

Západočeská univerzita v Plzni

Fakulta filozofická

Bakalářská práce

Malacká úžina v mezinárodních vztazích

Petra Dragounová

Západočeská univerzita v Plzni

Fakulta filozofická

Katedra politologie a mezinárodních vztahů

Studijní program Politologie

Studijní obor Politologie

Bakalářská práce

Malacká úžina v mezinárodních vztazích

Petra Dragounová

Vedoucí práce:

PhDr. David Šanc, Ph.D.

Katedra politologie a mezinárodních vztahů

Fakulta filozofická Západočeské univerzity v Plzni

Plzeň 2012

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

Plzeň, prosinec 2012

.....

Poděkování:

Ráda bych poděkovala vedoucímu bakalářské práce PhDr. Davidu Šanci, Ph.D. za pozornost, kterou věnoval mé práci a za jeho odborné rady při psaní této práce. Dále bych chtěla poděkovat své rodině a přátelům, kteří mě podporovali.

OBSAH :

1 ÚVOD.....	6
2 MALACKÁ ÚŽINA.....	9
2. 1 Geografické vymezení a klimatické definování Malacké úžiny.....	9
2. 2 Politické a vojenské aspekty oblasti.....	10
2. 3 Ekonomické aspekty oblasti.....	13
2. 4 Ekologická situace oblasti.....	13
3 MALACKÁ ÚŽINA- GEOPOLITICKÝ ŠRTÍČÍ BOD.....	14
3. 1 Námořní doprava.....	15
3. 2 Mořské právo.....	17
3. Přístavy.....	18
4 LOKÁLNÍ DIMENZE MALACKÉ ÚŽINY.....	20
4. 1 Vývoj spolupráce.....	20
4. 2 Ekonomický potenciál oblasti.....	24
4. 2. 1 Malajsie.....	25
4. 2. 2 Indonésie.....	26
4. 2. 3 Singapur.....	27
4. 3 Přístup přímořských států Malacké úžině vzhledem k její bezpečnosti.....	28
5 GLOBÁLNÍ DIMENZE MALACKÉ ÚŽINY.....	32
5. 1 Vymezení Asijsko - pacifického regionu.....	32
5. 2 Mezinárodní spolupráce.....	32
5. 3 Ekonomický potenciál oblasti.....	33
5. 3. 1 Čína.....	35
5. 3. 2 USA.....	36
5. 3. 3 Japonsko.....	37

5. 3. 4 Indie.....	37
5. 4 Přístup vybraných států Asijsko – pacifického regionu vzhledem k její bezpečnosti.....	38
6 ZÁVĚR.....	41
7 SEZNAM LITERATURY.....	44
8 PŘÍLOHY.....	52

1 ÚVOD

Téma mé bakalářské práce zní *Malacká úžina v mezinárodních vztazích*. Strategický význam Malacké úžiny spočívá v kombinaci geopolitických, hospodářských a vojenských faktorů. Malacká úžina hraje důležitou úlohu v mezinárodním obchodě. Projde jí polovina ropného dovozu z Blízkého východu do Japonska, Číny, Jižní Koreje a členských států Sdružení zemí Jihovýchodní Asie.¹ Podle US EIA² denně prochází Malackou úžinou celkem 11 milionů barelů ropy. Při současném trendu ekonomického rozvoje asijských států se očekává zvýšení spotřeby ropy o 3% v horizontu několika let. Jednu třetinu tohoto zvýšení představuje pouze Čína. Hospodářský význam Malacké úžiny tak nadále bude stoupat (Kovácz: 2005, 1). Strategická poloha a navyšování hospodářského významu Malacké úžiny nahrává četnosti pirátských útoků. Útoky pirátů narušují průběh mezinárodního obchodu. Způsobené škody ovlivňují globální ekonomiku i mezinárodní vztahy (Kovácz: 2005, 1).

Téma mě zaujalo – kromě výše uvedeného – svojí geografickou atraktivitou. Předpokladem mé práce bylo vytvoření uceleného a srozumitelného výkladu politického vývoje asijsko-pacifického regionu³ a ekonomické analýzy států využívajících Malackou úžinu v posledních několika letech. Jak je z mého studijního zaměření a z tématu práce patrné, k pochopení významu Malacké úžiny na ni budu pohlížet z její politicko - ekonomické perspektivy. Tato práce si klade za cíl odpovědět na dvě výzkumné otázky:

1. Jaké výhody a nevýhody plynou pro státy geograficky vázané na Malackou úžinu?

¹ Dále jen ASEAN

² US EIA- US Energy Information Administration

³ Z Asijsko-pacifického regionu jsem se zaměřila pouze na státy – Čína, Spojené státy americké a Japonsko

2. Do jaké míry ovlivňuje Malacká úžina ekonomiku asijsko-pacifického regionu, konkrétně Číny, Spojených států amerických⁴, Japonska a Indie ?

Stanovené cíle se zabývají Malackou úžinou ve dvou dimenzích – lokální a globální. Zvolením dvou velikostně a vzdálenostně rozdílných rovin chci dokázat význam Malacké úžiny v mezinárodních vztazích. Lokální dimenze Malacké úžiny zahrnuje státy lemující Malackou úžinu, tj. Malajsii, Indonésii a Singapur. Lokální dimenzi jsem zvolila na základě monopolu přímořských států Malacké úžiny na kontrolu a ochranu Malacké úžiny, která se nachází v teritoriálních vodách výše uvedených států. Do globální dimenze jsem zahrnula státy Asijsko-pacifického regionu⁵ na základě jejich ekonomické závislosti a investic v Malacké úžině. V Asijsko-pacifickém regionu se nejvíce angažují Čína, USA, Japonsko a Indie.

Svoji práci bych zařadila do oblasti kvalitativního výzkumu v mezinárodních vztazích. Práce má včetně úvodu a závěru celkem čtyři kapitole.

V úvodní kapitole jsem nastínila hlavní problematiku práce.

Druhá kapitola se skládá ze čtyř podkapitol. Jednotlivé podkapitoly se zaměřují na geografické vymezení Malacké úžiny, politicko-vojenské aspekty oblasti Malacké úžiny a ekonomické zisky plynoucí z využívání Malacké úžiny. V poslední podkapitole jsem analyzovala ekologickou situaci dané oblasti.

Třetí kapitola obsahuje tři podkapitoly, v nichž jsem se věnovala námořní dopravě, mořskému právu a přístavům.

Další kapitoly má celkem pět podkapitol. První se zabývá vývojem spolupráce přímořských států Malacké úžiny. Následující, druhá podkapitola, se věnuje ekonomickému potenciálu oblasti. Další tři podkapitoly se soustředí na jednotlivé státy lemující Malackou úžinu, tj. Malajsii, Indonésii a Singapur, a to se zřetelem na ekonomické zisky, které jim plynou z geografické polohy vázané na

⁴ Dále jen USA

⁵ Do Asijsko-pacifického regionu jsem na základě intenzity angažovanosti zahrnula Čínu, Spojené státy americké, Japonsko a přímořské státy Malacké úžiny.

Malackou úžinu. V závěru této kapitoly jsem se zabývala mírou iniciativy zmíněných států vzhledem k zabezpečení Malacké úžiny.

Pátá kapitola má též pět podkapitol. První z nich se věnuje mezinárodní spolupráci v rámci ochrany Malacké úžiny. Následující podkapitola se soustředí na ekonomický potenciál Asijsko-pacifického regionu. Další čtyři podkapitoly se zaměřují na čtyři státy Asijsko-pacifického regionu, a to na Čínu, USA a Japonsko, vzhledem k jejich ekonomické závislosti způsobené potřebou využívání Malacké úžiny. V závěru páté podkapitoly jsem se věnovala spolupráci zmíněných států v boji proti pirátům.

V závěru jsem shrnula mnou zjištěné poznatky, na základě kterých jsem odpověděla na položené otázky, kterými se zabývám v mé práci. Součástí práce jsou přílohy obsahující mapy a grafy.

Tématika Malacké úžiny je pro české akademické prostředí nezajímavá. Nepodařilo se mi nalézt žádnou odbornou publikaci či studii věnující se problematice Malacké úžiny z pohledu politicko-ekonomických vztahů. Důvody této neatraktivnosti Malacké úžiny mi nejsou známy, ale troufám si nezájem přisoudit geografické vzdálenosti Malacké úžiny od České republiky. Na rozdíl od českého prostředí jsem našla v zahraniční odborné literatuře více než dvě desítky studií zabývajících se aspekty právního postavení, životního prostředí, strategického významu a kontroly Malacké úžiny.

Zdroje, které byly v práci použity, bych rozdělila do dvou skupin:

1. Záznamy z mezinárodních, ale i regionálních konferencí, zabývajících se Malackou úžinou.
2. Všechny dostupné informační zdroje: odborné publikace, populárně-naučné magazíny, internet.

Téměř veškeré v práci použité relevantní informace jsou dostupné pouze v elektronické podobě. Některé informace byly pro mne nedosažitelné, protože

byly k dispozici pouze v jazyce mně nesrozumitelném. Tuto skutečnost považuji za velice omezující při zpracování mé bakalářské práce.

1 MALACKÁ ÚŽINA

V první podkapitole geograficky vymezuji Malackou úžinu. Dále se věnuji analýze politických a vojenských aspektů Malacké úžiny, následně se pak zabývám ekonomickým významem úžiny. V závěru kapitoly se zaměřuji na životní prostředí v souvislosti s přírodními podmínkami.

2. 1. Geografické vymezení a klimatické definování Malacké úžiny

Malacká úžina propojuje Andamanské moře (Indický oceán) a Jihočínské moře (Tichý oceán). Úžina se nalézá mezi indonéským ostrovem Sumatra na západě a jižním pobřežím Thajska a poloostrovní Malajsií na východě. Šířka úžiny na jihu je 65 km. Směrem na sever se úžina postupně rozšiřuje, až dosahuje šíře 250 km.⁶ Délka Malacké úžiny je 900 km.⁷ Co se týká hloubky, na jihu je úžina hluboká od 27 – 37 metrů. Směrem k SZ se úžina prohlubuje až do 200 metrů. Lodím brání při jižním vstupu do Malacké úžiny četné ostrůvky a útesy.⁸ Přímořskými státy Malacké úžiny jsou Malajsie, Indonésie a Singapur (viz. příloha 1).

Malackou úžinu můžeme definovat jako oblast složenou z 9 sektorů. Celá její oblast je rozdělena na sektory – z důvodu možnosti poskytnout přesné informace lodím projíždějícím kritickými místy, které se v úžině vyskytují. Jedná se zejména o nebezpečí pirátských útoků, často se vyskytujících v Phillipově průplavu (viz. příloha 2), dále o potopené vraky nebo chybně udávané souřadnice hloubek, a to zejména v severozápadním vjezdu do sektoru 2 (viz. příloha 3). Problémem je také silný východní proud v sektoru 5, tlačící lodě ke břehu či umístění podvodního plynovodu, který se nachází v sektoru 8 (viz. příloha 3).

⁶ Dostupné na: <http://www.britannica.com/EBchecked/topic/359411/Strait-of-Malacca>. 5. 12. 2012.

⁷ Dostupné na: <http://www.southasiaanalysis.org/paper1033>. 5. 12. 2012.

⁸ Dostupné na: <http://www.britannica.com/EBchecked/topic/359411/Strait-of-Malacca>. 5. 12. 2012.

Pro přehlednost zde uvádím seznam sektorů s vymežujícími body:

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

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

Sektor 3: Malacká úžina – k Severnímu pobřeží Sumatry

Sektor 4: Malacká úžina – od Tanjung Jambuir k Tanjung Sinaboi

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

Sektor 6: Západní pobřeží Sumatry – od Unjung Raya k Udjung Tuan

Sektor 7: Západní pobřeží Sumatry – od Udjung Tuan k Tanjung Balimbingpamaneasa

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

Sektor 9: Singapurská úžina včetně Singapuru, přístavu Keppel a Johor Úžiny.

Informace o sektorech jsem čerpala z 11. vydání publikace National Geospatial-intelligence agency, vydané v roce 2010 (kolektiv autorů).

