



ELEKTRONICKÝ SPEDIČNÍ ZPRAVODAJ

II/2026

SVAZ SPEDICE A LOGISTIKY ČESKÉ REPUBLIKY

Zapsaný spolek

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

Obsah:

EU reaguje na změny v politicko-obchodním uspořádání světa

Úvod	str. 2
Kupujte evropské	str. 2
Odklon od starých jistot	str. 3
Více flexibilních koncesí	str. 4
Priority pro lodě „Made in Europe“	str. 4
Závěr	str. 5

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: EU Přechází do obranného režimu v infrastruktuře

1. Úvod

Hlavní ekonomické mocnosti, USA a Čína, jsou politicky i ekonomicky vůči Evropanům stále agresivnější. Důsledky jsou patrné také v návrhu přístavní strategie EU.

Ponurá geopolitická situace se odráží v návrzích přístavní strategie EU a strategie rozvoje námořního průmyslu: Komise EU otevřeně vyzývá členské státy, aby přijaly přísnější pravidla pro investory z třetích zemí, kteří chtějí koupit nebo kontrolovat námořní infrastrukturu. To platí především pro strategickou infrastrukturu, vybavení a související logistické operace, které lze také vojensky využít. Členské státy by však měly také naléhavě snížit rizika, která již existují kvůli zahraniční kontrole přístavní infrastruktury. Komise jde poměrně daleko ve svém doporučení vytvořit v národním právu možnosti dočasného obnovení veřejné kontroly nad zařízeními v nouzi a zajištění přístupu.

2. "Kupujte evropské (produkty)" jako program

Tvrdší tón v námořních strategických dokumentech je podobný jako u jiných současných iniciativ EU. S revidovaným zákonem o kybernetické bezpečnosti chce Komise umožnit vyloučení poskytovatelů komunikačních technologií klasifikovaných jako bezpečnostní rizika z účasti na kritické infrastruktuře. Něco takového vzbuzuje zájem: Evropská asociace dodavatelů železniční techniky UNIFE okamžitě požadovala, aby někteří zahraniční IT poskytovatelé byli od železniční infrastruktury vyčleněni.

Asociace by ráda viděla mnohem rozsáhlejší regulace, které zajistí, že v železničním sektoru bude využívána pouze technologie "Vyrobeno v EU". V revidované směrnici o veřejných zakázkách, na kterou je na jaře oznámen návrh Komise, by rád viděl zakotvenou "politiku nákupu evropských zakázek". Vzhledem k agresivnímu ekonomickému kurzu USA a Číny v EU už takovou strategii nešíří pouze Francie. V Bruselu hraje zejména roli v diskusi o společném nákupu zbraní a vojenské techniky. Automobilový průmysl však také zvažuje uznání "zelené oceli" vyráběné v Evropě jako příspěvku k dodržování limitů CO₂. Jak daleko EU zajde, zatím není předvídatelné. Otázka se jistě objeví a bude projednávána na zvláštním summitu hlav států a vlád 12. února.

Silná preference pro "Vyrobeno v EU" však přináší také rizika: Odvětví s komplikovanými dodavatelskými řetězci mohou být výrazně omezena ve výběru materiálů a ceny mohou být

zvyšovány. Navíc technologicky vyspělé a možná dotované společnosti z třetích zemí, jako je Čína, by mohly obejít pravidla tím, že budou vyrábět v EU. Pak by EU alespoň získala pracovní místa a daňové příjmy, ale zisky a kontrola nad technologií by zůstaly ve třetích zemích.

3. Odklon od starých jistot

"Kupujte evropské", překážky investic a rostoucí zavádění ochranných cel znamenají odklon od toho, co Evropané považovali za dobré a správné v obchodní politice po desetiletí. EU se však cítí pod útokem hlavních ekonomických mocností – ekonomicky i politicky – a pravděpodobně nemá jinou možnost než přejít do obranného režimu proti nim. Ochrana státu může být důležitá pro jednotlivá odvětví, ale globální obchod pravděpodobně utrpí rostoucí politizací a firmám bude obtížnější plánovat. Logistický průmysl musí reagovat na geopolitické hrozby. Jedním ze způsobů je posílit evropské dodavatelské řetězce.

