



ELEKTRONICKÝ **SPEDIČNÍ** **ZPRAVODAJ**

V/2025

SVAZ SPEDICE A LOGISTIKY ČESKÉ REPUBLIKY

Zapsaný spolek

ASSOCIATION OF FORWARDING & LOGISTICS
OF THE CZECH REPUBLIC-MEMBER OF FIATA

Obsah:

Plány americké vlády jsou katastrofou s varováním

Úvod	str. 2
Geopolitika v přístavní pánci	str. 2
Make American Shipyards Great Again	str. 3
A námořní flotilu také	str. 4
Dopady na americké obchodníky	str. 4
Účinky by byly pocítovány po celém světě	str. 5
Závěr	str. 6

info@svazspedice.cz

Sekretariát Svazu spedice a logistiky ČR, z.s.

1.pluku 8, 18630 Praha 8 – Karlín

tlf. 224 891 303

Internet: www.svazspedice.cz

TÉMA: Pokuty neamerickým lodím v přístavech USA

1. Úvod

Americká vláda chce zavést sankce za vjezdy lodí postavených v Číně do přístavů. Opatření má podpořit domácí loďařství a potlačit námořní dominanci Říše středu – ale pravděpodobně zatíží zejména americké společnosti.

Plánované americké pokuty jsou čiré šílenství, není co zastírat. Pokud by pravidla skutečně vstoupila v platnost v plánované podobě, nebyli by žádní vítězové. Američtí vývozci zboží s poměrně nízkou hodnotou by byli novými pravidly nejvíce přímo postiženi: riskují, že na svém zboží jednoduše zůstanou sedět, protože dopravci by mohli stáhnout své lodě z velké části amerických přístavů. Pokud by se však američtí vývozci zmocnili cenného dopravního prostoru, stal by se tak drahým, že by to bylo doprovázeno ztrátou velkého podílu jejich marží. Nebylo by možné dosáhnout ani účelu regulace: americká loďařská základna nemůže být vybudována v tak krátkém čase, jak Bílý dům zjevně slibuje. Spíše by trvalo desítky let, než by se USA staly relevantním hráčem ve stavbě lodí. Majitelé lodí pravděpodobně začnou v budoucnu objednávat své novostavby v Japonsku a Jižní Koreji. Ale ani loděnice těchto dvou loďařských zemí by se nestaly vítězi amerických plánů: loděnice v Japonsku i Jižní Koreji jsou plně obsazeny na nadcházející roky a nemohou uspokojit předvídatelný nárůst poptávky.

2. Geopolitika v přístavní pánvi

"CMA CGM Osiris" je nenápadná kontejnerová loď. Do přístavu Los Angeles na západním pobřeží USA měla připlout 2. dubna ve 2 hodiny ráno z vietnamského kontejnerového přístavu Vũng Tàu. Francouzská kontejnerová přepravní společnost CMA CGM v současné době používá tuto loď spolu s dalšími 24 svými loděmi na své asijsko-severoamerické smyčce "Columbus JAX" (CJX) a bez nadsázky lze říci, že před 21. únorem bylo jen málo dobrých důvodů k zájmu o tuto loď.

V tento den však zveřejnil Úřad amerického obchodního zástupce, který je podřízen Bílému domu, návrhy opatření proti lodním společnostem, které vplouvají do amerických přístavů s loděmi pocházejícími z Číny. Předpisy měly vstoupit v platnost od začátku dubna ve formě dekretu amerického prezidenta Donalda Trumpa, protože vypršela fáze veřejného slyšení a

připomínkování. "CMA CGM Osiris" tak mohla být jednou z prvních lodí, které se nové nařízení dotkne. Podle plánů úřadu by dopravci museli v budoucnu zaplatit až 1,5 milionu amerických dolarů za vstup do přístavu za jednu ze svých lodí – v závislosti na tom, zda loď pochází od čínského operátora, byla postavena v Číně nebo zda si provozovatel objednal další nové lodě z čínských loděnic. Pokud by se předpisy staly zákonem, "CMA CGM Osiris" by byl účtován poplatek ve výši 3 milionů dolarů za zastávku v přístavu, protože loď byla postavena v Číně a CMA CGM má podíl flotily lodí postavených v Číně 41,2 procenta.

