



ELEKTRONICKÝ

SPEDIČNÍ ZPRAVODAJ

VII/2025

SVAZ SPEDICE A LOGISTIKY ČESKÉ REPUBLIKY

Zapsaný spolek

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

Obsah:

Přístavy – plíživá vertikální integrace

Úvod	str. 2
Možné dopady nebývale rozsáhlé investice	str. 2
Vstup COSCO jako politický vliv čínské vlády	str. 3
Nové závislosti	str. 3
Ústřední svaz spedice a logistiky návrh ostře kritizuje	str. 4
EU by měla vyjasnit pravidla pro evropské přístavy	str. 4
Závěr	str. 6

info@svazspedice.cz

Sekretariát Svazu spedice a logistiky ČR, z.s.

1.pluku 8a, 18630 Praha 8 – Karlín

tlf. 224 891 303

Internet: www.svazspedice.cz

Téma: Rejdaři se nesmí stát strážci kontinentálních vstupů

1. Úvod

Kromě jiného hýbe poslední dobou světem námořní logistiky zpráva o možném prodeji podstatné části přístavních terminálů ve správě hong-kongské skupiny Hutchison konsorciu investorů s dominantním podílem rejdaře MSC. Dohoda s Hutchisonem má potenciál poškodit kontejnerovou dopravu – protože terminálové podíly dopravců v tomto rozsahu nemohou být a priori neutrálními investicemi.

2. Možné dopady nebývale rozsáhlé investice

Není ještě jasné, jak nakonec dohoda o koupi části majetku spravovaného skupinou Hutchison bude přesně vypadat, ale je jisté, že konsorcium vedené finančním investorem Blackrock a rejdařem MSC je připraveno uzavřít největší transakci v historii námořní dopravy ve výši 22,8 miliardy USD. Nyní zprávy médií uvádějí, že také čínský státní podnik Cosco jedná o vstupu do tohoto konsorcia. To však zatím nebylo potvrzeno.

Čínský námořní koncern Cosco podle amerického vydání „Bloomberg“ také jedná o možné účasti na mezinárodním konsorciu, které chce převzít globální přístavy od CK Hutchison (CKH). Konsorcium vede americká finanční skupina BlackRock a švýcarská lodní společnost MSC. Zapojení čínských investorů má být dle zprávy součástí vysokých jednání mezi čínskými a americkými vládními představiteli, která byla v květnu podrobně prozkoumána příslušnými úřady. Kritika z Číny a Panamy byla Švýcarskem navržena jako možnost.

Tento krok lze považovat za pokus reagovat na obavy čínské vlády, která prodej v posledních měsících opakovaně ostře kritizovala. Peking si vyhrazuje právo zrušit obchod 43 přístavních lokalit s terminály ve 23 zemích, které patří do lodního portfolia CK Hutchison prostřednictvím svých politických nástrojů.

Kritika k transakci v hodnotě přibližně 23 miliard USD, která zahrnuje podíly ve 43 přístavech a terminálech v 23 zemích, se objevila přibližně týden po oznámení dohody 4. března. Zejména

prodej dvou přístavů na vstupu a výstupu Panamského kanálu ze strany CKH vzbudil nesouhlas čínské vlády. Podle současných informací by měla společnost MSC převzít většinu přístavů, zatímco kontrola nad panamskými přístavy by měla přejít na Blackrock. Tato konstrukce by mohla být ústupkem vůči obavám Pekingu.

I v Panamě se plánovaná vlastnická struktura setkává s kritikou. Nedávno varoval Správa kanálu před příliš silnou koncentrací. To by mohlo ohrozit požadovanou neutralitu vodní cesty, uvedl Ricaurte Vásquez Morales, ředitel státní panamské správy.

