

ZÁPADOČESKÁ UNIVERZITA V PLZNI

FAKULTA FILOZOFICKÁ

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

Plzeň 2024

Mgr. Igor Bibko

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

Geopolitický význam škrťících bodů

Případová studie Suezského průplavu

Mgr. Igor Bibko

Vedoucí práce:

PhDr. Martina Ponížilová, Ph.D.

Katedra politologie a mezinárodních vztahů

Fakulta filozofická Západočeské univerzity v Plzni

Plzeň 2024

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci na téma Geopolitický význam škrťících bodů vypracoval samostatně. Veškeré prameny, literatura a informace, které jsem použil k sepsání této bakalářské práce, jsou citovány a uvedeny v seznamu použitých pramenů.

V Plzni dne 20. 4. 2024

.....
Mgr. Igor Bibko

Poděkování

Na tomto místě bych rád vyjádřil své poděkování mé vedoucí bakalářské práce **PhDr. Martině Ponižilové, Ph.D.** a náhradnímu vedoucímu **PhDr. Davidu Šancovi, Ph.D.** za cenné rady, odborné konzultace a trpělivost při zpracování bakalářské práce. V neposlední řadě bych rád poděkoval také celé své rodině a blízkým za podporu po celou dobu mého studia.

Obsah

Úvod.....	6
1 Pojem a význam škrťících bodů	9
1.1 Dělení škrťících bodů	10
1.2 Správa námořních škrťících bodů	12
1.3 Význam škrťících bodů pro obchod, námořní dopravu a bezpečnost	14
2 Suezský průplav	20
2.1 Správa Suezského průplavu	20
2.2 Význam Suezského průplavu pro regionální a světový obchod	23
2.2.1 Vliv uzavření Suezského průplavu na regionální a světový obchod	28
2.3 Význam Suezského průplavu pro bezpečnost.....	33
Závěr	40
Seznam literatury	46
Seznam příloh	53
Resumé.....	54
Přílohy.....	56

Úvod

V současné době je asi 90 % veškerého zboží přepravováno po oceánech, jež jsou protkány mnoha lodními cestami. Aby došlo ke zkrácení cesty, a tím i snížení přepravních nákladů, využívají lodní společnosti při přepravě zboží úžiny a kanály. Tyto důležité body, skrze které proudí většina dopravy, se poté označují jako škrťící body (Gunathilake 2021: 1). Pojem pochází z vojenského prostředí a odkazuje na takový terén, jež má formu úzkého průchodu a který se jen velmi těžce obchází (Emmerson – Stevens 2012: 2). Mezi nejvýznamnější námořní škrťící body se řadí úžina Hormuz, úžina Báb-al-Mandab, Malacká úžina, Dánské úžiny, Bospor a Dardanely, mys Dobré naděje, Gibraltar, Suezský průplav a Panamský průplav (Gunathilake 2021: 2). Zajištění stability na námořních trasách, ale i škrťících bodech, je klíčem i k evropské bezpečnosti. Nejdůležitějším škrťícím bodem pro Evropu je poté Suezský průplav, který spojuje Evropu s Indo-Pacifikem, a tudíž asijskými trhy (Tchakarova 2021).

Tato bakalářská práce se po teoretickém úvodu blíže zaměřuje právě na Suezský průplav, který leží na jedné z nejdůležitějších lodních cest na světě, jež spojuje Středozevní a Rudé moře. Jde o uměle vytvořenou vodní trasu, která protíná Egypt ze severu na jih a odděluje Afriku od Asie. Průplav odděluje asijský a africký kontinent a vytváří nejkratší spojnicí mezi Evropou a zeměmi ležícími kolem Indického a zejména západní části Tichého oceánu. Suezský průplav je jednou z nejdůležitějších a nejvytíženějších lodních cest na světě. Pro jeho důležitost o něm hovoříme jako o škrťícím bodě, tedy o místě, které má značný význam nejen pro světový obchod (SCA nedatováno [a]). Byť první nápady propojit Středozevní a Rudé moře pocházejí již z dob vládnutí faraonů v Egyptě a dochází k částečnému vybudování různých menších kanálů na řece Nil a jeho ramenech, k vybudování souvislého kanálu nedochází až do druhé poloviny 19. století. Výstavba tohoto kanálu trvala přes 10 let, kdy jeho stavba začala 25. dubna 1859 a byla ukončena 18. srpna 1869. Samotný průplav byl uveden do provozu o několik měsíců později, a to 17. listopadu 1869 (SCA nedatováno [c]).

Bakalářská práce je koncipována jako jednopřípadová studie, která za využití teoretických poznatků týkajících se škrťících bodů vysvětlí, jakou roli hrál Suezský průplav ve zkoumaném období s ohledem na regionální a světový obchod, námořní dopravu a bezpečnost v regionu. Cílem bakalářské práce je zjistit, jaký význam pro regionální a světový obchod, námořní dopravu a bezpečnost v regionu Suezský průplav má, a to v období od jeho otevření v roce 1869 až do roku 2019, kdy byla publikována

poslední výroční zpráva Úřadu Suezského průplavu. Zkoumání tohoto období fungování průplavu by mi mělo umožnit popsat význam tohoto škrťacího bodu téměř po celou dobu jeho existence a podat co nejaktuálnější a nejpřesnější výsledky zkoumání.

Kapitola 1 a její podkapitoly představují teoretickou část práce. Kapitola 1 popisuje škrťací body v obecnosti, tedy pojem a význam tohoto termínu. Kapitola při hledání definice pojmu škrťací bod vychází z díla významného amerického стратега Alfreda T. Mahana nesoucí název *The Influence of Sea Power upon History: 1660–1783*. Jak je v kapitole popsáno, dílo samotné termín škrťací bod (*choke point*) nepoužívá, ale zabývá se atributy moci, které jsou nezbytné ke geopolitickému a ekonomickému úspěchu státu. Přesto tedy, že Mahanovo dílo tento termín přímo neužívá, myšlenky zde uvedené dávají základy termínu škrťací bod. Následující podkapitola 1.1 se zabývá dělením škrťacích bodů s ohledem na skutečnost, že nemusíme tento termín chápat pouze ve smyslu námořních škrťacích bodů. Škrťacím bodem může být i ropovod či plynovod a nově také různé druhy uzlů pocházejících z elektronického prostředí. V dalších podkapitolách se teoretická část práce zaměřuje již jen na námořní škrťací body. Podkapitola 1.2 se zaměřuje na správu námořních škrťacích bodů, tedy jakými právně závaznými dokumenty je fungování těchto vodních zúžení upraveno. Podkapitola vychází z mezinárodních norem týkajících se principu svobodného moře (*mare liberum*) tak, jak jej ve svém základu formuloval významný právník Hugo Grotius. Poslední podkapitola 1.3 zakončuje teoretickou část práce popisem významu škrťacích bodů pro obchod, námořní dopravu a bezpečnost. Podkapitola zmiňuje námořní komunikační trasy (*sea lines of communications*), jež je termínem, který bezprostředně souvisí s fenoménem škrťacích bodů. Popisuje význam škrťacích bodů při přepravě zboží mezi jednotlivými kouty světa, zmiňuje objemy přepravovaného zboží, ale i klíčové komodity, které se přepravují po moři. Podkapitola se také zabývá narušením námořní přepravy a jeho vlivem na mezinárodní prostředí.

Empirická část práce, popsána v kapitole 2 a jejích podkapitolách, se věnuje již jen jednomu konkrétnímu námořnímu škrťacímu bodu, jímž je Suezský průplav. Ve své podkapitole 2.1 se práce věnuje správě a právnímu rámci fungování Suezského průplavu. Je zde zmíněn historický vývoj Univerzální společnosti námořního kanálu Suez z roku 1888 (zkráceně též jen Suezská společnost), která měla formu akciové společnosti a byla nadána právem stavby průplavu. Po znárodnění Suezského průplavu došlo roku 1956 k transformaci Suezské společnosti do její současné podoby jako Úřadu Suezského

průplavu. Ten je nadán pravomocemi ke správě kanálu a v nejširším slova smyslu dohlíží na fungování průplavu. Zmíněn je zde i význam Konstantinopolské úmluvy z roku 1888. Podkapitola 2.2 se zaměřuje na význam Suezského průplavu pro regionální a světový obchod v období od jeho otevření v roce 1869 až do roku 2019, kdy byla zveřejněna poslední výroční zpráva Úřadu Suezského průplavu. Podkapitola se v rámci zkoumaného období zaměřuje na tonáž přepraveného zboží, druh přepravovaných komodit, ale i počet proplovajících lodí. V podkapitole 2.2.1 je popsán vliv uzavření Suezského průplavu na regionální a světový obchod v důsledku tří významných událostí. Jednalo se o uzavření průplavu v letech 1956–1957 v důsledku Suezské krize, v letech 1967–1975 v důsledku šestidenní války a zablokování průplavu v roce 2021 v důsledku nehody kontejnerové lodi. Poslední podkapitola 2.3 se zaměřuje na význam Suezského průplavu pro bezpečnost. V této podkapitole jsou uvedeny státy, které využívají průplav k přesunu svých vojsk a je zde popsána i důležitost tohoto místa ve vztahu k jejich národním zájmům. Následně jsou zde zmíněny i potencionální hrozby, které mohou mít vliv na nerušené využívání kanálu, jimiž jsou zejména mezinárodní terorismus, pirátství a v současnosti velmi často zmiňované útoky Hútíů.

Závěr práce představuje výsledky zkoumání. Vysvětluje význam Suezského průplavu z ekonomického i bezpečnostního hlediska v mezinárodním prostředí na základě údajů a zjištění uvedených v textu práce.

1 Pojem a význam škrtících bodů

Při hledání definice pojmu škrtící bod bychom měli nahlédnout zejména do díla významného amerického стратега Alfreda T. Mahana *The Influence of Sea Power upon History: 1660–1783*. Byť Mahan sám ve svém díle termín škrtící bod (*choke point*) neužívá, dnes je považován za zakladatele tohoto konceptu. Ústředním konceptem jeho díla je teze, že kontrola moří a námořní převaha obecně je zásadním atributem ke geopolitickému a ekonomickému úspěchu státu (Mahan 1890: *passim*). V rámci svých úvah Mahan popisuje také prvky, či doslova *elementy*, které stát potřebuje k úspěchu v globálním měřítku. Mezi tyto prvky patří zeměpisná poloha, fyzická stavba (resp. geografická stavba, tedy zejména zda má stát pobřeží, přístavy, úžiny a jiné námořní prvky), rozloha území, počet obyvatel, charakter národa a charakter a politika vlády. Při těchto úvahách o jednotlivých prvcích také mimo jiné hovoří i o strategické důležitosti určitých geografických prvků, které jsou důležité k přístupu na klíčové námořní trasy, a jež ve výsledku napomáhají k jejich kontrole. Mahan tak zdůrazňuje strategickou hodnotu kontroly průlivů, průplavů a jiných námořních zúžení (Mahan 1890: 29–90). Na základě těchto myšlenek můžeme poté dovodit definici dnes užívaného termínu škrtící bod, jako strategicky významného bodu (např. průliv, průplav, zúžení), jehož kontrola umožňuje subjektu ovlivňovat námořní trasu a posilovat svoji pozici v globálním měřítku.

V nejširším pojetí tak můžeme tímto termínem rozumět často úzký a zejména strategický prostor, který spojuje dvě rozsáhlá místa. V případě námořní dopravy se typicky jedná o kanály a úžiny, skrze něž putuje většina světového obchodu (Ang 2021). S rozvojem nových ekonomických sítí a silnějším vzájemnému propojení mezi státy vznikají také nové druhy škrtících bodů, jejichž regulace je mnohdy mnohem náročnější, než jak je tomu u námořních škrtících bodů. Patří mezi ně například internetové uzly, *cloud computing*, 5G sítě, finanční platební a zúčtovací systémy a přístupové body na trh. Za škrtící bod lze považovat i silnou závislost subjektů na jednotlivých státech vlastníci vzácné kovy a ostatní klíčové komodity. Nutné je také zmínit, že státy mohou tyto druhy škrtících bodů využít jako zbraň mnohem méně předvídatelně, než jak je tomu v případě úžin a kanálů (Medunic 2021). Oborová shoda na konkrétním dělení škrtících bodů neexistuje a níže je tak podán pouze demonstrativní výčet několika druhů škrtících bodů a popis jejich vlivu na mezinárodní prostředí.

1.1 Dělení škrťících bodů

Mezi nejvýznamnější kategorii patří námořní škrťící body, které jsou odvozeny z vojenského prostředí a odkazují na velmi důležitou lodní cestu, která má značný význam pro světový obchod (Gunathilake 2021: 2). Dle Rodrigue (Rodrigue 2004: 3–4) se jedná se o takové místo, jež není možné obejít vůbec, anebo pouze s velkými obtížemi. Z toho také vyplývá, že jakákoli alternativní trasa k určitému škrťícímu bodu může představovat určitou zajižďku, jež má ve výsledku vliv na náklady a způsobuje zpoždění. Námořní škrťící body jsou majoritně přírodními výtvoři, přesto jsou zde však i takové, jež jsou výtvořem lidské činnosti, jako např. Suezský a Panamský průplav. Autor dále uvádí, že samotné námořní škrťící body definují 3 kritéria, jimiž jsou fyzické vlastnosti, využití a přístupnost. Pokud jde o fyzické vlastnosti určitého místa, rozumíme jím limitace při průchodu tímto místem. Typicky se jedná o hloubku, šířku a v obecnosti celkovou splavnost. Doprava je v tomto místě často zúžena do úzkého pásu, jež má za následek omezení provozu na určité trase. Hodnota, resp. důležitost, určitého škrťícího bodu je odrazem jeho vytíženosti a počtem alternativ k tomuto místu. Posledním kritériem je přístupnost škrťícího bodu. Ta je bezprostředně vázána na kontrolu určitým subjektem nad daným místem, jež zaručuje přístup k tomuto místu. Přístupnost škrťícího bodu je zaručena nejčastěji ukotvením v nejrůznějších právně závazných dokumentech. V konečnosti tak rozeznáváme celkem asi 250 mezinárodních zúžení skrze která vedou lodní cesty, a které nenabízejí žádnou kratší alternativní cestu. Přesto ale o každém zúžení nehovořime jako o škrťícím bodu. Jím se rozumí pouze takové zúžení na vodní mase, jež je strategickým místem pro obchod a vojenské účely, a jež má potenciál narušit globální ekonomiku (Gunathilake 2021: 2).

Škrťícím bodem mohou být ale například i plynovody. Hrozbou pro ně může být právě fixace na jedno místo. V několika posledních letech jsme mohli vidět, že narušení plynovodů na Ukrajině vedoucích z Ruska do EU mělo za následek nedostatek plynu v Evropě (Emmerson – Stevens 2012: 3). Evropa byla historicky závislá na dodávkách plynu z Ruska, kdy zhruba 40 % roční spotřeby plynu pocházelo právě z ruských plynovodů (Sabadus 2023). Nejvýznamnějšími plynovody byly poté Nord Stream 1, Yamal, TurkStream 2 a soubor plynovodů procházejících přes Ukrajinu. Od začátku rusko-ukrajinské války v roce 2022 do současnosti se však závislost na ruských plynovodech výrazně propadla. V současnosti tvoří plyn z ruských plynovodů pouze necelých 10 % celkové spotřeby plynu v Evropě (Sabadus 2023). V roce 2022 se také

zcela zastavil průtok plynu skrze plynovody Yamal a Nord Stream 1, a zároveň také došlo k poškození plynovodů Nord Stream 1 a 2. Poslední dvě trasy, skrze které proudí plyn do Evropy, jsou ropovody procházející Tureckem a Ukrajinou (Sabadus 2023). Přesto má však narušení plynovodů spíše regionální charakter (Emmerson – Stevens 2012: 3). Obdobně byly rusko-ukrajinskou válkou zasaženy i ropovody vedoucí z Ruska. Byť byly sankce uvaleny pouze na ropu směřující do Evropy po moři, v případě tvrdšího postupu vůči Rusku by mohlo dojít k ohrožení evropského trhu omezením přívodu ropy i skrze ropovody. Například ropa putující z ropovodu Družba tvoří asi čtvrtinu veškeré spotřeby ropy v Evropě (Sabadus 2023).

Vcelku novým druhem škrťících bodů jsou ty, pocházející z elektronického prostředí. Od konce studené války došlo mezi podniky k vytvoření obdivuhodné mezinárodní infrastruktury. Státy však mohou tuto ekonomickou infrastrukturu přeměnit i ve zbraň, která může představovat hrozbu pro tyto podniky. Tato ekonomická infrastruktura je tvořena digitálními propojeními, skrze které proudí velké množství dat a kapitálu napříč celým světem bez jakýchkoliv bariér. Tento komplikovaný systém digitálních sítí udržuje světovou ekonomiku v chodu. Sítě, které tvoří mezinárodní ekonomickou infrastrukturu, však také procházejí několikero málo škrťícími body stejně tak jako lodní cesty. Například mezinárodní finanční tok je závislý na jediné organizaci sídlící v Belgii, a to Společnosti pro celosvětovou mezibankovní finanční telekomunikaci¹, která provádí většinu světových finančních transakcí. Cloudová úložiště jsou naopak často umístěna v USA. Složité dodavatelské řetězce jsou poté často závislé na několikero málo komponentech jako například čípech. Tyto škrťící body následně umožňují vládám manipulovat se zdánlivě neškodnou infrastrukturou tak, aby naplňovala strategické cíle států. Například čínský tlak na tvorbu 5G sítí dlouhodobě znepokojoval Západ. Ten se obával toho, že Čína získá přístup ke klíčovým komunikačním sítím. Kvůli vzájemným neshodám Japonsko už dříve zakázalo vývoz tří chemikálií klíčových pro tvorbu polovodičů do Jižní Koreji (Farrell – Newman 2020). I USA využily své kontroly nad množstvím technických struktur, které umožňují mezinárodní obchod tak, aby si udržely dominantní pozici v mezinárodním prostředí. Příkladem využití finančního škrťícího bodu jako politického nástroje mohou být sankce USA proti Teheránu v roce 2012. V tomto roce USA a Evropská unie rozhodla o vyloučení iránských finančních

¹ Z anglického originálu *Society for Worldwide Interbank Financial Telecommunication (SWIFT)*.

institucí ze systému SWIFT, který zajišťuje komunikaci mezi bankami a jež je užíván v rámci většiny mezinárodních transakcí. USA využily tento škrťící bod jako politický nástroj proto, aby si vynutily ústupky v rámci jaderného programu Íránu. Íránským firmám bylo opět povoleno využívat SWIFT až v roce 2015, a to potom, kdy byla uzavřena jaderná dohoda s USA (Farrell – Newman 2020).

Vzhledem k tématu této bakalářské práce se budu dále věnovat již jen jednomu konkrétnímu typu škrťících bodů, a to škrťícím bodům v námořní dopravě, resp. námořním škrťícím bodům.

