



kteřé zahrnují velká ložiřka vanadu a titanu, dvou kovů kritických pro obranný průmysl, a jejichž produkci v současnosti dominují Čína a Rusko.

Americký ministr obrany Lloyd Austin a generální tajemník Organizace Severoatlantické smlouvy Jens Stoltenberg se v pátek setkali na letecké základně Ramstein v Německu spolu s dalšími spojenci. Rozhovory, které měly upozornit na spojeneckou jednotu, byly poněkud zastíněny pokračujícím odmítáním Německa poskytnout svůj tank Leopard 2.

Čína dodává více než 90 % prvků vzácných zemin používaných v Evropě a nejnovější údaje EU ukazují, že ruské železniční tratě zůstávají frekventovanou námořní trasou a klíčovou součástí pekingské iniciativy „Pás a stezka“.

Nákladní trasa ruských železnic zůstává pro evropský průmysl klíčová a EU v červenci zveřejnila pokyny, které objasňují, že zboží procházející zemí nepodléhá sankcím.

Vzácné zeminy těžené v Číně, jako je lanthan, jsou široce používány západními výrobci zbraní jako munice prorážející pancéřování. Většinu evropské poptávky po wolframu – těžkém kovu používaném pro protitankové zbraně vyráběné společnostmi Thales Air Defense Ltd. a Rheinmetall AG – pokrývá Čína.

Válka na Ukrajině odhalila závislost Evropy na ruských železnicích a koridorech pro obchod s Čínou, podle hodnocení EU, které dříve zveřejnil Bloomberg.

Přestože objemy představují pouhá 3 až 4 % celkového obchodu se zbožím mezi Čínou a EU a představují zlomek námořní dopravy, železniční zásilky mohou zkrátit týdny dodávky. Nákladnímu vlaku odjíždějícímu z čínského Wu-chanu trvá pouhých 16 dní, než překročí Rusko a dorazí do německého Duisburgu. Náklad oceánu z Asie do severní Evropy může trvat dvakrát tak dlouho.

Cesta vlakem z Číny do Evropy může mít několik tras. Objemy v severním koridoru od roku 2016 výrazně vzrostly a v roce 2021 dosáhly 692 500 kontejnerů měřených v jednotkách ekvivalentních 20 stop. Podle analýzy EU však toto číslo od ruské invaze do souseda kleslo – od ledna do dubna 2022 bylo přepraveno 187 000 TEU. .

Alternativní střední a jižní koridory mají kapacitní omezení, nejsou ještě plně rozvinuté a nejsou schopny absorbovat ztráty ze severní trasy. To by se mohlo stát problémem ve střednědobém až dlouhodobém horizontu, ale nemělo by to být bezprostředním problémem, protože většina klíčového zboží není sankcionována, uvedl představitel EU.

Mít protivníky s překrývajícími se dodavatelskými řetězci není zcela nový fenomén, řekl vojensko-obchodní analytik Evropské rady pro zahraniční vztahy Rafael Loss. Japonsko použilo americký kovový šrot pro své námořnictvo ve druhé světové válce. Během studené války pomáhaly sovětské kovové zásoby zásobovat západní arzenály mířící na Moskvu.

"Co se změnilo, je to, že ve srovnání s obdobím studené války se ekonomické nástroje nátlaku staly důležitějšími při řízení konkurence," řekl Loss z Berlína. "Není vždy jasné, že mají zamýšlený účinek, ale určitě mají schopnost narušit dodavatelské řetězce."

Zatímco hodnota zboží překračujícího železniční tratě představuje pouze střípek celkového obchodního vztahu mezi EU a Čínou, Rusko by mohlo zvýšit náklady a problémy pro evropské dovozce, pokud by Moskva zablokovala 15 vlakových vozů denně, které obvykle projíždějí trasou.

Přerušovaný přístup k čínským wolframovým dolům, které představovaly více než 83 % světové produkce, by mohl způsobit, že západní ekonomiky budou obzvláště zranitelné.

Kov je kritický pro řadu produktů – od baterií po magnety a mikročipy a Čína a Rusko společně ovládají téměř dvě třetiny identifikovaných zásob – a poptávka je poháněna „výdaji na obranu, které podporuje konflikt mezi Ukrajinou a Ruskem“. společnosti Tungsten West Plc, která se letos snaží online zprovoznit nový důl v jihozápadní Anglii.

"Soutěž o zdroje bude ještě intenzivnější," řekl Loss.

– S pomocí Bryce Baschuka.

Naučte se orientovat a posilovat důvěru ve své podnikání pomocí The Trust Factor, týdenního zpravodaje zkoumajícího, co lídři potřebují k úspěchu. [Zaregistrujte se zde.](#)