReCAAPISC.aspx, 16. 4. 2013.

prohlubovat spolupráci v zajišťování námořní bezpečnosti[61]. S těmito partnery hodlá Indonésie spolupracovat jen na určitých záležitostech týkajících se především různých technologií, výcviků apod. Nejedná se o spolupráci vojenské přítomnosti např. v hlídkování v úžině.

V průběhu posledních sedmi let zorganizovaly Spojené státy pro indonéské vojáky výcviky obrany a to zejména na vodě, tzv. školení CARAT (*The Cooperation Afloat Readiness and Training – Spolupráce v připravenosti a tréninku na vodě)*, které proběhlo v květnu 2011 (Luke, 2011; Umaña, 2012: 11–12). Výcvik CARAT měl za cíl prohloubení vztahů s USA, výměnu informací a zdokonalení námořní bezpečnosti (Luke, 2011). Výcvik byl zaměřen na boj proti pirátství, boj proti nelegálnímu obchodu a pašování (Luke, 2011). V roce 2011 proběhlo několik čínsko-indonéských cvičení se zaměřením proti terorismu a na zdokonalení záchrany rukojmí. Koordinovaná cvičení jsou výsledkem prohlubování vztahu s regionální mocností Čínou (Luke, 2011).

Indonésie hodlá mít vyváženou spolupráci s Washingtonem i Pekingem (Luke, 2011). Snaží se, aby nedošlo k dilematu spolupráce. Prohloubení indonésko-amerických vztahů vyvolá protiakci Číny, která bude apelovat na prohloubení spolupráce s Indonésií. Druhou variantou čínské snahy bude apelace na prohloubení spolupráce s jinými aktéry subregionu, aby nepřišla o své postavení v regionu jihovýchodní Asie (Gang, 2012). Indonéskou snahu vyvážených vztahů s globálními mocnostmi USA a Čínou schvaluje ASEAN a tvrdí, že přesně tyto kroky vedou k eliminaci možných konfliktů a rozšiřování prvků extrémistických reakcí jiných aktérů (Luke, 2011).

ASEAN upozorňuje na absolutní právo států subregionu na spravování Malacké úžiny, protože se nachází v jejich národních vodách (Song, 2007: 112). Indonésie vítá pomoc v zajišťování bezpečnosti v Malacké úžině, ale stále se odvolává na UNCLOS z roku 1982. UNCLOS dává přímořským státům subregionu právo na výlučné

[61] European Security and Defence (2005): *CARAT Indonesia Underway in Surabaya*. Dostupné na: http://www.european-security.com/n_index.php?id=5379, 17. 4. 2013.

vlastnictví Malacké úžiny. Z toho důvodu Indonésie spolu s Malajsií odmítly návrhy Singapuru na nasazení amerických vojáků v průlivu (Song, 2007: 112). Indonésie se prohlubování vztahů s mimo subregionálními aktéry nebrání, ale hodlá spolupráci směrovat podle svých pravidel (Song, 2007: 113). Indonésie se bojí zapojení USA do širší bezpečnostní strategie úžiny, jelikož by hrozilo narušení suverenity státu. Takové chování se dá vysvětlit anti-americkým myšlením národa s islámskou většinou (Song, 2007: 113). Indonésie raději vyhledává indickou spolupráci v rámci úžiny (Song, 2007: 113).

Indonéská vláda přijala několik národních programů pro zlepšení bezpečnosti v úžině (Umaña, 2012: 11). Indonéská vojenská doktrína o námořní bezpečnosti říká, že je nutné zachování integrity a jednoty všech ostrovů Indonésie (Massay, 2008: 51). Bohužel se Indonésii nedaří naplnit své cíle kvůli její velikosti. V současné době má necelých sto hlídkových plavidel na 17 000 ostrovů (Massay, 2008: 51). Admirál Sondakh upozorňuje na nutnost zvýšit počet alespoň osmkrát, což bude nejen hodně finančně náročné, ale i náročné na lidské zdroje (Massay, 2008: 52). Dalším problémem indonéského námořnictva je malý počet agentur odpovědných za bezpečnost a výkon práva na moři (Massay, 2008: 54). V současné době existuje deset agentur např. Indonéská námořní bezpečnostní koordinační rada (*The Indonesian Maritime Security Coordinating Board - Barkorkamla*). Barkorkamla má za úkol formulovat a determinovat obecné politiky v oblasti bezpečnosti. Barkorkamla koordinuje aktivity, operace a námořní bezpečnost v indonéských vodách (Massay, 2008: 55). Z této agentury přichází mnoho výzev k reformě indonéské námořní struktury ozbrojených sil státu. Hlavním problémem je, že navrhované reformy zatím neproběhly (Massay, 2008: 55).

3.3.3 Singapur

Strategický význam Singapuru je dán jeho geografickou polohou v jednom z nejdůležitějších průlivů světa. Právě námořní doprava udělala ze Singapuru velmi geopoliticky významného hráče nejen na poli jihovýchodní Asie, ale i v globalizovaném světě. I přesto, že se jedná o mikrostát, patří singapurská ekonomika k silným asijským tygrům a je jedním z nejvýznamnějších světových obchodních center (Umaña, 2013). Přístavy nacházející se v Singapuru patří k nejrušnějším na světě a tento status si drží již celá desetiletí. Singapurská spolupráce se vyznačuje zejména jejich náklonností k západním hodnotám, tudíž hlavními partnery jsou stabilní západní aktéři (Umaña, 2013).

V Singapuru žije podle sčítání lidu z roku 2009 5 mil. 76 tis. obyvatel[62]. Většina obyvatel je závislá na fungování Malacké úžiny. Významné přístavy jsou podstatné nejen pro státní pokladnu, ale vytvářejí i mnoho pracovních míst. Tedy oslabení bezpečnosti v Malacce by mělo důsledky i pro národní hospodářství, které jinak funguje velmi dobře (Umaña, 2013).

3.3.3.1 Základní rysy zahraniční a obranné politiky Singapuru

Základním rysem zahraniční politiky je ochrana a rozvoj národních zájmů Singapuru, kam bezesporu patří právě Malacká úžina. Ministerstvo zahraničních věcí hodlá dosáhnout svých cílů pomocí spolupráce s aktéry mezinárodního systému a konstruktivním členstvím v mezinárodním společenství[63]. Hodlá sdílet své zkušenosti a zajistit prohlubování důvěry v mezinárodní spolupráci. Všechny postupy a kroky v rámci zahraniční politiky budou v souladu s národními zájmy a loajalitou ke státu, z toho vyplývá, že ochrana státní suverenity je jednou z nejdůležitějších povinností[64]. Jedním ze základních pilířů zahraniční

[62] Singapore Department of Statistics (2009): *Population Trend 2009*. Dostupné na: http://www.singstat.gov.sg/stats/themes/people/popnindicators.pdf, 2. 4. 2013.
[63] Ministry of Foreign Affairs Singapore: *Vision, Mission and Values*. Dostupné na: http://www.mfa.gov.sg/content/mfa/aboutmfa/vision_mission_values.html, 4. 4. 2013.
[64] Viz tamtéž.

politiky Singapuru je dynamický rozvoj, tedy akceschopnost a rychlé reakce na dané situace.

Samozřejmě v souladu se zahraniční politikou je i obranná politika státu. Ministerstvo obrany ve svých základních dokumentech deklaruje, že hodlá individuálně a kolektivně vybudovat silný, bezpečný a soudržný národ, který je schopen vypořádat se s jakoukoliv krizí[65]. Hrozby a výzvy, které se objevují v nečekaných formách, je nutné odhalit a zlikvidovat[66].

3.3.3.2 Význam Malacké úžiny

V Singapuru je význam průlivu spjat s historií a jeho důležitost stále roste právě v důsledku propojení světa do globálního celku. SLOCs vedoucí úžinou se stávají čím dál více důležitější nejen pro Singapur, ale i pro mnoho jiných aktérů z celého světa. Velmi významnou surovinou, která je převážena Malackou úžinou, je ropa, která putuje zejména z Blízkého východu. Je proto nutné poznamenat, že k ekonomickému vývoji Singapuru nesmírně přispěla právě významná námořní cesta Malackou úžinou (Jayakumar, 1998: 428). Ministr zahraničních věcí Jayakumar ve svém projevu v roce 1998 označil otevřenost Malacké úžiny za klíčovou pro fungování Singapuru (Jayakumar, 1998: 429). V roce 2007 ministr zahraničí znovu potvrdil významnost úžiny a zdůraznil, že geopolitická a geostrategická výjimečnost geografické polohy je pro Singapur ohromná výhoda (Jayakumar, 2007).

Ekonomika Singapuru je závislá na zahraničním obchodu, pro který je námořní doprava úžinou klíčová. Je jedno, čeho se transport týká, ať už pohybu lidí nebo transportu zboží a surovin, ale celé hospodářství země závisí na pokojném proplutí úžinou (Jayakumar, 1998: 429). Při blokádě úžiny, která by byla kratší než 4 dny, by Singapur ztratil sice mnoho, ale lodím by se vyplatilo čekat, než aby

[65] Ministry of Defence Singapore (2013): *Total Defence*. Dostupné na: http://www.mindef.gov.sg/imindef/key_topics/total_defence.html, 5. 4. 2013.
[66] Viz tamtéž.

úžinu obeplouvaly. Pokud by byla blokáda delší, následky pro Singapur by byly mnohem vážnější, ale alternativní trasy by transport vyřešily (Qu – Menq, 2012: 12–13).

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

3.3.3.3 Hrozby v Malacké úžině

Sekuritizačními aktéry v této části jsou představitelé státu Singapur. Autorka práce bude zkoumat prohlášení a projevy státníků poskytující aktuální představu o označovaných hrozbách v úžině. Zaměří se na ministra obrany a ministra zahraničí, kteří se shodují v označených hrozbách v Malacké úžině. Hrozby, které autorka představí, jsou akceptovány obyvatelstvem a média velmi sledují jejich aktuální vývoj.

Kritická závislost Singapuru na obchodu plujícím Malackou úžinou nutí Singapur, aby svou pozornost zaměřoval na hrozbu pirátství. Představitelé státu se velmi obávají i teroristických útoků (Ismail, 2010: 22–23). V roce 2010 se domněnky potvrdily, podle zdrojů Reuters Singapurské námořnictvo obdrželo informace o plánovaných útocích právě v Malacce (Chatterjee, 2010).

Singapurská nedůvěra k muslimským zemím zapříčiňuje větší obavy z terorismu, a proto se Singapur obrací na země, jako jsou USA či Japonsko (Ismail, 2010: 22–23). Sám ministr obrany Tony Tan na konferenci o námořní bezpečnosti v roce 2004 zdůraznil, že terorismus

nabral globálních rozměrů a je možné očekávat útoky po celém světě s nedozírnými následky (Tony Tan, 2004). Zdůraznil, že námořní doprava je vysoce zranitelná a uzavření námořních tras by mělo katastrofální následky (Jayakumar, 2007; Tony Tan, 2004).

Tony Tan s ministrem pro spolupráci, ministrem pro národní bezpečnost a ministrem práva Singapuru panem S. Jayakumar poukázali na možné vazby mezi teroristy a piráty, které označují za hlavní bezpečnostní hrozby pro námořní dopravu (Jayakumar, 2007; Tony Tan, 2004). Vazby mezi teroristy a piráty jsou zřejmé hlavně v tom, že piráti jsou stále lépe informováni a stále lepe koordinováni, z čehož vyplývá, že musejí být finančně někým dotováni. Otázkou zůstává, kde tyto informace berou? Dle Tonyho Tana právě od teroristických skupin (Tony Tan, 2004). Dále upozornil, že jeho myšlenky nejsou jen planá slova, ale že jsou důkazy o tom, že teroristická skupina *Jema'ah Islamiyah* plánovala sebevražedný útok na americké lodě v oblasti Singapuru (Tony Tan, 2004). Ministr vnitra Wong Kan Seng v roce 2003 uvedl, že není možné příliš rozlišovat mezi teroristy a piráty, jelikož při zatýkání je těžká identifikace zločinců[67]. Wong Kan Seng upozornil, že největší hrozbou je terorismus maskovaný za pirátství, a proto je nutné tyto dvě skupiny nerozlišovat[68].

Ministr obrany upozorňuje, že teroristé našli mezeru v námořní dopravě, kterou dokážou využít k pašování agentů (zvědů), klasických zbraní i zbraní hromadného ničení a nezákonného materiálu. Teroristé využívají například již zapečetěných kontejnerů. Jakmile jsou kontejnery zapečetěny, je pro kontrolní orgány velký problém získat povolení na jejich znovuotevření. Pašování je velkou hrozbou přímořských států a je nutné na ní okamžitě reagovat (Jayakumar, 2007; Tony Tan, 2004).

Ministři tvrdí, že zajištěním bezpečnosti v úžině jsou schopni zaručit svobodné proplutí úžinou, což by mělo být prioritní záležitostí (Jayakumar, 2007; Tony Tan, 2004). Zdůrazňují, že bezpečnost

[67] Agence France Presse (2003): *Piracy equals terrorism on troubled waters: Minister*. Dostupné na: http://www.singapore-window.org/sw03/031221af.htm, 15. 7. 2013.
[68] Viz tamtéž.

námořní dopravy není Singapur schopen zajistit sám, a proto vyzývá ke spolupráci, dokud je čas (Tony Tan, 2004). Ministr obrany v projevu zdůraznil, že hrozby se týkají sice všech námořních tras, ale hlavním zájmem Singapuru je eliminovat hrozby v Malacké úžině a okolo státu (Tony Tan, 2004).

Na zasedání Valné hromady Malacké úžiny Jayakumar zdůraznil nutnost zajištění suverenity států v oblasti průlivu. Jelikož hrozba z narušení suverenity států existuje (Jayakumar, 2007). Jayakumar souhlasí s ministrem obrany ohledně již uváděných hrozeb. Dále zmiňuje, že je nutné řešit i bezpečnou plavbu průlivem, ochranu životního prostředí v oblasti úžiny, jelikož subregion Malacca je jedním z nejohroženějších míst světa (Jayakumar, 2007; Tony Tan, 2004).

Hrozbou pro Malackou úžinu je stále rostoucí počet lodí a vývoj nových technologií. Modernizace lodí a technologií umožňuje stále vyšší rychlost a zvětšování velikosti lodí, které proplouvají stále stejně širokou úžinu. Nutností je zabezpečit proplutí bez kolizí. Možné kolize lodí by způsobily přírodní katastrofy, ale i zdržení ostatních lodí a u menších lodí tím pádem i enormní zvýšení ceny dopravy (Jayakumar, 2007).

