

NÁMORNÁ A VNÚTROZEMSKÁ VODNÁ DOPRAVA V SVETOVOM OBCHODE

MARITIME AND INLAND WATER TRANSPORT IN GLOBAL TRADE

Anežka Grobarčíková¹, Jarmila Sosedová²

Anotace: Príspevok prináša pohľad na nové trendy vo vodnej doprave, ako námornej tak aj vnútrozemskej. Aktuálny stav námorného obchodu, svetovej tonáže a prístavných štatistík. Značná časť je taktiež venovaná problematike kontajnerovej prepravy vo svete a v Európe.

Kľúčová slova: námorná doprava, vnútrozemská vodná doprava, kontajnery.

Summary: Paper provides insight into new trends in water transport, as maritime as inland waterway transport. Actual state of seaborne trade, world tonnage and port statistics. Significant part is also devoted to issue of container transport not only in Europe, but also in world perspective.

Key words: maritime transport, inland waterway transport, containers.

ÚVOD

Každoročný prehľad námornej dopravy vydáva Konferencia Spojených národov pre obchod a rozvoj (v skratke UNCTAD) od roku 1968. Publikácia je zverejňovaná vždy koncom roka a zahŕňa komplexný pohľad na svet námornej dopravy za predchádzajúce kalendárne obdobie. Ide o uznávaný zdroj štatistík a analýz námorného obchodu, svetovej flotily, dopravných sadzieb, prístavnej prevádzky a najnovších trendov v právnom a regulačnom prostredí pre medzinárodnú námornú dopravu. Prehľad námornej dopravy 2013 vyšiel v predvianočnom období minulý rok. Ako v predchádzajúcich zverejnených vydaniach, publikácia obsahuje množstvo užitočných analýz a je voľne dostupná verejnosti na stránkach UNCTAD (1). Aktuálny stav európskeho dopravného trhu je tiež možné zistiť z databáz Eurostatu priamo na ich internetových stránkach (2).

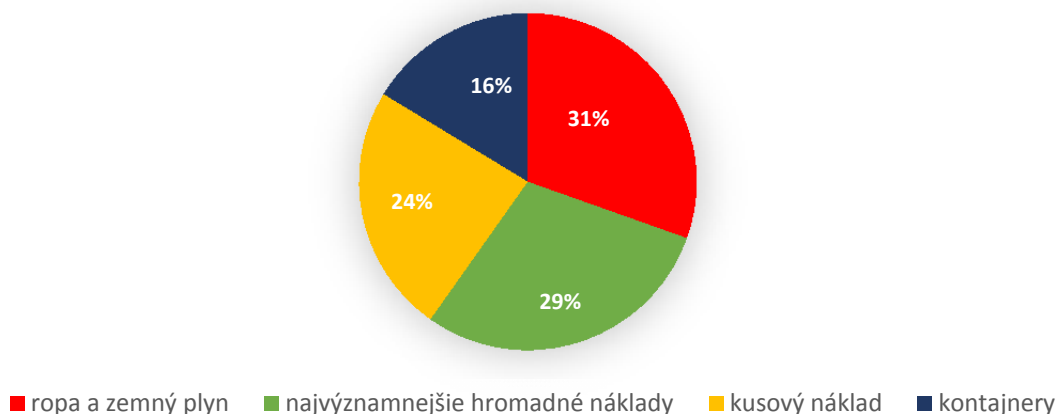
1. VŠEOBECNÉ TRENDY V NÁMORNOM OBCHODE

Námorný obchod je úzko naviazaný na situáciu v svetovej ekonomike a s tým spojenými rizikami negatívneho vývoja, ktorým čelí svetové hospodárstvo a obchod.

¹ Ing. Anežka Grobarčíková, Žilinská univerzita v Žiline, F PEDAS, Katedra vodnej dopravy, Univerzitná 8215/1, 010 26 Žilina, Tel.: +421415133552, E-mail: anezka.grobarcikova@fpedas.uniza.sk

² doc. Ing. Jarmila Sosedová, PhD., Žilinská univerzita v Žiline, F PEDAS, Katedra vodnej dopravy, Univerzitná 8215/1, 010 26 Žilina, Tel.: +421415133552, E-mail: jarmila.sosedova@fpedas.uniza.sk

Námorný obchod bol v roku 2012 hnaný najmä rastom čínskeho domáceho dopytu, ako aj zvýšením intra-ázijského obchodu. V porovnaní s predchádzajúcim rokom sa objemy prepravy zvýšili o 4,3 %. Takmer 9,2 miliárd ton nákladu bolo naložených vo svetových prístavoch. Na nasledujúcom obr. 1 sú vyjadrené podiely tovarov na celkovom množstve. Medzi najvýznamnejšie hromadné tovary sa zaraďuje železná ruda, obilie, uhlie, bauxit, oxid hlinitý a fosfát (1).