3. Vstup COSCO jako politický vliv čínské vlády

Původně dohodnuté exkluzivní vyjednávací období 145 dnů mezi CKH a konsorciem potrvá až do konce července. Není jasné, zda a jak by se na tom změnil rozhovory ze strany Cosco. Také není jasné, zda MSC může převzít všechny lokality.

Pokud by se Cosco skutečně zapojilo, bylo by to v první řadě politické gesto – uznání čínské vlády, která už měsíce kriticky sleduje prodej zejména dvou přístavů Hutchison na vstupech a výstupech Panamského kanálu. Takový krok by byl méně motivován tržní logikou, než diplomatickým zohledněním a geopolitickými zájmy. Nicméně i v jeho současné podobě by se obchod stal milníkem. Mohl by vést k tomu, že MSC – již největší dopravce na světě podle kapacity slotů – by se stal také předním provozovatelem terminálů.

MSC by se tak stal největším provozovatelem terminálů na světě, přičemž vedle švýcarského rejdaře by byl s Cosco a Maersk třemi z pěti největších provozovatelů terminálů na světě také v globální top čtyřce kontejnerových rejdařů.

4. Nové závislosti vyplývají z rozšiřování terminálů

Podle Drewry by MSC tímto způsobem ve čtyřech letech zdvojnásobilo svou kapacitu terminálů se čtyřmi akvizicemi – Bolloré Africa Logistics, HHLA, Wilson Sons, Hutchison – na brutto 196 milionů TEU. Tím by jeden účastník trhu dosáhl dosud nedostižné vertikální integrace. Pokud by se navíc podílelo i Cosco, rozšířil by druhý dominantní hráč svou globální přítomnost v oblasti terminálů. Obě tato fakta naznačují strukturální posun: od konkurence díky rozmanitosti – směrem ke strategické kontrole díky velikosti.

Terminálové podíly už dávno nejsou neutrálními investicemi. Rozhodují o přístupu, frekvenci, přidělování zdrojů – a tím o konkurenceschopnosti celých dodavatelských řetězců. Kdo kontroluje překladiště, kontroluje také hrací pole. Pro menší účastníky trhu nebo alternativní poskytovatele to může znamenat méně možností, více závislosti, vyšší překážky vstupu – nikoli skrze pravidla, ale skrze struktury. Dosud se kartelové úřady v kontejnerové námořní dopravě soustředily především na trhy na otevřeném moři – tedy na aliance, dohody, výjimky. Avšak přístup k infrastruktuře zásadně mění pravidla hry. Skutečný úzké hrdlo nevzniká na moři, ale na molu. A právě tam se rozhoduje, kdo za jakých podmínek může obchodovat.

Paralela k digitálnímu světu je ohromující: podobně jako několik technologických gigantů, které ovlivňují trhy kontrolou základních platforem, by mohlo pět desítek lodních společností se svým vlastnictvím terminálů hrát roli strážců gateways na námořních trzích. To by se neprojevilo zjevnou diskriminací, ale strukturální nadřazeností, kterou úřady dosud nedostatečně zohledňují. Ochránci soutěže se tedy musí přeorientovat a reagovat na to, jaké účinky by mohla mít koncentrace v námořní dopravě v budoucnu. Již se nejedná pouze o tržní podíly, ale o strukturální závislosti; nejedná se pouze o ceny, ale o přístupy. Obchod Hutchison je tak nejen testovacím případem otevřenosti světového obchodu – ale i schopnosti protimonopolního práva adekvátně reagovat na měnící se realitu v námořní kontejnerové dopravě.

5. EU by měla vyjasnit pravidla pro přístavy

FEPOR Federace evropských soukromých přístavních společností a terminálů požaduje možnosti spolupráce také pro operátory terminálů a přístavů.