1.2 Správa námořních škrťících bodů

Strategický a obchodní význam lodních cest, a potažmo námořních škrťících bodů, byl jedním z hybných faktorů při utváření mezinárodního námořního práva. V rámci tohoto odvětví práva, ať už psaného či zvykového, se často zdůrazňuje, že lodní doprava by měla být relativně neomezená a geografické škrťící body by se neměly stát škrťícími body mezinárodního obchodního systému. Základ námořního zvykového práva je postaven na principu svobodného moře (*mare liberum*), jež formuloval Hugo Grotius již v roce 1608. K tomuto principu se často hlásily námořní a obchodní velmoci, typicky Nizozemí, Velká Británie a USA, které viděly výhody svobodné plavby, i přes vlastní omezení suverenity. To spočívalo v omezení výkonu své moci pouze na vodní masu bezprostředně nacházející se u jejich území – typicky na vzdálenost 3 námořních mil. Takovéto omezení územní suverenity státu umožnilo zajistit nerušenou plavbu všem lodím mimo vyčleněnou vzdálenost od pobřeží. Stanovení limitů suverenity jednoho státu na vodní masu mělo za následek, že jen málo geografických úžin a škrťících bodů spadalo celou svojí rozlohou do teritoriálních vod pouze jednoho či více států. A dokonce i v místech, kde je vodní plocha mezi souší relativně sevřená, přetrval princip svobodné plavby jako institut mezinárodního zvykového práva. V případech, kdy je některá z úžin užší než 6 námořních mil, může dojít k zavedení zvláštního zákonného režimu. Příkladem mohou být úžiny Bospor a Dardanely, které oddělují Středozemní a Černé moře (Emmerson – Stevens 2012: 7). Režim v těchto úžinách je upraven Úmluvou z Montreux z roku 1936 (Convention regarding the Régime of the Straits 1936). Podle této úmluvy mohou všechna obchodní plavidla využívat práva svobodné plavby těmito úžinami, tedy proplouvat těmito místy bez jakýchkoli restrikcí. Naproti tomu vojenská plavidla podléhají několikerému omezením, a to v závislosti na tom, zda se jedná o vojenská plavidla

patřící některému ze států mající své pobřeží v Černém moři či nikoli. Mezi nejvýznamnější omezení pro takováto pravidla patří maximální tonáž, ale i délka pobytu v Černém moři (Republic of Türkiye Ministry of Foreign Affairs nedatováno). Další úmluvy poté také posilují ideu volného a nerušeného transportu zboží úžinami. Zde například můžeme zmínit Kodaňskou úmluvu z roku 1857, která znemožňuje uvalit cla na lodě plující Dánskými úžinami. Byť státy mající své pobřeží v těchto vodách mohou v dobách válek zasahovat do těchto úmluv, přesto zůstávají takovéto konvence jasným potvrzením práva svobodné plavby, a potažmo i potvrzením principu svobodného moře (Emmerson – Stevens 2012: 7).

Pokud jde o kanály, ty nejsou přírodními vodními cestami, a nespádají tak do režimu mezinárodního námořního zvykového práva, jež je založeno na principu svobodné plavby. Přesto však smluvní úprava těchto kanálů principy uplatňované v rámci práva svobodné plavby skrze úžiny reflektuje. Například Konstantinopolská úmluva z roku 1888 internacionalizovala Suezský kanál a umožnila tím svobodnou plavbu v dobách míru i v době válek. Smlouvy uzavřené mezi Panamou a USA poté stanovily status Panamského kanálu jako neutrální lodní cesty otevřené lodím z celého světa (Emmerson – Stevens 2012: 7).

Od poloviny dvacátého století však došlo k nárůstu počtu jak pobřežních států, tak i k jednostrannému rozšiřování teritoriálních vod z tří na šest až dvanáct nebo i více námořních mil, ale i k vícero sporům v rámci stanovení teritoriálních vod mezi státy. Takováto situace ve světě měla za následek ohrožení principu svobodného moře. V roce 1982 tak byla na půdě OSN podepsána Úmluva Organizace spojených národů o mořském právu, která vešla v platnost v roce 1994 (Emmerson – Stevens 2012: 7–8). Úmluva kodifikovala mezinárodní námořní zvykové právo a stanovila maximální rozsah teritoriálních vod na 12 námořních mil, avšak s tím, že v úžinách musí být zachován princip svobodné plavby. Právo na proplutí mezinárodními úžinami uděluje úmluva lodím z celého světa. Ve svém článku 37 toto právo zpřesňuje tím, když stanovuje, že právo svobodné plavby je možné využít pouze pro účely rychlého proplutí bez zastavení. Úmluva také ukládá státům sousedícím s úžinou povinnosti spočívající v zákazu zasahovat či zastavovat lodní dopravu a povinnost upozornit proplouvající lodě na možná nebezpečí. Úmluva taktéž umožňuje ve svých článcích 41 a 42 státům sousedícím s úžinou ukládat různá praktická opatření, a to například opatření směřující ke zvýšení bezpečnosti v úžině. Tato opatření však nesmějí mít diskriminační charakter či

znemožňovat proplutí touto úžinou (Sdělení č. 240/1996 Sb.: Čl. 3, 17, 24, 25, 37, 41, 42).

1.3 Význam škrťících bodů pro obchod, námořní dopravu a bezpečnost

Námořní komunikační trasy (*sea lines of communications*) jsou cesty, které využívají lodě při plavbě z bodu A do bodu B. Pokud jde o námořní dopravu, měly by být krátké, ekonomické a bezpečné pro přepravu zboží. Námořní komunikační trasy jsou tak jakýmsi tepnami ekonomiky v regionu a ve světě. V dobách míru jsou prostými komerčními lodními cestami, v období válek zase strategickými uzly válečné mašinérie. Hrozbami pro tyto námořní komunikační trasy je zejména pirátství, obchod s drogami, pašování lidí, znečištění, nehody, mezistátní konflikty a územní spory (Sakhuja 2001). Tyto námořní komunikační trasy poté prochází námořními škrťícími body. V současnosti můžeme mezi nejvýznamnější námořní škrťící body zařadit Panamský průplav, Gibraltarský průliv, Lamanšský průliv, Dánské úžiny, Bospor a Dardanely, Suezský průplav, úžinu Báb-al-Mandab, úžinu Hormuz, Malackou úžinu, Jihočínské moře a Východočínské moře (Pratson 2023: 1, 3). Jak už bylo uvedeno v úvodu této bakalářské práce, zhruba 90 % veškerého zboží je přepravováno skrze oceány, které jsou protkány právě námořními komunikačními trasami, resp. lodními cestami (Gunathilake 2021: 1). Aby došlo k urychlení cestování, a tím i snížení nákladů na přepravu, využívají se v lodní dopravě škrťící body, tedy různé průlivy, kanály a jiná vodní zúžení. Například Panamský průplav spojující Atlantský a Tichý oceán zkracuje lodím cestu asi o 8 000 námořních mil, což představuje zkrácení cesty o 21 dnů oproti alternativní cestě kolem Jižní Ameriky (Ang 2021). Významně také zkracuje cestu mezi východním a západním pobřežím USA (ale i Severní a Jižní Amerikou obecně). Jedná se o jeden ze strategických bodů pro USA (Miah – Ahmed – Sultana 2017: 120). V roce 2022 tímto místem proplulo na 14 239 lodí, které přepravily přes 294 milionu imperiálních tun zboží. Tyto lodě následně do panamské ekonomiky na clech vnesly přes 3 miliardy dolarů (Panama Canal Authority nedatováno [a]). Nejvýznamnější lodní cestou kanálu, ze 32 popsanych v rámci statistik zveřejněných Správou Panamského průplavu², je ta propojující východní pobřeží USA a Asii (Panama Canal Authority nedatováno [b]).

² Z anglického originálu *Panama Canal Authority*.

Významnost škrťících bodů při přepravě zboží je vidět například i v případě Malacké úžiny, která tvoří spojnici mezi nejvýznamnějšími asijskými ekonomikami, jakými jsou Indie, Čína, Japonsko a Jižní Korea (Miah – Ahmed – Sultana 2017: 113–114). Patří mezi jeden z klíčových námořních škrťících bodů současnosti, neboť spojuje Indický oceán s Tichým oceánem skrze Jihočínské moře. Tvoří také nejkratší spojnici mezi Asií a Perským zálivem (Gunathilake 2021: 5). V roce 2022 proplulo touto úžinou téměř 83 000 lodí, z čehož majoritu těchto lodí představovaly kontejnerové lodě, následně tankery, lodě přepravující sypké náklady a ropné tankery (Marine Electronic Highway nedatováno). Obdobně významnou je i úžina Hormuz, která je považována za jeden z nejdůležitějších a nejvíce zranitelných námořních škrťících bodů, který leží na klíčové lodní cestě do Perského zálivu. Je situován mezi Íránem, Spojenými arabskými emiráty a Ománem (Gunathilake 2021: 4). Jedná se o klíčovou tepnu pro dodávky ropy do celého světa. Přepraví se skrze ni asi 21 milionu barelů ropy denně (Ang 2021). Nadto musí všechny ropné tankery plující ze Saudské Arábie, Spojených arabských emirátů, Kataru, Íránu a Iráku proplout touto úžinou. Dále potom směřují do Asie a Evropy. Dohled nad touto úžinou dlouhodobě zajišťují svoji přítomností USA a Spojené království, a to i skrze silné vojenské vazby se svými spojenci v regionu, kterými jsou Saudská Arábie, Omán a Spojené arabské emiráty. Toto jejich dominantní postavení je však narušováno sílícími mocnostmi, jakými jsou Írán, Čína nebo Rusko (Miah – Ahmed – Sultana 2017: 112–113). Vzhledem k tématu práce je v neposlední řadě nutné zmínit i úžinu Báb-al-Mandab ležící na důležité tepně spojující Rudé a Arabské moře, resp. Indický oceán. Je obklopena Jemenem, Eritreou a Džibuti. Tato úžina je spojnici dále na cestě do Středoziemního moře skrze Suezský průplav a jakékoli narušení v tomto místě může mít za následek nucené přesměrování lodí kolem jižní Afriky. Tato tepna je klíčovou pro transport ropy i potravin do Evropy (Gunathilake 2021: 4–5). Nestabilita v úžině může vyústit v dominový efekt a narušit další škrťící bod, jímž je Suezský průplav, neboť většina lodí plující úžinou Báb-al-Mandab musí následně proplout i Suezským průplavem (Miah – Ahmed – Sultana 2017: 115). V roce 2018 se touto úžinou přepravilo asi 6,2 milionu barelů ropy, z čehož 3,2 milionu barelů směřovalo do Evropy a 2,6 milionu barelů do Asie (U.S. Energy Information Administration 2019b).

Přeprava zboží je zároveň jedním ze základních pilířů globalizace, ve které hraje lodní přeprava klíčovou roli. Ta je však vzhledem k velkému počtu dílčích složek utvářejících logistickou strukturu velmi náchylná k bezpečnostním hrozbám (Marlow

2010: 667). Hrozby spojené s námořními škrťícími body mnohdy spočívají v jejich umístění, ale i exkluzivitě, tedy nemožnosti nebo náročnosti obeplutí tohoto místa (Guzansky – Lindenstrauss – Schachter 2011: 85). Jak jsme mohli vidět v případě ruské invaze na Ukrajinu v roce 2022, narušení vývozu obilí skrze Černé moře a následně úžiny Bospor a Dardanely, může ovlivnit světové dodávky obilovin i jejich cenu. Obdobný šok pro světový trh mělo i zaseknutí kontejnerové lodi v Suezském průplavu. Ať už tedy šlo o ruskou invazi na Ukrajinu v roce 2022, či zablokování Suezského průplavu kontejnerovou lodí v roce 2021, obě tyto nedávné události jsou připomínkou důležitosti námořních škrťících bodů. V obou případech je viditelné, že jakmile dojde k narušení dopravy skrze určitý škrťící bod, dojde k zastavení této dopravy a následné nutnosti vyhledání alternativní trasy. Tato narušení v lodní dopravě mají poté nejen za následek zdržení v dodávkách zboží, ale představují problémy i pro přístavy. V těch se hromadí včasné nenaložené zboží a zároveň dochází i k dovozu opožděného zboží, což má za následek přeplnění daného přístavu (Pratson 2023: 1).

Mezi tři hlavní rizikové oblasti, které mohou narušit tok škrťícími body patří klima (např. změny počasí, bouře, záplavy), bezpečnostní hrozby (např. války, pirátství, organizovaný zločin, terorismus) a instituce (např. rozhodnutí vlády uzavřít určitý průchod nebo jej omezit) (Bailey – Wellesley 2017). S postupnou digitalizací dodavatelských řetězců a přístavní infrastruktury však dochází ke vzniku nových hrozeb, a to zejména kybernetických a hybridních (Tchakarova 2021). S rozvojem globalizace má poté hrozba narušení škrťícího bodu větší potenciál narušit světovou ekonomiku. V souvislosti s vysokým rizikem některých škrťících bodů se často objevují hlasy po vytvoření alternativních cest. Například v roce 2013 nikaragujský parlament odsouhlasil projekt na výstavbu kanálu, jež by konkuroval Panamskému průplavu. Dodnes však tento projekt nebyl realizován. I přes všechna zmíněná rizika zůstávají škrťící body nadále klíčovými místy, jež ulehčují lodní přepravu (Ang 2021).

Asi 2/3 světové produkce ropy je přepravováno po moři což má za následek i to, že jsou využívány lodní trasy, které prochází námořními škrťícími body. Ropa je zároveň považována za nejdůležitější světovou komoditu, a to nejen jako pohonné hmoty, ale také jako suroviny pro výrobu dalších produktů. Vzhledem k rozsahu, v jakém je ropa přepravována po moři a její světové spotřebě, musí nevyhnutelně docházet i k různým narušení při její dopravě (Rodrigue 2004: 1–2). V posledním aktualizovaném přehledu zabývajícím se světovým transportem ropy z roku 2019 vytyčil Americký úřad pro

energetické informace (U.S. Energy Information Administration 2019a) 7 nejdůležitějších škrtících bodů pro její přepravu. Jsou jimi od nejdůležitějšího po nejméně důležitý, co do množství přepravené ropy, úžina Hormuz, Malacká úžina, Suezský kanál, úžina Báb-al-Mandab, Dánské úžiny, Bospor a Dardanely, Panamský kanál a mys Dobré naděje.

Jsou zde však i jiné škrtící body významné pro přepravu ropy a také plynu, které mohou mít v případě narušení významný vliv na stabilitu trhu. Každý velký průmyslový systém, který v sobě zahrnuje těžbu, zpracování a distribuci obsahuje škrtící body, které mohou narušit fungování systému jako celku. Ku příkladu se takto mohou chovat ropné rafinérie, nákladní terminály nebo ropné tankery. Každý z těchto škrtících bodů může v případě narušení představovat ohrožení systému jako celku. Mimo tyto hmatatelné škrtící body jsou zde i jiné faktory, které mohou způsobit kolísání na trhu. Jde například o sankce. Tyto faktory mohou mít poté za následek narušení dodávek ropy a ve výsledku zvyšování její ceny (Emmerson – Stevens 2012: 3). Tak tomu bylo například ve chvíli, kdy USA uvalily sankce na Írán. Nejenomže tyto sankce měly dopad na dovoz ropy z Íránu, ale měly za následek i poškození několika evropských firem, které byly napojeny na dodavatelské řetězce z Íránu. Takovéto omezení škrtícího bodu formou sankce je mnohdy levnější a méně riskantní než využití jiné formy síly. Může však zasáhnout mnohem více subjektů v určité vzájemně provázané síti (Medunic 2021). Hrozby plynoucí z narušení klíčových škrtících bodů, skrze které proudí světové dodávky energetických surovin, jsou dlouhodobě jedním z hlavních témat pro strategické plánování, energetické společnosti a finanční trhy (Emmerson – Stevens 2012: 2).

Stabilitu světového obchodu ohrožuje také vlastní jednání států. Například agresivní politika Číny v Jihočínském moři ohrožuje ostatní státy v něm se nacházející, ale i USA a Evropskou unii. Ti se snaží tuto agresivitu vyvažovat tím, že podnikají různé operace mající za cíl propagovat právo svobodné plavby v mezinárodních vodách. V případě úžin Bospor a Dardanely se již několikrát Turecko vyslovilo, že upustí od dodržování Úmluvy z Montreux, která upravuje právo svobodné plavby úžinami. Takovéto akty směřující proti mezinárodnímu právu, či mezinárodním úmluvám, mohou mít za následek narušení stability globální ekonomiky (Medunic 2021). Úmyslné uzavření mezinárodně uznávané úžiny je taktéž ve většině případů v rozporu s mezinárodním právem (v případě člověkem vytvořených kanálů jde o komplexnější problém). Zajištění svobodné plavby v těchto klíčových námořních škrtících bodech při

přepравě energetických surovin je v národním zájmu všech globálních velmocí. Narušení těchto klíčových námořních škrťících bodů, skrze něž putují energetické suroviny má ve výsledku vliv na cenu těchto surovin. Někdy dokonce při narušení námořních škrťících bodů dochází i k nedostatku těchto surovin na některých trzích. Přesný dopad na samotný trh poté závisí na několika faktorech, jako je poloha, konkrétní kondice trhu a rozsah narušení (Emmerson – Stevens 2012: 2).

Námořní škrťící body však nemají vliv pouze na energetickou bezpečnost při přepравě ropy a zemního plynu, ale například i na potravinovou bezpečnost. Světová potravinová bezpečnost poté závisí na obchodu se třemi hlavními plodinami, kterými jsou kukuřice, pšenice a rýže. Tyto tři plodiny poté představují 60 % světového energetického příjmu z potravin. Lze také zmínit i sóju, která je klíčovou surovinou v rámci živočišných bílkovinných krmiv. Každoročně světový přepravní systém převezde dostatek kukuřice, pšenice, rýže a sóji, aby nasýtil téměř 3 miliardy lidí. Tyto tři plodiny poté v rámci přepravy závisí na několika škrťících bodech. Mezi ně patří námořní koridory (úžiny a kanály), ale i přístavní a vnitrostátní přepravní infrastruktura v exportních regionech. Přerušení jednoho nebo i více z těchto škrťících bodů má potom za následek pokles dodávek těchto plodin a zvýšení jejich cen. Takovéto narušení může mít přesah z potravinového trhu na trhy další a může tak narušit světový trh jako celek. Mezi hlavní námořní škrťící body, na kterých závisí světová potravinová bezpečnost patří Panamský průplav a Malacká úžina, a to zejména proto, že představují spojku mezi západem a asijskými trhy. Úžiny Bospor a Dardanely jsou poté hlavním bodem při přepравě pšenice. Asi pětina světového exportu pšenice každoročně prochází těmito úžinami. Nejdůležitější vnitrozemské a přístavní škrťící body leží v USA, Brazílii a v Černém moři. Tyto škrťící body poté představují námořní cesty pro 53 % světového exportu pšenice, rýže, kukuřice a sóji (Bailey – Wellesley 2017).

V závěru podkapitoly lze doplnit i vyjádření Konference OSN o obchodu a rozvoji (UNCTAD). Ta po několika světových událostech vyjádřila své obavy o hrozbu narušení světového obchodu. Jedná se zejména o situaci v Černém moři v důsledku rusko-ukrajinské války, klimatických změn, které mají vliv na plavbu skrze Panamský průplav a útoky Húťů v Rudém moři mající za následek narušení dopravy v Suezském průplavu. Celkově v důsledku těchto událostí došlo k poklesu v kontejnerové a tankerové přepравě a zvýšení nákladů na přepravu. Zároveň ve snaze vyhnout se těmto rizikovým oblastem, začaly přepravní společnosti využívat alternativní lodní trasy, které jsou sice bezpečnější,

ale delší. Výsledkem užití delší lodní trasy je poté větší spotřeba paliva, a tím i zvýšená enviromentální zátěž. Všechny tyto události a jejich následky mají podle OSN dopad na včasné dodávky zboží, ale zejména vyšší ceny pro spotřebitele (UNCTAD 2024).