Ačkoliv se v práci zabývám politicko–ekonomickou problematikou, zmíním se na tomto místě o klimatu, které s ekonomickou tématikou souvisí. Klima v okolí Malacké úžiny je tropické a moře je obecně klidné, ale během jihozápadního monzunu a v mezimonzunovém období může příležitostně docházet k bouřkám, které vedou k větrům majícím v nárazech sílu až 50 uzlů. Dešťové srážky jsou časté a k nim může docházet kdykoliv během roku, ale doba jejich trvání je obvykle krátká. Viditelnost bývá dobrá s výjimkou období během dešťů. V roce 1992 bylo nejdelší období silného oparu, který redukoval viditelnost na pouhý 1 km.⁹

2. 2 Politické a vojenské aspekty oblasti

Význam Malacké úžiny v její politické perspektivě úzce souvisí s hospodářským potenciálem dané oblasti. Úžinou prochází nejdůležitější námořní cesta do Asie. Z hlediska asijsko-pacifického regionu se zde nejvíce angažují politické a vojenské mocnosti jako Čína, USA či Indie. Malacké úžině

⁹ Dostupné na: <http://www1.american.edu/ted/malacca.htm>. 14. 11. 2012.

věnují pozornost zejména z důvodu vzájemného zabránění vzestupu hegemonie v asijském regionu (Kovacz: 2005, 14). Tento zájem lze přisoudit snaze získat dominantní vliv na asijských trzích. Tohoto vlivu lze dosáhnout pouze za předpokladu, že vlády přímořských států, zejména Malajsie a Indonésie, jsou ochotny připustit spolupráci zmíněných států na společném cíli, kterým je kontrola a zabezpečení Malacké úžiny (Kovacz: 2005, 14).

Spojené státy americké monitorují asijský region vojenskými základnami s více než sto tisíci vojáky, které jsou umístěny ve Východní Asii, konkrétně v Jižní Koreji a Japonsku. USA svými vojenskými základnami dohlíží na oblasti potenciálních hrozeb asijského regionu, např. na Severní Koreu a Jižní Koreu a na vztah Taiwanu¹⁰ a Číny. Pro efektivní dosažení stability asijského regionu v případě konfliktu je nezbytné, aby americké námořnictvo z vojenských základen umístěných na Blízkém východě využilo k přepravě svých vojáků Malackou úžinu. Také v případě konfliktu na Blízkém východě by scénář pro efektivní dosažení stability vypadal obdobně s tím rozdílem, že vojenská pomoc by pocházela z vojenských základen umístěných ve Východní Asii. Svobodná a bezpečná plavba Malackou úžinou se tak stává pro Spojené státy americké prioritou k zajištění politické stability celého regionu (Kovacz: 2005, 14).

Čína monitoruje situaci v oblasti Malacké úžiny prostřednictvím sítí zpravodajských radarů umístěných v Bengálském zálivu a pobřeží jižní Barmy (Kovacz: 2005, 14). Instalací příslušného zpravodajského zařízení tak reaguje na existenci vojenské základny USA. Pokud Čína vede ve světovém měřítku ofensivní politiku vůči USA, na regionální úrovni je jejím hlavním rivalem Indie. Indie je demograficky a geopoliticky zrcadlovým obrazem Číny. Stejně jako Čína se významně ekonomicky rozvíjí a aspiruje tak na hegemonu asijského regionu. Kontrolou Malacké úžiny by Indie posílila své postavení v regionu a rozvinula obchodní vztahy zejména ve Východní Asii. Vzhledem k tomu, že Indie je softwarovým centrem a státy Jihočínského moře jsou hlavními výrobci a dodavateli technologií, dobré spojení s Východní Asií by tak Indii přineslo jen

¹⁰ Vyslané válečné lodě amerického námořnictva využilo Malackou úžinu roce 1996 při zvýšeném napětí mezi Čínou a Taiwanem. Dostupné na: <http://blogs.reuters.com/global/2010/03/07/balancing-powers-in-the-malacca-strait/>. 5. 12. 2012.

výhody.¹¹ Svoje postavení Indie ještě posílila v roce 2012, když vybudovala klíčovou námořní základnu v jižní části Andanamského moře. Základna se nachází poblíž Indonésie, v těsné blízkosti provincie Aceh. Indie tak výstavbou získává strategické postavení v asijském regionu. Součástí základny je i letecká dráha, schopná pojmout speciální jednotku C-130J Super Hercules. S touto základnou může Indie velice rychle a efektivně zasáhnout při hrozícím nebezpečí.¹²

Uživatelské státy, mezi které patří výše uvedené země, by neměly bez souhlasu přímořských států Malacké úžiny zasahovat do teritoriálních vod jednotlivých států, a to i přes snahu Malackou úžinu pouze zabezpečit. Vlády Malajsie a Singapuru považují angažovanost zahraničních států pouze za záminku k ovládnutí strategicky významné Malacké úžiny. Vláda Singapuru připouští konsensus pro vyřešení problému ve vodách Malacké úžiny. Tyto spletité vztahy vytvářejí z přímořských států Malacké úžiny strategické partnery pro mocnosti asijsko-pacifického regionu – Čínu a USA (Kovacz: 2005, 14).

Je důležité poznamenat, že politický význam úžiny ovlivňují nejen politické strategie přímořských států – Indonésie, Malajsie a Singapuru, či hlavních ekonomických subjektů v Malacké úžině – USA, Číny a Japonska, ale i jiné zainteresované strany (Kovacz: 2005, 14).

Ačkoliv se Malacká úžina zdá z politicko-vojenského pohledu strategicky nezastupitelná, lze ji obeplout přes úžinu Lombok-Makassar (viz. příloha 4 a 5) či úžinu Sunda (viz příloha 6). Trasa obeplutí je přibližně o 2960km delší (viz. příloha 7). Cesta je ovšem díky silným proudům, omezené hloubce a mizivému navigačnímu zabezpečení ne příliš často využívána. Náhradní cesta je také o tři a půl dne časově náročnější (Zubir: 2004, 2).

¹¹ Dostupné na: <http://www.theworldreporter.com/2012/05/strait-of-malacca-meeting-point-of.html>. 5. 12. 2012.

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

2. 3 Ekonomické aspekty oblasti

Malacká úžina má zásadní význam pro námořní obchod, jelikož propojuje ekonomiku východní Asie se zbytkem světa. V průměru lze ročně evidovat 71 359 plavidel. Námořní doprava využívající Malackou úžinu reprezentuje celkem 36% světového obchodu v celkové hodnotě 40 mild. USD. Hospodářsky nejsilnější země – Japonsko, Čína a USA se podílejí na zabezpečení úžiny z důvodu plnění svých ekonomických cílů (Kovacz: 2005, 5). Úžinou musí projít celkem 50% celosvětové energetické dodávky.¹³

Podrobněji se budu ekonomice států v trojúhelníku SIJORI a ekonomické spolupráci v rámci sdružení APEC (se zaměřením na Čínu, USA, Indii a Japonsko) věnovat v kapitolách 4. 2 a 5. 3. Ekonomické zisky zmíněných států budou vztaženy vzhledem k Malacké úžině.

Zatímco se úžina podílí na růstu mezinárodního obchodu, frekvence různorodých lidských aktivit v jejím teritoriu vyvolává celou řadu problémů, a to zejména ve vyrovnaní environmentální udržitelnosti oblasti.¹⁴

2. 4 Ekologická situace

Malacká úžina není jen lodní trasa – se svými deštnými pralesy či korálovými útesy je významnou součástí přírodního bohatství. Region Malacké úžiny je také prosperující rybářská oblast, rekreační centrum a zdroj ekonomické obživy pro pobřežní obyvatelstvo. Ovšem faktory plynoucí z každoročního navyšování frekvence využívání – ropa, chemické znečištění, vypuštěný odpad, nehody plavidel a jiné incidenty - zde významně narušují ekologickou rovnováhu.¹⁵

¹³ Dostupné na: <http://www.mima.gov.my/index.php/research-centres/som>. 17. 11. 2012.

¹⁴ Dostupné na: <http://www.mima.gov.my/index.php/research-centres/som>. 17. 11. 2012.

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

Od roku 1978 do roku 1994 došlo v Malacké úžině celkem k 476 nehodám. V průměru dojde k 30 nehodám za rok. Téměř 36% plavidel projíždějících skrz úžinu jsou ropné tankery, které úžinu zatěžují vypouštěním pevných odpadů a ropy. Odhaduje se, že za posledních zhruba 10 let plavidla projíždějící úžinou vypustila v okolí úžiny celkem 888 000 tun odpadu, z toho 150 000 tun ropy, 18 tun tuhých odpadů a 720 000 tun odpadních vod. Při posledním provedeném průzkumu bylo prokázáno, že ropné skvrny v Malacké úžině představují ekologickou hrozbu pro průliv a okolní státy (Evers, Gerke: nedatované, 12 - 14). Strategie pobřežních států, jak předejít ekologické katastrofě, spočívá převážně v regulaci námořní dopravy (Capon: 1988, 122 - 124).

Podle M. L. Yonga se do roku 2020 očekává až 44% nárůst spojený s námořním obchodem. Tento vývoj zaznamenala i Konference OSN o obchodu a rozvoji (UNCTAD). Tento abnormální nárůst je přímo úměrný dalšímu mořskému znečištění¹⁶ (viz. příloha 8).

2 MALACKÁ ÚŽINA – GEOPOLITICKÝ ŠKRTICÍ BOD

Škrticí body, neboli „*chokepoints*“, představují zúžené oblasti – úžiny, průlivy a průplavy, kterými probíhá námořní doprava a jež mají mezinárodní význam. Většina škrticích bodů a námořních cest je velice zranitelná a pouze omezeně využitelná. To je dáno zejména těmito důvody:

- bezpečnostními opatřeními,
- fyzicko-geografickými omezeními.

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

Některé průlivy a úžiny jsou natolik úzké, že doprava v nich je omezena pouze na jednostranný provoz (např. Bospor a Dardanely). Jiné jsou tak mělké, že lodě s větším ponorem a tonáží musí volit jiné cesty (např. Panamský průplav,

¹⁶ Dostupné na: <http://www.mima.gov.my/index.php/research-centres/som>. 19. 11. 2012.

Suezský průplav a Bospor a Dardanely). Některé námořní cesty jsou nuceny být uzavřeny na několik týdnů či měsíců z důvodu nepříznivého počasí, směru větru či tropických bouří (Waisová: 2007, 72 - 73). Jak jsem zmínila již v kapitole 2. 2, Malacká úžina na jihu dosahuje pouze 65 km na délku a hloubky od 37 - 27 metrů. Z těchto údajů je patrné, že lodím s hlubokým ponorem je vstup do úžiny znemožněn.

Mezi další škrťící body, které významně ovlivňují obchod s ropou a ropnými produkty, patří průliv Bab el- Mandab (3 mil. barelů denně), Bospor a Dardanely (3,1mil. barelů denně), Hormuzský průliv (17mil. barelů denně), Malacký průliv (11, 7mil. barelů denně) a Suezský průplav (0,5 mil. barelů denně) (Waisová: 2007, 72 - 73) (viz. příloha 9).

3. 1 Námořní doprava

Námořní doprava se uplatňuje hlavně v přepravě hromadných nákladů na velké vzdálenosti – v kontinentálním a mezikontinentálním měřítku. Podílí se 60% na výkonu veškeré světové nákladní dopravy, ale pouze v 5% na jejím objemu (Hrala, 2005: 102). V současnosti se téměř 90 - 95% veškeré mezinárodní přepravy uskutečňuje po moři. Lze předpokládat, že význam námořní dopravy poroste i v budoucnu. Schopnost či neschopnost států ovládat průlivy či průplavy bude pravděpodobně v dalších letech hrát mimořádně důležitou roli (Waisová: 2007, 64 - 66).

Rostoucí nároky světového hospodářství se odrážejí ve vývoji, charakteru a rozsahu námořní dopravy (Skokan, 1988: 135). Od roku 1960 do roku 1991 se tonáž (objem) flotily obchodního loďstva zvýšila téměř čtyřnásobně, tj. na 400 mil. BRT. Skoro 70% světové tonáže připadá na lodě specializované na přepravu ropy, jejích derivátů, železné rudy, uhlí a obilí. Rozšiřuje se také přeprava zboží v kontejnerových lodích (Hrala, 2005: 102).

Rostoucí tonáž lodí zvyšuje hospodárnost provozu a projevuje se v geografii námořní dopravy. Na druhou stranu hluboký ponor znemožňuje proplutí některými průlivy či průplavy. Modernizace námořní přepravy představuje

materiální předpoklady pro rychlejší přepravu mezi geograficky vzdálenými oblastmi, čímž se snižuje i ekonomická vzdálenost mezi nimi. Rozmístění námořní dopravy, průběh tras, objem proudů na nich i koncentrace obratu v přístavech jsou výsledkem potřeb světového hospodářství (Skokan, 1988: 136). Přírodní podmínky stále působí nepříznivě na provoz, plynulost a bezpečnost námořní dopravy (Hrala, 2005: 103).

