

EKONOMICKÁ UNIVERZITA V BRATISLAVE
OBCHODNÁ FAKULTA

Evidenčné číslo: 102003/B/2020/36114651035477252

**VYUŽITIE NÁMORNEJ DOPRAVY
V MEDZINÁRODNÝCH OBCHODNÝCH
OPERÁCIÁCH**

Bakalárska práca

2020

Diana Karnerová

EKONOMICKÁ UNIVERZITA V BRATISLAVE
OBCHODNÁ FAKULTA

**VYUŽITIE NÁMORNEJ DOPRAVY
V MEDZINÁRODNÝCH OBCHODNÝCH
OPERÁCIÁCH**

Bakalárska práca

Študijný program: Medzinárodné podnikanie
Študijný odbor: Ekonómia a manažment
Školiace pracovisko: Katedra medzinárodného obchodu
Vedúci záverečnej práce: Ing. Marek Minárik, PhD.

Bratislava 2020

Diana Karnerová

Čestné vyhlásenie

Čestne vyhlasujem, že záverečnú prácu som vypracovala samostatne, a že som uviedla všetku použitú literatúru.

Dátum:

.....

Meno a priezvisko

Pod'akovanie

Touto cestou by som chcela pod'akovať vedúcemu bakalárskej práce Ing. Marekovi Minárikovi, PhD. za jeho metodickú pomoc a cenné rady pri vypracovávaní bakalárskej práce.

Dátum:

.....

Meno a priezvisko

Abstrakt

KARNEROVÁ, Diana: *Využitie námornej dopravy v medzinárodných obchodných operáciách.* – Ekonomická univerzita v Bratislave. Obchodná fakulta; Katedra medzinárodného obchodu. – Vedúci záverečnej práce: Ing. Marek Minárik, PhD. – Bratislava: OF EU, 2020, 59 s.

Cieľom záverečnej práce je objasnenie dôležitosti námornej dopravy v medzinárodnom obchode. Práca je rozdelená do štyroch kapitol. Obsahuje dva obrázky, osem tabuliek a štyri grafy. Prvá kapitola je venovaná teoretickej problematike námornej dopravy. Zameriava sa hlavne na vysvetlenie rozdielov medzi jednotlivými druhmi námornej dopravy, na charakteristiku dokladov využívaných v námornej doprave a riadiacich inštitúcií v námornej doprave. V druhej kapitole sme sa venovali stanovenému hlavnému cieľu, ktorého predpokladom naplnenia sú parciálne ciele. Tretia kapitola sa zaoberá metodikou práce a metódami. Záverečná kapitola sa zaoberá porovnaním jednotlivých hlavných prepravných trás a postavenie krajín v rebríčku LSCI. V kapitole taktiež analyzujeme reálnu prípadovú štúdiu na jednej z hlavných prepravných trás.

Kľúčové slová:

Námorná doprava, Medzinárodný obchod, Kontajnerizácia, INCOTERMS

Abstract

KARNEROVÁ, Diana: Use of maritime transport in international business operations. – University of Economics in Bratislava. Faculty of Commerce; Department of International Trade. – Advisor: Ing. Marek Minárik, PhD. – Bratislava: FC EU, 2020, 59 pp.

The aim of the final work is to clarify the importance of maritime transport in international trade. The work is divided into four chapters. It contains two pictures, eight tables and four graphs. The first chapter is devoted to the theoretical issues of maritime transport. It focuses mainly on explaining the differences between the various modes of maritime transport, on the characteristics of the documents used in maritime transport and managing institutions in maritime transport. In the second chapter, we focused on the set main goals, the prerequisite for which is the fulfillment of partial goals. The third chapter deals with work methodology and methods. The final chapter deals with the comparison of individual main transport routes and the position of countries in the LSCI rating. In the chapter we also analyze a real case study on one of the main transport routes.