2 Suezský průplav

Suezský průplav je uměle vytvořený koridor umístěný v Egyptě, který leží na důležité lodní cestě vedoucí z Perského zálivu do Evropy a dále do Severní Ameriky. V širším pojetí je také spojnicí dvou světových oceánů, a to Indického a Atlantského. Zároveň se jedná o nejkratší možnou trasu, jak se dostat z Atlantského oceánu do Indického. Bez tohoto kanálu by bylo nutné využívat na cestě z Atlantského do Indického oceánu cesty vedoucí kolem jihu Afriky. Suez tak zkracuje trasu mezi těmito dvěma světovými oceány asi o 6 a půl tisíc kilometrů, tedy asi o 7 dnů (Gunathilake 2021: 7, Ang 2021).

2.1 Správa Suezského průplavu

Správu, tedy vedení, řízení a potažmo i právní rámec fungování, Suezského průplavu lze dobře vysledovat již při jeho stavbě. Ta byla svěřena do rukou francouzského podnikatele a diplomata Ferdinanda de Lesseps, jemuž bylo skrze koncese uděleno právo založit společnost, která bude zodpovědná za stavbu kanálu. V rámci těchto koncesí bylo mimo jiné stanoveno, že kanál bude ve správě společnosti 99 let, a poté bude plně převedeno vlastnictví do rukou egyptské vlády. Společnost zodpovědná za stavbu a správu kanálu byla založena 5. prosince 1858 pod názvem Univerzální společnost námořního kanálu Suez³ (zkráceně také pouze Suezská společnost). Základní kapitál této společnosti činilo 200 milionu Franků, které byly rozděleny do 400 tisíc akcií. Z celkového počtu akcií bylo pro Egypt připraveno přes 90 tisíc akcií a pro Britské impérium, USA, Rakousko-Uhersko a Rusko přes 85 tisíc akcií. Akcie vyčleněné pro Britské impérium, USA, Rakousko-Uhersko a Rusko však nebyly těmito zeměmi nikdy zakoupeny (SCA nedatováno [c]). Podle závěrů Baera (Baer 1956: 375–377), který oponuje zjištěním Maurice Blocka⁴, bylo důvodů pro odmítnutí nakoupení vyčleněných akcií ze strany Britského impéria, USA, Rakousko-Uherska a Ruska několik. Nejprve je nutné zmínit, že akcie cílily především na malé a soukromé investory, nikoli na velké společnosti a banky. V případě Britského impéria byla nálada ve společnosti kladná k vybudování kanálu a v obecnosti zde byla veřejnost nakloněna ke koupi akcií ve

³ Z anglického originálu *The Universal Company of the Maritime Canal of Suez*.

⁴ Blíže Block, Maurice (1870). *Der Kanal von Suez. Vierteljahrschrift für Volkswirtschaft und Kulturgeschichte*.

společnosti. Nadšení ve společnosti bylo však převáženo vládní nechutí k projektu a k širším obavám z toho, že koupí podílu ve společnosti bude docházet k podpoře francouzského imperialismu. Americký kapitál v projektu poté absentoval zejména z důvodu nutnosti financování vlastních potřeb v zemi. Maurice Block poté v obecnosti přisuzuje prodejní neúspěch akcií na kontinentě i k faktu, že spekulanti na trhu nevnímali akcie společnosti jako výnosné a raději se klaněli k jiným akciím, které byly nabízeny velkými finančními domy. Dále má také za to, že by vlastní prodej akcií byl úspěšnější, kdyby se akcie prodávaly v menších hodnotách. Baer však v tomto směru upozorňuje na to, že akcie nemířily primárně na velké investory obchodujících ve finančních domech, ale na malé a soukromé investory. V obecnosti tedy nejspíše nelze identifikovat konkrétní důvod, proč se evropští investoři zdráhali nakupovat akcie Suezské společnosti. V širším ohledu je nutné se dívat na geopolitickou situaci v Evropě, a potažmo i v USA, náladu společnosti v jednotlivých státech, finanční prostředky, které měli obyvatelé k dispozici, ale i skutečnost, že se jednalo o projekt, k němuž se řada osob stavěla s velkou skepsí a nedůvěrou, že by se jednou mohlo jednat o skutečně významné místo pro lodní dopravu.

Nakonec tak akcie vyčleněné pro Britské impérium, USA, Rakousko-Uhersko a Rusko koupil samotný Egypt. Tímto nákupem Egypt získal kontrolu nad 177 tisíci akciemi, které představovaly skoro poloviční hodnotu základního kapitálu společnosti. Egypt byl tak významným spoluvlastníkem a měl do výše hodnoty svých akcií právo aktivně spravovat Suezskou společnost. Avšak krátce po otevření průplavu, v roce 1875, britský ministerský předseda Benjamin Disraeli odkoupil od Egypta skoro veškeré akcie, jež doposud vlastnili a Britské impérium se tak stalo vlastníkem 44 % akcií Suezské společnosti. Zbýlých 56 % akcií poté zůstal v rukou Francie. Egypt se zároveň i vzdal svého nároku na 15 % ročního zisku plynoucího z přepravních poplatků kanálu. Nově tak správu a kontrolu nad Suezskou společností přebralo Britské impérium a Francie. Společně poté tyto dva státy vykonávaly správu kanálu skrze své podíly v Suezské společnosti až do 6. června 1956, kdy egyptský prezident Gamál Násir znárodnil Suezský průplav, respektive Univerzální společnost námořního kanálu Suez, a kanál tak přešel plně pod správu egyptských úřadů (SCA nedatováno [c]). V současnosti poté správu Suezského průplavu vykonává Úřad Suezského průplavu⁵, který byl zřízen 26. července

⁵ Z anglického originálu *The Suez Canal Authority*.

1956 na podkladě Suezské společnosti z roku 1858, jako nezávislá a samostatná právnická osoba (SCA nedatováno [b]).

Úřad má veškeré pravomoci k provozu, správě, užívání, udržování a zlepšování průplavu a má povinnost podávat zprávy o své činnosti předsedovi egyptské vlády. Výhradně tento úřad poté vydává a vymáhá pravidla a předpisy týkající se plavby v kanálu. Úřad Suezského průplavu může v mezích svých pravomocí také zakládat, podporovat nebo se zapojovat do vytváření projektů spojených s kanálem, kdykoliv uzná za nezbytné. Pro plnění veškerých závazků a povinností musí být úřad nadán nejrůznějšími pravomocemi, a to zejména pravomocí být vlastníkem pozemků a nemovitostí. V rámci tohoto oprávnění může také pro řádné fungování kanálu pozemky a nemovitosti ve svém vlastnictví pronajímat, ale i být nájemcem jiných pozemků a nemovitostí. Pro zajištění fungování kanálu může úřad také realizovat projekty, které mohou zahrnovat infrastrukturní prvky, jako jsou vodárny a elektrárny. V souladu s platnými zákony a předpisy Úřad Suezského průplavu ukládá a vybírá poplatky za plavbu a proplouvání kanálem, stejně jako za vedení, tažení, zakotvení a jiné podobné činnosti probíhající v kanále (SCA nedatováno [b]).

Pro právní rámec fungování kanálu je taktéž nutné zmínit, že Suezský průplav v celé své délce leží na území jednoho státu, jímž je Egypt. Tato skutečnost má poté vliv na správu kanálu, ale i jeho celkového fungování. Byť se jedná o vodní cestu, resp. vodní zúžení, a zdálo by se tak, že na toto místo mohou dopadat normy mezinárodního práva, a to zejména Úmluva Organizace spojených národů o mořském právu z roku 1982, v obecnosti tomu takto není (Sabel 2023: 136). Z pohledu právní terminologie musíme rozlišovat v případě vodních zúžení dva termíny, a to úžina a kanál (potažmo průplav), kdy úžina je přírodním úkazem a kanál uměle vytvořená stavba. Pokud jde o právo svobodné plavby v úžinách, je toto upraveno Úmluvou Organizace spojených národů o mořském právu z roku 1982. Naproti tomu o kanálech, tedy uměle vytvořených zúženích, není v této mezinárodní úmluvě žádná zmínka a právo svobodné plavby zde neplatí automaticky tak, jak je tomu v případě úžin. Podle mezinárodního zvykového práva se při absenci právního dokumentu upravující poměry v kanálu má za to, že je ve výlučné pravomoci toho státu, jehož územím prochází. V případě, že prochází územím více států, každý z těchto států má právo na výkon svých pravomocí nad tímto územím. Pokud jde o Suezský průplav, tedy uměle vytvořený kanál, řídí se tento samostatným právním dokumentem, jímž je Konstantinopolská úmluva z roku 1888, která byla podepsána

tehdejšími mocnostmi, jimiž bylo Rakousko-Uhersko, Itálie, Britské impérium, Německo, Nizozemí, Španělsko, Francie, Rusko a Osmanská říše (Spanier 2023: 118–119, 121). Tento dokument se po znárodnění průplavu zavázal dodržovat i Egypt, resp. Úřad Suezského průplavu, a to zejména s ohledem na právo svobodné plavby. Konstantinopolská úmluva z roku 1888 ve svém článku I a IV zakotvuje právo svobodné plavby všem lodím bez ohledu na zemi jejich původ, a to v dobách války i míru. Obdobně se v těchto člancích signatáři také zavazují, že kanál nepodrobí žádným blokádám ani nebudou konat žádné aktivity směřující k narušení práva svobodné plavby v průplavu (SCA nedatováno [d]). Ve vztahu k této úmluvě se Úřad Suezského průplavu také zavazuje, že nebude podnikat žádná opatření, která by byla v rozporu s ustanoveními Konstantinopolské úmluvy týkající se práva svobodné plavby průplavem. Nebude dále také udělovat jakékoli výhody vybraným plavidlům nebo fyzickým a právnickým osobám, aniž by za týchž okolností poskytoval tyto výhody jiným plavidlům nebo fyzickým a právnickým osobám. Úřadu Suezského průplavu se taktéž zavazuje, nedopouštět se jakékoli diskriminace (SCA nedatováno [b]).

2.2 Význam Suezského průplavu pro regionální a světový obchod

Otevření Suezského průplavu v roce 1869 přineslo Evropě novou éru při dobývání asijské části Tichého oceánu. Cesta z Evropy do Asie se zkrátila asi o 6 500 km oproti okružní plavbě kolem jihu Afriky (Rodrigue 2004: 11). Suezský průplav během svých 150 let existence sehrávala důležitou roli i při ekonomickém rozvoji Blízkého východu. Ropa jako v současnosti nejvíce obchodovaná komodita na světě, je považována za hlavní zdroj příjmů Suezského průplavu, kdy představuje asi 20 % veškerého zboží přes něj přepravovaného. I přes svoji roli důležitého bodu pro přepravu ropy se status průplavu jako mezinárodně významného bodu pro přepravu ropy v důsledku geopolitických událostí propadl. Byť zejména po 2. světové válce poptávka po ropě v souvislosti s poválečnou obnovou Evropy, ale i strmým rozvojem v USA, velmi stoupá a Suezský průplav je tak stále více vytížen, po několika událostech na Blízkém východě, ale i ve světě, se poptávka po ropě propadá a význam průplavu upadá. Příčinou bylo zejména znárodnění iránských ropných společností v průběhu 50. let 20. století (takovéto znárodnění mělo dopad zejména na Britsko-iránskou ropnou společnost, která přešla plně pod správu Íránu), což mělo za následek uvalení ropného embarga zejména ze strany Spojeného království a USA. Následovalo znárodnění Suezského průplavu v roce 1956,

ale také izraelské vojenské operace na Sinajském poloostrově. Mezi události, které měly vliv na propad ve významnosti Suezu můžeme zmínit arabsko-izraelský konflikt, dopady ekonomických krizí, ale i rozhodnutí Organizace zemí vyvážejících ropu⁶ (Mann 2023: 95, 98–99).

Pokud se podíváme na samotná data v průběhu existence Suezského průplavu, můžeme si všimnout měnícího se trendu v druhu přepravovaného zboží, ale i počtu lodí, které místem proplovají a jejich narůstající tonáž. Pro nejstarší data týkající se počtu lodí plujících Suezským průplavem lze nahlédnout do francouzské Statistiky plavby přes Suezský kanál z roku 1880⁷, která shrnuje pohyb tranzitu průplavem od jeho otevření do 31. prosince 1879. Od otevření kanálu jsou první data uvedena za rok 1870, kdy kanálem proplulo na 486 lodí, které přepravily zboží o celkové váze 435 911 tun. Poslední údaj je uveden za rok 1879, kdy došlo k nárůstu počtu lodí na 1 477, které přepravily zboží o celkové váze 3 236 942 tun. Celkově tak v prvních deseti letech fungování kanálu proplulo tímto místem na 12 454 lodí, které přepravily přes 23 milionu tun zboží (Ministère de l'Intérieur 1881: 9; Příloha č. 1). Z dalších údajů uvedených ve statistice je patrné, že nejvíce těžily z průplavu lodě plující pod vlajkou Britského impéria. Celkově tedy za období deseti let proplulo kanálem na 9 154 britských lodí, které přepravily přes 17 milionu tun zboží. Na velmi vzdáleném druhém místě, co do počtu lodí plujících kanálem i hmotnosti přepraveného zboží, je Francie s 831 loďmi a téměř 2 miliony tuny přepraveného zboží. Následuje Rakousko-Uhersko (522 lodí a přes 662 tisíc tun zboží), Itálie (495 lodí a přes 610 tisíc tun zboží), Nizozemí (423 lodí a přes 955 tisíc tun zboží) a dalších 21 lodí plujících pod jinou vlajkou (Ministère de l'Intérieur 1881: 12; Příloha č. 2). Tato skutečnost ale není překvapením, neboť Suezský průplav představoval nejdůležitější spojnici právě mezi Spojeným královstvím a jejím nejdůležitějším zámořským územím, jímž byla Indie. Přesto je však zajímavé, že samotný průplav budují Francouzi a Spojené království je vůči stavbě spíše pasivní a zprvu ani nekupuje jim přidělené akcie Suezské společnosti. Vše se mění až v průběhu stavby průplavu, kdy je nepopíratelné, že k dostavbě kanálu dojde a absence kontroly průplavu ze strany Spojeného království může mít silný negativní vliv na celé Britské impérium, a to zejména s ohledem na državy v Asii. První velké kroky při zisku vlivu nad průplavem podniká Spojené království v roce 1875, kdy odkupuje podíly v Suezské společnosti od

⁶ Z anglického originálu *The Organization of the Petroleum Exporting Countries (OPEC)*.

⁷ Z francouzského originálu *Statistique de la navigation par le canal de Suez 1880*.

Egypta. Následně i přes podepsání Konstantinopolské úmluvy v roce 1888, jež zakotvuje právo svobodné plavby všem národům v době míru i války, Spojené království různými nástroji udržuje kontrolu nad kanálem. V roce 1936 si dokonce vynucuje právo na umístění svých jednotek podél Suezského kanálu, což se ukázalo jako strategický tah zejména v době 2. světové války (Rodrigue 2004: 11–12; Bogden 2021). V obecnosti Suezský průplav sehrál klíčovou roli pro Britské impérium zejména během 20. století a obou světových válek. Impérium bylo extrémně závislé na importu ze zámoří a Suez byl klíčovým bodem na cestě k britským asijským državám. Britské ostrovy dovážely 100 procent cukru, kakaa a čokolády, 79 % obilí, 64,5 % másla a 40 %. Téměř 2/3 kalorického příjmu Britů pocházelo ze zámoří (Romancov 2022: 115). Na dovozu závisely i průmyslové materiály. Dovážela se bavlna, ropa, kaučuk i rudy a kovy, aby mohly britské továrny fungovat. V průběhu 2. světové války představoval Suez a přilehlé vojenské základny pro Spojené království klíčová místa pro operace směřující proti nacistickým vojskům v severní Africe, ale i fašistické Itálii. Později se průplav stává také jedním z hlavních zásobovacích tepen pro Sovětský svaz v boji proti nacistickému Německu (Romancov 2022: 144–145, 171–172).

Dále se v rámci francouzské statistiky Ministerstva vnitra uzavírá, že lodě proplouvající průplavem postupem let také navyšují svoji tonáž a jsou tak schopny přepravit tímto místem stále větší objem zboží. Důvodem postupného navyšování tonáže lodí v průplavu je dle autora statistiky i fakt, že v prvních letech byl průplav využíván v jakési testovací fázi. Statistika uvádí příkladem několik států, které mezi lety 1873 až 1879 zvětšily tonáž svých lodí. Například Anglie zvýšila tonáž svých lodí v tomto období o více než 18 %, Španělsko o 40 % a Itálie až o 78 % (Ministère de l'Intérieur 1881: 18; Příloha č. 3). Pokud jde o tonáž lodí, můžeme zde zmínit další ze studií, která poukazuje na trend zvyšující se tonáže lodí a snižujícího se počtu lodí v kanále. Jedná se o studii, která se zabývala tranzitem v Suezském průplavu, a jež byla publikována ve Věstníku Pařížské statistické společnosti⁸ v roce 1910. Neymarck (Neymarck 1910: 66) zde popsal lodní dopravu v kanálu od roku 1870 do roku 1908 vždy v pětiletých intervalech. Jak je z Tabulky č. 4 patrné. Od roku 1870 (potažmo od otevření průplavu v roce 1869) do roku 1885 docházelo ke stabilnímu nárůstu v počtu proplouvajících lodí i celkové tonáži těchto lodí. Od roku 1885 do roku 1900 poté počet proplouvajících lodí spíše stagnoval, byť

⁸ Z francouzského originálu *Journal de la société statistique de Paris*.

tonáž lodí se stále zvyšovala. To bylo nejspíše způsobeno modernizací lodí. K nárůstu počtu lodí, a zejména její tonáže, poté dochází opět po roce 1900 (Příloha č. 4).

Na výsledky uvedené ve statistikách publikovaných francouzským Ministerstvem vnitra můžeme navázat údaji zpracovanými ve studii Alana B. Mountjoye (Mountjoy 1958: 156–157), která zpracovává data opět od začátku fungování průplavu, ale až do poloviny 20. století. V této studii je poukázáno na určitý klesající trend ve využívání kanálu ze strany Spojeného království. Byť v letech 1869 až 1900 ze všech lodí, které propluly průplavem byly 3 ze 4 britské, tak britská dominance v Suez postupem času opadávala, kdy ve 30. letech 20. století to už byla pouze 1 loď ze 2. Přesto je však stále využíván Suez majoritně britskými loděmi. K dalšímu a nejhlubšímu propadu v užívání kanálu britskými loděmi dochází po 2. světové válce, kdy už nadále nepředstavují většinu proplouvajících lodí. I přes početní pokles britských lodí v průplavu, dochází mezi lety 1945-55 ke zdvojnásobení tonáže britských lodí. Dle autora je důvodem poklesu britských lodí v průplavu zvětšování námořních flotil jiných států, jako například Norska, které si vybudovalo silnou flotilu tankerů. Dalším důvodem bylo také registrování lodí ve „státech levné vlajky“ (*flags of convenience*) kvůli tomu, aby se evropské státy, včetně Spojeného království, vyhnuly silnému zdanění jejich lodí. Tato skutečnost se následně projevila nárůstem počtu lodí proplouvajících kanálem zejména pod vlajkou Libérie a Panamy.

