



Háda Béla

India – Úton a tengeri hatalommá válás felé

*A tengeri hatalmiság kérdésköre – legkésőbb Alfred Thayer Mahan el-
lentengernagy munkásságától kezdve – egyértelműen a nyugati stratégiai
gondolkodás egyik központi elemének számít. Történelmi előképe-
inkre támaszkodva azonban a maritim hatalmak fogalmát máig többnyire
európai és észak-amerikai államokkal azonosítjuk. A nemzetközi
rendszernek az utóbbi évtizedek folyamán lezajlott első erőeltolódásai
azonban lehetővé tették az országok egy olyan körének megjelenését,
amelyek új nagyhatalmakként fellépve egyre komolyabb jelenlétre tö-
rekszenek a világtengereken is. Bár e folyamat természetesen a hagyomá-
nyos stratégiai paradigmák mentén értelmezhető, politikai szem-
pontból mégis újszerű a ma élő nemzedékek számára. E feltörekvő ha-
talmak egyik hagyományos reprezentánsa India, mely földrajzi adottsá-
gainál fogva is nagy hangsúlyt fektet haditengerészeti ütőerejének fej-
lesztésére. A cikk e folyamat hátterét és eredményeit ismerteti.*

Szakadék az elmélet és a gyakorlat között

Az indiai haditengerészet jelentőségével kapcsolatos gondolatmenetekkel már az ország függetlenné válását megelőző években is lehet találkozni – ahogy azt Kavalam Madhava Panikkar történész 1945-ban megjelent, *India és az Indiai-óceán: esszé a tengeri hatalom jelentőségéről az indiai történelemben* című (egyébként Mahan gondolataitól nagyban ihletett) műve is példázza. A nyugati eszmék a tengeri hatalom természetéről máig jól megfigyelhető hatást gyakoroltak az indiai stratégiai gondolkodás ide köthető áramlataira. A téma másik gyakran idézett korai szerzője, Keshav Balkrishna Vaidya, az *India haditengerészeti védelme* című 1949-es művében a római *Mare Nostrum* gondolatának indiai változatát fogalmazza meg, amikor az Indiai-óceán „indiai tóvá”

tételét szorgalmazza, amivel egy napjainkig idézett (és komoly külpolitikai vitákat is kiváltó) gondolatot honosított meg hazájában. Témánk szempontjából művét az teszi különösen érdekessé, hogy elképzeléseinek megvalósítása érdekében komoly harci értékkel bíró, nagy távolságban is műveletképes flották felállítását, valamint az ország szárazföldi területétől távol eső támaszpontok használatát javasolja. Ezek nem esnek távol az indiai haditengerészeti képességek fejlesztésének mai célkitűzéseitől sem, amelyek persze jóval kevésbé grandiózusak.

Nagy általánosságban a függetlenség óta eltelt évtizedekre vonatkozóan megállapíthatjuk, hogy az indiai stratégiai gondolkodók – köztük az ország vezető politikusai (Nehru, Patel vagy Indira Gandhi) is – alapvetően tisztában voltak az idézett szerzők által is képviselt geostratégiai gondolkodás, és ezen belül a tengeri had-

erő szerepének jelentőségével, melyet az indiai–pakisztáni háborúk konkrét katonai tapasztalatai is alátámasztottak. Mindennek dacára azonban a haderőnem szisztematikus fejlesztése csak az 1980-as évek közepétől figyelhető meg, amit a védelmi költségvetésből kihasított részarányának érdemleges emelkedése kísért. A késlekedés persze korántsem érthetetlen, ha felidézzük, hogy az országnak a bipoláris korszak Dél-Ázsiájának igencsak konfliktusos évtizedei alatt meghatározóan szárazföldi hatalmakkal kellett összemérnie fegyveres erejét. Ezek során a haditengerészetre – bármekkora lehetőségeket is rejtett – csak kiegészítő, vagy (az 1962-es indiai–kínai határháborút példaként állítva) egyáltalán semmilyen szerep nem jutott. Mikor tehát a hatvanas évektől megindult az indiai haderő gyors fejlesztése, elsősorban a szárazföldi és a légierőre összpontosítottak, igaz, ekkortájt (1961-ben) állították hadrendbe az ország első repülőgéphordozóját, a brit Herkulesből átnevezett INS Vikrantot.

A haditengerészet részesedése a védelmi költségvetésből a hidegháború évtizedei alatt jobbára tíz százalék alatt mozgott, de volt olyan költségvetési év (1963–1964), amikor még a négy százalékot sem érte el. Bár a tengeri hatalmiság kérdése sporadikusan rendre felmerült, az országban uralkodó domináns felfogás India valódi hegemón státusát az Indiai-óceánon illuzórikusnak és az adott pénzügyi lehetőségeket messze meghaladónak ítélte, különösen az USA helyi jelenlétével összevetve. Az érzékelhető változást tehát a nyolcvanas évek derekán indult beszerzések hozták el. 1987-től a Vikrant mellett egy másik brit gyártmányú repülőgéphordozó, az INS Viraat is szolgálatba lépett. Az indiai haditengerészet ekkortól kezdte az addig meghatározó partvédelmi szerepkörből kilépve

egy bonyolultabb műveleti képességeket mutató haderőnem képét mutatni. Az évtized elejétől már megfigyelhető az is, hogy az addig dominánsan szovjet és kisebb részben brit eredetű technológiát alkalmazó haderőnem fegyverzése során az indiai vezetés egyre inkább törekedett a hazai tervezési és/vagy gyártási kapacitások fejlesztésére. Az 1974-től épített (és 1980-tól szolgálatba állított) Giri osztályú fregattokat már az indiai hadiipar állította elő, igaz, még angol–holland tervek alapján. Az 1989–1990-es költségvetési évben a flotta részesedése a védelmi büdzséből 13,5 százalékra emelkedett. Mindez természetesen már egy erősebb regionális hatalmi szerepfelfogásba illeszkedett bele, és lehetőséget adott arra, hogy az indiai haditengerészet lassan elkezdje áthidalni azt a szakadékot, amely az országban uralkodó stratégiai gondolkodás és a védelempolitika gyakorlata között tátongott. A kilencvenes évek első fele azonban a reményteljes kezdet dacára sem ígért látványos előrelépést. A flotta költségvetési részesedése lassú fogyásnak indult. 1997. január 31-én leszerelték a bangladesi háborúban játszott szerepe miatt már-már legendává nőtt Vikrantot, pótlásáról pedig akkor nem gondoskodtak, így a Viraat több, mint egy évtizedig egyedül maradt a maga kategóriájában. Az áttörést kétségkívül a kilencvenes évek végének belpolitikai fordulata hozta el, melynek következtében az ország hatalmi politikai törekvései is markánsabb megfogalmazást kaptak. Ez – kiegészülve a nukleáris fegyverkezés felgyorsulásával – érezhetően megnövelte az igényt a haderőnem fejlesztésére, amit az új ambíciók lényegében elkerülhetetlenné tettek. A hiteles stratégiai elrettentés alapfeltételeként meghatározott második csapásmérő képesség ugyanis főként a nukleáris ballisztikus rakéták mozgásban lévő tengeri plat-