Zdroj: autori

Obr. 1: Podiel jednotlivých komodít na celkovom prepravenom množstve

1.1 Štruktúra námornej tonáže

V roku 2013 svetová tonáž dosahovala 1,63 miliárd ton, v porovnaní s rokom 2001 sa viac ako zdvojnásobila. V tab. 1 je daný prehľad tonáže podľa hlavných typov plavidiel.

Tab. 1: Svetová tonáž podľa hlavných typov plavidiel

DRUH TONÁŽE	mil. DWT	%
Lode na prepravu ropy	490,74	30,1
Lode na prepravu hromadného suchého nákladu	684,67	42,0
Lode na prepravu kusového nákladu	80,34	4,9
Kontajnerové lode	206,58	12,9
Lode na prepravu plynov a chemikálii	67,63	4,1
Zásobovacie plavidlá	69,99	4,3
Trajektové a osobné lode	5,50	0,3
Ostatné	23,31	1,4
SPOLU	1 628,78	100

Zdroj: (1)

Päť krajín s najväčším vlastníctvom námorných plavidiel – Grécko, Japonsko, Čína, Nemecko a Kórejská republika – spoločne vlastnia 53 % svetovej tonáže. V rebríčku svetových ekonomík, ktoré ovládajú námorný trh je 17 z Ázie, 14 z Európy a 4 sú z Ameriky. Najviac plavidiel vlastní Čína, avšak z 5 313 takmer iba polovica pláva pod čínskou vlajkou. V nasledujúcej tab. 2 je prehľad desiatich krajín s najväčším vlastníctvom svetovej flotily, podľa počtu lodí a tonáže k roku 2012.

Tab. 2: Krajiny vlastniace najväčší počet námorných plavidiel v roku 2012

Krajina / oblasť	POČET LODÍ			TONÁŽ (MIL. DWT)		
	Národná vlajka	Cudzia vlajka	Spolu	Národná vlajka	Cudzia vlajka	Spolu
Grécko	825	2 870	3 695	69,64	175,20	244,85
Japonsko	738	3 253	3 991	17,22	206,60	223,82
Čína	2 665	2 648	5 313	66,94	123,14	190,08
Nemecko	396	3 437	3 833	16,64	109,14	125,78
Kórejská republika	764	812	1 576	16,62	58,47	75,10

Zdroj: (1)

V roku 2012 sa medzi krajiny s najväčším počtom zaregistrovaných lodí zaraďovali Panama (21,5 % zo svetovej tonáže), Libéria (12,2 %), Marshallove ostrovy (8,6 %), Hongkong, Čína (8 %) a Singapur (5,5 %). Tieto štáty sa vyznačujú takzvanou otvorenou registráciou pre zahraničných vlastníkov lodí. V minulosti boli hlavné dôvody pre zvolenie cudzej vlajky daňové režimy a možnosť využitia zahraničných námorníkov. V súčasnosti sa to týka hlavne krajín s rozvinutými ekonomikami, kde sú vyššie náklady na pracovnú silu. (1)

1.2 Prehľad vnútrozemskej vodnej dopravy

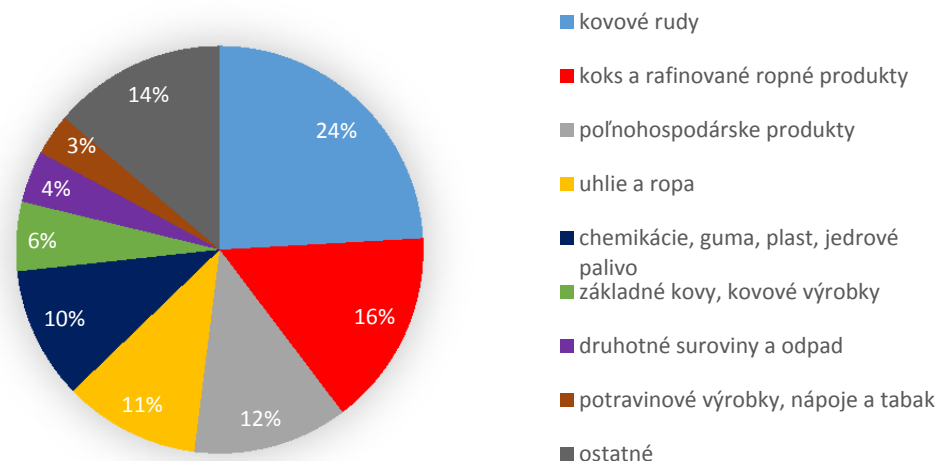
V roku 2012 bolo prostredníctvom vodnej dopravy po vnútrozemských vodných cestách (ďalej IWT, z anglického Inland Water Transport) v Európskej únii celkovo prepravených 528 mil. ton nákladu (2). Medzinárodná preprava sa oproti predošlému roku zvýšila o 7 % a celková vodná doprava predstavovala nárast o 5 % oproti roku 2011. Jednotlivé prepravné výkony pre vybrané štáty Európskej únie sú vyjadrené v tab. 3 v mil. ton.