Pokud jde o konkrétní komodity, tak z Mountjoyeovy studie (Mountjoy 1958: 156–157) vyplývá, že ještě před 2. světovou válkou se z jihu na sever (tedy z Rudého moře do Středozemního moře) přepravovaly zejména těžké nezpracované suroviny a potraviny. Oproti tomu ze severu na jih (tedy ze Středozemního moře do Rudého moře) byly přepravovány zejména hotové výrobky, stroje a hnojiva. Poválečná poptávka po ropě měla za následek strmý nárůst počtu ropných tankerů směřujících z jihu na sever. Během 30. let 20. století bylo ročně v průměru přepraveno tímto směrem na 4,5 milionu tun ropy a ropných produktů. Do roku 1955 tento počet stoupl na 67 milionu tun ropy a ropných produktů. Jak vyplývá ze statistik, ropa získala svůj mimořádný strategický význam zejména ve 20. století. Stalo se z ní to, čím bylo dřevo od 16. století. Komoditou, pro kterou byly státy ochotné vstoupit do války. Dřevo bylo klíčovou komoditou pro evropské námořní mocnosti od 16. století zejména z důvodu, že se z něj stavěly lodě. Ty byly zcela odkázány na vesla, mořské proudy a sílu větru. Otázka pohonu tak nebyla prioritou. S nástupem parních strojů se klíčem k pohonu stává uhlí. Toho měly veškeré evropské

mocnosti dostatek, případně si jej snadno obstarali. Motory spalující naftu však mění trend a klíčem k pohonu se stává ropa. Během 20. století se tak klíčovou komoditou evropských mocností stává ropa, neboť na ní začínají být závislé letecké, pozemní i námořní síly (Romancov 2022: 132–133). Naopak ze severu na jih bylo přepravováno zejména vybavení pro železnice, stroje a hnojiva. Tyto produkty směřující na jih odrážely snahu států ležících na jih a východ od kanálu podpořit svůj industriální rozvoj. Mezi lety 1900 až 1950 následně docházelo ke stálému nárůstu počtu lodí proplouvajících skrze Suezský průplav, avšak druh přepravovaného zboží a přístavy do a ze kterých lodě připlouvaly se razantně změnil. Ještě v době otevření kanálu a vesměs do konce 2. světové války dominovaly průplavu lodní cesty, které směřovaly z Britské Indie a Dálného východu zejména do Spojeného království a Francie. Zejména po 2. světové válce, v souvislosti s vysokou evropskou poptávkou po ropě, dochází ke změně a téměř 2/3 veškeré lodní dopravy v 50. letech 20. století pochází z oblasti Perského zálivu. V roce 1955 byla Evropa finální destinací pro 85 % lodí proplouvajících průplavem (Mountjoy 1958: 157, 159).

Jestliže se podíváme do soudobých, nikoli historických, statistik, které se zabývají lodní dopravou v Suezském průplavu, je zřejmě nejvhodnější nahlédnout do oficiálních statistik zveřejňovaných samotným Úřadem Suezského průplavu. Poslední zveřejněná výroční zpráva Úřadu Suezského průplavu pochází z roku 2019 a zobrazuje data od roku 1975, tedy po znovuootevření kanálu po šestidenní válce. Z úvodních tabulek, které poskytují celkový přehled od roku 1975, co do počtu lodí a tonáže, je patrné, že od znovuootevření kanálu po šestidenní válce počet lodí proplouvajících tímto místem spíše narůstal, kdy svého vrcholu dosáhl v roce 1982. Poté nastal propad v počtu proplouvajících lodí, kdy se úplného dna dosáhlo v roce 2002. V tomto roce proplulo kanálem pouhých 13 447 lodí. Poté počet lodí opět stoupal s vrcholem v roce 2008, v roce 2009 následoval opět propad a následoval růst až do konce roku 2019 (Suez Canal Authority 2019: 2; Příloha č. 5). Pokud jde o celkovou lodní tonáž, která proplula od roku 1975 Suezským kanálem, ta oproti kolísavému počtu lodí téměř vždy stoupala. Od znovuootevření kanálu v roce 1975, kdy bylo dosaženo přes 50 tisíc tun přepravené lodní tonáže, to v roce 2019 bylo přes 1,2 milionu tun (Suez Canal Authority 2019: 3; Příloha č. 8).

Pokud jde o tonáž přepraveného zboží a druhy komodit přepravených ze severu na jih a z jihu na sever, poukazují data Úřadu Suezského průplavu z roku 2019 na trendy

přepravy určitého zboží. Podle Přílohy č. 9 se na jih, tedy ze Středozemního do Rudého moře, z celkových více než 572 tisíce tun nákladu nejvíce přepravovaly kontejnerové náklady, které dosahují 45 % přepraveného zboží, dále ropa a ropné produkty (mezi něž patří zejména nafta, topné oleje a ostatní související produkty), které tvořili 22 % přepraveného zboží, dále obiloviny (9 % přepraveného zboží), rudy a kovy (9 % přepraveného zboží), ale v menším množství také uhlí, hnojiva, zpracované kovy, LNG a jiné produkty (Suez Canal Authority 2019: 14). Nejvíce zboží pocházelo z oblasti severní a západní Evropy a Spojeného království o váze přes 115 tisíc tun, dále z oblasti Černého moře o váze přes 107 tisíc tun, z oblasti východního a jihovýchodního Středomoří o váze přes 86 tisíc tun a následně z oblasti Ameriky o váze přes 84 tisíc tun (v tabulce jsou popsány další oblasti s menší tonáží přepraveného zboží). Tento náklad poté směřoval a končil nejvíce v oblasti Rudého moře (přes 154 tisíc tun), Dálného východu (přes 129 tisíc tun) a Jihovýchodní Asie (přes 124 tisíc tun) (Suez Canal Authority 2019: 22; Příloha č. 6).

Skladba přepravovaného nákladu z jihu na sever, tedy směřující z Rudého do Středozemního moře, je znázorněná v Příloze č. 10. Z celkové přepravené tonáže přes 458 tisíc tun tvořilo 55 % kontejnerové zboží, 24 % ropa a ropné produkty (mezi něž patří zejména nafta, topné oleje a ostatní související produkty), 5 % LNG, po 3 % chemikálie, zpracované kovy a rostlinné oleje, 2 % uhlí a koks, 1 % rudy a kovy a 4 % ostatní náklad (Suez Canal Authority 2019: 23). Nejvíce zboží pocházelo z oblasti Jihovýchodní Asie (přes 166 tisíc tun), dále Arabského zálivu (přes 115 tisíc tun), Rudého moře (přes 75 tisíc tun), jižní Asie (přes 67 tisíc tun) a dalších oblastí. Tento náklad v největším množství směřoval do oblastí severní a západní Evropy a Spojeného království (přes 154 tisíc tun), dále do východního a jihovýchodního Středomoří (přes 110 tisíc tun), severního Středomoří (přes 83 tisíc tun) a ostatních oblastí (Suez Canal Authority 2019: 31; Příloha č. 7).

2.2.1 Vliv uzavření Suezského průplavu na regionální a světový obchod

V této podkapitole budou zmíněny tři události, které zapříčinily uzavření Suezského průplavu a měly vliv na mezinárodní prostředí. První dvě události, tedy Suezská krize a šestidenní válka, můžeme zařadit pod širší kategorii arabsko-izraelského konfliktu. Třetí z událostí je poté nehoda kontejnerové lodi *Ever Given* z roku 2021.

Pokud jde o počátky arabsko-izraelského konfliktu, ten můžeme vysledovat už na konci 19. století, kdy k naprostému zintenzivnění dochází se založením státu Izrael v roce 1948. Ke zhoršení vztahů dochází i po následném znárodnění Suezského průplavu v roce 1956, ale také v souvislosti s dalšími izraelskými vojenskými operacemi na Sinajském poloostrově (Mann 2023: 98–99). I přesto, že egyptský prezident Gamál Násir rozhodl o znárodnění Suezského kanálu s tím, že bude nadále respektována Konstantinopolská úmluva z roku 1888, která zaručuje právo svobodné plavby lodím všech států skrze Suez, nebylo toto zcela dodržováno. Právo svobodné plavby průplavem bylo téměř ihned po znárodnění odepřeno Izraeli. A nejen, že bylo odepíráno lodím plujícími pod vlajkou Izraele, ale bylo odepřeno také lodím vezoucím komodity do a z Izraele (Ministry of Foreign Affairs 1956). Později odepřením tohoto práva v Suez u hrozil Egypt například ale i Francii a Spojenému království (Rodrigue 2004: 12).

Během samotného znárodnění Suezského průplavu prezident Násir nabídnul Francii a Spojenému království plnou finanční kompenzaci za převzetí kontroly nad Suezskou společností. Tato finanční kompenzace však předchozím vlastníkům nestačila a zejména pro strach ze ztráty kontroly v tomto regionu Francie a Spojené království (společně s Izraelem) podnikli invazi do Egypta. K této vojenské intervenci dochází na podkladě tajných schůzek mezi Francií, Spojeným královstvím a Izraelem, který vnímal prezidenta Násira jako hrozbu pro svoji státnost. Výsledkem vojenské operace mělo být svržení egyptského prezidenta. Na podkladě těchto jednání poté 29. října 1956 Izrael vstupuje skrze Sinajský poloostrov do Egypta a dostává se až k Suezskému průplavu. V reakci na postup izraelský vojsk vysílá Francie a Spojené království svá vojska s cílem zabezpečit průplav. Byť si Egypt díky podpoře OSN a USA udržel kontrolu nad kanálem, byl přesto nucen průplav uzavřít na dobu pěti měsíců. Po silném tlaku vyvíjeném zejména ze strany USA na Francii a Spojené království došlo k uzavření příměří, resp. klidu zbraní, už 7. listopadu 1956 a 15. listopadu 1956 následnému vyslání mírových sil OSN do Egypta. Francouzská a britská vojska opustila Egypt v prosinci roku 1956, izraelská až v březnu roku 1957 (Office of the Historian nedatováno; Imperial War Museums nedatováno; Hahn 2021). Po odchodu izraelských vojsk dochází v dubnu roku 1957 po 5měsíčním uzavření kanálu k jeho opětovnému otevření (Boughton 2002: 426).

Ekonomické dopady uzavření tohoto důležitého škrťícího bodu, zejména co do přepravy ropy z oblasti Blízkého východu, na trase mezi Evropou a Asií, nebyly tak závažné, jak se předpokládalo. Dle závěrů uvedených ve výroční zprávě Mezinárodního

měnového fondu z roku 1957 (International Monetary Fund 1957: 27–28) byly ekonomické dopady Suezské krize z let 1956 až 1957 spíše omezené. Jak je uvedeno ve zprávě, zprvu se předpokládaly mnohem větší negativní dopady na světovou ekonomiku, než které opravdu nastaly. Negativní dopady měly spíše charakter zpoždění v doručení zboží a plateb z důvodu nutnosti přeměrování loďní dopravy, a na krátko také došlo k uzavření syrských ropovodů. Předpokládalo se však, že dojde ke zvýšení nárůstu objemu loďní dopravy potřebné k přepravě zboží, zejména ropy, mezi zeměmi na východ od Suezského průplavu a Evropou. Toto by mělo za následek zvýšení nákladů na loďní přepravu, ale mohlo by také dojít k fyzickému nedostatku ropných tankerů. Takovýto nedostatek tankerů by mohl mít za následek přeměrování dovozu ropy z Blízkého východu na západní polokouli, kde jsou náklady spojené s přepravou ropy mnohem vyšší. Následně se také předpokládalo, že i přes nahrazení dodávek ropy dovozem ze západní polokoule, by došlo ke snížení dostupnosti ropy v Evropě. Toto by poté mohlo mít negativní vliv a dopad na výrobu, ale i ostatní části průmyslu. Podle závěrů výroční zprávy Mezinárodního měnového fondu se ale tyto negativní důsledky projeví ve vztahu k západní Evropě pouze méně závažně. Pokud jde o průmysl v západní Evropě, ten byl zasažen výpadky ropy a surových materiálů pouze omezeně. Výpadek dovozu ropy z Blízkého východu byl nahrazen zvýšením ropné produkce v USA a Karibiku. Do ledna 1957 byla poté světová produkce ropy opět na úrovni před Suezskou krizí a do března 1957 byly dodávky ropy z Blízkého východu do západní Evropy téměř plně obnoveny. Silnější negativní účinky měla krize pouze na Spojené království a Francii, a to v odvětví soukromé automobilové přepravy, kde došlo k omezení přístupu k benzínu. Pro Spojené království představovala tato krize také finanční krizi, kdy byla nucena využít pomoci mezinárodního Měnového fondu ke stabilizaci své měny (Boughton 2002: 425–445).

Mnohem větší dopad měla tato krize na jednotlivé mezinárodní a politické vztahy mezi státy, ale i uvnitř nich. Suezská krize definitivně potvrdila ztrátu Suezského průplavu Spojeným královstvím, která jej měla v dobách Britského impéria za středobod při kontrole svých držav v oblasti Asie. V širším kontextu krize také zvýraznila různé pohledy USA a Spojeného království na postkoloniální politiku. Pokud jde o Izrael, jejich intervence na Sinajský poloostrov demonstrovala schopnost tohoto státu bránit a rozšiřovat své hranice, a díky tomu přežít v prostředí Blízkého východu jako svébytný

stát. Egyptský prezident Násir utvrdil svoji pozici zejména uvnitř státu a v širším pojetí vytvořil také možnou ideu arabské jednoty (Boughton 2002: 426).

Po skončení Suezské krize však pnutí v oblasti přetrvávalo a geopolitické problémy na Blízkém východě opět vyvstaly v 60. letech, a to mezi Izraelem a arabskými národy. Vyvrcholením tohoto pnutí byla šestidenní válka, která si vyžádala uzavření průplavu na dlouhých 8 let, v důsledku čehož bylo nutné využívat delší lodní trasy kolem jihu Afriky (Rodrigue 2004: 12). Šestidenní válka byla střetem mezi Izraelem na jedné straně a Egyptem, Sýrií a Jordánskem na straně druhé. Konflikt začal 5. června 1967 překvapivým útokem Izraele na Egypt, kde došlo k obsazení Sinajského poloostrova a Gazy, Jordánsko, kde došlo k obsazení západního břehu Jordánu a východního Jeruzaléma, a Sýrii, kde došlo k obsazení Golanských výšin. Tento postup izraelských vojsk měl za následek náhlé uzavření Suezského kanálu. V rámci střetu v roce 1973 vypukla také Jomkipurská válka, která představovala útok ze strany Egypta a Sýrie na Izraelem okupovaná území. Během roku 1974 došlo k mírovým jednáním s tím, že poslední izraelská vojska se ze Sinajského poloostrova stáhla k 5. březnu 1974. Suezský průplav byl znovu otevřen přesně po 8 letech, a to 8. června 1975 (Feyrer 2021: 2).

Ekonomické dopady války popsal ve své studii například James Feyrer (Feyrer 2009; Feyrer 2021: 4–5). Nejvíce byly negativně ovlivněny státy, které Suezský průplav využívaly nejvíce a pro něž nutnost využití alternativní trasy (tedy cesty kolem jihu Afriky) znamenal největší přítěž. Jednalo se zejména o státy v Indickém oceánu a Arabském moři, jmenovitě Džibuti, Pákistán, Indie, Keňa, Somálsko, Tanzanie a Srí Lanka. V rámci studie je poté stanoveno, že největší propad v obchodu, až o 20 %, zaznamenaly státy, které při využití alternativní trasy musely prodloužit cestu svých lodí o více než 50 %. Podle Debreho (Debre 2021) údajů zveřejněných u americké tiskové agentury *Associated Press* došlo během 8letého uzavření kanálu k celkové světové obchodní ztrátě asi 1,7 miliardy dolarů a Egypt ročně přišel o výnosy z poplatků za proplutí kanálem v hodnotě 250 milionu dolarů.

Poslední ze zmíněných incidentů, který měl vliv na nerušené proplutí kanálem, byla i nehoda kontejnerové lodi v roce 2021. Byť je tento incident mimo zkoumané období, je jedním z nejlepších příkladů nevojenských hrozeb, které mohou ohrozit dopravu v něm. Jednalo se o loď s názvem *Ever Given*, která byla dlouhá 400 metrů, a jež zřejmě v důsledku lidské chyby a povětrnostním vlivům, narazila na souš a následně překřížila úzký kanál. Tímto způsobem tak došlo k úplnému zastavení lodní dopravy

v průplavu. Incident se stal 23. března 2021 a loď se podařilo vyprostit až o 6 dnů později 29. března 2022. Celkově tak během těchto 6 dnů na proplutí kanálem čekalo na 369 lodí (Russon 2021). Podle údajů britského expertního časopisu na lodní přepravu *Lloyd's List* (Lloyd's List 2021) tímto škrtícím bodem proudilo asi 10 % světového obchodu přepravovaného po moři, denně zde tak proplulo více než 50 lodí, které (denně) přepravily na 1,9 milionu tun ropy. Celkově tak lodě proplouvající Suezským průplavem ročně přepravily na 1,2 miliard tun zboží. Téměř totožné údaje poskytuje i novozélandské Ministerstvo zahraničí a obchodu (New Zealand Ministry of Foreign Affairs and Trade 2021), podle kterého průplavem proplouvá asi 12 % světového obchodu a 30 % světové kontejnerové dopravy. Ročně se tak přepraví tímto místem zboží v celkové hodnotě přes 1 bilion dolarů. V průměru potom propluje kanálem denně na 50 lodí, které přepraví zboží v hodnotě 3 až 9 miliard dolarů. V důsledku nehody kontejnerové lodi se poté předpokládá, že bylo denně zadržováno zboží v hodnotě asi 9,6 miliard dolarů (Lloyd's List 2021). Podle vyjádření předsedy Úřadu Suezského průplavu Osama Rabieho (cit. dle Russon 2021) přicházel úřad, respektive Egypt, na příjmech z přepravy o 14 až 15 milionu dolarů denně.

Důležitost a významnost tohoto incidentu i Suezského průplavu lze pozorovat i na množství mediálního prostoru, které bylo tomuto tématu věnováno. O tomto incidentu psalo snad každé významné světové médium jako například *BBC*, *CNN*, *The Guardian*, *The New York Times*, *The Washington Post*, *Reuters* nebo *Al Jazeera*. Netřeba zmiňovat, že tyto zprávy přebíralo a doplňovalo i mnoho dalších menších médií po celém světě. Po celou dobu, během které byla loď uvězněna, se důsledně sledoval proces vyproštění, ale zejména byly tvořeny predikce, jak velmi tento incident zasáhne světovou ekonomiku. Jak například uvádí novozélandské Ministerstvo zahraničí a obchodu (New Zealand Ministry of Foreign Affairs and Trade 2021), negativní dopad na světový obchod neměl jenom samotný fakt, že v průplavu uvázlo zboží, které nelze dopravit do místa určení, ale i následný šok na dodavatelské řetězce. Samotná nehoda lodi a její následné vyproštění neznamenalo vyřešení situace na světovém trhu. Byť vyproštění lodi uvolnilo cestu, přesto zde však zůstal šok v podobě odklonění části dopravy, zpoždění v dodávkách v rámci dodavatelských řetězců, ale i nedostatek lodních kontejnerů k přepravě zboží.

