

NÁMORNÁ TRASA JUHOVÝCHODNÁ ÁZIA – EURÓPA

THE MARITIME ROUTE SOUTHEAST ASIA - EUROPE

Lukáš Hanšút¹, Andrej Dávid²

Anotácia: Predmetom článku je priblíženie sa k problematike prepravy nákladu medzi juhovýchodnou Áziou a Európou prostredníctvom štruktúry námorného systému. Zvláštna pozornosť je venovaná námorným prieplavom a úžinám na tejto trase.

Kľúčové slová: prieplyvy a úžiny, námorný obchod, prepravná trasa

Summary: The goal of the paper are the issues of cargo transport between the Far East and Europe by the structure of maritime system. Special attention is devoted to maritime canals and straits on this route.

Key words: canals and straits, maritime trade, transport route

ÚVOD

Námorná doprava, podobne ako pozemné a letecké režimy, pôsobí vo vlastnom priestore, ktorý je v rovnakom čase zemepisná svojimi fyzikálnymi vlastnosťami, strategická svojou kontrolou a obchodná jeho použitím. Zatiaľ čo geografické úvahy majú tendenciu byť konštantné v čase, strategické a najmä obchodné úvahy sú oveľa dynamickejšie. Fyzická geografia námornej dopravy sa skladá z dvoch hlavných prvkov, ktorými sú rieky a oceány. Aj keď sú prepojené, každá z nich predstavuje špecifickú sféru námorného obehu. Pojem námorná doprava spočíva v existencii pravidelných plánovaných ciest, lepšie známych ako námorné trasy. (1)

1. ŠTRUKTÚRA NÁMORNÉHO SYSTÉMU

Námorný systém nákladnej dopravy vo svete bol zavedený od konca devätnásteho storočia a rozšírený o kontajnerizáciou nákladu. Zahŕňa to trasy východ – západ a sever – juh a umiestnenie umožňujúce vzájomnú prepojenosť medzi týmito systémami obehu. Štruktúra systému zahŕňa nasledujúce hlavné zložky:

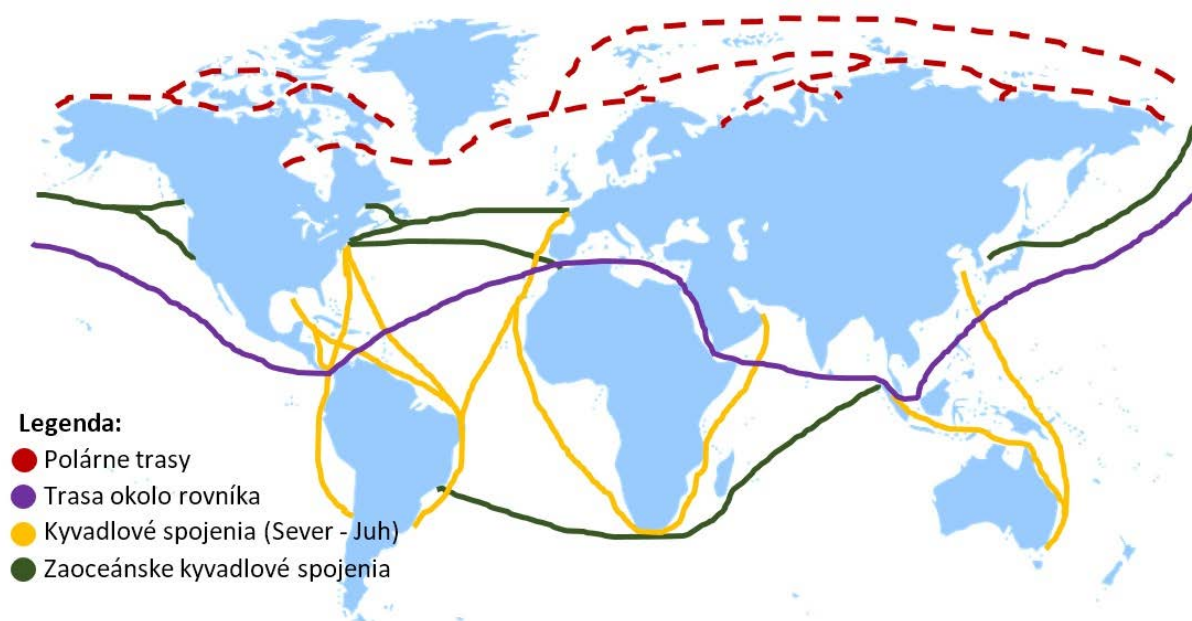
- **Trasa okolo rovníka** (Obr. 1). S rozšírením Panamského prieplyvu sa očakávalo, že medzi Suezským a Panamským prieplyvom bude existovať rovnosť. Podniky námornej dopravy sa môžu rozhodnúť, ktorú trasu použijú s využitím veľkokapacitných kontajnerových lodí. Vysoká frekvencia prepráv by mohla podporiť významný podiel svetovej nákladnej plavby na trase východ – západ nákladovo efektívnym spôsobom. To však neznamená porovnateľnosť služby, keďže

