



ELEKTRONICKÝ SPEDIČNÍ ZPRAVODAJ

V/2026

SVAZ SPEDICE A LOGISTIKY ČESKÉ REPUBLIKY

Zapsaný spolek

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

Obsah:

Udržitelnost

Úvod	str. 2
Čína utahuje šrouby v mezinárodním obchodu	str. 2
Historie regulace	str. 3
OEM kontroluje stav věcí	str. 3
Dopad na výrobu a obchod	str. 4
Důsledky pro dopravu a logistiku	str. 5
Závěr	str. 6

info@svazspedice.cz

Sekretariát Svazu spedice a logistiky ČR, z.s.

1.pluku 8a, 18600 Praha 8 – Karlín

tlf. 224 891 303

Internet: www.svazspedice.cz

TÉMA: Čína zasahuje

Téma: Čína zasahuje

1. Úvod

Vláda v Pekingu vydala nová pravidla pro bezpečnost průmyslu a dodavatelských řetězců. Pro manažery dodavatelských řetězců a rozhodovatele v logistice s vazbami na tuto zemi se nyní nabízí otázka, jaké praktické důsledky z nového rámce vyplývají pro jejich činnosti.

2. Čína utahuje šrouby v mezinárodním obchodu

Na rozdíl od USA se Říše středu nespolehá na všeobecné cla, ale na nová pravidla, aby prosadila své vlastní zájmy. Pro evropské producenty a logistické společnosti jsou však koncem března vydaná pravidla o průmyslové a dodavatelské bezpečnosti a od začátku května platná reforma čínského námořního obchodního práva neméně problematická. I Čína tím totiž reguluje přístup na svůj vlastní trh a podkopává mezinárodní právo. Pro evropskou ekonomiku to přináší problémy. Už tak složité snižování rizik vlastních dodavatelských řetězců se stává ještě obtížnější. Právní a tím administrativní zátěž narůstá. A podniky se v boji dvou předních hospodářských mocností dostávají stále více mezi fronty. Přesto se EU nesmí nechat znejistit. Musí trvat na nařízeních, jako je Zákon o kritických surovinách, který si klade za cíl větší nezávislost – i na Číně. Protože na rovnocenné úrovni může jednat jen ten, kdo je silný. Jedinou alternativou je využívání mezinárodních dohod. Jejich posílení je proto druhý perspektivní přístup.

Byl to tichý proces, na který zatím přišla jen slabá reakce. Čínská Státní rada zveřejnila 31. března tohoto roku "Ustanovení Státní rady o průmyslové a dodavatelské bezpečnosti". Osmnáct článků nařízení tvoří rámec pro státem koordinovanou politiku dodavatelských řetězců. Tyto hodnoty nyní mohly pocítit i evropské firmy, které vyrábějí v Číně nebo tam nakupují zboží. Tímto nařízením čínská vláda představuje rámec, který explicitně zachází s ohledem na bezpečnost a stabilitu průmyslových a dodavatelských řetězců a slouží k prevenci "rizik pro průmyslové a dodavatelské řetězce". Právní základy nařízení zahrnují zákon o národní bezpečnosti, zákon o zahraničních vztazích, zákon o zahraničních sankcích a zákon o zahraničním obchodu. Nejprve mají úřady sestavit seznam klíčových průmyslových sektorů. Cílem je zajistit stabilní a nepřetržitý provoz v těchto segmentech.

3. Historie regulace

Není to první čínský soubor předpisů, který má vliv na globální síť tvorby hodnoty. Evropská obchodní komora zveřejnila v polovině dubna zprávu „Exporting Control: China’s New Strategic Toolkit“, v níž je podrobně vysvětleno, jak se čínský režim kontrol exportu vyvinul v mocný nástroj pro řízení světové dostupnosti strategických komodit. Ačkoli jsou kontroly exportu nezbytné k zabránění šíření zbraní, omezení se podle zprávy čím dál častěji mění na strategická obchodní opatření. Pro mnohé německé firmy tím roste nejistota v podnikání s Čínou. Protože podle předpisů může mít požadované de-risking a změna dodavatelů, auditů nebo kontroly sociálních a environmentálních standardů v západních zemích někdy negativní dopad. Němečtí výrobci budou muset v budoucnu lépe zdůvodnit, proč snižují nebo nahrazují zdroje v Číně. Kritické to může být, pokud přechod nemá čistě obchodní důvody, ale lze jej interpretovat jako reakci na sankce, kontroly exportu, lidskoprávní předpisy nebo politický tlak z Evropy/USA.