2.3 Význam Suezského průplavu pro bezpečnost

Jak již bylo zmíněno, Suezský průplav je jedním z nejdůležitějších námořních škrťících bodů a geostrategické propojení mezi Středozezemním a Rudým moře a v širším měřítku i mezi Indickým a Atlantským oceánem. Z geopolitického hlediska je průplav umístěn na rozhraní tří světadílů, a to Asie, Afriky a Evropy. Průplav plní funkci klíčového mezinárodního obchodního bodu, neboť leží na lodní trase, která představuje nejrychlejší spojení mezi Atlantským a Indickým oceánem. Kanál je proto nejvíce využíván obchodními loděmi, a to zejména velkokapacitními loděmi přepravujícími sypané materiály (*bulk carriers*), kontejnerovými loděmi a tankery. Námořní komunikační trasy protínající Indický oceán a spojující Asii s Perským zálivem a Evropou se tak staly nezbytnou součástí světového obchodu a životně důležitou tepnou energetické bezpečnosti pro mnoho zemí v Evropě a Asii. Tyto námořní trasy se však staly oběťmi různých nadnárodních hrozeb od terorismu až po pirátství. V tomto ohledu se tak několik evropských států rozhodlo vyslat do oblasti svá vojenská plavidla, či je zde dokonce trvale umístit, za účelem zvýšení bezpečnosti v regionu. Učinilo tak například Rusko, Francie, Spojené království, Izrael, ale i Čína. Suezský průplav tak mimo svoji roli světového obchodního bodu představuje také strategickou lodní trasu pro vojenská námořnictva států, a to zejména při rozmisťování jednotek v oblasti Arabského moře a Perského zálivu (Chorev 2023: 3–4, 15–18).

Pro britské námořnictvo byl Suezský průplav uzlem, který téměř století představoval klíčovou spojkou se zbytkem Britského impéria. Využití Suezského průplavu k nerušenému proplutí nejen vojenské flotily je však pro Spojené království klíčové i dnes (Chorev 2023: 16–17). Podle informačního listu dolní komory britského parlamentu z roku 2020 sepsaného Brooke-Hollandem (Brooke-Holland 2020: 1–3) si Spojené království udržuje trvalou vojenskou přítomnost v regionu Blízkého východu a jejich námořnictvo vykonává dohled nad bezpečností v oblasti Perského zálivu a Indického oceánu. V oblasti Perského zálivu má Spojené království základnu v Bahrajnu a mimo tuto oblast také v Ománu. Mimo tyto základny je vhodné zmínit i zařízení, kde jsou umístěny pozemní jednotky a letectvo, a to v Jordánsku, Saudské Arábii, Kataru a Kuvajtu. V tomto ohledu je důležité zmínit i britská zámořská území Akrotiri a Dekelia, vojenské základny na Kypru, které představují záchytný bod pro britské jednotky na Blízkém východě. Jak uvádí Miller (Miller 2020) ve zprávě investigativního portálu *Declassified UK*, mimo výše zmíněné základny má Spojené království své námořní

vojenské základny také v oblasti jihovýchodní Asie. Klíčová je poté námořní základna v Singapuru, díky které může Spojené království kontrolovat klíčový námořní škrťící bod jímž je Malacká úžina. Další z námořních základen se poté nachází v Bruneji. Dle zjištění investigativního portálu mají obě tyto základny v širším měřítku zajistit britskou námořní přítomnost v oblastech, kudy proudí většina světového obchodu a dále konkurovat rozpínavému vlivu Číny v regionu. K podpoře těchto jednotek je však důležité spojení s domovskými přístavy ve Spojeném království, ke kterým vede nejkratší cesta právě skrze Suez (Chorev 2023: 17).

Dalším významným místem, které bezprostředně sousedí se Suezským průplavem je Rudé moře, které je strategickým místem zejména pro obrovská naleziště ropy v regionu, ale v nedávné době také pro možná naleziště drahých kovů. S postupným úpadkem evropských koloniálních velmocí a jejich vlivu v tomto regionu, se uvolňuje místo pro projekci svých politik novým mezinárodním hráčům. Po odchodu Spojeného království z oblasti Perského a Adenského zálivu vstupují do tohoto regionu po roce 1968 Spojené státy americké. Pro USA představuje Rudé moře tepnu, skrze kterou proudí ropa z Perského zálivu dále do Středozemního moře. Hlavním cílem americké vojenské přítomnosti v této oblasti je poté zajistit nepřerušovaný tok ropy pro jeho západní spojence a zajistit bezpečný provoz americkým ropným společnostem v regionu. Zároveň USA od pozdních 60. let 20. století buduje úzká politické a vojenská partnerství s místními státy, a to v té době zejména s cílem konkurovat ruskému vlivu v regionu (Dryad Global nedatováno). Obdobně je tak Suezský průplav již několik dekad klíčovým námořním škrťícím bodem i pro vojenskou flotilu USA. Suez je základním kamenem americké vojenské strategie ve Středozemním moři, Rudém moři a Perském zálivu. Spojené státy americké v průplavu také užívají výhody prioritního proplutí kanálem díky jejich vojenské spolupráci s Egyptem. Díky tomu se americké vojenské lodě mohou vyhnout dlouhé čekací době k proplutí (Soliman 2021). Nejenomže plavba průplavem americkým vojenským lodím zkracuje cestu, ale umožňuje americkému námořnictvu také rychlý přesun lodí mezi velitelstvími a přístavy v Evropě a v oblasti Blízkého východu. Zároveň možnost využívání Suezského průplavu dovoluje americkému vojenskému velitelství širokou operační flexibilitu, a to zejména v dobách nestability a ohrožení v regionu (např. na území Libye, Ukrajiny, Sýrie, Iráku, Jemenu, ale i Íránu) (Chorev 2023: 13–14). V souhrnu mají podle webového portálu *Today's Military* (Today's Military nedatováno) amerického Ministerstva obrany Spojené státy americké námořní

základny v oblasti Středozemního moře (Řecko, Itálie), Perského zálivu (Bahrajn), Indického oceánu (Diego García), ale i v oblasti jihovýchodní Asie (Singapur, Jižní Korea, Japonsko).

Jak je popsáno v dokumentu francouzské Národní strategie pro bezpečnost námořních oblastí z roku 2015 (Premier ministre 2015: 32), Suezský průplav má velký význam i pro francouzské vojenské námořnictvo. To považuje za jednu z nejcitlivějších námořních tras tu, která spojuje Středozemní moře a Indický oceán. Jedná se o lodní trasu, která prochází hned několika škrťíci body, jimiž jsou Suezský průplav, úžina Báb-al-Mandab a úžina Hormuz, k nimž existuje pouze málo alternativních přístupů. Tato námořní spojnice je důležitá zejména pro francouzské vojenské základny v Džibuti a Spojených arabských emirátech. Přítomnost Francie zejména skrze tyto dvě vojenské základny potom reflektuje jejich ambici udržet si v této oblasti svoji operační schopnost, a to zejména ve zmíněných úžinách, které spojují Perský záliv se Středozemním mořem. Jedná se o stěžejní lodní cestu, skrze kterou prochází jeden ze světových obchodních uzlů a import nerostných surovin. S ohledem na všechny tyto skutečnosti je tak bezpečný a spolehlivý tranzit francouzských námořních sil skrze Suezský průplav klíčovým prvkem pro projekci francouzského národního zájmu v regionu (Chorev 2023: 16).

Obdobně je možnost přesunu vojenské flotily skrze Suezský průplav důležitá i pro Izrael. Možnost nerušené plavby Rudým mořem je zásadním izraelským předpokladem pro jejich obchod a komunikaci s Asií a Afrikou. Izrael dlouhodobě považoval za klíčové mít přístup k Rudému moři, a to jako alternativu k možnému zamezení užívání Suezského průplavu ze strany arabských národů (Dryad Global nedatováno). Mimo jiné Izrael v oblasti provádí operace namířené k propagaci práva na svobodnou plavbu, a to v oblasti Rudého moře a Adenského zálivu. V rámci této kampaně Izrael také několikrát vojensky zasáhl proti ropným tankerům směřujícím z Íránu do jiných oblastí zejména na Blízkém východě (Chorev 2023: 18).

Strategičnost a důležitost možnosti využití Suezského průplavu vnímá i Ruská federace, která má nad rámec tohoto i vlastní negativní historickou zkušenost s dopady uzavření kanálu k proplutí jejich vojenských lodí. V průběhu rusko-japonské války v letech 1904 až 1905 v době, kdy byl kanál plně pod kontrolou Britského impéria, bylo ze strany impéria vydáno rozhodnutí neumožnit proplutí Suezem ruské baltské flotile na cestě do války na Dálném východě. Toto rozhodnutí mělo za následek zpoždění v přesunu ruských posil do Asie a ve výsledku prohru Ruska ve vojenském střetu s Japonskem

(Chorev 2023: 15). Po úpadku britského nadvlády v oblasti Rudého moře Rusko aktivně vstupuje do regionu. Skrze Rudé moře vede zároveň nejkratší spojnice mezi ruskými základnami v Černém moři a Indickým oceánem. Suez, Rudé moře a úžina Báb-al-Mandab představují pro Rusko také jedinou námořní komunikační trasu, kterou lze využívat po celý rok jako spojnici mezi jejich přístavy v Černém moři a na ruském Dálném východě. Suezský průplav tak v obecnosti představuje pro ruskou flotilu rychlou a efektivní spojku k podpoře svých jednotek v regionu Blízkého východu a Asie (Dryad Global nedatováno). Rusko má na území Blízkého východu vojenské základny pouze v Sýrii, a to leteckou základnu v Hmímím a námořní základnu Tartus na břehu Středoziemního moře (Faulconbridge – Davis 2023). Mimo svoji vojenskou přítomnost se Rusko zejména po invazi na Ukrajinu začalo stále více aktivně zapojovat do ekonomických aktivit na Blízkém východě. S Tureckem navýšilo obchodní spolupráci téměř dvojnásobně, a to zejména v oblasti letectví a high-tech průmyslu. S Íránem začalo obchodně spolupracovat zejména v oblasti vojenství, kdy odkupuje iránské drony, granáty, rakety, munice, ale i neprůstřelné vesty a helmy. Se Spojenými arabskými emiráty navýšilo svůj obchod o 68 % zejména v oblasti elektroniky a mikročipů (Smagin 2023).

Mimo využívání kanálu jako strategického místa pro projekci svých národních zájmů, lze zmínit i hrozby, které mají dopad na bezpečnost v Suezsku a přilehlého regionu. Pokud jde o hrozby, které by mohly narušit dopravu v Suezském průplavu, jsou jimi zejména mezinárodní terorismus a pirátství, a to v oblastech Rudého moře, Adenského zálivu, Arabského moře a Perského zálivu. Pokud se podíváme na zprávu informační a analytické společnosti *S&P Global Market Intelligence* Stracka a Kennedyho (Strack – Kennedy 2021), která se zabývala aktivitami ozbrojených džihádistických militantních skupin operujících na Sinajském poloostrově od roku 2014 pod hlavičkou Islámského státu, nemají tyto militantní skupiny v současnosti schopnost narušit dopravu či způsobit významné škody na lodích proplouvajících Suezským průplavem. Byť jsou v oblasti poloostrova hlášené útoky těmito džihádistickými skupinami, žádný z nich nebyl proveden v blízkosti Suezského průplavu. Dle závěrů zprávy mají skupiny Islámského státu operující v oblasti pouze omezené možnosti útoku na lodě proplouvající kanálem, a to pravděpodobně pouze formou jednorázového raketového útoku, který svým rozsahem nemá kapacitu způsobit významné poškození či dokonce znehybnění lodě v průplavu. Jedinou z možností, kdy by mohlo dojít k zablokování průplavu po poškození plavidla výbušninou, je formou sebevražedného útoku vedeného výbušninami umístěnými na

člunu. V současnosti je však hrozba této formy útoku velmi nepravděpodobná, a to zejména z důvodu vysoké úrovně aplikovaných bezpečnostních opatření a dohledem vedeným podél kanálu.

Větší riziko pro obchodní lodě plující do anebo ze Suezského průplavu představuje podle zprávy informační a analytické společnosti *S&P Global Market Intelligence* Stracka a Kennedyho (Strack – Kennedy 2021) hrozba pirátství kolem pobřeží Somálska, především v oblasti Adenského zálivu. Podle současných zpráv Mezinárodního námořního úřadu⁹ (ICC Commercial Crime Services nedatováno), resp. jeho Centra pro hlášení pirátství¹⁰, který je specializovanou divizí Mezinárodní obchodní komory¹¹ byly zaznamenány incidenty ohrožující loďní dopravu v oblasti východní Afriky, Adenského zálivu a Rudého moře. Byť se nejedná přímo o incidenty v Suezském průplavu, mají tyto události bezprostřední negativní vliv i na dopravu v kanálu. Jedná se o jakýsi dominový efekt, kdy nestabilita v jedné části regionu, či světa, má dopad na stabilitu v jiných částech. Podle zprávy se dokonce na konci roku 2023 po 6 letech podařilo somálským pirátům úspěšně unést loď. I když se příležitosti k těmto incidentům snižují, somálští piráti představují v této oblasti stále reálnou hrozbu. Mezinárodní námořní úřad proto varuje, že v minulosti k útokům somálských pirátů docházelo především na jihu Rudého moře (zejména v úžině Báb-al-Mandab), Adenském zálivu (včetně pobřeží Jemenu a severního Somálska), Arabského moře (zejména v okolí pobřeží Ománu), Ománském zálivu a kolem východního a jižního pobřeží Somálska. K útokům docházelo také v oblasti Indického oceánu. Přesto však za posledních několik let hrozba pirátství v těchto oblastech upadla, a to zejména z důvodu ozbrojených stráží na palubě obchodních lodí (Strack – Kennedy 2021).

Varování rizikových jevů, nikoli však už ve formě pirátství, je Mezinárodním námořním úřadem vydáno také pro oblasti kolem pobřeží Jemenu, Adenského zálivu, Rudého moře a úžiny Báb-al-Mandab v důsledku občanské války v Jemenu a vojenských střetů v Gaze. V těchto oblastech dochází ke střelbě, raketovým a dronovým útokům na proplouvající lodě, a také pokusům o únosy těchto lodí (ICC Commercial Crime Services nedatováno). Byť bylo v úvodu práce stanoveno zkoumané období pouze do roku 2019, je zde vhodné s ohledem na lepší popis bezpečnosti v Suezsku zmínit i data za následující

⁹ Z anglického originálu *International Maritime Bureau*.

¹⁰ Z anglického originálu *IMB Piracy Reporting Centre*.

¹¹ Z anglického originálu *International Chamber of Commerce*.

roky, tedy do přelomu let 2023/2024, a to zejména s ohledem na současnou bezpečnostní situaci v Rudém moři a v oblasti úžiny Báb-al-Mandab. I když je tedy úžina Báb-al-Mandab samostatným škrtícím bodem, tak jak již bylo zmíněno, některé hrozby nacházející se mimo samotný Suezský průplav, mají následně vliv na samotný Suezský průplav.

Růst ve využívání průplavu tedy neustával ani po roce 2019, kdy se vše mění až koncem roku 2023 a počátkem roku 2024 v důsledku útoků Hútiů na lodě proplouvající Rudým mořem a úžinou Báb-al-Mandab. Podle Abd-Alaziz (Abd-Alaziz 2022) ze zpravodajského portálu *Reuters* v roce 2020 proplulo průplavem 18 830 lodí, což představuje mírný pokles proti roku 2019, ale v roce 2021 se počet lodí navýšil na 20 694. Výnos z přepravních poplatků v roce 2020 činil 5,6 miliard dolarů. V roce 2021 to bylo rekordních 6,3 miliard dolarů. Následně v roce 2022 dochází k dalšímu nárůstu, kdy proplulo Suezem rekordních 23 851 lodí. Celková tonáž těchto lodí dosáhla taktéž rekordně vysokých hodnot, a to 1,4 miliardy tun (Hamdy 2023). Rekordně vysoké počty proplouvajících lodí a výnosy z poplatků za proplutí Suezem byly evidovány i v průběhu roku 2023. Podle oficiálních údajů egyptské Ústřední agentury pro veřejnou mobilizaci a statistiku¹² (Zain 2023) zveřejněných zpravodajským portálem *Business Today* Suezským průplavem ve fiskálním roce 2022-2023 proplulo na 25 837 lodí a zisk z poplatků pro Egypt představoval rekordních 9,4 miliard dolarů. Podle Lewise (Lewis 2024) ze zpravodajského portálu *Reuters* však došlo v souvislosti s útoky Hútiů v Rudém moři jak k poklesu proplouvajících lodí, tak i k poklesu zisku z poplatků spojených s proplouváním lodí Suezem. Podle informací Dugala a Hadda (Dugal – Hadda 2024) zveřejněných zpravodajským kanálem *Al Jazeera* začaly ozbrojené skupiny Hútiů útočit na lodě, jakkoliv spojované se státem Izrael proplouvajícími Rudým mořem 19. listopadu 2023. Tyto útoky na nejkratší lodní cestě mezi Evropou a Asií začala podnikat tato skupina na podporu Palestiny po invazi Izraele do pásma Gazy. Od prvního útoku Hútiů došlo k útokům asi na 40 lodí proplouvajících Rudým mořem. V reakci na tyto útoky a narušení svobodné a poklidné plavby podnikly USA a Spojené království od 11. ledna 2024 několik útoků na cíle Hútiů v Jemenu. Wright (Wright 2024) pro list *Financial Times* uvádí, že byť měly útoky ze strany USA a Spojeného království na pozice Hútiů v Jemenu vliv na snížení rizika útoku na lodě proplouvající Rudým mořem, není zde zatím

¹² Z anglického originálu *Central Agency for Public Mobilization and Statistics*.

u lodních společností viditelný posun k návratu v užívání lodní trasy vedoucí skrze Rudé moře a Suezský průplav.

V reakci na tyto události se poté většina lodních společností rozhodla o přerušení využívání námořní komunikační trasy, která vede skrze Suezský průplav a začali využívat alternativní trasy kolem jihu Afriky a jeho mysu Dobré naděje. Tato alternativní trasa má za následek prodloužení doby plavby až o dva týdny, respektive o 5 500 až 11 000 km. Například plavba kontejnerových lodí mezi Šanghají a Rotterdamem je tak o 8 dnů delší a až o 35 % nákladnější. Přeprava LNG mezi Spojeným královstvím a Katarom se touto zajižďkou prodlouží z 19 dnů na 34 dnů. Pokud jde o přepravu rýže mezi Indií a Spojenými státy americkými, dochází k prodloužení doby plavby z 19 dnů na 36 dnů. V některých případech však může dojít k naprosto extrémnímu nárůstu v době přepravy. Například při přepravě pšenice z Ukrajiny do Džibuti dochází k prodloužení doby plavby z pouhých 8 dnů na 38 dnů (Dugal – Hadda 2024). Egyptský prezident Abd al-Fattáh as-Sísí (cit. dle Voice of America 2024) se poté vyslovil, že v důsledku útoků Hútiů došlo v roce 2024 k poklesu zisku z poplatků za průplav kanálem o 40 až 50 %. Podle údajů Kielského institutu pro světovou ekonomiku¹³ (Kiel Institute for the World Economy 2024) došlo v důsledku těchto útoků k 80 % poklesu v počtu kontejnerových lodí, které proplovají Suezským průplavem. V současnosti je tak v lednu roku 2024 v nejvýznamnějších evropských přístavech o 25 % méně lodí, než bylo průměrně v loňském roce. Přesto však podle institutu situace působí více dramaticky, než ve skutečnosti ekonomicky je. Po započtení delší doby plavby kolem jihu Afriky by mělo dojít k opětovnému narovnání ztrát. Institut také doplňuje, že množství celkového loďmi přepraveného zboží dlouhodobě roste a nejsou zde náznaky globální krize.

¹³ Z anglického originálu *Kiel Institute for the World Economy*.