Singapurská přepravní asociace zastupující lodní společnosti upozorňuje na nebezpečné podmínky pro plavbu úžinou. V červnu 2013 byla kvůli mlze snížená viditelnost a hrozily srážky lodí, což by mělo za následek přírodní katastrofy v úžině[69]. Asociace upozorňuje, že kolize zejména lodí ULCC by měla nedozírné následky pro lidské životy a na mořské prostředí[70]. Kolize lodí by také měla katastrofální následky na obživu rybářů a pro cestovní ruch[71]. Asociace tlačí na odpovědná

[69] Channel News Asia (2013): *Shipping firms warn of haze danger in Malacca Strait*. Dostupné na: http://www.channelnewsasia.com/news/business/singapore/shipping-firms-warn-of/719934.html a
Straits times (2013): *Haze along Straits of Malacca worsens.* Dostupné na: http://www.straitstimes.com/breaking-news/se-asia/story/haze-along-straits-malacca-worsens-20130620, 15. 7. 2013.
[70] Viz tamtéž.
[71] Viz tamtéž.

ministerstva, aby se zasadila o zdokonalení navigačních a námořních technologií[72].

Stále násilnější pirátské útoky v Malacké úžině děsí mezinárodní lodní společnosti. Ředitel Asociace vlastníků lodí Michael Farlie již v devadesátých letech zdůraznil, že spolupráce Singapuru se státy subregionu je prvním krokem k eliminaci pirátských útoků (Richardson, 1992). Lodní společnosti již v devadesátých letech tlačily na subregionální vlády, aby přijaly účinnější opatření proti pirátům, a aby lépe zajistily bezpečnost v úžině (Richardson, 1992). V roce 2012 Arthur Bowring generální ředitel Asociace vlastníků lodí z Hong Kongu říká, že do Malacké úžiny se stahují i somálští piráti a obává se nárůstu počtu útoků (Torode, 2012). Bowring upozorňuje na modernizaci technologií pirátských skupin a upozorňuje na enormní náklady transportních společností spojené se zajišťováním bezpečnosti při plavbě (Torode, 2012).

3.3.3.4 Opatření proti hrozbám a spolupráce

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

---

[72] Channel News Asia (2013): *Shipping firms warn of haze danger in Malacca Strait*. Dostupné na: http://www.channelnewsasia.com/news/business/singapore/shipping-firms-warn-of/719934.html a
Straits times (2013): *Haze along Straits of Malacca worsens.* Dostupné na: http://www.straitstimes.com/breaking-news/se-asia/story/haze-along-straits-malacca-worsens-20130620, 15. 7. 2013.

Jayakumar na konferenci o Malacké úžině 2007 zdůraznil, že klíčovým prvkem pro zajištění bezpečnosti v oblasti je spolupráce států subregionu (Jayakumar, 2007). Vyzdvihuje spolupráci v rámci IMO (*International Maritime Organization – Mezinárodní námořní organizace*), v jejímž rámci se povedlo vybudovat spolupráci mezi státy subregionu a uživatelskými státy, která se týká bezpečné plavby a ochrany životního prostředí (Jayakumar, 2007). Ve své projevu zdůrazňuje, že spolupráce v IMO respektuje suverenitu států subregionu v Malacké úžině (Jayakumar, 2007). Jayakumar vyzdvihuje přínos kooperací MALSINDO a ReCAAP a tvrdí, že přesně tyto kroky vedly k odebrání Malacké úžiny ze seznamu oblastí hrozícími válečnými konflikty (*war-risk area*) (Jayakumar, 2007). Zdůrazňuje nutnost, aby se spolupráce prohlubovala a rozvíjela, jelikož námořní doprava v subregionu stále poroste (Jayakumar, 2007).

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

Regionální mocnosti tlačí na Singapur, aby apeloval na státy subregionu kvůli prohlubování spolupráce s mimo subregionálními aktéry na zajišťování bezpečnosti v úžině (Song, 2007: 115). Singapur v rámci regionu prosazuje kroky, které by vedly k zefektivnění bezpečnosti přístavů v průlivu, a apeluje na nutnost, aby státy přijaly jednotnou politiku v rámci zajišťování bezpečnosti v Malacce (Song, 2007: 116). Dále se snaží prosadit, aby se klíčoví hráči mezinárodního

prostředí jako je OSN, IMO, USA apod. mohli podílet na zajišťování bezpečnosti a ochrany vodních cest (Song, 2007: 116). Singapur přistupuje k zajišťování bezpečnosti v úžině rozdílně než ostatní státy subregionu. Singapur vítá spolupráci různých aktérů v zajištění bezpečnosti, oproti tomu Malajsie a Indonésie se bojí o ztrátu suverenity v oblasti, a proto spolupracují s ostatními aktéry velmi opatrně.

Singapurská snaha prosadit RMSI (*Regional Maritime Security Iniciative – Regionální námořně-bezpečnostní iniciativa*), která byla navržena USA v roce 2004 (Situmorang, 2012; Song, 2007: 119), byla neúspěšná. Právě ostatní státy subregionu americkou iniciativu RMSI odmítly (Song, 2007: 120). Singapur se snaží apelovat na státy subregionu, aby přehodnotily svá přesvědčení a prohloubily spolupráci se Spojenými státy. Snaží se je přesvědčit, že spolupráce s USA přináší větší výhody než nevýhody.

3.3.4 Spolupráce států v subregionu

3.3.4.1 MSP

Velmi přínosná spolupráce v subregionu je spolupráce MSP (*Malacca Straits Patrols – Hlídky Malacké úžiny*). MSP je velmi úspěšným krokem k zajištění bezpečnosti v průlivu, zejména pak v boji proti pirátům (Toh, 2012: 39). MSP začala v roce 2004 a později se k ní přidalo i Thajsko (2009) (Toh, 2012: 39). Skládá se z námořních hlídek zvaných MALSINDO[73] a leteckých hlídek EIS (Eyes-in-the-Sky – Oči na nebi).

MALSINDO je spolupráce států subregionu, která vznikla v roce 2004. Zajišťuje koordinační námořní hlídky v úžině, které mají bojovat proti pirátům (Siboro, 2004). Hlavní výhodou spolupráce je, že pokud MALSINDO začne pronásledovat potencionální loď pirátů, tak dostane povolení vstupu do národních vod ostatních států subregionu. Chycení piráti musí být předáni zemi, v jejíchž vodách byli dopadeni (Siboro, 2004; Song, 2007: 124). Takováto iniciativa v proplouvání skrze národní vody států subregionu zprvu nebyla vítána (Raymond, 2009: 37), došlo k tomu až spojením hlídek MALSINDO a EIS v rámci MSP v roce 2006 (Raymond, 2009: 38). Vplutí do národních vod za účelem pronásledování podezřelé lodi či osob je bez poplatků (Siboro, 2004).

Letecké hlídky EIS byly zřízeny v roce 2005 a v podstatě se jedná o velmi podobný princip hlídek jako MALSINDO (Raymond, 2009: 37). Trilaterální dohoda umožňuje všem leteckým hlídkám v rámci dohody vletět nad národní vody jednoho ze signatářských států (Song, 2007: 125). Letecké hlídky EIS jsou velmi významné, jelikož poprvé pobřežní státy povolily překročení hranic státu a oprostily se od obav ze ztráty suverenity, aby zlepšily možnosti a zefektivnily zajišťování bezpečnosti v subregionu (Raymond, 2009: 37–38). Ovšem podmínkou zůstává, že každé z hlídkujících letadel bude mít na palubě zástupce signatářského státu (Raymond, 2009: 38).

[73] MALSINDO je název námořní hlídky tvořený z prvních písmen členských států (Kappuswamy, 2004).

Tun Abdul Razak několikrát vyzdvihl význam těchto hlídek a spolupráce a poukázal na jejich efektivnost (Tun Abdul Razak, 2007). Přesto přichází z různých míst i kritika MSP (Raymond: 2009: 38). EIS je kritizována, že se jedná o povrchní spolupráci a je odrazem touhy států subregionu, aby si v očích mezinárodních aktérů zachovaly dobré jméno a byla vidět ochota spolupráce (Raymond, 2009: 38). Druhou výtkou je, aby splnily nátlak mezinárodních aktérů na zajišťování bezpečnosti v Malacké úžině (Raymond, 2009: 38).

3.3.4.2 ReCAAP

Spolupráce ReCAAP (*The Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia – Regionální dohoda o spolupráci v boji proti pirátství a ozbrojeným přepadení lodí v Asii)* se netýká pouze subregionu. ReCAAP zahrnuje celý region jihovýchodní Asie. ReCAAP je důležitá pro všechny státy subregionu a vnímají ji jako podstatnou při zajišťování bezpečnosti v úžině. I přesto, že Indonésie s Malajsií smlouvu podepsaly, ale do dnešního dne neratifikovaly (Hribernik, 2013: 4).

ReCAAP je první mezivládní dohodou, která zajišťuje spolupráci v boji proti pirátství a ozbrojeným loupežím v Asii[74]. Spolupráce ReCAAP byla dokončena v roce 2004 a v platnost vstoupila v roce 2006. V roce 2004 podepsalo smlouvu 16 zemí: Bangladéš, Brunej, Kambodža, Čína, Indie, Indonésie, Japonsko, Laos, Malajsie, Myanmar, Filipíny, Jižní Korea, Singapur, Srí Lanka, Thajsko a Vietnam[75] (Hribernik, 2013: 4). Všechny země kromě Indonésie a Malajsie ratifikovaly smlouvu ReCAAP, tyto dva státy jí pouze podepsaly (Hribernik, 2013: 4). V roce 2009 přistoupilo Norsko, v roce 2010 Nizozemí a Dánsko a jako poslední přistoupila Velká Británie[76] (Hribernik, 2013: 4).

[74] ReCAAP: *About ReCAAP*. Dostupné na: http://www.recaap.org/AboutReCAAPISC.aspx, 18. 4. 2013.
[75] Viz tamtéž.
[76] Viz tamtéž.

Velký problém pro rozvoj ReCAAP je neochota spolupráce u některých členských zemí, zejména pak neochota sdílení informací (Umaña, 2012: 17). Dalším problémem je neratifikace dohody ReCAAP Malajsií a Indonésií. Aby byl boj proti pirátství úspěšný, je důležitá ratifikace dohody Malajsií a Indonésií kvůli jejich geografické poloze na pobřeží Malacké úžiny (Hribernik, 2013: 5). Státy sice spolupracují s ReCAAP na operativní úrovni, ale to není dostačující (Umaña, 2012: 17). Singapur proto slouží jako spojovací jednotka mezi ReCAAP a Malackou úžinou, zejména pak ve sdílení informací (Hribernik, 2013: 5). Singapur hostí ReCAAP sekretariát a Radu Guvernérů od samého počátku vzniku ReCAAP a přislíbil sídlo minimálně do roku 2017 (Hribernik, 2013: 5).

Je velmi důležité, aby v ReCAAP měly vliv i jiné mocnosti a nestátní subjekty, které dokážou zlepšovat opatření vůči hrozbám, jelikož není možné, aby státy subregionu řešily bezpečnost samy (Umaña, 2012: 17). Jediný klíč k úspěchu v boji proti pirátům je otevřená komunikace, diplomacie a sdílení technologií, přesně na těchto krocích se státy ReCAAP podílejí (Umaña, 2012: 17). V roce 2012 se ReCAAP podařilo zvrátit rostoucí trend zvyšování počtu útoků ve vodách jihovýchodní Asie. Nicméně úspěch v boji proti pirátům vedl k jejich přesunu hlouběji do národních vod Indonésie, a právě proto zde stoupl rapidně počet útoků (Hribernik, 2013: 8). Z oficiálních statistik vyplývá, že zatímco v jihovýchodní Asii vzrostl počet útoku za období 2009-2012 o 54% až 62%, tak v Indonésii vzrostl tento počet o 274% až 440% (viz příloha č. 10) (Hribernik, 2013: 8–9). K rapidnímu nárůstu útoků v Indonésii přispívá právě neratifikovaná smlouva ReCAAP a indonéská délka pobřeží, která poskytuje dostatek prostoru pro pohyb pirátů (Hribernik, 2013: 8–9).

Hlavním důvodem proč se Indonésie nechce přidat k ReCAAP je, že by dohoda mohla ohrozit její suverenitu. Dále se Indonésii nelíbí, že ReCAAP sídlí v Singapuru a část IMB (*International Maritime Bureau – Mezinárodní námořní kancelář*) věnující se pirátství a loupežným

přepadení lodí má kancelář v Malajsii v Kuala Lumpur (Hribernik, 2013: 8–9). Z hlediska zajišťování bezpečnosti je indonéská neochota ratifikovat smlouvu ReCAAP nepochopitelná, zejména kvůli zvyšování počtu útoků. Ve vodách Malajsie se za poslední dobu počet útoků ustálil, ba dokonce za poslední dva roky se lehce snížil (Hribernik, 2013: 9).

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

3.4 Hrozby v Malacké úžině a opatření proti hrozbám vybranými aktéry Asie

3.4.1 Japonsko

Japonsko Malackou úžinou dováží 80% ropy, 60% dovážených potravin a vyváží většinu svého exportu, proto je bezpečnost v průlivu pro Japonsko klíčová (Umaña, 2012: 14). Premiér Japonska v projevu v roce 2008 uvedl, že se Japonsko musí soustředit na ochranu této velmi významné námořní trasy, aby se v úžině omezil výskyt pirátských útoků a eliminovaly možné hrozby teroristických útoků (Fukuda, 2008). Ostatně tím se Japonsko neliší od jiných zemí pacifické Asie, protože ekonomická závislost na Malackém průlivu je v tomto regionu běžná. Z tohoto důvodu je japonské hospodářství závislé na otevřenosti a bezpečnosti Malacké úžiny, proto Japonsko investuje miliony dolarů do oblasti, aby ochránilo svou ekonomiku (Umaña, 2012: 14). Japonsko se snaží co nejvíce spolupracovat právě se státy subregionu v oblasti bezpečnosti plavby a mapování mořského dna. Japonsko poskytuje pomoc hlavně prostřednictvím výzkumu, školení či výcviků a sdílení vybavení (Sato, 2007: 2).