formokra (hadihajókra és tengeralattjárókra) telepítésével biztosítható. A csapásmérő erők túlélőképességének javítása és a nukleáris triád kialakítása kapcsán megfogalmazódó igények tehát magától értetődően szültek kiemelt fejlesztési célokat a haderőnemen belül. Ennek következtében a 2004. június 23-án napvilágot látott haditengerészeti doktrínában (mely Indiában az első volt a maga kategóriájában) a flotta egyik legfontosabb feladatául jelent meg a hiteles nukleáris elrettentés biztosítása. Célkitűzései között ezen felül megjelent a nyílt tengeri műveleti képességek és a partira szállító kapacitás fejlesztése is, mely már egy offenzívabb szerepkört előlegez meg a haderőnem számára. A fordulatot tehát a hadászati támadóeszközök fejlesztése mellett politikai célok motiválták, a folyamat azonban tartósan bizonyult, és az indiai hatalmi emelkedés egyik legtöbbször emlegetett bizonyítékává vált. A doktrína 2009. augusztusi megújítása során pedig élesebben rajzolódott ki a tengeri „hegemonia” törekvése, aminek keretében az ország hagyományos, az észak-indiai-óceáni térséget magában foglaló tengerészeti érdekövezetét kiegészítették egy másodlagos zónával, amely a Vörös-tenger és a dél-indiai-óceáni régió mellett a baráti országok jelenlétére hivatkozva a Malakaszorosztól keletre fekvő vizekkel (Dél-kínai-tenger és a kelet-csendes-óceáni régió) kapcsolatban is kimondta az ország érdekességét. Utóbbi gondolat egyébiránt már a 2007-ben publikált tengeri katonai stratégiában is megjelent. Ez könnyen értelmezhető doktrinális kihívásként az ebben a térségben számos területi vitát felvállaló Kínával szemben, a gyakorlatban azonban az indiai haditengerészet itt nem tud valódi erőtenyezőként fellépni. Az ehhez szükséges kapacitások (és nem utolsósorban külpolitikai feltételek) még nem állnak rendelkezésre,

és noha Újdelhi valóban aktívan igyekszik szorosabbra vonni kapcsolatait a kelet-ázsiai stratégiai partnereivel (például Szingapúrral vagy Japánnal), ütőképes indiai flottakülönítmények még nem lehetnek gyakori vendégek az itteni vizeken. A hatályos haditengerészeti doktrínában általánosságban a nagyhatalmi törekvések kifejezését kell értékelnünk, az kevésbé valószínű, hogy az ország a belátható jövőben konfliktusokat is kész vállalni a térség más tengeri hatalmaival annak érdekében, hogy befolyási övezetét kiterjessze. A dél-ázsiai vizeken azonban egyre kevésbé megkérdőjelezhető Újdelhi fölénye, jól „lefedhető” és politikailag is igencsak hasznos stratégiai teret biztosítva számára.

Mérleget vonva tehát, ha – teljes joggal – eltekintünk az okorig visszarévedő historikus naivitás megnyilvánulásaitól, megállapíthatjuk, hogy India katonai jelenléte az óceánon az ezredfordulótól vált igazán meghatározóvá, számottevő kiterjesztésének pedig várhatóan a közeljövőben lehetünk tanúi.

Fejlesztési irányok és eredmények

Bár az ilyen típusú rangsorolások a nehezen összehasonlítható tényezők miatt gyakran vitathatóak, az indiai haditengerészetet ma többnyire a világ ötödik legjelentősebb tengeri haderejeként tartják számon. Személyi állománya 2010-ben 58 350 fő volt, ebből 7000 a haditengerészeti légielő, 1200 pedig a haditengerészeti kommandó (MARCOS) kötelékében szolgált. A jövőbeli terveket (akárcsak az épülő hadihajók személyzeti igényeit) figyelembe véve aligha túlzó prognózis, hogy ezek a számok az előttünk álló évtizedben jelentős növekedést mutatnak

majd. A haditengerészet szervezeti szempontból regionális felépítésű. A fővárosban székelő vezérkar alá négy parancsnokság tartozik. A Nyugati Parancsnokság Mumbaiban, a Keleti Vishakapatnamban, a Déli pedig Kochinban rendezkedett be. Ezen kívül az Andamán–Nikobár térségben állomásozó haditengerészeti erők egy külön, speciális parancsnokság alárendeltségébe tartoznak. Valódi harci egységek itt, valamint a keleti és a nyugati flották kötelékében működnek. Minthogy India a déli vizek irányából nem számít komoly fenyegetésre, a Déli Parancsnokságnak meghatározóan parti őrségi, valamint kiszolgáló és kiképző feladatokat végző egységek irányításában jut szerep. Az indiai haditengerészet kötelékében 2011 januárjában 167 különböző hajó teljesített szolgálatot, és mintegy 40 építése zajlott.

A flotta hadrendben tartott repülőeszközeinek száma 2010-ben 224 volt, ebből 114 merevszárnyas repülőgép, és 110 helikopter. A szó szoros értelmében vett támadó gépek mennyisége azonban ma még mindössze 26. Ez a szám azonban a tengerészeti légierő tervezett fejlesztését követően az évtized végéig várhatóan többszörösére növekszik. Surees Mehta admirális, az indiai flotta vezérkari főnöke egy 2008-ban adott nyilatkozatában elmondta, hogy 2022-re 400-ra szeretnék emelni repülőeszközeik számát, a hadihajóké pedig 160 fölé tartanak. Az új járművek nagy többsége hazai gyártmány len-

ne. A fő haditengerészeti légitámaszpontok Mumbaiban, Goában, Kochinban, Arrakonamban, Port Blairben és Car Nicobarban vannak. A haderőnem működésének pénzügyi feltételeiben is kedvező tendenciák érvényesülnek, különösen az elmúlt évtizedek hektikus mozgásaival összevetve. Részesedése az utóbbi években a GDP 2,5–2,6 százalékát kitevő védelmi költségvetésből tartósan 14 százalék fölé kúszott.