Key words:

Maritime transport, International Trade, Container handling, INCOTERMS

OBSAH

OBSAH	6
ZOZNAM ILUSTRÁCIÍ	7
ZOZNAM TABULIEK A GRAFOV	7
ÚVOD	8
1 SÚČASNÝ STAV RIEŠENEJ PROBLEMATIKY DOMA A V ZAHRANIČÍ	9
1.1 CHARAKTERISTIKA NÁMORNEJ DOPRAVY	10
1.1.1 Líniová (pravidelná) námorná doprava	11
1.1.2 Trampova doprava – Charter Party	12
1.1.3 Globalizácia ekonomiky a rozvoj námornej dopravy	14
1.1.4 Regulačný mechanizmus a vybrané dokumenty v námornej doprave	14
1.2 VYUŽITIE NÁMORNEJ DOPRAVY VO SVETOVOM HOSPODÁRSTVE	17
1.2.1 Námorné plavidlá	17
1.2.2 Vplyv námornej dopravy na životné prostredie.....	19
1.3 KONTAJNERIZÁCIA	20
1.4 HLAVNÉ NÁMORNÉ PREPRAVNÉ TRASY	22
2 CIEĽ PRÁCE	24
3 METODIKA PRÁCE A METÓDY SKÚMANIA	25
4 VÝSLEDKY PRÁCE A DISKUSIA	26
4.1 PRÍLEŽITOSTI A RIZIKÁ NÁMORNEJ DOPRAVY V SEKTORE OBCHODU	26
4.2 UNCTAD LINER SHIPPING CONNECTIVITY INDEX – INDEX PREPOJENIA LODNEJ DOPRAVY	27
4.3 POROVNANIE PREPRAVNÝCH TRÁS	32
4.3.1 Transpacifická prepravná trasa	32
4.3.2 Euroázijská prepravná trasa	33
4.3.3 Transatlantická prepravná trasa	34
4.4 PRÍPADOVÁ ŠTÚDIA	36
DISKUSIA	48
ZÁVER	50
ZOZNAM POUŽITEJ LITERATÚRY	52

Zoznam ilustrácií

Obr. 1: Obchodná nákladná loď MSC Gülsün.....	18
Obr. 2: Hlavné námorné prepravné trasy.....	22

Zoznam tabuliek a grafov

Tab. 1: LSCI, najlepších 10 ekonomík za roky 2006 - 2012.....	27
Tab. 2: LSCI, najlepších 10 ekonomík za roky 2013 - 2019.....	28
Tab. 3: LSCI, 5 najhorších ekonomík za roky 2006 - 2012	30
Tab. 4: LSCI, 5 najhorších ekonomík za roky 2013 - 2019	30
Tab. 5: Kontajnerový obchod na transpacifickej trase za roky 2014 - 2018.....	32
Tab. 6: Kontajnerový obchod na euroázijskej trase za roky 2014 - 2018	33
Tab. 7: Kontajnerový obchod na transatlantickej trase za roky 2014 - 2018	34
Tab. 8: Výpočet nákladov dodania.....	46
Graf 1: LSCI, najlepších 10 ekonomík za roky 2006 - 2019.....	29
Graf 2: LSCI, 5 najhorších ekonomík za roky 2006 - 2019	31
Graf 3: Kontajnerový obchod v roku 2018.....	35
Graf 4: Os dodania a financovania.....	43

Úvod

Predkladaná bakalárska práca rozoberá problematiku využitia námornej dopravy v medzinárodných obchodných operáciách.

Námorná doprava predstavuje najrozsiahlejší prepravný trh s najväčšou ponukou a dopytom. V medzinárodnom obchode patrí námornej doprave prvé miesto v prepravovaní nákladu.

Hlavným cieľom záverečnej práce je charakterizovať námornú dopravu a zhodnotiť jej stav a nadväznosť využitia pri obchodných operáciách prostredníctvom spracovania reálnej vypracovanej prípadovej štúdie o obchode s tovarom na jednej z hlavných námorných prepravných trás.

Predkladaná bakalárska práca je rozdelená do 4 kapitol. Prvé 3 kapitoly sú teoretické. Posledná kapitola je praktická a využíva poznatky z teoretických základov.

V prvej kapitole charakterizujeme pojmy, ako trampova a líniová doprava, rôzne druhy plavidiel a ich využitie. Zaoberáme sa aj vplyvom námornej dopravy na životné prostredie. Vysvetľujeme jednotlivé dokumenty potrebné pri obchode námornou dopravou a regulačný mechanizmus tohto typu dopravy. V námornej doprave sú dôležité hlavné prepravné prúdy využívané pri medzinárodnej obchodnej výmene, ktorým sa tiež v tejto kapitole venujeme.

V druhej kapitole definujeme hlavný cieľ záverečnej práce a príslušné parciálne ciele, ktoré slúžia na dosiahnutie hlavného cieľa.

Tretia kapitola sa zaoberá metodikou a použitými metódami v danej záverečnej práci bakalárskeho štúdia.

