

Háda Béla

„Ensuring Secure Seas” – India 2015. évi tengeri biztonsági stratégiája

India 2015. október 26-án hozta nyilvánosságra új tengeri biztonsági stratégiáját. E dokumentum összegzi az ország tengerészeti politikájának céljait és alapelveit, valamint megerősíti identitását az Indiai-óceán domináns maritim hatalmaként. Az elmúlt évtizedek folyamán az indiai elit felismerte a haditengerészeti erő stratégiai jelentőségét. A hidegháború vége óta Újdelhi kül- és biztonságpolitikájának horizontja gyors ütemben tágult, és nagy hangsúlyt fektetett a fokozott jelenlétre, erőkitetésre, valamint elrettentésre Dél-Ázsiában és az Indiai-óceánon. Napjainkban India haditengerészete nagyjából a hatodik legnagyobb a világon, és a katonai szakértők többsége úgy véli, hogy az ország a 21. század első számú tengeri hatalmai közé számít majd. Az indiai fegyveres erők haditengerészeti komponensei valóban látványos, de nem mindig meggyőző fejlődést mutatnak. E tanulmány célja, hogy ismertesse az új tengeri biztonsági stratégia legfontosabb elemeit, és az indiai haderő korszerűsítésének kontextusába illesztve értékelje őket.

Kulcsszavak: India, haditengerészet, tengeri hatalom, tengeri biztonsági stratégia, stratégiai dokumentumok

Háda Béla: Ensuring Secure Seas – The 2015 Maritime Security Strategy of India

The new Maritime Security Strategy of India was released on 26th October 2015. This document summarized the goals and concepts of the country's maritime policy, and confirmed its identity as the dominant maritime power on the Indian Ocean. For the last decades, the Indian elite has acknowledged the strategic importance of the naval power. Since the end of the Cold War, the horizon of New Delhi's foreign and security policy rapidly widened, and focused on enhanced presence, power projection and deterrence in South Asia and the Indian Ocean. Today, India have approximately the sixth largest navy in the world, and most of the military experts believe that the country will be one of the first maritime powers in the 21st century. The development of the naval components of the Indian Armed Forces indeed very impressive, but not always convincing. This study aims to explain the most important elements of the new Maritime Security Strategy, and analyze them in the context of the Indian military modernisation.

Keywords: India, navy, maritime power, Maritime Security Strategy, strategic documents

Bevezetés

Manohar Parrikar indiai védelmi miniszter 2015. október 26-án, a haditengerészet parancsnokainak kétévente esedékes konferenciája alkalmából bocsátotta ki az Indiai Köztársaság új tengeri biztonsági stratégiáját. A 187 oldalas dokumentum okkal számíthatott élénk nemzetközi figyelemre. Elődje több mint nyolc éve született meg „India tengeri katonai stratégiája” címmel, és amellet, hogy alapjául szolgált a haditengerészeti doktrína 2009. évi megújításának, az ország érdekövezetével kapcsolatos szemléletével élénk nemzetközi diskurzust váltott ki. Az elemzők részéről tehát az egyik legérdekesebb kérdés volt, hogy az új stratégia mennyit vállal fel elődjének üzeneteiből, illetve milyen irányba képes továbbfejleszteni azokat. Emellett csöppet sem mellékes, hogy India Ázsia második számú katonai hatalmaként milyen szerepet képzel el magának, illetve milyen fejlesztési célokat tűz ki maga elé az elkövetkező évekre nézve. Mielőtt azonban részletesebben elemezzük az új stratégiát, szentelnünk kell némi teret annak szellemiségét meghatározó tényezőknek is.

A haditengerészet felértékelődése az indiai hatalmi politikában

Az indiai haditengerészet első doktrínájának 2004. június 23-i kiadása óta immár írásban is lefektetésre került a dél-ázsiai ország stratégiai gondolkodói által évtizedek óta napirenden tartott koncepció,¹ mely szerint az indiai-óceán Újdelhi természetes biztonsági érdekövezete, amelynek ellenőrzésére a páratlanul kedvező földrajzi pozíció mellett a megfelelően ütőképesebb haditengerészeti jelenlét is elengedhetetlenül fontos lenne.² E gondolatok nagy pályát futottak be az elmúlt bő másfél évtized folyamán az indiai védelmi tervezésben, amely az ország maritim hatalmi potenciáljainak fejlesztésétől nemcsak a nukleáris fegyverkezéssel jelentős lendületet kapó katonai nagyhatalmi programot igyekezett erősíteni, hanem oly módon bővítette volna az ország erőkitvétési képességeit, hogy azok a lehető legkisebb feszültséget idézzék fel Újdelhi nemzetközi kapcsolataiban. Egyszerűbben szólva: India a tengeri hatalmi expanzióval egy olyan területen képes látványosan növelni befolyását, ahol ezzel nem ütközik automatikusan más államok – akár háborús eszkalációval is fenyegető – ellenállásába.³ Mint mindennek, persze ennek is előfeltételei vannak, melyek közül a legkézenfekvőbb, hogy az indiai stratégiai kalkulációk szerint elsődleges fontossággal bíró indiai-óceáni térségben nincs „még egy Dél-kínai-tenger”, ahol számos helyi hatalom területi aspirációi és vitális stratégiai érdekei ütköznének egymással. Nem mellékes ugyanakkor az sem, hogy India elhelyezkedése e térségen belül annyira központi jellegű, hogy közvetlen tengeri érdekövezetét az övénel egyébként ütőképesebb haditengerészeti erők is csak nagy távolságok megtétele árán közelíthetik meg.