Závěr

Bakalářská práce zkoumá, jaký význam má Suezský průplav z ekonomického i bezpečnostního hlediska v mezinárodním prostředí, a to na podkladě teoretického přiblížení pojmu škrtící bod. Jak bylo popsáno, samotným pojmem škrtící bod se v nejširším pojetí rozumí úzký a strategický prostor, který spojuje dvě místa (Ang 2021). S nástupem nových technologií je však vhodné doplnit i nové a nově vznikající druhy škrtících bodů fungujících převážně v elektronickém prostředí, jako jsou internetové uzly, *cloud computing*, 5G sítě, finanční platební a zúčtovací systémy a přístupové body na trh (Medunic 2021). S ohledem na zaměření této bakalářské práce, kdy jde o případovou studii Suezského průplavu, je důležité se dále blíže zaměřit pouze na pojem námořního škrtícího bodu. Základ správy a fungování námořních úžin je položen v mezinárodním námořním právu a souvisejících mezinárodních úmluvách, a to zejména v Úmluvě Organizace spojených národů o mořském právu z roku 1994. Pokud jde o kanály, respektive průplavy, ty nejsou ve svém základu přírodními vodními cestami a nedopadají na ně tak normy mezinárodního práva. V případě kanálů, jako uměle vytvořených staveb, je tak nutné formu správy vyhledat v příslušných mezistátních úmluvách, které upravují poměry v kanále. Dalším významným termínem, který se pojí s námořními škrtícími body jsou námořní komunikační trasy (*sea lines of communications*), tedy cesty protínající světová moře. Jedná se o takové trasy, které jsou nejrychlejší a nejbezpečnější cestou z jednoho přístavu do druhého.

Pokud se v závěru práce dále zaměříme již jen na Suezský průplav, můžeme shledat určitá klíčová fakta, která byla v práci uvedena a jež popisují význam Suezského průplavu z ekonomického i bezpečnostního hlediska v mezinárodním prostředí. Jedná se tedy o uměle vytvořený kanál, který spojuje Středozemní a Rudé moře, jež zkracuje cestu mezi Evropou a Asií o 6,5 tisíc kilometrů (Gunathilake 2021: 7, Ang 2021). Samotná stavba průplavu byla v rukou francouzského podnikatele a diplomata Ferdinanda de Lesseps, který v roce 1858 zakládá Univerzální společnost námořního kanálu Suez, skrze niž se snaží formou prodeje akcií získat finanční prostředky na jeho stavbu (SCA nedatováno [c]). Byť se prodej akcií neobešel bez problémů, nakonec byly všechny akcie průplavu prodány a rozděleny mezi akcionáře, kdy ve výsledku došlo k téměř přesnému rozdělení akcií půl na půl mezi Egypt a Francii, respektive egyptské a francouzské akcionáře (SCA nedatováno [c]). I přes prvotní problémy s financováním výstavby byl průplav otevřen v roce 1869 a velmi brzy po jeho otevření bylo jasné, že tento kanál

usnadňující plavbu mezi Evropou a Asií se stane velmi významným a strategickým místem, a to především pro Britské impérium.

V tomto ohledu je tak zajímavé, že se na stavbě průplavu vůbec nepodílí zejména Britské impérium, pro které se ale později stává Suez naprosto klíčovým a nenahraditelným bodem při kontrole jejich asijských držav. Tuto skutečnost můžeme vysledovat na ekonomických ukazatelích průplavu, tedy zejména na počtu proplouvajících lodí a přepravené tonáže zboží, kdy majorita těchto lodí byla britská a většina zboží směřovala do západní Evropy a do Spojeného království. Na podkladě těchto skutečností poté britský ministerský předseda Benjamin Disraeli odkoupil od Egypta v roce 1875 skoro veškeré akcie Suezské společnosti, které vlastnili. Britské impérium se tak stalo vlastníkem 44 % akcií Suezské společnosti (zbylých 56 % akcií poté zůstalo v rukou Francie) (SCA nedatováno [c]). Poměry ve vlastnictví Suezské společnosti se mění až v roce 1956, kdy dochází ke znárodnění Suezského průplavu, resp. Suezské společnosti, a kanál tak přechází plně pod správu egyptských úřadů (SCA nedatováno [c]). Univerzální společnost námořního kanálu Suez se poté transformovala do Úřadu Suezského průplavu (SCA nedatováno [b]). Pravomoci Úřadu Suezského průplavu společně s Konstantinopolskou úmluvou z roku 1888 poté představují základní právní rámec fungování Suezského průplavu.

Na základě ekonomických ukazatelů můžeme zhodnotit, že Suezský průplav byl a stále je klíčovým uzlem pro mezinárodní obchod, ale i pro projekci vojenské síly světových mocností. Pokud bychom měli zhodnotit význam kanálu pro regionální a světový obchod, ten, jak ukazují data, i přes kolísavá období, má stále významnou úlohu. Prvním ukazatelem a důkazem významnosti tohoto škrťícího bodu může být stále narůstající počet lodí od otevření kanálu v roce 1869. V prvním roce fungování (1870) proplulo kanálem na 486 lodí, kdy tento počet vystoupal do roku 2019 na celkové číslo 18 880 lodí (Příloha č. 1; Příloha č. 5). Obdobně stoupala i tonáž přepraveného zboží, kdy v roce 1870 bylo přepraveno 435 911 tun zboží a v roce 2019 to bylo 1 207 087 tun zboží (Příloha č. 1; Příloha č. 5).

Pokud jde o destinace odkud a kam lodě směřují, toto zůstává v průběhu fungování kanálu téměř neměnné. Klíčovými body zůstávají západní Evropa a Asie, respektive oblast jižní a jihovýchodní Asie. Můžeme však doplnit, že zejména po 2. světové válce výrazně vzrostl význam Arabského poloostrova, a to zejména pro velký světový zájem o ropu. Pokud jde o druhy přepravovaného zboží, do Evropy do konce 2. světové války

putují z Asie zejména nezpracované materiály, a naopak do Asie putují hotové výrobky. Tento trend se opět s koncem 2. světové války mění a s narůstajícím výkonem asijských ekonomik se do Evropy přepravuje zejména kontejnerové zboží, tedy hotové výrobky. Nesmíme však zapomenout ani na oblast Arabského poloostrova, z něhož po 2. světové válce putuje do Evropy zejména ropa a ropné produkty. Význam tohoto regionu je zřetelný i na datech, která ukazují, že nejvíce přepravovanou komoditou je právě ropa, a to z regionu Blízkého východu.

Pokud jde o počet lodí, které průplavem propluly, můžeme u nich vysledovat kolísavý trend. Tedy například jak je v Příloze č. 5 viditelné, po znovuotevření kanálu v roce 1975 počet lodí stoupal s vrcholem v roce 1982, kdy nastal propad se svým dnem v roce 2002. Po tomto roce se počet stále zvyšoval až do roku 2008, v roce 2009 následoval propad a následně počet lodí rostl až do roku 2019. Tato kolísavá období můžeme bezpochyby přičíst světovému dění, kdy v roce 2001 dochází k teroristickým útokům v USA a v letech 2007 až 2008 dochází k americké hypoteční krizi, která postupně přerostla ve světovou finanční krizi. Paradoxně však vůči klesajícímu počtu lodí nedochází k tak výraznému poklesu v přepravené tonáži zboží. Celková přepravená tonáž zboží téměř každým rokem stoupá. Toto lze přičíst nejspíše modernizaci lodí, které se stále zvětšují a jsou schopny přepravit větší množství zboží.

I přes změny v trendu počtu lodí, jejich tonáže a druhu zboží, je však význam Suezského průplavu, jako světově významného škrťícího bodu nepopiratelný. Suez je poté klíčovým škrťícím bodem zejména pro Evropu, Arabský poloostrov a Asii.

Pokud se posuneme dále od ekonomických ukazatelů, můžeme význam Suezského průplavu demonstrovat i na krizových situacích, kdy dochází k uzavření průplavu. V práci byly popsány tři události, které uzavírají kanál na různě dlouhou dobu a mají různý dopad na mezinárodní prostředí. První z popsaných událostí je Suezská krize z let 1956-1957, která je reakcí na znárodnění Suezského průplavu. Pokud jde o ekonomické dopady, zejména ve vztahu dopravy ropy do Evropy, nebyly tyto tak závažné, jak se očekávalo. Krize měla za následek pouze minimální dopad na světovou ekonomiku a množství přepravené ropy, celkově nebyl zaznamenán výrazný pokles v ekonomických ukazatelích. Tato událost však měla mnohem závažnější dopady na vztahy v mezinárodním prostředí. Jak bylo pospáno, Suezská krize definitivně podtrhla ztrátu Suezského průplavu Spojeným královstvím a v širším kontextu také zvýraznila různé pohledy USA a Spojeného království na postkoloniální politiku. Pokud jde o Izrael, jejich

intervence na Sinajský poloostrov demonstrovala schopnost tohoto státu bránit a rozšiřovat své hranice, a díky tomu přežít v prostředí Blízkého východu jako svébytný stát. Egyptský prezident Násir utvrdil svoji pozici zejména uvnitř státu a v širším pojetí vytvořil také možnou ideu arabské jednoty (Boughton 2002: 426).

Druhou z popsaných událostí byla šestidenní válka, která uzavírá průplav na zatím nejdelší období, a to 8 let. Dopady tohoto konfliktu byly poté převážně ekonomické a jak bylo popsáno, podle Debreho (Debre 2021) z americké tiskové agentury *Associated Press* došlo během 8letého uzavření kanálu k celkové světové obchodní ztrátě asi 1,7 miliardy dolarů a Egypt ročně přišel 250 milionu dolarů na výnosech z poplatků za proplutí kanálem. Obdobné ekonomické dopady měla i nehoda kontejnerové lodi *Ever Given* v roce 2021, která uzavřela průplav na dobu 6 dnů. Jak bylo popsáno expertním časopisem *Lloyd's List* (Lloyd's List 2021), v důsledku nehody kontejnerové lodi bylo denně zadržováno zboží v hodnotě asi 9,6 miliard dolarů. Podle vyjádření předsedy Úřadu Suezského průplavu Osama Rabieho (cit. dle Russon 2021) přicházel úřad, respektive Egypt, na příjmech z přepravy o 14 až 15 milionu dolarů denně. V případě nehody kontejnerové lodi *Ever Given* je významnost Suezsu možné demonstrovat i na míře zpravodajského pokrytí této události. O incidentu psalo snad každé významné světové médium jako například *BBC*, *CNN*, *The Guardian*, *The New York Times*, *The Washington Post*, *Reuters* nebo *Al Jazeera*. Po celou dobu, během které byla loď uvězněna, se důsledně sledoval i proces vyproštění a byly tvořeny predikce, jak velmi tento incident zasáhne světovou ekonomiku.

Pokud jde o hrozby, které míří bezprostředně na dopravu v Suezském průplavu patří mezi ně zejména pirátství a mezinárodní terorismus. Pirátství je rizikovým jevem zejména v oblastech kolem pobřeží Somálska, v Adenském zálivu a Rudém moři. Pokud jde o mezinárodní terorismus a potencionální ohrožení dopravy v Suezském průplavu, je tato hrozba reálná ve vztahu k džihádistickým skupinám. Ty operují zejména na Sinajském poloostrově pod hlavičkou Islámského státu. Je zde však nutné zmínit, že vzhledem k vysoké úrovni zabezpečení Suezského průplavu a jeho okolí, je riziko narušení dopravy formou teroristického útoku v současné době minimální (Strack – Kennedy 2021).

Největší současnou hrozbou, která sice přesahuje rozsah stanoveného zkoumaného období, ale umožňuje nám velmi dobře sledovat dopady této hrozby na bezpečnost, jsou útoky Hútíů v oblasti Rudého moře. Tyto útoky mají významný dopad

zejména na dopravu v kanále, kdy způsobily drastický propad v počtu lodí směřujících do a ze Suezského průplavu a ohrozili například i finanční příjmy Egypta. Omezení v dopravě kanálem má poté dopad na výrobce, přepravce, ale zejména na konečné spotřebitele, a to formou zvýšení nákladů s ohledem na nutnost vypořádání se s danou hrozbou formou hledání alternativních cest a nahrazováním výpadků v dodavatelském řetězci. Využíváním alternativních lodních tras, které jsou mnohdy výrazně delší, dochází také k větší spotřebě lodního paliva, a tím i k větší enviromentální zátěži.

Hrozba pirátství, mezinárodního terorismu i útoky Hútiů sice tedy nemusí bezprostředně mířit na samotný průplav, důsledky těchto hrozeb na něj však mají přímý vliv. Samotný kanál je velmi dobře zabezpečen, tudíž riziko pirátství a mezinárodního terorismu je zde na velmi nízké úrovni. Tyto hrozby, byť bezprostředně nemíří na samotný průplav, jsou nebezpečím zejména pro vody v přilehlých regionech. Jedná se o oblast Rudého moře, úžiny Báb-al-Mandab a pobřeží kolem západní Afriky. V těchto regionech se kumulují negativní jevy, které narušují dopravu na námořních komunikačních trasách, jež směřují dále do Suezského průplavu. Při vzniku hrozby na těchto trasách se poté lodní společnosti často uchylují k tomu, že svá plavidla odkloní od těchto míst a využijí raději alternativních a bezpečnějších lodních tras. Tento odklon poté může mít vliv na růst cen zboží, ale i jeho včasné dodání. V neposlední řadě má snížení počtu lodí v Suezském průplavu dopad i na příjmy Egypta z poplatků za využívání kanálu jednotlivými lodními společnostmi. Ve svém důsledku má toto negativní dopady na dopravu, bezpečnost, ale i finanční stabilitu. Zajištění bezpečnosti a stability v širším regionu kolem Suez je tak klíčovým zájmem nejen Egypta, ale i ostatních světových mocností, které jsou závislé na námořních komunikačních trasách směřujících skrze Suezský průplav.

Suezský průplav tak hraje významnou roli i v oblasti bezpečnosti jednotlivých států. Průplav je strategickým místem jak pro obchodní lodě, tak i vojenská námořnictva států, a to zejména při rozmisťování jednotek v oblasti Arabského moře a Perského zálivu (Chorev 2023: 4). V minulosti byl tento škrťící bod dlouhodobě kontrolován Britským impériem, které jej mělo za klíčové místo při kontrole Britské Indie a ostatních držav v Asii. Jak bylo zmíněno, dnes si Spojené království udržuje trvalou vojenskou přítomnost v regionu Blízkého východu a jejich námořnictvo zajišťuje bezpečnost v oblasti Perského zálivu a Indického oceánu (Brooke-Holland 2020: 1–3). K podpoře těchto jednotek je však důležité spojení s domovskými přístavy ve Spojeném království, ke kterým vede nejkratší cesta právě skrze Suez (Chorev 2023: 17). Suezský průplav je již několik dekad

klíčovým námořním škrťícím bodem i pro vojenskou flotilu USA (Soliman 2021). Nejenomže plavba průplavem americkým vojenským lodím zkracuje cestu, ale umožňuje americkému námořnictvu také rychlý přesun lodí mezi velitelstvími a přístavy v Evropě a v oblasti Blízkého východu (Chorev 2023: 13–14). Obdobně je průplav klíčovým bodem také pro vojenské flotily Francie, Izraele, Ruské federace, Číny, ale i samotných arabských států. Dneska tak představuje tento průplav pro mnoho vojenských lodí bezpečnou a spolehlivou cestu do operačních zón v Arabském moři, Perském zálivu a Indickém oceánu (Chorev 2023: 13).

Seznam literatury

Abd-Alaziz, Moaz (2022). Suez Canal revenues hit \$6.3 bln in 2021 vs \$5.6 bln in 2020. *Reuters*. 2. 1. 2022 (<https://www.reuters.com/world/middle-east/suez-canal-revenues-hit-63-bln-2021-vs-56-bln-2020-2022-01-02/>, 25. 3. 2024).

Ang, Carmen (2021). Mapping the World's Key Maritime Choke Points. *Visual Capitalist*. 30. března 2021 (<https://www.visualcapitalist.com/mapping-the-worlds-key-maritime-choke-points/>, 22. 9. 2023).

Bailey, Rob – Wellesley, Laura (2017). Chokepoints and Vulnerabilities in Global Food Trade. *Chatham House*. 27. 6. 2017 (<https://www.chathamhouse.org/2017/06/chokepoints-and-vulnerabilities-global-food-trade>, 8. 11. 2023).

Bogden, George E. (2021). Britain's strategic failure: Suez Canal 1854–1882. *WavellRoom*. 16. 7. 2021 (<https://wavellroom.com/2021/07/16/britain-suez-canal-strategy-1854-1882/>, 11. 1. 2024).

Boughton, James M. (2002). Northwest of Suez: The 1956 Crisis and the IMF. *IMF Staff Papers* 48 (3), s. 425–445.

Brooke-Holland, Louisa (2020). UK forces in the Middle East region. *House of Commons Library Briefing Paper Number 08794*, s. 1–3.

Convention regarding the Régime of the Straits 1936. Dostupné z: <https://treaties.fcdo.gov.uk/data/Library2/pdf/1937-TS0030.pdf>.

Debre, Isabel (2021). Before the Ever Given: A look at the crises that closed Suez. *Associated Press*. 28. 3. 2021 (<https://apnews.com/general-news-international-news-205ff6a919f608f1ad74447fb1ae28d2>, 19. 1. 2024).

Dryad Global (nedatováno). *The Red Sea (Bab Al-Mandeb to Suez Canal)* (<https://dg.dryadglobal.com/red-sea>, 5. 2. 2024).

Duggal, Hanna – Hadda, Mohammed (2024). Mapping the Red Sea attacks. *Al Jazeera*. 22. 2. 2024 (<https://interactive.aljazeera.com/aje/2024/mapping-red-sea-shipping-attacks/>, 11. 3. 2024).

Emmerson, Charles – Stevens, Paul (2012). Maritime Choke Points and the Global Energy System. *Chatham House*. (http://www.nok21.de/wp-content/uploads/2012/02/Maritime-Chokepoints-and-Energy-Flows-Chatham-House-MaritimeSecurity.Asia_.pdf, 25. 3. 2023), s. 2–3, 7–8.

Farell, Henry – Newman, Abraham L. (2020). Choke Points. *Harvard Business Review*. (<https://hbr.org/2020/01/choke-points>, 25. 3. 2023).

Faulconbridge, Guy – Davis, Caleb (2023). Syria's Assad would like more Russian bases and troops. *Reuters*. 16. 3. 2023 (<https://www.reuters.com/world/middle-east/syrias-assad-says-would-welcome-more-russian-troops-2023-03-16/>, 11. 3. 2024).

Feyrer, James (2009). The 1967-75 Suez Canal closure: Lessons for trade and the trade-income link. *The Centre for Economic Policy Research*. 23. 12. 2009 (<https://cepr.org/voxeu/columns/1967-75-suez-canal-closure-lessons-trade-and-trade-income-link>, 19. 1. 2024).

Feyrer, James (2021). Distance, trade, and income — The 1967 to 1975 closing of the Suez canal as a natural experiment. *Journal of Development Economics* 153, s. 2, 4–5.

Gunathilake, Chulantha (2021). Maritime Choke Points and its Impacts on Global Economy if Disturbed. *ResearchGate*. (https://www.researchgate.net/publication/355127192_MARITIME_CHOKE_POINTS_AND_ITS_IMPACTS_ON_GLOBAL_ECONOMY_IF_DISTURBED, 25. 3. 2023), s. 1–2, 4–5, 7.