Ťažisková časť práce - štvrtá kapitola - prináša analýzu troch hlavných námorných prepravných trás na základe štatistických údajov UNCTAD z hľadiska počtu prepravovaných TEU kontajnerov na jednotlivých trasách a ich porovnanie. Druhá časť praktickej časti sa venuje prípadovej štúdii založenej na reálnej báze. V konkrétnej prípadovej štúdii poukážeme na využitie námornej dopravy pri medzinárodnej obchodnej výmene medzi Čínou a Slovenskou republikou, so všetkými príslušnými dokladmi a vzťahmi. V rámci diskusie, ktorá je súčasťou štvrtej kapitoly prinášame zhodnotenie dosiahnutých výsledkov a overenie stanovenej hypotézy.

V závere hodnotíme splnenie hlavného cieľa bakalárskej práce.

1 Súčasný stav riešenej problematiky doma a v zahraničí

Lodná doprava je najstarším dopravným odvetvím. Nie je úplne známe, kedy človek začal stavať prvé plavidlá, ale predpokladá sa, že to bolo ešte v praveku (Novák, 2005, a).

Už starí Egypťania vedeli stavať lode a využívať ich na prepravu tovaru. Prvé lode boli prispôsobené iba na plavbu po rieke, ale neskôr sa objavili masívnejšie lode, využívané na uskutočňovanie obchodu, ktoré umožňovali aj plavbu po mori. Okolo roku 3 000 p.n.l. stavali lode rovnako už obyvatelia Kréty, aby sa mohli plaviť po Egejskom mori a prepravovať svoje výrobky.

Mnoho prvých miest bolo postavených v blízkosti riek a neskôr vznikali aj prístavné mestá na mori. Táto strategická poloha sa stala významným faktorom pre rozvoj obchodu. S postupným rozvojom ľudskej spoločnosti boli objavené vynálezy, ktorých úlohou bolo zabezpečiť lepšiu orientáciu v priestore a dokonalejšie ovládanie plavidla (Encyklopedie historie světa, 2009).

V súčasnej dobe sa v lodnej doprave využívajú najmodernejšie výtobytky vedy a techniky. Potreby svetovej ekonomiky spôsobujú, že dochádza k neustálemu zdokonaľovaniu technológií, ktoré sa využívajú aj v sektore dopravy. Významným krokom v rozvoji medzinárodného obchodu bolo zavedenie prepravných kontajnerov v medzinárodnej námornej doprave. S najväčšou pravdepodobnosťou práve táto technológia umožnila prepravu väčšieho množstva tovaru v rámci jedného plavidla. V prístavoch sa stále viac uplatňujú prvky priemyslu 4.0 a logistiky 4.0.

Z globálneho hľadiska má však námorná doprava v nákladnej preprave rozhodujúci význam. Umožňuje transport veľkého množstva tovaru na veľké vzdialenosti. Aby sa však prepravovaný tovar dostal na miesto určenia, je potrebné využiť aj iné druhy prepravy. Po príchode lode do prístavu sa tovar prekladá na inú dopravnú modalitu, ako je cestná, železničná alebo vnútrozemská vodná doprava. Námorná doprava je teda súčasťou multimodálnej prepravy¹ (Svet dopravy, 2017, a).

¹ Multimodálna preprava využíva aspoň tri rôzne spôsoby prepravy z miesta odoslania do miesta určenia s priamym prekladáním tovaru z jedného dopravného prostriedku na iný (Plslogistics, 2018)

1.1 Charakteristika námornej dopravy

Predkladaná bakalárska práca rozoberá problematiku námornej dopravy a jej využitia v medzinárodných obchodných operáciách.

„Najdôležitejším, najrozšírenejším, ale aj najzložitejším oborom ľudskej činnosti súvisiacim s premiestňovaním osôb, resp. tovaru je námorná doprava. Dopravu na moriach a oceánoch uskutočňujú námorné lode (plavidlá), ktoré sa delia podľa rôznych hľadísk (kap. 1.2.2). Doprava tovaru po mori a oceáne predstavuje základný a nenahraditeľný článok pri výmene tovaru na väčšiu vzdialenosť“ (Svet dopravy, 2017, b).

Námorná doprava má mnoho silných stránok, avšak má aj slabé stránky.