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

V letech 2000 až 2010 počet obchodních lodí nad 300 BRT projíždějících Malackou úžinou vzrostl téměř o 37%. LNG / LPG tankery využívající úžinu registrovaly zvýšení o 26%, zatímco kontejnery a nákladní lodě navýšily využívání úžiny až o 41%. Tato čísla ovšem nezahrnují vzájemnou dopravní komunikaci a další typy plavidel, plujících skrz úžinu.¹⁷ Většina lodí využívajících úžinu plují pod vlajkou Panamy či Libérie (Capon: 1988, 122 - 124).

3. 2 Mořské právo

Námořní doprava je řízená mořským právem, které musí lodě respektovat. V následující kapitole definuji právo pokojného proplutí. Do této části kapitoli jsem

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

zařadila plné znění tohoto práva¹⁸, a to společně, s definováním povinnosti pobřežních států, které v našem případě představuje státy Malajsii, Indonésii a Singapur, vůči proplouvajícím lodím.

Relevantní ustanovení o mořském právu

Čl. 3 Šíře pobřežního moře

Každý stát má právo stanovit šíři svého pobřežního moře až po hranici nepřesahující dvanáct námořních mil měřených od základních linií určených v souladu s touto Úmluvou.

Čl. 24 Povinnosti pobřežního státu

1. Pokud to není v souladu s touto Úmluvou, pobřežní stát nesmí bránit pokojnému proplouvání cizích lodí pobřežním mořem. Pobřežní stát při používání této Úmluvy nebo jakýchkoli právních předpisů přijatých v souladu s touto Úmluvou zvláště nesmí:

- (a) klást vůči cizím lodím požadavky, jež by ve skutečnosti vedly k odepření nebo omezení práva pokojného proplutí, anebo*
- (b) formálně nebo fakticky diskriminovat lodě kteréhokoli státu nebo lodě vezoucí náklad do kteréhokoli státu z kteréhokoli státu anebo jménem takového státu.*

2. Pobřežní stát musí náležitým způsobem oznámit veškerá nebezpečí pro plavbu v jeho pobřežním moři, o nichž ví.

Čl. 17 Právo pokojného proplutí

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

Čl. 19 Pojem pokojného proplutí

¹⁸ Dostupné na: <http://www.windsea.cz/public/Image/sekce-tyt-117/umluva-osn-o-morskem-pravu.pdf>. 12. 12. 2012.

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

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

(a) jakoukoli hrozbu silou nebo použitím síly proti svrchovanosti, územní celistvosti nebo politické nezávislosti pobřežního státu nebo jakýmkoli jiným způsobem porušující zásady mezinárodního práva zakotvené v Chartě OSN,

(b) jakékoli cvičení nebo výcvik se zbraněmi všeho druhu,

(c) jakoukoli činnost zaměřenou na shromažďování informací k újmě obrany nebo bezpečnosti pobřežního státu,

(d) jakoukoli propagandu zaměřenou na působení na obranu nebo bezpečnost pobřežního státu,

(e) vypuštění, přistávání nebo braní na palubu jakýchkoli letadel,

(f) vypuštění, přistávání nebo braní na palubu jakéhokoli vojenského zařízení,

(g) nalodování nebo vylodování jakéhokoli zboží, měny nebo osoby v rozporu s celními, finančními, přistěhovaleckými nebo zdravotnickými právními předpisy pobřežního státu,

(h) jakýkoli čin úmyslného a závažného znečištění, který je v rozporu s touto Úmluvou,

(i) jakoukoli rybolovnou činnost,

(j) provádění jakékoli výzkumné nebo průzkumné činnosti,

(k) jakýkoli čin zaměřený na zasahování do kterýchkoli spojových systémů nebo jiných zařízení pobřežního státu,

(l) jakoukoli činnost, která nemá přímý vztah k proplutí.

3. 3 Přístavy

Klíčové postavení v systému námořní dopravy mají přístavy, které představují tzv. „výchozí“ a „koncové“ uzly hlavních proudů námořní přepravy (Hrala, 2005: 102 - 103). Na světě existuje celkem 10 000 přístavů, z toho pouze 2 200 z nich funguje s mezinárodní přepravou. Přístavů s obratem nad 100 mil.

tun je deset a nad 50 mil. tun je třicet. Pouze dvacet přístavů může přijmout lodě o DWT 150 tisíc a více (Herber: 2005, 15 - 22).

Velikost a obratu přístavů závisí na charakteru a struktuře hospodářství dané oblasti. Z hlediska přepravní funkce se přístavy dělí na přístavy vývozní, dovozní a smíšené. Přes 30% obratu námořní přepravy je soustředěno do přístavů v Evropě. Přibližně stejný podíl je zaznamenán v přístavech Asie (Singapur, Šanghaj), v Perském zálivu či v Austrálii. Rozvoj přístavů v Perském zálivu – především v Saudské Arábii, Iránu, Kuvajtu a ve Spojených arabských emirátech, je spojen s vývozem ropy – přes 1 mil. tun denně (Hrala, 2005: 102 – 103). Na obchodní trase vedoucí skrze úžinu se nacházejí dva přístavy – Melaka a Singapur. I když strategický význam těchto dvou přístavů je odlišný, v krátkosti se budu věnovat oběma.

Melaka

Přístav Melaka leží na západním pobřeží poloostrovní Malajsie, mezi Singapurem a indonéským ostrovem Sumatra. Přístav Melaka byl až do roku 1992 spravován přístavem Klang. Na žádost vlády státu Malajsie byl přístav včetně veškerého zařízení privatizován. Přístav je otevřen po celý rok. Pro oceánská a pobřežní plavidla platí pravidlo kotvení mezi 1 – 1,5 míle od přístavu. Žádná jiná zvláštní pravidla přístav nemá.¹⁹ Maximální délka lodí je 170 metrů, ponor 9 metrů s hmotností do 10 000 DWT^{20,21}

Singapur

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

¹⁹ Dostupné na: <http://www.portsworld.com/ports/mallacaport.htm>. 22. 11. 2012.

²⁰ DWT (nosnost lodí) – počet tun potřebných k ponoření plavidla na určitou čáru ponoru (Herber: 2005, 9).

²¹ Dostupné na: <http://www.portsworld.com/ports/mallacaport.htm>. 12. 11. 2012.

rozesílány do jiných přístavů.²² Přístav je spravován PSA – Port of Singapore Authority.²³ Maximální délka lodí je 350 metrů, ponor 22 metrů s hmotností do 565 000 DWT.²⁴

3 LOKÁLNÍ DIMENZE MALACKÉ ÚŽINY

Mnou sledovaný region je velice vytíženou oblastí. Je tomu tak jednak pro samotnou existenci Malacké úžiny v této oblasti, avšak také pro umístění jednoho z nejrůšnějších přístavů světa – přístavu Singapur – právě zde. Státy obklopující úžinu jsou Malajsie, Indonésie a Singapur.

V následujících několika kapitolách jsem se zaměřila na tyto tři státy. Pokusila jsem se zjistit, do jaké míry jsou ekonomické zisky států vázané na geografickou polohu a jakými prostředky se snaží oblast Malacké úžiny zabezpečit.

4. 1 Vývoj spolupráce

V roce 1971 tři přímořské státy – Indonésie, Malajsie a Singapur poprvé oficiálně reagovaly na potřebu spravovat strategicky důležitou Malackou úžinu. Bezpečnost v úžině se dostala do plné kompetence přímořských států. Dochází k definování tří hlavních problémů úžiny, a to: ochrana úžiny, bezpečnost průjezdu a ochrana životního prostředí v regionu.²⁵

V roce 1975 byla podepsána trojstranná dohoda mezi Indonésií, Malajsií a Singapurem, jejímž cílem bylo vytvoření tzv. TTEG (Tripartite Technical Experts Group). Hlavní myšlenkou této dohody bylo uznání významu Malacké a Singapurské úžiny pro mezinárodní plavbu. Označením úžiny za mezinárodně využívanou by se přímořské státy zavázaly k zajištění bezpečné plavby a ochrany podmořského bohatství v Malacké úžině. TTEG je složena z námořních expertů

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

²³ Dostupné na: <http://www.singaporepsa.com/psapasscentre.php>. 23. 11. 2012.

²⁴ Dostupné na: <http://www.lethagencies.com/port.asp?port=SINGAPSG>. 22. 11. 2012.

²⁵ Záznam z konference věnované námořní bezpečnosti v asijských vodách pořádaném Evropským institutem pro Asijská studia v roce 2011 v Bruselu (kolektiv autorů)

všech tří přímořských států, kteří se jedenkrát ročně schází, aby spolupracovaly při řešení otázek posílení navigační bezpečnosti a ochrany podmořského bohatství. V roce 2012 TTEG předsedal Singapur.²⁶ Klíčovou iniciativou ze strany TTEG bylo vytvoření TSS neboli Traffic Separation Scheme. TSS je tzv. systém oddělené dopravy, který má předejít kolizi v úžině. Součástí systému je i soubor pravidel pro plavidla pohybující se v úžině. Pobřežní státy provádí společné hydrografické průzkumy úžiny a zavádějí nové pomůcky pro navigaci.²⁷

V roce 1982 Organizace spojených národů článkem 43 – UNCLOS stanovila nutnost spolupráce přímořských států se státy využívajícími úžinu. Prvním státem dobrovolně spolupracujícím s přímořskými státy se stalo Japonsko a následně poté se spolupráce rozšířila i na ostatní státy (Kadota, Oi: 2011, 11).

Článek 43: Uživatelské státy a státy hraničící s úžinou podle dohody spolupracují:

(a) Na údržbě Malacké úžiny, ve které je nutné zajistit navigační pomůcky společně s bezpečnostními mechanismy, které by měly vést ke zlepšení mezinárodní plavby.

(b) Na vytvoření preventivního opatření proti znečištění Malacké úžiny (Hussin: 2005, 15).

V roce 1998 vstoupila v platnost povinnost lodí ohlašovat se v Malacké a rovněž Singapurské úžině. Tento systém, tzv. STRAITREP, vznikl na návrh Indonésie, Malajsie a Singapuru pod záštitou Mezinárodní námořní organizace²⁸ (viz. příloha 10).

Cíle STRAITREP:

- zvýšit bezpečnost plavby;

²⁷ Dostupné na: http://www.mpa.gov.sg/sites/images/pdf_capture/annexb_270510.pdf. 5. 12. 2012.

²⁸ Dostupné na: <http://www1.american.edu/ted/malacca.htm>. 24. 11. 2012.

- ochrana mořského prostředí.²⁹

Kategorie lodí povinných se hlásit:

- plavidla s délkou min. 50 metrů;
- plavidla jakékoli velikosti převážející nebezpečný náklad; atd.

Oblast STRAITREP zahrnuje Malackou úžinu i Singapurskou úžinu.³⁰

V roce 2004 byla spuštěna operace MALSINDO,³¹ jejímž cílem bylo celoroční zajištění bezpečnosti lodí projíždějících úžinou. Tento projekt byl odstartován za přítomnosti námořních admirálů, kterými byli: Bernard Kent Sondakh z Indonésie, Mohd. Anwar Mohd. Ani z Malajsie a Ronny Tay ze Singapur. V rámci této operace námořnictvo z jednotlivých států poskytovalo 5 - 7 lodí k zajištění bezpečnosti úžiny a speciální linku, která měla zajišťovat lepší vzájemnou komunikaci.³² K podepsání tohoto třístranného paktu došlo na palubě Kri Tanjung Dalpele v roce 2004.³³ Nedostatkem operace byla chybějící ustanovení upravující možnost přeshraničního pronásledování (Umana: 2012, 16).

Iniciativa přímořských států na mezinárodní úrovni:

V roce 2005 proběhla konference v Jakartě – pod heslem „zabezpečení úžiny, bezpečnost úžiny a ochrana životního prostředí v regionu úžiny“. Výsledkem setkání bylo rozhodnutí o posílení spolupráce přímořských států i na mezinárodní úrovni. Tato spolupráce by se měla ubírat směrem k potírání

²⁹ Dostupné na:

[http://www.mpa.gov.sg/sites/port_and_shipping/port/vessel_traffic_information_system\(vtis\)/straitrep/straitrep.page](http://www.mpa.gov.sg/sites/port_and_shipping/port/vessel_traffic_information_system(vtis)/straitrep/straitrep.page). 5. 12. 2012.