Az indiai haditengerészet fejlesztésének legszembeűnőbb vonása napjainkban, hogy nemcsak egy-egy képesség vagy fegyvernem korszerűsítésére korlátozódik, hanem gyakorlatilag az egész haderőnemre érzékelhető hatása van. Gyakorlatilag minden fő kategórián belül gyors ütemben folyik a modern tengeri hadviselés követelményeinek is megfelelő hajóegységek beszerzése és hadrendbe állítása. A korszerűsítés alaptendenciái a következőkben foglalhatók össze.

1. A még a hidegháború időszakából megmaradt, hagyományos fegyverzetű (csöves, illetve torpedó főfegyverzetű) felszíni és felszín alatti egységek felváltása rakétafegyverzettel ellátott egységekkel. Ez a felszíni hadihajók mindhárom olyan alapkategóriáját (rombolók, fregattok, korvettek) érinti, melyeket az indiai haditengerészet rendszerben tart. Az ország hadihajó-építésének figyelemre méltó vívmányaként hazai tervezésű és gyártású modellekkel elégíthetik ki a fejlesztési igényeket. Ez a rombo-

Az indiai védelmi költségvetés megoszlása az elmúlt években

Költségvetési év	Védelmi kiadások (milliárd dollár)	A szárazföldi erők részesedése (%)	A légierő részesedése (%)	A haditengerészet részesedése (%)	Egyéb (%)
2008–2009	31,54	46,62	28,53	18,47	6,38
2009–2010	36,60	53,71	24,30	14,54	7,45
2010–2011	38,40	50,00	28,00	15,00	7,00

Források: Indiai Köztársaság Védelmi Minisztériuma; *The Military Balance 2011*; *SIPRI Yearbook 2010*

lók esetében a Kolkata (Kalkutta) osztály bevezetését jelenti, hasonlóképpen a fregattoknál a Shivalik, a korvetteknél pedig a Kamorta osztály képezi az adott kategória új, rakéta-főfegyverzettel ellátott csúcsjarmúveit. Mindhárom már a legkorszerűbb hadihajó-tervezési elveknek megfelelően csökkentett érzékelhetőségű (lopakodó) konstrukció. Ma még csak kevés hasonlóan fejlett katonai jármű mozog az ázsiai vizeken. A hajók fegyverzeti és érzékelő/kommunikációs berendezéseinek tekintetében az orosz, indiai és nyugati technológia kevert alkalmazása jellemző. Az indiai haditengerészet nem tart rendszerben cirkálókat, és a jelenleg publikus tervek között nem is szerepel ilyenek beszerzése. A repülőgép-hordozók után a körülbelül 6800 tonna hadműveleti tömegű Kolkata rakétás rombolók jelentik a flotta legnagyobb felszíni egységeit (valamivel nagyobbak, mint a maximum 6400 tonnás kínai Luhu-osztályú rombolók). Ez persze egy általános nemzetközi tendenciát tükröz, hiszen napjainkban erősen visszaszorult a cirkálók alkalmazása, a legtöbb haditengerészetben az egyre nagyobb tűzerővel rendelkező rombolók veszik át korábbi funkcióikat – úgy tűnik, sikerrel. A megújuló indiai flotta tervezői sem számolnak már a cirkálókkal, a repülőgép-hordozók kíséretét az említett rombolók, fregattok és korvettek alkalmazásával oldandák meg. A tengeri csapásmérő képesség biztosításában pedig ezeket a ballisztikusrakéta-hordozó és a rakétás tengeralattjárók egészítik ki. A repülőgép-hordozó harccsoportok mellett utóbbiak alkothatják a jövőben az indiai flotta másik „öklét”.

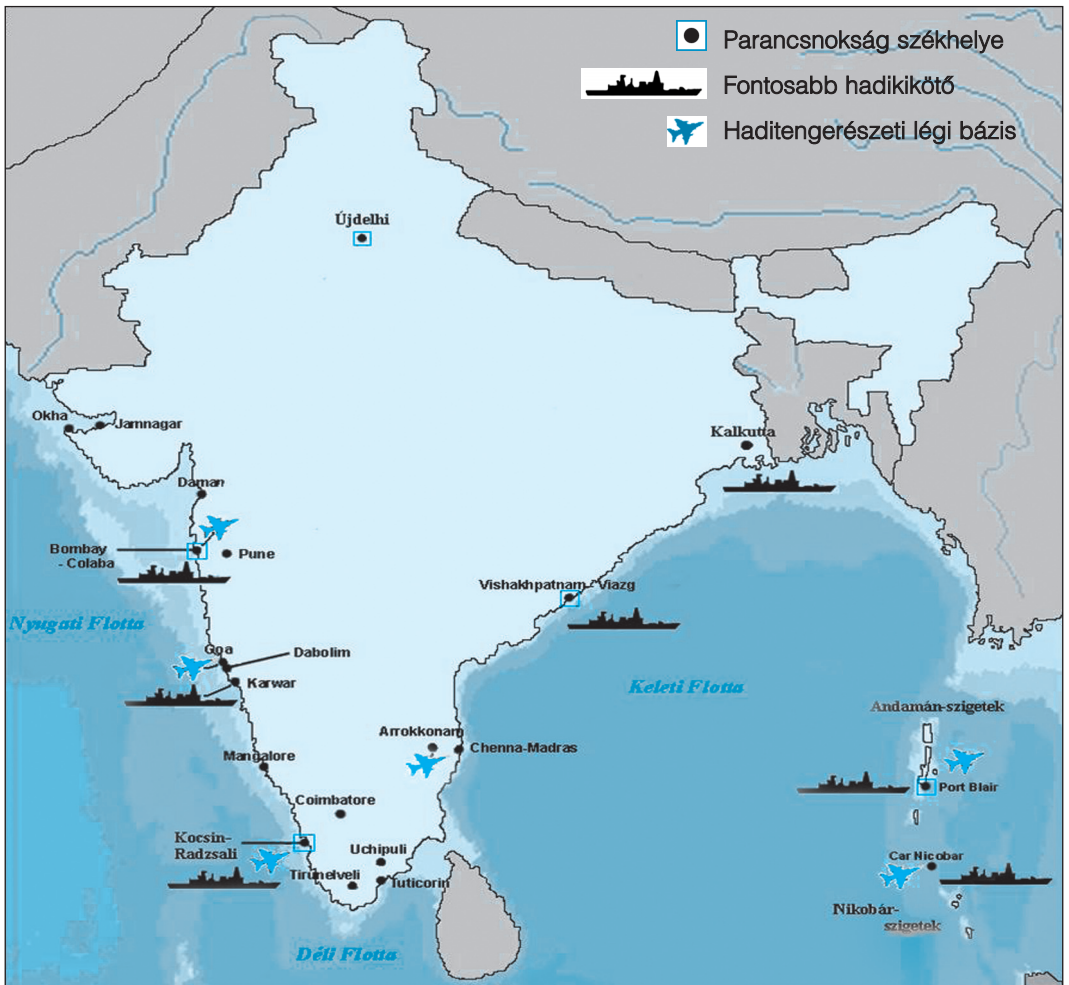
A felszíni és felszín alatti egységek csapásmérőképességének bővítésénél meg kell még jegyeznünk azt is, hogy folytatódik a két hazai fejlesztésű, tengeri telepítésű, nukleáris eszköz célba juttatására is alkalmas rakétarendszer, az 500 kg-os robba-

