

Ucpaný Suez zasadil EU další ránu

Kvůli havárii nákladního kolosu v Suezském průplavu se zpozdí tisíce dodávek, některým firmám hrozí zastavení výroby. Na zboží z Asie si počkají i Češi.

ALŽBĚTA TESÁRKOVÁ

PRAHA Kdy se dá do pohybu námořní kolos Ever Given, který už od úterka blokuje Suezský kanál, zatím není jasné. S každou hodinou se však prohlubují dopady, jež má tato nehoda na evropský trh, už tak zasažený pandemií. Otřesy po největší loďní havárii ve více než 150leté historii Suezů znamená i čeští spotřebitelé.

O vyproštění 400 metrů dlouhého a přes 220 tisíc tun těžkého obra z mělčiny se snaží obří rybníky i remorkéry. Největší naděje se zatím pojí s přílivem, který by měl však maxima dosáhnout až zkrájí příštího týdne. Za špatného počasí by však vyproštění mohlo trvat i několik týdnů. Ke včerejšku ve frontě před branami Suezů čekalo už nejméně 240 lodí s nákladem, jenž se do cíle rozhodně nedostane včas. Některé proto raději rovnou volí trasu kolem jihoafrického mysu Dobré naděje – ty si však cestu prodlužují o 9000 kilometrů, dva týdny plavby navíc.

Každá hodina ucpaného kanálu přitom podle agentury Bloomberg stojí téměř 400 milionů dolarů (skoro devět miliard korun). „Suez je pro globální trh extrémně významný, jde přes něj 12 procent veškerého obchodu. Z poloviny jde o kontejnerové lodě se zbožím počínaje elektronikou, oblečením, parfémami až po automobily. Další čtvrtinu tvoří ropné či LNG tankery, z dalších 16 procent jde o přepravu komodit jako uhlí, železná ruda nebo obiloviny,“ sdělil LN Boris Tomčíak, ekonom společnosti Finlord. Evropskému trhu, který kvůli pandemii není schopen vyhovět zvýšené poptávce, událost v Suezů zasadila další ránu.

„Vysoká spotřebitelská a průmyslová poptávka, celosvětový nedostatek kontejnerů a nízká spolehlivost služeb přepravních společností způsobily, že dodavatelské řetězce může snadno zasáhnout i malý větší otřes,“ uvedli k události analytici společnosti

Důležitá dopravní tepna

■ **Suezský průplav dlouhý 193 km umožňuje lodím spojení mezi Středozemním a Rudým mořem od roku 1869.** Po rozšíření v roce 2010 mohou průplavem plout lodě s nákladem až 240 tisíc tun (DWT), což jsou všechny současné lodě kromě asi třetiny těch největších supertankerů.

■ **50 lodí za den** obvykle proplouvá kanálem, ale kapacita je téměř dvojnásobná

■ **přes 9 miliard dolarů denně** (přes 200 miliard Kč) znamená přerušování plavby v Suezů pro mezinárodní obchod



Ever Given. Nákladní loď tchajwanského rejdářství Evergreen Marine byla spuštěna na vodu v roce 2018. Kolos o délce 400 metrů a šířce 60 metrů uveze přes 20 tisíc 20stopých kontejnerů (TEU). Šířka Suezského kanálu se pohybuje od 280 do 345 metrů.

Loď Ever Given najela na mělčinu ve středu zřejmě kvůli silnému poryvu větru.

Wyprošťování se odhaduje ještě na několik dní

■ **12 % světového obchodu** proudí přes Suezský průplav

■ **2 až 3 miliony barelů ropy za den** se přepravuje přes Suez, denní světová spotřeba přitom činí necelých 100 milionů barelů, z nichž se 40 % přepravuje po moři v tankerech

■ **o 42 % kratší** oproti plavbě kolem Afriky je cesta Suezským průplavem například z Perského zálivu do nizozemského Rotterdamu

■ **nejméně dva týdny zdržení** znamená pro lodě plující do Evropy objížďka Suezů kolem Mysu dobré naděje Zdroj: LN

Foto Google Maps a Reuters / Šk

Moody's. „Načasování incidentu nemohlo být horší,“ dodali.

Zpoždění až dva týdny

Nejvíce havárie zasáhne do strojírenství, elektrotechniky a autoprůmyslu. „Výroba je primární problém. Zaměstnavatelé se mohou neplánovaně uchýlit k neplacenému volnu nebo celozávodní dovolené, především pak ve firmách, které objednávají ve velkém komponenty z Asie,“ říká Tomčíak. Evropské firmy totiž obvykle drží ve skladech jen malé zásoby.