3.4.1.1 Hrozby v Malacké úžině

Japonsko vnímá jako hlavní hrozbu uzavření Malacké úžiny z jakéhokoliv důvodu (Sato, 2007: 2). Japonsko si velmi dobře uvědomuje, že se Malacká úžina nachází v národních vodách třech států subregionu. Státy subregionu mohou úžinu uzavřít, což by mělo nedozírné následky nejen pro Japonsko, a proto se snaží s nimi velmi dobře vycházet a nabízet jim pomoc (Sato, 2007: 3). Z různých projevů představitelů států subregionu je patrné, že jsou na svou suverenitu v národních vodách velmi opatrní a to se odráží v jejich přístupu ke spolupráci (viz výše). Premiér Abe v roce 2006 deklaroval, že Japonsko uznává naprostou svrchovanost indonéského státu. Dále uznal, že svrchovanost se vztahuje i na teritoriální vody státu a ekonomickou exkluzivní zónu, zejména pak v oblasti Malacké úžiny (Abe, 2006). Abe

svým výrokem chtěl uklidnit Indonésii, která se velmi obává o své národní vody (viz výše).

Dalšími hrozbami, které by mohly uzavřít úžinu, jsou terorismus a pirátství (Fukuda, 2008). Japonsko se snaží bojovat proti terorismu a pirátům ohrožujících úžinu, protože blokace nebo kolaps dopravy v Malackém průlivu by měl neblahé důsledky pro japonský export a import (Ismail, 2010: 14). Premiér Abe na schůzce s indonéským prezidentem deklaroval, že nehodlá přehlížet žádné snahy teroristů ani pirátů (Abe, 2006; Raj, 2009: 14). Vlna útoků na lodě plující jihovýchodní Asií, byla směřována zejména na lodě, které musely v některých místech zpomalit či byly málo bezpečnostně jištěny (Raj, 2009: 14). Jak již bylo zmiňováno, Malacká úžina je velmi úzká a proplouvá jí velké množství lodí. Pirátské skupiny využívají k nalodění právě okamžiku, kdy je loď nucena zpomalit nebo zakotví v přístavech (Raj, 2009: 14–15). Dalším problémem je pašování zbraní. Pašované zbraně následně slouží jako vybavení pro pirátské nebo teroristické útoky (Raj, 2009: 14).

Velké nebezpečí hrozí zejména v tom, že teroristické skupiny se snaží na svou stranu dostat i pirátské skupiny, a tím rozšířit své pole působnosti (Raj, 2009: 15). Teroristické skupiny považují škrtící body za atraktivní cíle, a proto je nutné předpokládat jejich výskyt zejména v Malacké úžině, která je pro teroristický útok vhodným cílem (Raj, 2099: 15). Bylo zjištěno, že islamistické teroristické skupiny sledují dění v Malacce (viz výše).

3.4.1.2 Opatření proti hrozbám

Zejména v 90. letech 20. století Japonsko navrhovalo kontrolu úžiny mezinárodními flotilami, tento návrh nebyl úspěšný (Ismail, 2010: 15). Všechny podobné návrhy od jiných států byly stejně neúspěšné, pokud požadují mezinárodní nebo vlastní dozor v úžině (Ismail, 2010: 15). Spolupráce na bilaterální nebo multilaterální úrovni je vždy vítána, ale pouze s pravidly nastavenými státy subregionu (Massay, 2008: 29; Raj, 2009: 35). I Japonsko si je vědomo faktu, že není lehké dělat rozhodnutí ohledně regionální bezpečnosti, zejména pak bezpečnosti

úžiny, pokud kroky spolupráce zasahují do suverenity států (Ismail, 2010: 15; Raj, 2009: 36).

Po neúspěšných snahách spolupráce na bázi námořního dozoru v národních vodách států subregionu se Japonsko rozhodlo přehodnotit styl spolupráce. V roce 2000 zorganizovalo v Tokiu první oficiální setkání na téma boje proti pirátství a ozbrojeným loupežím na moři (Raj, 2009: 36). Výsledkem úspěšného setkání bylo ustanovení spolupráce a podpůrné opatření v rámci ASEAN. Vytvořila se mise států Indonésie, Malajsie, Singapuru a Filipín, která měla bojovat proti pirátství a ozbrojeným loupežným přepadením (Raj, 2009: 37). Po setkání v Tokiu se začaly konat různé konference a setkání na téma eliminace hrozeb v úžině.

Japonská snaha spolupracovat na zajišťování bezpečnosti v Malacce je odlišná od jiných aktérů. Japonsko si je vědomo netolerance států subregionu k vměšování se do národních vod států, a proto se snaží jakkoliv podporovat programy na zajištění bezpečnosti této oblasti (Ismail, 2010: 15; Sato, 2009: 2). Podporu různých programů a projektů v oblasti Japonsko doplňuje i finanční pomocí, která je ze strany přímořských států vnímána velmi kladně (Sato, 2007: 3; Raj, 2009: 38). Japonsko v roce 2006 dobrovolně přistoupilo na sdílení nákladů na bezpečnost a ochranu životního prostředí v oblasti Malacké úžiny. Japonsko poskytuje finanční podporu i ReCAAP na civilní a vojenské prostředky (Sato, 2007: 3; Raj, 2009: 38–39). Vzhledem k finanční náročnosti pro přímořské státy byly finanční injekce přivítány s otevřenou náručí (Raj, 2009: 38).

Japonsko se soustředí spíše na civilní nežli vojenskou pomoc (Ismail, 2010: 15; Raj, 2009: 39). Klíčem k úspěchu japonské spolupráce se státy subregionu je zejména finanční podpora, kterou žádný stát subregionu neodmítl. V roce 2006 japonský premiér Abe přislíbil Indonésii, že i nadále bude poskytována pomoc při zajišťování bezpečnosti v Malacce tak, jak tomu je teď a hlavně, že Japonsko nenaruší jejich suverenitu (Abe, 2006).

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

3.4.2 Čína

Čína se angažuje v oblasti jihovýchodní Asie a hlavně v oblasti Jihočínského moře a Malacké úžiny. Čína se o Malackou úžinu zajímají proto, že se obává nestability regionu, ohrožení energetické bezpečnosti a přítomnosti USA, které by mohly narušit čínskou národní bezpečnost a ekonomickou stabilitu (Zubir – Basiron, 2005). Čína tvrdí, že se nesnaží ovládnout oblast Malacké úžiny, ale chce zajistit bezpečnost pro svůj import a export, který putuje oblastí (Zubir – Basiron, 2005). Čína si je vědoma alternativních tras, ale Malacca je tou nejkratší a tudíž nejlevnější námořní cestou. Z toho důvodu se Čína snaží bezpečnostní zájmy směřovat do oblasti úžiny (Ismail, 2010: 19; Zubir – Basiron, 2005).

Ekonomická síla Číny roste a v ekvivalentu s tím roste i čínská závislosti na dovozu a vývozu zboží. Hlavně dovoz ropy z Blízkého východu je pro Čínu velmi důležitý (Ismail, 2010: 19). Čína je závislá na dovozu ropy, přibližně 60% ropy dováží z Blízkého východu a všechen náklad prochází právě přes Malacký průliv (Song, 2007: 118). Proto by omezení transportu Malackou úžinou mělo neblahé následky pro čínskou energetickou bezpečnost. Čína si uvědomuje, že bezpečnost Malacké úžiny je velmi důležitá pro celý chod státu (Zubir – Basiron, 2005).

Čína se snaží dělat vše proto, aby průliv a jejich strategické SLOCs v jižní Asii zůstaly otevřené. Proto se Čína, stejně jako USA, snaží participovat na zajištění bezpečnosti úžiny. Participace Číny se z logiky věci nelíbí USA a Indii, proto "Malacké – dilema"[77] spolupráce je klíčové nejen k energetické bezpečnosti celého regionu, ale i vyřešení bezpečnosti jako takové[78] (Zubir – Basiron, 2005). Čínský prezident v roce 2003 oznámil, že ten kdo ovládá Malackou úžinu, ovládá vlastně

[77] Takto označil čínský prezident bezpečnostní problematiku Malacké úžiny a řekl, že je nutné tuto hrozbu řešit (Spinetta, 2006: 19).
[78] United Press International Asia (2009): *China's vulnerability in Malacca Strait.* Dostupné na: http://www.upiasia.com/Security/2009/03/20/chinas_vulnerability_in_malacca_strait/7196/, 29. 4. 2013.

energetickou bezpečnost Číny, a to je pro Čínu nepřijatelnou hrozbou (Storey, 2005).

3.4.2.1 Hrozby v Malacké úžině

Čína si uvědomuje význam SLOCs vedoucí Malackou úžinou pro čínské hospodářství, a proto je Peking připraven úžinu velmi dobře chránit (Zubir – Basiron, 2005). Čína označuje průliv za svou hlavní slabinu energetické bezpečnosti státu (Jiang – Sinton, 2011: 8; Spinetta, 2006: vi). Čína má zájem na strategických námořních trasách a bude používat svou námořní sílu k zajištění bezpečnosti a otevřenosti těchto tras (Zubir – Basiron, 2005). Ústav pro čínské mezinárodní vztahy zdůraznil, že Malacká úžina a Indický oceán jsou klíčovým prvkem pro energetickou bezpečnost státu, zejména pak pro zásobování státu ropou (Zubir – Basiron, 2005).

Čína vnímá jako další hrozbu v Malacké úžině rozšiřující se vliv jiných aktérů. Především se jedná o rivala Spojené státy. Podle Číny, chtějí Spojené státy ovládnout a kontrolovat plavbu skrze Malackou úžinu (Ismail, 2010: 19; Zubir – Basiron, 2005). Ústav pro mezinárodní studie poukazuje na fakt, že USA by mohly blokovat úžinu a tím vlastně nepřímo zaútočit na energetickou bezpečnost Číny (Ismail, 2010: 19). Čína se velmi obává kontroly v Malacké úžině a upozorňuje, že RMSI jsou snahy USA kontrolovat čínský import a export. Čína se domnívá, že iniciativou Spojených států v úžině chtějí blokovat čínskou trasu pro dovoz energetických surovin (Song: 2007: 119). USA se podle Číny schovávají za boj proti terorismu, aby se mohly v úžině nacházet americké vojenské jednotky a to je pro Čínu nepřipustitelné (Ismail, 2010: 19). Čína obviňuje USA a Japonsko, že využívají terorismus jako záminku pro rozšiřování námořní přítomnosti v okolí úžiny (Storey, 2005).

Čína rozšiřování vlivu všech aktérů v oblasti Malacké úžiny vnímá velmi negativně. Nejvíce se obává těch aktérů, kteří se chtějí více podílet vojensky na zaštiťování bezpečnosti úžiny (Umaña, 2012: 14). Čína je proti rozšiřování vlivu Japonska a nesouhlasí s tím, že by

Japonsko mohlo poskytnout námořní hlídky, které by vypomáhaly státům subregionu se zajišťováním bezpečnosti (Umaña, 2012: 14). Dalším konkurenčním aktérem v úžině je Indie, kterou Čína chápe jako dlouholetého soupeře v boji o vliv v regionu jihovýchodní Asie a Asie jako takové (Sud, 2009; Umaña, 2012: 14). Další hrozbou pro přepravované zboží průlivem jsou piráti a teroristi. V rámci zajištění bezpečnosti úžiny Čína označuje stejné hrozby jako ostatní aktéři, tj. terorismus, pirátství, nelegální obchod, pašování a přírodní katastrofy (Zubir – Basiron, 2005).

3.4.2.2 Opatření proti hrozbám

Čína se snaží zajistit bezpečnost Malacké úžiny pomocí diplomacie, snaží se vyjednávat a budovat vztahy s přímořskými státy, zejména s Malajsií se jim navazování vztahů daří (Ismail, 2010: 19). Pro Čínu je mnohem důležitější budování námořních základen podél námořní trasy z Blízkého východu směrem k Číně a naopak, tato strategie se nazývá šňůra perel[79] (*String of Pearls*) (Spinetta, 2006: vi). Hlavním úkolem strategie je budování a zvyšování sfér vlivu podél námořních cest důležitých pro námořní dopravu Číny. Čína hodlá pomocí investic modernizovat a budovat přístavy a vojenské základny (Devonshire-Ellis: 2009). Strategie je určená k ochraně čínské energetické bezpečnosti a hlavně k negování amerického vlivu v regionu a především v Malacké úžině (Spinetta, 2006: vi).

Šňůra perel je velmi propírané téma indickou i americkou vládou kvůli sférám vlivu v jihovýchodní Asii a narušení současné rovnováhy sil (Devonshire-Ellis: 2009). Otázkou pro indickou a americkou vládu zůstává, jestli Čína opravdu jen kontroluje důležitou námořní trasu, anebo se jedná o čínskou kamufláž a v budoucnu hodlá šňůru perel využít k nastolení regionální nadvlády (Devonshire-Ellis: 2009). Čína se jasně vymezuje proti americké sféře vlivu. V oblasti, kde se snaží

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

prosadit Spojené státy, se vzápětí snaží prosadit i Čína z obavy, že by mohl americký vliv v regionu zesílit (Devonshire-Ellis: 2009).

Pro Čínu jsou velmi důležité vztahy se zeměmi ležícími v jižní a jihovýchodní Asii, například s Barmou, Pákistánem a Thajskem (Dhar, 2011; Ebel, 2009: 50). Tyto vztahy jsou pro Čínu velmi klíčové, protože jejich území může poskytovat alternativní trasy pro transport komodit. Přes Barmu se Čína snaží postavit ropovod, aby diverzifikovala přepravní trasu ropy skrze Malackou úžinu, a tím se stala méně závislá na této SLOCs (Dhar, 2011; Ebel, 2009: 50). Barmu vnímá jako svého klíčového partnera pro diverzifikaci tras pro import a export (zejména pak ropy). Čína si Barmu vybrala ze dvou hlavních důvodů: 1) geografická poloha, 2) jejich neústupné odmítání americké snahy o militarizaci regionu, Spojené státy nejsou pro Barmu klíčovým aktérem pro spolupráci (Ullah, 2009).

Čína se pro Barmu stala třetím největším obchodním partnerem hned po Singapuru a Thajsku a stala se v Barmě největším investorem. Čína si hodlá „kupovat“ barmskou přízeň investicemi a podporou, aby mohla naplňovat své národní zájmy (Ullah, 2009). Barma vnímá Čínu jako největšího garanta bezpečnosti, Čína zásobuje Barmu vojenskou technikou a snaží se pořádat i vojenské výcviky (Ullah, 2009). Barma je nedílnou součástí čínské šňůry perel, jelikož v Barmě zřídila i své vojenské základny (Ullah, 2009).