³⁰ Dostupné na:

[http://www.mpa.gov.sg/sites/port_and_shipping/port/vessel_traffic_information_system\(vtis\)/straitrep/description_of_straitrep.page](http://www.mpa.gov.sg/sites/port_and_shipping/port/vessel_traffic_information_system(vtis)/straitrep/description_of_straitrep.page). 5. 12. 2012.

³¹ MALSINDO – sloučení počátečních písmen přímořských států: MALajsie - Singapur – INDOésie (Umana: 2012, 16).

³² Dostupné na: <http://yaleglobal.yale.edu/content/indonesia-malaysia-singapore-launch-coordinated-patrol-malacca-strait>. 1. 12. 2012.

³³ Dostupné na: http://www.mindef.gov.sg/imindef/news_and_events/nr/2004/jul/20jul04_nr.html. 5. 12. 2012

námořního zločinu, zajištění plynulosti námořní dopravy, ale i sdílení informací o možných pirátských útocích.³⁴

Program „*Oči na obloze*“ z roku 2005 zahrnoval letecký dohled přímořských států nad úžinou společně s Thajskem.³⁵ Malajsie, Indonésie, Singapur a Thajsko koordinovaly letecké hlídky a sdílely informace v rámci oblasti Malacké úžiny.³⁶ Program byl se souhlasem přímořských států otevřený spolupráci ostatních zemí. Zahraniční účastníci se mohli zapojit do programu svými leteckými prostředky.³⁷ Přelomovým prvkem v programu byla možnost letadel pohybovat se (do určité míry) ve svrchovaném prostoru jednotlivých zemí. Tato významná změna byla důležitým krokem v rámci společného zajištění bezpečnosti přímořských států (Umana: 2012, 16).

Roku 2006 se konala konference v Kuala Lumpur – pod stejným heslem: „*zabezpečení úžiny, bezpečnost úžiny a ochrana životního prostředí v regionu úžiny*“.³⁸

V roce 2007 byla uspořádána konference v Singapuru. Na zasedání za účasti tří přímořských států došlo k vytvoření „*Co-operative mechanism*“ k zajištění bezpečné plavby a ochrany životního prostředí v Malacké úžině. Ministerský předseda vlády S. Jayakumar se vyjádřil o nutnosti zajištění transparentní platformy pro dialog se všemi zainteresovanými stranami. Účast států je dobrovolná. Společným zájmem států je Malacká úžina, která je bezpečná pro přepravu.³⁹

³⁴ Dostupné na: <http://www.mpa.gov.sg/sites/pdf/spore-mtg-co-op-mechan-070904.pdf>. 12. 12. 2012.

³⁵ Dostupné na: <http://blogs.reuters.com/global/2010/03/07/balancing-powers-in-the-malacca-strait/>. 1. 12. 2012.

³⁶ Dostupné na: <http://oceansbeyondpiracy.org/matrix/activity/malacca-strait-patrols>. 5. 12. 2012

³⁷ Dostupné na: <http://www.japanfocus.org/-Nazery-Khalid/2042>. 5. 12. 2012.

³⁸ Záznam z konference věnované námořní bezpečnosti v asijských vodách pořádaném Evropským institutem pro Asijská studia v roce 2011 v Bruselu.

³⁹ Dostupné na:

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

Konference byly svolány s cílem vypracovat podrobnosti ve spolupráci s IMO. Byly schváleny tři hlavní zásady: suverenita přímořských států, dodržování mezinárodního práva a posílení bezpečnostní spolupráce.⁴⁰

Malajsie, Indonésie a Singapur zřídily tzv. koordinované hlídky v programu MALINDO a INDOSIN, které spočívaly ve spolupráci států a zabezpečení Malacké úžiny poskytnutím svého námořnictva či námořní policie.⁴¹

Výše zmíněné programy výrazně přispěly k poklesu výskytu pirátství a námořních loupeží v průlivu.⁴² Nicméně snaha přímořských států potírat námořní zločin je stále přímo úměrná ekonomické vyspělosti státu, o čemž se následně zmíním.

4. 2 Ekonomický potenciál oblasti

Trojúhelník SIJORI je koncept vzájemné spolupráce v ekonomickém rozvoji mezi třemi zeměmi ASEAN – Malajsií, Indonésií a Singapurem. Cílem tohoto ekonomického uskupení je posílení ekonomických vazeb v regionu. Zejména pak jde o spojení technologické vyspělosti a infrastruktury Singapurů s přírodními zdroji Malajsie a Indonésie. Růstový potenciál trojúhelníku SIJORI byl zaznamenán již v roce 1989.⁴³ Trojúhelník SIJORI zaujímá území Singapurů, Johore a Penang v Malajsií a Riau v Indonésii. Nejvýraznější ekonomický vývoj trojúhelníku SIJORI probíhá na východním konci úžiny. Zde je vytvořena speciální ekonomická zóna, rozprostírající se mezi ostrovy Riau, Batam a Bintang (Evers, Gerke: nedatováno, 13 - 14)

⁴⁰ Záznam z konference věnované námořní bezpečnosti v asijských vodách pořádaném Evropským institutem pro Asijská studia v roce 2011 v Bruselu.

⁴¹ Záznam z konference věnované námořní bezpečnosti v asijských vodách pořádaném Evropským institutem pro Asijská studia v roce 2011 v Bruselu.

⁴² Dostupné na:

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

⁴³ Dostupný na:

http://en.wikipedia.org/wiki/Indonesia%E2%80%93Malaysia%E2%80%93Singapore_Growth_Triangle. 12. 12. 2012.

Podobný koncept, i když méně úspěšný, byl aplikován na severozápadní část průlivu. Do trojúhelníku byla integrována ekonomika jižní části Thajska, Severní pobřeží Sumatry a oblasti Kedah a Perlis v Malajsi (Evers, Gerke: nedatováno, 13 - 14). Tato koncepce byla formálně schválena Indonésií – prezidentem Suhartem, Malajsií – premiérem Tun Dr. Mathathirem Mohamedem a Thajskem – premiérem Chuan Leekpai v roce 1993. Tato oblast se měla mezi lety 2007 - 2011 stát oblastí s rozvíjejícím technologickým pokrokem, oblastí míru a kvality života. Asijská rozvojová banka následně provedla podrobnou studii proveditelnosti a formovala rámec pro spolupráci.⁴⁴

Úspěšnost trojúhelníku SIJORI předznamenala urychlení cíle: dosažení volného obchodu v rámci ASEAN v roce 2003.⁴⁵

Ekonomický vzestup států Malacké úžiny lze přisoudit skutečnosti, že Malacká úžina poskytuje zemím nepřeborné množství mořských zdrojů.

4. 2.1 Malajsie

Celkem 80% obchodu Malajsie prochází Malackou úžinou. Malajsie se skládá ze dvou částí, a sice poloostrovní a ostrovní. Strategický význam úžiny pro Malajsi je více než zřejmý – více než polovina plavidel a lodí, které patří do malajského námořnictva, je umístěna ve vodách Malacké úžiny.⁴⁶

Dva významné přístavy Malajsie, přístav Klang a přístav Tanjung, se nacházejí na březích Malacké úžiny. Přístav Klang se řadí mezi hlavní kontejnerové terminály, odkud se dopravuje 2/3 zboží Malajsie. Přístav Tanjung je v současné době veden jako 20. nejvytíženější přístav na světě. Atraktivita

⁴⁴ Dostupné na: http://en.wikipedia.org/wiki/Indonesia%E2%80%93Malaysia%E2%80%93Singapore_Growth_Triangle. 5. 12. 2012.

⁴⁵ Dostupné na: http://en.wikipedia.org/wiki/Indonesia%E2%80%93Malaysia%E2%80%93Singapore_Growth_Triangle. 5. 12. 2012.

⁴⁶ Dostupné na: <http://law.nus.edu.sg/sybil/downloads/articles/SJICL-1998-2/SJICL-1998-301.pdf>. 5. 12. 2012.

přístavu spočívá zejména v levnějších přístavních poplatcích a vynikajícím přístavním zařízením. Obrovský růst přístavů zaznamenává od roku 2000.⁴⁷

Kuala Lumpur je jedno z nejdůležitějších ekonomických center v celé Jihovýchodní Asii. Jeho vzdálenost od úžiny je pouze 20 km. Ekonomický úspěch zde přímo souvisí s náklady z přístavů Malajsie. Stejně jako ekonomika Indonésie je Malajsie závislá na rybolovu (Umana: 2012, 10, 11).

Téměř 65% populace žije ve státech federace Malajsie, které se nacházejí v těsné blízkosti úžiny a podílí se 70% na ekonomickém výstupu země. Koncentrace ekonomických aktivit podél západního koridoru průlivu jasně ukazuje na velký význam Malacké úžiny, zejména pak ve výrobě průmyslového zboží. Námořní doprava se tak podílí na hospodářském rozvoji a mezinárodní konkurenceschopnosti Malajsie.⁴⁸

Velká část přímořských letovišek a turistických oblastí je umístěna podél úžiny. Část příjmu státu pochází z cestovního ruchu. Kromě cestovního ruchu se v blízkosti úžiny nachází vodní elektrárny, které pro svůj pohon využívají příliv. Malacká úžina poskytuje obživu a zaměstnání pro mnoho lidí v Malajsii. Úžina má též sociálně-ekonomický význam pro malajský národ.⁴⁹

4. 2. 2 Indonésie

Stejně jako pro Malajsii je pro ekonomiku Indonésie důležitá námořní doprava. Indonéský vývoz neropných produktů zejména do USA a Singapuru zaznamenal v roce 2003 obrat téměř 1,186 mild. USD.⁵⁰ Indonésie je významným

⁴⁷ Dostupné na: <http://www.ukessays.com/dissertations/general-studies/the-straits-of-malacca.php>. 29. 12. 2012

⁴⁸ Dostupné na: <http://www.ukessays.com/dissertations/general-studies/the-straits-of-malacca.php>. 29. 11. 2012

⁴⁹ Dostupné na: <http://www3.pmo.gov.my/WebNotesApp/tpmmain.nsf/6eb1bf73408d07794825674f0006897f/09ee4377fd049191482572aa00144782?OpenDocument>. 6. 12. 2012.

⁵⁰ Dostupné na: <http://www.ukessays.com/dissertations/general-studies/the-straits-of-malacca.php>. 29. 12. 2012

výrobce surovin, včetně dřeva, gumy, čaje, cukru, palmového oleje, ropy⁵¹ a zemního plynu.⁵²

Malacká úžina není pro Indonésii důležitá pouze z hlediska námořní dopravy, ale i z hlediska rybolovu. Západní část indonéského souostroví je poměrně bohatá a hustě obydlená oblast se silnou rybářskou komunitou, která se významně podílí na ekonomice státu. Tyto oblasti produkují 2/3 celkového množství ryb z Indonésie.⁵³

Ekonomické zisky Indonésie plynou i z cestovního ruchu. Z hlediska mezinárodní dopravy bylo převážně na krátké vzdálenosti přepraveno ze Sumatry do Singapuru nebo Malajsie v roce 1996 celkem 3,8 milionu cestujících a v roce 1998 se tento počet zvýšil na 4,8 milionu cestujících. Cestujícími jsou obvykle indonéští pracovníci či singapurští turisté.⁵⁴

4.2.3 Singapur

Téměř 90% obchodu Singapuru putuje skrz úžinu. Ekonomické zisky Singapuru závisí zejména na námořním obchodu. Umístění země na jižním cípu úžiny vytváří ze Singapuru tzv. jižní bránu průlivu. Hospodářský úspěch státu lze přisoudit jeho strategické poloze. V návaznosti na tuto výhodu Singapur vybudoval přístav Singapur, který vytváří třetinu hodnoty hrubého domácího produktu. V přístavu Singapur je evidováno celkem 500 plavebních společností, přepravujících na 30 000 plavidel ročně. V roce 1999 bylo zaznamenáno téměř 188 695 000 tun obecného nákladu a 137 349 000 tun sypkého nákladu.⁵⁵

Výhodné umístění přístavu přitahuje velké mezinárodní ropné společnosti, které zakládají své ropné rafinerie právě zde. Dnes Singapur patří k největšímu

⁵¹ Více než 70% z produkce ropy pochází z pobřežních vrtů (1998, 313- 315)

⁵² Dostupné na: <http://law.nus.edu.sg/sybil/downloads/articles/SJICL-1998-2/SJICL-1998-301.pdf>. 5. 12. 2012.

