

**Západočeská univerzita v Plzni**

**Fakulta filozofická**

**Bakalářská práce**

**Džibutsko: nový škrťící bod v Africe?**

**Martin Jurík**

Plzeň 2020

**Západočeská univerzita v Plzni**

**Fakulta filozofická**

Katedra politologie a mezinárodních vztahů

**Studijní program Mezinárodní teritoriální studia**

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

**Bakalářská práce**

**Džibutsko: nový škrťící bod v Africe?**

**Martin Jurík**

*Vedoucí práce:*

PhDr. Linda Piknerová, Ph.D.

Katedra politologie a mezinárodních vztahů

Fakulta filozofická Západočeské univerzity v Plzni

Plzeň 2020

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

*Plzeň, květen 2020*

.....

Poděkování:

Děkuji mé vedoucí práce PhDr. Lindě Piknerové, Ph.D. za trpělivost, vstřícnost a cenné rady během i po procesu vypracovávání mé bakalářské práce.

## **Obsah**

|  |    |
|--|----|
| 1 ÚVOD .....   | 6  |
| 2 TEORIE GEOSTRATEGICKÝCH ŠKRTÍCÍCH BODŮ .....         | 9  |
| 2.1 Dělení škrťících bodů dle Dragoșe Ionuța Paly..... | 11 |
| 2.2 Alfréd Thayer Mahan a koncept škrťícího bodu.....  | 12 |
| 2.3 Hormuzský průliv.....                              | 14 |
| 2.4 Suezský průplav .....                              | 16 |
| 2.5 Průliv Bab al-Mandab .....                         | 18 |
| 3 DŽIBUTSKO A JEHO REGIONÁLNÍ VÝZNAM .....             | 21 |
| 3.1 Profil země .....                                  | 21 |
| 3.2 Politický režim .....                              | 25 |
| 3.3 Džibutsko-etiopské vztahy .....                    | 28 |
| 3.4 Mezivládní úřad pro rozvoj (IGAD) .....            | 32 |
| 3.5 Boj proti pirátství .....                          | 36 |
| 4 ANALÝZA PŮSOBENÍ VYBRANÝCH VNĚJŠÍCH AKTÉRŮ .....     | 38 |
| 4.1 Spojené státy americké.....                        | 38 |
| 4.2 Čínská lidová republika.....                       | 42 |
| 4.3 Francie .....                                      | 48 |
| 4.4 Japonsko .....                                     | 51 |
| 5 ZÁVĚR.....   | 54 |
| 6 SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY A PRAMENŮ .....            | 56 |
| 7 RESUMÉ.....  | 71 |

## 1 ÚVOD

Od 60. let 19. století spadalo území dnešního Džibutska pod francouzskou koloniální správu nejprve pod názvem Côte française des Somalis, v roce 1967 byl název změněn na Territoire français des Afars et des Issas a po získání nezávislosti v roce 1977 vzniká samostatný stát Džibutsko. Jak druhý název napovídá, země je obydlená dvěma etnickými skupinami. Necelé dvě třetiny obyvatelstva tvoří Isso-Somálci a nejpočetnější menšinu představují Afarové. Ti žijí zejména na severu, jihu a na západě země (Clapham 2017: 170-171). Již za francouzské nadvlády se utvářelo napětí mezi těmito skupinami. Kolonizátoři se rivalitu mezi etniky nesnažili nijak otupovat, spíše ji prohlubovali nezastíranou spoluprací vždy jen s jednou ze skupin podle jejich aktuální loajálnosti vůči francouzské nadvládě (Abdallah: 269). Po získání nezávislosti byla formálně zajištěna rovnováha moci mezi Afary a Isso-Somálci dohodou, která přisuzovala post premiéra Afarům a post prezidenta Isso-Somálcům. Nicméně reálně se k moci dostali Isso-Somálci a začaly provádět systematické represe Afarů, což vyeskalovalo v ozbrojený konflikt mezi vládními jednotkami a nově vzniklou afarskou Frontou pro obnovení jednoty a demokracie (FRUD), přičemž konflikt skončil mírovou smlouvou podepsanou v roce 1996. Část členů povstalecké skupiny byla zahrnuta do vlády, ale rivalita mezi etniky stále přetrvává (Clapham 2017: 173). I přes fakta zmíněná výše je Džibutsko považováno za nejstabilnější stát v regionu Afrického rohu.

Tato práce se zabývá geopolitickým významem nejmenšího ze států nacházejících se v Rohu Afriky. Hlavním cílem této bakalářské práce je analyzovat geopolitické postavení Džibutska ve vztahu k vybraným světovým mocnostem a objasnit, proč se jedná o významný škrťící bod a jak funguje. Práce se pokusí odhalit příčiny, díky kterým tato země bez nerostného bohatství či vyspělého průmyslu obývaná původně jen pasteveckými kočovníky postupně nabývá geopolitický význam pro zvolené vnější aktéry.

Předkládaná práce je rozdělena na dvě části, teoretickou a empirickou. Teoretickou část práce zahrnuje první kapitola, která definuje všechny aspekty

pojmu “škrťící bod”. Také se zabývá Alfrédem Thayerem Mahanem, jenž měl na vývoj konceptu škrťícího bodu zásadní vliv (Peele 1997: 61-63). Škrťících bodů s různou měrou strategického významu se nachází ve světě celá řada. Za příklady jsem zvolil Hormuzský průliv, Suezský průplav a průliv Bab al-Mandab. Důvodem, proč jsem si vybral první jmenovaný, je jeho vytížení. V roce 2016 vzrostla distribuce ropy Hormuzským průlivem na rekordních 18,5 milionu barelů denně, což ho činí nejvíce využívaným škrťícím bodem pro transport ropy. Suezským průplavem se spolu s ropovodem SUMED denně transportuje “jen” 4,6 milionů barelů, proto figuruje až na třetím místě ve světovém žebříčku transportu ropy (The U.S. Energy Information Administration 2017). Avšak hlavními kritérii pro zahrnutí tohoto bodu do výběru je jeho geografická blízkost k analyzované lokalitě a jeho potenciál při případném zavření průplavu ohrozit postavení Džibutska v regionu. Geograficky nejbližším a zároveň strategicky nejdůležitějším pro Džibutsko však zůstává poslední ze škrťících bodů, kterému se v tato práce věnuje průliv Bab al-Mandab. Vybrané škrťící body rozřadím do kategorií dle Dragoše Ionuța Paly.

Druhá kapitola začíná empirickou částí práce. Věnuje se geopolitické pozici Džibutska v oblasti Afrického rohu a jeho vnitřnímu fungování. Hlavním probíraným tématem v této části jsou vztahy mezi Džibutskem a Etiopií, poněvadž ostatní státy v Africkém rohu nemají pro Džibutsko jako strategicky položenou zemi takový význam, což je dáno tím, že Etiopie plní roli regionální mocnosti bez přístupu k moři (Styan 2013: 1). Do nedávna byla mezi Etiopií a Eritreou válka a pro Etiopii byl přístup k džibutskému přístavu zásadní vzhledem k jejím transportním možnostem. Dnes téměř 90 % dovozu z Etiopie prochází džibutským přístavem, zatímco Etiopie získává z Džibutska 95 % regionálního vývozu (Mormul 2016: 263). V závěru druhé kapitoly se práce věnuje nejmladší subregionální organizaci v Africe, Mezivládnímu úřadu pro rozvoj IGAD, ve kterém Džibutsko plní úlohu “neutrálního sídla”, zajišťuje členským státům námořní bezpečnost a snaží si udržet jeho výsadní postavení, co se týče přístavních služeb.

Ve třetí kapitole se tato bakalářská práce zabývá analýzou působení vybraných vnějších aktérů. Hlavním kritériem při jejich výběru byl fakt, že každý z těchto států má na území Džibutska svoji vojenskou základnu a jeho činnost v zemi má signifikantní význam jak pro Džibutsko, tak pro něj samotného. Kapitola je rozdělena na čtyři podkapitoly. První se věnuje USA, které jsou díky přítomnosti svých ozbrojených složek v analyzované oblasti schopny provádět své strategie týkající se boje proti terorismu, ochrany investic do energií a boje proti pirátství. Následující kapitola se zabývá Čínskou lidovou republikou, jež se čím dál více angažuje v oblasti rozvojové i bezpečnostní politiky na africkém kontinentě. Další se zaměřuje na nejdéle působícího z aktérů a to Francii, jež je bývalým kolonizátorem Džibutska, a stále zde aktivně působí. V poslední podkapitole je ve vztahu k Džibutsku analyzováno Japonsko, které otevřelo na jeho území svou první vojenskou základnu od druhé světové války.

V souvislosti s touto prací spatřuji riziko v nedostatečném množství dostupných relevantních informačních zdrojů. Limitem je dostupnost článků v jiných jazycích, než je francouzština. Primárně práce vychází z anglicky psaných zdrojů, české téměř neexistují. Používám tedy zejména cizojazyčnou literaturu, neboť v České republice se problematice škrťících bodů a Džibutské výjimečné geopolitické pozici věnovalo jen minimální množství autorů. Nejvíce čerpám z dostupných zdrojů v internetových databázích článků z odborných periodik, jako je například JSTOR či EBSCO.



## 2 TEORIE GEOSTRATEGICKÝCH ŠKRTÍCÍCH BODŮ

V kontextu vzájemného soupeření států lze prostřednictvím podrobné analýzy přímých konfrontací vyzorovat vliv určitých geograficky výhodných pozic, jejíž ovládnutí dává jednomu z aktérů výhodu oproti svému rivalovi nebo více rivalům. Přímé důsledky vlivu obchodu s komoditami na prosperitu státu jsou již dlouho známy, takže lze identifikovat, definovat, vymezit a implementovat základní pravidla, která vytvářejí, koordinují, koncentrují a distribuují blahobyt ve státní ekonomice. V této souvislosti nabyly geostrategické škrťící body formu obchodních cest představujících hnací motor geopolitických vztahů mezi státy (Palá 2018: 253). Konkrétně se jedná o zúžené oblasti (úžiny, průlivy, průplavy), jimiž probíhají důležité námořní dopravní a komunikační cesty (Waisová a kol. 2007: 71). Na světě je využíváno více než 100 mezinárodních úžin, které jsou široké 6 až 24 mil. Důležitost ovládnutí těchto cest za cílem získat dominantní postavení v námořním obchodu si uvědomoval již S. Walter Raleigh, jeho vrstevníci i následovníci. Díky těmto znalostem se jim podařilo vytvořit obchodní impérium, které bylo vybudováno a kontrolováno Britským královským námořnictvem prostřednictvím komunikačních linií spojujících Anglii, její kolonie a obchodní partnery (Peele 1997: 61).

V geostrategickém kontextu, kdy je pro aktéry důležité disponovat schopností identifikovat zranitelné prvky protivníka, škrťící bod můžeme definovat jako geografickou oblast se strategicko-vojenským významem, jejíž držení umožňuje kontrolu nad komunikačními cestami jakéhokoli charakteru v rámci významného regionu. Aktér, který má přístup ke geostrategickému škrťícímu bodu a je schopen zabránit jeho využívání jinými aktéry, má výhodu, kterou lze použít k vylepšení svého politického postavení v mezinárodním společenství či k dosažení svých národních zájmů. Strategické možnosti nepřátelských vojenských jednotek jsou díky charakteru těchto bodů značně omezené. Zároveň se majitel vystavuje širokému spektru hrozeb. Ovládnutí škrťících bodů tedy představuje současně výhodné mocenské postavení i geopolitickou zranitelnost (Palá 2018: 253-254).

Pro 21. století je charakteristická stále větší závislost států na energetických zdrojích. Světová ekonomika stále závisí na ropě jako hlavním energetickém zdroji a v geopolitice tohoto století dominuje boj o zajištění strategických surovin. Za těchto podmínek představuje námořní přeprava ropy přes klíčové škrťící body jeden ze strategicky nejdůležitějších distribučních koridorů. Zajištění stability těchto škrťícího bodu je proto nezbytné pro mezinárodní bezpečnost. Případná jejich blokáda, a to i dočasná, může vést k podstatnému zvýšení celkových nákladů na zajištění energetických zdrojů. Bez dostatečného zabezpečení škrťících bodů jsou ropné tankery a další plavidla zranitelná vůči pirátství, teroristickým útokům a politickým nepokojům ve formě válek nebo nepřátelských akcí. Určité riziko také představují dopravní nehody, které mohou v případě tankerů vést ke katastrofálním únikům ropy (Avram 2012: 69-70).

Geostrategický škrťící bod je stále běžnějším pojmem, který je řazen do oblasti geostrategie či geopolitiky. Aby byl daný bod na základě své geografické pozice považován za škrťící bod, je třeba vzít v úvahu řadu charakteristik (Palá 2018: 254). První z nich jsou fyzické znaky. Dle těchto znaků je doprava v geostrategickém škrťícím bodě nucena ke konvergenci a je zde omezena její kapacita prostřednictvím fyzických překážek. Může se jednat například o hloubku, šířku nebo celkovou splavnost. Škrťící bod má tedy omezenou fyzickou kapacitu pro přizpůsobení se námořnímu oběhu. Další charakteristikou je stupeň jeho používání. Strategická hodnota bodu je úměrná jeho úrovni využití a dostupnosti alternativ. Fyzické znaky představují omezení pro oběh (Rodrigue 2004: 3-4). Geostrategický bod lze označit jako geografickou oblast se strategickými náhodnými fyzickými vlastnostmi v blízkosti nebo dokonce v oblasti s vysokým provozem. Další ze základních charakteristik je jeho dostupnost. V té jsou zahrnuty jak fyzické, tak i právní aspekty. Jelikož jsou tyto body vnímány jako zranitelné musí být nastavena určitá úroveň ochrany a regulace provozu s cílem zajistit jejich trvalou přístupnost. Za tímto účelem jsou uzavírány dohody upravující možnosti jeho používání i postup při případném sporu či napadení strategického bodu. Příkladem může být konvence z Montreux

z roku 1936, která dnes upravuje průlivy Bospor a Dardanely (Palá 2018: 254). V geostrategických škrťících bodech může být vybíráno mýtné, a to také tehdy, pokud bod spadá pod přesně definovanou jurisdikci, která spravuje přístupové infrastruktury (Rodrigue 2004: 4).

## **2.1 Dělení škrťících bodů dle Dragoșe Ionuța Paly**

Tento autor rozlišuje i škrťící body, které se přímo netýkají námořní dopravy. Lze je podle něj dělit v závislosti na dopadu, který mají na ekonomiku a globální geopolitiku do tří kategorií. Do první z nich řadí geostrategické škrťící body zásadního významu, které svou povahou mohou způsobit destabilizaci geopolitických struktur světa. Do druhé kategorie zařazuje geostrategické škrťící body regionálního významu. Tyto geografické oblasti představují geopolitický klíč pro daný region a zajišťují nad ním kontrolu. Třetí kategorii dle Paly představují místa s maximálním lokálním dopadem, která mohou tvořit jeden ze základních kamenů v geostrategické stavbě mnohem většího měřítka tzv. body třetího významu (Palá 2018: 254).

Autor také bere v úvahu dělení na základě lidského příspěvku při vytváření škrťících bodů. Zde rozlišuje dva druhy, a sice přírodní, a antropické. První jmenované definuje jako ty, na jejichž vzniku se člověk nepodílel. Jedná se o přírodní geologické útvary důležité pro vojenskou strategii i dopravu. Jako příklad autor uvádí průplavy a úžiny. Druhé jmenované postavil člověk na podporu vojenského či ekonomického úsilí. Zde je uvedena jako příklad turecká vojenská základna Incirlik a kazašský kosmodrom Bajkonur.

Dále se Palá zaměřuje na rozřazení geostrategických škrťících bodů v závislosti na jejich využití ve vojenské sféře. Pozemní geostrategické škrťící body jsou zastoupeny zeměpisnými oblastmi na pevnině, ve kterých je prováděna vojenská kontrola prostřednictvím pozemních a vzdušných sil. Mezi ně autor řadí zálivy, zátoky, poloostrovy a průsmyky. V případě námořních geostrategických škrťících bodů se jedná o geografické oblasti zaplavené vodou, na nichž je hlavním

aktérem námořní moc. Jsou ohraničeny geologickými útvary, které omezují přístup do oblastí, jež spojují. Jako příklady zde autor zmiňuje průlivy, kanály, bezpečné přepravní trasy a ústí řek (Palá 2018: 254).

Na základě geografické relevance škrťících bodů v čase autor rozlišuje dvě kategorie. První z nich jsou geostrategické body trvalého významu. To jsou ty zeměpisné oblasti, v nichž běh času nemá vliv na geostrategickou pozici bodu. Jejich význam není ovlivněn ani vojenským a technologickým pokrokem. Mezi ně autor řadí Gibraltarský průliv, který je vstupní branou do Středozemního moře a Atlantského oceánu, Panamský průplav, který působí jako zkratka mezi Tichým oceánem a Atlantským oceánem, Havajské ostrovy, které působí jako „zastavení“ nebo pivot námořních sil. Druhou kategorií dle Paly tvoří geostrategické body dočasného významu. Ty nabývají na relevanci pouze v rámci válečných operací a jejich dobytí je jen mezistupněm pro naplnění makro strategického cíle. Jako příklad autor považuje město Stalingrad, které za druhé světové války plnilo roli geostrategického bodu, který nabízelo přístup k řece Volze, severnímu Rusku a Černému moři (Palá 2018: 255).

## **2.2 Alfréd Thayer Mahan a koncept škrťícího bodu**

Zásadní vliv na vývoj konceptu škrťících bodů měl americký geostrateg, vědec, historik a spisovatel, admirál Alfréd Thayer Mahan (1840-1914). Podstatou Mahanovy teorie bylo, že aktér může být silný, pouze pokud má prostředky na kontrolu a ochranu moří před jakoukoli hrozbou. Budování silného námořnictva bylo podle něj jediným způsobem, jak tohoto strategického cíle dosáhnout. Mahan rozlišoval dva druhy mocností. Ty, jejichž komunikace je vedena po zemi, a ty, které jsou závislé na moři (Peele 1997: 61-63). Námořní dopravě přikládal Mahan větší důležitost než té pozemní, jelikož má více výhod, neboť nabízí nezměrné množství cest a přístup ke všem pobřežním státům. Zároveň zámořský obchod tvoří rozhodující zdroj bohatství národů. Území na pevnině jsou podstatné pouze ve funkci výchozích bodů mořských cest. (Chovanec 2006: 4). Mahan charakterizoval moře jako prostor, kde má člověk (loď a pokud je vyslaná státem,

tak vlastně stát) možnost svobodného pohybu libovolnými směry, ale kde zároveň existují body, jejichž poloha je strategicky natolik důležitá, že umožňují kontrolu onoho svobodného pohybu. Fyzická geografie Země vytváří plavební koridory, kudy obchod musí procházet. Dále tvrdil, že se Velká Británie stala první světovou velmocí právě díky schopnosti rozpoznat a ovládnout trasy evropského obchodu.

Pokud by měl stát neustále provádět kontrolu všech komunikačních a dopravních cest, příliš by tato činnost vyčerpávala jeho lidské i materiální zdroje a stát by přišel o většinu, pokud ne veškeré zisky z obchodu. Mahan proto navrhl, aby stát povolal pouze malé jednotky dobře vycvičených vojáků, které by střežily dané strategické body těchto komunikačních cest. Kontrola těchto strategických pozic, které nazýval škrtícími body nevyhnutelně povede k vojenské a ekonomické dominanci státu (Romancov 2007: 437–438).