Čína má v plánu budování podobného ropovodu i přes Pákistán (Ullah, 2009). V červenci 2013 podepsala Čína s Pákistánem dohodu o čínsko-pákistánském ekonomickém koridoru spojující pákistánský přístav Gwadar v Arabském moři se západní Čínou (Sullivan, 2013). Dohoda zahrnuje výstavbu a rozšiřování silničních a železničních spojení, ale hlavně vybudování ropovodů a plynovodů (Fazl-e-Haider, 2013; Sullivan, 2013). Koridor mezi Gwadarem a Čínou má sloužit hlavně jako alternativní trasa vůči Malacké úžině. Vybudováním ekonomického koridoru by mělo dojít k diverzifikaci důležitých tras pro energetickou bezpečnost Číny (Fazl-e-Haider, 2013; Sullivan, 2013).

Gwadar je pro Čínu velmi důležitý zejména pro jeho strategickou polohu v Arabském moři blízko Adenského zálivu (Fazl-e-Haider, 2013; Sullivan, 2013). Velkou nevýhodou koridoru z Gwadaru je bezpečnostně nestabilní prostředí, kde by mělo dojít k výstavbě ropovodu a plynovodu (Fazl-e-Haider, 2013; Sullivan, 2013). Výzkumný pracovník programu Asie při londýnském *Royal United Services Institute* Edward Schwarck říká, že bezpečnostní hrozby spojené s oblastí mezi Gwadarem a Čínou jsou natolik vážné, že se Číně vyplatí investovat spíše do vztahů s Barmou (Sullivan, 2013).

Čína ohledně vybudování alternativní trasy vyjednává i s Thajskem. Má v plánu vybudovat nový průplav přes thajskou šíji Kra (Porter, 2012). Vybudování nového kanálu přes Thajsko přesně zapadá do čínské strategie šňůry perel. Není pochyb o tom, že průplav přes Thajsko by ulehčil námořní dopravě, otázkou zůstává financování (Porter, 2012; Schurmann, 2003). Státy subregionu jsou z plánů na vybudování thajského průplav lehce nervózní, protože by Malacká úžina ztratila na významnosti pro globální obchod[80] (Schurmann, 2003). Finanční náročnost na vybudování Kra průlivu je ohromná, ale její výhodnost pro čínskou energetickou bezpečnost je pro Čínu k nezaplacení (Porter, 2012). Nový průplav by přinesl ohromné výhody i Thajsku, a proto vrchní představitelé států tlačí na Čínu, aby se projekt zrealizoval (Porter, 2012). Vybudování kanálu by vedle ohromných úspor paliva přineslo ekonomické výhody Japonsku a samozřejmě i ostatním zemím východní Asie a Tichomoří. Odborníci přepokládají, že výhodnost projektu přiláká investory např. z Japonska[81] (Porter, 2012).

Reálné alternativní trasy vedou přes Indonésii, a proto je na ní Čína více zaměřená než na ostatní státy subregionu. Indonésie spolupracuje na vojenských cvičeních s USA, ale i s Čínou v rámci tzv. cvičení Ostrý nůž (*Sharp Knife*). Indonéská spolupráce je pro Čínu velmi

[80] Investment news and Commentary from Emerging Markets in Asia – China, India and ASEAN (2009): *Kra Canal Indian Ocean / South China Sea Project To Be Re-Viseted.* Dostupné na: http://www.2point6billion.com/news/2009/03/18/kra-canal-indian-ocean-south-china-sea-project-to-be-re-visited-1250.html, 17. 7. 2013.
[81] Viz tamtéž.

důležitá, jelikož Indonésie nemá Spojené státy v oblibě (Luke, 2011). Cvičení se zaměřovala na boj proti terorismu a speciální operace pro záchranu rukojmí na moři (Luke, 2011). Čína se snaží prohlubovat vojenské vztahy a dosáhnout větší účasti na zajišťování bezpečnosti subregionu. Zatímco Čína vnímá kroky jako úspěšné, je nutné připomenout, že Indonésie je z čínských iniciativ mírně nervózní. V poslední době čínský vliv v regionu a její síla výrazně rostou, a stále více roste vzájemná ekonomická provázanost (Luke, 2011). Jakékoliv závislosti a provázanosti se Indonésie bojí, zatímco Čína jí hodlá využít ve svůj prospěch (Luke, 2011).

Čína si je vědoma neochoty států subregionu spolupracovat s ostatními na podílení se na hlídkování v úžině apod., a proto v roce 2005 nabídla alternativní pomoc (Storey, 2005). Pomoc chce poskytovat budováním kapacit lidských zdrojů, technologickou podporou, školeními, různými programy, hydrografickými průzkumy a navigačními pomůckami (Storey, 2005). Čína spolupráci stále nevnímá jako klíčovou a snaží se najít alternativní tranzitní trasy, i když to není lehký úkol. Protože všechny reálné alternativní trasy leží v Indonésii (viz příloha č. 11), jsou pro Čínu vztahy s ní klíčové.

V čínských opatřeních proti uzavření Malacké úžiny je vidět naprostý rozdíl od ostatních aktérů. Ostatní státy se snaží zajišťovat bezpečnost v průlivu buď skrze spolupráci se státy, nebo přímo zajišťováním bezpečnosti průlivu. Čína se spíše snaží najít alternativní trasy pro transport ropy a námořní trasu kontrolovat pomocí své strategie šňůry perel. S čínskými postoji nesouhlasí všichni představitelé státu, a proto probíhá velká diskuze, zda není důležitější zajistit bezpečnost v Malacké úžině, nežli investovat do budování ropovodů a průplavů (Erickson – Collins, 2010: 92).

3.4.3 Indie

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

Indie využívá různé taktiky, které jsou založené jak na kvalitativním, tak kvantitativním přístupu a měly by primárně přispět k rozšíření vojenské síly v regionu (Jarocki, 2012). Indie láká státy jihovýchodní Asie zejména na jasné představy o budoucích ekonomických ziscích pro místní státy, pokud s ní budou spolupracovat (Jarocki, 2012). Udávajícím tempem indické angažovanosti v jihovýchodní Asii je Čína, protože Indie se snaží vyvažovat síly v oblasti (Jarocki, 2012). Z toho vyplývá, že indická spolupráce se subregionem se nebude vyvíjet ve vakuu, ale bude reagovat na čínské kroky (Jarocki, 2012).

3.4.3.1 Hrozby v Malacké úžině

Hlavní hrozbou pro Indii v subregionu Malacké úžiny je postoj a vliv Číny. Indie se snaží eliminovat rozšiřování sféry vlivu Číny a udržet rovnováhu sil v asijském regionu. Indie si je vědoma, že se v subregionu nachází i jiné hrozby, které sekuritizují zejména státy ležící v subregionu, anebo závislí na otevřenosti průlivu. Indie označuje za hrozby v subregionu pirátství, loupežná přepadení a teroristické útoky. Všechny jmenované hrozby mohou vést k destabilizaci celého regionu jihovýchodní Asie a tedy i k destabilizaci Asie jako takové, a proto je Indie vnímá jako hrozby (Jarocki, 2012).

Indickým cílem je být dominantním aktérem v regionu jihovýchodní Asie. Indie označuje stejné hrozby jako státy subregionu, aby s nimi mohla participovat na jejich odstranění[82] (Jarocki, 2012). Indie se snaží zajistit bezpečnou plavbu, eliminaci pirátství, ochranu životního prostředí a rozvoj obranných schopností států subregionu (Jarocki, 2012; Ramachandran, 2012).

3.4.3.2 Opatření proti hrozbám

Indická politika pro Dálný východ známá jako ANC (*Andaman and Nicobar Command*) byla posílena za účelem udržení schopnosti ovládat navigační zařízení přes Malackou úžinu (Jarocki, 2012; Ramachandran, 2012). Na Andamanských a Nicobarských ostrovech ležících podél Malackého průlivu Indie buduje své základny, které mají sledovat námořní dopravu plující úžinou (Jarocki, 2012; Ramachandran, 2012; Umaña, 2013). Základny umožňují sledování pohybu konkurenčních jednotek Číny (Jarocki, 2012; Sakhuja, 2005: 10; Umaña, 2013). Indie vnímá základnu na ostrovech jako klíčovou. Pokud Čína překročí povolený počet vojenských jednotek v oblasti, Indie nebude pozadu (Jarocki, 2012). Indie si uvědomuje, že blokáda úžiny by ohrozila čínskou energetickou bezpečnosti, a proto se Indie snaží získat na svou stranu státy subregionu, aby měla v případě nouze výhodu (Jarocki, 2012; Sakhuja, 2005: 1). Indie chce mít dominantní postavení v regionu a hlavně v subregionu úžiny (Jarocki, 2012; Ramachandran, 2012). Do nedávné doby měla základna ANC jen 15 lehkých a středně těžkých lodí, pár hlídkových letadel a vrtulníků a sbor vojáků složených ze tří praporů (Jarocki, 2012). Vzhledem k rostoucí čínské přítomnosti prochází základna ANC rozsáhlou a intenzivní modernizací (Jarocki, 2012).

Další iniciativou v subregionu a regionu jihovýchodní Asie je tzv. Prezentace vlajky (*Prezentation of the flag*). Jedná se o soubor

[82] The Times of India (2006): *India offers to safeguard Malacca Strait*. Dostupné na: http://articles.timesofindia.indiatimes.com/2006-06-03/rest-of-world/27814404_1_maritime-security-maritime-trade-asean-regional-forum, 20. 4. 2013.

koordinovaných cvičení, která simulují reálnou válku na moři (Jarocki, 2012). Těchto „her“ se účastní mnoho států, např. v roce 2010 se jich účastnilo 12 složek států regionu jihovýchodní Asie včetně všech států subregionu Malacké úžiny (Jarocki, 2012; Ramachandran, 2012). Například v lednu 2012 proběhla simulace pod názvem Milan, které se účastnilo 14 zemí včetně mimo regionálních zemí, jako je Austrálie a Maledivy. K hrám již tradičně nebyly přizvané země Čína a Pákistán (Jarocki, 2012; Ramachandran, 2012).

Na počátku nového tisíciletí Indie uzavřela bilaterální dohodu s Indonésií[83] tzv. IndoIndon, která má zajišťovat bezpečnost na západním kraji Malacké úžiny (Sakhuja, 2005: 5). Dokonce v roce 2004 IndoIndon zkoordinovala společná cvičení tzv. IndIndoCorpat (Indicko-Indonéská koordinovaná hlídka) (Sakhuja, 2005: 5). Velmi podobná spolupráce existuje mezi Indií a Singapurem, která obnáší společná cvičení, školení v ponorkách a výměnu dat (Sakhuja, 2005: 6). Indie se chová podle hesla „jakou roli nám přidělíte, my budeme hrát“[84]. Indie se snaží státům subregionu ukázat, že se nemusejí bát ohrožení jejich suverenity[85].

Indie využívá společné bezpečnostní hrozby v úžině jako svou strategickou výhodu (Jarocki, 2012). Jelikož státy subregionu nejsou schopny samostatně zvládnout hrozby v úžině, snaží se Indie zapojit a zvýšit svůj vliv v oblasti (Jarocki, 2012; Sakhuja, 2005: 1;8). Indie navazuje na historické kořeny spolupráce v rámci ochrany a zajišťování bezpečnosti v Malacce[86] (Sakhuja, 2005: 1). Indie se zapojila např. do operací EIS“ a podílí se na leteckém dozoru nad úžinou[87] (Jarocki, 2012). Indie je vnímána subregionem jako důležitý subjekt

[83] Pakistan Defence: *India to play role in securing Malacca Straits sea-lanes*. Dostupné na: http://www.defence.pk/forums/indian-defence/5899-india-play-role-securing-malacca-straits-sea-lanes.html, 20. 4. 2013.
[84] Viz tamtéž.
[85] Viz tamtéž.
[86] The Times of India (2006): *India offers to safeguard Malacca Strait*. Dostupné na: http://articles.timesofindia.indiatimes.com/2006-06-03/rest-of-world/27814404_1_maritime-security-maritime-trade-asean-regional-forum, 20. 4. 2013.
[87] Viz tamtéž.

v bezpečnostních otázkách týkajících se této úžiny[88] (Jarocki, 2012). Indie nehodlá dělat rozhodnutí v bezpečnostních otázkách, ale vypomáhá s řešením bezpečnostních problémů a proto je subregionem velmi dobře přijímána (Jarocki, 2012; Ramachandran, 2012).

Autorka diplomové práce si myslí, že chování Indie jako nedominantního aktéra je jen kamufláž. Indie se snaží státy subregionu zlákat na deklarování jejich suverenity v úžině a vypomáhat státům subregionu pouze tam, kde oni požadují. Tímto chováním se Indie snaží získat státy subregionu na svou stranu, aby v případě nouze mohla jejich náklonnost využít ve svůj prospěch. Snaží se ukázat státům subregionu, že jejich suverenita je nedotknutelná, jelikož jsou státy subregionu na svou suverenitu velmi háklivé (Ramachandran, 2012). Indie se snaží úplně stejně jako Čína vydobýt si dominantní postavení v regionu, protože se jedná o velmi strategické místo. Je zjevné, že každý stát využívá jiné strategie.

[88] The Times of India (2006): *India offers to safeguard Malacca Strait*. Dostupné na: http://articles.timesofindia.indiatimes.com/2006-06-03/rest-of-world/27814404_1_maritime-security-maritime-trade-asean-regional-forum, 20. 4. 2013.

3.4.4 ASEAN

ASEAN označuje Malackou úžinu jako velmi důležitou námořní trasu jihovýchodní Asie, která není důležitou pouze pro členské státy ASEAN, ale pro celý svět. ASEAN jasně formuluje svůj postoj nevměšování se (Evers – Gerke, 2006: 13; Raj, 2009: 30). Státy subregionu a uživatelské státy by měly spolupracovat na ochraně průlivu. ASEAN zdůrazňuje, že klíčovou úlohu ve spolupráci v úžině mají hrát pouze státy subregionu (Weatherbee, 2009: 94; Wurster, 2006). Požadavek na spolupráci by měl jít vždy z jejich strany, tím by se měla zajistit jejich suverenita v oblasti, kterou je nutno respektovat (Raj, 2009: 28; Weatherbee, 2009: 94; Wurster, 2006). Zajišťování bezpečnosti v oblasti narušuje historická rivalita států subregionu Malackého průlivu (Tan, 2008: 35–36).