⁵³ Dostupné na: <http://www.ukessays.com/dissertations/general-studies/the-straits-of-malacca.php>. 29. 12. 2012

⁵⁴ Dostupné na: <http://www.ukessays.com/dissertations/general-studies/the-straits-of-malacca.php>. 29. 12. 2012

⁵⁵ Dostupné na: <http://www.ukessays.com/dissertations/general-studies/the-straits-of-malacca.php>. 29. 12. 2012

středisku pro námořní průmysl na světě. Průmysl vytváří více než 26 000 pracovních míst a přispívá 3 mild. USD ročně do ekonomiky státu.⁵⁶

4.3 Přístup přímořských států k Malacké úžině v otázce bezpečnosti

Přimořské státy mají odlišné vnímání potenciálních hrozeb v Malackém průlivu. Tato skutečnost koresponduje s odlišnými zájmy států. Pro Malajsii a Indonésii představuje úžina převážně zisky z cestovního ruchu či rybářského průmyslu, na rozdíl od Singapuru, kterému největší zisky plynou z námořní dopravy a umístění významného přístavu – Singapuru – na jeho území. Malajsie stejně jako Indonésie příliš nepřipouští zahraniční angažovanost. Závislost Singapuru na obchodu po moři staví Singapur do opačné pozice. Pirátství považuje Singapur za hlavní problém úžiny, který se musí co nejrychleji vyřešit.⁵⁷ Každý z výše jmenovaných států má jinou představu, co se týká zapojení se do zabezpečení Malacké úžiny a také vzhledem k zahraniční asistenci.

Hned po vzniku zvýšených obav souvisejících s námořním terorismem v Jihovýchodní Asii přešla Malajsie v roce 2002 na rychlý strategický plán, který je složen ze dvou pilířů, a to systém domácích, jednostranných opatření, a diplomatických a vojenských iniciativ. Nejdůležitější částí plánu bylo zřízení Malaysian Maritime Enforcement Agency (MMEA) a pobřežní stráže. Pobřežní stráž po vzoru USA byla navržena tak, aby omezila trestní činnost v Malacké úžině. MMEA měla mít původně 82 malých a středních člunů. Bohužel kvůli rozpočtovým problémům MMEA nebyla schopna 82 člunů shromáždit. Úkolem MMEA je nejen potírání námořního zločinu, ale i kontrola mořského znečištění, nezákonného rybolovu či pašování zbraní.⁵⁸

Malajsie zapojila do boje proti pirátům a ochrany úžiny včetně svých teritoriálních vod hned několik státních složek. V roce 2004 Malajská námořní agentura nakoupila celkem 70 hlídkových plavidel a 6 vrtulníků, které lze využít

⁵⁶ Dostupné na: <http://www.ukessays.com/dissertations/general-studies/the-straits-of-malacca.php>. 29. 12. 2012

⁵⁷ Dostupné na: <http://www.ukessays.com/dissertations/general-studies/the-straits-of-malacca.php>. 29. 12. 2012

⁵⁸ Dostupné na: <http://repo.uum.edu.my/3169/1/S5.pdf>. 10. 12. 2012.

při ochraně úžiny. Malajská pobřežní stráž vytvořila řetězec radarových stanic, které jsou používány ke sledování malajského pobřeží. Námořní policie Malajsie zvýšila své hlídky na frekventovaných vodních cestách (Umana: 2012, 10 - 11).

Dalším krokem Malajské vlády byl nákup monitorovacích systémů. Mezi ty nejdůležitější patří Malaysian Sea Surveillance System, the Malaysian Vessel Traffic System a Mandatory Ship Reporting System.

Zahraniční pomoc, zejména ze strany USA, vláda striktně odmítá. Jakákoliv přítomnost cizích vojsk v teritoriálních vodách Malajsie je považována za narušení teritoriálních vod Malajsie. Jedinou externí pomocí, kterou vidí Malajská vláda jako možnou, je technologická a odborná pomoc či spolupráce v oblasti vzdělávání a sdílení zpravodajských informací (Kovacz: 2005, 73 – 76).

Největšího pokroku ve spolupráci mezi Malajsií a USA bylo dosaženo v roce 2005, kdy se malajský vicepremiér Datuk Seri Najib Tun Razak setkal s americkým náměstkem ministra zahraničí Roberta Zoellicka během summitu v Asii v Kuala Lumpur. Malajsie přijala americkou převážně technickou podporu pro přístavy podél pobřeží Malajsie. Malajsko-americká spolupráce ovšem kromě technické podpory v žádném případě neumožňuje jakoukoli americkou přítomnost ve vodách Malacké úžiny (Kovacz: 2005, 73 – 76).

Malajsie, stejně jako zbylé dva přímořské státy Malacké úžiny, pokračuje ve svém úsilí uzavírat třístranné dohody (např. iniciativa „*Malsindo*“) viz kapitola 4. 1.

Malajská vláda již investovala více než 11 milionů EUR na instalaci 256 navigačních pomůcek pro zajištění bezpečné plavby v Malacké úžině (Evers, Gerke: nedatované, 12 - 14) I přes tyto četné pokusy námořní zločin minimalizovat se vláda Malajsie primárně zaměřuje na problematiku životního prostředí či obchodu (Umana: 2012, 10, 11).

Co se týká potenciálu zabezpečení, mezi přímořskými státy Malacké úžiny patří Indonésie mezi nejslabší články strategické vodní cesty. Na vině je zřejmě skutečnost, že země nemá k dispozici odpovídající námořní vybavení ani školené pracovníky (Umana: 2012, 12). Z celkem 117 námořních lodí je pouze 14

válečných lodí, 57 hlídkových člunů a 44 tankerů či dopravních lodí. Podle Piracy Reporting Center of the International Chamber of Commerce v Kuala Lumpur se 75% všech pirátských útoků děje v teritoriálních vodách Indonésie.

Stejně jako Malajsie přijala Indonésie pomoc ze strany USA zejména ve formě poradenství a odborné přípravy. Jakákoli jiná zahraniční pomoc je považována za zásah do suverenity země (Kovacz: 2005, 73 – 76).

Indonésie pomalu pracuje na zlepšení vztahů s extra-regionálními mocnostmi. V rámci této snahy o větší spolupráci např. od září roku 2002 Indonésie držela půlroční námořní hlídku s Indií a rozšiřuje vztahy také např. s Austrálií, Japonskem či USA (Umana: 2012, 12).

Singapur se svojí politikou využitím zahraniční pomoci při ochraně úžiny, liší od Malajsie a Indonésie (Umana: 2012, 13). Toto své stanovisko obhájí tím, že žádný přímořský stát Malacké úžiny nemá dostatečné množství prostředků na to, aby Malackou úžinu zabezpečil. Singapur tento svůj krok navíc podporuje množstvím mezinárodních konferencí a na mezinárodních fórech (Kovacz: 2005, 73 – 76).

Singapur oproti výše zmíněným zemím vyvíjí svými prostředky největší iniciativu. Tento zápal pro boj proti pirátství lze přisoudit vysoké závislosti Singapuru na fungování singapurského přístavu, který slouží jako centrum pro následné rozmísťování zboží do celé země. Singapur se tak stává velice ohroženým místem a možným bodem teroristického útoku. Vláda se proto snaží všemožnými prostředky námořní zločin potírat. I pouze krátkodobé zablokování přístavu by mělo dalekosáhlé následky pro ekonomiku Singapuru (Kovacz: 2005, 73 – 76). Ze všech tří států lemujících úžinu je Singapur nejvíce vyspělý organizačně technologicky. Námořnictvo Singapuru je údajně schopno sledovat až 5 000 lodí najednou. V budoucnu se chce Singapur podílet na potírání námořního zločinu vytvořením centra, které by koordinovalo bezpečnostní operace na moři či vytvoření informačního rámce, jak při případném problému postupovat (Umana: 2012, 13).

Singapur v roce 1988 podepsal Římskou úmluvu o potlačení protiprávních činů proti bezpečnosti námořní plavby. Tato úmluva navíc rozšiřuje práva námořních sil pronásledovat piráty do zahraničních teritoriálních vod a poskytuje pokyny pro vydávání a stíhání námořních zločinců. Tato skutečnost ovšem ztrácí na významu tím, že Brunej, Barma, Filipíny a Vietnam jsou jedinými zeměmi ASEAN, které úmluvu nepodepsaly, což omezuje potenciál úmluvy při ochraně vod Malacké úžiny (Kovacz: 2005, 73 – 76).

I přes snahu o co nejrozsáhlejší externí spolupráci si je Singapur vědom nutnosti spolupráce s Malajsií a Indonésií a je nakloněn veškerým potenciálním třístranným dohodám. Od roku 1992 Singapur zavedl společné hlídky s Indonésií. Na stejném principu vznikla i spolupráce Singapuru a Malajsie (Kovacz: 2005, 73 – 76).

Na základě iniciativy Singapuru byla vytvořena operace „*Malsindo*“, kterou jsem již zmínila v kapitole 4. 1. Singapur byl zároveň prvním a jediným přímořským státem Malacké úžiny, který v roce 2005 vstoupil ReCCAP. Tato organizace, již jsem se zabývala v kapitole 5. 2, vyzývá v oblasti boje proti pirátství k větší spolupráci mezi státy ASEAN a Čínou, Japonskem, Korejskou republikou, Indií, Srí Lankou a Bangladéšem. Klíčovým pilířem dohody ReCCAP je zřízení Centra pro sdílení informací o pirátských činech. Toto centrum se nachází v Singapuru (Kovacz: 2005, 73 – 76).

V roce 2005 byla podepsána dohoda mezi Singapurem a USA. Jejím cílem bylo poskytnutí zejména technické pomoci přístavu Singapur ze strany USA. Toto technické zmodernizování by mělo vést ke zlepšení mechanismů na ochranu námořní bezpečnosti, a tím i ke globálnímu obchodnímu systému. Jedním z nařízení je i vyhlášení PSA, že plavidla, která nemají předchozí schválení od PSA, nemají přístup do přístavu. Touto ohlašovací povinností chce mít Singapur přehled o všech lodích plujících do přístavu. Při nedodržení této povinnosti hrozí lodi pokuta ve výši až 3000 USD či úplný zákaz vjezdu do přístavu Singapur (Kovacz: 2005, 73 – 76).

Jak je z výše uvedeného zřejmé, jediný Singapur se snaží o globální spolupráci a výraznou angažovanost v boji proti pirátství. V jistém smyslu Singapur představuje vzorový příklad, jak by se zbylé přímořské státy, Malajsie a Indonésie, měly chovat při zabezpečování úžiny (Kovacz: 2005, 73 – 76).

4 GLOBÁLNÍ DIMENZE MALACKÉ ÚŽINY

Státy, na které jsem se v následujících kapitolách zaměřila, jsou součástí tzv. Asijsko-pacifického regionu. Z tohoto regionu jsem se pro bližší zkoumání soustředila na čtyři státy, a to na Čínu, USA, Japonsko a Indii. Jedná se o státy, které jsou na Malacké úžině ekonomicky závislé, zejména z důvodu dovozu ropy z Blízkého východu, či investují značné množství peněz do zabezpečení Malacké úžiny z důvodu politických zisků.

5. 1 Vymezení Asijsko-pacifického regionu

V Asijsko-pacifickém regionu se nachází mnoho zemí rozdílných rozloh a rozdílného životního i ekonomického prostředí. Státy, které jsou součástí asijsko-pacifického regionu jsou následující: Austrálie, Bangladéš, Bhutan, Brunej, Barma, Kambodža, Kanada, Čína, Komory, Cookovy ostrovy, Fidži, Francouzská Polynésie, Indie, Indonésie, Japonsko, Kiribati, Laos, Madagaskar, Malajsie, Maledivy, Maršalovy ostrovy, Mauricius, Mikronésie, Mongolsko, Nauru, Nepal, Nový Zéland, Nová Kaledonie, Niue, Severní Korea, Pakistán, Palau, Papua Nová Guinea, Peru, Filipíny, Rusko, Samoa, Singapur, Šalamounovy ostrovy, Jižní Korea, Srí Lanka, Thajsko, Východní Timor, Tongo, Tuvalu, Vanuatu, Vietnam a USA.⁵⁹

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

⁵⁹ Dostupné na: http://www.skwirk.com/p-t_s-57_u-484_t-1316/the-asia-pacific-region/qld/sose-geography/asia-pacific-challenges-world-environments. 12. 12. 2012.

5. 2 Mezinárodní spolupráce

K problematice Malacké úžiny se vztahují dvě významné mezinárodní organizace, a to FPDA a ReCAAP. Členská základna organizací sice neobsahuje pouze státy asijsko-pacifického regionu, ale organizace jsou natolik zásadní, že jsem se v krátkosti věnovala každé z nich.