Napjainkig két- és többoldalú egyezmények megkötésével rögzítésre került a dél-ázsiai ország tengeri határainak túlnyomó része. Kivételt ez alól egyedül a Pakisztánnal közös

1 Erről bővebben lásd HÁDA Béla: India – úton a tengeri hatalommá válás felé. *Nemzet és Biztonság – Biztonságpolitikai Szemle*, IV. évf., 2011/7., 41–54. o.

2 Lásd: *Indian Maritime Doctrine (INBR-8)*. Government of India, New Delhi: Integrated HQ, Ministry of Defence, 25 April, 2004.

3 Erről lásd Rajiv SIKRI: *Challenge and Strategy: Rethinking India's Foreign Policy*. New Delhi, Sage, 2009. 250. o.

határvonal képez, mely a Sir Creek⁴ torkolatának és vizeinek birtoklása, illetve a tengeri határok innen kiinduló kijelölése körüli nézeteltérés tesz bizonytalanná. Mindennek dacára India tengerpartjainak hosszúsága ma meghaladja a 7500 kilométert, szigeteinek száma 1197, mely három, a szárazföldről jelentős távolságra fekvő szigetcsoportot is magában foglal.⁵ Kizárólagos gazdasági övezete (*Exclusive Economic Zone – EEZ*) mintegy kétmillió négyzetkilométert tesz ki, amely csaknem 66%-a az ország szárazföldi összterületének.⁶

Ezzel szemben, ha figyelembe vesszük, hogy Indiát nyugatról (Pakisztán) és északról (Kína) is nukleáris fegyverekkel rendelkező, az indiai kül- és biztonságpolitikai ambíciókkal szemben hagyományosan rendkívül gyanakvó államok határolják, nehezen kételkedhetünk a szárazföldi hatalmi építkezés opciójának természetes korlátaiban. Ehhez társul még az indiai gazdasági és politikai befolyás délkelet- és közép-ázsiai térségek irányába való kiterjesztésének évtizedes szándéka,⁷ amely szintén beleütközik az ország stratégiai riválisainak hasonló törekvéseibe. Összességében tehát az ázsiai hatalmi játéktér viszonylag zsúfolt és konfliktusos jellege logikus módon értékelte fel India tengeri mozgásterét, alátámasztva ezzel a haditengerészet fejlesztésének egyébiránt igen költséges, a nagyhatalmi státusz szimbolikus igényeit is kielégítő programját. E program ugyanakkor az ezredfordulótól gyorsult fel igazán,⁸ melyet a flottát érintő stratégiaalkotás szintjén is megfigyelhetünk.

Indiában még a hidegháború korára visszatekintő hagyomány a biztonsági szférát érintő stratégiai koncepciók, illetve az ezeket (esetlegesen) összefoglaló dokumentumok bizalmas kezelése. E tekintetben az utóbbi két évtized folyamán ugyanakkor érezhető változás indult meg, mely legerősebben egyrészt a nukleáris eszközök alkalmazásával kapcsolatos alapelvek, másrészt éppen a haditengerészet esetében vezetett markánsabb nyilvánosságpolitikához. E transzparencia természetesen annak is köszönhető, hogy az indiai katonadiplomácia nagy hangsúlyt fektet a tengeri személy- és áruszállítás biztonságáért szerveződő nemzetközi együttműködésekre, illetve a baráti haditengerészetekkel való kapcsolatépítésre, melyekhez a bizalmi tőkét is biztosítaná. A 2004. évi haditengerészeti doktrínát 2007-ben tengeri katonai stratégia, majd 2009-ben a haditengerészeti doktrína – jelentős részben a két évvel korábbi stratégia célkitűzéseire alapozott – megújítása követte. Utóbbi dokumentum elődjénél már sokkalta markánsabban képviselte a 21. századi tengeri hatalmi szerephez kapcsolódó ambíciókat, beleértve az ázsiai vizeken való erőteljesebb jelenlét igényét, akár azon az áron is, hogy az nem összeegyeztethető egyéb tengeri hatalmak (elsősorban a Kínai Népköztársaság) geostratégiai prioritásaival.⁹

4 Bővebben lásd Manoj JOSHI: *The troubled waters of Sir Creek: Gujarat CM's demand for a freeze on the disputed creek complicates issue.* *India Today*, 2012. december 16. [2016. 03. 11.]

5 *Ensuring Secure Seas: Indian Maritime Security Strategy.* Integrated Headquarters, Ministry of Defence, 2015. [2016.01.21.] 17. o.

6 *Indian Maritime Doctrine.* Integrated Headquarters, Ministry of Defence (Navy) 2009. [2016. 03. 15.] 58. o.

7 Érdemes itt emlékeznünk az 1991-ben megfogalmazódott Look East Policyre, mely lényegében az indiai civilizáció vívmányainak ókori és kora középkori térnyerésére és az ebből fakadó közös gyökerekre hivatkozva tűzte ki célul a modern Indiai Köztársaság befolyásának kiterjesztését Délkelet-Ázsiában. Itt azonban a Kínai Népköztársaságnak talán nem ennyi történelmi nosztalgiával átitott, de nagyon is reális és stratégiai megközelítésből erősen felértékelődő jelenléte volt és van.