nófejjel 350 km hatótávolságú Dhanush (a Prithvi-II ballisztikus rakéta haditengerészeti változata) és a hasonló terhelés mellett 700 km-es hatótávolságú K-15 (Sagarika) tesztelése. Mellettük az oroszokkal közös kutató-tervező munka eredményeként megszületett, 300 km hatótávolságú, hangsebesség felett repülő BrahMos cirkálórakéta képviseli a flottát érintő rakétafejlesztések harmadik fő irányát.

2. A tengeralattjáró-erők ütőképességét egyrészt a fentiekkel összhangban hat modern, francia–spanyol gyártmányú Scorpene dízel-elektromos meghajtású rakétás tengeralattjáró beszerzésével, másrészt saját tervezésű, atommeghajtású tengeralattjárók építésével igyekeznek fokozni. A már említett szempontokon kívül ezt ösztönzik a felszín alól indítható K-15-ös rakéták közeljövőbeli telepítéséhez és a stratégiai elrettentésben játszott szerepükhöz kötődő igények is. Az atom-tengeralattjárók két jelenleg rendelkezésre álló modellje egyben két fő típusuk úttörője – és persze a vonatkozó hajóosztály névadója – is. A Chakra az atommeghajtású rakétás tengeralattjárók, míg az Arihant a nukleáris ballisztikusrakéta-hordozó tengeralattjárók indiai mintapéldánya. Utóbbi, „Az Ellenség Legyőzője” a nagyhatalmi szimbolikában is helyet kapott, ünnepélyes felavatására még elkészültét megelőzően, 2009. július 26-án, a kargili háború győztes lezárásának 10. évfordulóján került sor. Noha az ország ballisztikus rakétáinak hatótávolsága más nagyhatalmakkal összehasonlítva ma még korlátozott, ezekkel a hajókkal (különösen az utóbbi osztály tagjaival) India már valóban globális szinten jelenítheti meg stratégiai elrettentő képességét. A tengeralattjárókra tehát az indiai tengeri haderő támadóképeségének növelése és a nukleáris elrettentés politikája szempontjából is kiemelt szerep vár. Ennek tük-

rében sokan különösen aggasztónak tartják, hogy az indiai tengeralattjárók harckészültsége az elkövetkező években csökkenhet, nem utolsósorban a szükséges ráfordítások elégtelensége (pontosabban a fejlesztés gyorsan növekvő költségei) miatt. A főként a Sindhughosh és a Shishumar osztályok régebbi modelljeit érintő dilemma rávilágít az indiai flottaépítés technikai és pénzügyi korlátaira is. Pedig a jelenség nem új keletű: az 1997-ben meghirdetett nemzeti tengeralattjáró-építési program előirányzata szerint az elkövetkező időszakban mintegy 30 új hajóval kelle-

ne kiegészíteni a meglévő állományt. A francia megrendelés is ennek részét képezte, kellemetlen azonban, hogy eredetileg tervezett 1,5 milliárd dolláros költségei beszerzési problémák miatt mára 3,8 milliárd dollárra nőttek. Noha a Skorpéne-ek hadrendbe állításával orvosolható az ideiglenes képességcsökkenés, az atom-tengeralattjárókat pedig nem érinti a probléma, mégis egyértelmű, hogy ha tervezett stratégiai funkcióit továbbra is komolyan veszik, a tengeralattjáró-fegyvernem a jelenleginél nagyobb anyagi áldozatokat követel majd.



3. A megfelelő befogadóképességű haditengerészeti infrastruktúra (kikötők, repülőterek) kiépítése alapvető kérdés a flotta műveleti képességeinek javítása, valamint ütőképes jelenlétének biztosítása szempontjából az India biztonsága és/vagy regionális politikája szempontjából kulcsfontosságú területeken. Ez ma különösen a szigetbirtokok, főként Andamán és Nikobár összefüggésében látványos, ahol 2001-ben Port Blair-i állomáshellyel felállították a Távol-keleti Stratégiai Parancsnokságot, amelynek parancsnoki posztját a három haderőnem képviselői rotációs rendszerben töltik be. Ez napjainkig az indiai fegyveres erők három haderőnemének egyetlen közös parancsnoksága, koordinálja az ország katonai tevékenységét az Andamán-tengeren és a Malaka-szoros bejáratánál, valamint – közös hadgyakorlatok és katonadiplomáciai aktusok révén – attól keletre is. Ezzel párhuzamosan persze nagyot fejlődtek a szigetek katonai létesítményei is, elég a Nagy-Nikobár-szigeti haditengerészeti és légi bázis, vagy a Car Nicobar-i katonai repülőtér kiépítésére utalnunk. A szárazföldön a bővítési program talán leglátványosabb vállalkozása a karwari hadikikötő építése, amellyel a rendkívül nagy civil kereskedelmi forgalmat bonyolító Mumbait akarják részben tehermentesíteni a nyugati flotta egységeinek kiszolgálásában. Ezek a beruházások a flotta átcsoportosíthatóságának szempontjából is fontosak. Jelenleg például csak Mumbaiban és a tengeralattjáró-erők parancsnoki főhadiszállásának is otthont adó Vishakapatnamban vannak megfelelő feltételek az említett tengeralattjárók állomásoztatásához. Karwar ezen a helyzeten is javít majd, valószínű azonban, hogy az infrastruktúra fejlesztése nem állhat le az elkövetkező évtizedben.