FPDA (Five power defence arrangements) neboli „Pět ujednání o ochraně moci“ je organizace založená na obranných vztazích. Organizace je tvořena několika bilaterálními dohodami mezi Velkou Británií, Austrálií, Novým Zélandem, Malajsií a Singapurem, podepsanými v roce 1971. Těchto pět zmíněných zemí má společně konzultovat své možnosti a kroky v případě vnější agrese nebo hrozby útoku pirátů proti poloostrovní Malajsií (východní pobřeží Malajsie není brána jako součást oblasti odpovědnosti v rámci FPDA) nebo Singapuru. FPDA byla zřízena jako reakce na ukončení záruky obrany ze strany Velké Británie pro Malajsií a Singapur.⁶⁰

ReCAAP⁶¹ (The Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy) neboli „Regionální dohoda o spolupráci v oblasti boje proti pirátství“. Jedná se o první regionální mezivládní dohodu na podporu a posílení spolupráce v boji proti pirátství. Koncept organizace byl vytvořen v roce 2004. Do praxe vstoupil až v roce 2006. K dnešnímu dni zahrnuje 18 států, které se staly smluvními stranami ReCAAP. Sedmnácti smluvními stranami ReCAAPu jsou: Lidová republika Bangladéš, Brunej, Kambodžské království, Lidová republika Čína, Dánské království, Republika Indie, Japonsko, Korejská republika, Laoská lidově demokratická republika, Republiky svazu Myanmar, Nizozemské království, Norské Království, Republika Filipíny, Singapurská republika, Demokratická socialistická republika Srí Lanka, Thajské království, Spojené království a Socialistická republika Vietnam.⁶²

⁶⁰ Dostupné na: http://en.wikipedia.org/wiki/Five_Power_Defence_Arrangements. 6. 12.2012.

⁶¹ Dále jen ReCAAP

⁶² Dostupné na: <http://www.recaap.org/AboutReCAAPISC.aspx>. 6. 12. 2012.

5. 3 Ekonomický potenciál oblasti

APEC⁶³ (Asia-Pacific Economic Cooperation) APEC je fórum pro usnadnění hospodářského růstu, spolupráci mezi jednotlivými zeměmi, pro obchod a investice v Asijsko-Pacifickém regionu. Je to mezivládní sdružení, které funguje na základě nezávazných domluv, otevřeného dialogu a rovných příležitostí pro názory všech členů. Na rozdíl od WTO nebo jiných mnohostranných obchodních subjektů APEC nemá žádné smluvní závazky vyžadované od svých členů. Rozhodnutí učiněných v rámci APEC je dosaženo díky konsensu a dohody jsou prováděny na základě dobrovolnosti.⁶⁴

APEC má 21 členů považovaných za členské ekonomiky⁶⁵. Těchto 21 členských zemí dává dohromady celých 40% světové populace, 55% světového HDP a 44% světového obchodu.

APEC byl založen v roce 1989 pro posílení ekonomického růstu, pro prosperitu asijsko-pacifického regionu a pro posílení asijsko-pacifické komunity. Od svého založení APEC pracoval na snížení sazeb a dalších obchodních překážek v asijsko-pacifickém regionu, na utváření fungujících domácích ekonomik a na dramaticky rostoucím vývozu asijského trhu. Klíčem k dosažení vizí APEC jsou tzv. „Bogorské cíle“ (volný a otevřený obchod s investicemi v oblasti asijsko-pacifického regionu). Roku 2010 byly určeny pro průmyslově vyspělé ekonomiky a do roku 2020 pro rozvojové ekonomiky. Tyto cíle byly přijaty vůdci členských zemí na setkání v Bogoru (Indonésie) v roce 1994.⁶⁶

⁶³ Dále jen APEC

⁶⁴ Dostupné na: media@apec.org, 10.12. 2012.

⁶⁵ Austrálie, Brunej, Kanada, Chile, Čína, Hongkong, Indonésie, Japonsko, Korejská republika, Malajsie, Mexiko, Nový Zéland, Papua Nová Guinea, Peru, Filipíny, Rusko, Singapur, čínský Tchaj-pej, Thajsko, Spojené státy americké a Vietnam. Státy, jež jsou do regionu zahrnovány jen někdy, jsou Afghánistán, Irán, Tádžikistán, Turkmenistán, Uzbekistán, Kyrgyzstán, Kazachstán, Mongolsko. Dostupné na: media@apec.org, 10.12. 2012.

⁶⁶ Dostupné na: media@apec.org, 10.12. 2012

Volný otevřený obchod a investice napomáhají růstu ekonomik, vytváření pracovních míst a vedou k většímu počtu nabídek velkých příležitostí v mezinárodním obchodě a investicích. Naopak přetrvávající protekcionismus udržuje vysoké ceny a podporuje nedostatky v některých odvětvích. Volný otevřený obchod napomáhá snižovat výrobní náklady, a tím snižuje i ceny zboží a služeb, což znamená přímý užitek pro všechny. APEC mimo jiné pracuje také na vytváření prostředí pro bezpečný a efektivní pohyb zboží, služeb a přeshraničních partnerů v regionu prostřednictvím politického zaměření a hospodářské a technické spolupráce.⁶⁷

5. 3. 1 Čína

Námořní trasa vedoucí Malackou úžinou zprostředkovává celkem 80% čínského dovozu.⁶⁸ Zahraniční obchod je jedním z hlavních pilířů ekonomického růstu Číny. Převážná část obchodních transakcí se uskutečňuje po moři. Největšími obchodními partnery Číny jsou Evropská unie a Střední východ. Po roce 2007 se EU stala druhým největším obchodním partnerem Číny. V posledních několika letech Čína navázala značné obchodní kontakty též se státy ASEAN. Čínský obchod s ASEAN dosáhl v roce 2003 neuveřitelných 782 mld. USD a vzrostl o 42, 8%. (Zubir: 2004, 3 - 9). Čínský ekonomický blahobyt tak závisí převážně na kupní síle.

Nárůst ekonomického potenciálu Číny vyžaduje stále více přírodních zdrojů, kterými ovšem země neoplývá. Ekonomický růst Číny je tak přímo úměrný závislosti Číny na dovozu surovin. Dovoz surovin, zejména pak dovoz ropy,⁶⁹ se uskutečňuje ropnými tankery skrze Malackou úžinu, která je kontrolována přímořskými státy. Závislost Číny na dovozu ropy se tak stává Achillovou patou země,⁷⁰ jelikož jakékoli narušení volného pohybu energetických zdrojů do Číny by

⁶⁷ Dostupné na: media@apcc.org, 10.12. 2012

⁶⁸ Dostupné na: <http://www.theworldreporter.com/2012/05/strait-of-malacca-meeting-point-of.html>. 10. 12. 2012.

⁶⁹ Více jak 60% ropy z Blízkého východu se dováží do Číny. Do roku 2015 se očekává nárůst až na 75%. Největšími dodavateli ropy jsou Saúdská Arábie, Angola, Írán a Rusko.

⁶⁹ Dostupné na: <http://www.theworldreporter.com/2012/05/strait-of-malacca-meeting-point-of.html>. 10. 12. 2012.

⁷⁰ Dostupné na:

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

mohlo zásadním způsobem narušit hospodářský růst země (Zubir: 2004, 3 - 9). Tato problematika (tzv. "Malacké dilema" – pojem byl poprvé nastíněn v roce 2003), jakou je míra závislosti Číny na dovozu energie, znamená pro vládní představitele Číny problém, který se musí co nejrychleji a nejefektivněji vyřešit. Čína požaduje vyšší stupeň zapojení se do zabezpečení úžiny. Prezident Číny Hu Jintao poukázal na nutnost přijetí nových strategických opatření ke zmírnění zranitelnosti Malacké úžiny. Vyřešení „Malackého dilematu“ se tak stává klíčem k energetické bezpečnosti země.

Čína již podnikla určité kroky, aby docílila řešitelnosti „Malackého dilematu“ a jsou to: spolupráce s přímořskými státy Malacké úžiny, posílení vojenské strategie a snížení energetické závislosti. Čína je nadále ochotna vstoupit do mezinárodních závazků a spolupracovat s přímořskými státy, aby si zajistila hladký průchod Malackou úžinou (Storey: 2006).

Např. jak jsem zmínila v kapitole 5. 2 Čína podepsala v rámci dohody (ReCAAP), že se bude podílet na boji proti pirátství a ozbrojeným loupežím, páchaných na lodích projíždějících úžinou. V roce 2008 byly odeslány dvě flotily lodí do Adenského zálivu na misi, jejímž cílem byla ochrana obchodních lodí v úžině. Nicméně vzhledem ke skutečnosti, že monopol na ochranu Malacké úžiny mají přímořské státy úžiny, Čína nadále hledá alternativy jak Malackou úžinu obejít, aniž by se dovoz finančně prodražil či časově prodloužil (Shaofeng: 2010).

5. 3. 2 USA

Denně se přes Malackou úžinu do USA dováží něco málo přes 2,4 tis. barelů ropy z Blízkého východu. Spojené státy americké nejsou na dovozu ropy z Blízkého východu závislé tolik, jako např. Čína a Japonsko, jelikož určitou část dokáží vytěžit z vlastních zdrojů. Primární zájem o bezpečnost Malacké úžiny ze strany USA lze vysvětlit zejména touhou po ovládnutí asijského trhu. Např. v roce 2002 zaznamenal vývoz z USA do Východní Asie celkovou hodnotu 169 miliard USD, což vytvořilo v USA celkem 3 mil. pracovních míst. Zájmy USA se tedy převážně soustředí na ekonomické zisky – na obchodní transakce s regionem a

udržení hospodářského rozvoje Číny.⁷¹ Pokud by došlo k ohrožení Malacké úžiny, byla by zasažena ekonomika Číny, Japonska, Jižní Koreje i EU. Obchodní partneři USA, jejichž ekonomická vitalita závisí na svobodném přístupu k vodám Malacké úžiny, by tak poškodili i ekonomiku USA. Pirátské útoky v Malacké úžině by se promítly do zvýšení cen pojištění plavidel, což by výrazně zvýšilo ceny produktů, včetně navýšení ceny za barel ropy.

5. 3. 3 Japonsko

Japonsko je třetí nejvyspělejší ekonomikou světa. Využívá Malackou úžinu pro většinu svého obchodu z východu na západ, hlavně pro transport ropy, což je způsobeno jeho rostoucími energetickými potřebami.⁷² V roce 2003 se Japonsko stalo 4. největším světovým spotřebitelem energie a 2. největším dovozcem energie. Denní spotřeba energie země se od roku 1997 stále zvyšuje a tento nárůst bude pokračovat i nadále. Celkem 80% dovozu ropy a téměř 60% potravin dovážených do Japonska prochází Malackou úžinou. Malacká úžina je japonskými loděmi využívána k přepravě zboží z Japonska do Evropy, Austrálie, oblasti Středního východu a do Afriky. Vzhledem k tomu, že 80% dovozu ropy z Japonska musí projít Malackou úžinou a navíc protože 20% všech námořních vozidel projíždějících úžinou vlastní japonské korporace, je pochopitelné, že Japonsko věnuje problematice Malacké úžiny velikou pozornost (Pena: 2009, 3 - 5).

5. 3. 4 Indie

Další mocností, jež má v Malacké úžině strategické zájmy stejně jako předešlé země, je Indie. Malackou úžinou prochází více než 50% indického zboží. Indie hodlá navazovat hlubší spolupráci s přímořskými státy Malacké úžiny, neboť volný průběh přepravy zboží Malackou úžinou je v jejím národním zájmu – především kvůli hospodářskému významu finančních toků z průlivu. To

⁷¹ Když jsem chtěla doplnit citaci zdroje, stránka již nebyla k dispozici. Použitý odstavec byl nezbytný.

⁷² Dostupné na: http://www2.jiia.or.jp/pdf/fellow_report/090331-Andrin_Raj.pdf. 11. 12. 2012.

rozšiřuje zásadní obchodní zájmy na východě s ASEAN a ve východní Asii.⁷³ Více než 97% indického obchodu podle objemu a 75% podle hodnoty pochází z moře. Když se zaměříme na "směřování obchodu" indického vývozu a asijsko-pacifický dovoz z Indie, uvedené statistiky jsou jasným indikátorem toho, že většina obchodu se provádí skrze Malackou úžinu. Pro správný ekonomický růst Indie jsou proto bezpečnost a zabezpečení úžiny existenčně důležitými faktory.

