

Československo mělo flotilu 44 lodí. Vydělávaly miliardy. Všechny jsme je prodali



Foto: AI, Google Gemini

Stát uprostřed Evropy, který nemá ani metr pobřeží, vlastnil druhou největší námořní flotilu mezi vnitrozemskými státy světa. Naše lodě brázdily oceány a vozily domů dolary. V 90. letech jsme tento poklad vytunelovali a potopili.

Když se řekne Československo, cizinci si představí hory, pivo a Prahu. Málokdo ale ví, že po čtyři desetiletí jsme byli respektovaným hráčem na světových oceánech. Československá námořní plavba (ČNP), založená v roce 1959, nebyla žádným papírovým projektem. Byla to vysoce efektivní firma, která v době své největší slávy provozovala 44 námořních lodí. Měli jsme obří tankery, lodě na sypký náklad (tzv. bulk carriers) i moderní kontejnerové lodě. Plavidla jako Vítkovice, Praha nebo Košice byla chloubou našeho průmyslu, často postavená ve spolupráci s loděnicemi v Japonsku či Jugoslávii, ale osazená našimi technologiemi.

Ekonomický model byl geniální. V době socialismu, kdy byl československý trh hladový po devizách, fungovala ČNP jako stroj na peníze. Lodě nejezdily prázdné. Vozily cukr na Kubu, rudu z Brazílie, zboží do Číny. Ale co je důležitější – pronajímaly se na mezinárodním trhu. Cizí firmy platily Praze v dolarech za to, že česká loď převezla jejich náklad. Ziskovost byla obrovská. Námořníci byli elitou národa, která viděla svět a vozila domů džiny a elektroniku, ale stát z toho měl mnohem víc: strategickou nezávislost a přístup na globální trhy bez prostředníků.

V roce 1989 byla ČNP zdravou, oddluženou firmou s moderním lodním parkem, která ročně generovala zisk v řádech stovek milionů korun. Měli jsme know-how, měli jsme kapitány, měli jsme pověst. Co se stalo pak, je učebnicovým příkladem „divokého kapitalismu“ po česku. Místo rozvoje přišla kupónová privatizace. Majoritním vlastníkem se stala firma, která o námořním byznysu nevěděla nic, vedená Viktorem Koženým a jeho Harvardskými fondy. Začal výprodej.

Strategie byla jednoduchá a zničující: Lodě se prodávaly jedna po druhé, často pod cenou, aby se získala rychlá hotovost. Ta ale nešla zpět do nákupu nových plavidel nebo modernizace flotily, ale mizela v nepřehledných finančních operacích a na kontech na Kypru či Bahamách. Během deseti let flotila zmizela. Zbyly jen prázdné kanceláře a oči pro pláč. Poslední loď, Želivka, byla prodána v roce 1998. Sen o českém moři skončil.

Je to jedna z nejvíce iracionálních ztrát naší transformace. Švýcarsko nebo Rakousko jsou také vnitrozemské státy, a přesto si své flotily drží dodnes, protože vědí, že v globálním obchodu je doprava klíčem k moci. My jsme se této moci vzdali. Prodali jsme nástroj, který nám mohl v dnešní době globální logistické krize zajišťovat bezpečnost dodávek. Zbyly jen modely lodí v muzeích a vzpomínky starých mořských vlků na dobu, kdy na stožárech v Pacifiku vlála československá vlajka.

Otázka do diskuse: Byl rozprodej námořní flotily nevyhnutelným důsledkem otevření trhu, kde jsme nemohli konkurovat levným dopravcům z Asie, nebo šlo o cílený tunel a krádež státního majetku za bílého dne?

Zdroje:

- Patočka, Václav: Československá námořní plavba.
- Archivní záznamy o privatizaci ČNP a Harvardských fondech.