Tab. 3: Prepravné výkony vo vnútrozemskej vodnej doprave (mil. ton)

	BE	BG	CZ	DE	FR	HR	LU	HU	NL	AT	PL	RO	SK
Vnútroštátne	48,7	1,4	0,4	54,6	32,6	0,1	-	0,1	102,6	1,2	1,6	13,3	0,03
Medzinárodné	129,3	2,5	0,4	148,3	28,7	0,6	0,8	5,1	193,2	7,1	0,9	9,4	2,9
Tranzit	12,3	12,5	-	20,3	7,4	5,3	7,7	3,0	48,8	2,4	0,0	5,2	5,3
SPOLU	190,3	16,4	0,8	223,2	68,7	5,9	8,5	8,1	344,5	10,7	2,6	27,9	8,2

Zdroj: (2)

Z pohľadu IWT v Európe sa k najvýznamnejším prepravovaným komoditám zaraďujú kovové rudy, koks, rafinované ropné produkty a poľnohospodárske produkty. Na obr. 2 je znázornený podiel jednotlivých komodít na prepravách v 28 členských štátoch EÚ v roku 2012. Medzi ďalšie produkty sa zaraďujú produkty prepravované v kontajneroch.



Zdroj: autori

Obr. 2: Štruktúra prepravených komodít po IWT

2. KONTAJNEROVÁ PREPRAVA

Po desaťročia je kontajnerový obchod najrýchlejšie rastúci segment trhu. V roku 2012 predstavoval 16 % z celkového námorného obchodu. Nedávna štúdia dokonca dokázala, že kontajnerizácia je riadiacim prvkom globálnej ekonomiky dvadsiateho storočia (1). Viac ako 90 % svetových kontajnerov je vyrobených v Číne, odkiaľ sa ďalej odvíjajú aj najväčšie objemy prepráv. V roku 2010 bola cena 20' kontajnera vyrobeného v Číne 2 300 \$. Podľa štatistiky výskumného strediska Clarkson, objem kontajnerových prepráv v roku 2012 vo svete predstavoval 155 miliónov TEU, čomu zodpovedá cca 1,6 miliárd ton (3).

V roku 2012 najviac expandoval import z Ázie do Severnej Ameriky na transpacifickej trase. V porovnaní s predchádzajúcim rokom objemy prepráv vzrástli o 7,4 %, čo konkrétne predstavovalo 13,3 mil. TEU. Na prvom mieste je stále import z Ázie do Európy, ktorý predstavoval 13,7 mil. TEU, avšak v porovnaní s rokom 2011 bol menší o 2,6 %. Európsky import z Ázie v roku 2012 klesol o 2,6 % a je späť na úrovni pred krízou (1). Prepravné relácie, kde sú objemy prepravy väčšie ako v opačnom smere, bývajú často aj cenovo náročnejšie ako trasy s nižšou intenzitou (4). Prehľad o jednotlivých kontajnerových prepravných prúdoch na euroázijskej, transatlantickej a transpacifickej trase v rokoch 2009–2012 je zobrazený v nasledujúcej tab.4.

Tab. 4: Hlavné kontajnerové prepravné trasy v smere východ–západ v r. 2009–2012 (v mil. TEU)

Rok	Transpacifická trasa		Euroázijská trasa		Transatlantická trasa	
	Ázia - Severná Amerika	Severná Amerika - Ázia	Ázia - Európa	Európa - Ázia	Európa - Severná Amerika	Severná Amerika - Európa
2009	10.6	6.1	11.5	5.5	2.8	2.5
2010	12.3	6.5	13.3	5.7	3.2	2.7
2011	12.4	6.6	14.1	6.2	3.4	2.8
2012	13.3	6.9	13.7	6.3	3.6	2.7
% rozdiel	7.4	5.2	-2.6	0.4	5.9	-6.9