Také se mu podařilo rozlišit tři prvky klíčové pro politiku pobřežních států. Jednalo se o výrobu (průmysl) s nutností výměny produktů, lodní dopravu, díky které výměna probíhá a kolonie usnadňující a rozšiřující provoz námořní dopravy a které mají tendenci ji chránit. Mahanovy myšlenky ovlivněny imperialismem 19. století korespondují s jeho přesvědčením, že USA musí vyvinout strategii, která by jim umožnila konkurovat evropským mocnostem, a to zejména v prvních dvou prvcích, pokud ne ve třetím. Obecně je známo, že Mahanova doporučení vytvořená na základě historických, strategických a geografických analýz byla zodpovědná za to, že se USA spoléhaly na silné námořnictvo, které tlačilo zemi do rozšiřování jejího geopolitického dosahu (Peele 1997: 61–63). Rozrůstající se americké námořní flotile se podařilo ovládnout Antily (zejména Haiti a Kubu), Havajské ostrovy a Filipíny. Zároveň se jí podařilo ozbrojenou silou podpořit expanzi amerického kapitálu na území Číny (Chovanec 2006: 4). Strategie založená na jeho koncepci kontroly námořních komunikačních linií a jeho myšlenky o námořní moci přímo ovlivnily vítězství spojenců ve druhé světové válce. Útoky ponorek a těžební operace zničily japonskou obchodní flotilu a postupně zastavily dodávky potravin, ropy a surovin nezbytné pro udržení válečné iniciativy.

Své znalosti Mahan sepsal do několika knih, *The Influence of Sea Power Upon History, 1660-1783* (1890), *The Influence of Sea Power upon the French Revolution and Empire 1793-1812* (1892) nebo *The Interest of America in Sea Power, Present and Future* (1897). Svým dílem rozproudil Mahan debatu o zahraničněpolitických a geopolitických otázkách. Do uvažování amerických vlád se tak postupně dostaly geostrategické pohledy využívající při hledání odpovědí především geopolitickou analýzu (Chovanec 2006: 5).

### **2.3 Hormuzský průliv**

Dle Palou identifikovaných geostrategických kritérií se jedná o přírodní, námořní geostrategický škrťací bod trvalého významu. Řadí se mezi body zásadního významu s vysokým stupněm využití, a to díky své nenahraditelné pozici v oblasti transportu ropy. Denně se průplavem proplaví kolem 17 milionů barelů. V roce 2018 tudy proplulo 30 % světové ropné produkce a dalších kapalin přepravovaných prostřednictvím námořní dopravy (McCarthy 2019).

Z důvodu enormního vytížení průplavu, které zvyšuje riziko kolizí, byl v úžině spuštěn systém řízení loďní dopravy *Traffic Separation Schemes* (TSS). V rámci tohoto systému byl zaveden rychlostní limit plavby a vznikly dva přepravní pruhy pro velká plavidla. Tyto koridory jsou široké 3,2 km a mezi nimi se nachází 3,2 km široká nárazníková zóna. Jeden pruh je veden ománskými teritoriálními vodami, druhý okolo ostrovů Malý Tunb, Velký Tunb a Farur, které patří Íránu (Asgar 2012: 11-12).

Hormuzský průliv představuje jediné spojení mezi Perským zálivem, Arabským mořem a Indickým oceánem. Celá úžina je dlouhá pouhých 150 km a měří na šířku 54 km, což je o 20 kilometrů víc než nejužší místo Lamanšského průlivu mezi Velkou Británií a Francií (iROZHLAS 2019). Průplav je situován mezi Íránem a Ománským sultanátem se silnými vazbami na USA. Tyto země mezi sebou sdílejí teritoriální práva týkající se vod průplavu. Írán díky tomu získává možnost ovlivňovat světovou ekonomiku (Avram 2012: 71).

O ovládnutí této úžiny se snažily velké mocnosti po staletí. Portugalcům se v roce 1515 jako prvním kolonizátorům podařilo ovládnout město Hormuz a díky tomu získat kontrolu nad regionem. Jejich nadvláda trvala dalších téměř sto let. Do vývoje této oblasti se také promítala pozdější anglo-nizozemská a anglo-francouzská koloniální rivalita. Avšak vítěznou mocností těchto rozepří se stala Velká Británie. Britská hegemonie v oblasti trvala až do začátku dvacátého století. Pro region se pak stala klíčovým obdobím éra studené války, kdy se průplav stal jedním z předmětů soupeření mezi USA a Sovětský svazem. Nyní ve 21. století zde USA stále dominují, ale musí se potýkat s ohrožením ze strany Íránu a narůstajícím čínským zájmem o kontrolu oblasti (Wen 2010: 3).

Hrozbu uzavřením tohoto strategického škrťícího bodu je využívá velmi často, zejména k vyostření už tak napjatých vztahů Íránu s USA. Například v 90. letech vedly k hrozbám spory mezi Íránem a Spojenými arabskými emiráty o kontrolu nad několika malými ostrovy v oblasti průlivu (Briney 2020). V hrozby také vyústilo rozhodnutí Trumpovy administrativy v květnu 2018 odstoupit od íránské jaderné dohody, která měla zajišťovat omezení íránského jaderného programu a následné zavedení amerických sankcí vůči Íránu. Největší napětí v regionu však zavládlo už podstatně dříve: v 80. letech se Hormuzský průliv proměnil v dějiště konfliktu v rámci íránsko-irácké války. Každá strana se v takzvané „tankerové válce“ pokoušela potopit ropné tankery protivníka (Weitz 2020). USA zde intervenovaly za cílem zajistit svobodu pohybu mezinárodní lodní dopravy v Perském zálivu (Haynes 2019). Aby se zabránilo cílenému potápění kuvajtských ropných tankerů, byla tato plavidla evidována v rámci amerického lodního registru, což mělo za cíl zmást nepřítel. Přestože ropa průplavem nadále proudila, sazby za námořní pojištění pro plavidla provozovaná na úžině stouply až o 400 % (Weitz 2020).

Země jako Japonsko, Indie, Jižní Korea a Čína jsou na této energetické cestě silně závislé. Téměř 85 % barelů ropy putujících přes Hormuzský průliv je určeno pro trh těchto zemí. Pokud by byl průliv uzavřen, vážně by to ovlivnilo světové ekonomiky, protože by byly nuceny využívat delší a dražší alternativní trasy

(Avram 2012: 71). Těchto alternativ však není mnoho, většina se nachází mimo provoz, a to kvůli válečným konfliktům, zneužívání tras nebo politickým neshodám. Jedná se například o trans-arabský plynovod (TAPLINE) nebo strategický ropovod mezi Irákem a Tureckem. Pouze Saúdská Arábie a Spojené arabské emiráty (SAE) v současné době disponují ropovody, které mohou dodávat ropu mimo Perský záliv a mají dodatečnou kapacitu potrubí, aby dopravily srovnatelné množství ropy, jaké se denně plaví Hormuzským průlivem. V případě Saúdská Arábie jde o 746 km dlouhý plynovod známý také jako plynovod East-West s celkovou kapacitou 4,8 milionu barelů ropy za den. Spojené arabské emiráty dokončují ropovod Abu Dhabi o kapacitě 1,5 milionu barelů za den (The U.S. Energy Information Administration 2017).

## **2.4 Suezský průplav**

Dle Palou identifikovaných geostrategických kritérií jde o antropický, námořní geostrategický škrtící bod. Stejně jako Hormuzský průplav může způsobit destabilizaci geopolitických struktur světa, což ho řadí mezi body zásadního významu. Také je považován za bod s vysokým stupněm využití a trvalým významem.

Jedná se o velmi významný kanál využívaný zejména k přepravě ropy mezi výrobními zdroji a trhy. Proudí tedy společně s přilehlým ropovodem SUMED zboží v hodnotě jedné devítiny celosvětového námořního obchodu s ropou (The U.S. Energy Information Administration 2017). Proto má nesmírný vliv na světovou ekonomiku. Navíc slouží jako koridor pro přesun ozbrojených sil ze Středozemního moře do Rudého moře (Ahmed, Khan, Sajjad, Ahmed 2018: 113-114). Díky svému strategickému umístění představuje zkratku o stovky či tisíce kilometrů tranzitní vzdálenosti mezi Evropou a zeměmi ležícími kolem Indického a západního Tichého oceánu (Hoskins 1943: 373). Avšak v důsledku globálního oteplování se pozvolna zpřístupňuje trasa vedoucí Severním mořem. Pokud tento trend v budoucnu přetrvá, bude znamenat přesměrování části námořní dopravy ze Suezského průplavu. Trasa vedoucí Severním mořem je totiž o 6400 km kratší.



Další hrozbou pro geostrategický význam tohoto kanálu je izraelsko-čínský projekt spočívající ve stavbě železnice přes poušť Negev (Palá 2018: 257).

Suezský průplav je vybudován na severojižní trajektorii a spojuje městský přístav Port Said ve Středozemním moři s městem Suez. Do poslední přestavby kanálu, která byla dokončena v roce 2015, jeho délka činila 162 km. V současné době průplav měří 193 km a má minimální šířku 205–225 m a minimální hloubku 23–24 m (Palá 2018: 256). To jsou kritéria, která neumožňují využití kanálu ropným supertankerům tříd VLCC a ULCC, jež pro plavbu potřebují minimální hloubku 28 a 35 metrů (Waisová a kol. 2007: 73).

Průplav postavila společnost Compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez, jejímž zakladatelem a hlavním promotérem byl Francouz Ferdinand de Lesseps (Hoskins 1943: 376). Akcie společnosti vlastnila egyptská vláda a francouzští investoři. V roce 1875 egyptský podíl odkoupila vláda Velké Británie. Tato společnost získala koncesi na 99 let provozu kanálu, poté měla být jeho správa předána egyptské vládě (Smith, Fisher: 2019). Kanál zůstal pod kontrolou těchto dvou mocností, dokud ho v roce 1859, tedy 13 let před vypršením koncese, egyptský prezident Gamál Násir neznárodnil. Od té doby je provozován společností Suez Canal Authority (Suez Canal Authority: 2019).

Stavba začala v roce 1859 a trvala deset místo původně plánovaných šesti let. Podíl na zpoždění nesly nepříznivé klimatické podmínky, dále epidemie cholery, která v místě vypukla v roce 1865 a z počátku i primitivní technologie využívaná při stavbě. Průplav byl otevřen 7. prosince 1868 (Smith, Fisher: 2019).

Suezský průplav byl postaven za účelem rozvoje mezinárodního obchodu. Nicméně jeho právní postavení nebylo z počátku dobře definováno, proto byla zástupci Velké Británie, Francie, Německa, Rakouska-Uherska, Itálie, Ruska, Španělska, Turecka a Nizozemska v roce 1888 vypracována a následně ratifikována mezinárodní úmluva známá jako Konstantinopolská konvence. Ačkoli tato smlouva nestanovila neutralizaci ani internacionalizaci v obvyklém smyslu těchto pojmů, poskytla kanálu mezinárodní status, který je s určitými

úpravami platný dodnes. Podle úmluvy je průplav prohlášen za otevřený všem plavidlům, ať už obchodním nebo vojenským, v období války stejně jako v době míru. Kanál nesmí být blokován a na jeho území jsou zakázány vojenské intervence. Podél průplavu není povolena výstavba trvalého opevnění. Další ustanovení definovaly předpisy pro použití kanálu v době války. V případě nebezpečí měla egyptská vláda přijmout nezbytná opatření (Hoskins 1943: 376).

Během let nebyla pravidla konvence vždy dodržována. Například v letech 1935-36 bylo použití průplavu zakázáno italským plavidlům, a to kvůli italské invazi do Etiopie (Palá 2018: 256). Průplav byl také dvakrát uzavřen. Poprvé se tak stalo v roce 1956 po britsko-francouzsko-izraelské invazi do Egypta, což byla invaze motivovaná především egyptským znárodněním průplavu. K opětovnému otevření došlo v roce 1957.

Znovu byl Suezský průplav uzavřen během června 1967 v důsledku Arabsko-izraelské války. Kanál se stal dějištěm mnoha bojů mezi Egyptem a Izraelem a po několik let tvořil dělící linii mezi oběma armádami. Blokáda trvala až do roku 1975, kdy Egypt a Izrael podepsaly mírovou smlouvu (Suez Canal Authority: 2019).

## **2.5 Průliv Bab al-Mandab**

Dle Palou identifikovaných geostrategických kritérií se jedná o přírodní, námořní geostrategický škrťící bod. Díky jeho pozici jím musí procházet většina námořní dopravy, která proudí přes Suezský průplav, proto se také řadí mezi body zásadního významu s vysokým stupněm využití a trvalým významem.

Průplav Bab Al-Mandab situovaný mezi Jemenem a Džibutskem spojuje Rudé moře s Adenským zálivem v Indickém oceánu. Co se týče dodávek ropy, jde o čtvrtý nejdůležitější geostrategický škrťící bod na světě. V roce 2016 se průlivem přepravilo téměř 4,8 milionu barelů denně. Dodávky směřují zejména na evropské, americké a asijské trhy (The U.S. Energy Information Administration 2017: 11). Každý rok tudy propluje cca 21 000 komerčních plavidel. Potenciální uzavření

tohoto průlivu by donutilo všechny lodě putující z Asie do Evropy cestovat alternativní trasou kolem mysu Dobré naděje v jižní Africe. To by vedlo k delším přepravním dobám a vyšším cenám ropy (Avram 2012: 72).

Úžina je 32 km široká a tvoří ji dva plavební kanály. Mezi nimi se nachází jako přirozená dělicí linie jemenský ostrov Perim. Západní kanál je širší než ten východní. Na šířku měří 26 km, zatímco východní jen 3 km (The Editors of Encyclopaedia Britannica 2006). Vzhledem k malé šířce a nedostatečné hloubce východního kanálu proplouvá většina lodí západním kanálem.

Spory o kontrolu úžiny Bab-Al-Mandab a Rudého moře jsou součástí většího regionálního konfliktu. Na jedné straně zde stojí Írán a jeho šíitští spojenci, na straně druhé pak Saúdská Arábie, SAE, Egypt a jejich sunniští spojenci. Drobné námořní incidenty mezi íránskými a saúdskými nebo egyptskými plavidly jsou u pobřeží Jemenu nedaleko průplavu Bab al-Mandeb stále častější (Gresh 2017: 43). Nicméně největší ohrožení pro lodní dopravu a výzvu pro regionální a mezinárodní bezpečnost představuje rozšíření občanské války v Jemenu do oblasti průplavu. Hned na počátku občanského konfliktu se šíitské povstalecké skupině Hútíou a jejím spojencům z ozbrojených sil prezidenta Aliho Abdalláha Saleha podařilo získat kontrolu nad jemenskými přístavy a pobřežními oblastmi, přičemž nejdůležitějším z těchto záborů je průplav Bab-El-Mandeb. Hútiové podporováni Íránem údajně po pobřeží rozmístili pozemní miny a použili výbušné lodě a protiletadlové střely k úderům na americké a saúdské lodě (Aljamra 2019). Útoky na saúdské ropné tankery v roce 2018 donutily saudsko-arabskou vládu k dočasnému zastavení dodávek ropy přes Bab el-Mandeb (Blas 2018).

V posledních letech jsou nuceny Spojené státy, Severoatlantická aliance a Evropská unie v oblasti vést boj proti terorismu a pirátství. Průplav ohrožují aktivity Islámského státu a hnutí mladých bojovníků Aš-Šabáb, které operují v Somálsku, a dále Al-Káidy na Arabském poloostrově a Islámského státu, jenž je stále aktivní v jemenských centrálních a východních guberniích (Zaouaq 2018).

Kvůli těmto okolnostem disponují Spojené státy, Čína, Německo, Francie, Saudská Arábie, Japonsko, Itálie, Katar a Spojené arabské emiráty poblíž průplavu Bab al-Mandab nějakou formou vojenské kontroly regionu. Pro většinu z nich tvoří hlavní záchytný bod v rámci ochrany průlivu Džibutsko. Tato malá země se potýká s vysokou mírou korupce a nedostatkem demokratických principů. Například v roce 2016 si džibutský prezident Ismael Omar Guelleh pomohl ke čtvrtému pětiletému funkčnímu období poté, co parlament v roce 2010 pochybně zrušil ústavou stanovený limit, dle kterého může být prezident zvolen jen na dvě funkční období za sebou. Avšak v kontrastu s ostatními státy sousedícími s průlivem se Džibutsko jeví jako nejstabilnější. Proto se zde nachází jediná stálá americká vojenská základna v Africe Camp Lemonnier a základny Japonska, Francie a Číny. Dále tu operují jednotky Itálie a Německa (Coffey 2018).

V historii byl průliv blokován jen jednou. Stalo se tak v říjnu 1973 za Jomkipurské války, kdy se Arabové pokusili využít izraelské závislosti na dodávkách ropy proudících průlivem Bab Al-Mandab. Blokáda byla zrušena v prosinci 1973, aniž by se ji Izrael pokusil eliminovat. Operace se nakonec ukázala jako efektivní, protože do konce války byly izraelské zásoby ropy téměř vyčerpány (Remnek 1990: 20).

## 3 DŽIBUTSKO A JEHO REGIONÁLNÍ VÝZNAM

### 3.1 Profil země

Džibutsko je velmi malá, mladá země o rozloze 23 200 km<sup>2</sup>. Podobnou plochu zaujímá například Belgie nebo New Hampshire. Džibutsko je situováno v Rohu Afriky při průlivu Bab-al-Mandab spojujícím Rudé moře s Adenským zálivem v Indickém oceánu. Na kontinentě sdílí severní hranice s Eritreou, západní a jihozápadní s Etiopií a jižní se Somálskem (Brass 2008a: 524).

Geograficky má Džibutsko jedno z nejvíce nehostinných a neúrodných prostředí na planetě. Nenachází se zde prakticky žádná orná půda, žádný stálý zdroj pitné vody ani žádné významné nerostné zdroje. Průměrná denní teplota se tu pohybuje kolem 34 stupňů, přičemž v posledních letech v zemi panuje extrémní sucho. Roste tu jen velmi málo vegetace (Brass 2008a: 525). Navzdory těmto zjevným obtížím je Džibutsko schopno generovat relativně vysoké příjmy z jediného zdroje, a to ze své geostrategické polohy. Průliv Bab-al-Mandab je branou do Rudého moře, vedou jím důležité lodní koridory mezi Indickým oceánem a Středozezemním mořem. Džibutsko je z vojensko-strategického pohledu ideálně umístěno: jednak vedle Arabského poloostrova, a také na nejvýhodnější obchodní cestě s druhou nejlidnatější zemí afrického kontinentu, Etiopií. Úzké vazby s touto zemí posílí urychlení regionální hospodářské integrace (Styan 2013: 1).

Vláda Džibutské republiky spoléhá na geostrategickou polohu země jako na hlavní zdroj svých příjmů. Peníze do státní pokladny přicházejí především ze tří zdrojů. Prvním z nich je mezinárodní přístav v Džibutsku. Výnosy z provozu přístavu v kombinaci s druhým zdrojem příjmů - džibutsko-etioopskou železnicí - tvoří jednu třetinu HDP země. Posledním důležitým pramenem je nájemné ze zahraničních vojenských základen, zejména francouzských a amerických. Obě země platí ročně 36 a 63 milionů dolarů. Navíc Džibutsku poskytují značnou bilaterální pomoc zaměřenou na boj proti endemické chudobě (Brass 2008a: 525). Džibutská ekonomika se však začíná čím dál více orientovat na dalšího z velkých

aktérů se zájmem o výhody vyplývající z geostrategické polohy země, Čínskou lidovou republiku. Ta v Džibutsku financuje projekty v oblasti infrastruktury, tedy stavby přístavních zařízení, klíčové železnice propojující Džibutsko s Etiopií a potrubí pro zásobování země pitnou vodou, taktéž vedoucí z Etiopie. Čína Džibutsku poskytuje půjčky, které mají mnohdy velice pochybné podmínky. Dle odhadu bývalého velitele amerických jednotek AFRICOM, generála Thomase D. Waldhausera, dlužilo Džibutsko Číně na začátku roku 2018 nejméně 1,2 miliardy dolarů (Blanchard, Collins 2019). V roce 2018 státní dluh zejména díky půjčkám poskytnutým Čínou narostl na 158 % hrubého národního produktu. Přitom ještě v roce 2013 činil pouze 135 % hrubého národního produktu (USAID 2018).