Podľa Hansenovej (2007, a) je kapacita jedna z najväčších silných stránok oproti iným druhom dopráv. Nákladné lode dokážu prepraviť veľké množstvo tovaru v rámci jednej plavby. Rozhodujúcim faktorom je tvar daného tovaru, ktorý určuje, aký typ plavidla je vhodné na plavbu využiť. Ďalšou výhodou námornej dopravy sú nižšie náklady na prepravu v porovnaní s ostatnými druhmi dopravy. Mnohé spoločnosti využívajú práve tento druh prepravy, ak majú dostatočný časový priestor potrebný na transport svojich výrobkov k odberateľom. Ak nemajú dostatočné množstvo nákladu, ktorým by dokázali využiť celý nákladný priestor lode, môžu ho zdieľať spolu s inými odosielateľmi, čo predpokladá aj zníženie nákladov na odoslanie. Hansenová (2007, b) uvádza ako jednu zo silných stránok námornej dopravy pozitívny vplyv na životné prostredie. Iní renomovaní autori však majú na túto problematiku rôzne názory. Poukazujú na vysoký objem emisií oxidu uhličitého, ktorý sa produkuje v námornej doprave. Ďalší však uvádzajú, že vzhľadom na objem nákladu, ktorý sa zmestí na jednu loď, nie je negatívny vplyv emisií oxidu uhličitého na životné prostredie natoľko závažný (viac v kapitole 1.2.4). Ďalšou silnou stránkou je, že námorná doprava tvorí základ multimodality a kontajnerizácie. Kontajner šetrí priestor. Je formou ochrany tovaru pred jeho poškodením, stratou alebo odcudzením a uľahčuje manipuláciu (viac v kapitole 1.2.3). Z rozvojom námornej dopravy súvisí rozvoj pravidelnej aj nepravidelnej dopravy (viac v kapitole 1.1.1 a 1.1.2). Ako silnú stránku uvádza bezkonkurenčnosť v dlhých a medzikontinentálnych prepravách.

Podľa Hansenovej (2007, c) slabou stránkou námornej prepravy je nízka rýchlosť. V porovnaní s inými druhmi nákladnej dopravy trvá transport tovaru po mori jednoznačne najdlhšie. Napríklad zatiaľ čo preprava tovaru pri využití leteckej dopravy trvá približne

jeden alebo dva dni, v závislosti od prepravnej relácie, preprava tovaru pri využití námornej dopravy môže trvať aj niekoľko týždňov pri rovnakej prepravnej relácii.

Lodiarske spoločnosti tvrdia, že čas prepravy nie je dôležitý, pretože odosielateľ s ním dopredu kalkuluje, čo môže byť využité aj pri uplatnení logistickej stratégie JIT. Je potrebné rezervovať miesto na lodi s dostatočným časovým predstihom a 48 hodín pred príchodom lode musí byť konkrétny tovar pripravený na transport. Pri preprave tovaru, ktorý sa prepravuje v konkrétnom sezónnom období, sa vytvára systém alokácií, pričom je potrebné, aby sa tak stalo v časovom predstihu minimálne 2 týždne. V prípade, že klient nemá v danom termíne pripravený tovar na transport, jeho miesto na lodi dostane odosielateľ, ktorý má tovar v prístave (Brezovský, 2012, a).

Hansenová (2007, d) uvádza, že ďalšou slabou stránkou je závislosť od počasia. Treba brať ohľad na zvlnenie morskej hladiny, aby sa predišlo prípadným haváriám. Ďalšou nevýhodou sú vyššie náklady na poistenie pri tomto druhu dopravy a potreba ďalších investícií pre rozvoj námornej dopravy. Je potrebné investovať do infraštruktúry a moderného vybavenia potrebného pre prekládku.

Skyler (2018, a) uvádza ako silné stránky kapacitu a nízke náklady a ako slabé stránky uvádza rýchlosť a spoľahlivosť. Sú nespoľahlivé z hľadiska času príchodu. Týždenné oneskorenie je bežné.

1.1.1 Líniová (pravidelná) námorná doprava

Líniová doprava je služba poskytujúca prepravu tovaru prostredníctvom veľkokapacitných námorných lodí, ktoré sa plavia po pravidelných trasách medzi vopred určenými prístavmi podľa plavebného poriadku (Sailing list).