¹ Ing. Lukáš Hanšút, Žilinská univerzita v Žiline, F PEDAS, Katedra vodnej dopravy, Univerzitná 8215/1, 010 26 Žilina, Tel.: +421415133551, E-mail: peter.piala@fpedas.uniza.sk

² doc. Ing. Andrej Dávid, PhD., Žilinská univerzita v Žiline, F PEDAS, Katedra vodnej dopravy, Univerzitná 8215/1, 010 26 Žilina, Tel.: +421415133565, Fax: +421415131527, E-mail: andrej.david@fpedas.uniza.sk

uskutočnenie plavby do daného prístavu je možné rôznymi spôsobmi, a to najmä v prípade ak je odchýlka 300 námorných míľ.

- **Kyvadlové spojenia (Sever-Juh)** (Obr. 1). Tieto spojenia odrážajú súčasné obchodné vzťahy, a to pre suroviny (olej, minerály, poľnohospodárske produkty) ako napríklad Južná Amerika/Severná Amerika, Afrika/Európa alebo Austrália/Ázia. V kontajnerovej doprave sú tieto spojenia väčšinou založené na odôvodnení, že nie je dostatočný objem nákladu na podporu zaoceánskych služieb, takže náklad sa zhromažďuje / dodáva do prístavov v poradí pozdĺž zemepisnej dĺžky. Táto konvenčná sieť bude rozšírená o prekládkové príležitosti s trasou okolo rovníka.
- **Zaoceánske kyvadlové spojenia** (Obr. 1). Medzi tri hlavné zámorské prepojenia patrí Transpacifická trasa, trasa medzi Európou a Áziou (cez Indický oceán) a Transatlantická trasa. Industrializácia v Ázii (najmä Čína) rozhodla o tom, že trasa medzi Európou a Áziou a Transpacifická trasa sú obzvlášť dôležité. Rast v krajinách ako je Brazília, India a Čína podporuje vznik nového prepojenia na južnej pologuli medzi východným pobrežím Južnej Ameriky, Mysu dobre nádeje až do juhovýchodnej Ázie.
- **Polárne trasy** (Obr. 1). Je potrebné zvážiť použitie polárnej trasy ako skratku k prepojeniu východnej Ázie, západnej Európy a Severnej Ameriky (východné aj západné pobrežie). Hlavnou výhodou tejto trasy je vzdialenosť. Avšak je potrebné prihliadnuť na fakt, že v tejto oblasti dochádza k neistotám klimatických zmien. [1]