Džibutsko ekonomicky roste. Úroveň HDP se v roce 2018 dostala na 2,956 miliardy dolarů, přičemž ještě v roce 1985 byla jen na 340,9 milionech dolarů (The World Bank Group 2019a). I přes tento pozitivní vývoj ale země stále čelí velkým problémům. V první řadě se jedná o vysokou míru chudoby a nezaměstnanosti. Celých 40,2 % obyvatel země žije z příjmů nepřesahujícím 3, 20 dolarů denně (USAID 2018). Dalším problémem je orientace státu jen na jeden zdroj příjmu, která má za následek jeho větší náchylnost k možným hospodářským a environmentálním šokům (African Development Bank Group 2016: iv). Zlepšení situace brání několik faktorů. Za prvé: přítomní cizinci z velkých francouzských a amerických komunit, kteří jsou ochotni a schopni platit za zboží a služby mnohem vyšší ceny než místní obyvatelé, díky čemuž se vytváří „falešná ekonomika“. Za druhé: vysoké náklady nutné pro dovoz téměř všech potravin a fosilního paliva, klíčového pro výrobu elektřiny. V rámci zjednodušení mezinárodních obchodů byl džibutský frank po získání nezávislosti navázán na americký dolar s uměle nastavenou výší sazby. Tento pevný směnný kurz vážně poškozují schopnost chudých výrobců vyvážet jejich produkty, protože jsou kvůli němu předražené, a to jak v regionálním, tak i v celosvětovém měřítku. Současně by však devalvace měny znamenala velký problém pro obyvatele chudých měst a příjemce remitencí. Ti si stěžít mohou dovolit základní produkty i při současných

cenách (Brass 2008b: 3). To vše potvrzuje Index lidského rozvoje (HDI), který je zde poměrně nízký, v roce 2019 se zastavil na hodnotě 0,495, což řadí Džibutsko na 171. místo ze 187 zemí (HDR 2020).

Džibutskými úředními jazyky jsou francouzština a arabština, ale velmi běžně se tu mluví také jazyky dvou největších etnik Isso-Somálců a Afarů, tedy somálštinou a afarštinou. Většina populace (98 %) se hlásí k sunnitskému islámu (Schraeder, Cutbill 2019). Jedná se o velmi urbanizovanou zemi. Ve městech žije 78 % z celkového počtu obyvatel a jejich množství se trvale zvyšuje (USAID 2020). Nárůst populace je dlouhodobým trendem v celé zemi. V roce 1960 čítala džibutská populace jen 83 636 lidí. Při posledním sčítání v roce 2018 se počet zastavil na 958 920 obyvatelích, což je jedenáctkrát více než tomu bylo v roce 1960 (The World Bank Group 2019c). Za takový nárůst země vděčí své relativní stabilitě v porovnání se sousedními státy. Základy nutné pro vybudování takové míry stability byly položeny již za francouzské koloniální nadvlády. Francouzští kolonialisté na rozdíl od těch italských v sousední Eritree totiž neměli zájem využít Džibutsko jako opěrný bod při dobývání Etiopie, nýbrž se rozhodli určit pro zemi zcela jinou, konstruktivnější funkci. Chtěli z Džibutska vytvořit pobřežní entrepôt určený k obchodování s vnitrozemskými částmi regionu. Tento záměr významně podpořili výstavbou železnice z Džibutska do Addis Abeby dokončené v roce 1916. Uzavření eritrejských přístavů včetně Massawy a Assabu s nimiž Etiopie hojně obchodovala zejména mezi lety 1952–1998 z důvodu vypuknutí eritrejsko-etiopejské války v roce 1998 se džibutská železnice stala pro Etiopii jedinou klíčovou přístupovou trasou k moři. Skutečnost, že Džibutsko bylo a je zaměřeno v podstatě jen na obchod a nikoli na získávání teritorií, napomohla k izolaci země od konfliktů postihujících region afrického rohu (Clapham2017: 171).

Jsou zde ale další tři faktory, které zajišťovaly a zajišťují mimořádnou úroveň stability země. První a nejzřetelnější z nich je francouzská bezpečnostní záruka, která byla zajištěna nejen smlouvou, ale i nepřetržitou přítomností francouzských ozbrojených sil v zemi. Platnost záruky neskončila ani po dosažení nezávislosti Džibutska. Udržování bezpečnosti země je relativně snadné, protože

stát není vystaven žádné významné hrozbě útoku. Džibutsko sice představuje jeden z pěti cípů hvězdy na somálské vlajce, které symbolizují pět teritorií (Džibutsko, Somálsko, Somaliland a Somálci obývané části Etiopie a Keni), ale žádný pokus somálských nacionalistů o sjednocení do jediného státu nemůže uspět, aniž by nejprve dosáhl absolutního vítězství nad Etiopií. Pokud jde o somálskou klanovou politiku, Džibutsko poskytuje klanu Isso-Somálců de facto vlastní stát a nedává mu žádnou motivaci k participaci na sjednocení somálského státu, kterému by nevyhnutelně dominovala větší uskupení. Ani třetí soused Džibutska, Eritrea, nedokáže ohrozit stabilitu země jako celku, i když mezi zeměmi došlo k hraničním sporům, které eskalovaly v roce 1996 ve vojenskou konfrontaci (Clapham 2017: 171-172).

Druhým faktorem je, že jako městský stát má Džibutsko demografickou strukturu velmi odlišnou od struktury obyvatelstva zbytku regionu. Neexistuje zde žádná pastevecká populace, která by mohla svrhnout režim sídlící v hlavním městě, jak se to stalo v Mogadišu v roce 1991. Totéž by se také mohlo stát v Somalilandu v případě zhroucení politického paktu, který zde udržuje stabilitu. Jedinou menšinu představující největší potenciální hrozbu tvoří příslušníci kmene Afarů, ale stát je evidentně kontrolován klanem Isso-Somálců (Clapham 2017: 171-172).

Posledním a současně absolutně klíčovým faktorem je to, že se Džibutsko nachází ve stínu svého obřího souseda, Etiopie, jejíž vlastní bezpečnost závisí na udržení džibutské stability. Tato země si na rozdíl od svého postoje k otázce Eritrey nikdy nečinila nárok na přidružení Džibutska ke svému vlastnímu území. I když jsou tak etiopské zájmy v přístavu značné, jakýkoli otřes s tendencí ohrozit entrepôt by podněcoval etiopskou armádu k intervenci. Tento fakt sám o sobě představuje hlavní odrazující nástroj pro potencionálního agresora (Clapham 2017: 172).

Podle žebříčku organizace Fund for peace, jež každoročně provádí analýzu 178 států za účelem zjištění jejich náchylnosti k rozpadu nebo již stupně rozpadu (Fragile state index), se Džibutsko nachází na 43 místě. Ostatní země regionu jsou



na tom o poznání hůře. Etiopie drží 23 pozici, Eritrea je 17., Somálsko druhé a Jemen kvůli přetrvávající občanské válce první (Fund for peace 2019).

Džibutská republika slouží také jako zastávka nebo i cílová destinace pro migranty a žadatele o azyl. Tisíce ekonomických migrantů průběžně tajně cestují do Džibutska a nelegálně zde získávají práci. Většina procházejících uprchlíků míří do států Perského zálivu a dále. Každý rok cestuje přes Džibutsko, především do přístavu Obock, asi sto tisíc lidí. Jedná se hlavně o Etiopany a Somálce, jejichž cílem je pokus o nebezpečné přeplutí průlivu Bab Al-Mandab směrem do Jemenu. Opačným směrem míří Jemenci, a to kvůli eskalaci probíhající občanské války. Od března 2015 do srpna 2017 jich dorazilo téměř 20 000. Avšak namísto hledání azylu v jednom ze tří džibutských uprchlických táborů zůstávají povětšinou neregistrováni. Džibutsko eviduje v těchto táborech uprchlíky a žadatele o azyl převážně ze Somálska a v menších počtech z Etiopie a Eritrey. Džibutská zařízení pro uprchlíky fungují již přes 20 let, a to i přes nedostatek pitné vody a potravin (Central Intelligence Agency 2020).

### **3.2 Politický režim**

V letech po dosažení nezávislosti bylo Džibutsko stejně jako mnoho dalších afrických zemí pod nadvládou jedné strany. Jednalo se o Lidové shromáždění pro pokrok (RPP) řízené kmenem Issů (Metelis, Matti 2013: 8). Touto formací byl prvním prezidentem zvolen Hassan Gouled Aptidon, který funkci zastával od roku 1982 po dobu 22 let (Styan 2013: 3). Ke změnám vedla až občanská válka vyvolaná během roku 1991 utlačovanou afarskou menšinou, jež se seskupila ve frontě pro obnovu jednoty a demokracie (FRUD). V roce 1992 byla schválena nová ústava zaručující decentralizaci země, svobodný tisk a lidská práva. Rovněž byl na základě tohoto dokumentu zaveden systém více stran, jenž umožnil registraci čtyř politických uskupení (Metelis, Matti 2013: 8). Ústava prošla hladce celostátním referendem, a to i přesto, že s ní byli Afarové nespokojeni. Hlavním důvodem jejich pobouření byl fakt, že na vytvoření ústavy participovala pouze vláda, jejíž cílem byla pokračující centralizace moci. Hlasy odpůrců tvrdily, že

přijaté změny slouží jen jako zástěrka pro upevňování centralizace (Brass 2008b: 5). Některé frakce FRUD bojovaly až do roku 2001. Občanská válka definitivně skončila až po podepsání dohody, podle které měla být zajištěna transparentnost voleb prostřednictvím nezávislé volební komise, rozšířen počet legálních politických stran a decentralizována státní správa do pěti „autonomních“ regionů (Schermerhorn 2005: 52). Ve skutečnosti však k decentralizaci nedošlo. Přesto, že se v dubnu 2006 konaly první volby do regionálních rad, jsou tyto orgány stále nefunkční. Centrální vláda totiž dosud nepřevedla finanční prostředky potřebné k jejich činnosti. Místní samospráva je tedy stále v rukou vládou pověřeného okresního komisaře (Brass 2008a: 530).

Džibutsko je označováno za prezidentskou republiku, ale i přes konání pravidelných prezidentských a parlamentních voleb má k demokratickému státu daleko. RPP a její koaliční spojenci řídí vládu po celou dobu nezávislosti země. Vyhrávají nejen všechny prezidentské volby, ale také obsazují všechna křesla v 65členném národním shromáždění ve všech konaných parlamentních volbách až do roku 2013. V tomto roce se opozici povedlo získat 10 mandátů (Brass 2008a: 530). Vláda využívá k udržení svého dominantního postavení celou řadu autoritářských prostředků. Pokud se chtějí opoziční strany ucházet o místa v národním shromáždění, musí být schválena vládou. Úřady tak některým opozičním formacím brání v kandidatuře. Například Republikánská aliance pro rozvoj (ARD) ztratila legitimitu v srpnu 2018 údajně kvůli personálním změnám ve svém vedení (Freedom house 2019). Opoziční strany byly do roku 2013 znevýhodněny také díky džibutskému volebnímu systému založenému na bázi „vítěz bere vše“. V roce 2003 získali opoziční kandidáti v parlamentních volbách přibližně 45 procent hlasů. Celkově však stávající koalice získala většinu, a tak se do národního shromáždění nedostal ani jeden zástupce opozice (Schermerhorn 2005: 52). Ani po opuštění tohoto neférového volebního systému se konkurenceschopnost opozice nijak nelepší. Její vůdci či příznivci jsou často zatýkáni či jinak obtěžováni. Situaci ještě zhoršuje fakt, že stát vlastní všechna dominantní média (rozhlas, televizní stanice). Vláda svá média přísně kontroluje,

proto nemohou sloužit jako fórum. Opoziční tisk čelí neustálým vládním represím ve formě obtěžování, zabavování zařízení, zabavování výtisků novin z novinových stánků a opakovanému neoprávněnému zatýkání opozičních novinářů. Někteří opoziční novináři se kvůli obavám z represí uchylují k autocenzuře (Brass 2008a: 532).

V Džibutsku existuje jen velmi malá odpovědnost státu vůči občanům. Vláda zde nemusí brát na vědomí veřejné mínění. Tento stav umožňuje fakt, že osoby ovládající státní aparát nejsou závislé na příjmech z daní, ale na přílivu kapitálu od vnějších aktérů se zájmy v regionu (Brass 2008a: 529).

Největší výkonnou mocí v Džibutsku disponuje prezident se svou kanceláří. Ten prostřednictvím jednostranného prezidentského nařízení vytváří mnoho džibutských zákonů, čímž určuje politický směr státu (Brass 2008a: 529). Ostatní vládní sektory mají jen zanedbatelný vliv: národní shromáždění zasedá pouze dva měsíce v roce a během této doby působí především jako orgán ratifikující rozhodnutí prezidenta. Zákonodárci nemohou rozporovat státní rozpočet, ani prezidentská rozhodnutí (Metelis, Matti 2013: 12). I soudní systém je závislý na prezidentovi. Soudce Nejvyššího soudu společně se členy soudní rady jmenuje sám prezident. Radě tak dominují jím a jeho stranou navrnutí kandidáti. Prezident a parlamentní většina rovněž rozhodují o složení ústavní rady (Freedom house 2019). Prezidentské volby se v Džibutsku konají každých 5 let. V roce 1999 odstoupil prezident Aptidon a nahradil jej jeho synovec Ismail Omar Guelleh, jehož hlavním volebním rivalem byl Moussa Ahmed Idriss zastupující Sjedenou opoziční stranu. Guelleh působil v administrativě předešlého prezidenta jako náčelník štábu a šéf bezpečnostních sil. I přesto, že je příslušníkem jednoho z nejvlivnějších Isso-somálských klanů podílejících se na vývoji země už od jejího získání nezávislosti, těšil se volbách i z podpory hnutí FRUD. Zejména kvůli slibům, že přijme mnoho dosud neimplementovaných ústavních dodatků. Většina z těchto slíbených dodatků nikdy nebyla schválena (Brass 2008b: 5). Po převzetí moci Guellehem vše nasvědčovalo tomu, že se země vydá demokratickým směrem. Nový prezident navodil atmosféru velkých reforem, a to především za

účelem získání podpory od zahraničních aktérů. Zřídil úřad ombudsmana, inicioval národní kolokvium o justičním systému a veřejné diskuse o reformách v ekonomice. Usiloval o revitalizaci ministerstev zdravotnictví a zemědělství (Schermerhorn 2005: 53). Postupem času bylo čím dál více zjevné, že se Guellehova politika vydává autoritářským směrem. Tento posun je patrný v obtěžování a následném uzavření nezávislých sdělovacích prostředků v roce 2008 a v tvrdé reakci vlády na protesty v roce 2011 (Metelis, Matti 2013: 25). Ty byly uspořádány kvůli pozměnění ústavy, které zrušilo stanovený limit, dle kterého může být prezident zvolen jen na dvě funkční období za sebou. Guelleh mohl díky provedené změně kandidovat na třetí, posléze i čtvrté funkční období a postupně tak více upevňovat svou moc prostřednictvím dosazování členů vlastního klanu a strany do významných státních funkcí (Metelis, Matti 2013: 11).

Priority zahraniční politiky džibutského prezidenta nesou znaky pragmatismu. Podporuje Palestinu, zvýšení čínských investic v Džibutsku, revitalizaci vztahu Džibutska s Francií, zlepšení vztahů s Libyí a jejím investičním fondem a posílení vazeb na USA a jejich projekty v oblasti boje proti terorismu. Co se týká regionální stability, má Guelleh ambice společně s Keňou a Etiopií usilovat v Somálsku o určitou míru rovnováhy v rámci IGAD. K tomu jako motivace slouží také určitá vidina rozšíření jeho vlivu (Schermerhorn 2005: 53, 54, 56).

### **3.3 Džibutsko-etioipské vztahy**

Nejvýznamnějším regionálním partnerem pro Džibutsko je jeho velký východní soused - Etiopie. Tato země disponuje jednou z nejrychleji rostoucích ekonomik na světě. Etiopská úroveň HDP se v roce 2018 dostala na 84,356 miliard dolarů, přičemž ještě v roce 2000 byla jen na 8,242 miliardách dolarů (The World Bank Group 2018b). Takto dramatický nárůst umožnila poměrně dlouhá absence vnitrostátního ozbrojeného konfliktu a pád vojenského režimu Mengista Haila Mariama v roce 1991, po němž byly zavedeny ekonomické reformy s cílem restrukturalizovat hospodářství a dosáhnout makroekonomické stabilizace

(Mormul 2016: 270). Vláda se soustředí na investice za účelem podpory rozvoje průmyslu a infrastruktury. Jedná se například o výstavbu silnic, výrobu cukru, výstavbu přehrady na Modrém Nilu s názvem Velká renesance anebo o modernizaci železničního spojení podél hlavní obchodní trasy země do Džibutska (Shetret, Durner, Cotter, Tobin 2015: 22). Kromě ekonomického úspěchu, který je docela působivý na poměry subsaharské Afriky, se Etiopie může chlubit také rostoucím politickým postavením nejen v Africkém rohu, ale i na celém kontinentu. Země je centrem pro významné africké a mezinárodní organizace (Africká unie, Hospodářská komise OSN pro Afriku) a společně s Džibutskem představuje důležitého spojence západních zemí v boji proti terorismu a extremismu v regionu. Nejmocnějším spojencem v této oblasti jsou USA, které považují Etiopii za důležitého regionálního bezpečnostního partnera v celosvětové válce proti terorismu (Kłosowicz 2015: 85). Etiopie se tak stala jejich politickým a bezpečnostním útočištěm, zatímco Džibutsko je jejich vojenskou základnou. Obě země se jeví jako klíčové pro realizaci americké politiky vůči oblasti Afrického rohu (Mormul 2016: 271). Avšak i Etiopie podobně jako Džibutsko čelí vnitrostátním problémům. Jedním z nich je ekonomická nerovnost. Většina obyvatel země, jejíž hospodářství je orientováno především na zemědělství, žije v odlehlých venkovských oblastech v chronické chudobě (Moges 2013: 103). Stát rovněž v některých případech nedodrжуje lidská práva. Příkladem je reakce etiopské vlády na protesty oromských občanů, jež se konaly v reakci na plánované rozšíření hlavního města Addis Abeby na území Oromie a v reakci na vyřazení tamních etnických skupin z politického procesu. Demonstranti byli zabíjeni či svévolně zatýkáni (BBC 2016).

Džibutsko a Etiopie navázaly vzájemné diplomatické vztahy už v roce 1984. Etiopie byla vždy hlavním zákazníkem džibutských přístavů. Na situaci se nic nezměnilo ani po vyhlášení eritrejské nezávislosti na Etiopii v roce 1991 a s ní spojené etiopské ztráty suverenity v přístavech Massawa a Assab. Změna poměrů přišla až po válce mezi oběma zeměmi v letech 1998–2000. Etiopie v důsledku ní přišla o přímý přístup k moři, proto byla nucena směřovat svůj dovoz a vývoz přes

Džibutsko a přesunout svou obchodní flotilu do městského přístavu. Tím dala možnost vzniku soudobé dobře rozvinuté mezistátní spolupráci především v ekonomickém a pak i politickém rozměru (Styan 2013: 3). V dnešní době proudí džibutskými přístavy 90 % etiopského obchodu. Současně do Etiopie putuje 95 % džibutského vývozu (zejména ovce, kozy, dřevěné uhlí a sůl). Co se týče etiopského vývozu do Džibutska, skládá se hlavně z distribuce elektřiny a pitné vody (Mormul 2016: 275). Přenosová linka financovaná pomocí Africké banky pro rozvoj umožňuje Etiopii do Džibutska dodávat až 75 MW elektřiny, což dnes představuje 65 % potřeby celého státu (Reuters 2016a). V rámci rozšíření etiopského vývozu má na základě dohody z roku 2019 dojít ke stavbě plynovodu za účelem přepravy etiopského plynu do džibutského vývozního terminálu (Reuters 2016b). V oblasti vodohospodářství Džibutsko profituje z kontroverzní dohody podepsané v roce 2014, jež jí umožňuje bezplatně odebírat sladkou vodu ze zdrojů podzemních vod v etiopské zóně Sitti (Mormul 2016: 277).