V případě převzetí v námořním dodavatelském řetězci má Komise EU v úmyslu věnovat větší pozornost dopadu vertikální integrace velkých logistických skupin na konkurenci na sousedních trzích. Tendence linkových lodních společností aktivně se zapojovat například do provozu terminálů nebo vnitrozemské dopravy stále více mění přístavní průmysl, uvádí návrh přístavní strategie, který měl být předložen 18. února. Komise oznámila, že přizpůsobí své pokyny pro vyšetřování fúzí na vývoj v tomto roce, s argumentem, že vertikální integrace by mohla znevýhodnit konkurenty.

Tváří v tvář globální konkurenci se evropské lodní společnosti pravděpodobně mohou i nadále spoléhat na podporu ve formě ústupků, jako jsou daně z tonáže. To je uvedeno v návrhu strategie pro námořní průmysl, která má být předložena společně s přístavní strategií. Komise v něm uvádí, že hodlá nadále spoléhat na pokyny pro státní pomoc k vytváření pobídek k plavbě pod evropskými vlajkami. Současně chce Komise podrobněji zkoumat možné nevýhody pro společnosti EU kvůli přístavním poplatkům nebo daním ve třetích zemích.

Podle Přístavní strategie má být obecné nařízení EU o skupinových výjimkách pro státní pomoc letos revidováno. Komise chce umožnit zejména menším přístavům získat více dotací na digitalizaci, ochranu proti sabotáži a kybernetickým útokům nebo na podporu vojenské mobility bez auditu EU.

4. Cílem je více flexibilních koncesí

Příští rok se změní pravidla EU pro přidělování koncesí a pronájem pozemků. Komise by si přála větší flexibilitu než dříve, aby developéři přístavů mohli rychleji reagovat na nové výzvy a noví účastníci trhu měli lepší příležitosti. Komise navrhuje přísnější přístup k investicím třetích zemí do kritické přístavní infrastruktury. Vyzývá členské státy, aby zavedly přísnější pravidla pro vlastnictví a kontrolu důležité infrastruktury nad rámec stávajícího investičního prověřování. "Bez prodlení" musí být v národním právu zakotveny i možnosti pro obnovení veřejné kontroly nad infrastrukturou a vybavením, pokud to bude nutné. Komise sama má v úmyslu vypracovat jednotná kritéria EU pro hodnocení rizik provozovatelů přístavů a terminálů, poskytovatelů přístavních služeb, provozovatelů, energetických společností působících v přístavech a zaměstnanců všech těchto společností. Členské státy by také již neměly umožňovat aktérům třetích zemí účast ve výběrových řízeních a udělování koncesí, pokud jejich domovské země odrazují společnosti EU od jejich přístavních trhů.

Ve strategii pro námořní průmysl Komise také vyzývá členské státy, aby si vyhradily příjmy získané lodní dopravou z obchodování s emisemi CO₂ na investice do dekarbonizace tohoto sektoru. Obchodování s emisemi je nejdůležitějším zdrojem financování a příjmy z lodní dopravy by mohly v roce 2030 dosáhnout 10 miliard eur ročně.

5. Priority pro lodě "Vyrobeno v EU"

Ochrana klimatu v námořním průmyslu má být dále podporována prostředky z rozpočtu EU nebo Evropské investiční banky. Pokud EU sama podporuje nákup lodí soukromými společnostmi, například z plánovaného nového Fondu konkurenceschopnosti, Komise upřednostňuje ty společnosti, které kupují lodě postavené v Evropě.

6. Závěr

Od nástupu nové americké administrativy uplynulo přibližně 12 měsíců, které se již zapsaly do historie jako bezprecedentní období změny v geopolitickém uspořádání světa, ve vytváření nové politické moci a zastrasování. Velkou výzvou jsou však také pokusy o ekonomickou nadvládu spojenou s ochranou vlastního trhu USA v zájmu posílení pozice vůči stále rostoucímu rivalovi na druhé straně Tichého oceánu. Globalizaci světového obchodu, tedy obchodu bez hranic nyní hrozí rychlý konec, odstředivé tendence známé jako nearshoring zatím brzdí re-shoring a rozvoj mezinárodní spolupráce jak pod kuratelou Číny (JV Asie, Afrika),

ale též z iniciativy Evropské unie cestou obchodních (bezcelních dohod) s jinými obchodně-celními bloky a zeměmi (Mercosur, Indie), USA natruc.

Přesto tudy cesta nevede, jak už se přesvědčili n 19. století „naturščiky“ v Rusku, kde mj. si jistý A.P.čechov sám šil boty z přírodního materiálu. Jeho paty musely určitě hodně bolet...

Konec II. čísla

Příjemné pokračování předjaří vám přeje Redakce SZ SSL