Zdroj: (1)

V roku 2013 sa prvýkrát dostali do prevádzky kontajnerové lode spoločnosti Maersk typu Triple-E, ktoré sú v súčasnosti najväčšie zaoceánske plavidlá (obr. 4). Každé má kapacitu viac ako 18 000 TEU. Komodity prepravujúce sa v kontajneroch sú hlavne priemyselné tovary, ale do popredia sa dostávajú aj tovary, akými sú káva a tiež aj potraviny, vyžadujúce prepravu pod regulovanou teplotou. Medzi najväčších operátorov kontajnerovej prepravy patria Maersk Line (Dánsko), MSC (Švajčiarsko) a CMA CGM (Francúzsko). Spolu tieto 3 spoločnosti vytvárajú P3 alianciu na trase medzi Európou a Áziou. Kombinácia vzájomnej kooperácie a obrovských plavidiel im umožní dosiahnuť väčšie úspory, ktorým menší operátori nebudú môcť konkurovať.



Zdroj: (5)

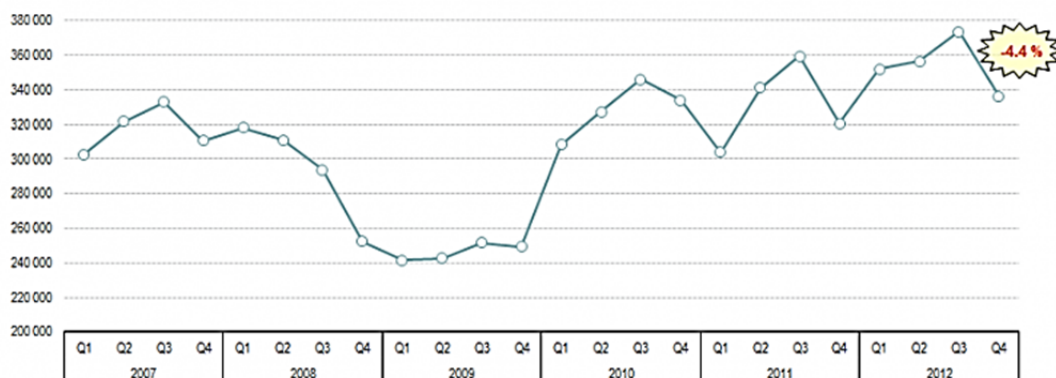
Obr. 4: Kontajnerová loď rady Triple-E v Kodani

Podľa počtu zmanipulovaných kontajnerov sa v rebríčku 20 najväčších kontajnerových terminálov v roku 2012 nachádzajú iba 3 v Európe. Dokonca v prvej desiatke sú to všetko terminály na ázijskom kontinente, až na jedenástom mieste sa nachádza Rotterdam, ktorý bol ešte v roku 2002 označovaný ako najväčší prístav na svete. Postupne je to Shanghai (31,7 mil. TEU), Singapore (29,9 mil. TEU), Hongkong, Čína (24,3 mil. TEU), Shenzhen (22,9 mil. TEU), Busan (16,1 mil. TEU). V Európe je najväčší prístav Rotterdam, kde bolo v roku 2011 zmanipulovaných 11,9 mil. TEU, za ním nasleduje nemecký prístav Hamburg s 7,9 mil. TEU a ďalej sú to Antverpy s 8,5 mil. TEU. (1)

2.1 Preprava kontajnerov po vnútrozemských vodných cestách

Vývoj prepravy kontajnerov ovplyvnila taktiež svetová kríza v roku 2008, kedy došlo k celkovému poklesu prepravných kapacít vo svete (obr. 6). Podobne ako u námornej dopravy, aj tu dochádzalo postupne k nárastu prepravných výkonov, keď v treťom štvrtroku 2011 dosiahla preprava kontajnerov ešte vyššiu úroveň ako pred krízou. Celkový objem výkonov v roku 2012 vrátil o viac ako 12 %. V porovnaní s rokom 2011 preprava kontajnerov po IWT v EÚ vzrástla o 6 % pri ložených kontajneroch a o 1,5 % v prípade

prázdných kontajnerov. Celkovo preprava v roku 2012 vzrástla o 5 %. Najväčší podiel na prepravách v roku 2012 malo Holadnsko. Významný nárast v preprave ložených kontajnerov zaznamenalo Belgicko, kde sa celkový objem prepravy takmer zdvojnásobil (2).