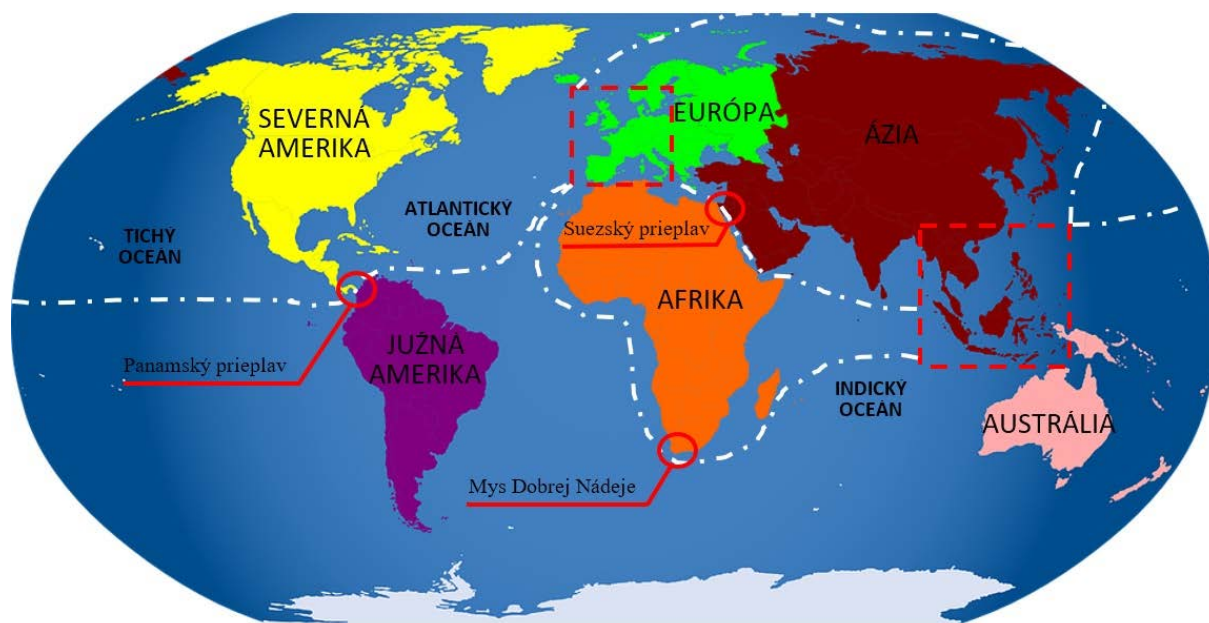
Zdroj: Autori

Obr. 1 - Hlavné zložky námorného systému nákladnej dopravy

2. NÁMORNÝ OBCHOD MEDZI EURÓPOU A ÁZIOU

Námorný obchod vo svete na trase Európa-Ázia zaznamenal už v roku 2014 mierny pokles v porovnaní s ostatnými hlavnými prepravnými ťahmi, po ktorých sa prepravuje kontajnerizovaný náklad. Do popredia sa dostala Transpacifická trasa, ktorá sa v súčasnosti využíva najviac.

Pri preprave nákladu námornou dopravou medzi juhovýchodnou Áziou a Európou je možné uvažovať s tromi variantmi prepravných trás (Obr. 2).



Zdroj: Autori

Obr. 2 - Alternatívne trasy medzi Juhovýchodnou Áziou a Západnou Európou

Pri využití Transpacifickej trasy je potrebné uskutočniť plavbu cez Panamský prieplav. Avšak nakoľko je táto trasa príliš dlhá, náklady na jej vykonanie budú príliš vysoké. Taktiež je potrebné uvažovať s poplatkami za prejdeň cez Panamský prieplav a s faktorom času, ktorý je v porovnaní s ostatnými variantmi prepravných trás oveľa vyšší.

Istou optimalizáciou by bolo využitie trasy Severného mora. Preprava by bola v tomto prípade uskutočnená v kratšom čase. No na druhej strane sú dopravcovia obmedzovaní klimatickými podmienkami. Preprava nákladu je tu možná iba v určitom časovom období v roku, kedy je ľad najtenší. Avšak takáto plavba si vyžaduje využitie ľadoborcov, čím náklady na uskutočnenie samotnej prepravy narastajú.

Poslednou možnosťou je plavba popri Malajskom polostrove a ďalej vedená cez Suezský prieplav alebo popri Mysu Dobrej Nádeje. Avšak v blízkosti Malajského polostrova hrozí riziko nájazdu pirátov. Pri využití trasy popri Mysu Dobrej Nádeje by sa plavba zbytočne predĺžila, a preto najvhodnejšou možnosťou by bola trasa vedená cez Suezský prieplav.