4. A haditengerészeti légierő alkalmazási lehetőségeinek bővítése (azaz a haderőnem „háromdimenziós” jellegének erősítése), valamint nagy távolságokban is ütőképes felszíni csapásmérő csoportosítások kialakítása egyaránt szükségessé teszi a jelenleg hadrendben álló egyetlen repülőgép-hordozó újabbakkal való kiegészítését. Az új, indiai gyártmányú, minimálisan körülbelül 40 ezer tonna konstrukciós vízki-szorítású flottarepülőgép-hordozók, az úgynevezett Vikrant osztály jelenleg tervezett három tagjának felépítése és rendszerbe állítása, valamint az Orosz Föderációtól vásárolt Admiral Gorskov flottarepülőgép-hordozó felújítást követő használatba vétel után a hagyományos hadviselés során a flotta legnagyobb harci értékkel bíró részét egyértelműen az ezekből összeállított kötelékek, illetve a rakétás tengeralattjárók fogják alkotni. A védelmi minisztérium jelenleg három repülőgéphordozó-harccsoport felállítását tervezi. Ez persze maga után vonja a felszíni egységek számának további bővítését, mivel kétséges, hogy a jelenleg tervezett számú rombolóval, illetve fregattal azok egyéb feladatai mellett biztonságosan megoldható lenne négy-öt repülőgép-hordozó védőkíséretének biztosítása.

Az indiai repülőgép-hordozó program az utóbbi években igen tág teret kapott a témával foglalkozó művekben. Az ilyen eszközök meghatározó jelentősége miatt itt sem tekinthetünk el az igen költséges és bonyolult beruházással kapcsolatos indiai szempontoktól.

A flotta repülőgép-hordozókkal való ellátásának komoly tábora van az indiai katonai gondolkodók köreiből. Gurpreet Singh Khurana, a Védelmi Tanulmányok és Elemzések Intézetének tudományos munkatársa egy 2008-as tanulmányában hat pontban foglalta össze azokat a stratégiai érveket, melyek szerint a haditengerészetnek a

jövőben fokozottan kell támaszkodnia az ilyen hajóegységekre. Ezek a következők:

A szárazföldi hadműveletek támogatása. E szempontot az ország múltbéli tapasztalatai is alátámasztották, különösen annak felidézésével, milyen szerepet játszott a flotta a korábbi indiai–pakisztáni háborúkban, akár Karacsi kikötőjének blokád alá vételében, akár a szárazföldi célpontok légi támadásában.

Emellett a különböző hordozóegységek eredményesen támogathatják Újdelhi szerepvállalását a *nem katonai jellegű missziókban* is. Ezen a területen elsősorban logisztikai támogató szerep juthat nekik különböző humanitárius szállítmányok és személyek célba juttatásában. A felvetés – bár nem szokványos – abból a szempontból elméletileg korántsem illuzórikus, hogy a nemzetközi békefenntartó műveletekben India általában egyike a legnagyobb részt vállaló országoknak.

A tengeri útvonalak, illetve az azokon zajló szállítások biztonságának szavatolása az indiai regionális befolyás építéséhez szervesen kapcsolódó törekvés, amely az energiaimportnak való kiszolgáltatottság miatt egyszerre jelent szükségszerűséget és kecsegtet komoly politikai haszonnal.

Utóbbi az a szakértői körökben egyre népszerűbb tétel is hangsúlyozza, miszerint a repülőgép-hordozók jelenléte nagyban elősegítené *India befolyásának erősödését az indiai-óceáni térségben*, amelynek stratégiai fontossága nemcsak Újdelhi, hanem a tágabb Ázsia és a világkereskedelem szempontjából is vitathatatlan.

A nemzeti érdekek hatékonyabb védelme a tengereken mindennek tükrében homályos közhelynek tűnik. Valódi értelmét tulajdonképpen az adja, hogy Indiának egyrészt csaknem 95 százalékban tengeren zajlik a külkereskedelme, másrészt jelentős indiai diaszpórák élnek és dolgoznak az Indiai-óceán északi partvidékének

államaiban (főként az öböltérségben), melyek természetesen Újdelhi helyi befolyásépítésének is alaptényezői lehetnek. Ezt azonban soha nem árt alátámasztani némi katonai erővel.

A szigetbirtokok védelme ugyanakkor speciális, de egyre kiemeltebb törekvés. India három, kontinentális területétől viszonylag távol fekvő szigetcsoport felett is szuverenitást gyakorol (Andamán-, Nikobár- és Laccadive-szigetek). Ezek közül a szubkontinentstől több mint 1000 km távolságra fekvő Andamán- és Nikobár-szigetek jelentik a nagyobb kihívást. Az indiai katonai elit az 1982-es falklandi háború tanulságaként nem zárja ki annak lehetőségét, hogy a szigetek – mint az ország egyik legsebezhetőbbnek és legkönnyebben leválaszthatónak tűnő részei – egyszer egy idegen hatalom expanziós törekvéseinek célpontjává válhatnak. A szigetcsoportoknak páratlan stratégiai értéke van a térségbeli indiai befolyás szavatolása szempontjából. Andamán és Nikobár ugyanis a tengeri áruforgalom egyik fő csatornájának számító Malaka-szoros nyugati bejáratának megfigyeléséhez/ellenőrzéséhez nyújt természetes hídfőállást. E pozíció különös figyelmet kelt a térségben érdekelt többi hatalom szemében, ami növelheti a terület veszélyeztetettségéhez kötődő félelmeket, másrészt a stratégiai pozíciók jobb kihasználhatósága alapvető nemzeti érdekké vált. Bármelyik szempontot vesszük figyelembe, kézenfekvő, hogy az ország helyi katonai ütőerejét fokozni kell. Ennek megfelelően (földrajzi értelemben) ez ma az indiai védelmi infrastruktúra fejlesztésének egyik kiemelt területe.