8 Sandeep SETHI: *Indian Navy: The quest for blue waters.* *Indian Defence Review*, 2014. 06. 14. [2016. 03. 03.]

9 *Indian Maritime Doctrine.* Integrated Headquarters, Ministry of Defence (Navy) 2009. [2016. 03. 15.] A doktrína ma elérhető hivatalos változatát a 2015. évi stratégia kiadását követően frissítették, az indiai haditengerészeti érdekövezet leírása ennek nyomán eltér az eredeti, 2009-ben meghatározott zónáktól, és a jelenlegi állapotot tükrözi.

A 2015. évi stratégia régi és új célkitűzései

Noha a 2015. évi tengeri biztonsági stratégia természetesen haderőnemi stratégiaként sorolható be a hasonló dokumentumok rendszerébe, szemléletmódjában azonban nem különbözi a magasabb rendű dokumentumok széles spektrumú megközelítését. India tengeri jelenlétének fontosságát történelmi, társadalmi és gazdasági hivatkozásokkal alátámasztva értelmezi, és hatásosan illeszti be azokat egyrészt a tágabb nemzeti érdekek rendszerébe, másrészt a felelősségteljes hatalmi politizálás ambíciójának keretei közé.

A dokumentum megállapítja, hogy a dél-ázsiai ország jövője egyre több szempontból kötődik a világtengerekhez, amelyek között éppúgy megtalálható az energiabiztonság, mint a tengeri áruforgalom és külföldi befektetések biztonságának szavatolása vagy éppen a halászathoz fűződő gazdasági érdekek. Ezt az erősödő dependenciát impozáns számok támasztják alá. India globális kereskedelme például a GDP 43%-át teszi ki. A teljes áruforgalom több mint 77%-át, az árutömegnek pedig több mint 90%-át tengeren szállítják.¹⁰ Az ország a legjelentősebb ázsiai gazdaságokhoz hasonlóan erőteljes energiahordozó-behozatalra szorul, nyersolaj-felhasználásának csaknem 80%-át a tengeren keresztül importálja. Hazai földgáztermelésének szintén 80%-a tengeri kitermelésből származik.¹¹ Ezek mellett már csekély figyelmet kiváltó érdekesség, hogy az indiai halászati ágazat a második legnagyobb a világon, a globális össztermelés 5,68%-át adja.¹² Nem meglepő a fentiek ismeretében, hogy a stratégia kiemelt figyelmet szentel az indiai-óceáni közlekedés stratégiai fojtópontjainak,¹³ melyek szabad hajózhatósága – csakúgy, mint általában a térség egészének stabilitása – „természetes elsőséget” élvez az indiai biztonságpolitikai kalkulációkban.¹⁴ Egyik érdekes megállapítása, hogy növekvő jelenléte az Indiai-óceán vizein, illetve a kalózkodás elleni fellépése és a tengeri szállítási útvonalak biztonságának szavatolása Újdelhit egyfajta biztonsági szolgáltató szerepbe emelte a környező vizeken, tehát a katonai szempontból lényegesen szerényebb kapacitásokkal, viszont gazdasági szempontból hasonló kötöttségekkel rendelkező térségbeli államok számára is.¹⁵ A tengeri hatalmi szerep erősítésének visszatérő eleme mellett a stratégia megújítását indokolja a haditengerészet gyors ütemű, belső forrásokra támaszkodó fejlődése, az erőketítés és elrettentés képessége, valamint az ország biztonságának és tengeri érdekeinek megóvása.

A kívánatosnak ítélt módszerek tekintetében megújított stratégia komplex szemléletet tükröz. India tengeri biztonsági érdekeinek szavatolásában a haditengerészet egyrészt a kihívások és fenyegetések, a biztonsági környezetet meghatározó folyamatok és jelenségek állandó nyomon követésére, másrészt a parti őrség és az indiai fegyveres erők más haderőnemeivel való szoros együttműködésre támaszkodna. A flotta tehát egy átfogóbb rendszer ütőképes elemeként jelenik meg.

10 Prakash NANDA: *India's new Naval strategy*. *L'Indro*, December 10, 2015. [2016. 01. 11.]

11 *Ensuring Secure Seas*, 24–25. o.

12 *Ensuring Secure Seas*, 28. o.

13 Ezek sorában a Hormuzi-szoros, a Bab-el-Mandeb, a Szeuezi-csatorna, a Malaka-szoros, az indonéz szigetvilág kisebb forgalmú alternatív tengeri átjárói, a Mozambiki-csatorna és a Jóreménység foka kap kiemelt figyelmet.

14 Lásd David SCOTT: *India's Drive for a 'Blue Water' Navy*. *Journal of Military and Strategic Studies*. Vol. 10, Issue 2, 2007–2008. 1–42. o., 3. o.

15 *Ensuring Secure Seas*, 8. o.

A 2007. évi tengeri katonai stratégia egyik nagy elemzői figyelmet kiváltott újítása volt, hogy India hagyományos, lényegében a Bengáli-öbölre, az Andamán-tengerre, az Arab-tengerre és a Perzsa (Arab)-öbölre kiterjedő haditengerészeti érdekövezetét kiegészítette egy másodlagos zónával, mely a Vörös-tenger és a dél-csendes-óceáni vizek mellett a Malaka-szorostól keletre fekvő térségeket, a Dél-kínai-tengert és a Csendes-óceán Ázsiához közeli vizeit is magában foglalta.¹⁶ Ezt akkor Újdelhiben a helyi szövetségesek jelenlétével indokolták, Indián kívül viszont leginkább a Kínai Népköztársasággal folytatott stratégiai versengés újabb megnyilvánulását látták benne. Akármelyik interpretációt is fogadjuk el, tény, hogy Újdelhi a stratégiában nyíltan kifejezte, hogy az Indiai-óceánt saját stratégiai terének tekinti. A földrajzi meghatározást a 2009. évi megújított haditengerészeti doktrína is átvette.