ASEAN apeluje na přímořské státy, aby uzavíraly co nejvíce dohod o spolupráci (Weatherbee, 2009: 94). Souhlasí s dohodami, které jsou uzavírány mezi přímořskými státy, aby v případě nutnosti mohly zasahovat v národních vodách druhého státu v subregionu (Weatherbee, 2009: 94). ASEAN se shoduje se státy subregionu, že by měla hlavní mezinárodní pomoc pro zajišťování bezpečnosti oblasti přicházet v podobě poskytování informací či nových technologií[89] (Evers – Gerke, 2006: 13). ASEAN zdůrazňuje nutnost modernizace bezpečnosti oblasti průlivu[90]. Sdružení požaduje, aby státy subregionu podávaly informace o Malacké úžině. ASEAN tvrdí, že si státy subregionu v otázkách zajišťování bezpečnosti úžiny vedou velmi dobře. Své tvrzení podkládá snížením počtu přepadení piráty ze 75 v roce 2000 na 21 v roce 2004[91]. V minulosti patřila Malacca k nejvíce nebezpečným námořním trasám světa a uživatelské státy si velmi často

[89] Singapore Institute of International Affairs: *ASEAN four agree intensify patrols Malacca Strait*. Dostupné na: http://www.siiaonline.org/?q=programmes/insights/asean-four-agree-intensify-patrols-malacca-strait, 24. 4. 2013.
[90] ASEAN. Dostupné na: http://www.asean.org/2626.htm, 24. 4. 2013.
[91] Anatra News (2011): ASEAN to share Experiences in dealing eith piracy. Dostupné na: http://www.antaranews.com/en/news/71093/asean-to-share-experiences-in-dealing-with-piracy, 24. 4. 2013.

stěžovaly na neschopnost států subregionu při zajišťování bezpečnosti[92]. ASEAN poukazuje na to, že země, které se potýkají s podobnými problémy, by si měly vzít příklad ze států subregionu (Sidik, 2011). ASEAN je připraven poskytnout informace například pro řešení situace v somálských vodách (Sidik, 2011).

3.4.4.1 Hrozby v Malacké úžině

Indonésie, Malajsie, Singapur a Filipíny jsou členské země ASEAN, které jsou nejvíce ohrožené námořní kriminalitou, především piráty (Emmers, 2007; Evers – Gerke, 2006: 13). ASEAN vnímá hrozbu pirátských útoků jako regionální a mezinárodní problém. Hrozby nejvíce ohrožují hospodářský sektor států ASEAN (Emmers, 2007; Raj, 2009: 29). ASEAN označuje Malackou úžinu jako nejvíce ohroženou oblast jihovýchodní Asie (Emmers, 2007; Raj, 2009: 29).

Ohrožení Malacké úžiny je problémem pro energetickou bezpečnost téměř všech členských států ASEAN (Tan, 2008: 35–36). ASEAN zdůrazňuje, že útoky nezpůsobují jen přímé škody, ale mohou vést až k ekologickým katastrofám. Ekologická katastrofa by měla nedozírné následky pro životní prostředí a ohroženo by bylo mnoho dalších sektorů bezpečnosti (Emmers, 2007). Po útocích 11. září 2001 se do popředí zájmů dostává mezinárodní terorismus, jedná se především o námořní terorismus (Tan, 2008: 36).

3.4.4.2 Postoj k řešení hrozeb v Malacké úžině

ASEAN hodlá nechat zajišťování bezpečnosti v úžině na státech subregionu (Emmers, 2007; Evers – Gerke, 2006: 13). ASEAN využívá svůj tradiční přístup k bezpečnosti, který je založený na principu komplexní bezpečnosti a odolnosti (Emmers, 2007). ASEAN poskytuje svým členským státům především půdu pro konzultace a komunikaci. Jednání v rámci ASEAN má sloužit jako doplnění domácího a

[92] Anatra News (2011): ASEAN to share Experiences in dealing eith piracy. Dostupné na: http://www.antaranews.com/en/news/71093/asean-to-share-experiences-in-dealing-with-piracy, 24. 4. 2013.

subregionálního snažení zajišťování bezpečnosti, a tím chrání své hlavní stanovisko „svobodu“ (Emmers, 2007).

ASEAN tvrdí, že teroristické a pirátské útoky mají být řešeny státy subregionu ve spolupráci s ostatními aktéry za podmínky nenarušování suverenity států subregionu. Spolupráce má sloužit k modernizaci technologií a sdílení informací (Emmers, 2007; Wurster, 2006). ASEAN tvrdí, že individuální bezpečnostní strategie jsou důležitější, nežli kolektivní strategie v boji proti pirátství a námořnímu terorismu (Emmers, 2007; Evers – Gerke, 2006: 13; Raj, 2009: 30–31). Avšak ASEAN zdůrazňuje, že v rámci Malacké úžiny je klíčem k úspěchu multilaterální participace států subregionu (Emmers, 2007; Evers – Gerke, 2006: 13).

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

V roce 1997 byla vytvořena spolupráce AMMTC (*ASEAN Meeting on Trans-national Crime – ASEAN setkání o nadnárodním zločinu*), čímž byla prohloubena protiteroristická spolupráce a koordinace kroků při eliminaci terorismu (Emmers, 2007; Massay, 2009: 27). V roce 2002 na zvláštním zasedáni AMMTC byla spolupráce ještě zintenzivněna a byla vydána prohlášení o vymáhání práva, o zajišťování bezpečnosti na letištích, o detekování bomb, o vzniku anti-teroristických jednotek, o boji proti pašování a o boji s drogovými kartely (Emmers, 2007; Massay, 2009: 27). ASEAN uvedl, že je v první řadě nutné vymýtit praní

špinavých peněz, jelikož tyto finance putují teroristickým skupinám na jejich rozvoj a aktivity (Emmers, 2007). Naplnění dohod a postojů nebylo úspěšné, proto pokrok v opatření v bojích proti kriminálním činům pouze byl na subregionální úrovni pomocí bilaterálních a multilaterálních dohod (Emmers, 2007; Evers – Gerke, 2006: 13). ASEAN není schopno zajistit koordinaci svých členů při zajišťování bezpečnosti (Emmers, 2007).

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

ASC bylo vytvořeno na základě singapurského nátlaku, jelikož obdobné společenství již funguje v ekonomickém sektoru – AEC (*ASEAN Economic Community – ASEAN ekonomické společenství*) (Song, 2009: 106). ASC má fungovat na principu komplexního zabezpečení se zásadou nevměšování se do suverenit členských států (Emmers, 2007; Song, 2009: 106). Projekt je pokusem o účinnější reakci na nadnárodní události, kterým členské státy ASEAN musí v současné době čelit (Emmers, 2007; Song, 2009: 106). Projekt má sloužit jako opatření proti terorismu, pirátům, nelegální migraci, znečišťování životního prostředí či pandemii (Emmers, 2007). Problematika funkčnosti podobných projektů v ASEAN je charakteristikou regionálních vztahů. Spolupráce v jihovýchodní Asii je sice běžná, ale existují témata, která vyvolávají hluboké diskuze a nevole členských států ASEAN. Většina podobných iniciativ ztroskotá na obavě členských států ASEAN z narušení suverenity (Emmers, 2007; Song, 2009: 106).

V roce 2009 prostřednictvím ARF (*ASEAN Regional Forum – ASEAM regionální fórum*) navrhnul Singapur, aby se konečně překonaly rozdíly a podpořily se námořní bezpečnostní cvičení při ASEAN bezpečnostním fóru (*ASEAN Security Forum*) (Raj, 2009: 30). ASF by mělo zlepšit schopnost vyrovnávat se s terorismem a dalšími námořními hrozbami (Raj, 2009: 30). Japonský ministr obrany Tao Chee Hean prohlásil, že kolektivní námořní bezpečnostní spolupráce je zapotřebí v rámci všech armád zemí ASEAN, zejména pak v určitých regionech (Raj, 2009: 30). Je patrný rozdíl mezi státy subregionu a státy, které ji využívají k námořní dopravě. Japonsko apeluje na kolektivní námořní bezpečnost a na spolupráci při řešení bezpečnostních hrozeb na moři. Indonésie se obává narušení vnitřní suverenity státu, a proto kolektivní obrana v jejích národních vodách nepřichází v úvahu.

Úspěchem bylo, že deset členských států ASEAN spolu s USA podepsaly 1. srpna 2002 společné prohlášení o spolupráci v boji proti terorismu (Emmers, 2007; Raj, 2009: 29). Dohoda byla spíše politickým prohlášením, kde se ASEAN zavázal k válce proti terorismu. Významný prvek dohody je, že proti terorismu se nejen bojuje, ale musí existovat prevence, a to prostřednictvím mezinárodní výměny informací, technologií a budováním kapacit[93] (Emmers, 2007). Signatářské země byly požádány, aby zlepšily sdílení zpravodajských informací a spolupráci mezi agenturami a aby vytvořily a zefektivnily hraniční kontroly (Emmers, 2007). Nejvýznamnějším bodem dohody je, že byla uzavřena mezi státy jihovýchodní Asie a mimo regionálním aktérem (Emmers, 2007; Raj, 2009: 29). USA není jedinou mimo regionální zemí, se kterou ASEAN spolupracuje. ASEAN spolupracuje i s asijskou supervelmocí Čínou (Emmers, 2007; Raj, 2009: 29). S Čínou byla vytvořena v roce 2005 spolupráce v boji proti terorismu a námořní kriminalitě (Emmers, 2007). Dále ASEAN udržuje vztahy i s EU. EU a ASEAN podepsaly společné prohlášení v roce 2003 v Bruselu, kde se

[93] Anatra News (2011): ASEAN to share Experiences in dealing eith piracy. Dostupné na: http://www.antaranews.com/en/news/71093/asean-to-share-experiences-in-dealing-with-piracy, 24. 4. 2013.

všechny zúčastněné strany zavázaly k boji proti terorismu (Emmers, 2007).

V boji proti pirátství jsou společné iniciativy ASEAN ještě komplikovanější než v boji proti terorismu. Nefunkčnost iniciativ boje proti pirátství jsou způsobená tím, že všechny členské státy ASEAN nejsou ohroženy stejně (Emmers, 2007). V roce 2002 se Singapur snažil prosadit společný postoj a označil hrozbu pirátství jako velmi vážnou. Malajsie a Indonésie byly proti, jelikož se již tradičně obávaly narušení své suverenity (Emmers, 2007). Proto hlavní spolupráce v boji proti pirátství funguje na bilaterálních a multilaterálních dohodách (Emmers, 2007). V rámci ASEAN byl navržen vzdělávací program pro technickou a finanční pomoc zaštítěnou příslušnými orgány OSN a dalšími specializovanými organizacemi (IMO, IMB) (Emmers, 2007). Největším úspěchem bylo podepsání ReCAAP v roce 2004 (viz výše), které není příliš funkčním opatřením v boji proti pirátství, jelikož jej neratifikovaly země, které jsou jedněmi z nejvíce ohrožených zemí pirátskými skupinami v jihovýchodní Asii (Raj, 2009: 30).

3.5 Hrozby v Malacké úžině a opatření proti hrozbám vybranými aktéry mimo asijský kontinent

3.5.1 USA

Spojené státy mají velký zájem na přítomnosti v Malacké úžině ze strategických důvodů. Hlavním důvodem, proč chtějí participovat na kontrole bezpečnosti Malacké úžiny, je rivalita s Čínou. USA by chtěly mít pod kontrolou jejich dovoz a vývoz, který je uskutečňován většinou právě Malackým průlivem. Kontrolou strategicky významné Malacké úžiny by USA mohly nepřímo pozorovat čínský transport (Zubir – Basiron, 2005). USA po útocích 11. září 2001 obhajovaly participaci v úžině výskytem teroristické hrozby. Po tragédii z roku 2001 Spojené státy zdůraznily, že je potřeba, aby se účastnily této kontroly. Jejich plán však nebyl ze strany Malajsie ani Indonésie vítán.

V Singapuru na Mezinárodní konferenci o Asii v červnu 2004 ministr obrany Donald Rumsfeld opatrně naznačil, že chtějí participovat na bezpečnostních otázkách průlivu, protože úžina je jejich strategickým cílem. Přítomnost v pacifické Asii je pro USA velmi důležitá, jelikož na námořní dopravě úžinou je závislá Čína, Japonsko a ostatně všechny státy východní a jihovýchodní Asie (Kuppuswamy, 2004; Wurster, 2006). Ministr obrany poznamenal, že námořní doprava z Evropy přes Malaccu, Hong Kong, sever Asie putuje až na západní břehy Spojených států, a proto je úžina pro USA důležitá (Ismail, 2010: 8).

Strategie Spojených států týkající se Malackého průlivu je formulována z ekonomického a bezpečnostního hlediska a to vzhledem k rostoucímu počtu námořní dopravy převážející strategické suroviny, přičemž ohrožení těchto nákladů by mělo dopady na hospodářskou stabilitu USA (Ismail, 2010: 9). Ohrožení bezpečnosti jednoho z obchodních partnerů USA, kterými jsou právě státy jihovýchodní Asie, je narušení jejich ekonomických zájmů a je nutné tomu předcházet (Ismail, 2010: 12). Jejich přítomnost v regionu má být symbolem západních zájmů na stabilitě jihovýchodní Asie, potažmo subregionu

(Ismail, 2010: 8). Pro americkou základnu na Havaji je pohyb úžinou velmi důležitý (Ismail, 2010: 10). USA řadí mezi své hlavní partnery v regionu Singapur, Indii a Tchaj-wan, proto je dohled nad bezpečností v jihovýchodní Asii jejich zájmem (Ismail, 2010: 13). Dalším důvodem, proč je Singapur pro USA tolik důležitý, je přístav Singapur, který dokáže ukotvit americkou letadlovou loď (Ismail, 2010: 14).

3.5.1.1 Hrozby v Malacké úžině

Náměstek ministerstva pro východní Asii a Tichomoří USA Evans J. R. Revere uvedl, že Malacká úžina je Spojenými státy definována jako životně důležitá úžina pro národní bezpečnost (Ismail, 2010: 14). USA z bezpečnostních důvodů označily jihovýchodní Asii jako oblast rozsáhlých námořních prostor a Washington zdůraznil nutnost chránit otevřenost námořních tras pro mezinárodní námořní dopravu (Ismail, 2010: 7). Hlavní bezpečnostní hrozbou pro asijsko-pacifický region je terorismus, kterým je nejvíce ohrožena Malacká úžina (Ismail, 2010: 14). USA varovaly, že úžina láká pozornost teroristických skupin po celém světě právě svou důležitostí pro mezinárodní systém (Wurster, 2006; Zubir – Basiron, 2005). Zejména proto, že ochromení strategické úžiny by mělo nedozírné následky pro mezinárodní obchod (Wurster, 2006).

