

Column



‘Voor een land dat zo groot is en zoveel ambities heeft is de maritieme slagkracht bijzonder klein’

Dr. Jonathan Holslag is politicoloog en China-kenner. Hij is onder meer docent Internationale Politiek aan de Vrije Universiteit Brussel.

Begin november sloot het Indiase vliegdekschip INS Vikramadiya zich aan bij een grote vloot bestaande uit Amerikaanse, Japanse en Australische oorlogsbodems, voor de marine-oefening ‘Malabar 2020’ in de Golf van Bengalen. Deze oefening van de vier landen, ook wel de ‘Quad’ geheten, moest vooral een signaal naar China toe zijn. Maar China was allerm minst onder de indruk. Behalve de Verenigde Staten blijven de drie andere leden weigerachtig om van de Quad een volwaardig bondgenootschap te maken. Daarnaast is de Indiase marine een puinhoop.

Indiase officieren zijn er vaak als de kippen bij om Europa er, terecht, op te wijzen dat het maritiem amper aanwezig is in de Indische Oceaan. Maar India zelf heeft ook de grootste moeite om zich maritiem te doen gelden in haar nabuurschap. De Indiase marine heeft doorgaans amper vijf grote oppervlakteschepen ontplooid en in het beste geval een onderzeeboot. Voor een land dat zo groot is en zoveel ambities heeft is de maritieme slagkracht bijzonder klein.

Dat heeft voor een deel te maken met het bescheiden defensiebudget. Ofschoon India aankijkt tegen vijandige burens zoals Pakistan en China, alsook enorm veel instabiliteit in de regio, is het Indiase defensiebudget vier keer kleiner dan dat van China. Het aandeel van de marine in het totale budget is de voorbije vijf jaren gekrompen van 17 naar 13 procent. Het budget voor materiaal dit jaar is zelfs te klein voor vastgelegde aankopen, waardoor deze worden beperkt of op de lange baan worden geschoven. Komende jaren worden er bijvoorbeeld minder mijnenbestrijdingsvaartuigen, minder P-8 patrouillevliegtuigen, minder ASW-helikopters en minder *landing platform docks* aangekocht dan voorzien.

Een deel van het probleem ligt ook bij de industrie. ‘Atmanirbharta’, de Indiase slogan van zelfvoorzienendheid maakt dat het land veel zelf probeert te bouwen. Maar de Indiase defensie-industrie staat zwak en zonder buitenlandse hulp lukt het niet. De Indiase marine keurde recent een aantal helikopters af omdat ze niet voldeden. De relatieve zwakte van de Indiase marine schept verschillende problemen. Ofschoon het land langs bijzonder belangrijke scheepvaartroutes ligt, blijft de Indiase bijdrage in de strijd tegen piraterij, illegale visserij en andere uitdagingen in de regio beperkt. Er is ook heel weinig *situational awareness* in de Indische Oceaan.

De gevolgen zijn vooral groot ten aanzien van het assertieve China. India heeft weinig gewicht in de schaal te leggen. Met de drie schepen die China in de regio houdt, hoeft het amper onder te doen voor India. De twee grote Chinese steunpunten in het bekken van de Indische Oceaan, Djibouti en in de toekomst wellicht Gwadar, zijn moderner en beter toegankelijk dan menig Indiase marinehaven.

En het gaat hard. De afgelopen tien jaar nam China bijvoorbeeld 25 nieuwe onderzeeboten in de vaart versus 3 in India; 45 grote fregatten en *destroyers* versus 11 in India; 84 korvetten en OPV's versus 8 in India. Aantallen zeggen niet alles, maar ze bevestigen toch de enorme kentering in de machtsbalans. China is vandaag meer een maritieme mogendheid dan India, ondanks het feit dat India een natuurlijke aanlegkade is in de Indische Oceaan en ondanks de tomeloze ambitie om de dominante maritieme speler in de regio te zijn.