Guzansky, Yoel – Lindenstrauss, Gallia – Schachter, Jonathan (2011). Power, Pirates, and Petroleum: Maritime Choke Points in the Middle East. *Strategic Assessment* 14 (2), s. 85.

Hahn, Peter (2021). The Suez Crisis (1956). *ORIGINS*. 2021 (<https://origins.osu.edu/index.php/milestones/suez-crisis-1956>, 18. 1. 2024).

Hamdy, Habiba (2023). Egypt's Suez Canal annual revenues hit all-time record of \$8 bln in 2022, up from \$6.3 bln in 2021. *Ahram Online*. 25. 1. 2023 (<https://english.ahram.org.eg/NewsContent/1/1235/484929/Egypt/Urban--Transport/Egypt%E2%80%99s-Suez-Canal-annual-revenues-hit-alltime-rec.aspx>, 9. 1. 2024).

Chorev, Shaul (2023). The Suez Canal: Forthcoming Strategic and Geopolitical Challenges. In: Lutmar, Carmela – Rubinovitz, Ziv eds., *The Suez Canal: Past Lessons and Future Challenges* (Cham: Palgrave Macmillan), s. 3–4, 13–18.

ICC Commercial Crime Services (nedatováno). *Piracy and armed robbery prone areas and warnings* (<https://www.icc-ccs.org/index.php/piracy-reporting-centre/prone-areas-and-warnings>, 5. 2. 2024).

Imperial War Museums (nedatováno). *Why Was The Suez Crisis So Important?* (<https://www.iwm.org.uk/history/why-was-the-suez-crisis-so-important>, 18. 1. 2024).

International Monetary Fund (1957). *Annual report 1957* (Washington, D.C.), s. 27–28.

Kiel Institute for the World Economy (2024). *Freight Volume in the Red Sea Continues to Decline, Fewer Ships in Hamburg* (<https://www.ifw-kiel.de/publications/news/freight-volume-in-the-red-sea-continues-to-decline-fewer-ships-in-hamburg/>, 11. 3. 2024).

Lewis, Aidan (2024). Egypt's Suez Canal revenues down 40% due to Houthi attacks. *Reuters*. 12. 1. 2024 (<https://www.reuters.com/markets/commodities/egypts-suez-canal-revenues-down-40-due-houthi-attacks-2024-01-11/>, 25. 3. 2024).

Lloyd's List (2021). *Suez Canal remains blocked despite efforts to refloat grounded Ever Given* (<https://lloydslist.com/LL1136229/Suez-Canal-remains-blocked-despite-efforts-to-refloat-grounded-Ever-Given>, 19. 1. 2024).

Mahan, Alfred T. (1890). *The Influence of Sea Power Upon History, 1660-1783*. Boston: Little, Brown and Company. Parafrázováno z elektronické verze dostupné z: <http://www.gutenberg.org/files/13529/13529-h/13529-h.htm>, 29. 11. 2023.

Mann, Yossi (2023). The Global Oil Market and the Status of the Suez Canal. In: Lutmar, Carmela – Rubinovitz, Ziv eds., *The Suez Canal: Past Lessons and Future Challenges* (Cham: Palgrave Macmillan), s. 95, 98–99.

Marine Electronic Highway (nedatováno). *Ships Passing Through* (<https://mehsoms.net/maritime-safety/straitrep-statistics/ships-passing-through/>, 15. 11. 2023).

Marlow, Peter B. (2010). Maritime security: an update of key issues. *Maritime Policy & Management: The flagship journal of international shipping and port research* 37 (7). s. 667.

Medunic, Filip (2021). A glimpse of the future: The Ever Given and the weaponisation of choke-points. *European Council on Foreign Relations*. 23. 4. 2021 (<https://ecfr.eu/article/a-glimpse-of-the-future-the-ever-given-and-the-weaponisation-of-choke-points/>, 24. 3. 2023).

Miah, Mehadi Amin – Ahmed, Saief Uddin – Sultana, Kazi Shaila (2017). Control over Maritime Chokepoints an Assurance of Secure Lifeline. *Bangladesh Maritime Journal* 3 (1), s. 112–115, 120.

Miller, Phil (2020). Revealed: The UK Military's Overseas Base Network involves 145 sites in 42 countries. *Declassified UK*. 24. 11. 2020 (<https://www.declassifieduk.org/revealed-the-uk-militarys-overseas-base-network-involves-145-sites-in-42-countries/>, 3. 2. 2024).

Ministère de l'Intérieur (1881). *Statistique de la navigation par le canal de Suez 1880* (<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k6204472s/f13.item>, 9. 1. 2024), s. 9, 12, 18.

Ministry of Foreign Affairs (1956). *11: The story of a blockade, statement to the Security Council by Ambassador Eban* (<https://www.gov.il/en/Departments/General/11-the-story-of-a-blockade-13-october-1956>, 25. 3. 2023).

Mountjoy, Alan B. (1958). The Suez Canal at Mid-Century. *Economic Geography* 34 (2), s. 156–157, 159.

Neymarck, Alfred (1910). Le canal de Suez: 1869-1909. *Journal de la société statistique de Paris*, s. 66.

Office of the Historian (nedatováno). *The Suez Crisis, 1956* (<https://history.state.gov/milestones/1953-1960/suez>, 18. 1. 2024).

Panama Canal Authority nedatováno [a]. *Panama Canal Traffic Fiscal Years 2021 Through 2023* (<https://pancanal.com/wp-content/uploads/2023/11/01-Panama-Canal-Traffic.pdf>, 1. 12. 2023).

Panama Canal Authority nedatováno [b]. *Panama Canal Traffic Along Principal Trade Routes* (<https://pancanal.com/wp-content/uploads/2023/11/00-Panama-Canal-Traffic-Along-Principal-Trade-Routes.pdf>, 1. 12. 2023).

Pratson, Lincoln F. (2023). Assessing impacts to maritime shipping from marine chokepoint closures. *Communications in Transportation Research* 3. s. 1, 3.

Republic of Türkiye Ministry of Foreign Affairs (nedatováno). *Implementation of the Montreux Convention* (<https://www.mfa.gov.tr/implementation-of-the-montreux-convention.en.mfa>, 20. 11. 2023).

Rodrigue, Jean-Paul (2004). Straits, Passages and Chokepoints: A Maritime Geostrategy of Petroleum Distribution. *Cahiers de géographie du Québec* 48 (135), s. 1–4, 11–12.

Romancov, Michael (2022). *Námořní slepota* (Praha: N media, a. s.).

Russon, Mary-Ann (2021). The cost of the Suez Canal blockage. *BCC*. 29. 3. 2021 (<https://www.bbc.com/news/business-56559073>, 19. 1. 2024).

Sabadus, Aura (2023). War in Ukraine, gas crisis. *ICIS* (<https://www.icis.com/explore/resources/news/2023/10/20/10733319/topic-page-war-in-ukraine-gas-crisis/>, 1. 11. 2023).

Sabel, Robbie (2023). International Law and Freedom of Navigation Through the Suez Canal. In: Lutmar, Carmela – Rubinovitz, Ziv eds., *The Suez Canal: Past Lessons and Future Challenges* (Cham: Palgrave Macmillan), s. 136.

Sakhuja, Vijay (2001). Indian Ocean and the Safety of Sea Lines of Communication. *Strategic Analysis* 25 (5). Dostupné z: https://ciaotest.cc.columbia.edu/olj/sa/sa_aug01sav01.html, 30. 11. 2023.

SCA (nedatováno [a]). *About Suez Canal* (<https://www.suezcanal.gov.eg/English/About/SuezCanal/Pages/AboutSuezCanal.aspx>, 25. 3. 2023).

SCA (nedatováno [b]). *Overview* (<https://www.suezcanal.gov.eg/English/About/SuezCanalAuthority/Pages/SCAOverview.aspx>, 18. 12. 2023).

SCA (nedatováno [c]). *Canal History* (<https://www.suezcanal.gov.eg/English/About/SuezCanal/Pages/CanalHistory.aspx>, 30. 12. 2023).

SCA (nedatováno [d]). *Constantinople Convention* (<https://www.suezcanal.gov.eg/English/About/CanalTreatiesAndDecrees/pages/constantinopleconvention.aspx>, 8. 1. 2024).

Sdělení č. 240/1996 Sb., *Úmluva Organizace spojených národů o mořském právu*.

Smagin, Nikita (2023). Middle Eastern Influence Is Growing Fast in Russia. *Carnegie Endowment for International Peace*. 16. 11. 2023 (<https://carnegieendowment.org/politika/91028>, 11. 3. 2024).

Soliman, Mohammed (2021). There Is No Indo-Pacific Without Egypt and the Suez Canal. *Middle East Institute*. 20. 4. 2021 (<https://www.mei.edu/blog/there-no-indo-pacific-without-egypt-and-suez-canal>, 3. 2. 2024).

Spanier, Benny (2023). Freedom of Navigation in the Suez Canal and the Channels: Law of the Sea. In: Lutmar, Carmela – Rubinovitz, Ziv eds., *The Suez Canal: Past Lessons and Future Challenges* (Cham: Palgrave Macmillan), s. 118–119, 121.

Strack, Columb – Kennedy, Jack A. (2021). Suez Canal security risks. *S&P Global Market Intelligence*. 1. 4. 2021 (<https://www.spglobal.com/marketintelligence/en/mi/research-analysis/suez-canal-security-risks.html>, 5. 2. 2024).

Suez Canal Authority (2019). *Suez Canal Traffic Statistics Annual Report 2019* (<https://www.suezcanal.gov.eg/English/Downloads/DownloadsDocLibrary/Navigation%20Reports/Annual%20Reports%E2%80%8B%E2%80%8B%E2%80%8B/2019.pdf>, 11. 1. 2024), s. 2, 3, 14, 22, 23, 31.

Tchakarova, Velina (2021). United States and the significance of global choke points. *WCN*. 22. 4. 2021 (<https://wszystkoconajwazniejsze.pl/velina-tchakarova-united-states-and-the-significance-of-global-choke-points/>, 15. 11. 2023).

Today's Military (nedatováno). *Bases around the world* (<https://www.todaymilitary.com/ways-to-serve/bases-around-world>, 3. 2. 2024).

U.S. Energy Information Administration (2019a). *World Oil Transit Chokepoints* (https://www.eia.gov/international/analysis/special-topics/World_Oil_Transit_Chokepoints, 10. 11. 2023).

U.S. Energy Information Administration (2019b). *The Bab el-Mandeb Strait is a strategic route for oil and natural gas shipments* (<https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=41073#>, 11. 11. 2023).

UNCTAD (2024). *Red Sea, Black Sea and Panama Canal: UNCTAD raises alarm on global trade disruptions* (<https://unctad.org/news/red-sea-black-sea-and-panama-canal-unctad-raises-alarm-global-trade-disruptions>, 11. 3. 2024).

Voice of America (2024). *Egypt Says Houthi Attacks Cut Suez Canal Revenues by Nearly Half* (<https://www.voafrica.com/a/egypt-says-houthi-attacks-cut-suez-canal-revenues-by-nearly-half/7493579.html#comments>, 11. 3. 2024).

Wright, Robert (2024). Ships shun Red Sea and Suez Canal despite reduced Houthi menace. *Financial Times*. 12. 2. 2024 (<https://www.ft.com/content/1f0977aa-4b71-4e73-bf36-bf306ef4bbbe>, 11. 3. 2024).

Zain, Mohamed (2023). Suez Canal records historic high as revenues reach \$9.4B. *Business Today*. 29. 7. 2023 (<https://www.businesstodayegypt.com/Article/1/3138/Suez-Canal-records-historic-high-as-revenues-reach-9-4B>, 25. 3. 2024).

Seznam příloh

BBC (2021). *Suez Canal: Ever Given container ship shifted from shoreline* (<https://www.bbc.com/news/world-middle-east-56559904>, 1. 4. 2024).

Britannica (2024). *Middle East* (<https://www.britannica.com/place/Middle-East>, 10. 4. 2024).

Lauriat, George (2021). *Global maritime choke points*. *American Journal of Transportation*. 19. 4. 2021 (<https://www.ajot.com/premium/ajot-global-maritime-choke-points>, 1. 4. 2024).

Ministère de l'Intérieur (1881). *Statistique de la navigation par le canal de Suez 1880* (<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k6204472s/f13.item>, 9. 1. 2024), s. 9, 12, 18.

Neymarck, Alfred (1910). *Le canal de Suez: 1869-1909*. *Journal de la société statistique de Paris*, s. 66.

Suez Canal Authority (2019). *Suez Canal Traffic Statistics Annual Report 2019* (<https://www.suezcanal.gov.eg/English/Downloads/DownloadsDocLibrary/Navigation%20Reports/Annual%20Reports%E2%80%8B%E2%80%8B%E2%80%8B/2019.pdf>, 11. 1. 2024), s. 2, 3, 14, 22, 23, 31.

Symington, Adam (2022). *Mapping Shipping Lanes: Maritime Traffic Around the World*. *Visual Capitalist*. 20. 6. 2022 (<https://www.visualcapitalist.com/cp/mapping-shipping-lanes-maritime-traffic-around-the-world/>, 10. 4. 2024).

The Economist (2019). *US-Iran tensions threaten the world's most important oil-shipping route* (<https://www.economist.com/graphic-detail/2019/06/21/us-iran-tensions-threaten-the-worlds-most-important-oil-shipping-route>, 2. 4. 2024).

Resumé

This bachelor thesis with its name “The geopolitical significance of choke points – Suez Canal Case Study” is focusing on the phenomenon of choke points with focus on one specific, the Suez Canal. The bachelor thesis gives a brief theoretical overview of the term choke point, more closely it focuses on its definition, division, administration and significance for trade, maritime traffic and security. Based on the theoretical overview it concentrates only on a one specific maritime choke point, which is Suez Canal. The main objective of this thesis is to answer, what is the importance of the Suez Canal from an economic and security point of view in the international environment.

Theoretical part of the thesis, namely Chapter 1, tries to define the term choke point. It comes up with definition based on the work of American strategist Alfred T. Mahan, *The Influence of Sea Power upon History: 1660–1783*. Subchapter 1. 1 deal with the division of choke points. It tries to point out, that the term choke point is not solely connected to the maritime environment, but more lately it is connected also to the electronic environment. In the last two subchapters of the chapter 1, the thesis focuses only on maritime choke points, given the fact that the thesis aims and goal is to describe the importance of the Suez Canal in the world. For this reason, the subchapter 1. 2 focuses on the administration of the maritime choke points, mainly on the legal framework and the idea of *mare liberum*. The last subchapter 1. 3 concludes the theoretical part of the work by describing the importance of chokepoints for trade, maritime transport and security. It also briefly mentions the term sea lines of communications and its connection to the maritime choke points.

Empirical part of the work focuses in its chapters and subchapters only on the Suez Canal, an important world maritime choke point. The subchapter 2. 1 describes historical development of the Suez Canal project, its administration and legal framework that governs the operation in the Suez Canal. The subchapter 2. 2 evaluates the significance of the Suez Canal from the economical point of view. Based on the number of ships passing through the straight, their tonnage and flag under which their sail, it points out the importance of this maritime choke point on the regional and world trade. The last subchapter 2. 3 focuses on the importance of the Suez Canal for the security. It names the states that uses the canal for military purposes, mainly for transport of vessels and military personnel to the basis in the Europe, the Middle East and Indo-Pacific. The

subchapter also brings to attention potential security threats that can affect the undisturbed use of the channel, such as international terrorism and piracy.

The conclusion summarizes the significance of the Suez Canal from an economic and security point of view in the international environment. The conclusion of the work also complements and expands some knowledge that was developed during the work.

Přílohy

Příloha č. 1

ANNÉES	NAVIRES	TONNES
1870	486	435.911
1871	765	761.467
1872	1.082	1.439.169
1873	1.173	2.085.073
1874	1.264	2.423.672
1875	1.494	2.940.709
1876	1.457	3.072.107
1877	1.663	3.418.950
1878	1.593	3.291.535
1879	1.477	3.236.942
TOTAL	12.454	23.105.535

(Ministère de l'Intérieur 1881: 9)

Příloha č. 2

PAVILLON	Nombre de navires	TONNAGE	
		Réel	Moyen
Anglais	9.154	17.555.497	1.918
Français	831	1.991.014	2.396
Austro-Hongrois . .	522	662.996	1.270
Italien	495	610.088	1.232
Néerlandais	423	955.484	2.258
Allemand	223	286.678	1.285
Espagnol	174	363.648	2.090
Égyptien	158	126.951	803
Ottoman	153	120.022	784
Russe	68	102.014	1.500
Danois	66	94.607	1.433
Norvégien	65	108.148	1.663
Portugais	37	35.641	963
Suédois	27	27.097	1.003
Américain	15	21.179	1.412
Belge	14	21.178	1.512
Japonais	12	14.612	1.217
Hellénique	7	1.241	177
Serbe	2	1.920	960
Zanzibarien	2	1.617	808
Birman	1	677	677
Brésilien	1	857	857
Péruvien	1	1.299	1.299
Sarawak	1	176	176
Siamois	1	168	168
Tunisien	1	726	726
TOTAL	12.454	23.105.535	1.855

(Ministère de l'Intérieur 1881: 12)

Příloha č. 3

Allemand.....	5,81	pour cent
Anglais.....	18,43	»
Austro - Hongrois...	37,41	»
Espagnol.....	40,03	»
Français.....	5,42	»
Italien.....	78,07	»
Néerlandais.....	28,29	»

(Ministère de l'Intérieur 1881: 18)

Příloha č. 4
Transit du Canal

Années	Nombre de navires	Tonnages	Recettes provenant du droit spécial de navigation
—	—	— tonnes	— francs
1870.	486	436.609	4.345.758
1875.	1.494	2.009.984	26.430.791
1880.	2.026	3.057.422	36.492.620
1885.	3.624	6.335.753	60.057.260
1890.	3.389	6.890.094	65.427.230
1895.	3.434	8.448.383	75.934.358
1900.	3.441	9.738.152	87.278.481
1905.	4.116	13.134.105	110.624.893
1908.	3.795	13.633.283	105.396.205

(Neymarck 1910: 66)

Příloha č. 5
NO & Net Ton Evolution (1975 - 2019)

Year	NO (Vessel)		Net Ton (1000)	
	Total	Daily Avg.	Total	Daily Avg.
1975*	5,579	26.6	50,441	240.2
1976	16,806	45.9	187,757	513.0
1977	19,703	54.0	220,477	604.0
1978	21,266	58.3	248,260	680.2
1979	20,363	55.8	266,171	729.2
1980	20,795	56.8	281,305	768.6
1981	21,577	59.1	342,356	938.0
1982	22,545	61.8	363,538	996.0
1983	22,224	60.9	378,226	1,036.2
1984	21,361	58.4	371,039	1,013.8
1985	19,791	54.2	352,579	966.0
1986	18,403	50.4	366,076	1,002.9
1987	17,541	48.1	347,038	950.8
1988	18,190	49.7	356,913	975.2
1989	17,628	48.3	373,429	1,023.1
1990	17,664	48.4	410,322	1,124.2
1991	18,326	50.2	426,449	1,168.4
1992	16,629	45.4	369,779	1,010.3
1993	17,318	47.4	396,550	1,086.4
1994	16,370	44.8	364,487	998.6
1995	15,051	41.2	360,372	987.3
1996	14,731	40.2	354,974	969.9
1997	14,430	39.5	368,720	1,010.2
1998	13,472	36.9	386,069	1,057.7
1999	13,490	37.0	384,994	1,054.8
2000	14,142	38.6	439,041	1,199.6
2001	13,986	38.3	456,113	1,249.6
2002	13,447	36.8	444,786	1,218.6
2003	15,667	42.9	549,381	1,505.2
2004	16,850	46.0	621,253	1,697.4
2005	18,224	49.9	671,951	1,841.0
2006	18,664	51.1	742,708	2,034.8
2007	20,384	55.8	848,162	2,323.7
2008	21,415	58.5	910,059	2,486.5
2009	17,228	47.2	734,453	2,012.2
2010	17,993	49.3	846,389	2,318.9
2011	17,799	48.8	928,880	2,544.9
2012	17,224	47.2	928,472	2,543.8
2013	16,596	45.5	915,468	2,508.1
2014	17,148	47.0	962,747	2,637.7
2015	17,483	47.9	998,652	2,736.0
2016	16,833	46.0	974,185	2,661.7
2017	17,550	48.1	1,041,576	2,853.6
2018	18,174	49.8	1,139,630	3,122.3
2019	18,880	51.7	1,207,087	3,307.1

(*): Normal transit days = 210.