A 2015. évi stratégia még ezt a maga idejében egyébként igen ambiciózusnak, mármár provokatívnak tartott célkitűzést is továbbfejlesztette, mikor az indiai tengeri érdekek elsődleges zónáját a Jóreménység fokát (Dél-afrikai Köztársaság) és a Kis-Szunda-szigeteket (Indonézia) összekötő képzeletbeli vonaltól északra határozta meg, míg a másodlagos zónát kiegészítette a Csendes-óceán teljes nyugati felével (beleértve az Ausztrália és Új-Zéland körüli vizeket), valamint az afrikai földrészt nyugatról határoló partvidékkel és a Földközi-tenger egészével is.¹⁷ Európai szemmel vizsgálva természetesen különösen ez utóbbi elem jelentett szembeötlő változást. Tény persze, hogy indiai rombolók és tankerhajók tettek már látogatásokat a kelet-mediterrán térség egyes kikötőiben,¹⁸ ám állandó vagy különösen erőteljes jelenlétről azonban nem beszélhetünk, és e tekintetben a közeli jövőben sem várható komoly változás. Érdeemes megjegyeznünk ugyanakkor, hogy az indiai haditengerészeti érdekövezetet keleti irányba is kiterjesztették, valamint a korábban másodlagosnak tekintett Vörös-tengert az elsődleges zónához sorolták. Ennek az értelmezési keretnek az alapját két történelmileg gyorsan változó tényező képezi. Egyrészt a globalizáció keretei között lezajló interakciók intenzifikálódása és földrajzi értelemben is egyre inkább kiterjedő köre, másrészt India tényleges cselekvési lehetőségei és eszközei. Ez azt jelenti, hogy India jelenléte ezeken a távolabbi vizeken valóban erőteljesebb lehet, mint a korábbi évtizedben, nem jelenti viszont, hogy az indiai haditengerészet jelenlegi állapotában csakugyan képes tartósan hadműveleteket folytatni például a Földközi-tenger vagy a Japán-tenger vizein. Míg az elsődleges zóna tehát az ország katonai, gazdasági és környezeti biztonsága szempontjából alapvető jelentőségűnek tekintett térséget öleli fel, addig a másodlagos zóna eltérő szempontok alapján került meghatározásra. Utóbbiak között éppúgy megtalálhatjuk az India számára is fontos világgazdasági folyamatok (termelés, kereskedelem stb.) zavartalan fennmaradásához fűződő érdekeket, mint az ország helyi társadalmi kapcsolatainak (jelentős indiai diaszpórák jelenléte által) és külföldi befektetéseinek védelmét vagy például a két antarktisz kutatóállomásával való összeköttetés lehetőségét is. Nem mellesleg, az elsődleges és másodlagos érdekövezetek együtt már a világtengerek egészének csaknem felét alkotják.

16 *Freedom to Use the Seas: India's Maritime Military Strategy*. New Delhi: Integrated Headquarters, Ministry of Defence, 2007. 59–60. o.

17 *Ensuring Secure Seas*, 32–35. o.

18 Sandeep SETHI: *Indian Navy: The quest for blue waters*.

A tengeri biztonsági stratégia az általános érvényű megállapításain túl öt részstratégiát különít el, amelyek az egyes feladatkörökkel kapcsolatos célkitűzéseket foglalják magukban a flotta számára. E részstratégiák a következők:

Az elrettentés stratégiája lényegében a nemzeti szintű elrettentési stratégia részét képezve, annak haditengerészeti komponenseit biztosítja. Ebbe beleértendőek a nukleáris és konvencionális elrettentés eszközei is. Az Indiát érő fenyegetések és kihívások a legkülönbözőbb szinteken és formákban jelentkezhetnek, amelyek kezelése folyamatos helyzetértékelést, készenlélet és jelenlélet követel meg a flottától.

Amennyiben az elrettentés mégsem járna eredménnyel, a *konfliktusokra vonatkozó* stratégia az egyes fegyveres konfliktusok hatékony és gyors megvívásának feltételrendszerét rögzíti, amit India alapvetően természetesen összhaderőnemi együttműködés keretében képzel el. A haditengerészet ennek tengeri komponensét biztosítja, szinergiában a többi haderőnemmel. A hálózatalapú hadviselés képességének, a koordinációnak és a konfliktusokra való felkészülésnek kulcsszerepe van ennek kapcsán. Az erőkitetés, a tengeri területek ellenőrzése és aktív védelme egyaránt kiemelt feladatkörként jelenik meg a stratégiában. Külön is figyelmet kap a területmegtagadás a tengeri térségben, ami kulcsfontosságú elem a modern védelmi műveletek kivitelezésében. Érdekesség, hogy az indiai flotta tengeralattjárók alkalmazásában látja ennek legcélszerűbb eszközét, amelyeknek a harcképességével kapcsolatban ugyanakkor – mint alább még szó lesz róla – az utóbbi időben sok kétség fogalmazódott meg. Érdekes továbbá, hogy a tengeri szállítási útvonalak védelmének elképzelése szintén külön – bár eléggé szűkszavú – alfejezetet kapott. Emlékeztet, hogy éppen ezen útvonalak (akár amerikai, akár indiai részről megvalósuló) katonai ellenőrzésének lehetősége zavarja az itteni szállítmányokra nagymértékben rászoruló Kínai Népköztársaság stratégiai tervezőit.