Pokud se jedná o požadavky na energie, 67% potřebné energie je dopravováno z Perského zálivu a 17% ze severní Afriky. Je tu velmi málo surovin, které jsou odebírány ze zemí jihovýchodní Asie. Každopádně i s ohledem na zranitelnost energetické bezpečnosti jak z hlediska získávání zdrojů, tak i z hlediska dopravy, může Indie v budoucnu konkurovat jihovýchodnímu asijskému trhu. A takovéto dodávky budou samozřejmě muset být dopravovány jak jinak, než přes Malackou úžinu.⁷⁴

5.4 Přístup vybraných států asijsko-pacifického regionu k Malacké úžině vzhledem k její bezpečnosti

V roce 2005 na společném setkání zástupců Indie a Indonésie se v Jakartě sešli ministři zahraničí obou zemí – Pranáb Mukherjee a jeho protějšek Hassan Wirajuda, aby se domluvili, do jaké míry se Indie může angažovat v oblasti Malacké úžiny. Indie si je vědoma citlivosti tématu mezinárodní spolupráce v Malacké úžině, proto veškeré kompetence nechává na přímořských státech.⁷⁵

V roce 2007 bylo za účelem mezinárodní spolupráce v úžině svoláno první zasedání výboru sestávajícího se z členů Indie a Indonésie. Tématem nebyla pouze otázka bezpečnosti, ale i hospodářství, právní spolupráce, kultury, zdraví a vzdělání a v neposlední řadě cestovního ruchu. Jednání komise bylo vnímáno

⁷³ Dostupné na: <http://repo.uum.edu.my/3169/1/S5.pdf>. 10. 12. 2012.

⁷⁴ Dostupné na:

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

⁷⁵ Dostupné na: <http://www.defence.pk/forums/indian-defence/5899-india-play-role-securing-malacca-straits-sea-lanes.html>. 5. 12. 2012.

jako konstruktivní a přátelské. Výsledkem bylo vytvoření nového strategického partnerství mezi Indií a Indonésií.⁷⁶

Druhý strategický dialog Indie, tentokrát o případné spolupráci s Malajsií, proběhl v roce 2010 v Kuala Lumpur. Dialogu se zúčastnili předsedové vlád Malajsie a Indie – Hon. Dato 'Sri a Najib Tun Abdul Razak. Akce byla organizována Ústavem strategických a mezinárodních studií (ISIS) Malajsie ve spolupráci s indickou Radou globálních záležitostí (ICWA). Dialog se týkal regionální bezpečnosti, námořní bezpečnosti v jižní a jihovýchodní Asii, ale i potenciálních výzev v regionu. Malajsie na spolupráci s Indií reagovala pozitivně.⁷⁷

Významným krokem Indie byla investice do námořních vojenských základen, jež mají monitorovat oblast. Jak už jsem zmínila v kapitole 2. 2. V roce 2012 Indie vybudovala klíčovou námořní základnu v jižní části Andanamského moře. Nedávno Indie založila vojenskou základnu s názvem Baaz (hawk) na jihovýchodě u Bengálského zálivu. Základna Baaz, stejně jako ta předcházející, kontroluje oblast Malacké úžiny, kterou prochází čtvrtina mezinárodního obchodu.

Nárůst pirátských incidentů v Malacké úžině v letech 1998 – 1999 zapříčinil také větší angažovanost Japonska při ochraně Malacké úžiny (Kovácz: 2005, 11).

V roce 1999 proběhla konference ASEAN + 1 (Japonsko), která se konala v Manille. Japonský premiér Keizo Obuchi zde navrhl opětovné setkání s cílem nalézt prostředky, jak úspěšně bojovat proti pirátství. Následujícího roku, tj. v roce 2000, Japonsko zorganizovalo první anti-pirátské setkání v Tokiu, na něž byly pozvány asijské země. Na této schůzce navrhl ministr zahraničí Yohei Kono odeslat misi pro boj proti pirátství na Filipíny, do Malajsie, Singapuru a Indonésie. Mise měla provést průzkum a společně s těmito čtyřmi státy ASEAN nalézt účinná opatření. Ačkoliv japonská vláda zavedla určité zásady, jak postupovat

⁷⁶ Dostupné na: <http://www.defence.pk/forums/indian-defence/5899-india-play-role-securing-malacca-straits-sea-lanes.html>. 5. 12. 2012.

⁷⁷ Dostupné na: http://www.icwa.in/cr_india_malaysia.html. 5. 12. 2012.

v jihovýchodní Asii, není snadné nalézt vhodný rámec, který by neomezoval národní suverenitu přímořských států Malacké úžiny.

V roce 2001 se v návaznosti na tuto konferenci konala další v Singapuru a Bruneji. Výsledkem bylo vytvoření pracovní skupiny odborníků, která měla sbírat informace a podklady pro formulaci regionální dohody o spolupráci, vztahující se k anti-pirátskému opatření (Kovácz: 2005, 11).

Kromě výše uvedených iniciativ japonský průzkumný tým, zahrnující členy ministerstva dopravy a japonskou námořní hlídku, navštívil Malajsii, Singapur, Indonésii a Filipíny. S ohledem na tuto návštěvu došlo k výměně lidských zdrojů, ke školení a technické podpoře. Většina této výměny se udála od roku 2000.

Japonsko tak prostřednictvím japonské neziskové organizace – Nadace Nippon Foundation, zaměřené na humanitární a námořní rozvoj, každoročně darovalo Malacké úžině na boj proti pirátství celkem 10-15 milionů (USD?) (Umana: 2012, 14).

USA investuje zejména do technologické pomoci a modernizace přístavů přímořských států Malacké úžiny.

6 Závěr

Tématem mé bakalářské práce je Malacká úžina v mezinárodních vztazích. Malacká úžina je geopoliticky strategický bod nacházející se mezi indonéským ostrovem Sumatra, jižním pobřežím Thajska a poloostrovní Malajsií.

V této bakalářské práci jsem si dala za cíl odpovědět na dvě výzkumné otázky, které byly položeny záměrně tak, aby byl dokázán mezinárodní význam Malacké úžiny. Položené otázky zněly následovně:

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

Státy, které jsou geograficky vázané na Malackou úžinu jsou Malajsie, Indonésie a Singapur. Společně tyto státy tvoří tzv. trojúhelník SIJORI, který vytváří koncept vzájemné spolupráce v ekonomickém rozvoji mezi sebou.

Umístění států poblíž úžiny přináší státům finanční zisky. Státy Malajské federace, které se nacházejí v bezprostřední blízkosti Malacké úžiny se podílí celkem 70% na ekonomickém výstupu země. Podél úžiny se nachází velká část přímořských letovisek a turistických oblastí. Stejně jako v Malajsií značný finanční podíl plyne státu z rybolovu. Západní část Indonéského souostroví je poměrně bohatá a hustě obydlená oblast se silnou rybářskou komunitou. Tyto oblasti produkují 2/3 celkového množství ryb z Indonésie.

Singapur je ze všech přímořských států ekonomicky nejvyspělejší. Umístění jednoho z nejdůležitějšího přístavu světa – přístavu Singapur, staví Singapur do pozice strategického partnera. Tato pozice je navíc podpořena tím, že Singapur, na rozdíl od zbylých dvou přímořských států, připouští externí spolupráci v otázce bezpečnosti Malacké úžiny. Je nutné poznamenat, že míra zapojení se do problematiky zabezpečení je přímo úměrná ekonomické stabilitě daného státu.

Spolupráce v rámci přímořských států - STRAITEP, „oči na obloze“, Malsindo, MALINDO či INDOSIN.

Celkem se konaly tři konference na popud přímořských států s mezinárodní účastí a to v roce 2005 v Jakartě, v roce 2006 v Kuala Lumpur a v roce 2007 v Singapuru.

Státy, které jsem si zvolila pro reprezentování globálního měřítka jsou Čína, USA, Japonsko a Indie. Státy se nacházejí v Asijko–pacifickém regionu, který jsem definovala v kapitole 5. 1.

Malacká úžina představuje důležitý tok energie a financí pro hospodářství mnoha států, zejména Číny a přímořských států Malacké úžiny.

Každý z výše zmíněných států se podílí jinou měrou na ochraně a kontrole Malacké úžiny. Míra spolupráce a vlastní investice státu jsou přímo úměrné ekonomickým ziskům daného státu. Jak jsem zmínila v kapitole 4. 2. a 3., nejvíce investuje Čína, a to značné prostředky do přepravy ropy skrz Malackou úžinu.

7 Seznam literatury:

Publikace

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

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

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

Elektronické zdroje

Bandy, W.: (1997). *Malaysia, Singapore, and Indonesia- controlling the Malacca straits* (Master's Thesis). Monterey: Department of National Security Affairs, Naval postgraduate school.

Dostupné na:
<http://archive.org/stream/malaysiasingapor00band#page/n7/mode/2up>. 12. 12. 2012.

Internetové zdroje

Capon, J. C.: (1998). *The threat of oil pollution in the Malacca strait: arguing for a broad interpretation of the United nations convention on the law of the sea*. Pacific Rim Law and Policy Journal, Dostupné na:

<http://digital.law.washington.edu/dspace-law/bitstream/handle/1773.1/850/7PacRimLPolyJ117.pdf?sequence=1>. 12. 12. 2012.

Dela Pena, J.: (2009). *Maritime Crime in the Strait of Malacca: Balancing Regional and Extra- Regional Concerns*. Human Security Report Project, Dostupné na:

<http://www.humansecuritygateway.com/showRecord.php?RecordId=30791>. 12. 12. 2012.

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

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

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

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

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

Kadota, Y., Oi, S.: (2011). *Risk Governance of Maritime Global Critical Infrastructure- the example of the Straits of Malacca and Singapore*. IRGC, Dostupné na:

http://www.irgc.org/IMG/pdf/irgc_mgcireport_2011.pdf. 12. 12. 2012.

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

Kolektiv autorů: (2010). *National Geospatial-intelligence agency*, Dostupné na: http://msi.nga.mil/MSISiteContent/StaticFiles/NAV_PUBS/SD/Pub174/Pub174bk.pdf. 12. 12. 2012.

Kovács, T.: *MARITIME SECURITY IN THE STRAITS OF MALACA: RISKS AND RESPONSES*. DERI, Dostupné na:

<http://www.uam.es/centros/economicas/doctorado/deri/publicaciones/WorkingPapers/DWP12-2005.pdf>. 12. 12. 2012.

Kuppuswamy, C. S.: (2004) *STRAITS OF MALACCA: Security Implications*. South Asia Analysis Group,

Dostupné na: <http://www.southasiaanalysis.org/paper1033>. 6. 12. 2012.

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

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

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

MPA Singapore: (nedatované). *Description of Straitrep*, Dostupné na:

[http://www.mpa.gov.sg/sites/port_and_shipping/port/vessel_traffic_information_system\(vtis\)/straitrep/description_of_straitrep.page](http://www.mpa.gov.sg/sites/port_and_shipping/port/vessel_traffic_information_system(vtis)/straitrep/description_of_straitrep.page). 5. 12. 2012.

Oceans Beyond Piracy: (2012). *Ocean Beyond Piracy*, Dostupné na: <http://oceansbeyondpiracy.org/matrix/activity/malacca-strait-patrols>. 5. 12.2012

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

PSA: (nedatované). *PSA Pass Centre*, Dostupné na: <http://www.singaporepsa.com/psapasscentre.php>. 23.11.2012.

Raj, A.: (2009). *JAPAN'S INITIATIVES IN SECURITY COOPERATION IN THE STRAITS OF MALACCA ON MARITIME SECURITY AND IN SOUTHEAST ASIA: PIRACY AND MARITIME TERRORISM*. The Japan Institute for International Affairs,
Dostupné na: http://www2.jiia.or.jp/pdf/fellow_report/090331-Andrin_Raj.pdf. (11. 12. 2012)

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

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

ReCAAP: (nedatováno). *About ReCAAP*,
Dostupné na: <http://www.recaap.org/AboutReCAAPISC.aspx>. 6. 12. 2012.

Republic of Singapore and International Maritime Organization: (2007). *THE CO-OPERATIVE MECHANISM BETWEEN THE LITTORAL STATES AND USER STATES ON SAFETY OF NAVIGATION AND ENVIRONMENTAL PROTECTION IN THE STRAITS OF MALACCA AND SINGAPORE*, Dostupné na: <http://www.mpa.gov.sg/sites/pdf/spore-mtg-co-op-mechan-070904.pdf>. 12. 12. 2012.

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

Rui, L. (2010). *China can help guard lifeline through Strait of Malacca*. China.org.cn, Dostupné na: http://www.china.org.cn/opinion/2011-06/10/content_22752503.htm. 5. 12. 2012

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

Sdělení Ministerstva zahraničních věcí, 240/ 1996 Sb., Dostupné na: <http://www.windsea.cz/public/Image/sekce-typ-117/umluva-osn-o-morskem-pravu.pdf>. 12. 12. 2012.