Aby bylo možné efektivně provozovat frekventovaný džibutsko-etioipský koridor, byly etiopské, čínské a džibutské orgány nuceny investovat značné prostředky do jeho modernizace. Vrcholem této strategie byla výstavba železniční trati v délce 750 km spojující Addis Abebu s Džibutskem, jež byla uvedena do provozu v roce 2018. Tento projekt v hodnotě 3,4 miliardy dolarů byl konstruován, spravován a z velké části i financován Čínou. Jeho realizace znatelně snížila čas a náklady na přepravu komodit. Železnice je postavena tak, aby přepravovala až 24,9 milionu tun nákladu ročně, přičemž v roce 2023 se očekává ročně 6 milionů tun (Styan 2018).

Džibutsko také modernizuje přístavy, k čemuž dochází v důsledku jeho klíčové pozice pro etiopský obchod. Stát v hlavním městě postavil obrovské nové kontejnerové a nákladní zařízení Doraleh ve formě víceúčelového přístavu za 590 milionů dolarů. Vláda se rovněž zaměřuje na zlepšování vybavenosti menších přístavů. Tadjourah, je navržen tak, aby zvládl distribuci etiopského uhličitánu draselného a Damerjog bude disponovat zařízením na vývoz hospodářských zvířat a kapalného zemního plynu (LNG) (Styan 2018). Po ukončení spolupráce

s dřívějším provozovatelem hlavního džibutského přístavu, dubajskou státní společností DP World, dal stát možnost angažmá v přístavu Etiopii. Na oplátku by Džibutsko dostalo podíl v etiopských firmách ve státním vlastnictví. Aktuálně však přístav stále vlastní stát (Maasho 2018).

Dalším podnětem pro rozvoj etiopsko-džibutských hospodářských vztahů je zřízení džibutské zóny volného obchodu budované ve spolupráci s Čínou v přímém sousedství přístavu. Tato zóna hostí více než 100 regionálních a globálních společností a umožňuje etiopským podnikům působit v blízkosti přístavu za podmínek stejně příznivých jako v Etiopii. Samotné Džibutsko navíc v rámci vytvořené zóny nabízí širokou škálu služeb.

Etiopie si uvědomuje svou hospodářskou závislost na Džibutsku, proto se snaží své strategické možnosti rozšiřovat (Mormul 2016: 275-276). Aktivně zjišťuje míru zájmu partnerů o obnovu a rozvoj dalších přístavů v regionu. Zaměřuje se na Port Sudan v Súdánu, Berberu v Somalilandu a Mombasu v Keni. V Berbere nacházející se v mezinárodně neuznaném státě Somalilandu napomohla Etiopie k uzavření dohody mezi společností DP World a místní vládou. Dohoda umožňuje Etiopii tento přístav využívat a připisuje jí podíl na jeho vlastnictví ve výši 19 % (Cannon, Rossiter 2018). Sbližování mezi Etiopií a Eritreou probíhá od roku 2018 a zvyšuje možnost, že by mohly být rehabilitovány eritrejské přístavy Assab a Massawa (Styan 2018: 2).

Je však třeba zdůraznit, že džibutská spolupráce s Etiopií se neomezuje pouze na hospodářské nebo infrastrukturní záležitosti. Zahrnuje také širší kooperativní partnerství a politické konzultace o regionálních a globálních společných zájmech, zejména těch, které se týkají bezpečnosti, míru a stability v oblasti Afrického rohu. Dobrým příkladem je etiopsko-džibutská podpora válčícím stranám jižního Súdánu s cílem ukončit konflikt konstruktivním dialogem pod záštitou zprostředkování Mezivládním úřadem pro rozvoj (IGAD) (Mormul 2016: 264). Za účelem vojenské spolupráce obě země podepsaly v roce 2013 dohodu, která zahrnuje společný vojenský výcvik, výměnu vojenských informací, a spolupráci při kontrole činností pašeráků, teroristů, obchodníků s lidmi a dalších

druhů problémů, které se mohou objevit v příhraničních oblastech. Etiopské i džibutské jednotky rovněž koordinovaly své aktivity na mírových misích, například AMISOM v Somálsku (Addis Standard 2014). Jedním z největších společných bezpečnostních problémů, kterému Etiopie a Džibutsko čelí v oblasti Afrického rohu, je somálský nacionalismus. Už od roku 1960, kdy se Somálsko stalo samostatným státem, si nárokovalo právo na všechna území osídlená Somálci, tedy na i Džibutsko a somálský region Etiopie historicky známý jako Ogaden. Z tohoto důvodu není zájmem obou zemí vznik silného, sjednoceného centralizovaného somálského státu. Ačkoli se Džibutsko i Etiopie zavázaly k napomáhání mírovému procesu a stabilizačnímu úsilí právě v této zemi (Mormul 2016: 272). Mezi státy rovněž platí několik dohod o spolupráci v soudních věcech, vzdělávání, zdravotnictví, sdílení zpravodajských informací a v boji proti nedovolené migraci. Takto všestranná integrace může být jakousi přehrou k další ještě užší spolupráci, která by mohla zapříčinit v konečném důsledku anexi džibutského území (Mormul 2016: 264, 279).

### **3.4 Mezivládní úřad pro rozvoj (IGAD)**

Mezivládní úřad pro rozvoj (IGAD) je jednou z nejmladších afrických subregionálních organizací, která byla založena v roce 1996, aby nahradila Mezivládní úřad pro sucho a rozvoj (IGADD). Ten byl založen v roce 1986 v reakci na vážné sucho a další přírodní katastrofy z let 1974 až 1984, jež způsobily hladomor, ekonomické potíže a ekologickou degeneraci v oblast východní Afriky. Zakládajícími státy byly Džibutsko, Etiopie, Keňa, Somálsko, Súdán a Uganda (Weldesellassie 2011: 1). Mezinárodní vztahy mezi státy regionu do značné míry ovlivňovala v době vzniku organizace probíhající studená válka. Etiopie byla pevně v sevření marxistického režimu úzce podporovaném SSSR, zatímco ostatní členské státy byly spojenci západu. V tomto kontextu byl kladen důraz pouze na ustanovení apolitických cílů instituce (Woodward 2013: 141). IGADD tak vznikl za účelem zjednodušení kooperace při řešení sucha a umožnění rozvoje v subregionu východní Afriky se zaměřením na zabezpečení potravin (IGAD



2020). Sídlem instituce se stalo Džibutsko. V praxi nebyla organizace příliš efektivní. IGADD sice přišel s řadou návrhů projektů, ale nesetkal se s velkou podporou od mezinárodního společenství (Woodward 2013: 142).

Po konci studené války mohl odstartovat přerod organizace. Postupně se k ní připojily ještě dva státy: Eritrea po získání nezávislosti v roce 1993 a Jižní Súdán v roce 2011 (Weldesellassie 2011: 3). Zatímco Jižní Súdán v organizaci stále působí, Eritrea často pozastavuje své členství. Naposledy se k němu vrátila v roce 2016, ale stále se neúčastní většiny jednání aktivně (The EastAfrican News Desk 2019a). Členské státy byly čím dál více přesvědčeny, že hospodářský a sociální rozvoj subregionu závisí v konečném důsledku na míru a bezpečnosti a že neexistence těchto podmínek vážně omezuje nebo ruší jakékoli praktické úsilí vynaložené na řešení jeho základních hospodářských, sociálních, environmentálních a humanitárních problémů. IGADD musel být strukturálně i personálně reformován, aby bylo možné řešení nově vznikajících subregionálních výzev. Zastaralá organizace totiž nebyla schopna realizovat svůj navržený pětiletý program (1992–1996) a její sekretariát měl k dispozici pouze 12 odborníků bez významného operačního potenciálu. Na začátku roku 1995 bylo jasné, že původní mandát IGADD vyžaduje revizi, proto vlády členských států uspořádaly dne 18. dubna 1995 v etiopské Addis Abebě mimořádný summit a podepsaly prohlášení o revitalizaci a rozšíření mandátu IGADD. Po řadě jednání mezi lety 1995-1996 byla dne 21. března 1996 dokončena a podepsána nová dohoda o zřízení IGAD na druhém mimořádném summitu, který se konal v keňském Nairobi. Po vstupu dohody v platnost přijal IGAD nový právní směr (Weldesellassie 2011: 3). Mandát instituce byl rozšířen o politické a bezpečnostní prvky pokládané za nezbytné parametry pro rozvojové úsilí (Butler 2019: 95). V důsledku toho lze IGAD považovat za uzavřenou hospodářsko-politickou organizaci, jejíž účelem je dosažení míru, prosperity, subregionální integrace a účinné koordinace migrace. Se spuštěním revitalizovaného IGAD bylo spojeno fórum rozvojového partnerství iniciovaného konsorciem složeného ze zainteresovaných vlád a mezinárodních organizací, které pozorně sledovaly a podporovaly proces revitalizace IGAD

(Weldesellassie 2011: 4). Reformovaná instituce se skládá ze čtyř hierarchicky uspořádaných politických orgánů, a to ze Shromáždění hlav států a vlád, Rady ministrů, Výboru ambasadorů a Sekretariátu (IGAD 2020).

Už během formování IGAD se organizace zapojovala v regionálních konfliktech v roli mediátora. Poprvé tuto úlohu získala během druhé Súdánské občanské války. Jednání zprostředkovaná organizací za podpory USA, Norska a Velké Británie byla úspěšná a vyústila v Komplexní mírovou dohodu (CPA) podepsanou v roce 2005. Jedním z klíčových bodů této dohody bylo právo na referendum o secesi pro jih, pokud si sever zachová právo šaría, což předznamenalo vznik Jižního Súdánu v roce 2011. Organizace zároveň řídila vyjednávání konaná v Keni. Zde došlo k patnáctému pokusu o vyřešení kolapsu mezinárodně uznávaného somálského státu. Tato jednání podporovaná EU byla neúspěšná. IGAD v nich neprojevil takovou vytrvalost a ochotu jako v případě mediace v Súdánu (Woodward 2013: 143-145).

Stabilita instituce byla narušena vypuknutím „hraniční“ války mezi Eritreou a Etiopií v květnu 1998, která byla hlavní hnací silou přerodu IGAD od počátku 90. let. Pokus IGADu urovnat hraniční spor diplomatickými metodami ve spolupráci s AU / OSN selhal. Schopnost organizace vykonávat svůj mandát byla v ohrožení. Po dvou letech se obě země dohodly, že konflikt vyřeší prostřednictvím mezinárodní arbitráže. I když Mezinárodní hraniční komise vydala verdikt, tak s ním ani jedna země nebyla spokojená. Neustálé probíhaly konfrontace v zástupné válce v Somálsku, dále v Súdánu nebo Džibutsku. IGAD se stal základem boje o moc mezi Eritreou a Etiopií, a tedy o ovládnutí Afrického rohu (Weldesellassie 2011: 24-25). Uvolnění napětí přišlo až v roce 2018, kdy se dostal v Etiopii k moci premiér Abiy Ahmed. Země přijaly rozhodnutí Mezinárodní hraniční komise a byla podepsána mírová dohoda. (Stigant, Knopf 2018).

Členské státy IGAD jsou zasaženy terorismem, jde o jednu z nejvíce postižených oblastí na světě. Od přerodu organizace patří boj proti terorismu k jejím mezinárodním závazkům. V současné době IGAD disponuje programovou jednotkou zřízenou pro řešení otázek bezpečnosti. Tato jednotka se nazývá

Program bezpečnostního sektoru IGAD (ISSP) a je pověřena zvyšováním kapacity členských států IGAD v rámci boje proti terorismu. Jejím úkolem je také čelit hrozbám námořní bezpečnosti, a poskytovat účinnou bezpečnost pomocí reformy sektoru bezpečnosti. IGAD rovněž spolupracuje v rámci boje proti terorismu s USA. Část jednotek organizace se angažuje v kombinované společné pracovní skupině - Africký roh (CJTF-HOA) sídlící v Džibutsku (Demeke, Gebru 2014: 219, 222).

Členské státy IGADu jsou pověřeny určitými rolemi, a to za účelem posílení vzájemné interdependence, infrastruktury a boje proti přírodním katastrofám. V souladu s tím je Etiopie pověřena vedením výstavby přeshraniční infrastruktury. Keňa má na starost odolnost vůči suchu a řízení zdrojů. Uganda se zabývá otázkami míru a bezpečnosti. Džibutsko řeší námořní bezpečnost a Súdán se stará o harmonizaci obchodu (Maalim, Wickstead 2013: 5).

Organizaci mocenský dominuje Etiopie a Keňa. Po většinu její historie si mezi sebou předávají předsednictví a post výkonného tajemníka. Džibutsko se snaží narušit tento mocenský pakt. Obviňuje oba státy, že politiku IGAD pragmaticky zaměřují jen na cíle, jež jsou prospěšné pouze pro ně. V roce 2019 se Džibutsku a Somálsku podařilo zabránit etiopsko-keňskému předání předsednictví. Předsedou se stal súdánský premiér Abdalla Hamdok. Džibutsko předsednictví nezískalo kvůli sporům s Keňou. I přes tento úspěch výkonným tajemníkem stále zůstává bývalý etiopský ministr zahraničí Workneh Gebeyehu (The EastAfrican News Desk 2019b). Džibutsko díky svému relativnímu oddělení od velkých konfliktů zmítajících regionem stále slouží jako “neutrální” sídlo IGAD. Země se snaží hrát hlavní roli v regionálních integračních procesech, aby udržela svou konkurenceschopnost na poli přístavních služeb. Dalším cílem Džibutska je zlepšit svoje současné postavení ve struktuře organizace, které je z části jen symbolické (Styan 2013: 1). Sekretariát sídlící v Džibutsku je však téměř výhradně finančně závislý na mezinárodních partnerech, zejména USAID, Německé společnosti pro technickou spolupráci (GTZ) a EU (Weldesellassie 2011: 28).

### 3.5 Boj proti pirátství

Hlavní výzvu pro regionální i globální bezpečnost, při jejíž řešení Džibutsko hraje ústřední roli představuje pirátství. Pirátských útoků na lodě proplouvající poblíž pobřeží Afrického rohu jsou přímo spojeny s přetrvávající nejistotou a neexistencí právního státu ve válkou zničeném Somálsku. Absence fungující ústřední vlády poskytuje pirátům svobodu jednání (Ploch, Blanchard, O'Rourke, Mason, King 2011). Během šesti let (2005–2011) bylo napadeno až 1 099 lodí, z nichž více než 200 bylo uneseno (Do, Ma, Ruiz 2016). V reakci na eskalaci útoků Rada bezpečnosti OSN v roce 2008 vydala řadu usnesení k usnadnění mezinárodní reakce. V první řadě rada zmocnila mezinárodní námořnictvo k boji proti pirátství v somálských teritoriálních vodách a na pobřeží (Ploch, Blanchard, O'Rourke, Mason, King 2011).

Eskalace pirátství v regionu poskytla Džibutsku příležitost nabídnout svou geostrategicky výhodnou polohu a relativně stabilní prostředí vnějším aktérům zapojeným do boje proti pirátství a dalších námořních bezpečnostních operací, ale také státům, které usilují o vojenskou a ekonomickou projekci moci v Africkém rohu. Boj proti pirátství sloužil například jako záminka pro čínské vojenské angažmá v Džibutsku. Peking tak maskoval své širší ekonomické a vojenské zájmy v regionu. (Podrobněji viz kapitola Čínská lidová republika) (McCabe 2019).

Džibutsko funguje jako vstupní brána a zásobovací a logistická základna pro mezinárodní námořnictvo zapojené do boje proti pirátství, což prohlubuje vzájemnou spolupráci. Zároveň stát revidoval své vnitrostátní právní předpisy, aby účinněji přispíval k regionálním protipirátským operacím, včetně úpravy jeho trestního zákoníku v souladu s džibutským kodexem chování.

V současné době pirátských útoků v regionu razantně ubývá. Angažmá bezpečnostních námořních složek vnějších aktérů v Džibutsku umožňuje džibutské vládě vydržovat jen symbolické námořnictvo, avšak disponuje funkčnější pobřežní hlídkou. Některé ze svých ustavených povinností v oblasti námořní správy zadává stát mimo jiné soukromé bezpečnostní společnosti (McCabe 2019).



## **4 ANALÝZA PŮSOBENÍ VYBRANÝCH VNĚJŠÍCH AKTÉRŮ**

Následující část práce je věnována všem aspektům působení USA, Číny, Francie a Japonska v Džibutsku. Každý z těchto aktérů má na území Džibutska svou vojenskou základnu a jeho činnost v zemi má signifikantní význam jak pro Džibutsko, tak pro něj samotného. Počet aktérů, kteří mají v Džibutsku svoji základnu, svědčí o potenciálu země jako nového škrťícího bodu Afriky. Jejich narůstající množství poukazuje na jeho zvyšující se geopolitický význam.

### **4.1 Spojené státy americké**

Spojené státy americké před teroristickými útoky z 11. září 2001 nepřikládaly strategické pozici Džibutska velký význam. Během války v Perském zálivu v roce 1991 a operací OSN UNOSOM / UNITAF zaměřených na situaci v Somálsku zde sice sídlily americké vojenské jednotky, ale jen na přechodné období. V roce 1993 se vojenská podpora USA z velké části stáhla. V témže roce v Džibutsku ukončily své programy i Americká agentura pro mezinárodní rozvoj (USAID) a Informační agentura Spojených států (USIA). Důvodem pro tyto kroky byla omezení jejich rozpočtu. V letech 1994 až 2000 americká vláda poskytovala Džibutsku každoročně přímou pomoc méně než 500 000 dolarů (United States Institute of Peace 2014: 8).

Po 11. září 2001 přišel velký obrat v americké vojenské strategii. USA vyhlásily globální válku proti terorismu, v rámci níž zahájily operace v pěti regionech: jižní Asii, Perském zálivu, Sahelu, v severní Africe a Africkém rohu (Sun, Zoubir 2016: 114). Džibutsko, zaujímá strategickou pozici mezi Jemenem a Somálskem, přičemž leží na jednom z klíčových světových dopravních koridorů - průlivu Bab Al-Mandab. Země tak nabízí Spojeným státům v rámci globální války proti terorismu geografickou blízkost k operačnímu poli sesterských buněk Al-Káidy a dalším džihádistickým skupinám jako je Aš-Šabáb a hnutí Hútiů působících v Jemenu, Somálsku a východní Africe. USA díky tomu mohou účinně

provádět operace za účelem sledování či eliminace teroristických skupin, či jednotlivců s nimi spojenými (Styan 2013: 10).

V rozhodnutí Washingtonu z konce roku 2001 požádat Džibutsko o zprostředkování role hostitele pro své ozbrojené síly a přivítat ho jako partnera v boji proti terorismu určitě sehrála roli politika džibutské vlády. Stalo se tak po zahájení operací v Afghánistánu na konci roku 2001 (Schermerhorn 2005: 49). Džibutský prezident Ismail Omar Guelleh vystupoval proti terorismu velmi aktivně. Přes omezené zdroje uzavřel finanční instituce s vazbami na teroristické organizace, spolupracoval se zahraničními monitorovacími misemi. Také byl mezi lety 1999 až 2003 vůdčím zprostředkovatelem mírových jednání v Somálsku, a i nadále se snaží o posilování bezpečnosti v rámci regionu (Rotberg 2005: 11).