"CMA CGM Osiris" by také mohl svému provozovateli způsobit výrazně vyšší pokuty než většina z 1 177 kontejnerových lodí, které vplouvají do amerických přístavů, protože podle platformy Seaexplorer společnosti Kuehne + Nagel; 239 z nich pochází z čínských loděnic. Zatímco průměrná loď vjíždějící do amerických přístavů učiní až 3 naplutí v USA, "CMA CGM Osiris" dokončí 6 ze svých 18 zastávek v amerických kontejnerových přístavech během své 153denní rotace. První 4 jsou na východním pobřeží USA (New York, Norfolk, Savannah, Charleston). Poslední dvě se budou konat v přístavech Los Angeles a Oakland na západním pobřeží USA, než loď vyrazí na začátek a konec pětiměsíční zpáteční cesty, do Yantianu, 11. dubna. Lodní společnost CMA CGM v současné době naplouvá do USA s celkem 137 loděmi, z nichž 42 bylo postaveno v Číně.

Další rejdaři by také měli platit 3 miliony dolarů za návštěvu v přístavu, v závislosti na počtu jejich příjezdů. Podle analýz společnosti Drewry Shipping Consultants (Drewry) by se nařízení týkalo více než 80 procent kontejnerových lodí, které v roce 2024 připluly do amerických přístavů; u flotily tankerů se podíl pohybuje kolem dvou třetin. A vzhledem k tomuto nařízení asi 98 procent obsluhy projektových a palubních dopravců v amerických přístavech by bylo de facto ovlivněno ve skupině všech projektových a těžkých přepravních lodí. Opatření by mělo také významný dopad na běžné nákladní lodě: nové poplatky by byly splatné za 56 procent zastávek v přístavech. Podle Clarksons, poradenské společnosti specializující se na lodní dopravu, bylo v loňském roce zaznamenáno 36 595 zastávek obchodních lodí v amerických přístavech. Podle zmíněných návrhů by to vygenerovalo sankční poplatky ve výši až 52 miliard dolarů.

3. „Udělejme americké loděnice opět skvělými“

Pozadím plánovaných sankcí pro lodě s čínskou vazbou je cíl americké vlády učinit americké lodní stavitelství skvělým a zároveň potlačit čínskou námořní dominanci. Od roku 1999 zvýšila

Říše středu svůj podíl na světovém trhu stavby lodí z méně než 5 na více než 50 procent. U kontejnerových lodí je tento podíl těsně pod 70 procenty. To bylo možné díky masivním dotacím, levným půjčkám a cílené státní průmyslové politice. Naproti tomu v USA se stavba lodí téměř zastavila – s podílem na celosvětovém trhu 0,1 procenta. Nyní však chtějí USA opět stavět své vlastní lodě, hlavně proto, aby se postavily Číně z bezpečnostních a geopolitických důvodů. V současné době existují čtyři americké loděnice, ale stěží staví ve významné míře lodě spíše menších rozměrů. V současné době je v provozu pouze 30 kontejnerových lodí původem z USA; společně mají kapacitu slotů pouze přibližně 61 000 TEU.

4. A námořní flotilu také

Kromě sankčních poplatků budou plánované vývozní kvóty pravděpodobně obzvláště citlivé na plán revitalizace americké lodní dopravy, který vypracuje americký obchodní zástupce. Ty zřejmě stanoví, že určitá část amerického exportu bude muset být přepravována na lodích postavených americkými loděnicemi. Ani 30 aktivních kontejnerových lodí k tomu není vhodných kvůli nedostatečné kapacitě slotů, zejména proto, že v současné době se v mezinárodní dopravě stejně používá pouze 5 lodí; zbývajících 25 lodí operuje výhradně na domácím americkém trhu, kde má podíl 12,3 procenta.

Z deseti největších rejdařů měl Maersk nejvíce zastávek v přístavech s loděmi postavenými v Číně s 38 z celkových 214 příplutí (17,7 %) za měsíc, před ZIMem (37 ze 73; 50,7 %), CMA CGM (36 ze 139; 25,9 %) a Cosco (25 ze 72; 34,7 %).

Světová rada pro lodní dopravu (WSC), mezinárodní asociace přepravních společností přepravujících kontejnerové lodě, jejíž členské společnosti představují téměř 90 procent světového přepravovaného kontejnerového nákladu, ostře kritizuje sankce navrhované Americkou maloobchodní asociací. V oficiálním prohlášení WSC varuje před významnými negativními dopady na americkou ekonomiku, spotřebitele a globální dodavatelské řetězce. WSC tvrdí, že navrhovaná opatření by omezila přepravní kapacitu, výrazně zvýšila náklady na dovoz a vedla by tak k umělému nedostatku – aniž by zároveň významně podpořila americký lodářský průmysl.

