

# SSL EXPRES

## 07.04.2026

ZE SVĚTA SPEDICE A LOGISTIKY

[www.svazspedice.cz](http://www.svazspedice.cz)



### SSL Express 07-04-2026 Kamionová doprava v Saúdské Arábii reportáž (Eurotransport)

Hodiny jedu po dálnici číslo 15 z Rijádu k jordánským hranicím, nekonečnou silnicí vedoucí částí Saúdské Arábie známou jako Prázdná čtvrť. Nic tu neroste a nikdo tu nežije. Silnice je široká asfaltová, naštěstí v dobrém stavu. Občas se objeví značka varující před přecházením velbloudů. Vzduch se chvěje horkem. Nedaleko Tabuku zastavuji na odpočívadle. Pár řidičů sedí ve stínu svých kamionů a popíjí čaj. Jsou syrského původu a dost podezřívaví, ale když si jejich kamiony vyfotím a projeví zájem, jsem pozván, abych se k nim přidal na šálek čaje. Komunikace je trochu obtížná, protože nikdo z nich neumí anglicky. S gesty a pomocí Google Translate je to stále docela zajímavé.

Cestují se stroji určenými pro gigantický projekt Neom na pobřeží Rudého moře. Plánuje se tam zbrusu nové město, které má být 500 metrů vysoké, 200 metrů široké a 170 kilometrů dlouhé. Řidiči se však nezabývají otázkou, zda je to realistický plán. Stále je to poušť: téměř nic tu neroste a nežijí tu téměř žádná zvířata ani lidé. V létě může teplota dosáhnout až 50 stupňů Celsia. Dozvídám se, že zde, v tomto nehostinném světě, se pracuje i na lyžařském středisku. Vysoko v pohoří Tarawat, kde téměř nikdy nesněží, se staví hotely a vznikají sjezdovky a plánuje se obrovská nádrž pro bruslařské soutěže. Vznikne tak 34 kilometrů sjezdovek. V roce 2028 se zde mají konat Asijské zimní hry.

### SSL Express 07-04-2026 BRS odhaluje rozsah výzvy, před kterou stojí Trumpovy námořní ambice

Spojené státy drží méně než 1 % podílu na světovém trhu výroby obchodních lodí a v přísném hodnocení konkurenceschopnosti lodního průmyslu podle deseti kritérií se řadí na stejnou úroveň jako Vietnam – jde o mrazivý verdikt makléřské společnosti BRS Group, který odhaluje obrovskou strukturální propast mezi námořními ambicemi Washingtonu a průmyslovou realitou. Ve své výroční zprávě o námořních trzích, která byla zveřejněna minulý týden, společnost BRS vyhodnotila sedm hlavních zemí a regionů zabývajících se stavbou lodí podle kritérií, jako jsou pracovní síla, kapitál, dodavatelské řetězce, konstrukční kapacity, cenová politika a schopnost absorbovat ztráty. Čína jednoznačně vede s téměř dokonalým skóre 96

bodů ze 100, následuje Jižní Korea s 90 body, Japonsko s 80 body a Evropa s 76 body. Indie získala 56 bodů. USA a Vietnam dosáhly shodně pouze 46 bodů.

Tato čísla odrážejí strukturální realitu, kterou nelze rychle překonat pouhou politickou vůlí. Ceny nových lodí v USA jsou podle společnosti BRS v současné době třikrát až pětikrát vyšší než ceny, kterých lze dosáhnout v Číně, Koreji, Japonsku nebo dokonce v Evropě. Když se makléři obrací na americké loděnice s žádostí o cenové nabídky, běžně zjišťují, že nejsou k dispozici žádné hotové projekty, přičemž nabídky podléhají inflačním indexům a potvrzení dodavatelů vybavení a termíny dodání se protáhnou o několik let po podpisu smlouvy. Problém s pracovní silou je obzvláště akutní. Zpřísnění imigrační politiky v USA omezuje přístup k hojně a levnější pracovní síle, která je základem konkurenceschopného lodního stavitelství, zatímco vybudování kvalifikované domácí základny subdodavatelů, konstruktérů a inženýrů prakticky od nuly se podle odhadů, vycházejících z vývoje v Japonsku, Koreji a Číně, bude trvat deset až dvacet let. Velké asijské loděnice zaměstnávají stovky inženýrů. Americké loděnice nemají k dispozici odpovídající počet pracovníků.

Situaci ještě zhoršuje nedostatek dodavatelského řetězce. Krátký domácí dodavatelský řetězec je nezbytný pro kontrolu nákladů, kvalitu a spolehlivost dodávek – a jeho vybudování zcela závisí na dlouhodobém a diverzifikovaném objemu stavby lodí v průběhu mnoha let. Jde o skutečný problém typu „co bylo dřív, slepice nebo vejce“.

Společnost BRS poukazuje také na Jonesův zákon, stoletou legislativu, která vyžaduje, aby plavidla přepravující zboží mezi americkými přístavy byla postavena, vlastněna, plavila se pod americkou vlajkou a měla americkou posádku. „Jonesův zákon omezil konkurenci v americké námořní dopravě,“ poznamenává makléř a cituje republikánského kongresmana Toma McClintocka: „Obohacuje velmi úzkou skupinu se zvláštními zájmy na úkor všech spotřebitelů v Americe.“ Přestože byl tento zákon koncipován s cílem chránit a podporovat domácí průmysl, nepřinesl ani významného amerického majitele lodí, ani významného amerického stavitele lodí. Makléř opatrně poznamenává, že Čína nenese žádnou odpovědnost za úpadek USA, a je skeptický ohledně toho, zda by nyní pozastavené přístavní poplatky amerického obchodního zástupce na lodě postavené v Číně dosáhly svých deklarovaných cílů. USA, jak poznamenává, „se již dávno proměnily z průmyslové země v zemi založenou na službách.“ BRS však americké vyhlídky zcela nezavrhuje. Strategie národní bezpečnosti Trumpovy administrativy se výslovně zaměřuje na reindustrializaci a suverenitu dodavatelských řetězců a makléřská společnost zde vidí přímou souvislost s kampaní Washingtonu, jejímž cílem je přesunout výrobu pokročilých polovodičů z Tchaj-wanu zpět do USA. Stejný ekonomický tlak, jaký byl vyvinut na korejské a japonské loděnice – které jsou obě silně závislé na přístupu na americký trh –, by mohl urychlit přenos domácích kapacit způsobem, který by převážil nad běžnými ekonomickými principy. BRS také poukazuje na dlouhodobý potenciál robotiky a umělé inteligence jako potenciální náhrady pracovní síly. Otázku financování případného oživení lodního průmyslu částečně řeší dlouho očekávaný Akční plán pro námořní dopravu Trumpovy administrativy, který byl zveřejněn v únoru. Tento 36stránkový dokument stanovil strategii založenou na čtyřech pilířích, zahrnující obnovu kapacit, reformu vzdělávání, ochranu průmyslové základny a národní bezpečnost. Nejvýraznějším návrhem financování byl univerzální poplatek za všechny lodě zahraniční výroby, které připlouvají do amerických přístavů, vypočítaný na základě hmotnosti dovezeného nákladu. Modelovaný rozsah se pohyboval od 0,01 do 0,25 USD za kilogram – scénář s poplatkem jeden cent za kilogram by za deset let vynesl zhruba 66 miliard USD, přičemž horní hranice se blíží 1,5 bilionu USD.