Vstup USA do války proti terorismu v oblasti Afrického rohu není výsledkem jen atentátu z 11. září 2001, ale svůj podíl na něm nese i neúspěšný pokus o atentát na egyptského prezidenta Husního Mubaraka v Etiopii z roku 1995, bombové útoky na americké velvyslanectví v Nairobi a v Dar es Salaam z roku 2000 a útok na USS Cole z roku 2000 (Styan 2013: 10).

Džibutsko pronajalo USA bývalou francouzskou základnu Camp Lemonnier, která se stala jedinou stálou americkou vojenskou základnou na africkém kontinentě. Američané si dobře uvědomují strategický význam tohoto zařízení. To se promítá ve velikosti investic do nového vybavení a rozšiřování základny. Od roku 2007 rozšířily plochu Camp Lemonnier z 97 na 500 akrů. V roce 2014 administrativa prezidenta USA Baracka Obamy prodloužila nájemní smlouvu základny s Džibutskem o 30 let za roční nájemné ve výši 63 milionů dolarů (Melvin 2019: 20). V říjnu 2018 uzavřela americká armáda smlouvy v rámci dlouhodobého rozvoje základny v celkové hodnotě 240 milionů dolarů. Došlo tím na rozšíření základních zařízení a výstavbu infrastruktury na podporu největších nákladních proudových letounů letectva Spojených států (Martin 2018). Aktuálně na základně působí přibližně 300 příslušníků námořnictva USA a více než 4 000 amerických vojenských a civilních pracovníků (Commander, Navy Region Europe, Africa, Central 2020). Základna hostila v průběhu let širokou

škálu amerických pozemních, leteckých a námořních jednotek. Je ku příkladu středobodem sítě amerických základů dronů s akčním rádiem napříč africkým kontinentem a slouží jako křižovatka pro letecké operace v Perském zálivu (Melvin 2019: 20).

V rámci boje proti militantnímu islamismu a pirátství v Africkém rohu zahájily USA v říjnu 2002 operaci Freedom-Horn of Africa (OEF-HOA). Primární složku této mise tvoří Kombinovaná společná pracovní skupina - Africký roh (CJTF-HOA), jež má za úkol plnit její operační cíle (Melvin 2019: 20). Mezi tyto cíle patří posilování regionálních vojenských vztahů, vylepšování vojenských schopností partnerských zemí a podpora spolupráce v oblasti bezpečnosti (CJTF-HOA Year in Review 2018: 2). Dále jednotky CJTF-HOA umožňují svobodu pohybu ve východní Africe za účelem ochrany, obrany zájmů USA a podpory regionální kooperace. V případě vypuknutí krizové situace jsou na základě rozkazu oprávněny chránit a bránit americký vojenský, diplomatický, civilní personál, zařízení a zájmy (CJTF-HOA Trifold 2018). Oficiální oblast působení CJTF-HOA zahrnuje Džibutsko, Eritreu, Etiopii, Keňu, Seychely, Somálsko a Súdán. Mimo tuto oblast CJTF-HOA operuje také na Komorech, v Libérii, na Mauriciu, ve Rwandě, v Tanzanii a Ugandě. Celý útvar CJTF-HOA se 13. května 2003 přestěhoval právě do Camp Lemonnier v Džibutsku. 1. října 2008 byla odpovědnost za činnost CJTF-HOA přenesena z centrálního velení Spojených států na AFRICOM (Melvin 2019: 20).

CJTF-HOA úzce spolupracuje s džibutskou armádou, nejvíce pak s Rychlým zásahovým praporem (RIB). Jedná se o první zvláštní jednotku džibutské armády, jež se těší plné podpoře USA. RIB byl začleněn na žádost džibutské vlády do amerického výcvikového programu, který je zaměřen na taktiku lehké pěchoty, plánování mise, pozemní navigaci, komunikační cvičení a další pokročilé pokyny (Vandiver 2019). V roce 2018 proběhlo více než 13 000 cvičení s téměř 400 vojáky RIB (CJTF-HOA Year in Review 2018: 10). V rámci podpory akceschopnosti RIB dodaly USA v roce 2020 džibutské armádě 54 víceúčelových vozidel s vysokou mobilitou, známých jako Humvee (Trimble



2020). CJTF-HOA rovněž napomáhá přípravě džibutských vojáků na mise AMISON s operačním polem v Somálsku. První kontingent čítající 850 vojáků se k misi připojil v roce 2012 (Styan 2013: 6). USA se také snaží o spolupráci mezi džibutským přístavním úřadem a americkým námořnictvem. První společné cvičení proběhlo v roce 2018 (CJTF-HOA Year in Review 2018: 10).

Geostrategická poloha Džibutska v oblasti průlivu Bab Al-Mandab USA rovněž usnadňuje plnění závazku chránit svobodu plavby v důležitých mezinárodních dopravních koridorech. Tento úkol v oblasti se naplňoval již před teroristickými útoky z 11. září 2001 a tedy před získáním pronájmu Camp Lemonnier. V 70. a 80. letech 20. století se USA podílely na odminování Suezského zálivu a Rudého moře. V reakci na arabskou blokádu průlivu Bab Al-Mandab v průběhu Jomkipurské války USA v roce 1974 podepsaly smlouvu s Izraelem, ve které formálně garantují bezpečnost a volný průjezd izraelských lodí průlivem Bab Al-Mandab a Rudým mořem (Remnek 1990: 18). V návaznosti na teroristické útoky z 11. září 2001 Spojené státy iniciovaly vznik tří regionálních námořních kombinovaných pracovních skupin. V rámci těchto útvarů se námořnictvo USA ve spolupráci s námořními silami 33 partnerských států zaměřuje na zlepšování námořní bezpečnosti v Rudém moři, průlivu Bab Al-Mandab, Adenském zálivu, Ománském zálivu, Indickém oceánu a Perském zálivu. Jednotlivé skupiny mají různé úkoly. CTF 150 se specializuje na operace v oblasti námořní bezpečnosti a boje proti terorismu. CTF 151 se zaměřuje na boj proti pirátství a skupina CTF 152 jediná operující v Perském zálivu rovněž plní cíle za účelem zajištění námořní bezpečnosti (Melvin 2019: 24). Regionální kombinovaná pracovní skupina 150 (CTF 150) spolupracuje s džibutským námořnictvem za účelem ochrany průlivu Bab Al-Mandab. Jednotky džibutského námořnictva při společných akcích dostávají školení a dochází k výměnám vojenských informací. Plavidla CTF využívají džibutský přístav k doplnění paliva nedaleko od tranzitního koridoru (COMBINED MARITIME FORCES 2013).

Spojené státy kromě plateb za pronájem Camp Lemonnier přispívají Džibutsku na rozvojové programy. Mezi cíle těchto projektů patří například

odstranění překážek hospodářského růstu, zlepšení kvality vzdělávání, podpora investic soukromého sektoru do džibutského energetického sektoru a posílení systému zdravotní péče. V roce 2019 se celková hodnota pomoci vyšplhala na 22,47 milionů dolarů (Foreign Assistance 2020). Všechny americké investice tak významně přispívají k ekonomickému růstu země.

Pro Džibutsko nese rozsah a povaha amerických vojenských operací mimo příjmů i značná rizika. Kvůli přítomnosti USA a jejich spojenců roste riziko teroristických útoků zaměřených na zranitelnou džibutskou infrastrukturu. I sami příslušníci západních ozbrojených sil a turisté se mohou stát terčem teroristického útoku (Sun, Zoubir 2016: 118). V roce 2014 došlo k útoku teroristické skupiny Aš-Šabáb na francouzské vojenské činitele (Goldman 2014). Mezinárodní vojenská a bezpečnostní přítomnosti může v kombinaci s nedostatkem politických reforem a neexistencí hmatatelných ekonomických přínosů pro obyvatelstvo vyústit v nepokoje zaměřené proti činnosti cizích vojenských základen. Avšak pro džibutskou vládu jsou klíčové hospodářské výhody, proto vnějším aktérům nabízí přátelské prostředí a je ochotna tolerovat jejich vojenskou přítomnost v zemi (Sun, Zoubir 2016: 117-119).

## **4.2 Čínská lidová republika**

K navázání diplomatických vztahů mezi Čínskou lidovou republikou a Džibutskem došlo 8. ledna 1979 (Chinese Foreign Ministry 2006). Od té doby čínský vliv v zemi trvale narůstá. Angažmá ČLR v Džibutsku je vícedimenzionální. Zahrnuje širokou škálu projektů od investic do infrastruktury po zřízení první čínské vojenské základny mimo její vlastní území nebo na území, na které si Peking nečiní nárok (Blanchard, Collins 2019).

Čínské zájmy v Džibutsku musíme vnímat v kontextu současné čínské globální zahraniční politiky. K největšímu rozvoji vztahů mezi africkými zeměmi a Čínou došlo na konci 20. století. Důvodů, proč se ČLR rozhodla rozšiřovat svůj vliv v regionu, je hned několik. Prvním z nich byla možnost diplomatické izolace

po masakrech na náměstí Nebeského klidu v roce 1989 a následný rozpad SSSR. Dalším důvodem je beze sporu tchajwanská otázka tedy soupeření o diplomatické uznání mezi Čínskou lidovou republikou a Čínskou republikou (Tchaj-wanem). V roce 1991 se Tchaj-wan sice vzdal svého požadavku zastupovat celou Čínu, ale spustil novou iniciativu za účelem vytvoření zvláštního postavení v rámci mezinárodního společenství, kterou mnoho pozorovatelů vyhodnotilo jako přípravu na vyhlášení nezávislosti. Státy na africkém kontinentě tvoří téměř jednu třetinu hlasů v OSN, čímž si zachovávají význam jako jedno z hlavních dějišť diplomatického zápasu mezi oběma aktéry. Tento boj v Africe vyhrává ČLR, která těží ze svého postavení rozvíjející se světové mocnosti. Důležitou roli v rozhodnutí Pekingu zaměřit se na Afriku hrála rovněž potřeba zdrojů pro obrovskou čínskou ekonomiku. Afrika skýtala v 90. letech 20. století relativně nevyužitě zásoby ropy a nerostného bohatství (Alden, Alves 2008). Dokladem o prohlubujících se ekonomických a politických vztazích mezi africkými zeměmi a ČLR bylo založení Fóra čínsko-africké spolupráce v roce 2000, které organizuje každé tři roky summit a mělo na svědomí prudký rozvoj vzájemného obchodu (Ondris, Greguš 2017: 69-70). Čínské společnosti v afrických zemích investovaly mezi lety 2014 až 2018 dvakrát tolik peněz než americké společnosti. Hodnota investic se podle agentury Ernst & Young vyšplhala na 72,2 miliardy dolarů (Bearak 2019).

Za úspěchem čínské zahraniční politiky v Africe stojí kombinace netransparentní pomoci s minimem podmínek na získání peněz, tzv. rogue aid a s komerčně orientovaným financováním. Čínský program rozvojové pomoci se od 70. let 20. století opírá o rozdílnou filozofii oproti projektům západních aktérů, které jsou založené na tradičním altruismu. Základ představuje filozofie rovnosti a vzájemném prospěchu v kombinaci s principem „win-win“. Čína úmyslně kombinuje pomoc, přímé investice, smlouvy o službách, pracovní spolupráci a obchodní dohody, aby maximalizovala životaschopnost a flexibilitu své pomoci a zvýšila tak svou geopolitickou moc a vliv. Navíc disponuje jedinečnou pozicí pro nasazení širšího spektra ekonomických nástrojů, protože její vláda je schopna

kontrolovat odchozí investice a řídit své státní podniky a rozvojové banky tak, aby efektivně plnily své role v rozšiřování moci nad čínskými strategickými partnery (Shen 2019: 6-8). Čína v roce 2009 převzala od USA roli největšího obchodního partnera v Africe (Blanchard, Collins 2019).

I přes politiku nezasahování do vnitřních záležitostí jiných států, kterou Čína hlásá, ji v souvislosti s nárůstem jejích ekonomických zájmů na africkém kontinentě a s nimi spojenými bezpečnostními hrozbami Peking opustil. V současnosti v Africe působí okolo 10 000 čínských firem a žije zde přibližně jednoho miliónu občanů ČLR. Největší hrozby pro Peking tudíž představuje terorismus, pirátství a únosy občanů (Ondris, Greguš 2017: 69-70). Od roku 2008 se Čína účastní boje proti pirátství v Adenském zálivu a během let 2009–2013 došlo k nasazení jejích jednotek za účelem podpory logistiky džibutského přístavu. V posledních letech také vysílá oddíly své Čínské lidové osvobozené armády (ČLOA) do Afriky na peacekeepingové operace, a to většinou na mise pod záštitou OSN. Jedná se o angažmá v Jižním Súdánu (UNMISS), kde udržuje přibližně 1000 čínských jednotek, a také mise v Demokratické republice Kongo, Libérii, Mali a Súdánu (Melvin 2019: 3). V roce 2018 Čína uspořádala historicky první čínsko-africké obranné a bezpečnostní fórum, což je známkou jejího zájmu o rozšíření bezpečnostních vztahů na kontinentu (Blanchard, Collins 2019). S rostoucím působením jednotek ČLOA v Africe se Čína snaží prezentovat jako zodpovědná globální mocnost, ale zároveň se prostřednictvím něj snaží poskytnout své armádě bojové zkušenosti a získat větší politický vliv (Ondris, Greguš 2017: 69-70).

Džibutsko nedisponuje zdroji, které by byly pro Čínu motivací k navázání partnerství. Tato země však díky své strategické poloze hraje hlavní roli v čínské bezpečnostní politice na africkém kontinentě a v Adenském zálivu (Blanchard, Collins 2019). Současně ji Čína vnímá jako bránu do Afriky ve smyslu podpory svých ekonomických zájmů v regionu a považuje ji za důležitý článek při budování nové Hedvábné stezky, jejímž cílem je posílit infrastrukturu pozemních a námořních tras spojujících Asii, Evropu a Afriku a zvýšit tak čínský celosvětový politický i ekonomický vliv (Chatzky, McBride 2020). V Džibutsku si Čína získala

přízeň vlády prezidenta Ismaila Omara Guelleha podporou vládních ambic vytvořit ze země obchodní centrum pro oblast Afrického rohu. Na konci roku 2017 obě země prohlásily, že navázaly strategické partnerství (Blanchard, Collins 2019). Peking zde nasazuje ekonomické prostředky, jež stojí za úspěchem ČLR na celém kontinentě. Nabízí vládě půjčky jen s minimem podmínek nebo zcela bez nich. Džibutský dluh Číně v současnosti převyšuje 70 % HDP státu. Tak vysoký dluh vzbuzuje obavy z nárůstu vlivu Číny na politiku džibutské vlády a zvyšuje riziko, že v případě neschopnosti splácet dluh převezmou čínské banky klíčová aktiva, na která Peking poskytl finanční prostředky, případně je čínské firmy postavily (Bearak 2019). K takovému scénáři došlo v roce 2017 na Srí Lance. Tamní vláda byla nucena Číně předat strategický přístav Hambantota a to se smlouvou o pronájmu na 99 let (Schultz 2017).<sup>1</sup>

Čína údajně poskytla od roku 2000 financování projektů v oblasti džibutské infrastruktury v hodnotě téměř 1,5 miliardy dolarů (Blanchard, Collins 2019). Čínské státní podniky postavily jedny z největších a nejvíce potenciálně transformačních infrastrukturních projektů v Džibutsku. V první řadě se jedná o víceúčelový přístav Doraleh, který byl otevřen v roce 2017. Přístav je navržen tak, aby Džibutsku umožnil manipulovat s více náklady různých typů a velikostí (Downs, Becker, de Gategno 2017 12). Čínští investoři vlastní v přístavu podíl ve výši 23,5 %, přičemž zbývající podíl vlastní od roku 2018 stát. Stalo se tak v důsledku ukončení partnerství s dubajskou společností DP World.

Dalším klíčovým projektem je modernizace železnice propojující Džibutsko a Etiopii. Linka je postavena a provozována dvěma čínskými společnostmi a částečně byla financována čínskou Eximbank (Blanchard, Collins 2019). Ta poskytla 70 % financí na etiopský úsek (2,4 miliardy USD z 3,4 miliardy USD) a 85 % financí na džibutský úsek (492 milionů dolarů z 550 milionů dolarů).

---

<sup>1</sup> Zemí, jejichž dluh vůči ČLR měl hodnotu v roce 2017 více než 25 % státního HDP, a tudíž ohrožených rizikem, že se ocitnou v dluhové pasti je včetně Džibutska sedm (Džibutsko, Nigerie, Konžská republika, Kyrgyzstán, Laos, Kambodža a Maledivy) (Buchholz 2019).

Zbýlých 15 % (58 milionů dolarů) z džibutského úseku financoval stát (Downs, Becker, de Gategno 2017 14). Dalším velkým projektem, který Čína staví, je Džibutská zóna volného obchodu (DIFTZ) za 3,5 miliardy dolarů, jež se bude rozkládat na ploše 4 800 hektarů. První její část o rozloze 240 hektarů byla dokončena v roce 2018. Kromě Džibutska budou DIFTZ ovládat čínské společnosti, jmenovitě China Merchants Group, Dalian Port Authority a IZP. DIFTZ bude zaměřena na obchod a logistiku, zpracování exportu, obchodní a finanční podpůrné služby, výrobu a maloobchodní prodej bezcelního zboží (Dahir 2018). Čínské firmy také postavily potrubí, jež vede z Etiopie a zásobuje Džibutsko pitnou vodou, přičemž hlavním zdrojem financování je opět čínská Eximbank. Denně se potrubím přepraví 100 000 m<sup>3</sup> vody. Čínské společnosti také v Džibutsku realizují menší stavební projekty. Patří mezi ně například dva přístavy (Ghoubet a Tadjourah) a dvě kancelářské budovy (Downs, Becker, de Gategno 2017 15-16).

Umístění Džibutska z něj vytváří klíčový bod pro průchod podmořských optických kabelů přenášejících data mezi kontinenty. Čína zde proto investuje i do tohoto sektoru (Bearak 2019). Divize čínské technologické společnosti Huawei (Huawei Marine) propojuje pomocí podmořského optického kabelu Džibutsko s Pákistánem, který je součástí nového přenosu dat Asie-Afrika-Evropa v délce 7 500 mil. V Pákistánu se kabel připojuje k pozemnímu spojení s Čínou (Blanchard, Collins 2019). Některé regiony jsou na Džibutsku jako tranzitním místě pro přenos dat zcela závislé. Jedná se o Somaliland a Jemen. Také tudy prochází 90 % dat určených pro Etiopii (Bearak 2019).

Dokladem významu Džibutska v čínské bezpečnostní politice je zřízení vojenské základny ČLOA na jeho území. Toto zařízení je oficiálně provozováno jako podpůrná logistická základna, jejímž účelem je podpora závazku Číny k mezinárodním protipirátským, mírovým a dalším operacím, jakož i ochrana jejích rostoucích ekonomických aktiv v Africe a občanů v krizových situacích. Odborníci a čínští političtí představitelé označují vojenskou základnu strategicky silným bodem, což dokazuje její dlouhodobou projekci čínských vojenských sil

(Melvin 2019: 3). Základna byla oficiálně otevřena v roce 2017 a může pojmout až 10 000 čínských vojáků (Elazar 2017 2). Džibutsko za pronájem základny každoročně inkasuje 20 milionů dolarů (Shen 2019: 7). Americké ministerstvo obrany uvádí, že základna zahrnuje kasárna, podzemní zařízení a osm hangárů pro operace s vrtulníky a bezpilotními letouny (Blanchard, Collins 2019). Zařízení se nachází jihozápadně od víceúčelového přístavu Doraleh, kde má ČLOA údajně exkluzivní přístup k vyhrazenému kotvišti (Melvin 2019: 4).