Khurana összefoglalójának lezárásaképpen utal a repülőgép-hordozók szimbolikus szerepére is, amely egyrészt növeli az indiai haditengerészet tekintélyét, másrészt szimbolizálja a nemzet erejét. E szim-

bolikus funkciónak érdemes egy kicsit több figyelmet szentelnünk, hiszen az a nagyhatalmi politika nélkülözhetetlen eszköze. Ki kell emelnünk, hogy India számára ma konkrét fenyegetés nem indokolja tengeri hadviselési képességeinek ilyen mértékű és irányú fejlesztését. Fokozott katonai jelenléte az Indiai-óceán térségében ugyanakkor alapvetően hozzájárul nagyhatalmi tekintélyképezéséhez, mely ma még leginkább katonai elemekre támaszkodhat. Az indiai repülőgéphordozók – még akkor is, ha végül csak egy része teljesül az ambiciózus terveknek – megfogható bizonyítékai India erősödésének, amit sok országban ma még csak elméleti jelenségként kezelnek. Ebben a dimenzióban persze nem kevésbé fontos szempont a térségben érdekelt többi hatalom fegyverkezése sem.

2011 júniusában Csen Bing-de tábornok, a kínai Népi Felszabadító Hadsereg Vezérkari Osztályának vezetője hivatalosan is elismerte, hogy Peking hosszas munkálatok után rövidesen befejezi és szolgálatba állítja első repülőgéphordozóját. A szóban forgó hajó a szovjet Kuznyecov osztály második tagjának szánt, 67 500 tonnás Varjag, melyet Kína 1998-ban, 70 százalékos készültségi állapotban megvásárolt meg. A hírek szerint az egységet Si Lang admirálisról elnevezve állítanák rendszerbe, vélhetően egy jövőbeli, izmosabb hordozóflotta előfutáraként. A bejelentés az Ázsia katonai viszonyaival foglalkozó elemzők számára nem hatott az újdonság erejével, a nyomában mégis világossá vált, hogy a fejlemények nemcsak a keleti vizeken fennálló kínai–amerikai erőviszonyok tekintetében jelezhetnek (nem túl gyors) fordulatot, hanem az indiai–kínai stratégiai versengésben is. Noha minden józan számítás szerint ebben az évtizedben még nem kell számolni ütőké-

pes, haditengerészeti légiert is alkalmazó kínai flottacsoportosítás megjelenésével a Malaka-szorostól nyugatra, a jövő lehetőségei között ez is egyre inkább ott szerepel. Nem véletlen, hogy a kínai kihívás – persze a szerzőik meggyőződéséről függő színezettel és prognózisok mellett – rendre megjelenik a dél-ázsiai ország stratégiai érdekeiről szóló értekezésekben. Mindez természetesen az indiai haditengerészet fejlesztésének is további lökést ad, hiszen ha Újdelhi meg kívánja őrizni jelenlegi fölényét a térségben, szüksége van a már zajló és tervezett programok végrehajtására.

Nemzetközi kapcsolatok és szerepvállalás

Mint láthattuk, a tengeri haderő jelentősebb fejlesztése ma még az indiai fegyveres erők számára is újszerű helyzetet jelent. Számos olyan eszköz kerül rendszeresítésre ennek során, amelynek alkalmazásában még szerény tapasztalatok állnak rendelkezésre. Ezek kipróbálása, illetve a tengeri hadműveletek adott kapacitások melletti gyakorlása Indiában is hadgyakorlatokon zajlik, melyeket gyakran kötnek össze a katonadiplomácia és a hatalmi önprojekció igényeivel. Ennek mindkét terület szempontjából a legcélravezetőbb formája a másikkal közös tengeri hadgyakorlatok szervezése. Ezek során a bizalomépítés mellett lehetőség nyílik a haditengerészeti képességek demonstrálására, és nem mellesleg az esetleges közös műveletek (például a kalóztevékenység elleni fellépés) kimunkálására is. Az indiai flotta az utóbbi években széles publicitást biztosított ezeknek a vállalkozásainak, mintegy demonstrálva a haderőnem eredményeinek széles körű elismertségét.

Kapcsolatai a baráti országok haditengerészeteivel a kilencvenes évek eleje óta bővülést mutatnak, igazán látványosan azonban az ezredfordulót követően indultak fejlődésnek. A sok szempontból mintának tekintett nyugati hatalmak flottáit kiemelt szerep illeti meg ebben a folyamatban. A ma nagy szövetségesnek számító USA-val évente megrendezett Malabár-hadgyakorlat sorozat mellett rendszeresen sor kerül hasonló közös műveletekre Oroszországgal (Indra), Franciaországgal (Varuna) és az Egyesült Királysággal (Konkan). Az Újdelhiben első számú délkelet-ázsiai katonai partnernek tekintett Szingapúrral SIMBEX elnevezés alatt 1994 óta zajlik az éves tengeri hadgyakorlat-sorozat. Az indiai haditengerészet ugyanakkor az események diplomáciai értékét felhasználva a rendszeres tréningek mellett eseti jelleggel is szervez hasonló „programokat”. Ilyenre került sor 2003 novemberében és 2007 áprilisában a Kínai Népköztársasággal a távol-keleti ország partjainál, 2003 szeptemberében Mianmarral az Andamán-tengeren, vagy 2003 és 2006 márciusában Iránnal az Arab-tengeren.

Ezek mellett az indiai flotta hajói rendszeresen teljesítenek közös járőrszolgálatot a tengeri határok mentén indonéziai és thaiföldi hajókkal, amit a gyakorlatozás és kapcsolatépítés mellett az errefelé is jellemző kalóztevékenységgel szembeni fellépés praktikus célja is inspirál. Noha a délkelet-ázsiai vizek e bűnözéstípus szempontjából „hagyományosan” a világ kiemelten fertőzött területét jelentik, az Ádeni-öböl nemzetközi jelentőségű kereskedelmi forgalmát veszélyeztető kalóztevékenység az utóbbi években nagyobb nemzetközi figyelmet kap, és erőfeszítésre ösztönzi a tengeri hatalmakat az itt húzódó hajózási útvonalak biztonságának szavatolása érdekében. Az együttműködés keretében 2008. októ-

ber 23-tól legalább egy indiai hadihajó állandóan jelen van a térségben. A művelet mintegy 25 felszíni egységet érintett eddig, amelyek rotációs rendszerben látták el a járőrszolgálatukat. 2010 júniusáig több, mint 1000 kereskedelmi hajó kapott védőőrizetet az itt cirkáló egységtől. Az indiai hajók emellett a Seychelles-szigetek és Mauritius térségében is végeznek kalózelenes tevékenységet.