4. OEM kontrolují stav věcí

Pro automobilový průmysl je Čína jak trhem prodeje, tak místem výroby a nákupu. Společnosti jako Mercedes-Benz a Volkswagen proto musí mít regulační rámec vždy pečlivě pod dohledem. „Aktuálně zkoumáme možné dopady nového nařízení na naši obchodní činnost. V tuto chvíli však není možné učinit konečné závěry o konkrétních dopadech,“ sdělila mluvčí společnosti Mercedes-Benz. „Ze své hluboké přesvědčení podporujeme otevřené trhy a spravedlivý obchod založený na pravidlech, protože protekcionismus nakonec škodí celosvětovým dodavatelským sítím, budovaným desítky let, a celému propojenému průmyslu.“ Volkswagen se vyjadřuje podobně. Na základě aktuálně dostupných informací je ještě příliš brzy na konkrétní a podrobné hodnocení efektů, uvedl mluvčí koncernu.

Je však zcela zřejmé, že Čína buduje monitorovací a včasné varovné systémy, aby odhalila hrozby vlastní průmyslové a dodavatelské bezpečnosti. Úřady mají hodnotit stabilitu dodavatelských kanálů, identifikovat hrozby a včas zveřejňovat varování. Podniky v Číně, sdružení nebo komory mohou hlásit situace, které ohrožují bezpečnost dodavatelského řetězce. Pokud k tomu dojde v ještě neidentifikovaných klíčových oblastech a bude to ovlivňovat hospodářskou stabilitu nebo národní bezpečnost, mohou státní rada nebo autorizované orgány rozhodnout o přijetí mimořádných opatření. Patří k nim například využití rezerv nebo předepsaná organizace výroby, dopravy a zásobování. Zasažené organizace a

jednotlivci mají spolupracovat. Opatření mají být ukončena, jakmile se situace uklidní. Nadto jsou podniky vyzývány, aby zlepšily své systémy řízení rizik, tak aby byly klíčové technologie a příslušné informační systémy a data „bezpečné a kontrolovatelné“.

Zvláště citlivé jsou články 14 a 15: Umožňují šetření v případě diskriminačních omezení ze strany států nebo regionů a také mezinárodních organizací – a výslovně také proti zahraničním společnostem a jednotlivcům, pokud tyto pozastaví běžné transakce nebo znevýhodní čínské aktéry. Orgány pak mohou uložit protiopatření. Mohou to být omezení dovozu a vývozu, omezení v oblasti mezinárodních služeb, omezení transakcí a spolupráce až po opatření související s cestováním, pobytem a prací nebo speciální poplatky. Nařízení dále uvádí jako možné opatření omezení při získávání dat nebo osobních informací ze zahraničí nebo při jejich poskytování do zahraničí. Digitální infrastruktura dodavatelského řetězce, zahrnující i platformy, přes které se vyměňují data, se tak dostává do popředí jako bezpečnostní a compliance téma. Německý spolkový svaz velkoobchodu, zahraničního obchodu a služeb (BGA) považuje předpisy za další krok ke zvýšené státní kontrole a bezpečnostnímu zatížení dodavatelských řetězců. „Ekonomická očekávání zůstávají, ale jsou čím dál více překryta geopolitickými zájmy,“ komentuje Alexander Hoeckle, vedoucí oddělení zahraničního obchodu a cel BGA. Pro německé exportní společnosti se „napětí výrazně zvyšuje“.

5. Dopad na výrobu a obchod

Průmyslové společnosti, jako jsou výrobci automobilů, spotřebního zboží nebo elektroniky, jsou často dvojitě exponované, protože mají na jedné straně tržní a výrobní zájmy v Číně a na druhé straně odebírají komponenty a polotovary od dodavatelů z této země. Pro Hoeckleho je „dilema de-riskingu“ obzvláště problematické. Společnosti by měly implementovat evropské předpisy, například vývozní kontroly nebo sankce, a snižovat rizika. Zároveň však právě tyto úpravy mohou být z čínské strany nyní považovány za bezpečnostně relevantní nebo diskriminační a „potrestány protiopatřeními“.