Čínská základna v Džibutsku těží z jeho výhodné geografické pozice. Jednak je vhodně situovaná pro poskytování logistické podpory námořním silám ČLOA, jež operují v Adenském zálivu. Zároveň však představuje vhodné místo pro získávání informací o činnosti jiných zemí a koordinaci aktivit ČLOA v západní oblasti Indického oceánu. Také slouží jako dopravní uzel, který ulehčuje přepravu výbavy, techniky a jednotek působících v rámci misí OSN a protiteroristických operací v Africe a na Blízkém východě (Ondris, Greguš 2017: 73). Svou roli v rozhodnutí Pekingu založit na africkém kontinentě vojenskou základnu sehrály i události v Libyi v roce 2011 a v Jemenu v roce 2016, při kterých muselo dojít k evakuaci čínských občanů prostřednictvím námořní fregaty (Blanchard, Collins 2019). Klíčovým faktorem při výběru Džibutska jako hostitelské země pro první čínskou zahraniční vojenskou základnu sehrál fakt, že jsou zde situována vojenská zařízení dalších států. Peking tak chce minimalizovat význam své základny a vyhnout se tomu, aby jeho kroky státy třetího světa vnímaly jako nekoloniální mocenskou politiku podobnou politice USA a evropských mocností (Ondris, Greguš 2017: 73-74).

Bližší pohled na čínskou obrannou strategii ukazuje, že čínská vojenská základna v Džibutsku je součástí širší taktiky. V roce 2015 čínská vláda zveřejnila bílou knihu o národní obraně, která přišla s dvoustupňovou námořní strategií ochrany pobřežních vod a ochrany otevřeného moře. Poprvé tak byly čínské zájmy ve světových mořích povýšeny na úroveň národní bezpečnosti a byly také deklarovány ambice ČLR budovat námořnictvo. Je tedy nepravděpodobné, že

vojenské zařízení ČLOA v Džibutsku bude posledním čínským obchodním a vojenským podnikem v zahraničí (CFR 2018).

Spojené státy zpočátku uvítaly přítomnost Číny v Džibutsku jako součást mezinárodní síly, která porazila nekontrolované pirátství v regionu (Bearak 2019). Od otevření základny však roste mezi USA a Čínou napětí. USA obvinily personál čínské základny z používání laserů k oslepení amerických pilotů. Čína tato obvinění popřela. Svou roli v přetrvávající tenzi hraje to, že se čínská základna nachází pouhých 12 km od americké Camp Lemonnier. V USA roste rovněž obava, že by jejich armáda mohla být nucena opustit svou vlastní džibutskou základnu v důsledku toho, že Čína získává kontrolu nad přístavem Doraleh (Melvin 2019: 4). Širší obchodní a strategické zájmy Číny představují výzvu pro angažovanost a vliv USA v regionu. Američtí úředníci vyjadřují obavy, že v Džibutsku a v jiných zranitelných státech může zvyšující se dluh vůči Číně poskytnout druhé straně pákový efekt (Blanchard, Collins 2019).

### **4.3 Francie**

Území dnešního Džibutska se stalo francouzskou kolonií na základě smlouvy uzavřené v roce 1862 mezi místními náčelníky a francouzskými kolonialisty. Po řadu let byla země využívána Francouzi k propojení její severoafrické sféry vlivu s Evropou, Blízkým východem, Indií a kolonií na Madagaskaru. Rovněž si uvědomovali geopolitický význam jeho pozice, která jejich vojenským silám umožňovala ovlivňovat a chránit průjezd ropných tankerů průplavem Bab Al-Mandab. Před rokem 1973 francouzská armáda v Džibutsku čítala 5 000 až 6 000 vojáků. Spravovat džibutské území a dotovat jeho ekonomiku stálo Francii 60 milionů dolarů ročně (Marks 1974: 95, 98, 100, 104). V roce 1977 získalo Džibutsko samostatnost, ale kvůli obavám, že by o jeho území mohla vypuknout válka mezi Somálskem a Etiopií, uzavřely vlády Džibutska a Francie dohodu, jež umožnila bývalému kolonizátorovi země nadále provozovat některá svá vojenská zařízení a stanovila pravidla pro jejich činnost (Smirnova 2019: 153). Ujednání rovněž obsahuje bezpečnostní doložku, která zavazuje Francii k ochraně



nezávislosti a integrity Džibutska (Ministry for Europe and Foreign Affairs: 2020). Tento pakt byl několikrát prodloužen a revidován. Naposledy se tak stalo prostřednictvím dokumentu podepsaného 21. prosince 2011 v Paříži (Smirnova 2019: 153).

Od nezávislosti Džibutska se počet francouzských vojáků nasazených v Džibutsku snižoval. V roce 1978 jich zde operovalo 4300, zatímco aktuálně se jejich množství pohybuje kolem 1450 vojáků, což je minimum stanovené ve smlouvě z roku 2011 (RFI 2019). Důvodem byla úsporná opatření a rekonfigurace francouzských jednotek v Africe (Styan 2013: 11). Přesto je francouzská vojenská základna v Džibutsku největším zahraničním vojenským zařízením na africkém kontinentě a pro Francii je největší na světě. Jedná se o jednu ze dvou předstunutých operačních základen Francie v Africe, přičemž ta druhá se nachází v Abidžanu na Pobřeží slonoviny (Sundberg 2019 1-2). Francouzské vojenské nasazení v Džibutsku (Les forces françaises stationnées à Djibouti - FFDJ) tvoří pět hlavních složek. První z nich je 5. zámořský pluk Interarms (5. RIAOM), jenž je posledním kombinovaným plukem ve francouzské armádě. Dále v Džibutsku sídlí letecká základna 188 s arzenálem bojových letounů Mirage a oddělení lehkých letounů armády DETALANT disponující vrtulníky Puma a Gazelle (Smirnova 2019: 153). Další složku tvoří francouzská námořní základna, která hraje důležitou logistickou roli při podpoře francouzských a spojeneckých námořních sil v regionu a je strategicky důležitá pro schopnost Francie vysílat své ponorky na jaderný útok do Indického oceánu. Pod FFDJ také spadá vojenské výcvikové středisko v džibutské poušti. Náklady na roční pronájem francouzských vojenských zařízení na džibutském území činí 36 milionů dolarů (Melvin 2019: 6).

FFDJ jako celek tvoří francouzskou strategickou, logistickou a operační platformu, jinak nazývanou operační základna (BOA). FFDJ jsou díky BOA schopny zasáhnout v případě krize v Africkém rohu, na Blízkém východě nebo v Indickém oceánu (Smirnova 2019: 153). BOA kromě poskytování logistických služeb francouzským silám slouží jako rezervoár ostřílených, aklimatizovaných

a vycvičených vojáků, které lze rychle nasadit v případě krize v regionu. nebo kvůli ochraně francouzských občanů v zóně jejich trvalé odpovědnosti. Logistické služby na základně využívají i francouzští spojenci jmenovitě Džibutsko, Španělsko a Německo. Poslední dva jmenované státy zde udržují podpůrný personál pro protipirátské mise EU NAVFOR (Ministry for Europe and Foreign Affairs: 2016).

FFDJ jsou v souladu se smlouvou o obranné spolupráci pověřeny obranou džibutského území, jeho vzdušného prostoru, teritoriálních vod a v případě nutnosti mají být připraveny poskytnout pomoc při záchranných operacích na souši i na moři. Dále jejich činnost zahrnuje podporu budování národní a kolektivní bezpečnosti afrických států v jejich operačním poli. Za tímto účelem provádí FFDJ školení a přispívá tak k přípravě afrických jednotek před jejich zapojením do mezinárodních vojenských misí nebo mírových operací. Od roku 2006 FFDJ vysílá operační instrukční oddělení (DIO), aby vyškolilo také ugandské prapory pro mírové mise a tyto jednotky byly nasazeny v Somálsku v rámci operace AMISOM (Ministry for Europe and Foreign Affairs: 2016). FFDJ rovněž sehrály hlavní roli při výcviku malých ozbrojených sil Džibutska. Od roku 2011 do roku 2012 se podílely na přípravě džibutské jednotky AMISOM, tedy vůbec prvního praporu nasazeného mimo území země (Styan 2013 12). FFDJ také podporují mise EU a členských států NATO v Africkém rohu, jako je evropská operace boje proti pirátství EU NAVFOR. Mezi další aktivity FFDJ patří provádění civilně-vojenských operací ve prospěch regionálního obyvatelstva (Ministry for Europe and Foreign Affairs: 2016). S podporou této základny byly provedeny některé africké operace. Mezi ně patří například operace Sangaris ve Středoafričské republice a operace Barkhan, která je v Sahelu aktivní od roku 2014 a účastní se jí 3 000 francouzských vojáků. V roce 2018 francouzský parlament debatoval o navýšení svého vojenského angažmá v Džibutsku částečně v reakci na rostoucí čínský vliv v Džibutsku a zvyšující se geopolitický význam průlivu Bab al-Mandab. Dosud ale k žádným změnám nedošlo (Melvin 2019: 4). Francie sdílí společně s USA obavy z narůstající čínské moci v Džibutsku, přesto ji Spojené

státy v kontextu americko-čínské soutěže v oblasti Tichého a Indického oceánu podceňují. V souvislosti s evropským angažmá počítají jen s NATO jako celkem (Samaranayake 2020).

Vztahy mezi Džibutskem a Francií se ochlazují. Kritici tvrdí, že je Francie nejen v Džibutsku, ale na celém africkém kontinentu, vnímána spíše jako aktér se zájmy v oblasti bezpečnostní politiky než v sektoru rozvojových nebo ekonomických vztahů (Ismail 2019). Od 80. let se francouzské přímé i nepřímé investice v Džibutsku snížily. Přesto v roce 2016 francouzský vývoz do země dosahoval hodnoty 86 milionů EUR, což je o 4,7 milionu EUR více než džibutský vývoz do Francie. V Džibutsku působí mnoho francouzských společností, jež se zaměřují hlavně na oblast infrastruktury, vybavení, telekomunikací a obnovitelných zdrojů. Mezi největší z nich patří Red Sea Trade & Industry Bank, Air France či CMA-CGM. V roce 2017 vznikla obchodní skupina Francie-Džibutsko (GAFD) s cílem podpořit hospodářské vazby mezi džibutskými a francouzskými firmami (Ministry for Europe and Foreign Affairs: 2020).

Francie se v Džibutsku angažuje i v oblasti humanitární a rozvojové pomoci. Francouzská rozvojová agentura (AFD) v zemi působí od roku 1974, přičemž za dobu své činnosti v zemi financovala 101 projektů o celkové hodnotě 230 milionů EUR. Hlavním úkolem AFD je zlepšování životních podmínek v Džibutsku ve třech prioritních oblastech činnosti, tedy v infrastruktuře, rozvoji měst a vzdělávání (AFD 2020).

#### **4.4 Japonsko**

Japonské obranné síly (JSDF) založily v roce 2011 na území Džibutska základnu za účelem podpory boje proti pirátství v Adenském zálivu v rámci mise OSN, ve které se jejich jednotky angažovaly již od roku 2009 (Melvin 2019: 10). Japonská vláda označovala zařízení jako „centrum činností“ nebo katsudō kyoten, přičemž jde o první stálou vojenskou základnu JSDF od konce druhé světové války. Zařízení se nachází v sousedství americké základny Camp Lemonnier a je

schopno pojmout vzdušné, námořní a pozemní síly JSDF včetně ozbrojené japonské pobřežní stráže (JCG) (Mason 2017). Na základně je aktuálně nasazeno minimálně 180 vojáků JSDF, jeden torpédoborec japonské námořní sebeobrany a dva průzkumné a sledovací letouny P-3C určené k provádění protipirátských misí (Melvin 2019: 10). Nájem základny činí 30 milionů dolarů ročně (Styan 2013: 13). Počet pirátských útoků v Africkém rohu se razantně zmenšil. Mezi lety 2015 - 2017 jich bylo na somálském pobřeží zaznamenáno jen 8 (Statista Research Department 2020). Tento vývoj naznačoval zrušení základny a návrat jednotek do Japonska, ale nestalo se tak. Naopak bylo zařízení v roce 2017 rozšířeno z původních 12 ha na 15 ha a dochází k diverzifikaci jeho využití. Japonsko zapojilo základnu do široké škály vojenských i civilních operací, čímž nabídlo zdůvodnění pro její udržování na území Džibutska. Základna sloužila k distribuci lékařské pomoci po teroristickém útoku na zařízení na výrobu zemního plynu v roce 2013 v Alžírsku, při kterém bylo zabito 10 japonských státních příslušníků (di Santo 2018). V červenci 2016 byla základna použita k evakuaci japonských občanů z Jižního Súdánu (Kelly, Kaneko 2016). Základna také sloužila jako logistické centrum pro jednotky JSDF nasazené v letech 2012 - 2017 v mírové misi OSN v jižním Súdánu (Ryall 2018). Nejdůležitější motivací Japonska k provozu základny je však úsilí zabránit tomu, aby Čína získala příliš velký vliv ve východní Africe. Otevření čínské základny v Džibutsku v roce 2017 bylo hlavním impulsem pro rozšíření japonské základny. Japonská vláda má v úmyslu udržovat posádku JSDF v poměru jednoho japonského vojáka na deset čínských ozbrojenců (di Santo 2018). Rovněž plánuje zintenzivnit vojenskou spolupráci s východoafrickými státy v oblasti poskytování výcviku a zvýšit vojenskou spolupráci s USA v regionu. Kvůli ústavním omezením je však Japonsko orientováno jen na výcvik afrických vojsk v bojové taktice a disponuje schopnostmi poskytovat instrukce v oblastech, jako je reakce na katastrofy, strojírenství a humanitární pomoc (Melvin 2019: 10).

Založení základny v Džibutsku a její rozšiřování je jedním důkazů toho, jak Japonsko opouští poválečný pacifismus a reaguje ve světě na hrozby, které vnímá jako klíčové pro svou bezpečnost (Mason 2017). Největším krokem úřadujícího

japonského prezidenta a bývalého premiéra Shinzō Abeho za účelem změny japonské bezpečnostní politiky bylo prosazení reinterpretace části ústavy (článku 9), konkrétně pak zákazu kolektivní sebeobrany. Tyto ústavní změny prosazené v roce 2015 Japonsku umožnily vyslat v listopadu 2016 vojáky do Jižního Súdánu s mandátem, jež jim dovolil použití síly k ochraně personálu OSN, civilistů i jich samotných (Jacques 2017).

Japonsko s Džibutskem rozvíjí vojenskou spolupráci. V roce 2017 poskytly jednotky JSDF džibutským ozbrojeným silám tréninkový program s cílem posílit schopnost reakce na katastrofy, včetně školení o provozu zařízení a vybavení (Ministry of Defence 2018: 39). V Džibutsku působí Japonská agentura pro mezinárodní spolupráci (JICA) a zaměřuje se zde především na podporu rozvoje v oblasti vodohospodářství, na energii a na posílení pobřežní stráže (posílení kapacity pro zajištění námořní bezpečnosti) a na oblast odborného vzdělávání (Japan International Cooperation Agency 2020). V roce 2014 byla například v rámci JICA dodána džibutské pobřežní stráži dvacetimetrová hlídková loď (Sumidagawa Shipyard Co 2016).

## 5 ZÁVĚR

Hlavním cílem této bakalářské práce bylo analyzovat geopolitické postavení Džibutska ve vztahu k vybraným světovým mocnostem a objasnit, proč se jedná o významný škrťící bod a jak funguje. Domnívám se, že mi podařilo tohoto cíle dosáhnout. Džibutsko nepochybně disponuje geostrategicky výhodnou polohou. Ta je dána jeho blízkostí průlivu Bab Al-Mandab, jenž je škrťícím bodem globálního významu, dále relativní stabilitou Džibutska v porovnání s ostatními státy v Africkém rohu, naproti tomu zejména Somálsko a Jemen představují hlavní zdroj destabilizace regionu. Důkazem jeho narůstajícího významu jako škrťícího bodu je také zvyšující se počet vnějších aktérů, jež mají na území Džibutska vojenskou základnu.

V regionálním kontextu má poloha Džibutska klíčový význam pro Etiopii, která přišla v důsledku etiopsko-eritrejské války o přímý přístup k moři. Přes džibutské přístavy tak proudí většina etiopského vývozu. Současně probíhá vzájemná kooperace obou zemí. Státy spolupracují nejen v hospodářských nebo infrastrukturních záležitostech, ale také na politické a vojenské úrovni. Rovněž pořádají konzultace o regionálních a globálních společných zájmech. Etiopie si však uvědomuje svou hospodářskou vázanost na Džibutsko, proto se snaží své strategické možnosti rozšiřovat a jedná s dalšími přístavy o navázání spolupráce. Džibutsko i tak zůstává v etiopské strategii partnerem a hlavním přístupovým bodem k moři. Dokladem toho je prohlubující se vzájemná spolupráce.

Stabilitu Džibutska rovněž využil Mezivládní úřad pro rozvoj (IGAD), který si ho zvolil jako hostitele svého “neutrálního” sídla. V rámci IGAD Džibutsko usiluje o stabilizaci regionu. Zároveň zajišťuje členským státům námořní bezpečnost a snaží si udržet jeho výsadní postavení, co se týče přístavních služeb. Džibutsku se také daří narušovat dominanci dvou největších států v organizaci, Keni a Etiopie.

Mezi zkoumanými aktéry v Džibutsku vznikají nové formy vojenské spolupráce. Země v tomto ohledu slouží jako prostor pro jejich testování. Avšak zde lze pozorovat i narůstající napětí v rámci boje o celosvětový politický vliv

mezi spojenci (v čele s USA) a Čínou. Je zřejmé, že boj o vliv v oblasti bude i v budoucnu pokračovat. Práce se pokusí odhalit příčiny, díky kterým tato země bez nerostného bohatství či vyspělého průmyslu obývaná původně jen pasteveckými kočovnými postupně nabývá geopolitický význam pro zvolené vnější aktéry.

V oblasti Afrického rohu má země pro zkoumané aktéry (USA, Čína, Francie, Japonsko, Etiopie) hlavní význam v oblasti vojensko-politické (USA, Čína, Francie, Japonsko) nebo hospodářské (Etiopie). Pro všechny zúčastněné země bez rozdílu je pak klíčová ochrana plavidel proplouvajících průlivem Bab Al-Mandab, který je pokračováním Suezského průplavu. Průplav čelí hrozbám pirátství a námořního terorismu. Jak vyplývá z jednotlivých kapitol této bakalářské práce, každá zúčastněná země má v oblasti vlastní zájmy. Francie zajišťuje na základě smlouvy Džibutsku bezpečnost a celistvost. Čína politicky, ekonomicky i vojensky podporuje vznik projektu nové Hedvábné stezky, jejíž součástí se má Džibutsko stát. USA se zde zabývají především potlačováním terorismu v regionu a Japonsko svou základnu původně založenou kvůli protipirátským operacím rozšiřuje a využívá jako prostředek v zápase s Čínou o vliv na africkém kontinentu.

Vláda Džibutské republiky spoléhá na geostrategickou polohu země jako na hlavní zdroj svých příjmů. Peníze do státní pokladny přicházejí především ze tří pramenů, tedy z mezinárodního přístavu, džibutsko-etioopské železnice a z pronájmu zahraničních vojenských základen.

Reálným rizikem pro ohrožení Džibutsku jako škrťícího bodu je postupující globální oteplování. V krátkodobé perspektivě může dojít k odklonění části dopravy přes Severní moře. Tato trasa je kratší a v důsledku tání ledu stále přístupnější. Dalším nemalým rizikem pro Džibutsko je pád do dluhové pasti vůči Číně, čímž by ČLR mohla získat kontrolu nad džibutskými přístavy a narušila by tak stávající křehkou rovnováhu v oblasti. Zemi by rovněž mohla ohrozit politická destabilizace regionu, jež by se mohla přelít i na území Džibutsku či nárůst pirátských útoků, který by mohl zapříčinit odklonění námořní dopravy po alternativních trasách.