A kedvező tengeri környezet kialakítására vonatkozó stratégia lényegében a tengeri mozgások békés feltételrendszerének biztosítására irányul, melynek alapvető feltétele a fenyegetések alacsony szinten maradása, illetve eredményes kezelése, valamint a nemzetközi jogi normák általános tiszteletben tartása, az érdekelt aktorok szoros együttműködése mellett. Ennek előmozdítása érdekében Újdelhi kész nettó biztonsági szolgáltató szerepkörébe helyezkedni. Ebbe persze nem nehéz a „rendőri” szerepet is beleértetni, aminek az élet azért tompítja valamelyest, hogy a dokumentum nagy hangsúlyt fektet a kommunikáció és együttműködések szélesítésre, melynek során a közös hadgyakorlatok lehetőségét is kiemeli. A baráti haditengerészetekkel rendszeresen megszervezett közös gyakorlatoknak, képzési, technikai és tudományos együttműködéseknek széles körben jelentkező hasznát a humanitárius és biztonsági műveletek (például katasztrófavédelmi, kutató-mentő és kálozkodás elleni akciók) igazolják.

A parti és tengeri területek biztonságának szavatolását célzó stratégia célkitűzése megóvni India tengerészeti eszközeinek, illetve tengeri és parti infrastruktúrájának, létesítményeinek biztonságát a tenger felől érkező fenyegetésekkel szemben. Itt különös figyelmet kap a tengeri terrorizmus és a nem konvencionális eszközök alkalmazása, melyek káros hatásait India biztonságára általában egyre jelentősebbnek ítélik. Ráadásul a partvédelmi és ellenőrző rendszerek tekintetében az országnak komoly hiányosságai vannak. Igen kínos precedensnek számított, amikor néhány éve egy elhagyott panamai teherhajó anélkül

sodródott át az Indiai-óceánon és feneklett meg egy indiai partszakaszon, hogy arról az ország hatóságai vagy fegyveres erői bármit is észleltek volna – már csak a kész tényekkel szembesültek.¹⁹ Ennek tükrében kevesen vitatják, hogy a parti és felségvizek hatékony ellenőrzésének mechanizmusa, technikai és szervezeti feltételei fejlesztésre szorulnak. A stratégia hosszan sorolja az ennek érdekében megfogalmazódott elképzeléseket a helyi társadalmak bevonásától kezdve az összehangolt képességbővítésig. Nem meglepő, hogy Narendra Modi miniszterelnök kormánya komoly figyelmet szentel egy több szereplő munkáját összefogó felderítési szisztéma kidolgozásának, mely idejében lokalizálja és azonosítja a tengeri térségből érkező kockázatokat és fenyegetéseket.²⁰

Utolsóként, egyszersmind a – legalábbis fizikai értelemben – leglátványosabb célkitűzéseket és eredményeket számba vevő részstratégiaként a 2015. évi dokumentum a *haditengerészeti erők és képességek fejlesztésének stratégiáját* ismerteti. E fejezet lényegében a már széles körben ismert, a mindennapokban is sokat elemzett ambíciókat összegzi. India számára a hatékony és korszerű tengeri hadviselés technikai feltételrendszere kiemelt fontossággal bír, amelynek a megteremtésében az önerőre támaszkodás évtizedes stratégiai törekvése is új lendületet kap a járművek és berendezések egész sorának hazai tervezésével és gyártásával. A technológiai indigenizációban továbbra is jelentős szerep hárul a Védelmi Kutató és Fejlesztő Szervezetre.²¹ Jelenleg tizenegy különböző járműkategória példányainak építése zajlik az indiai dokkokban, a repülőgép-hordozótól a könnyű járőrhajóig.

India hatályos fejlesztési tervei alapján a haditengerészetnek körülbelül 2020-ig kellene elérnie a nyílt vízi (avagy manapság elterjedtebben: „kék vízi”) flották (*blue-water navies*) műveleti képességeit és kapacitásait. A témával foglalkozó szakmai megnyilatkozások ezt ma már zömmel elismerik Újdelhi számára, azzal a kitételrel, hogy az ország haditengerészeti képességei azért még nagyon távol állnak attól, hogy összehasonlíthatóak legyenek az Egyesült Államok, az Egyesült Királyság vagy Franciaország hasonló kapacitásaival. Igaz, az utóbbi kettő behozása közel sem tűnik reménytelennek még rövid távon sem. A földrajzi tényezők itt is meghatározó szerepet játszanak. Gyakran felmerülő kérdés ugyanis, hogy mi biztosít az indiai haditengerészet számára elsőséget Ázsiában a „kék vízi” kapacitások terén, mikor például a Kínai Népköztársaság tengeri hadereje szinte minden szempontból impresszívabb számokkal dicsekedhet. A kivételt a haditengerészeti légierő alkalmazása, a repülőgéphordozó-képesség, illetve annak üzemeltetésével kapcsolatos évtizedes rutin megléte jelenti, ami Újdelhi nagy előnye óriási riválisával szemben. Egyetérthetünk a nézettel, miszerint a dilemmára a geostratégiai és geoökonómiai környezet adja meg a – megnyugtató vagy kevésbé kielégítő – választ, mely a két állam haditengerészeteinek működési feltételeit és a megfogalmazható ambíciószinteket is befolyásolja. Kína számára alapvető kockázatokat hordoz a szomszédaival folytatott tengeri területi viták elmergesedése, elsősorban a délkelet-ázsiai államok biztonságpolitikáiban indukált kedvezőtlen változásokon és a helyi amerikai befolyás potenciális növekedésén keresztül. Másrészt

19 Vinaya DESHPANDE, Meena MENON, Praveen SWAMI: *Ghost ship sinks India's coastal defences claims*. *The Hindu*, August 3, 2011. [2016. 04. 02.]