5. Dopad na americké obchodníky

Vývozci by však podle WSC byli také masivně ovlivněni poplatky. Podle zájmové skupiny by byli obzvláště těžce zasaženi američtí zemědělci: Mnoho zemědělských vývozů z USA má pouze nízké ziskové marže a konkuruje podobným zemědělským produktům z jiných zemí. Podle Jima Suttera, šéfa americké Rady pro vývoz sóji, byl průmysl těmito plány zaskočen a zcela nepřipravený. Zemědělci, kteří jsou závislí na vývozu, v současné době nedostávají od provozovatelů lodí pro přepravu sypkého nákladu téměř žádné nabídky, pokud nejsou za extrémně vysoké ceny. Pokud se situace rychle nezmění, američtí zemědělci by mohli zůstat sedět na své úrodě. V kontejnerové přepravě je pravděpodobně zcela nevyhnutelné, že dopravci přenesou nové poplatky na své zákazníky. Drewry vypočítal, do jaké míry by se náklady na přepravu na 20 stop dlouhý standardní kontejner mohly zvýšit v důsledku sankčních poplatků. Podle poradenské společnosti by poplatky na amerických námořních trasách činily 2 až 3 miliony dolarů za cestu, v závislosti na velikosti lodi – což se rovná 222 až 500 dolarům za standardní kontejner (TEU).

"Tyto náklady by odpovídaly sedminásobku až šestnáctinásobku toho, co nesou lodní společnosti prostřednictvím nového zpoplatnění CO2 v evropském systému obchodování s emisemi," říká analytik společnosti Drewry Simon Heaney. "Regulace by znamenala obrovskou zátěž zejména pro americké společnosti a spotřebitele," říká odborník na průmysl Lars Jensen ze společnosti Vespucci Maritime. Maloobchodní ceny dováženého zboží by vzrostly a exportní zboží by ztratilo svou konkurenceschopnost na světových trzích, protože by se masivně zvýšily náklady na dopravu.

6. Účinky by byly pociťovány po celém světě

Antonella Teodoro, konzultantka britské poradenské a analytické firmy MDS Transmodal, očekává, že operátoři změní své plánování tras a sníží počet naplutí do USA na minimum. "To povede k masivnímu přetížení alternativních přístavních lokalit," říká Teodoro. "V konečném důsledku pocítí dopad na námořní dodavatelský řetězec po celém světě, pokud vstoupí v platnost předpisy o penalizačních poplatcích." Ve střednědobém horizontu dojde k přehodnocení ze strany dopravců u objednávek lodí, pokud nařízení zůstane v platnosti déle, řekl Teodoro. "Je pravděpodobné, že přepravní společnosti začnou objednávat novostavby v Jižní Koreji a Japonsku místo v Číně."

Mezitím Sören Toft doufá, že návrhy amerického obchodního experta nebudou implementovány a že "zvítězí vhléd", řekl generální ředitel MSC na průmyslové akci TPM 25.

A pokud přijdou, doufá, že se poplatky nebudou vztahovat i na objednané lodě. "Všichni máme lodě, které byly postaveny v Číně. Všichni máme čínské lodě na objednávkách. Udělejme alespoň pravidla orientovaná na budoucnost a netrestejme se za chyby, které jsme udělali v minulosti – protože jsme v té době nevěděli, že to jsou chyby."

7. Závěr

WSC také odmítá, že by účel plánované regulace byl vůbec dosažitelný. Například americký loděřský průmysl není v současné době schopen nabídnout alternativy k čínským loděnicím v krátkodobém horizontu. Simon Sundboell, zakladatel analytické firmy Eesea, to vidí stejně. "Je nemožné vybudovat průmysl přes noc." Především nestačí poskytnout loděnicím peníze. Co v USA obzvláště chybí, jsou námořní architekti a kvalifikovaní dělníci v loděnicích. Plánovaná regulace se navíc podle Sundboella opírá o tresty místo pobídek. "Tento přístup nebere v úvahu, že lodní doprava má movitá aktiva: pokud jsou marže na jednom trhu příliš nízké, lodě jednoduše půjdou jinam, a to by ještě více zvýšilo náklady pro americké dovozce a vývozce."

Konec V. čísla

Příjemné pokračování jara vám přeje Redakce SZ SSL