Zdroj: (2)

Obr. 6: Štvrťročný obrat prepravy kontajnerov vnútrozemskou vodnou dopravou v EÚ (v tis. TEU-km)

Následne v tab. 4 sú uvedené prepravné výkony kontajnerov po vnútrozemských vodných cestách v roku 2011 a 2012 vo vybraných štátoch EÚ 28 v tis. TEU-km.

Tab. 4: Prepravné výkony kontajnerov v rokoch 2011 a 2012 v 1000 TEU-km

Krajina	2011			2012		
	Ložené kontajnery	Prázdné kontajnery	Spolu	Ložené kontajnery	Prázdné kontajnery	Spolu
Holandsko	436 232	175 243	611 475	466 693	188 000	654 693
Nemecko	398 204	181 054	579 257	415 540	187 659	603 199
Francúzsko	64 327	21 935	86 262	67 999	23 416	91 415
Belgicko	53 698	14 477	68 175	94 807	6 324	101 131
Rumunsko	2 687	5 765	8 452	1 274	2 400	3 673
Bulharsko	1 315	3 100	4 415	622	1 267	1 889
Maďarsko	45	1 150	1 194	-	393	393
Rakúsko	-	558	558	-	851	851
Chorvátsko	-	694	694	-	242	242
Slovensko	2	94	96	-	-	-
SPOLU EÚ-28	956 510	403 375	1 359 885	1 046 934	410 551	1 457 485

Zdroj: (2)

Za najväčší vnútrozemský prístav v strednej Európe sa už po viac ako 100 rokov považuje prístav Duisburg, ktorý máva len zriedkavo problémy s nízkym vodostavom. Disponuje taktiež veľkou prekládkovou kapacitou, ktorá dokáže zabezpečiť bezchybný prísun kontajnerov smerujúcich z resp. do námorných prístavov. V roku 2010 tu bolo prepravených 2,3 mil. TEU a v roku 2011 2,5 mil. TEU (3).

ZÁVER

Takmer každý tovar v kolobehu súčasnej globálnej ekonomiky bol čiastočne alebo úplne prepravený po mori. Námorná doprava je hlavný hnací motor globalizácie, avšak každá zmena na svetovom obchodnom trhu má na ňu značný vplyv. Najviac to bolo viditeľné v roku 2008, keď vypukla svetová ekonomická a finančná kríza, ktorá mala značný vplyv na prepád objemu prepravných výkonov vo svete. Najviac to vtedy pociťovala práve kontajnerová preprava. V námornej doprave je jasne zrejmá silná pozícia ázijských ekonomík v globálnom svete. Dokumentuje to i ten fakt, že prvých desať najväčších prístavov vo svete sa nachádza práve v Ázii.

Prístav Rotterdam, ktorý bol ešte v roku 2002 označovaný ako najväčší prístav na svete, sa teraz nachádza až na jedenástom mieste. V rámci vnútrozemských riečnych prístavov je najväčším prístav Duisburg, kde bolo v roku 2011 preložených 2,5 milióna TEU. Z pohľadu prepravy kontajnerov po vnútrozemských vodných cestách dosahoval v roku 2012 celkový prepravný výkon 1 359 885 TEU–km. Najväčší podiel na preprave má Holandsko a Nemecko, kde má preprava nákladu po vnútrozemských vodných cestách rovnaký význam ako po železnici. V Holandsku je dokonca uprednostňovaná kvôli zhustenej železničnej sieti, kde železničná nákladná doprava je až druhoradá za železničnou prepravou osôb.

POUŽITÁ LITERATURA

- (1) UNCTAD. *Review of maritime transport 2013*. Geneva: UNCTAD 2013, 204 s. ISBN 978-9211128727.
- (2) *Inland waterways freight transport - quarterly and annual data* [online], c.2013 [cit.2014-02-02]. Dostupné z:<http://epp.eurostat.ec.europa.eu/statistics_explained/index.php/Inland_waterways_freight_transport_-_quarterly_and_annual_data>.
- (3) GROBARČÍKOVÁ, A. *Prepravy kontajnerov z bratislavského prístavu k Severného a Čiernemu moru pozemnými druhmi dopravy*: diplomová práca. Žilina, Žilinská univerzita v Žiline, 2013. 78 s.
- (4) JAGELČÁK, J., DÁVID, A., ROŽEK, P. *Námorné kontajnery*. Žilina: EDIS – vydavateľstvo Žilinskej univerzity, 2010. 262 s. ISBN 978-80-554-0207-9.
- (5) *See Copenhagen from the world's largest ship* [online], c.2013 [cit.2014-02-05]. Dostupné z:<<http://www.worldslargestship.com/see-copenhagen-from-the-worlds-largest-ship-press/>>.