Po roce 2001 bylo pirátství spojeno právě s hrozbou terorismu (Ismail, 2010: 14). Spojené státy neoznačují pirátství za hlavní hrozbu v úžině, protože není tolik pirátských útoků na americké lodě (Ismail, 2010: 15). Pro USA není hrozba pirátství tolik zajímavá jako terorismus. Spojené státy si uvědomují, že pirátské útoky často komplikují námořní dopravu v regionu a subregionu, ale neoznačují pirátství jako samostatnou hrozbu, nýbrž jako součást terorismu (Ismail. 2010: 15). USA pod terorismus řadí i nelegální obchod, obchodování s lidmi, obchodování s drogami a šíření zbraní hromadného ničení, a proto Spojené státy vyzývají k boji proti jedné globální hrozbě (Song, 2007: 103).

Wurster v roce 2006 zmínil, že je nutné dbát i na jiné hrozby v Malacké úžině, které by mohly narušit bezpečnou plavbu, např. kolize lodí, ekologické nehody nebo nedostatečná modernizace úžiny (Wurster, 2006). Spojené státy označily hrozby, které by mohly narušit bezpečnost v úžině, a tím by mohly narušit jejich národní zájmy. Autorka diplomové práce se domnívá, že je u Spojených států velmi dobře vidět alibismus, jelikož si chtějí vybudovat dobrou image tím, že budou označovat stejné hrozby jako státy subregionu. Pokud si udělají u států subregionu dobré jméno, stoupne jim koeficient pro možnou spolupráci.

3.5.1.2 Opatření proti hrozbám

USA podporují úžinu financováním, různými výcviky námořnictva a armády, vybavováním protiteroristických jednotek, zejména v Indonésii a na Filipínách. Spojené státy školí odborné jednotky na boj proti teroristickým skupinám a připravují je na reálný zásah v Malajsii, Singapuru a Thajsku (Ismail, 2010: 14). USA podpořily vznik nového Regionálního centra pro boj proti terorismu v jihovýchodní Asii (*Southeast Asia Regional Center for Counter Terrorism – SEARCCT*). Centrum SEARCCT vzniklo v Malajsii (Ismail, 2010:14). Podle SEARCCT jsou největšími hrozbami v oblasti pašování zbraní hromadného ničení, únos lodí přepravující nebezpečný náklad a možnost odpálení bomby v přístavu (Ismail, 2010: 14). USA souhlasí s centrem ve vymezení hrozeb (Ismail, 2010: 14).

V roce 2004 se Spojené státy obávaly útoků na Malackou úžinu, a proto prostřednictvím své RMSI navrhovaly zajišťování bezpečnosti v subregionu (Kuppuswamy, 2004; Tarrant, 2010). RMSI je součástí americké Iniciativy šíření bezpečnosti (*Proliferation Security Initiative – PSI*) v globální válce proti terorismu. V RMSI v jihovýchodní Asii se angažují země Singapur a Austrálie (Kuppuswamy, 2004). PSI byla založena prezidentem Bushem, on sám přímo navrhl v roce 2003, aby byla RMSI iniciativa rozšířena i na oblast Malacké úžiny (Song, 2004: 103).

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

Jejich odpovědí na iniciativu USA do zabezpečení úžiny bylo vytvoření již zmiňovaných hlídek MASLINDO a EIS, které byly vytvořeny dle vzoru U. S. pobřežních hlídek (Kuppuswamy, 2004; Tarrant, 2010). Spojené státy uznávají, že hlídky přispívají k větší bezpečnosti v úžině (Wurster, 2006). Avšak na konferenci v Singapuru v roce 2006 nezapomněl Wurster říci, že je nutné ve spolupráci pokračovat a dále jí prohlubovat a rozšiřovat (Wurster, 2006). Z jeho projevu je zjevné, že chválou států subregionu chtěl naznačit, aby státy subregionu ke spolupráci přizvaly i USA (Wurster, 2006).

USA poukazovaly na jejich zprávy o možných hrozbách teroristických útoků. A tvrdí, že Malacká úžina je pozorována al-Kaidou. Podle amerického žurnalisty Erica Watkinse je teroristická hrozba opravdu reálná (Watkins, 2004). Spojené státy chtějí hlídkovat v úžině a své snahy podkládají informacemi al-Kaidě (Ismail, 2010:14). USA apelují na přímořské státy, aby jim povolily participaci na bezpečnosti úžiny. Vyzdvihují fakt, že Spojené státy vlastní technologie, se kterými by byly schopné lépe kontrolovat oblast v Malacce (Kuppuswamy, 2004). USA jsou si vědomy, že jejich participace na bezpečnosti může být vnímána jako zásah do suverenity státu (Wurster, 2006). Autorka diplomové práce se domnívá, že se Spojené státy snaží jít alespoň cestou podpory a pomalého skrytého nátlaku, aby mohly participovat

částečně nežli vůbec. To vyplývá z projevu Wurstera z roku 2006, kde jasně zmínil, že USA chtějí spolupracovat klidně jen na sdílení informací poskytování finančních prostředků a podílet se na zvyšování schopností států subregionu v zajišťování bezpečnosti v úžině (Wurster, 2006). Avšak je zjevné, že Spojené státy chtějí krok po kroku prohlubovat vztahy v subregionu.

Iniciativy USA v asijsko-pacifické oblasti jsou vnímány některými státy jihovýchodní Asie jako stálé snahy o rozšiřování vlivu a udržení postavení v mezinárodním systému (Gang, 2012). Vliv se Spojeným státům daří udržet pomocí uzavírání bilaterálních a multilaterální dohod (Gang, 2012). Je zjevné, že ve vztazích se odráží mocenský boj mezi Čínou a USA, jelikož jeden napadá druhého, že chtějí ovlivnit a ovládnout jihovýchodní Asii. Gang tvrdí, že USA vyčkávají na vyhrocení vztahů v Jihočínském moři mezi Čínou a dalšími aktéry, aby si mohly odůvodnit svůj zásah (Gang 2012). USA tedy není přímo zapojena do regionálních ani subregionálních hrozeb, ale snaží se stále ovlivňovat oblast Malacké úžiny. Podle Ganga mocenský souboj dostává státy regionu do nepříjemné situace, do tzv. dilematu spolupráce. Státy si mají vybrat spolupráci mezi USA a Čínou. Gang se domnívá, že výběr jedné ze stran je nereálný, jelikož ani jeden z aktérů jihovýchodní Asie si nechce rozeštvat zmiňované mocnosti, a proto v oblasti půjde jen o vyvažování sil (Gang, 2012).

3.5.2 OSN

3.5.2.1 Hrozby v Malacké úžině

V roce 2005 na konferenci v Jakartě, která byla pořádaná OSN, se bezpečnostní experti shodli, že terorismus je pro Malackou úžinu ohromnou hrozbou (Országh-Land, 2005). Jeden jediný teroristický útok v úžině by mohl ovlivnit světovou ekonomiku na dlouhé týdny (Országh-Land, 2005). V roce 2004 Malajsie a Indonésie odmítly americké námořní hlídky, ale jako kompenzaci vytvořily své vlastní bezpečnostní operace v podobě námořních a leteckých hlídek v úžině (Országh-Land, 2005; Raymond, 2009: 37; Toh, 2012: 39). Podle vyjádření expertů na konferenci v Jakartě je nutné brát terorismus velmi vážně. Experti upozorňují, že teroristé mohou být propojeni s piráty, a proto je nutné hledat mezi nimi vazby (Országh-Land, 2005). Experti OSN se shodují s představiteli států subregionu, že terorismus může být propojen s pirátstvím.

OSN na Expu v jihokorejském městě Yeosu připomnělo 30. výročí Úmluvy OSN o mořském právu (UNCLOS) se zaměřením na boj proti pirátství, znečištění životního prostředí a nezákonného rybolovu (De Grave, 2012). Hrozba pirátství a ozbrojených loupeží je natolik vážná, že OSN neustále monitoruje počty útoků (De Grave, 2012). Jako nejdůležitější místo pro námořní trasy mezi Evropou a východní Asii označuje De Grave právě Malackou úžinu. Pirátství v subregionu představuje vážnou hrozbu pro bezpečnost námořníků i rybářů, pro které je úžina způsobem obživy (De Grave, 2012). Vyčerpání zdrojů z moří a oceánů či znečištění moří apod. přináší obyčejným lidem problém s obživou (De Grave, 2012).

3.5.2.2 Postoj k řešení hrozeb

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

bojovat proti hrozbám v průlivu a dokonce školit posádky lodí k obraně a prevenci při případných útocích (De Grave, 2012).

Definice pirátství je obsažena v UNCLOS v článku 101 části VII, který reguluje volné moře. V UNCLOS se uvádí, že státy mají povinnost spolupracovat v boji proti pirátství a mají univerzální jurisdikci na volném moři pro zabavení pirátské lodi, zatýkání osob nebo zabavení majetku na palubě (De Grave, 2012). Podle zmíněného principu fungují hlídky v Malacce (viz výše). Autorka práce si myslí, že UNCLOS naráží na problém v definici pirátství na volném moři, jelikož oblast Malacké úžiny jsou národní vody států subregionu.

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

IMO v roce 2005 zdůraznila potřebu užší spolupráce při zajišťování bezpečnosti v Malacké úžině[94]. Generální tajemník IMO E. E. Mitropoulus řekl, že navazování a prohlubování vztahů vede k větší důvěře mezi aktéry, a tím se prohlubuje bezpečnost subregionu a vyzval státy subregionu k užší spolupráci[95]. Zdůraznil, že nedostatečná bezpečnost v průlivu může mít globální důsledky[96]. V roce 2006 piráti přepadli dvě lodě OSN a ukradli peníze a stavební materiál patřící FAO OSN[97]. Ve stejné době ohrožovali piráti i japonskou nákladní loď[98]. Dá se říci, že pirátství se dotýká nejen států, které

[94] People Daily (2005): *Un Calls for Cooperation to enhance security in Malacca Strait.* Dostupné na: ttp://english.peopledaily.com.cn/200509/08/eng20050908_207183.html, 30. 4. 2013.
[95] Viz tamtéž.
[96] Viz tamtéž.
[97] BBC News (2006): *Pirate attacks in Malacca Strait*. Dostupné na: http://news.bbc.co.uk/2/hi/asia-pacific/5143858.stm, 30. 4. 2013.
[98] Viz tamtéž.

využívají Malackou úžinu velmi často, ale i samotného mezinárodního společenství.

4 Závěr

V praktické části práce byly analyzovány nejvážnější hrozby pro zkoumané aktéry a jejich řešení. V závěrečné části textu o bezpečnostní problematice Malacké úžiny přichází na řadu shrnutí poznatků. Nejdříve budou shrnuty jednotlivé kapitoly praktické části a následně z nich autorka vyvodí závěry celé analýzy. V závěru této kapitoly nebudou chybět odpovědi na položené otázky z úvodu, které by měly uzavřít celou analýzu bezpečnostní problematiky Malacké úžiny. Odpovědi na otázky by měly zkompletovat celou analýzu.

V první kapitole praktické části se autorka zaměřila na státy subregionu a jimi označené hrozby v Malacké úžině. Vzhledem k ekonomické závislosti celého subregionu na Malacké úžině, je zjevné, že téma zajištění bezpečnosti v oblasti je klíčovým tématem pro zahraniční a bezpečnostní politiky států subregionu. Státy subregionu se shodují na hlavních hrozbách v oblasti úžiny a přistupují k nim velmi podobně. Všechny státy subregionu shodně označují, že hlavními hrozbami v úžině jsou piráti, terorismus, nelegální obchod, znečištění životního prostředí a ztráta suverenity v oblasti. Vzhledem k ekonomické závislosti by jakékoliv uzavření a blokády průlivu měly ohromné negativní důsledky pro státy subregionu. Na vlády států je vytvářen tlak ze strany transportních společností, rybářských komunit, pojišťoven atd., aby eliminovaly hrozby v úžině.

Státy subregionu se velmi obávají ztráty suverenity v oblasti, a proto její ztrátu vnímají jako hlavní hrozbu. Obava ze ztráty suverenity jim brání v efektivní eliminaci ostatních vážných hrozeb, které by mohly mít za následek kolaps národních ekonomik a ohrožení obyvatelstva. Státy subregionu si jsou vědomy, že nejsou schopné samy zajistit bezpečnost v úžině a že je nutné spolupracovat i s aktéry mimo subregion, ale jejich obava z narušení suverenity v oblasti Malacké úžiny je silnější.

V průběhu posledních deseti let se státům subregionu podařilo částečně od této obavy oprostit a začaly plně spolupracovat na

zabezpečení průlivu. Významným krokem vpřed, bylo vytvoření námořních a leteckých hlídek MSP v roce 2004, kdy státy začaly kooperativně spolupracovat na zajištění bezpečnosti v úžině. Po vyzkoušení funkčnosti hlídek, byla spolupráce v rámci hlídek v roce 2006 prohloubena. Hlídky nově dostaly právo vstupu do národních vod ostatních států subregionu za předpokladu, že někoho pronásledují, anebo v rámci leteckých hlídek dostaly právo přelétávat nad národními vodami ostatních států subregionu. Státy subregionu tak částečně omezily svou suverenitu v oblasti, ale nastavily taková pravidla spolupráce, aby se nemusely obávat, že jeden ze států využije oslabení suverenity pro negativní účely.

Malacká úžina je pro Singapur nesmírně důležitá, jelikož Singapur v ní leží celou svou polohou. Malajsie vnímá úžinu stejně, i když jeho pobřeží leží v Malacce jen polovinou svého teritoria, a to svou západní částí. Největší rozdíl ve vnímání důležitosti Malacké úžiny je u Indonésie, jelikož její rozloha se rozpíná po celé jihovýchodní Asii a Malacká úžina se nachází v západní části rozlehlého státu. Navíc Indonésie vlastní alternativní trasy, které by mohla v případě ohrožení Malacké úžiny využít. Hlavním důvodem v rozdílném vnímání Malacké úžiny u Indonésie je fakt, že tato země se potýká s mnohými vnitrostátními problémy, a proto je problematika Malacké úžiny jedním z mnoha problémů, které Indonésie řeší. Indonésie si je vědoma důležitosti Malacké úžiny pro celosvětovou ekonomiku a snaží se eliminovat hrozby v úžině.