## 6 SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY A PRAMENŮ

Abdallah Abdo A. (2008). State Building, Independence And Post-Conflict Reconstruction in Djibouti. In: Dahre, Ulf J. *Post-Conflict Peace-Building in the Horn of Africa: A Report of the 6th Annual Conference on the Horn of Africa, Lund, August 24-26, 2007* (Lund: Lund University).

Addis Standard (2014). *ETHIOPIA AND DJIBOUTI REVIEW JOINT DEFENSE ACTIVITIES*. 22. 4. 2014 (<http://addisstandard.com/ethiopia-and-djibouti-review-joint-defense-activities/>, 12. 2. 2020).

African Development Bank Group (2016). *DJIBOUTI COUNTRY STRATEGY PAPER (CSP) 2016-2020* ([https://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Project-and-Operations/Djibouti\\_\\_Country\\_Strategy\\_Paper\\_\\_CSP\\_\\_2016-2020.pdf](https://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Project-and-Operations/Djibouti__Country_Strategy_Paper__CSP__2016-2020.pdf), 7. 2. 2020) s. 1–44.

Agence Francaise de Développement (2020). *DJIBOUTI*. (<https://www.afd.fr/en/page-region-pays/djibouti?fbclid=IwAR3zq-RR7vScjVmh-FxD4dSvTsdGEYQBPnWHsp95G4riUf6FkxDG9luaDHU>, 14. 4. 2020).

Ahmed, Hafiz. Z. – Khan, Noor. U. A. – Sajjad, Sara – Ahmed, Dawood (2018). Evaluation of strategic importance of CPEC: A comparative study with panama canal project and suez canal project. *Paradigmas* 12 (1), s. 112–119.

Alden, Chris – Alves, Cristina (2008). History & Identity in the Construction of China's Africa Policy. *Review of African Political Economy*, 35 (115), s. 43–58,

Aljamra Helal (2019). Bab-El-Mandeb, Gateway to the Red Sea: the World's Most Dangerous Strait. *Inside Arabia*. 1. 8. 2019 (<https://insidearabia.com/bab-el-mandeb-gateway-to-the-red-sea-the-worlds-most-dangerous-strait/>, 16. 1. 2020).

Asghar, Jafari.V. (2012). The Geopolitics of the Strait of Hormuz and the Iran-Oman Relations. *Iranian Review of Foreign Affairs* 2 (4), s. 8–40.



Augustyn, Adam – Bauer, Patricia – Duignan, Brian – Eldridge, Alison – Gregersen, Erik – McKenna, Amy – Petruzzello, Melissa – Rafferty, John P. – Ray, Michael – Rogers, Kara – Tikkanen, Amy – Wallenfeldt, Jeff – Zeidan, Adam – Zelazko, Alicja (2006). Bab el-Mandeb Strait. *Encyclopædia Britannica*. 8. 4. 2006 (<https://www.britannica.com/place/Bab-El-Mandeb-Strait>, 12. 1. 2020).

Avram, Cristina (2012). Choke Points - The Geopolitical Importance For The Global Era, "*Carol I*" National Defence University. (<https://search.proquest.com/docview/1326754950?accountid=14965>, 5. 1. 2020) s. 69–82.

BBC (2016). *What is behind Ethiopia's wave of protests?*. 22. 8. 2016 (<https://www.bbc.com/news/world-africa-36940906>, 11. 2. 2020).

Bearak, Max (2019). In strategic Djibouti, a microcosm of China's growing foothold in Africa. *The Washington Post*. 30. 12. 2019 ([https://www.washingtonpost.com/world/africa/in-strategic-djibouti-a-microcosm-of-chinas-growing-foothold-in-africa/2019/12/29/a6e664ea-beab-11e9-a8b0-7ed8a0d5dc5d\\_story.html](https://www.washingtonpost.com/world/africa/in-strategic-djibouti-a-microcosm-of-chinas-growing-foothold-in-africa/2019/12/29/a6e664ea-beab-11e9-a8b0-7ed8a0d5dc5d_story.html), 5. 4. 2020).

Blas, Javier (2018). Saudis Suspend Oil Shipments Via Bab el-Mandeb After Attack. *Bloomberg*. ([https://www.bloomberg.com/news/articles/2018-07-25/saudis-halt-oil-shipments-via-bab-el-mandeb-strait-after-attack?fbclid=IwAR1JoQ8rxFvxzAaCFsJBzHGBp7XSQaRUR7pWxpgyOmRipBADNm\\_wIQiRygk](https://www.bloomberg.com/news/articles/2018-07-25/saudis-halt-oil-shipments-via-bab-el-mandeb-strait-after-attack?fbclid=IwAR1JoQ8rxFvxzAaCFsJBzHGBp7XSQaRUR7pWxpgyOmRipBADNm_wIQiRygk), 16. 1. 2020).

Brass, Jennifer N. (2008a). Djibouti's Unusual Resource Curse. *The Journal of Modern African Studies*, 46 (4), s. 523–545.

Brass, Jennifer N. (2008b). The Political Economy of Livestock Policy: The Case of Djibouti. *IGAD Livestock Policy Initiative*. ([https://cgspace.cgiar.org/bitstream/handle/10568/24967/IGAD\\_LPI\\_WP\\_02-08.pdf?sequence=1&fbclid=IwAR1kRHFbJdS9PWdhi0UvMZomSoW0Al-acnLDDxH3AhxiSTKtY7Wuu3wQ3VE](https://cgspace.cgiar.org/bitstream/handle/10568/24967/IGAD_LPI_WP_02-08.pdf?sequence=1&fbclid=IwAR1kRHFbJdS9PWdhi0UvMZomSoW0Al-acnLDDxH3AhxiSTKtY7Wuu3wQ3VE), 7. 2. 2020) s. 1–44.

- Briney, Amanda (2020). Strait of Hormuz, the Most Important Middle Eastern Chokepoint. *Thought.Co.* 23. 1. 2020 (<https://www.thoughtco.com/strait-of-hormuz-1435398>, 5. 1. 2020).
- Buchholz, Katharina (2019). The Countries Most in Debt to China. *Statista Research Department.* 14. 10. 2019 (<https://www.statista.com/chart/19642/external-loan-debt-to-china-by-country/>, 5. 4. 2020).
- Butler, Michael J. (2019). Adaptive Peacemaking in Protracted Conflicts: IGAD Mediation in the Second Sudanese Civil War. *Global Policy* 10 (2), s. 94–100.
- Cannon, Brendon J. – Rossiter, Ash (2018). An Ethiopia-backed port is changing power dynamics in the Horn of Africa. *Quartz Africa.* 8. 5. 2018. (<https://qz.com/africa/1272108/ethiopias-djibouti-somaliland-ports-power-dynamics-in-horn-of-africa/?fbclid=IwAR3ckTFIW-wcvRfaMILW1I5u4horxXqBxtBHIH7V7yRXPQvb5Ra3FFcWAqE>, 11. 2. 2020).
- Central Intelligence Agency (2020). Africa :: Djibouti. *The World Factbook.* ([https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/dj.html?fbclid=IwAR20zWQaDBa\\_Evjak5BBiACbKcESMbP61R17jOUkSdLFCaL4cqQGgCL\\_s0o](https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/dj.html?fbclid=IwAR20zWQaDBa_Evjak5BBiACbKcESMbP61R17jOUkSdLFCaL4cqQGgCL_s0o), 7. 2. 2020).
- CJTF-HOA Public Affairs (2018). *CJTF-HOA Trifold.* 11. 12. 2018 (<https://www.hoa.africom.mil/documents>, 15. 3. 2020) s. 1–2.
- Clapham, Christopher (2017). *The Horn of Africa: State Formation and Decay* (London: Hurst Publishers).
- Coffey, Luke (2018). Bab el-Mandeb: The U.S. Ignores the Most Dangerous Strait in the World at Its Peril. *The Heritage Foundation.* ([https://www.heritage.org/middle-east/commentary/bab-el-mandeb-the-us-ignores-the-most-dangerous-strait-the-world-its-peril?fbclid=IwAR2sJb-PqXGtKMwO0sR94r-6PIeh21976dpLH\\_TtszgIu3DPvDkC7EJdRtI](https://www.heritage.org/middle-east/commentary/bab-el-mandeb-the-us-ignores-the-most-dangerous-strait-the-world-its-peril?fbclid=IwAR2sJb-PqXGtKMwO0sR94r-6PIeh21976dpLH_TtszgIu3DPvDkC7EJdRtI), 16. 1. 2020).

COMBINED JOINT TASK FORCE - HORN OF AFRICA (2018). *2018 Command Year in Review*. 11.12.2018 (<https://www.hoa.africom.mil/documents>, 15. 3. 2020) s. 2–15.

COMBINED MARITIME FORCES (2013). *CTF 150 and Djibouti Navy protect shipping together*. 17. 10. 2013 (<https://combinedmaritimeforces.com/2013/10/17/ctf-150-and-djibouti-navy-protect-shipping-together/>, 15. 3. 2020).

Commander, Navy Region Europe, Africa, Central (2020). *Camp Lemonnier, Djibouti: Operations and Management*. ([https://www.cnic.navy.mil/regions/cnreura/cenr/installations/camp\\_lemonnier\\_djibouti/om.html](https://www.cnic.navy.mil/regions/cnreura/cenr/installations/camp_lemonnier_djibouti/om.html), 15. 3. 2020).

Dahir, Abdi L. (2018). Thanks to China, Africa's largest free trade zone has launched in Djibouti. *Quartz Africa*. 9. 6. 2018 (<https://qz.com/africa/1323666/china-and-djibouti-have-launched-africas-biggest-free-trade-zone/>, 5. 4. 2020).

Demeke, Memar A. – Gebru, Solomon G. (2011). THE ROLE OF REGIONAL ECONOMIC COMMUNITIES IN FIGHTING TERRORISM IN AFRICA: THE CASE OF INTER-GOVERNMENTAL AUTHORITY ON DEVELOPMENT (IGAD). *European Scientific Journal* 2, s. 216–229.

di Santo, Daniel (2018). A seemingly impossible prediction is now being fulfilled. *The Trumpet*. 26. 11. 2018. (<https://www.thetrumpet.com/17965-japanese-military-to-expand-base-in-djibouti>, 20. 4. 2020)

Do, Toan Q. – Ma, Lin – Ruiz, Claudia (2016). Pirates of Somalia Crime and Deterrence on the High Seas Quy-Toan Do Lin Ma Claudia Ruiz. *WORLD BANK GROUP* (<http://pubdocs.worldbank.org/en/689501484733836996/pirates-of-Somalia-on-the-high-seas.pdf>, 30. 4. 2020).

- Downs, Erica – Becker, Jeffrey – de Gategno, Patrick (2017). China's Military Support Facility in Djibouti: The Economic and Security Dimensions of China's First Overseas Base. *CNA Analysis & Solutions*. (<https://apps.dtic.mil/dtic/tr/fulltext/u2/1038215.pdf?fbclid=IwAR2Lv2JsDu4FUQr7vqbhwVD-MEeqJ7NT6hvArSqoKEo5MfesGklaTWpEIEQ>, - 5. 4. 2020) s. 1–61.
- Elazar, Gideon (2017). China in the Red Sea: The Djibouti Naval Base and the Return of Admiral Zheng He. *Begin-Sadat Center for Strategic Studies*. ([https://www.jstor.org/stable/pdf/resrep04328.pdf?ab\\_segments=0%252Fbasic\\_SYC-5152%252Fcontrol&refreqid=excelsior%3A328412671e423325449eefabca4984ed&fbclid=IwAR2kFA2neJpD8vZmUcQk-sHN3V2fKbLUdZ0OpMMx1B7YpAip7YnNCZfgoOw](https://www.jstor.org/stable/pdf/resrep04328.pdf?ab_segments=0%252Fbasic_SYC-5152%252Fcontrol&refreqid=excelsior%3A328412671e423325449eefabca4984ed&fbclid=IwAR2kFA2neJpD8vZmUcQk-sHN3V2fKbLUdZ0OpMMx1B7YpAip7YnNCZfgoOw), 5. 4. 2020) s. 2–4.
- Foreign Assistance (2020). *DJIBOUTI: Foreign Assistance* (<https://www.foreignassistance.gov/explore/country/Djibouti>, 15. 3. 2020).
- Freedom House (2019). *Djibouti* (<https://freedomhouse.org/country/djibouti/freedom-world/2019>, 7. 2. 2020).
- Goldman, David (2014). French Army Chiefs Killed in Djibouti Terror Attack. *STRATEGIC INTELLIGENCE*. 28. 5. 2014 (<https://intelligencebriefs.com/french-army-chiefs-killed-in-djibouti-terror-attack/>, 15. 3. 2020).
- Gresh, Geoffrey F. (2017). A Vital Maritime Pinch Point: China, the Bab alMandeb, and the Middle East. *Asian Journal of Middle Eastern and Islamic Studies* 11 (1), s. 37–46.
- Guest Blogger for Elizabeth C. Economy (2018). China's Strategy in Djibouti: Mixing Commercial and Military Interests. *The Council on Foreign Relations*. 13. 4. 2018 (<https://www.cfr.org/blog/chinas-strategy-djibouti-mixing-commercial-and-military-interests>, 5. 4. 2020).

Haynes, Suyin (2019). The Strait of Hormuz Is at the Center of Iran Tensions Again. Here's How the Narrow Waterway Gained Wide Importance. *Time*. (<https://time.com/5632388/strait-of-hormuz-iran-tanker/?fbclid=IwAR0M7eYuyM6Ro5x32hPCUOJh76l5UMdqZE5rh3cgkmLjUjI2xSEdaUEdl9g>, 5. 1. 2020).

Hoskins, Halford L. (1943). The Suez Canal as an International Waterway. *The American Journal of International Law* 37 (3), s. 373–385.

Human Development Reports (2020). *Djibouti: Human Development Indicators* (<http://hdr.undp.org/en/countries/profiles/DJI>, 7. 2. 2020).

Chatzky, Andrew – McBride, James (2020). China's Massive Belt and Road Initiative. *The Council on Foreign Relations*. 28. 1. 2020 (<https://www.cfr.org/backgroundunder/chinas-massive-belt-and-road-initiative>, 5. 4. 2020).

Chinese Foreign Ministry (2006). Djibouti. *China.org.cn*. (<http://www.china.org.cn/english/features/focac/183543.htm?fbclid=IwAR1QYkrdBEgkCvLcOt6OzkXEo5N1uXlzmDmwF27gNYDUBucEz6PKSQpwh5s>, 5. 4. 2020).

Chovanec, František (2006). Vplyv diela A. T. Mahana na americké geopolitické myslenie. *Slovenská politologická revue* (4), s. 1–12.

IGAD (2020). *About us* (<https://igad.int/about-us>, 17. 2. 2020).

iROZHLAS (2019). Miny, hořící lodě a zdražující ropa. Opakuje se iránsko-americká ‚tankerová válka‘?. *iROZHLAS*. ([https://www.irozhlas.cz/zpravy-svet/omansky-zaliv-tankery-hormuzsky-pruliv-ropa-persky-zaliv-iran-usa-blizky-vychod\\_1906190700\\_haf?fbclid=IwAR3yPIcyGA0OV03OUAG5rfi93Y4zKnLe9qz7nYa\\_h\\_9co4JS-HY2A4\\_UHo](https://www.irozhlas.cz/zpravy-svet/omansky-zaliv-tankery-hormuzsky-pruliv-ropa-persky-zaliv-iran-usa-blizky-vychod_1906190700_haf?fbclid=IwAR3yPIcyGA0OV03OUAG5rfi93Y4zKnLe9qz7nYa_h_9co4JS-HY2A4_UHo), 6. 1. 2020).

Ismail, Yacqub (2019). France's Strategic Footprint in East Africa. *INTERNATIONAL POLICY DIGEST*. 4. 6. 2019. (<https://intpolicydigest.org/2019/06/04/france-s-strategic-footprint-in-east-africa/>, 14. 4. 2020).

Japan International Cooperation Agency (2020). *Djibouti* (<https://www.jica.go.jp/djibouti/english/index.html>, 20. 4. 2020).

Jasques, Jeremiah (2017). A look at the history of this trend in the news – and its future. *The Trumpet*. 14. 9. 2017. ([https://www.thetrumpet.com/15730-japans-march-toward-militarism?fbclid=IwAR1-Tzh8RfQhS-1icRB0HxW8wpg9\\_tDwcYUu-ivr9EdzEb0RpRuE6QwfVt8](https://www.thetrumpet.com/15730-japans-march-toward-militarism?fbclid=IwAR1-Tzh8RfQhS-1icRB0HxW8wpg9_tDwcYUu-ivr9EdzEb0RpRuE6QwfVt8), 20. 4. 2020).

Kelly, Tim – Kaori, Kaneko (2016). Japan sends military planes for evacuation of citizens in South Sudan. *Ruters*. 11. 7. 2016 (<https://www.reuters.com/article/us-southsudan-japan-evacuation/japan-sends-military-planes-for-evacuation-of-citizens-in-south-sudan-idUSKCN0ZR189>, 20. 4. 2020).

Kłosowicz , Robert (2015). The role of Ethiopia in the regional security complex of the Horn of Africa. *Ethiop.j.soc.lang.stud.* 2 (2), s. 83-97.

Maalim, Mahboub – Wickstead, Myles (2013) IGAD's Role in Stability and Diplomacy in the Horn of Africa. *CHATHAM HOUSE*. 9. 5. 2013 (<https://www.chathamhouse.org/sites/default/files/public/Research/Africa/090513summary.pdf>, 17. 2. 2020).

Maasho, Aaron (2018). Ethiopia to take stake in Port of Djibouti, its trade gateway -state media. *Reuters*. 1. 5. 2018 (<https://www.reuters.com/article/ethiopia-djibouti/ethiopia-to-take-stake-in-port-of-djibouti-its-trade-gateway-state-media-idUSL8N1S81QA> 11. 2. 2020).

Marks, Thomas A. (1974). Djibouti: France's Strategic Toehold in Africa. *African Affairs*, 73 (290), s. 95–104.

Martin, Patrick (2018). Could China squeeze the U.S. out of its only permanent military base in Africa?. *The Washington Post*.

(<https://www.washingtonpost.com/national-security/2018/12/14/could-china-squeeze-us-out-its-only-permanent-military-base-africa/?fbclid=IwAR1kRHFbJdS9PWdhi0UvMZomSoW0Al-acnLDDxH3AhxiSTKtY7Wuu3wQ3VE>, 15. 3. 2020).

- Mason, Ra (2017). Djibouti and Beyond: Japan's First Post-War Overseas Base and the Recalibration of Risk in Securing Enhanced Military Capabilities. *Asian Security* 14 (3), s. 339–357.
- McCabe, Robert (2019). Policing the Seas: Building Constabulary Maritime Governance in the Horn of Africa – The Case of Djibouti and Kenya. *African Security* 12 (3-4), s. 330–355.
- McCarthy, Niall. (2020). The Strategic Importance Of The Strait Of Hormuz [Infographic]. *Forbes*. (<https://www.forbes.com/sites/niallmccarthy/2019/07/11/the-strategic-importance-of-the-strait-of-hormuz-infographic/#4db9c4a76ab6>, 6. 1. 2020).
- Melvin, Neil (2019). THE FOREIGN MILITARY PRESENCE IN THE HORN OF AFRICA REGION. *Stockholm International Peace Research Institute*. ([https://www.jstor.org/stable/pdf/resrep20075.pdf?ab\\_segments=0%252Fbasic\\_SYC-5055%252Fcontrol&refreqid=excelsior%3Aaf2125c737e67498562ee990aebf016a](https://www.jstor.org/stable/pdf/resrep20075.pdf?ab_segments=0%252Fbasic_SYC-5055%252Fcontrol&refreqid=excelsior%3Aaf2125c737e67498562ee990aebf016a), 15. 3. 2020) 1-31.
- Metelis, Claire – Matti, Stephanie (2013). Deserting Democracy: Authoritarianism and Geo-Strategic Politics in Djibouti. *SSRN*. ([https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract\\_id=2808538](https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2808538), 8. 2. 2020) s. 1–31.
- Ministry of Defence (2018). *Defence of Japan 2018*. ([https://www.mod.go.jp/e/publ/w\\_paper/pdf/2018/DOJ2018\\_Full\\_1130.pdf](https://www.mod.go.jp/e/publ/w_paper/pdf/2018/DOJ2018_Full_1130.pdf), 20. 4. 2020).
- Ministry for Europe and Foreign Affairs (2016) *Les forces françaises stationnées à Djibouti*. 20. 9. 2016. (<https://www.defense.gouv.fr/fre/operations/forces-de-presence/djibouti/dossier/les-forces-francaises-stationnees-a-djibouti?fbclid=IwAR2Y6Lk3-cGCY-RD140Qve6P8gLofXuL4CPqdzMQEScWT5n362qU1iDbpvM>, 14. 4. 2020).