Pravidla EU o hospodářské soutěži a státní pomoci zůstávají sporným tématem mezi rejdaři a provozovateli lodí na jedné straně a provozovateli přístavů a terminálů, speditéry a logistickými firmami na straně druhé. Rejdaři by díky výjimkám z pravidel o dohodách a spolupráci, stejně jako díky výhodným daňovým modelům, zejména zdanění podle tonáže, získali konkurenční výhody oproti aktérům na pevninské straně, varuje Gunther Bonz, prezident FEPOR, evropského sdružení soukromých provozovatelů přístavů a terminálů. Poskytovatelé si v rámci sdružení stěžují, že jim stále více konkurují vertikálně integrované rejdařské korporace v oblasti přístavních a logistických služeb nebo v pozemní dopravě.

FEPOR tlačila na Evropskou komisi dva roky, aby v této záležitosti aktivně zasáhla. Na konci roku 2024 se Komise rozhodla ohledně pravidel pro zdanění podle tonáže - například v Řecku

- která vyjasňují, na jaké vedlejší činnosti v oblasti námořní dopravy lze aplikovat zdanění podle tonáže.

V době, kdy Evropané bojují o svou globální konkurenceschopnost, by mělo být také přístavním operátorům dovoleno posilovat se vzájemnou spoluprací, požadoval pan Bonz v před hlavním zasedáním FEPORT, které se konalo 20. června v Neapoli. Dosud však například spolupráce při řízení kapacity v přístavech - jako je například využívání parkovacích ploch nebo bunkrovacích kapacit pro alternativní paliva - není podle práva EU skutečně povolena. Také by mělo být jasně stanoveno, jakou státní podporu mohou přístavy dostávat. I když existuje řada horizontálních předpisů pro budování „zelené“ ekonomiky, není jasné, které aktivity aktérů přístavu mohou být za jakých podmínek podporovány. Totéž platí pro dotace nebo odškodnění za plochy, které pronajímají provozovatelé terminálů pro vojenské účely. Bonz si přeje jasná vyjádření od Evropské komise v očekávané evropské strategii pro přístavy na konci roku a právní rámec pro státní podporu v námořním sektoru, který zajistí jasnost a rovné zacházení.

Z Komise v současné době nejsou žádné signály, že bychom brzy mohli očekávat reformu směrnic o státní podpoře pro námořní dopravu, které byly přijaty v roce 2004. FEPORT to přesto považuje za úspěch, že Komise na konci roku 2024 donutila Řecko a Itálii změnit svá pravidla o tonážních daních a omezit jejich uplatnění na "nové činnosti", jako je používání remorkérů a bagrů nebo nakládání a vykládání kontejnerových lodí.

Řecko musí do 18 měsíců přizpůsobit svá pravidla. Podle FEPORTu Komise mimo jiné nařídila, že pomocné služby mohou tvořit maximálně 49 procent příjmu podléhajícího tonážnímu zdanění a že pozemní přeprava kontejnerů není způsobilá pro výhody. Také Itálie nesmí zvýhodňovat manipulaci s kontejnery v přístavu pro externí zákazníky pomocí tonážní daně a musí omezit podíl příjmů z pomocných služeb na méně než 50 procent.

V případě Řecka žalovala FEPORT Komisi u Evropského soudu pro nečinnost, protože neprosadila změny řeckého zdanění tonáže, které požadovala již v roce 2015. Řízení bylo na konci dubna zastaveno. FEPORT považuje za uznání svých snah o „férovou soutěž mezi nezávislými a vertikálně integrovanými provozovateli terminálů“, že Komise musí zaplatit polovinu soudních nákladů sdružení. „Je důležité, aby Evropská komise svou roli strážce smluv vykonávala s potřebnou péčí pro všechny sektory, protože to je zásadní pro bezproblémové fungování vnitřního trhu,“ říká Bonz.

6. Závěr

Takže zatímco evropské přístavní podniky se budou i nadále přít o to, jaká forma pomoci je ještě povolena a která již ne, rejdaři si je postupně koupí všechny...

Konec VII. čísla

Příjemné pokračování léta vám přeje Redakce SZ SSL