Druhá kapitola praktické části byla věnována hrozbám, které označují jiní aktéři asijského kontinentu a jejich snahám je eliminovat. Japonsko a Čína jsou ekonomicky závislí na fungování Malacké úžiny, a proto označují za hlavní hrozby jakékoliv ohrožení a uzavření průlivu. Za nejvážnější hrozby označují pirátství, terorismus, kolize lodí a blokádu úžiny. Oba státy se shodují, že je nutné tyto hrozby eliminovat pomocí spolupráce se státy subregionu. Avšak každá ze zemí k řešení hrozeb přistupuje odlišně. Japonsko se zprvu snažilo vojensky participovat na

zajištění bezpečnosti v úžině. Japonská iniciativa byla státy subregionu odmítnuta a Japonsko bylo nuceno přeformulovat své taktiky. V současné době japonská spolupráce v úžině probíhá zejména finanční a technologickou podporou států subregionu. Japonská pomoc je státy subregionu velmi kladně hodnocena. Autorka práce se domnívá, že přesně tohle je ta cesta, jak státům subregionu pomoci se zajišťováním bezpečnosti v úžině, aby nebyla narušena suverenita států v oblasti.

Čína přistupuje k zajišťování bezpečnosti této klíčové námořní trasy odlišně než Japonsko. Čína spolupracuje na společných cvičeních, účastní se konferencí na téma zajištění bezpečnosti v Malacce a snaží se eliminovat hrozby v úžině, ale zároveň intenzivně hledá možné alternativní trasy vůči Malacce. Čína vyjednává o vybudování alternativních tras zejména přes Pákistán (z přístavu Gwadar), přes Barmu nebo přes Thajsko vybudováním nového průplavu přes šíji Kra. Čína si velmi dobře uvědomuje, že jediné reálné alternativní trasy jsou na území Indonésie, a proto svou pozornost v rámci států subregionu zaměřuje právě na ni.

Indie jako jediný zkoumaný stát z Asie není ekonomicky závislá na bezpečnosti průlivu. I přesto se Indie angažuje v zajišťování bezpečnosti v Malacce. Hlavním důvodem, proč se Indie zajímá o Malackou úžinu je čínská závislost na transportu úžinou a čínský vliv v jihovýchodní Asii. Indie označuje stejné hrozby v úžině jako státy subregionu. Autorka práce se domnívá, že indické zájmy v úžině jsou čistě z důvodu vyvažování sil s Čínou. Indie se snaží na svou stranu získat státy subregionu tím, že bude označovat stejné hrozby v Malacké úžině jako oni a bude se snažit participovat na jejich eliminaci. Indie deklarovala, že uznává v úžině plnou suverenitu států subregionu. Autorka práce upozorňuje na to, že Indie se tímto snaží získat přízeň států subregionu, jelikož deklaruje, že nehodlá jejich suverenity v subregionu ohrožovat.

Regionální organizace ASEAN chce v rámci bezpečnostní problematiky Malacké úžiny poskytnout prostor pro diskuzi. Sdružení ASEAN si je velmi dobře vědomo, že všechny členské státy jsou ekonomicky závislé na bezproblémovém fungování úžiny. Proto ASEAN označuje stejné hrozby jako státy subregionu. ASEAN zastává při řešení hrozeb postoj nevměšování se do vnitřních záležitostí států, proto přiznává státům subregionu plnou suverenitu nad oblastí. ASEAN důrazně doporučuje spolupracovat při zajišťování bezpečnosti v Malacce, ale dodává, že potřeba spolupráce má vycházet od států subregionu. ASEAN v bezpečnostní problematice figuruje jako aréna pro diskuzi mezi státy jihovýchodní Asie.

Třetí kapitola praktické části se věnuje Spojeným státům americkým a OSN. Spojené státy nejsou ekonomicky závislé na námořní dopravě Malackou úžinou, avšak označují oblast průlivu za sféru svých národních zájmů. Spojené státy označují shodné hrozby jako ostatní jmenovaní aktéři, avšak hlavní rozdíl je v tom, že USA označují za hlavní hrozbu terorismus, pod který řadí ostatní hrozby tj. pirátství, pašování či nelegální obchod. Spojené státy se snaží spolupracovat se státy subregionu na zajišťování bezpečnosti úžiny, avšak jediným ochotným státem s nimi plně spolupracovat je Singapur. Americké iniciativy RMSI a spolupráce na vojenském dohledu nad úžinou byly striktně odmítnuty Malajsií a Indonésií. Autorka práce se domnívá, že Spojené státy se v oblasti angažují ze dvou důvodů: za prvé chtějí vyvažovat čínský vliv v regionu jihovýchodní Asie a subregionu; a za druhé se snaží o dosažení vlivu v tak významném škrtícím bodě jako je Malacká úžina. Autorka práce se domnívá, že tyto snahy se USA snaží maskovat za eliminaci terorismu, jako hlavní globální hrozby.

Organizace spojených národů označuje Malackou úžinu za velmi důležité místo pro globální ekonomiku. Avšak zastává velmi podobný názor jako ASEAN v tom, že státy subregionu mají v oblasti plnou suverenitu s odkazem na UNCLOS. Možná spolupráce v zajišťování

bezpečnosti v úžině by měla vycházet od nich. OSN označuje stejné hrozby jako ostatní aktéři a dodává, že je na jejich eliminaci nutné spolupracovat. OSN stejně jako ASEAN poskytuje půdu pro diskuzi aktérů, kterých se hrozby v Malacce dotýkají. Dále zdůrazňuje, že hrozby v Malacké úžině ohrožují globální svět. Z toho důvodu VS OSN v roce 2004 navrhlo mnohostranné policejní řešení při zajišťování bezpečnosti v úžině, kterého by se měly zúčastnit především státy subregionu, ale také ostatní aktéři.

Cílem práce bylo analyzovat největší hrozby vyskytující se v Malacké úžině pro zkoumané aktéry. Dále práce analyzovala typy opatření proti analyzovaným hrozbám u jednotlivých zkoumaných aktérů. Autorka práce při analýze zjistila, že státy subregionu se v označování hrozeb shodují. Nejzávažnějšími hrozbami v oblasti Malacké úžiny jsou pro ně: uzavření průlivu z důvodu teroristického útoku nebo kolize lodí, ohrožení lodí piráty, znečištění životního prostředí a především ztráta suverenity v oblasti. Poslední zmiňovanou hrozbou lze, dle autorky práce, označit ohrožení státní suverenity upřednostňují státy subregionu při řešení ostatních jmenovaných hrozeb. Ostatní aktéři označují dvě hlavní hrozby v Malacké úžině: uzavření průlivu z důvodu teroristického útoku nebo kolize lodí a ohrožení plavidel pirátskými skupinami. Všichni zkoumaní mimo subregionální aktéři označují za hrozbu i znečistění životního prostředí, ale dle autorky práce se jedná jen o alibismus, aby si vybudovali lepší image u států subregionu.

Analýza opatření proti hrozbám napříč zkoumanými aktéry ukázala, že státy subregionu nejsou schopné řešit hrozby samy. Spolupráce je při řešení hrozeb nutná. Pro státy subregionu je přijatelnější spolupracovat v rámci subregionu, jelikož se nemusí tolik obávat o svou suverenitu. Zatímco spolupráce s mimo subregionálními partnery je vhodnější na bázi různých školení, cvičení, sdílení informací, finanční pomoci a technologické podpory. Mimo subregionální aktéři by se velmi rádi podíleli na přímém zajišťování bezpečnosti úžiny, ale přes

negativní postoj států subregionu to není možné. Proto se ostatní aktéři snaží spolupracovat alespoň finančně, technologickou pomocí nebo výcvikem vojenských složek. S nárůstem námořní dopravy úžinou se zvyšuje i riziko možných hrozeb a ruku v ruce s tím jde i prohlubování mnohých spoluprácí, jelikož státy subregionu na případné hrozby samy nestačí.

Následuje část, ve které autorka odpoví na dílčí otázky, jejichž odpovědi by měly doplnit analýzu bezpečnostní problematiky Malacké úžiny.

1. *Liší se vnímání hrozeb v Malacké úžině napříč zkoumanými aktéry?*

   Ve své podstatě se označované hrozby napříč zkoumanými aktéry liší jen minimálně. Jedinou hrozbou, kterou vnímají zkoumaní aktéři odlišně, je ohrožení suverenity. Tato hrozba ohrožuje pouze státy subregionu a ony ji vnímají jako tu nejzávažnější. Z toho důvodu je suverenita v oblasti to nejdůležitější, co je nutné zajistit. Ostatní hrozby označují zkoumaní aktéři shodně.

   a. *Pokud ano, tak jaká je příčina rozdílů?*

      Příčinou rozdílu v označování hrozeb v Malacké úžině je jejich geografické poloha. Jsou lehké rozdíly v označených hrozbách státy subregionu a státy ležících mimo Malackou úžinu.

2. *Dochází mezi zkoumanými aktéry ke shodě v řešení případných hrozeb?*

   Ne, státy subregionu si uvědomují, že nejsou schopné samy zajišťovat bezpečnost v úžině, ale zachování plné suverenity je důležitější. Zkoumané mimo subregionální státy by se nejraději vojensky přímo podílely na zajišťování bezpečnosti v úžině, ale musí se spokojit s omezenou spoluprácí, tak jak ji nastaví státy subregionu.

a. *Pokud ne, jaké jsou důsledky těchto rozcházejících se opatření proti hrozbám v Malacké úžině?*
   Neshody mezi zkoumanými aktéry při řešení hrozeb v úžině mají za následek menší úspěšnost eliminace hrozeb. Ukázkovým příkladem je spolupráce v rámci ReCAAP. ReCAAP by mohla být velmi úspěšnou formou řešení hrozeb v úžině, ale vzhledem k tomu, že Indonésie a Malajsie smlouvu do současné doby (2013) neratifikovaly, tak dohoda příliš nefunguje. Přitom se jedná o státy, které patří mezi nejohroženější pirátstvím v jihovýchodní Asii.
b. *Jsou kroky vedené zkoumanými aktéry proti hrozbám v Malacce úspěšné?*
   V posledních deseti letech se podařilo částečně eliminovat označované hrozby pomocí bilaterálních a multilaterálních dohod mezi zkoumanými aktéry. Pokud by se státy subregionu tolik neobávaly o svou suverenitu v oblasti, mohla by být opatření proti hrozbám ještě účinnější.

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

5 Seznam použité literatury a pramenů

Literatura[99]

BANDORO, B. (2004): *When piracy becomes terrorism in the strait.* Dostupné na: http://www.thejakartapost.com/news/2004/07/29/when-piracy-becomes-terrorism-strait.html.

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

BINHACK, P. (2011): Bezpečnost námořní přepravy v Adenském zálivu a energetická bezpečnost Evropské unie. In: BUREŠ, O. (ed.). *Bezpečnostní výzvy na prahu nové dekády*. Metropolitní univerzita Praha, Centrum Bezpečnostních studií. Praha.

BUDIANTO, L. (2010): *Malacca Strait tops RI defense agenda in region.* Dostupné na: http://www.thejakartapost.com/news/2010/06/09/malacca-strait-tops-ri-defense-agenda-region.html.

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

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

CHATTERJEE, N. (2010): *Security raised in Malacca Strait after terror warning.* Dostupné na: http://www.reuters.com/article/2010/03/04/us-malacca-threat-idUSTRE62335120100304.

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

[99] Veškeré internetové zdroje byly ověřeny k datu 30. 7. 2013.

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

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

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

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

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

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

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

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

FAZL-E-HAIDER, S. (2013): *Gwadar seaport holds key in China's energy search*. Dostupné na: http://www.scmp.com/comment/insight-opinion/article/1148093/gwadar-seaport-holds-key-chinas-energy-search.

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

GUANQUN, W. (2010): *Security in Malacca Straits should not be internationalized: Indonesian official*. Dostupné na: http://english.peopledaily.com.cn/90001/90777/90851/7147561.html.

GUNAWAN, A. (2004): *Fishermen shun Strait of Malacca for fear pirates.* Dostupné na: http://www.thejakartapost.com/news/2004/05/10/fishermen-shun-strait-malacca-fear-pirates.html.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

MADIHIDJ, S. A. (2013): *Indonesia to avoid aliance on maritime security regime.* Dostupné na: http://www.thejakartapost.com/news/2013/06/16/indonesia-avoid-reliance-maritime-security-regime.html.

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

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

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

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

PORTER, B. (2012): *Thai canal plan in full flow*. Dostupné na: http://www.scmp.com/article/291784/thai-canal-plan-full-flow.

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

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

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

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

RICHARDSON, M. (1992): *Pirate Attacks Raise Fears of Tanker Disaster Off Singapore.* Dostupné na: http://www.nytimes.com/1992/07/09/business/worldbusiness/09iht-pira.html.

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

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

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

SCHURMANN, F. (2003): *China's Deman for Oil May Make Thailand Canal a Reality.* Dostupné na: http://news.newamericamedia.org/news/view_article.html?article_id=101ae63ff6a8d30bad62a31cf1624d27.

SIBORO, T. (2004): *More countries to patrol Malacca Strait*. Dostupné na: http://www.thejakartapost.com/news/2004/08/07/more-countries-patrol-malacca-strait.html.

SIDIK, J. M. (2011): *Asean to share experiences in dealing with piracy.* Dostupné na: http://www.antaranews.com/en/news/71093/asean-to-share-experiences-in-dealing-with-piracy.

SIEN, C. L. (1998): The importace of the Straits of Malacca and Singapore. In *Singapore Journal of International & Comperative Law*. Vol. 2, Issue 2, str. 301–322.

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

SITUMORANG, F. (2012): *The need for cooperation in the Malacca Strait.* Dostupné na: http://www.thejakartapost.com/news/2012/07/19/the-need-cooperation-malacca-strait.html.

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

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

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

SULLIVAN, R. (2013): *Pakistan and China revisit energy corridor.* Dostupné na: http://interfaxenergy.com/natural-gas-news-analysis/energy-news-analysis/pakistan-and-china-revisit-energy-corridor/.

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

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

TARRANT, B. (2010): *Balancing powers in the Malacca Strait.* Dostupné na: http://blogs.reuters.com/global/2010/03/07/balancing-powers-in-the-malacca-strait/.

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

TORODE, G. (2012): *Fear of Somali pirates heading to Malacca Strait.* Dostupné na: http://www.scmp.com/article/736966/fear-somali-pirates-heading-malacca-strait.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Prameny[100]

6TH EAST ASIA SUMMIT, (2011): *ASEAN Community in a Global Community of Nations*. Dostupné na: http://www.mofa.go.jp/region/asia-paci/eas/pdfs/declaration_1111_1.pdf.