Někteří odborníci interpretují čínskou regulaci dodavatelských řetězců jako „ztíženou reakci na zákon EU o kritických surovinách“. Logika zajištění je pochopitelná, „jenže Čína opět udělá o krok víc,“ říká Christian Kille, profesor logistiky na Technické vysoké škole Würzburg-Schweinfurt. Odkazuje na to, že země „může výrazně přitlačit šrouby, také díky své mocenské pozici v dodavatelských řetězcích“. Kille vidí nebezpečí, že společnosti s joint ventures nebo pobočkami v Číně, jejichž domovské země uvalují sankce, se v podstatě „stanou kolektivně

odpovědné v okamžiku, kdy se dostanou do potíží“. Podle jeho názoru bylo pravidlo nastaveno jako politický meč, který umožňuje reakce vůči EU nebo USA. To, že nařízení výslovně navazuje na existující čínské zákony, jako je Zákon o protizahraničních sankcích, a popisuje možnost vyšetřování a opatření, zapadá do tohoto interpretačního rámce.

6. Důsledky pro dopravu, logistiku a SCM

Dopravní a logistické společnosti, které přesouvají zboží z Číny do Evropy nebo řídí dodavatelské řetězce, jsou také vystaveny novým rizikům. Nejsou pouze poskytovateli dopravních služeb, ale navíc držiteli dat, správci sítí a často také poskytovateli celních, skladových a řízení věží služeb. Relevantní v tomto kontextu je, jaká data o dodavatelských řetězcích shromažďují a předávají, zda aktivně spolupracují na přesunech míst a zda z důvodů souladu vylučují čínské zákazníky, dodavatele nebo provozovny. Odborníci očekávají, že do popředí se dostanou zejména společnosti, které působí v citlivých odvětvích, jako je automobilový průmysl, baterie, polovodiče, vzácné zeminy nebo zboží dvojího použití. Podle Jense Eskelunda, prezidenta Evropské obchodní komory v Číně, ohrožuje rozšiřující se režim kontrol vývozu důvěru v zemi jako bezpečný zdroj kritického zboží. „Cílené a přesné provádění kontrol vývozu, které brání obchodu se zbožím dvojího použití pro vojenské účely a zároveň zajišťuje, že legitimní civilní obchod není narušen, by vedlo k výhodnějším výsledkům pro obě strany,“ komentuje Eskelund.

Záležitosti týkající se dopravy a zásobování mohou být v budoucnu v krizových situacích výslovně součástí státních opatření. Kille z toho vyvozuje, že logistické společnosti by mohly být „nuceny nejen poskytovat údaje o zásilkách, ale také v případě nouze realizovat přepravy, pokud jsou aktivní v Číně“. I když se to může považovat za nouzové zajištění, je to pro mezinárodně aktivní dopravní a logistické poskytovatele služeb relevantní pro hodnocení rizik a tvorbu smluv. Kille neočekává krátkodobě žádný bezprostřední provozní rozpad, spíše juridické a smluvní dopracování. „Nejpravděpodobněji se zatím nic nestane, kromě toho, že firmy budou aktualizovat své smlouvy. Pravděpodobně se bude čekat,“ zní jeho odhad. Závislost na Číně jako zákazníkovi povede k tomu, že se mnoho firem podvolí. Možné je také, že německý zákon o péči v dodavatelských řetězcích bude kolidovat s novým nařízením. Pro manažery dodavatelských řetězců a rozhodovatele v logistice to znamená, že „dodržování pravidel vůči Číně“ se nemá řešit jen jako otázka cel nebo sankcí, ale jako souhra smluvních dokumentů, datové architektury, řízení dodavatelů a operační odolnosti. Základně podle

Killeho směřuje vztah mezi Čínou a Evropou spíše k „mocenské politice než vyjednávací politice“, což vede k větším napětím. Pokud se trend posledních pěti let bude pokračovat, vidí „temně pro obchod s Čínou“. Zda se volné obchodní dohody vyplatí pro bohaté a pro EU, se zatím nedá posoudit.

7. Závěr

To, že Čína chce posílit svůj vliv na globální dodavatelské řetězce, se projevuje také v reformě námořního obchodního práva, tzv. Maritimního kodexu Čínské lidové republiky.

Od 1. května platí pro přepravní společnosti, nájemce, odesílatele a speditéry nové podmínky odpovědnosti v obchodování s Čínou; všechny přepravy z a do čínských přístavů podléhají nyní čínskému právu. Západní dopravci a logistické společnosti situaci v současnosti sledují a zkoumají, zda a do jaké míry je třeba upravit stávající obchodní podmínky. Na politické úrovni BGA požaduje pokrok v diverzifikaci prostřednictvím obchodních dohod a jednotnou evropskou strategii vůči Číně, protože národní individuální přístupy jsou nedostačující. Globální obchod se vyvíjí směrem k více politizovanému a fragmentovanému systému. Pro firmy to znamená rostoucí složitost, vyšší rizika a více kolizí cílů.

Konec V. Číslo

Příjemné jarní dny vám přeje Redakce SZ SSL