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

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

Sien, L. Ch.:(1998). *THE IMPORTANCE OF THE STRAITS OF MALACCA AND SINGAPORE*. *Singapore Journal of International & Comparative Law*, Dostupné na: <http://law.nus.edu.sg/sybil/downloads/articles/SJICL-1998-2/SJICL-1998-301.pdf>. 5. 12. 2012.

Skwirk: (2012). *The Asia-Pacific region*, Dostupné na: http://www.skwirk.com/p-t_s-57_u-484_t-1316/the-asia-pacific-region/qld/sose-geography/asia-pacific-challenges-world-environments. 12. 12. 2012.

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

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

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

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

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

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

Wikipedia: (2012). *Five Power Defence Arrangements*, Dostupné na: http://en.wikipedia.org/wiki/Five_Power_Defence_Arrangements. 6. 12.2012.

Wikipedia: (2012). *Indonesia-Malaysia-Singapore Growth Triangle*,
Dostupné na:
http://en.wikipedia.org/wiki/Indonesia%E2%80%93Malaysia%E2%80%93Singapore_Growth_Triangle. 12. 12. 2012.

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

Záznam z konference věnované námořní bezpečnosti v asijských vodách pořádaném Evropským institutem pro Asijská studia v roce 2011 v Bruselu (kolektiv autorů),
Dostupné na: http://www.eias.org/documents/EIAS_Report_2011-03-01.pdf. 12. 12. 2012.

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

8 Resumé

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

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

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

2. To what extent affects the Malacca Strait an economy of Asia-Pacific region?

Set goals deal with the Malacca Strait in two dimensions - local and global. Local dimension comprises three coastal states of the Straits of Malacca - Malaysia, Indonesia and Singapore. I have defined a global dimension as Asia-Pacific region, specifically China, USA, Japan and India.

The work is divided, including the introduction and conclusion, in six chapters.

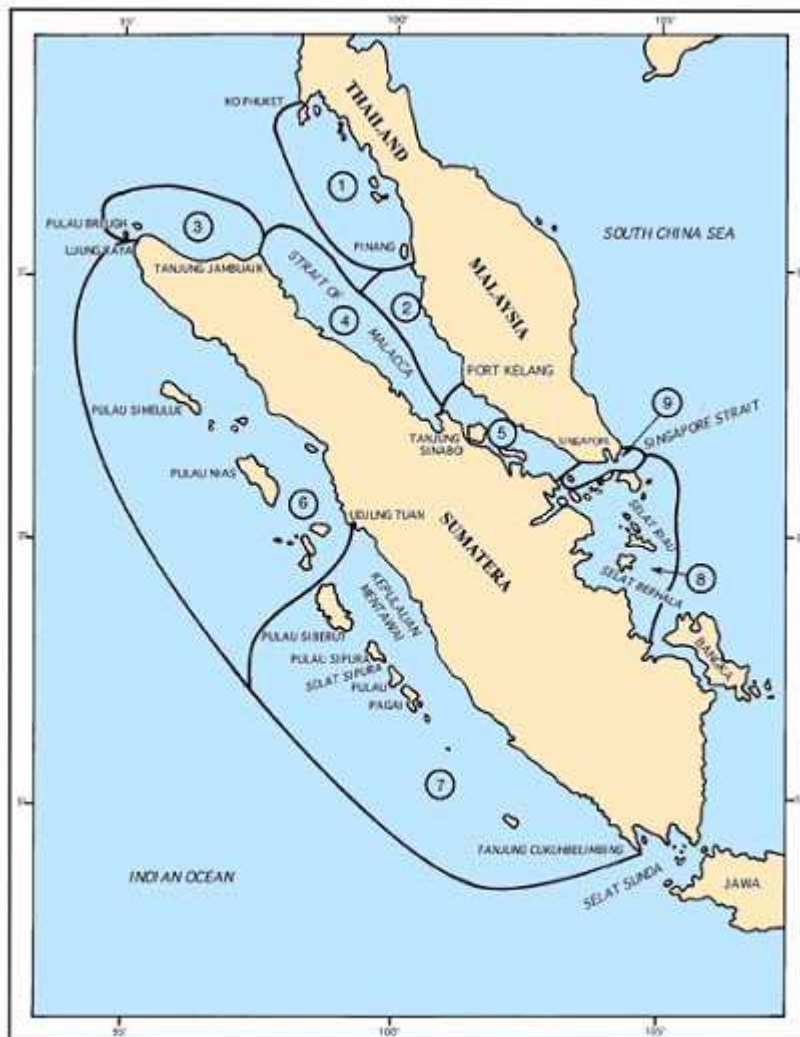
9 Přílohy

Příloha č. 1



Dostupné na: <http://www.eaglespeak.us/2011/11/strait-of-malacca-maritime-security-dod.html>. 12. 12. 2012.

Příloha č. 2



Dostupné na: Mapa o sektorech byla součástí 11. vydání publikace National Geospatial-intelligence agency, vydané v roce 2010.

Příloha č. 3

The critical point - The Phillip Channel

(Source: Microsoft Encarta Reference Library 2005)



Dostupné na:

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

Příloha č. 4

An alternative route - The Makassar Strait

(Source: Microsoft Encarta Reference Library 2005)



Dostupné

na:

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

Příloha č. 5

An alternative route - The Lombok Strait

(Source: Microsoft Encarta Reference Library 2005)



Dostupné

na:

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

Příloha č. 6

An alternative route - The Sunda Strait

(Source: Microsoft Encarta Reference Library 2005)

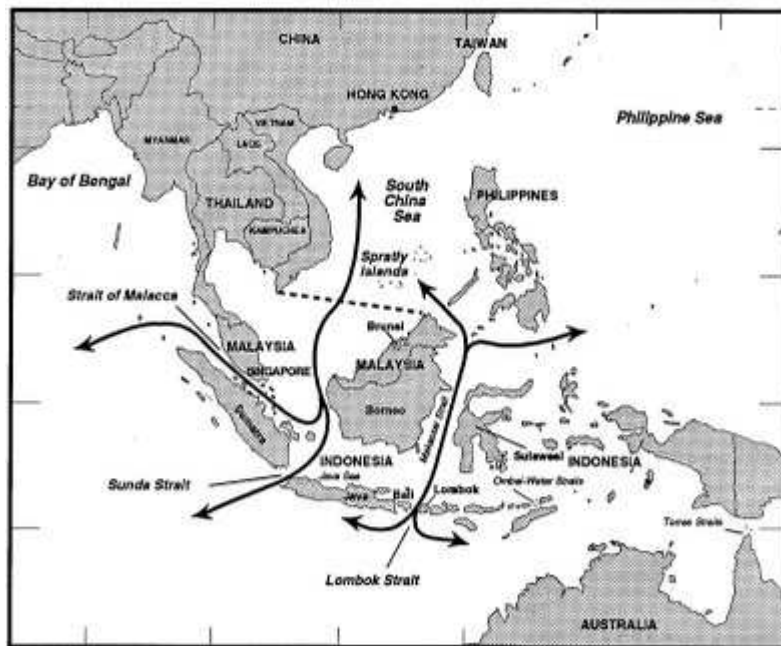


Dostupné

na:

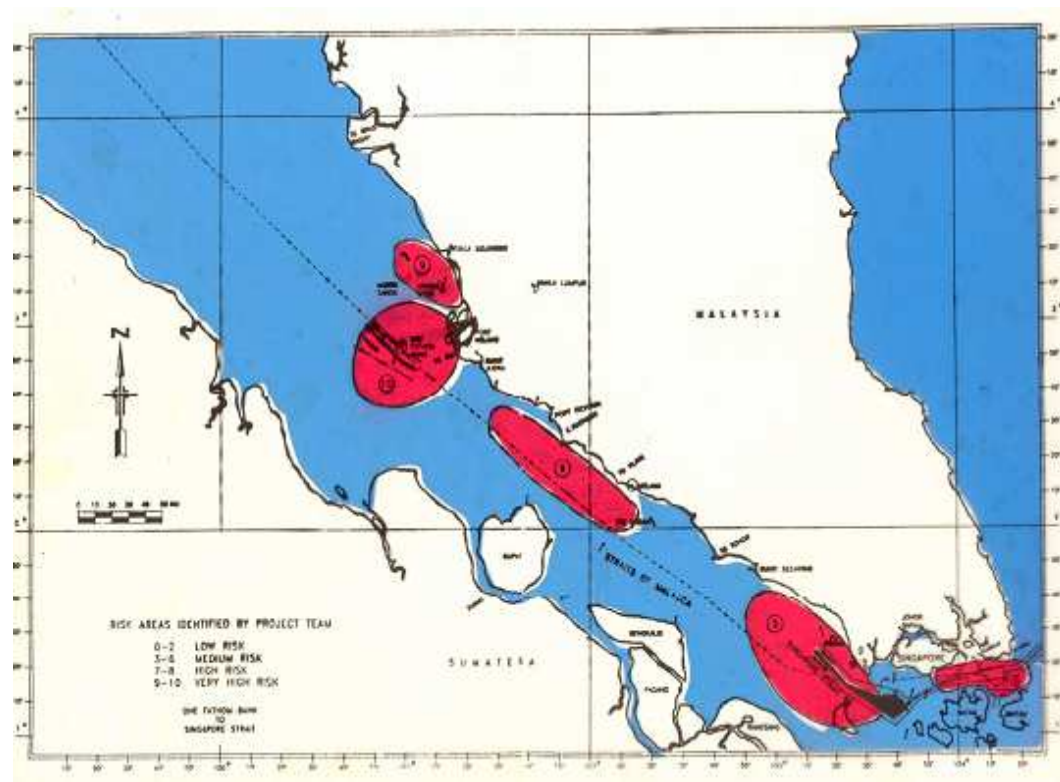
www.uam.es/centros/economicas/doctorado/deri/publicaciones/WorkingPapers/DWP12-2005.pdf. 10. 12. 2012.

Příloha č. 7



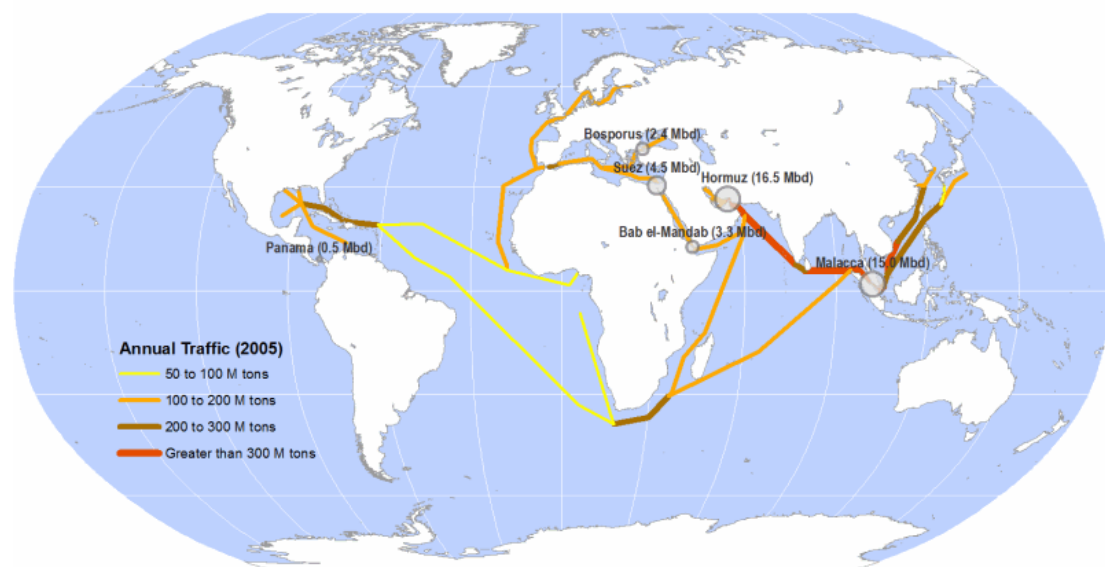
Dostupné na: <http://www.eaglespeak.us/2009/04/background-reading-chokepoints-maritime.html>. 12. 12. 2012.

Příloha č. 8- Oblasti ohrožené znečištěním



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

Příloha č. 9



Dostupné na:

<http://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch5en/app15en/oiltransportation.html>. 10.
12. 2012,

Příloha č. 10

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

STRAITREP operational areas from Sector 1 to Sector 9



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