(Suez Canal Authority 2019: 2)

Příloha č. 6
Main Southbound Cargo by Region (2019)

(1000 Ton)

Region	Oil & Products	Cereals	Ores & Metals	Coal & Coke	Fertilizers	Fabricated Metals	LNG	Others	Total
Origins :									
East, S.E. Med.	14964	624	993	50	1,028	3,478	2,217	63,324	86,678
North Med.	11180	58	720	0	180	193	206	49,454	61,991
West, S.W. Med.	31541	47	56	23	807	0	629	21,462	54,565
Black Sea	30698	39,261	22,592	2,250	1,189	4,576	0	7,078	107,644
North, West Europe & U.K.	18653	4,776	8,064	1,058	852	988	1,950	79,538	115,879
Baltic Sea	5367	4,152	2,350	7,634	7,891	75	217	832	28,518
America	14687	4,124	10,322	13,915	235	1,248	2,894	36,777	84,202
Others	131	0	3,602	0	4,598	0	0	24,539	32,870
Total	127,221	53,042	48,699	24,930	16,780	10,558	8,113	283,003	572,346
Destinations :									
Red Sea	14758	16,325	991	493	805	3,811	1,237	116,363	154,783
East Africa & Aden	146	2,498	11	0	256	158	0	5,276	8,345
Arabian Gulf	8306	10,310	8,704	500	393	2,158	820	36,004	67,195
South Asia	26022	5,893	647	16,812	8,475	939	3,256	22,343	84,387
South East Asia	25986	5,876	1,241	2,635	2,779	2,410	692	82,920	124,539
Far East	49176	12,110	37,105	4,490	3,728	1,072	2,108	20,042	129,831
Australia	2277	30	0	0	344	10	0	55	2,716
Others	550	0	0	0	0	0	0	0	550
Total	127,221	53,042	48,699	24,930	16,780	10,558	8,113	283,003	572,346

(Suez Canal Authority 2019: 22)

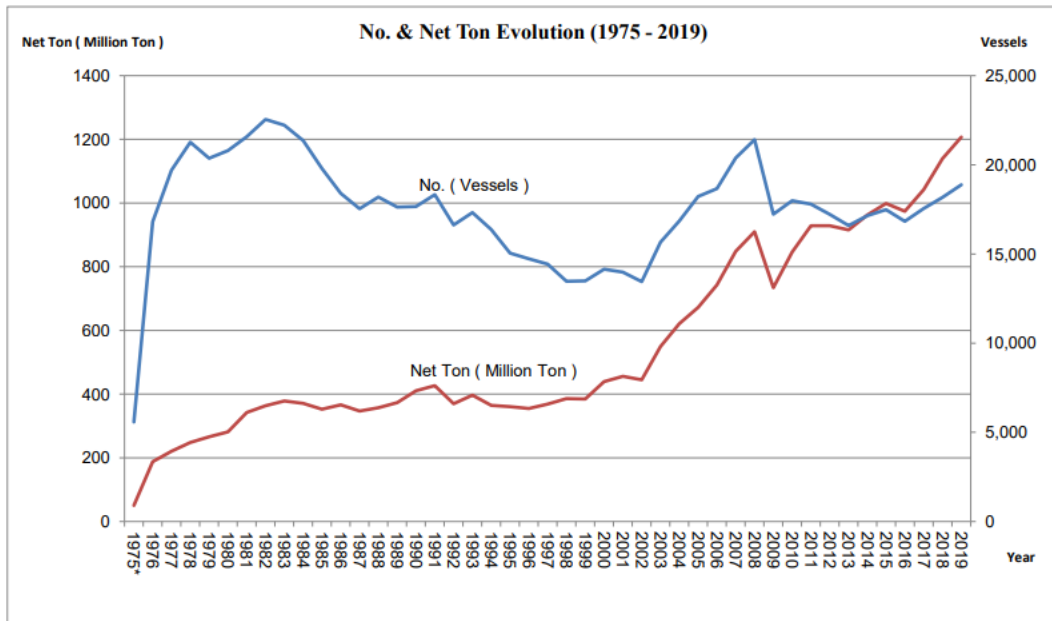
Příloha č. 7
Main Northbound Cargo by Region (2019)

(1000 Ton)

Region	Oil & Products	LNG	Chemicals	Fabricated Metals	Vegetable Oil	Coal & Coke	Fertilizers	Others	Total
Origins :									
Red Sea	18769	5	3500	866	304	0	508	51712	75664
East Africa & Aden	0	0	0	0	0	400	0	130	530
Arabian Gulf	68958	23290	5910	1092	35	0	3221	12847	115353
South Asia	19069	12	726	2559	704	80	41	43837	67028
South East Asia	2446	0	4283	3717	10814	1473	185	143407	166325
Far East	2130	5	693	3794	536	503	485	16386	24532
Australia	0	0	0	376	0	7886	0	1153	9415
Others	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	111,372	23,312	15,112	12,404	12,393	10,342	4,440	269,472	458,847
Destinations :									
East, S.E. Med.	20487	1732	1526	3490	1184	3153	1901	77007	110480
North Med.	20610	6011	1667	3933	2688	2264	84	46077	83334
West, S.W. Med.	6605	2941	3114	1456	2094	0	99	29881	46190
Black Sea	123	0	35	4	722	387	24	1743	3038
North, West Europe & U.K.	48473	11050	4105	2796	5532	3814	98	78976	154844
Baltic Sea	67	1562	19	30	41	724	85	176	2704
America	12844	16	841	450	114	0	2149	18886	35300
Others	2163	0	3805	245	18	0	0	16726	22957
Total	111,372	23,312	15,112	12,404	12,393	10,342	4,440	269,472	458,847

(Suez Canal Authority 2019: 31)

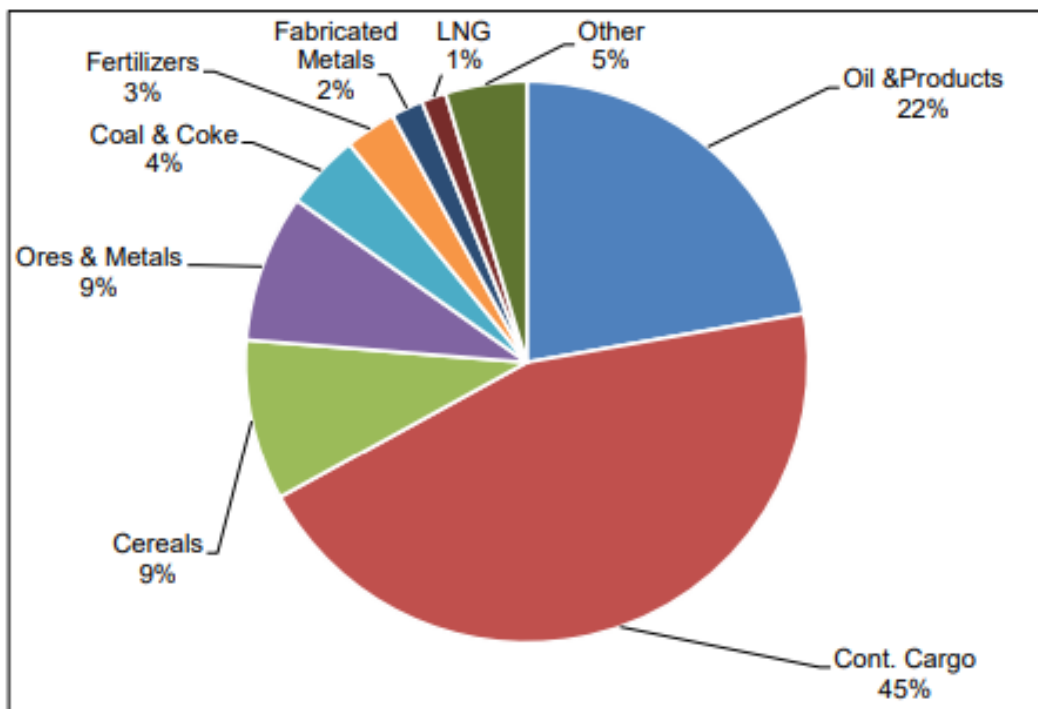
Příloha č. 8



(Suez Canal Authority 2019: 3)

Příloha č. 9

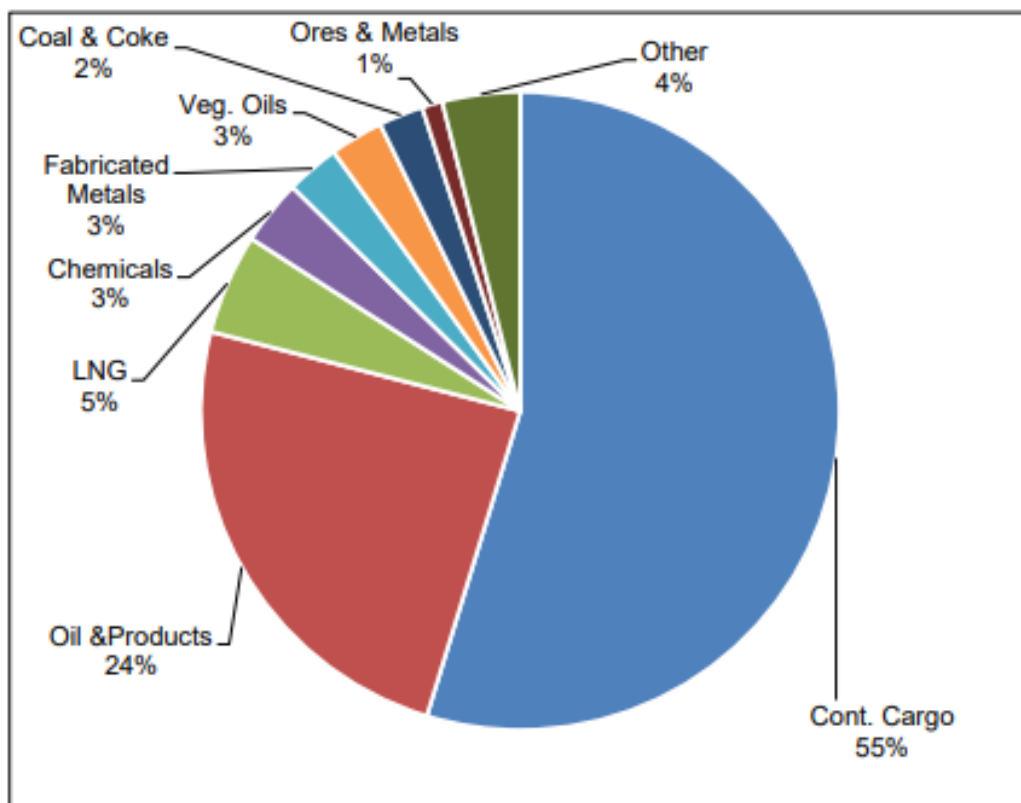
Southbound Cargo Ton by Cargo Type (2019)



(Suez Canal Authority 2019: 14)

Příloha č. 10

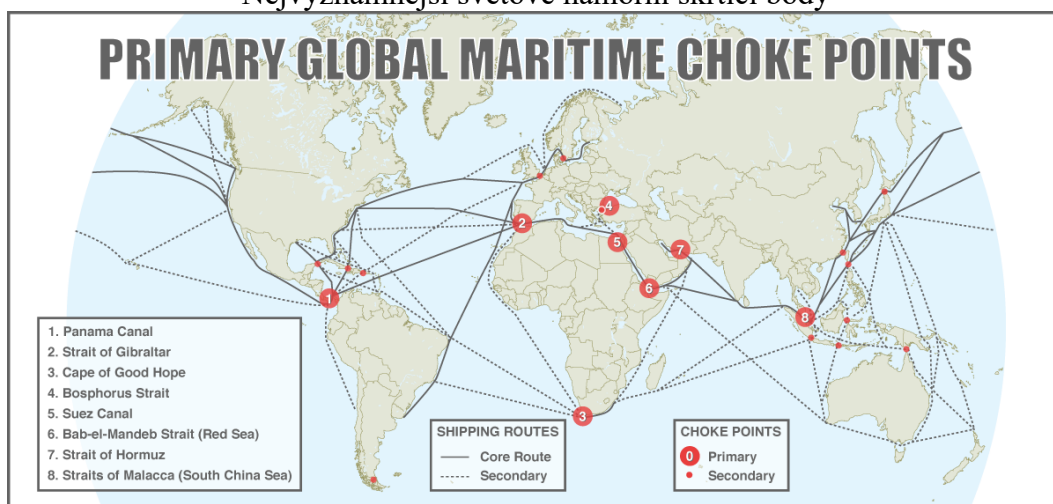
Northbound Cargo Ton by Cargo Type (2019)



(Suez Canal Authority 2019: 23)

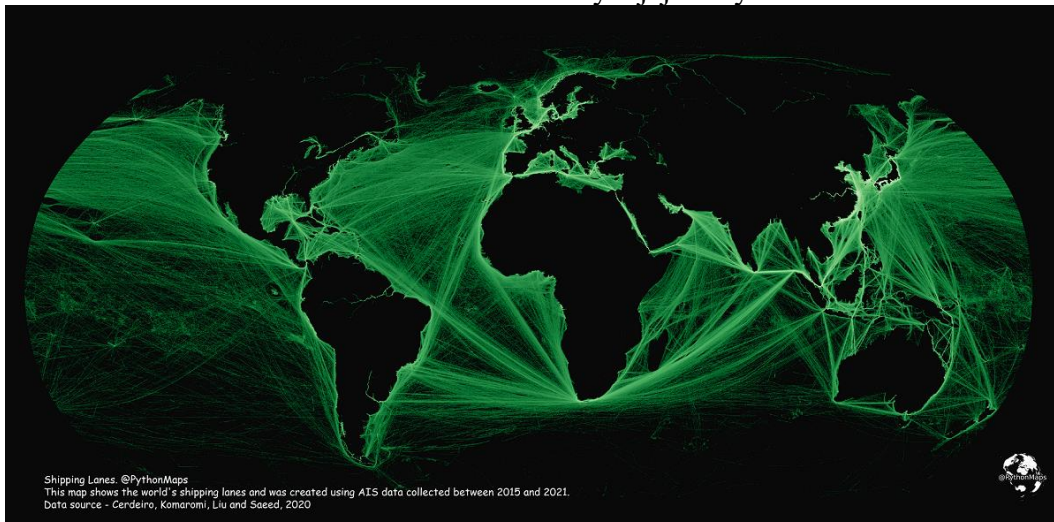
Příloha č. 11

Nejvýznamnější světové námořní škrťící body



(Lauriat 2021)

Příloha č. 12
Námořní komunikační trasy a jejich vytížení



(Symington 2022)

Příloha č. 13
Blízký východ



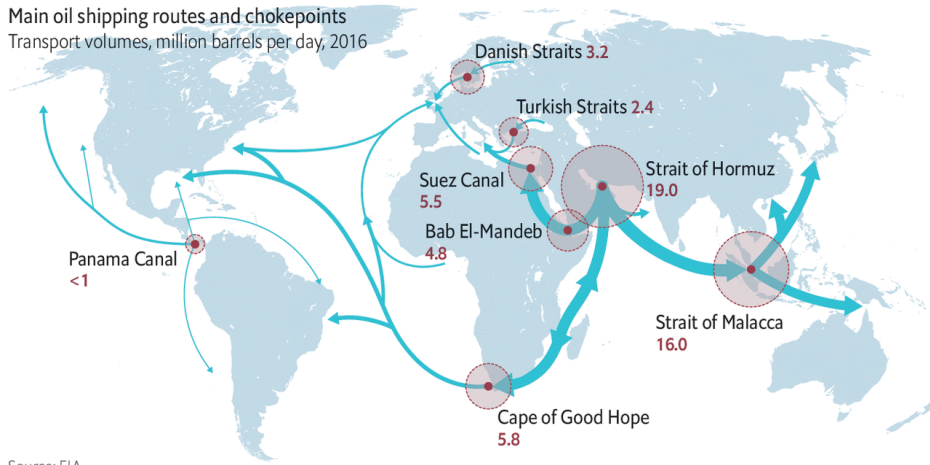
(Britannica 2024)

Příloha č. 14

Nejvýznamnější lodní trasy a škrťící body pro přepravu ropy

Dire straits

Main oil shipping routes and chokepoints
Transport volumes, million barrels per day, 2016



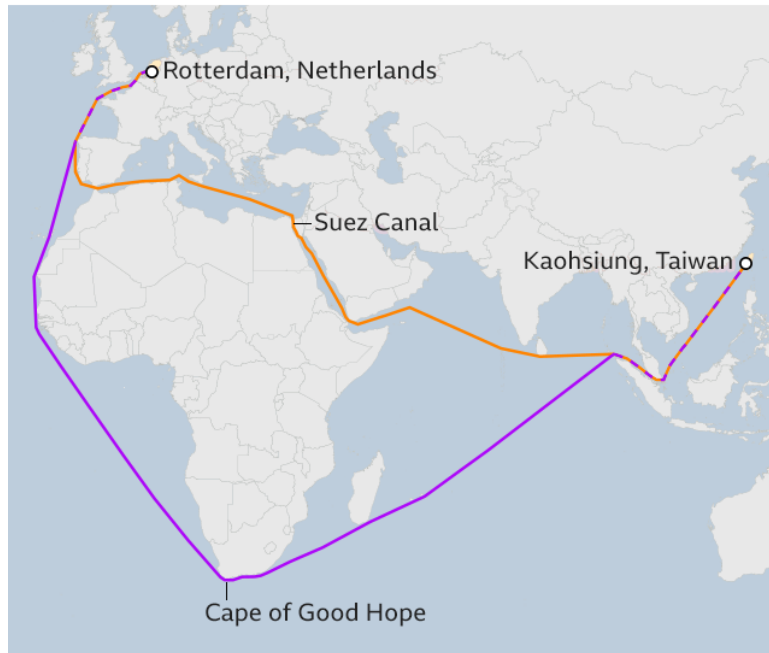
Source: EIA
The Economist
(The Economist 2019)

Příloha č. 15

Námořní trasy z jihovýchodní Asie do Evropy
Alternative route for shipping while Suez Canal blocked

<p>— Using Suez Canal</p> <p>10,000 nautical miles (18,520km)</p> <p>25.5 days*</p>	<p>— Around Cape of Good Hope</p> <p>13,500 nautical miles (25,002km)</p> <p>34 days*</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------

*Based on ship's average speed of 16.43 knots



Source: Vessels Value
BBC

(BBC 2021)