Potíže už LN potvrdila například Škoda Auto. „Zablokovaná trasa může způsobit komplikace

v dodávkách materiálu ze zahraničí anebo naopak ovlivnit expedici do zahraničních výrobních závodů v Indii, Číně nebo Malajsii,“ uvedla včera mluvčí automobilky Martina Gillichová. S tím, že pokud brzy nedojde k uvolnění průplavu, firma zvolí alternativní dopravu.

Havárii na vlastní kůži pocítí i čeští spotřebitelé, kteří kvůli lockdownu nakupují online. „Lidé se musí připravit na několikadenní či týdenní zpoždění,“ soudí Tomčíak. Problémy už ohlásil například e-shop Alza. „Přímou ve frontě před Suezským průplavem máme dva kontejnery. Pro objednávky, které jsou stále

v Číně, hledáme náhradní řešení,“ řekl LN šéf logistiky Michal Ondomiši. „Aktuálně odhadujeme, že zboží na cestě bude mít deset až čtrnáct dní zpoždění.“

Dražší ropa, možná i káva

Ztěžuje se však také přeprava energetických surovin či zemědělské produkce. Zásadní výpadky v nabídce supermarketů by však havárie způsobit neměla. „Zásoby potravin se v Evropě dlouhodobě drží na mnohem vyšší úrovni,“ uklidňuje Tomčíak.

Podrážit by však podle hlavního ekonoma Trinity Bank Lukáše Kovandy mohla káva. „Veškeré

kávové boby, jež se převážejí z východní Afriky či z Asie do Evropy, putují právě Suezem. Evropské odběratelé a výrobci kávy nemají dostatečné zásoby, tudíž delší blokáda průplavu znamená výpadky v produkci, a tedy tlak na růst cen,“ řekl LN Kovanda.

Naopak řidiči a obecně všichni, kdo nakupují pohonné hmoty, mohou být zatím relativně v klidu. Denně se po celém světě spotřebuje téměř sto milionů barelů ropy, z toho se přes Suez přepravují jen dvě až tři procenta. A evropská ekonomika kvůli koronakrizi stagnuje, takže klesá i spotřeba ropy.

„Refinérie mají navíc vlastní zásoby, většinou na dobu kolem deseti dnů. Ceny ropy se dle mého budou držet v současném rozmezí 60 až 70 dolarů za barel. Případné zhoršení situace bude záležet na tom, jak dlouho se vyproštění pravidla protáhne,“ soudí expert České asociace petrolejářského průmyslu a obchodu Václav Loula.

Na světových trzích ovšem obavy z propadu dodávek přes Suez včera na chvíli vyhnaly cenu ropy skoro o čtyři procenta.

S příspěvím Miroslava Petra **Poznámka k tématu je na straně 8**

LETECKÁ DOPRAVA

Smartwings má ještě naději na přežití

PRAHA Aerolinky Smartwings získaly úvěr za dvě miliardy korun, 80 procent z něj bude garantovat stát. Úvěr poskytnou čtyři české banky, další peníze zajistí čeští akcionáři, podpora leasingových firem a restrukturalizace. Firma to uvedla včera s tím, že Smartwings jsou plně připraveny obnovit provoz do léta.

INVESTICE

FAÚ se zapojil do insolvence firmy ze skupiny Arca

PRAHA Do insolvenčního řízení na majetek společnosti Františkova Lázně Savoy (FLS) se skupina Arca vstoupil Finanční analytický úřad (FAÚ), který zablokoval 50 milionů korun. Částku poslala firma Remedis na účty investičního fondu IFIS ve snaze vyplatit největší dluh FLS. Informoval o tom včera fond IFIS, který koupil 50milionovou pohledávku od Raiffeisenbank a je největším věřitelem FLS.

Zdroj: ČTK

Vláda dokončuje Národní plán obnovy. Času je málo

Česko zatím ještě neschválilo plán čerpání peněz z evropského fondu obnovy a odolnosti. Má na to už jen zhruba měsíc.

IVANA PEČINKOVÁ

PRAHA Vláda musí do konce dubna do Bruselu odevzdat návrh Národního plánu obnovy (NPO), díky němuž může k penězům ze standardních programů Evropské unie přidat dalších asi 172 miliard korun dotací z ujednání programu na boj proti pandemii koronaviru. Opozice i podnikatelské svazy vládu kritizují za chaotickou přípravu i za představy, kam peníze nasměrovat.