20 Lásd például Rajat PANDIT: *Naval intelligence network launch tomorrow*. *The Times of India*, 2014. november 22. [2016. 04. 03.]

21 Defence Research and Development Organisation (DRDO).

közvetlen biztonságpolitikai környezetében Japán és az Amerikai Egyesült Államok is jelentős tengeri hatalomként van jelen, magatartásukat pedig kimondva-kimondatlanul a kínai hatalmi építkezés akadályozásának célkitűzése határozza meg. Ez természetesen nyomot hagy a kínai stratégiákon és kockázati kalkulációkon is.

Indiának azonban nem kell hasonló problémákkal szembesülnie. Tengeri mozgásteret nem vitatott, és közvetlen környezetében nincs is olyan hatalmi tényező, mely képes lenne/akarná korlátozni azt. Jóllehet a kisebb dél-ázsiai államok – különösen Pakisztán – nem minden aggodalom nélkül szemlélik India hatalmi súlyának gyarapodást, annak gátat vetni érdemben egyikük sem tud. Ennek következtében az indiai haditengerészet relatíve kisebb kapacitásai ellenére is sokkalta dominánsabb saját környezetében, mint a kínai,²² és ez várhatóan belátható ideig jellemző is marad. Ez egyszerűen azt is jelenti, hogy India „kék vízi” képességeinek deklarálása nem ütközik más hasonló képességű vagy erősebb hatalmak érdekeivel, és nem gerjeszt automatikusan fegyverkezési versenyt közvetlen környezetében.

Ami a szavak mögött van

Ha csak egyetlen pillantást vetünk a 2015. évi tengeri biztonsági stratégiára, a dokumentumot színesítő látványos ábrák és fotók alapján az olvasó szinte az amerikai haditengerészet képességeit vizionálhatja a Malabár-partvidékre. A heroikus önábrázolást persze soha nem róhatjuk fel egyik fegyveres szervezetnek sem, még ha az kissé csalókvá is teszi a kialakult képet. Esetünkben ez azért is könnyen megtörténhet, mert a kétségtelen fejlődés dacára az indiai haditengerészetnek továbbra is vannak gyengeségei, illetve relatív hátrányai. Az alábbiakban tehát érdemes néhány jellemzőjét kissé szélesebb összehasonlításból vizsgálnunk.

Az indiai haditengerészetet különböző szempontok alapján rendszerint a világ 5-7 leg-ütőképesebb tengeri hadereje közé sorolják, az Indiai-óceán térségében pedig az Amerikai Egyesült Államok mellett egyértelműen a legjelentősebb. Nagyobb felszíni egységeit egy közepes és egy flottarepülőgép-hordozó, tizenkét romboló és tizenhárom fregatt alkotja. Ezeket 14 tengeralattjáró és több mint 150 egyéb hajóegység egészíti ki.²³ Az amortizálódó eszközök pótlását és a járművek számának növekedését az intenzív hazai hajóépítő-program elvben biztosítja. Ennek a programnak a keretében jelenleg 47 hadihajó építése zajlik az indiai dokkokban.²⁴ Az indiai haderő harci érték tekintetében a képzeletbeli globális rangsorban mindent egybevetve az amerikai, orosz és kínai haderő mögött a negyedik helyre sorolható be. Helyezése a honvédelem humán tartalékait vizsgálva még kedvezőbb: ennek alapján lényegében a Kínai Népköztársasággal képez egy exkluzív kategóriát, pusztán a katonai szolgálatra alkalmas korú népesség tekintetében pedig India már világelső. Az egyes fegyvernemeket, illetve képességeket vizsgálva ugyanakkor az általánosságban számottevő fejlődés közel sem tűnik kiegyensúlyozottnak. Témánkat szem előtt tartva a haditengerészet esetében ez a tengeralattjáróknál vált igen érezhetővé az utóbbi években.

22 Abhijit SINGH: 'Blue-Water' Navies in the Indian Ocean Region. *The Diplomat*, 2015. 01. 21. [2016. 02. 25.]

23 James HACKETT (ed.): *The Military Balance*. IISS – Routledge, 2015, 249–250. o.

24 Naval Commanders' Conference concludes. Indian Navy [2015. 11.12.]

Ma a tengeralattjáró-erők képezik az indiai flotta legsérülékenyebb, ugyanakkor a hatalmi politika szempontjából igen jelentős perspektívákat hordozó fegyvernemét. Itt nemcsak a nukleáris triád tengeri „lábára” utalhatunk, hanem a háromdimenziós hadviselés feltételrendszerére vagy éppen a repülőgép-hordozó harccsoportok távoli vizeken való harci tevékenységének megfelelő fedezetére is. E tekintetben azonban India még csak nyomokban mutat nagyhatalmi vonásokat. Jóllehet, a „Make in India” alapelv szellemében az újonnan beszerzés alatt álló hat Scorpene dízelelektromos vadász-tengeralattjáró legyártása hazai területen, a mumbai Mazagon hajógyárban zajlik,²⁵ amivel nem titkoltan a hasonló járművek építésében meglévő tapasztalatokat is bővíteni kívánják, India tengeralattjáróinak műszaki állapotával és általános hadrafoghatóságával kapcsolatban az elmúlt években komoly kétségek fogalmazódtak meg – melyeket a kormány rendre cáfolt. Minden egyéb – megfelelő információk híján el sem végezhető – következtetést mellőzve is tény viszont, hogy 2010 óta megszorodtak a tengeralattjáró fegyvernem „derékhadát” alkotó Sindhughosh (Kilo) osztályú hajókkal történt – a véletlen vagy műszaki nehézségek számlájára írható – balesetek, melyek természetesen komoly táptalajt adnak a kritikáknak.²⁶