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

Projevy[101]

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

AMAN, A. (2013): A *Historic responsibility: Malaysia's Chairmanship of ASEAN in 2015*. Dostupné na: http://myasean.kln.gov.my/myaseanv2/index.php/latest.

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

[100] Veškeré internetové zdroje byly ověřeny k datu 30. 7. 2013.
[101] Veškeré internetové zdroje byly ověřeny k datu 30. 7. 2013.

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

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

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

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

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

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

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

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

Internetové zdroje[102]

Antara news: www.antaranews.com

ASEAN: www.asean.org

BBC News: www.bbc.co.uk

Channel news Asia: www.channelnewsasia.com

Deep Green Crystals: www.deepgreencrystals.com

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

People Daily: http://english.peopledaily.com.cn

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

Investment News and Commentary from Emerging Markets in Asia - China, India and ASEAN: www.2point6billion.com

MIMA: www.mima.gov.my

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

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

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

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

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

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

Oficiální portál pro podnikání a export: www.businessinfo.cz

Pakistan Defence: www.defence.pk

ReCAAP Information Sharing Centre: www.recaap.org

[102] Veškeré internetové zdroje byly ověřeny k datu 30. 7. 2013.

Sea Seek: www.sea-seek.com

Singapore Institute of International Affairs: www.siiaonline.org

Singapore window: www.singapore-window.org

Straits times: www.straitstimes.com

The Star online: www.thestar.com

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

United Nations: www.un.org

United press international Asia: www.upiasia.com

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

6 Resumé

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

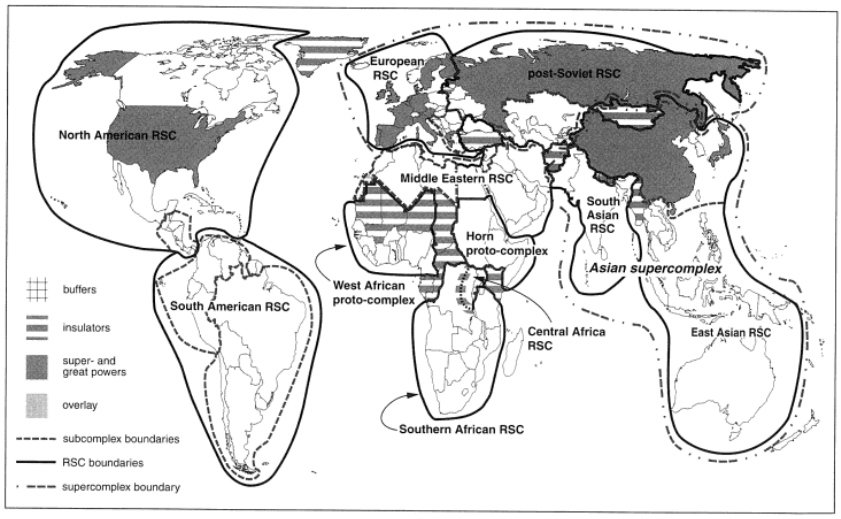
It turns out that there is a big difference between Singapore approach to cooperation and other states in the Malacca Strait. Singapore seeks cooperation especially with the littoral states and is open to cooperation, especially within ASEAN and the Western powers. Malaysia and Indonesia cooperate together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

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

7 Přílohy[103]

7.1 Příloha č. 1

Mapa RSC



Map 2. Patterns of Regional Security Post-Cold War

Zdroj: http://thepolicytensor.files.wordpress.com/2011/11/rsas.png.

7.2 Příloha č. 2

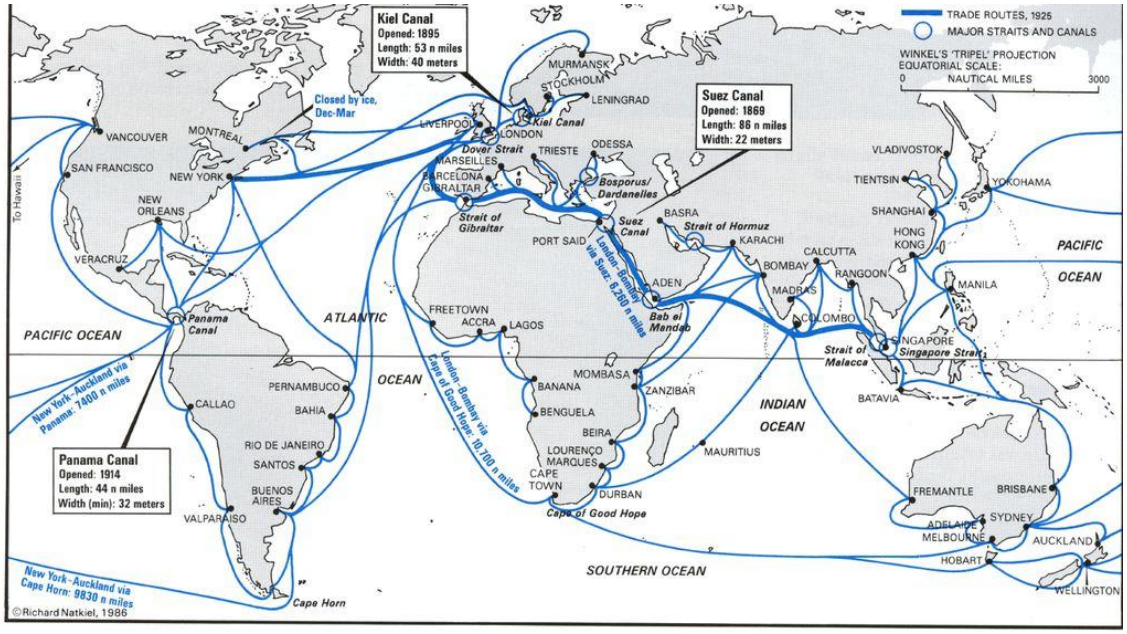
Malacká úžina

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

[103] Veškeré internetové zdroje byly ověřeny k datu 30. 7. 2013.

7.3 Příloha č. 3

Námořní trasy



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

7.4 Příloha č. 4

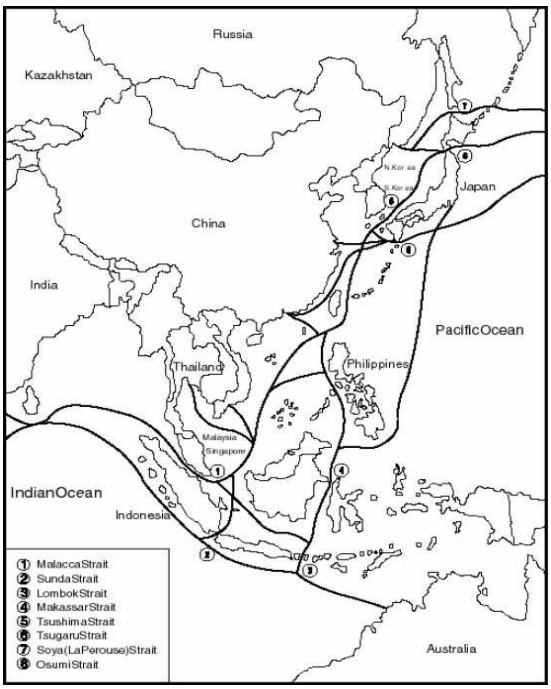
Statistika kolik a jaké lodě propluje ročně skrze Malackou úžinu

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

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

7.5 Příloha č. 5

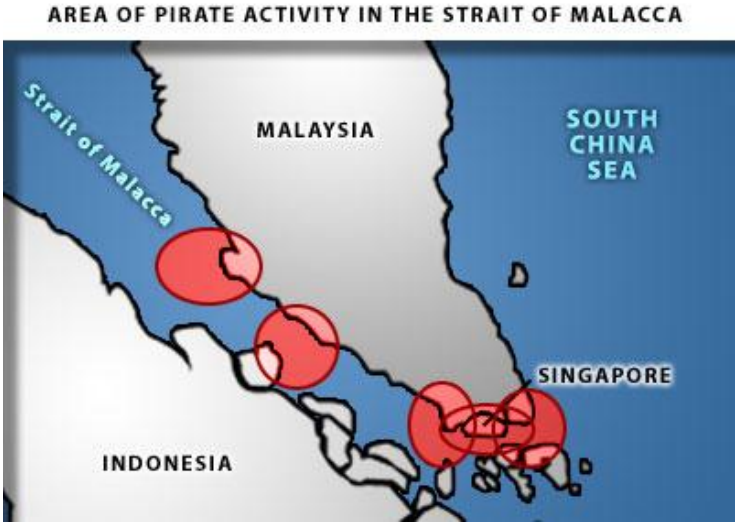
Alternativní SLOCs v jihovýchodní Asii



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

7.6 Příloha č. 6

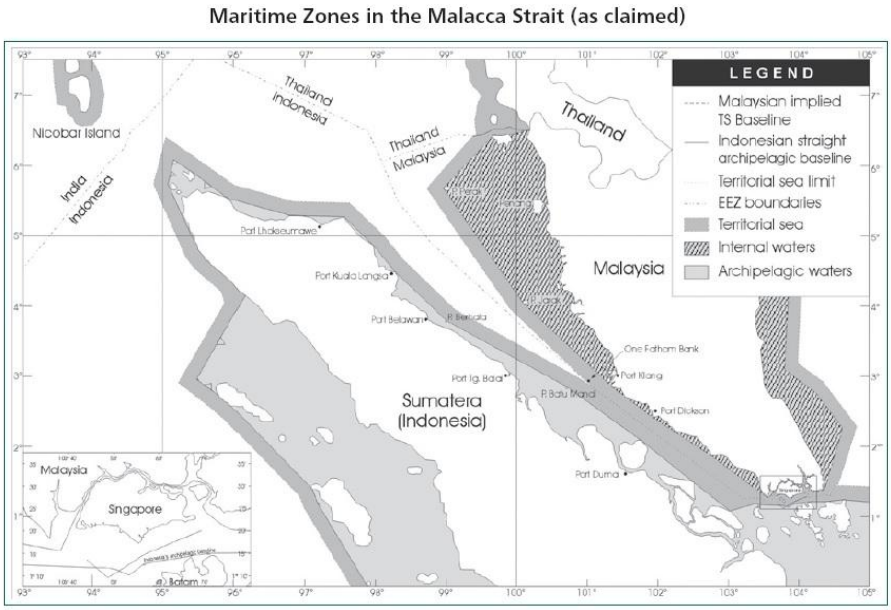
Pirátská útoky v Malacké úžině



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

7.7 Příloha č. 7

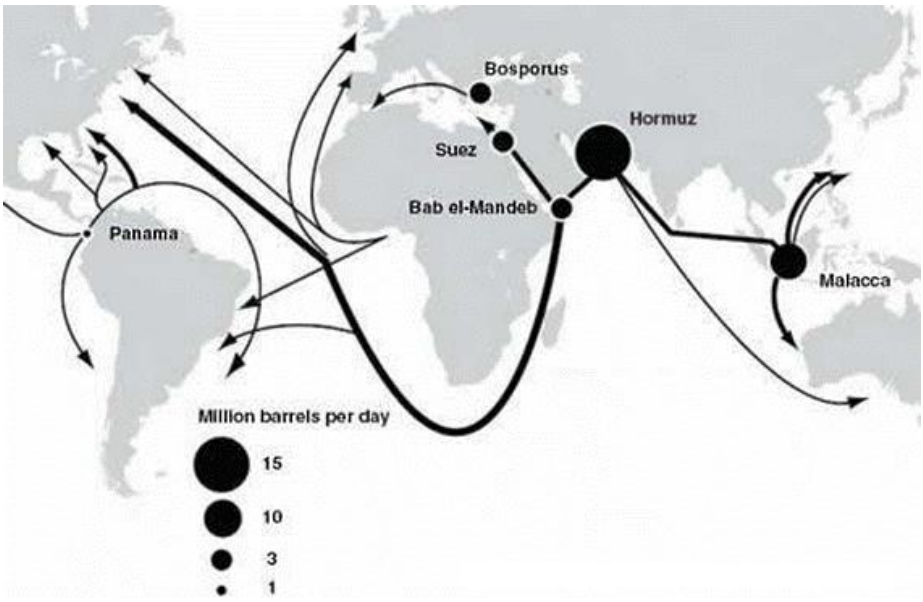
Námořní zóny v Malacké úžině



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

7.8 Příloha č. 8

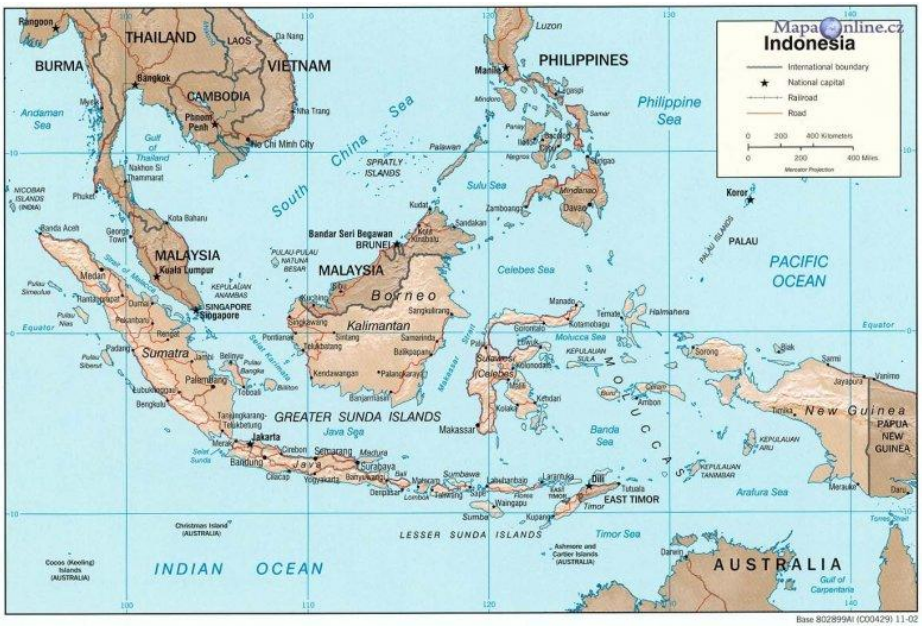
Mapa námořní přepravy ropy



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

7.9 Příloha č. 9

Mapa Indonésie



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

7.10 Příloha č. 10

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

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

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

Zdroj: (Hribernik, 2013: 9).

7.11 Příloha č. 11

Alternativní námořní cesty

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