Ministerstvo průmyslu a obchodu včera uvedlo, že návrh NPO dokončuje a že jej v nejbližší době pošle do meziresortního připomínkového řízení a pak na vládu. Opozice vládu kritizuje. Piráti kvůli tomu včera do Poslanecké sněmovny svolali mimořádnou rozpravu. Předseda strany Ivan Bar-

toš připomněl, že Česko nebylo schopno vyčerpat 14 miliard z EU na rozvoj rychlého internetu, a to podle něj kvůli tahanicím, kdo si ukrojil největší koláč.

„Já se obávám, že by se to mohlo opakovat i v tomto případě,“ prohlásil včera Bartoš. Piráti chtějí například podporu měkkých dovedností, s cílem posílit kybernetickou a informační bezpečnost.

Miliardy nelze drobit

Vicepremiér a ministr průmyslu Karel Havlíček (za ANO) včera před poslanci uvedl, že chápe, že každý region, každá skupina by chtěly prosadit své projekty. Tu postaví nemocnici, tam zase přepravu. To by ale podle něj Evropská komise neschválila, ta požaduje celkovou koncepci.

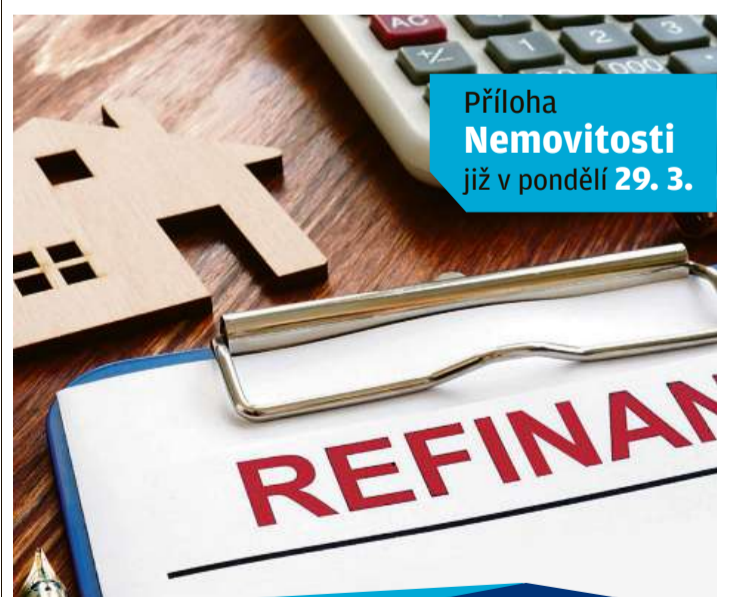
Podle návrhu Havlíčkova resortu by zhruba 79 miliard mohlo jít na infrastrukturu a klima, 34 na digitalizaci, 41 na vzdělávání a trh práce a přes 15 miliard do zdraví a odolnosti lidí.

Vládu kritizují i podnikatelské svazy. „Stále čekáme na aktualizovanou verzi plánu. V dosavad-

ních verzích byl vždy hodně podstříbený podíl podnikatelského sektoru, proto jsme požadovali navýšení prostředků na digitální nebo zelenou transformaci firem, na čistou mobilitu a cirkulární ekonomiku,“ řekl LN ředitel sekce Svazu průmyslu a dopravy ČR Bohuslav Čížek.

„Nesouhlasíme s plány různých ministerstev, třeba kultury, co z NPO chtějí financovat záměry, jež nereflektují nutnost obnovit funkční kapacitu průmyslu, která jediná je schopna dlouhodobě splácet státní dluh,“ přidal se šéf Asociace malých a středních podniků a živnostníků ČR Karel Dobeš.

Plán se nelíbí ani Hospodářské komoře ČR. „Resorty nám vyšly vstříc v celé řadě momentů. Především kultura a spravedlnost. Příkladem: elektronizace justice. Nicméně zatím to vypadá tak, že běžný podnikatel, postižený dopady koronaviru, ale nepatřící do sektoru ICT, energetiky či biotechnologií nebo nanotechnologií, nebude moci získat z NPO žádnou podporu,“ uvedla hlavní analytička komory Karina Kubelková.



Příloha **Nemovitosti** již v pondělí 29. 3.

Refinancování hypotéky

Komu nyní končí fixace úvěru, má šanci využít velmi atraktivních úrokových sazeb

LIDOVÉ NOVINY