Új tengeri nagyhatalom?

Jóllehet India hatalmi aspirációi az izmosodó haditengerészet révén (is) egyre látványosabbak, nem tekinthetünk el a folyamat kétségtelen hiányosságaitól sem. Mint láttuk, az ország tengeri haderejének fejlesztése igen ambiciózus célkitűzések mentén alakul, amelynek pénzügyi fedezetével kapcsolatban – dacára az ország szédületes gazdasági fejlődésének – a jövőben is merülhetnek fel problémák. Csak a Gorskov felújításának költségei elérik a 2,35 milliárd dollárt. Fentebb már érintettük a tengeralattjáró-program financiaális problémáit is, melyek amellet, hogy a fegyvernem harckésztségének csökkenéséhez vezethetnek, igencsak kétségessé tehetik a projektben kitűzött célok megvalósíthatóságát.

A rendszerben tartott régebbi építésű hadihajók egy része is gyorsan amortizálódik, ezért a folyamatban lévő gyártás részben a várható veszteségek pótlására szolgál majd, minőségileg magasabb szintre emelve, de számban nem sokkal gyarapítva a meglévő készleteket. Bár gyakran felmerülnek olyan elképzelések, hogy az ország az elkövetkező évtizedben akár 100 új hajó építését is igényelheti, a flotta járműállományának 160–170 egység körüli prognózisa jóval reálisabb. Az arányok persze várhatóan eltolódnak majd a nyílt



Az indiai haditengerészetnél rendszeresített hajóosztályok kategóriák szerint (2011. január)

Kategóriák	Hadrendben (db)	Hajóosztályok	Meghatározás
Repülőgép-hordozók	1+1	Kentaur osztály (INS Viraat)	Közepes repülőgép-hordozó
		Kijev osztály (INS Vikramáditya)	Flotta repülőgép-hordozó. Jelenleg tesztelés alatt, hadrendbe állítása 2012-től várható.
		Vikrant osztály	Flotta repülőgép-hordozó. Három példány építését tervezik, ebből jelenleg kettőé zajlik. Az első hadrendbe állítása 2015-től valószínű.
Rombolók	8	Delhi osztály (3)	Rakétás rombolók.
		Rádzspat osztály (5)	Szovjet mintából továbbfejlesztett rakétás rombolók.
		Kolkata osztály	Csökkentett érzékelhetőségű rakétás rombolók, jelenleg építés alatt. Három példány elkészítését vették tervebe, hadrendbe állításuk várhatóan 2012-től kezdődhet meg.
Fregattok	15	Brámaputra osztály (3)	Rakétás fregattok.
		Godavari osztály (3)	Rakétás fregattok. Az első indiai tervezésűek e kategóriában.
		Talwar osztály (3)	Orosz gyártmányú rakétás fregattok. Jelenleg hat példány hadrendbe állítását tervezik.
		Giri osztály (4)	Hagyományos fegyverzetű fregattok, a Shivalik-osztály rendszerbe állításával párhuzamosan vonják ki őket a hadrendből.
		Shivalik osztály (2)	Csökkentett érzékelhetőségű rakétás fregattok. Jelenleg kategóriájuk vezető típusai az indiai flottában.
Korvettek	24	Khukri osztály (4)	Rakétás korvettek.
		Kora osztály (4)	Rakétás korvettek.
		Veer osztály (10)	Rakétás korvettek a szovjet Tarantula osztály mintájára.
		Prabal osztály (2)	Rakétás korvettek, a Veerek továbbfejlesztett változatai. Sokan az előző osztályhoz sorolják őket.
		Abhay osztály (4)	Hagyományos fegyverzetű korvettek a szovjet Pauk osztály mintájára.
		Kamorta osztály	Az indiai haditengerészet új generációs, csökkentett észlelhetőségű rakétás korvetjtjei, hatékony tengeralattjáró-elhárító fegyverzettel. Jelenleg 4 darab épül, összesen 12 példány hadrendbe állítását tervezik 2012-től kezdve.
Segéd- és kishadihajók	Kb. 103	Sukanya osztály (6)	Hagyományos fegyverzetű járőrhajók.
		Bangaram osztály (4)	Hagyományos fegyverzetű járőrhajók. Főként parti őrségi, illetve kutató-mentő feladatok ellátására.
		Trinkat osztály (2)	Parti járőrhajók.
		Pondicherry/ Karwar-osztály (8)	Aknakutató hajók a szovjet Natya osztály átalakított változatai.

Kategóriák	Hadrendben (db)	Hajóosztályok	Meghatározás
		Mahé osztály (2)	Aknakutató hajók. Jelenleg leszerelés alatt.
		Magar osztály (2)	Kétéltű támogató/partra szállító hajók.
		Shardul osztály (3)	Partra szállító hajók.
		Austin osztály (1)	Partraszállító platform. Kategóriájában a legnagyobb az indiai flotta kötelékében. Az egykori USS Trenton.
		Kumbhir osztály (6)	Partra szállító hajók, a lengyel Polnocny osztály egy változata.
		Chamak osztály (2)	Rakétás gyorsnaszádok, a szovjet Osa II osztály variánsai.
		Car Nicobar osztály (8)	Hagyományos fegyverzetű gyorsnaszádok.
		(Super) Dvora osztály (7)	Nagy sebességű járőrnaszádok.
		Egyéb (52)	Ellátó hajók, oktatóhajók, kutató/mentő hajók (9), javítóhajók, vontatók stb.
Hagyományos meghajtású tengeralattjárók	14	Vela osztály (1)	Hagyományos fegyverzetű tengeralattjáró. Utolsó példánya is leszerelés alatt.
		Shishumar osztály (4)	Hagyományos fegyverzetű tengeralattjárók. Német mintára készültek.
		Sindhughosh osztály (10)	Rakétás tengeralattjárók. A szovjet Kilo osztály indiai változatai.
		Skorpéne osztály	Francia–spanyol gyártmányú rakétás tengeralattjáró. Hat példány beszerzéséről született megállapodás, az első kettő várhatóan 2012-ben kerül átadásra.
Atommeghajtású tengeralattjárók	2	Chakra osztály (1)	Atommeghajtású rakétás tengeralattjáró. A szovjet Akula-II mintájára készült, de már indiai gyártmányként.
		Arihant osztály (1)	Nukleáris ballisztikus rakéta-hordozó tengeralattjáró. Az első teljesen indiai tervezésű e kategóriában. Jelenleg öt példány hadrendbe állítását tervezik.

