



Kudy k nám proudí zboží z Asie? Se kterými nebezpečími se musejí dovozci na trase potýkat? Vytvořte si mapu, ve které znázorníte alespoň některá z nich. Příprava praktického úkolu může zahrnovat vytištění mapy na formát alespoň A3, tisk, vystřihnutí (a případně přepsání) informačních lístků a jejich vhodné umístění do mapy. Nebojte se dalšího grafického zpracování mapy!

Než začnete pracovat: Vyhledejte nejkratší námořní trasu čínského zboží mířícího do Evropy. Jak se jmenují nejužší místa na cestě nákladních lodí např. z čínské Šanghaje do Středozemního moře? Jaký je rozdíl mezi průlivem a průplavem?

Kontejnerové lodě s asijským zbožím vyplouvají především z Číny, kde je sedm z deseti největších kontejnerových přístavů světa.

Tchajwanský průliv: Čína chce Tchaj-wan připojit, zatímco demokratické země ji od toho odrazují. V oblasti dochází k vojenským cvičením a nárůstu napětí. Čína přitom v poslední době výrazně zbrojí a svou armádu posiluje zejména na moři. V současnosti má nejpočetnější flotilu vojenských plavidel na světě.

Singapurský a Malacký průliv: Zde dochází k největšímu počtu pirátských útoků na světě. Ozbrojení piráti napadnou menším plavidlem loď, ohrožují posádku a požadují výkupné. Podle Mezinárodní obchodní komory počet pirátských přepadení lodí v oblasti roku 2023 opět narostl.

Jih Indonésie: Případné odklonění dopravy z Malackého průlivu přes jižní okraj Indonésie není možné, protože mu tam brání mělké moře a chybí síť navigačních bodů.

Úžina Báb al-Mandab: Na konci roku 2023 vystupovali jemenští povstalci Húsióvé útoky v oblasti Rudého moře na lodě, které údajně směřují do Izraele nebo z něj. Má to být odvěta vůči židovskému státu za jeho útoky na palestinskou Gazu. Američané a jejich spojenci proto ostřelují pozice Húsiů podporovaných Íránem.

Suezský průplav: Ten třeba roku 2021 na několik dní zatarasila loď Ever Given, když uvázla blízko břehu. Do průplavu se lodě nedostaly ani kvůli arabsko-izraelským konfliktům mezi lety 1967 a 1975. V té době však nebyl mezinárodní obchod tak globalizovaný a závislý na námořní dopravě jako dnes.

Mnohé lodě kvůli nepokojům v Rudém moři obeplouvají Afriku. Cesta z východní Asie do západní Evropy se tak prodlužuje o deset dnů a palivo je o milion dolarů dražší. Ceny za přepravu na této trase tak např. na počátku roku 2024 vystřelily téměř na trojnásobek. Někteří výrobci v Evropě hlásí kvůli zpožděné přepravě komponentů z Asie pozastavení výroby.

Hormuzský průliv: Hrozí, že se konflikty přesunou i do úžiny, kudy proudí pětina světové ropy z jedné z největších těžebních oblastí světa, Perského zálivu. Tento průliv totiž ovládá zejména Írán, který podporuje jemenské Húsié a který má dlouhodobé spory s USA a jejich spojenci.

Rusko: Může železnice nahradit výpadky námořní dopravy? Mezi východní Asií a EU vede přes Rusko v zásadě jediná funkční trať. Dokáže dobu přepravy zkrátit na polovinu oproti lodní dopravě, kapacitně jí však zdaleka nestačí. Aby se železniční souprava vyrovnala velké lodi, která běžně veze 20 tisíc kontejnerů, musela by měřit 160 km.

Letecká doprava má ve srovnání s lodní dopravou velmi malou kapacitu, a navíc je mnohem dražší. Po moři se tak přesouvá 80 až 90 % světového zboží, dílů a surovin.

Alternativou oproti plavbě mezi východní Asií a Evropou je severní arktická cesta. Zatím tudy prochází jen mizivě promile celkových námořních objemů. Ovšem kvůli pokračujícím změnám klimatu a tání arktického ledu je tu námořní přeprava stále reálnější. Navíc je o 40 % kratší, než plavba přes Suez. Chybí tu však potřebná infrastruktura, její budování komplikuje zmrzlá půda, ekologická citlivost území a vztahy západu s Ruskem.

Čína se snaží ovládnout infrastrukturu námořní přepravy. Její státní firmy vlastní nebo provozují terminály a přístavy na strategických místech všech světadílů kolem hlavních tras. Peking se stal největším provozovatelem přístavů na světě. Tím se snaží posílit svůj ekonomický i geopolitický vliv na planetě.