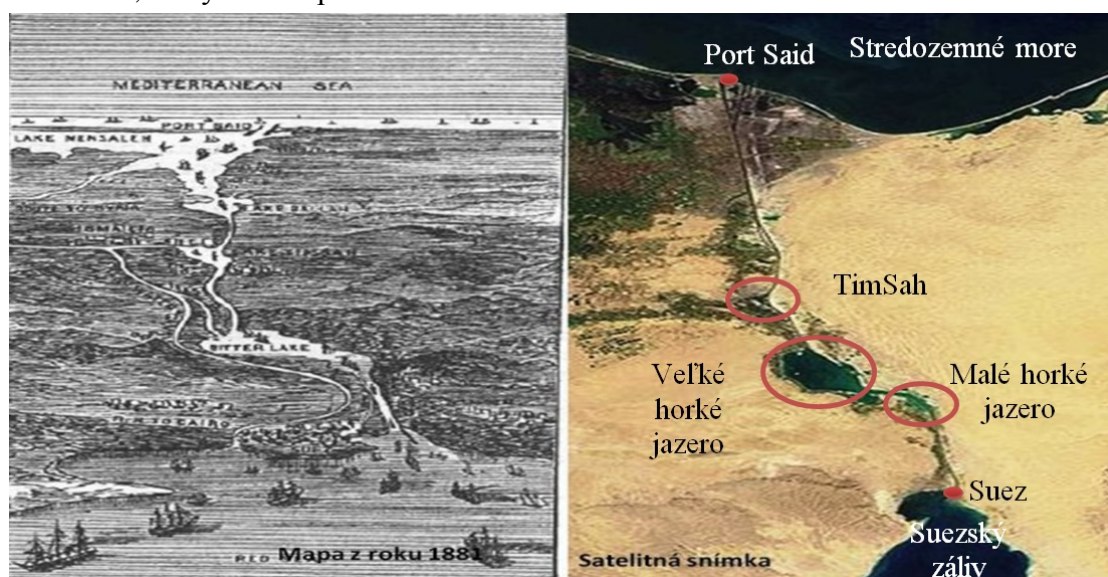
3. PRIEPLAVY A ÚŽINY NA TRASE JUHOVÝCHODNÁ ÁZIA – EURÓPA

Hlavná úloha námorných prieplovov a úžin spočíva v skracovaní doby plavby, čím dochádza k výraznej úspore nákladov pre uskutočnenie prepravy nákladu na trase medzi námornými prístavmi. Vzhľadom nato, aby tieto kľúčové oblasti vyhovel požiadavkám námornej dopravy v súčasnosti, je nevyhnuté ich rozširovať.

3.1 Suezský prieplov

Spája Červené a Stredozemné more. Je jedným z najdôležitejších námorných prieplovov na svete. Prostredníctvom Suezského prieplovu je dĺžka plavby skrátená o vyše 10 000 kilometrov. Pred jeho otvorením museli námorné lode oboplávať Afriku alebo daný náklad vyložili na pobreží Stredozemného mora a vzápätí bol prepravený po súši až k červenomorskému pobrežiu. Suezský prieplov sa nachádza na severovýchode Egypta, pričom oddeľuje africký kontinent od Sinajského polostrova. Kvôli minimálnemu rozdielu výšok hladín Stredozemného a Červeného mora je prieplov bez plavebných komôr. Z veľkej časti je umelo vybudovaný a pozostáva z kanála a troch jazier (Timsah, Veľké horké a Malé horké jazero).

Plavba námorných lodí začína v egyptskom prístave Port Said, ktorý leží na pobreží Stredozemného mora. Následne pokračuje umelo vytvoreným kanálom až k jazeru Timsah. Ďalej cez Veľké horké jazero, ktoré rozdeľuje prieplov na severnú a južnú časť. Poslednou časťou Suezského prieplovu (Obr. 3) je plavba cez malé horké jazero až k námornému prístavu Suez, ktorý ležia n pobreží Červeného mora.



Zdroj: (3), úprava autormi

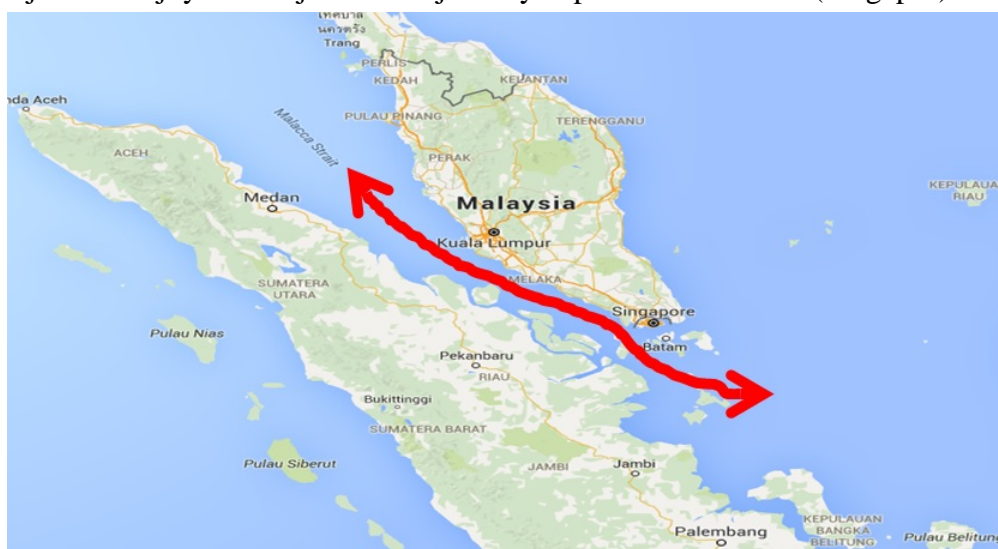
Obr. 3 - Suezský prieplov v minulosti a dnes