Nehéz vitatni azt is, hogy a 14 különböző korú és típusú, rendszerben tartott tengeralattjárójával India számszerűen Dél-Korea hasonló erőivel áll egy szinten (utóbbi járművei azonban jóval korszerűbbek), leginkább regionális hatalmak kapacitásait mutatva, és még a katonai hatalmi ambíciókat nem dédelgető Japán is felülmúlja – az Egyesült Államokkal, Kínával vagy Oroszországgal pedig összevetni sem érdemes.²⁷

Emellett lassan hét év telt el a nukleáris ballisztikusrakéta-hordozó tengeralattjárók (SSBN) hazai úttörőjének szánt Arihant osztály névadó első példányának 2009. júliusi vízre bocsátása óta. Addig a napig csak a de jure nukleáris hatalmak bizonyultak képesnek atommeghajtású tengeralattjáró tervezésére és építésére, így az új hajó önmagában is történelmet írt. Viszont az INS Arihant azóta is kategóriájának egyetlen tagja az indiai flotta kötelékében, jóllehet születésekor igen ambiciózus tervek fogalmazódtak meg a fegyvernem rendszeresítésével kapcsolatban, 5-6 hasonló hajó hadrendbe állításával számolva.²⁸ Ebből mindössze egy további egység elkészülésére lehet belátható időn (azaz 2-4 éven) belül számítani. Demonstrálva ugyanakkor az ország elszántságát a tengeralattjáró-fegyvernem korszerűsítésére, 2015 februárjában az indiai kormány bejelentette tervét a nukleáris meghajtású vadász-tengeralattjáró (SSN) hazai tervezésére és építésére.²⁹ Ma úgy tűnik, az indiai atomtengeralattjáró-program inkább utóbbiakat fogja favorizálni, az Arihant osztály tekintetében pedig jelenleg három egység elkészülte tűnik biztosnak. Ezzel a nukleáris triád tengeri komponense és a csapásmérő erők egy részének túlélőképessége is szavatolható.

Érdeemes kissé kritikusan tekintenünk a másik nagy hangsúlyt kapó fejlesztési vállalkozás, a repülőgéphordozó-program eredményeire is. A két indiai repülőgép-hordozó

25 Ruhi BHASIN: First indigenously-built Scorpene submarine brought back to the docks. *The Indian Express*, December 25, 2015. [2016.03.12.]

26 Lásd például: Indian submarine hit by explosion at Mumbai port. *BBC News*, 14 August 2013. [2016. 03. 11.]

27 Lásd *The Military Balance* 2015.

28 *The World's top nuclear submarines*. Naval-technology.com, 8 August 2012. [2016.03.12.]

29 Rajat PANDIT: Government clears construction of 7 stealth frigates, 6 nuclear-powered attack submarines. *The Economic Times*, 2015. február 18. [2016.03.12.]

együtt jelenleg nagyjából akkora vadászlégierőt szolgál ki, mint a francia Charles de Gaulle egyedül. Fizikai paramétereikhez képest különösen a Vikramaditya ellátottsága tűnik hiányosnak,³⁰ mely még a vele nagyjából azonos méretkategóriába tartozó kínai Liaoningnél is kevesebb repülőeszközt hordoz. Ha pedig hadrendbe áll a jelenleg épülő Vikrant osztály első tagja, az (akkor már) három indiai repülőgép-hordozó várhatóan együtt lesz képes annyi repülőgépet kiszolgálni, mint az amerikai Nimitz vagy Ford osztályú szuperhordozók egyetlen példánya. Ez persze csak akkor igaz, ha a Viraat közepes repülőgép-hordozó egy ideig még rendszerben marad a Vikrant beállítását követően is. Láthatjuk tehát, hogy az indiai repülőgéphordozó-képesség fejlődése eléggé kétarcúan ítéltető meg. Egyrészt kétségtelen erénye, hogy létezik és hiteles, ráadásul a hasonló eszközök alkalmazásában Indiának évtizedes tapasztalatai vannak, melyek időlegesen fölényt jelenthetnek a számára a szintén impozáns flottafejlesztésen dolgozó Kínával szemben is. Emellett a hazai gyártásban szerzett tapasztalatok szintén komoly értékkel bírnak egy saját erőre támaszkodó biztonság- és védelempolitika számára – hogy a presztízsszempontokat ne is említjük. Másrészt az ország tengeri hadviselési képességei továbbra is nagyon messze állnak a világ vezető hatalmától, és a haditengerészeti érdekövezetek elméleti határainak folyamatos kitolódása ellenére ebben belátható időn belül nem várható változás. A kínai–indiai erőviszonyokat az ázsiai vizeken számos egyéb szempont befolyásolja, így azok jövőjéről ma nem sok biztosat mondhatunk.