Források: Indiai Köztársaság Védelmi Minisztériuma; Indiai Haditengerészet

vízi műveletekben hasznosítható, illetve az elrettentő képesség fenntartásában részt vevő egyes hajótípusok felé.

Mindemellett nem vitathatjuk azt sem, hogy a nem konvencionális fenyegetésekkel szembeni fellépés kényszere szintén hozzájárul bizonyos haditengerészeti képességek fejlesztéséhez. A tengeri terrorizmus és a kalóztevékenység ellen persze nem repülőgép-hordozó vagy rakétás tengeralattjáró alkalmazásával lehet véde-

kezni. Míg azonban a kalózkodás elleni küzdelemben az országnak vannak nemzetközileg is respektálható eredményei, addig a tenger felől érkező terroristacsoportok beszívárgásának, illetve utánpótlásának akadályozása már sokkal nehezebb, ráadásul közel sem csak katonai feladat. A múltban több alkalommal is bebizonyosodott, hogy az ország védelme az ilyen fenyegetésekkel szemben messze nem kielégítő, ami főleg a parti őrség



és a haditengerészeti kommandó megerősítésében irányoz elő további feladatokat. Ezt a 2008. novemberi mumbai terrortámadások óta egyre komolyabban veszik, az ország összesen 7516,6 km hosszú tengerpartjának folyamatos ellenőrzése ma még nincs kellően megoldva. Erre az a kellemetlen incidens is rávilágított, melynek során 2011 július-augusztusa folyamán egy elhagyott panamai olajszállító hajó Omán partjaitól egészen egy mumbai strandig sodródott anélkül, hogy a parti őrség felfedezte volna. Mindezt szem előtt tartva aligha csodálkozhatunk a városon időről időre eluralkodó „terroristafrászon”. Persze minden hasonló adottságú országban keletkezhetnek rések a felségvizek ellenőrzésén, az ilyen kínos esetek mégis leleplezik az indiai tengeri jelenlét sajátos kettősségét. Miközben ugyanis az ország a hadiflotta csapásmérő és hagyományos műveleti képességeit tekintve tényleg egyre jobb eredményeket mutat fel, addig a társadalom mindennapi biztonságérzete szempontjából valóban fontos szerepkörben nem jeleskedik eléggé. Ráadásul a napjainkban jellemző ambíciók nem éppen e hiányos képességek fejlesztését helyezik előtérbe. Változást a helyiek leginkább a tervezett part menti radarrendszertől várnak.

Az indiai világ ellentmondásossága tehát paradox módon a tengeri védelmi erőfeszí-

tésekben is megmutatkozik. Aligha vitathatjuk azonban, hogy a gyarmati sorból mindössze 64 éve kiszabadult állam az elmúlt másfél évtizedben gyakran tradicionális tengeri hatalmakat is megszegyenítő haladást ért el hadiflottájának erősítésében, minőségileg új perspektívákat nyitva a haderőnem előtt. Látnunk kell azonban azt is, hogy az indiai fegyveres erők az ország partjaitól távolabb végrehajtandó, valódi tengeri hadműveletekben eddig még nem bizonyítottak, ezért a papíron impozáns erők tényleges harci teljesítményéről semmilyen gyakorlati tapasztalat nem áll rendelkezésünkre. E rutin megszerzését persze Újdelhiben sem szokás szorgalmazni. A világtengereken való indiai katonai jelenlét az európai normákkal összevetve riasztó mértékű fegyverkezés dacára a mindennapokban elsősorban politikai funkciókkal bír, igazi értékét az ebből fakadó elméleti lehetőségek adják. Abban pedig ma a feltörekvő hatalmak is egyetértést mutatnak, hogy a gyakorlat próbájához nem kell feltétlenül ragaszkodni. Az elkövetkező évtizedekben tehát várhatóan meg kell szoknunk az új indiai tengeri hatalom jelenlétét. Ebből azonban még nem származik automatikusan biztonságunk romlása, viszont elkerülhetetlenné válik, hogy a nagyhatalmi politikával kapcsolatban felülvizsgáljuk esetleg meglévő, kizárólagosan Nyugat-központú meggyőződéseinket. ■

Irodalom

Annual Report 2007–2008. Ministry of Defence, Government of India, 2008.

Annual Report 2008–2009. Ministry of Defence, Government of India, 2009.

Annual Report 2009–2010. Ministry of Defence, Government of India, 2010.

Annual Report 2010–2011. Ministry of Defence, Government of India, 2011.

Berlin, Donald L.: India in the Indian Ocean. In *Naval War College Review*, Vol. 59, No. 2, 2006.

Berlin, Donald L.: The 'great base race' in the Indian Ocean littoral: conflict prevention or stimulation? In *Contemporary South Asia*, Vol. 13, No. 3, 2004.

- Freedom to Use the Seas: India's Maritime Military Strategy*. Integrated Headquarters Ministry of Defence, 2007.
- Khurana, Gurpreet S.: Aircraft Carriers and India's Naval Doctrine. In *Journal of Defence Studies*, Vol. 2, No. 1, 2008.
- Lombardo, Nicholas R.: *India's Defense Spending and Military Modernization*. CSIS, Current Issues No. 24. 2011.
- Panikkar, Kavalam Madhava: *India and the Indian Ocean: an essay on the influence of sea power on Indian history*. London, 1962, George Allen and Unwin Ltd.
- Pant, Harsh V.: India in the Indian Ocean: Growing Mismatch Between Ambitions and Capabilities. In *Pacific Affairs*, Vol. 82, No. 2, 2009.
- Scott, David: India's „Grand Strategy” for the Indian Ocean: Mahanian Visions. In *Asia-Pacific Review*, Vol. 13, No. 2, 2006.
- Sethi, Sandeep: Indian Navy: The quest for blue waters. In *Indian Defence Review*. Net Edition, May 23, 2011. <http://www.indiandefencereview.com/military-and-aerospace/Indian-Navy-The-quest-for-blue-waters.html>.
- SIPRI Yearbook, Armaments, Disarmament and International Security*. Stockholm International Peace Research Institute, Oxford University Press, 2010.
- The Military Balance 2011*. International Institute for Strategic Studies, London.
- Vaidya, Keshav Balkrishna: *The naval defence of India*. Bombay, 1949, Thacker.