Lode triedy Suezmax sú najväčšie námorné plavidlá, ktoré môžu plávať Suezským prieplovom. Hlavnými predstaviteľmi tejto triedy sú najmä tankery prepravujúce ropu z Blízkeho východu do Európy. Nosnosť týchto lodí je približne 150 000 ton a šírka 46 metrov (151 stôp). Vzhľadom nato, že Suezský prieplov nemá žiadne plavebné komory, obmedzujúcim prvkom týchto lodí je ich vlastný ponor. Maximálny možný ponor môže byť 20,74 metra (68 stôp) a šírka plavidla maximálne 70,1 metra (230 stôp). Významným

determinantom je taktiež svetlá výška mosta Suez Canal Bridge, ktorá je 68 metrov (223 stôp). (2)

3.2 Malajská úžina

Na základe svojej polohy patrí medzi najfrekventovanejšie miesta z pohľadu námornej dopravy. Leží medzi Malajským polostrovom a ostrovom Sumatra. Tvorí spojnicu medzi Indickým a Juhočínskym morom. Úžina je dlhá približne 800 kilometrov a je súčasťou hlavných obchodných ciest (Európa – Ázia, Afrika, Severná a Južná Amerika). Najužšie miesto na úžine je iba 2,8 kilometra široké. Z pohľadu námornej dopravy patrí Malajská úžina (Obr. 4) medzi najnebezpečnejšie miesta kvôli útokom pirátov na ich lode. Zároveň sa tu nachádza jeden z najvýznamnejších kontajnerových prístavov na svete (Singapur).



Zdroj: www.googlemaps.sk, úprava autormi

Obr. 4 - Malajská úžina

Vzhľadom nato, aby námorné lode nemuseli oboplávať Malajský polostrov sa plánuje výstavba prieplavu (Kra prieplav). Bude dlhý približne 50 kilometrov a bude vedený naprieč južnou časťou polostrova.

Lode typu Malaccamax predstavujú námorné plavidlá, ktoré sa môžu plaviť cez Malajskú úžinu. Rozmery týchto plavidiel sú determinované maximálnym ponorom 25 metrov. Ročne sa úžinou preplaví približne 50 000 plavidiel. Prepravujú sa hlavne kontajnery, hromadný a tekutý náklad (uhlie, železná ruda, ropné produkty) do priemyselných oblastí v severovýchodnej a juhovýchodnej Ázii. (2)

3.3 Hormuzská úžina

Hormuzský prieliv (Hormuzská úžina (Obr. 5)) spája Perzský s Ománskym zálivom. Je dôležitým kontrolným bodom v námornej doprave kvôli preprave ropy a jej derivátov z ropných polí, ktoré ležia v Perzskom zálive, na ázijský trh (Čína, India, Japonsko a Južná Kórea). Úžina je dlhá od 50 do 80 kilometrov, plavba je realizovaná dvoma kanálmi o dĺžke 3 kilometre.



Zdroj: www.googlemaps.sk, úprava autormi

Obr. 5 - Hormuzská úžina

ZÁVER

Prepraviť náklad je možné rôznymi druhmi dopravy. Avšak ak chceme prepravovať väčší objem tovaru je vhodné použiť práve námornú dopravu. Výber optimálnej prepravnej trasy je ovplyvnení mnohými faktormi. Ide hlavne o prepravnú vzdialenosť, od ktorej sa odvíjajú náklady a čas samotnej prepravy. Sú tu aj ďalšie obmedzujúce faktory ako napríklad poplatky za využitie prieplovov a hrozby v podobe nájazdov pirátov, či dôsledky vyššej moci. A preto je veľmi dôležité vybrať trasu, ktorá by pre našu prepravu predstavovala minimalizáciu spomínaných faktorov. V našom prípade je vhodné uskutočniť prepravu po trase, ktorá by viedla cez Suezský prieplov.

POUŽITÁ LITERATURA

- (1) The geography of transport systems / Jean – Paul Rodrigue, Claude Comtois, and Brian Slack. – [Third edition].
- (2) Námorné kontajnery / Juraj Jagelčák, Andrej Dávid, Petr Rožek. - 1. vyd. - V Žiline : Žilinská univerzita, 2010. - 262 s., fotograf., grafy, mapy, sch., tab. - ISBN 978-80-554-0207-9.
- (3) <http://www.teraz.sk/magazin/suezsky-prieplov-prevadzka-jubileum/106450-clanok.html> /12.2.2017
- (4) <http://www.teraz.sk/zahranicie/novy-suezsky-prieplov-test-nakladne/147657-clanok.html> /12.2.2017.