Walter C. Ladwig nagyon éleslátóan fogalmazta meg 2012-ben megjelent tanulmányában a folyamat lényegét: az indiai haditengerészet inkább a modernizáció, semmint a növekedés fogalmával volt jellemezhető az elmúlt két évtized folyamán.³¹ Tény, hogy a járműállomány műszaki és harcászati paramétereit tekintve számottevő fejlődésen ment keresztül, a jelentősebb járműveinek mennyiségét tekintve ugyanakkor az indiai haditengerészet maradt közepes méretű. Hajóegységeinek a számát a jelenlegi 137-ről az érvényes elképzelések szerint 2027-re körülbelül 200 darabra emelnék.³² Ennek túlnyomó részét már hazai gyártású hajók adnák, nem vitás azonban, hogy a jelenlegi nemzetközi trendeket figyelembe véve az indiai flottát minden bizonnyal még így sem tekinthetnénk „túlmeretesnek”.

Összességében véve a 2015. évi tengeri biztonsági stratégia jól illeszkedik Újdelhi nagyhatalmi ambícióihoz és ahhoz a jövőképhez, mely az indiai haditengerészet fejlesztését az ezredforduló óta jellemzi. Sokkal többet tudhatunk meg belőle ugyanakkor a jövőben fejlesztendő területekről és a fegyverkezést megalapozó elvekről, mint az indiai flotta valószínű állapotáról. Továbbra is érvényes a tétel, miszerint India tengeri nagyhatalmi státuszát meghatározó részben az ország földrajzi/geostratégiai pozíciója és óriási anyagi tartalékai támasztják alá, és ma több benne a jövő ígérete, mint a jelen realitása. Az ország vezetői azonban nem hagynak kétséget afelől, hogy be kívánják váltani ezt az ígéretet.

30 Erről lásd *The Military Balance* 2015. 92. o.; 249. o.

31 Walter C. III LADWIG: Drivers of Indian Naval Expansion. In: Harsh V. PANT (ed.): *The Rise of the Indian Navy – Internal Vulnerabilities, External Challenges*. Ashgate, 2012. 19–40. o.

32 Manu PUBBY: With six new nuclear attack submarines, India officially opens up on its undersea aspirations. *The Economic Times*, 2015. július 15. [2016. 03. 12.]

IRODALOMJEGYZÉK

- Abhijit SINGH: 'Blue-Water' Navies in the Indian Ocean Region. [online], 2015. 01. 21. Forrás: The Diplomat [2016. 02. 25.]
- David SCOTT: India's Drive for a 'Blue Water' Navy. *Journal of Military and Strategic Studies*, Vol. 10, Issue 2, 2007–2008, pp. 1–42.
- Ensuring Secure Seas: Indian Maritime Security Strategy. [online], 2015. Forrás: Integrated Headquarters, Ministry of Defence [2016. 01. 21.]
- Freedom to Use the Seas: India's Maritime Military Strategy*. New Delhi: Integrated Headquarters, Ministry of Defence, 2007.
- HÁDA Béla: India – úton a tengeri hatalommá válás felé. *Nemzet és Biztonság – Biztonságpolitikai Szemle*, IV. évf., 2011/7, 41–54. o.
- Indian Maritime Doctrine (INBR-8)*. Government of India, New Delhi: Integrated HQ, Ministry of Defence, 25 April, 2004.
- Indian Maritime Doctrine. [online], 2009. Forrás: Integrated Headquarters, Ministry of Defence (Navy) [2016. 03. 15.]
- Indian submarine hit by explosion at Mumbai port. [online], 2013.08.14. Forrás: BBC News [2016. 03. 11.]
- James HACKETT (ed.): *The Military Balance*. IISS – Routledge, 2015.
- Manoj JOSHI: The troubled waters of Sir Creek: Gujarat CM's demand for a freeze on the disputed creek complicates issue. [online], 2012. 12. 16. Forrás: India Today [2016. 03. 11.]
- Manu PUBBY: With six new nuclear attack submarines, India officially opens up on its undersea aspirations. [online], 2015. 07. 15. Forrás: The Economic Times [2016. 03. 12.]
- Naval Commanders' Conference concludes. [online], Forrás: Indian Navy [2015. 11. 12.]
- Prakash NANDA: India's new Naval strategy. [online], 2015. 12. 10. Forrás: L'Indro [2016. 01. 11.]
- Rajat PANDIT: Government clears construction of 7 stealth frigates, 6 nuclear-powered attack submarines. [online], 2015. 02. 18. Forrás: The Economic Times [2016. 03. 12.]
- Rajat PANDIT: Naval intelligence network launch tomorrow. [online], 2014. 11. 22. Forrás: The Times of India [2016. 04. 03.]
- Rajiv SIKRI: *Challenge and Strategy: Rethinking India's Foreign Policy*. New Delhi, Sage, 2009.
- Ruhi BHASIN: First indigenously-built Scorpene submarine brought back to the docks. [online], 2015. 12. 25. Forrás: The Indian Express [2016. 03. 12.]
- Sandeep SETHI: Indian Navy: The quest for blue waters. [online], 2014. 06. 14. Forrás: Indian Defence Review [2016. 03. 03.]
- The World's top nuclear submarines. [online], 2012.08.08. Forrás: Naval-technology.com [2016. 03. 12.]
- Vinaya DESHPANDE, Meena MENON, Praveen SWAMI: Ghost ship sinks India's coastal defences claims. [online], 2011. 08. 03. Forrás: The Hindu [2016. 04. 02.]
- Walter C. LADWIG III: Drivers of Indian Naval Expansion. In: Harsh V. PANT (ed.): *The Rise of the Indian Navy – Internal Vulnerabilities, External Challenges*. Ashgate, 2012, pp. 19–40.