- Ministry for Europe and Foreign Affairs (2020). *Djibouti*.  
(<https://www.diplomatie.gouv.fr/en/country-files/djibouti/?fbclid=IwAR2tB-P3rGbRUjRqOnAXPOCFZBMJZxGASvxJz8IaXhPILxWotIPN-eDvvUY>, 14. 4. 2020).
- Moges, Abu Girma (2013) The Challenges and Policies of Poverty Reduction in Ethiopia. *Ethiopian e-journal For Research and Innovation Foresight* 5 (1) s. 94–117.
- Mormul, Joanna (2016). Ethio-Djiboutian Relations in the 21st century – towards New African Cooperation. *POLITEJA: The Journal of the Faculty of International and Political Studies of the Jagiellonian University* 7 (3), s. 263–285.
- Ondris, Peter – Greguš, Michal (2017). Vybrané geopolitické aspekty zriadenia čínskej vojenskej základne v džibutsku. *Almanach : Aktuálne Otázky Svetovej Ekonomiky a Politiky*, 12 (4), s. 68-78.
- Palá, Dragoş I. (2018). The Geostrategic Choke Point In The Context Of World Geopolitics. *"Carol I" National Defence University*. 27-28. 11. 2018  
(<https://search.proquest.com/docview/2172569914?accountid=14965>, 6. 12. 2019) s. 252–261.
- Peele, Reynolds, B. (1997). The importance of Maritime Chokepoints. *Parameters: Journal of the US Army War College* 27 (1), s. 61–64.
- Ploch Blanchard, Lauren – Collins, Sarah R. (2019). China's Engagement in Djibouti. *Congressional Research Service*. 4. 9. 2019 (<https://fas.org/sgp/crs/row/IF11304.pdf>, 6. 12. 2019).
- Ploch, Lauren – Blanchard, Christopher M. – O'Rourke, Ronald – Mason, R. Chuck – King, Rawle O. (2011). Piracy off the Horn in Africa. *Congressional Research Service*. 27. 4. 2011 (<https://apps.dtic.mil/dtic/tr/fulltext/u2/a543786.pdf?fbclid=IwAR2JzOqDN1nQUuOUtnXMBCS5ggMcp4Q8hyCeIkqlADbw5zaHkMW6ck3OHO4>, 30. 4. 2020).



Remnek, Richard B. (1990). The Strategic Importance of the Bab el-Mandeb and the Horn of Africa. *Naval War College Review* 43 (4), 6–30.

Reuters (2016a). *Djibouti launches solar power project, plans for wind project*. (<https://www.reuters.com/article/djibouti-electricity/djibouti-launches-solar-power-project-plans-for-wind-project-idUSL8N14Z322>, 11. 2. 2020).

Reuters (2016b). *Ethiopia and Djibouti sign deal to build gas pipeline*. 17. 2. 2019. ([https://www.reuters.com/article/ethiopia-djibouti-gas/ethiopia-and-djibouti-sign-deal-to-build-gas-pipeline-idUSL5N20C074?fbclid=IwAR20zWQaDBa\\_Evjak5BBiACbKcESMbP61RI7jOUkSdLFCaL4cqQGgCL\\_s0o](https://www.reuters.com/article/ethiopia-djibouti-gas/ethiopia-and-djibouti-sign-deal-to-build-gas-pipeline-idUSL5N20C074?fbclid=IwAR20zWQaDBa_Evjak5BBiACbKcESMbP61RI7jOUkSdLFCaL4cqQGgCL_s0o), 11. 2. 2020).

RFI (2019). *Djibouti, sentinelle de la Corne de l'Afrique*. 12. 3. 2019. (<http://www.rfi.fr/fr/afrique/20190312-djibouti-sentinelle-corne-afrique-bases-militaires-atalante-piraterie?fbclid=IwAR0ipz87YdQYpcOqckJhTn0w7HLxACbiMGXfEZYpklGnOPher7DadRp0yxk>, 14. 4. 2020).

Rodrigue, Jean-Paul (2004). Straits, Passages and Chokepoints. A Maritime Geostrategy of Petroleum Distribution. *Cahiers de Géographie du Québec* 48 (135), s. 1–17.

Romancov, Michael (2007). Politická geografie a geopolitika. In: Cabada, Ladislav – Kubát, Michal a kol., Úvod do studia politické vědy (Plzeň: Aleš Čeněk), s. 407–454.

Rotberg, Robert I. (2005). The Horn of Africa and Yemen: Diminishing the Threat of Terrorism. In: Rotberg, Robert I., *Battling Terrorism in the Horn of Africa*. (Washington, DC: Brookings Institution Press, World Peace Foundation) s. 1–22.

Ryall, Julian (2018). Japan to expand Djibouti base despite decline in piracy. *DW*. 19.11.2018 (<https://www.dw.com/en/japan-to-expand-djibouti-base-despite-decline-in-piracy/a-46356825>, 20. 4. 2020).

Samaranayake Nilanthi (2020). Future US-France Cooperation: Think Indo-Pacific. *The Diplomat*. 3. 2. 2020. (<https://thediplomat.com/2020/02/future-us-france-cooperation-think-indo-pacific/?fbclid=IwAR1FjQR0opl24YoyWTXXaGB8GnYL84F3g2heQKO5gKYzCmg40Epdm9VtfYA>, 14. 4. 2020).

Shen, Olivia (2019). China's base in Djibouti: Who's got the power?. In: Golley, Jane – Jaivin, Linda – Farrelly, Paul J. – Strange, Sharon, *Power: China Story Yearbook* (Canberra: ANU Press) s. 204–211.

Shetret, Liat – Durner, Tracey – Cotter, Danielle – Tobin, Patrick (2015). Tracking Progress: Djibouti. *Global Center on Cooperative Security*. ([https://www.jstor.org/stable/pdf/resrep20268.7.pdf?ab\\_segments=0%252Fbasic\\_SYC-4946%252Fcontrol&refreqid=excelsior%3Aefecfe6a6e320db9abc160cd1455d7e3&fbclid=IwAR1-Tzh8RfQhS-1icRB0HxW8wpg9\\_tDwcYUu-ivr9EdzEb0RpRuE6QwfVt8](https://www.jstor.org/stable/pdf/resrep20268.7.pdf?ab_segments=0%252Fbasic_SYC-4946%252Fcontrol&refreqid=excelsior%3Aefecfe6a6e320db9abc160cd1455d7e3&fbclid=IwAR1-Tzh8RfQhS-1icRB0HxW8wpg9_tDwcYUu-ivr9EdzEb0RpRuE6QwfVt8), 7. 2. 2020) s. 5–11.

Schermerhorn, Lange (2005). Djibouti: A Special Role in the War on Terrorism. In: Rotberg, Robert I., *Battling Terrorism in the Horn of Africa*. (Washington, DC: Brookings Institution Press, World Peace Foundation) s. 48–63.

Schraeder Peter J. – Cutbill, Catherine C. (2019). Djibouti. *Encyclopædia Britannica*. 22. 8. 2019 (<https://www.britannica.com/place/Djibouti>, 7. 2. 2020).

Schultz, Kai (2017). Sri Lanka, Struggling With Debt, Hands a Major Port to China. *The New York Times*. ([https://www.nytimes.com/2017/12/12/world/asia/sri-lanka-china-port.html?fbclid=IwAR3m\\_ITmfHiCYjqyesjCk824ajdwegi2wKPTDYAEK0B\\_HqxvtUDfF54kqM8](https://www.nytimes.com/2017/12/12/world/asia/sri-lanka-china-port.html?fbclid=IwAR3m_ITmfHiCYjqyesjCk824ajdwegi2wKPTDYAEK0B_HqxvtUDfF54kqM8), 5. 4. 2020).

Smirnova, Olga. A. (2019). France in the process of the resolution of conflicts on the african continent [smirnova O.A. la france dans la résolution des conflits sur le continent africain]. *Vestnik Volgogradskogo Gosudarstvennogo Universiteta. S eriia* 4, *Istoriia, Regionovedenie, Mezhdunarodnye Otnosheniia* 24 (3), s. 147–156.

Smith, Charles G. – Fisher, William B. (2019). Suez Canal. *Encyclopædia Britannica, inc.* 13. 2. 2019 (<https://www.britannica.com/topic/Suez-Canal>, 12. 1. 2020).

Statista Research Department (2020). *Number of actual and attempted piracy attacks in Somalia between 2010 and 2019* (<https://www.statista.com/statistics/250867/number-of-actual-and-attempted-piracy-attacks-in-somalia/>, 20. 4. 2020).

Stigant, Susan – Knopf, Payton (2018). Ethiopia-Eritrea Peace Deal Brings Hope to Horn of Africa. *The United States Institute of Peace.* 2. 8. 2018 (<https://www.usip.org/publications/2018/08/ethiopia-eritrea-peace-deal-brings-hope-horn-africa>, 17. 2. 2020).

Styan, David (2013). Djibouti: changing influence in the Horn's strategic hub. *The Royal Institute of International Affairs* ([https://eprints.bbk.ac.uk/8681/1/0413bp\\_djibouti.pdf](https://eprints.bbk.ac.uk/8681/1/0413bp_djibouti.pdf), 6. 12. 2019).

Styan, David (2018). The politics of ports in the Horn: War, peace and Red Sea rivalries. *African Arguments.* ([https://africanarguments.org/2018/07/18/politics-ports-horn-war-peace-red-sea-rivalries/?fbclid=IwAR20zWQaDBa\\_Evjak5BBiACbKcESMbP61RI7jOUkSdLFCaL4cqQGgCL\\_s0o](https://africanarguments.org/2018/07/18/politics-ports-horn-war-peace-red-sea-rivalries/?fbclid=IwAR20zWQaDBa_Evjak5BBiACbKcESMbP61RI7jOUkSdLFCaL4cqQGgCL_s0o), 11. 2. 2020).

Suez Canal Authority (2019). Canal History. *Suez Canal Authority.* ([https://www.suezcanal.gov.eg/English/About/SuezCanal/Pages/CanalHistory.aspx?fbclid=IwAR0RuLD2iF929\\_5FGKmrG4zxV3kfC-SYtZCpPRkf\\_udzUtlqU8cM4yjAWbo](https://www.suezcanal.gov.eg/English/About/SuezCanal/Pages/CanalHistory.aspx?fbclid=IwAR0RuLD2iF929_5FGKmrG4zxV3kfC-SYtZCpPRkf_udzUtlqU8cM4yjAWbo), 12. 1. 2020).

Sumidagawa Shipyard Co.,ltd. (2016). *History* (<http://www.sumidagawa.co.jp/english/outline/index.html>, 20. 4. 2020).

Sun, Degang – Zoubir, Yahia H. (2016). The Eagle's Nest in the Horn of Africa: US Military Strategic Deployment in Djibouti. *Africa Spectrum* 51 (1), s. 111–124.

Sundberg, Anna (2019). France - A Continuing Military Presence in Francophone Africa. *FOI Swedish Defence Research Institute* ([https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:EsQqYHQS\\_H8J:https://www.foi.se/rest-api/report/FOI%2520Memo%25206814+&cd=2&hl=cs&ct=clnk&gl=cz](https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:EsQqYHQS_H8J:https://www.foi.se/rest-api/report/FOI%2520Memo%25206814+&cd=2&hl=cs&ct=clnk&gl=cz), 14. 4. 2020).

The EastAfrican News Desk (2019a). Kenya-Djibouti row could affect choice of new IGAD chair 28. 12. 2019 (<https://www.theeastafrican.co.ke/news/ea/IGAD-members-summit-Ethiopia/4552908-5365462-o8fp58/index.html>, 17. 2. 2020).

The EastAfrican News Desk (2019b). Sudan's PM Hamdok picked to chair Igad. 29. 12. 2019 (<https://www.theeastafrican.co.ke/news/ea/Sudan-pm-abdallahamdok-picked-to-chair-igad/4552908-5367028-117p14qz/index.html>, 17. 2. 2020).

The Fund for Peace (2019). Country Dashboard: Djibouti. *Fragile States Index*. (<https://fragilestatesindex.org/country-data/?fbclid=IwAR2Hqm8rv6Lle1fmDKUwEmv2I2I8Ht-EKMvEXskImr3vnd3tAC0Qg8sL3qs>, 7. 2. 2020).

The U.S. Energy Information Administration (2017). World Oil Chokepoints. *OPEC Revenues Fact Sheet*. ([https://www.eia.gov/international/content/analysis/special\\_topics/World\\_Oil\\_Transit\\_Chokepoints/wotc.pdf?fbclid=IwAR13c-\\_EekHOuJK3U6MeT-nsPady-3dutKQvYZR85PqG5PQpWt2v7yNG9pw](https://www.eia.gov/international/content/analysis/special_topics/World_Oil_Transit_Chokepoints/wotc.pdf?fbclid=IwAR13c-_EekHOuJK3U6MeT-nsPady-3dutKQvYZR85PqG5PQpWt2v7yNG9pw), 6. 12. 2019) s. 1–20.

The World Bank Group (2018b). *GDP (current US\$) - Ethiopia* (<https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.CD?locations=ET>, 10. 2. 2020).

The World Bank Group (2019a). *GDP (current US\$) - Djibouti* (<https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.CD?locations=DJ>, 7. 2. 2020).

The World Bank Group (2019c). *Population, total – Djibouti* (<https://data.worldbank.org/indicator/SP.POP.TOTL?locations=DJ>, 7. 2. 2020).

Trimble, Codie (2020). United States delivers tactical vehicles to armed forces of Djibouti. *UNITED STATES AFRICA COMMAND*. 11. 1. 2020 (<https://www.africom.mil/media-room/Article/32508/united-states-delivers-tactical-vehicles-to-armed-forces-of-djibouti>, 15. 3. 2020).

United States Institute of Peace (2014). Terrorism in the Horn of Africa. *SPECIAL REPORT*. (<https://www.usip.org/sites/default/files/sr113.pdf?fbclid=IwAR3hPCQOvPL0vx0iC3GrsgGsTk-we1-OeDoNs2Ub3GfTl3eY3MCOLH2-SH4>, 15. 3. 2020) s. 1–16.

USAID (2020). *Djibouti: Economy* (<https://idea.usaid.gov/cd/djibouti/economy>, 7. 2. 2020).

Vandiver, John (2019). US delivers Humvees to Djibouti's military as part of \$31-million training effort. *STARS AND STRIPES*. 20. 12. 2019 (<https://www.stripes.com/news/us-delivers-humvees-to-djibouti-s-military-as-part-of-31-million-training-effort-1.611942>, 15. 3. 2020).

Waisová, Šárka – Cabada, Ladislav – Leichtová, Magdaléna – Romancov, Michael – Šanc, David – Weger, Klára – Baranová, Magdaléna – Čada, Václav – Čerba, Otakar – Jedlička, Karel (2007). *Atlas mezinárodních vztahů: prostor a politika po skončení studené války* (Plzeň: Aleš Čeněk).

Weitz, Rockford (2020). Could Iran-US tensions mean troubled waters ahead in the Strait of Hormuz?. *The Conversation*. ([https://theconversation.com/could-iran-us-tensions-mean-troubled-waters-ahead-in-the-strait-of-hormuz-129508?fbclid=IwAR1FmHdUMtOYeYplen9qN3WJQB\\_TjQ4V9ChhESokb5kaR\\_vimTVNTsgyx3Q](https://theconversation.com/could-iran-us-tensions-mean-troubled-waters-ahead-in-the-strait-of-hormuz-129508?fbclid=IwAR1FmHdUMtOYeYplen9qN3WJQB_TjQ4V9ChhESokb5kaR_vimTVNTsgyx3Q), 5. 1. 2020).

Weldesellassie, K Isaac (2011). IGAD as an International Organization, Its Institutional Development and Shortcomings. *Journal of African Law*, 55 (1), s. 1–29.

Wen, Shuang (2010). The Strait of Hormuz: A Barometer in the Emerging US-Gulf-China Triangular Relationship. *Draft paper for Association for Asian Studies 2010 annual conference*. ([https://www.mei.edu/sites/default/files/publications/Shuang%20WEN%20Paper%20\(for%20e-library\).pdf?fbclid=IwAR1AzXzMGS71\\_P2BpmmrFKZs36f3-x03YMALvCgfLtgWE\\_7ZlcsG\\_vri3A](https://www.mei.edu/sites/default/files/publications/Shuang%20WEN%20Paper%20(for%20e-library).pdf?fbclid=IwAR1AzXzMGS71_P2BpmmrFKZs36f3-x03YMALvCgfLtgWE_7ZlcsG_vri3A), 5. 1. 2020).

Woodward, Peter (2013). The IGAD and Regional Relations in the Horn of Africa. The Horn of Africa. In: Bereketeab, Redie. *The Horn of Africa: Intra-State and Inter-State Conflicts and Security* (London: Pluto Press) s. 141–153.

Zaouaq, Karim (2018). Bab El-Mandeb Strait: a Threatened Strategic Passage. *ResearchGate*. ([https://www.researchgate.net/publication/327058303\\_Bab\\_El-Mandeb\\_Strait\\_a\\_Threatened\\_Strategic\\_Passage?fbclid=IwAR2IHtJrAwxtg0T--38VtrAKkyTxxXCQvgb2zdownzaYbHB56G9ePfhcd1ls](https://www.researchgate.net/publication/327058303_Bab_El-Mandeb_Strait_a_Threatened_Strategic_Passage?fbclid=IwAR2IHtJrAwxtg0T--38VtrAKkyTxxXCQvgb2zdownzaYbHB56G9ePfhcd1ls), 16. 1. 2020).

## **7 RESUMÉ**

This bachelor thesis deals with the geopolitical importance of Djibouti, a small state located in the Horn of Africa at the Bab-al-Mandab Strait connecting the Red Sea with the Gulf of Aden in the Indian Ocean.

Its main goal is to analyze the geopolitical position of Djibouti in relation to selected world powers. It wants also to clarify why it is an important choke point and how it works. The presented paper is divided into two parts, theoretical and empirical.

The first chapter mainly includes the theoretical part and defines all aspects of the term "choke point", including their examples. These include the Strait of Hormuz, the Suez Canal and the Bab al-Mandab Strait. There are also two authors who dealt with the issue of choke points, Alfred Thayer Mahan and Dragoş Ionuţ Pala.

The second chapter opens the empirical part of the work and deals with the geopolitical position of Djibouti in the Horn of Africa and its internal functioning. The first subchapters are devoted to the analysis of Djibouti and its political regime. The next subchapter analyzes the position of Djibouti in the Intergovernmental Authority on Development (IGAD). However, the main topic discussed in this section is relations between Djibouti and Ethiopia, because they have the greatest importance for Djibouti in the regional context.

In the third and final chapter, this bachelor's thesis deals with the analysis of the activities of selected external actors, ie the USA, China, France and Japan. Each of these states has its own military base in the territory of Djibouti and their activities in the country are significant for Djibouti and for themselves.