Súčasťou plavebného poriadku sú termíny, do ktorých je možné prijímať tovar na nakládku pred vyplávaním lode z prístavu. Tento druh prepravy je založený na časovej pravidelnosti a na pevne stanovených zmluvných vzťahoch. Najčastejšie ide o výšku prepravného alebo mieru zodpovednosti dopravcu za prepravovaný tovar (Novák, 2005, b).

Líniová doprava zahŕňa kontajnerové lode, lode na hromadný náklad, tankery, špeciálne lode a výletné lode. Najväčšou výhodou nákladnej líniovej dopravy je efektivita. Nákladné plavidlá prepravujú v pravidelných intervaloch veľké množstvo tovaru do mnohých skladov, čo znižuje odosielateľom prepravné náklady.

Nevýhodou je časté meškanie plavidiel oproti stanovenému harmonogramu. Z obchodného hľadiska je preto pre odosielateľa nutné nespoľiehať sa iba na jednu formu dopravy (Skyler, 2018, b). Určujúcimi kritériami pri posudzovaní kvality líniovej dopravy sú pravidelnosť, rýchlosť, technické vybavenie plavidiel a v dodržiavanie plavebného poriadku.

Existujú združenia líniových spoločností, tzv. líniové konferencie. Ide o združenia lodiarov, ktorí sa zaväzujú dodržiavať stanovené pravidlá, inak im hrozia finančné sankcie alebo vylúčenie zo združenia. K najdôležitejším pravidlám patria tarifné ceny, pri ktorých sa uplatňuje zásada equality, legality a publicity, teda rovnaké sadzby v zmysle práva a vopred zverejnené pre jednotlivé druhy tovarov, používanie stanoveného systému rabatov a už spomenutá pravidelná lodná doprava medzi stanovenými prístavmi. Pri výbere prístavov je pre spoločnosti prevádzkujúce líniovú dopravu rozhodujúce množstvo nákladu, vyťaženosť plavidla a návratnosť nákladov na plavbu a prenájom prístavu (Dohovor o Kódexe rokovaní líniových konferencií, 1986).

1.1.2 Trampova doprava – Charter Party

Podľa Nováka (2005, c) ide o prenájom lode, v ktorom vystupujú tri dôležité osoby. Prvou je prenajímateľ, ktorý je nazývaný aj owner (lodiar) alebo námorný dopravca, ďalej je to broker - sprostredkovateľ, niekedy označovaný aj ako lodný agent, ale tento pojem sa skôr používa v líniovej námornej doprave. Posledný je charterer – nájomca.

Podľa Hariesh Manaadiar (2009) ide o loď, ktorá nemá žiadne pevné smerovanie alebo cestovný poriadok. Je k dispozícii v krátkom čase na naloženie akéhokoľvek nákladu z ktoréhokoľvek prístavu do ktoréhokoľvek prístavu.

Trampova doprava predstavuje v porovnaní s líniovou dopravou diametrálne odlišný spôsob prepravy. Hlavný rozdiel je v skutočnosti, že tento druh dopravy nemá presne stanovenú oblasť svojej prepravy, oblasť svojej prevádzky, nie je vopred stanovená sadzba námorného dopravného a nie je vopred stanovený plavebný poriadok.

Pojem C/P (Charter Party) je odvodený z latinského „Carta partita“ (rozdelená listina). Už v období starovekého Ríma bola Carta partita bežnou zmluvou uzatváranou v rámci námorného obchodu. Išlo o rozdelený dokument, ktorého jedna polovica išla predávajúcemu a druhá kupujúcemu ako dôkaz uzatvorenia tejto zmluvy.

Obchodné operácie týkajúce sa prenájmu lode sú dôležitou súčasťou námorného obchodu.

C/P neplní iba funkciu dokumentu, ktorý potvrdzuje existenciu tzv. charterovej zmluvy, resp. zmluvy o nájme lode, ale aj osvedčuje konkrétne dojednané podmienky tejto zmluvy. Zmluva je uzatvorená, keď sa zmluvné strany dohodli na jej podstatných náležitostiach (Novák, 2005, d). Podstatnými náležitosťami sú: zmluvné strany, predmet zmluvy, povinnosti vlastníka a prenajímateľa, plnenie zmluvy: cena, spôsob platby, reklamácie a pokuty, odstúpenie od zmluvy a platnosť (Furdová, 2015).

Rozlišujeme trampy na cestu/jazdu, označované aj ako „trip“ a trampy na čas, označované aj ako „time“. Trampy na jazdu/cestu sa delia na trampy na jednu jazdu, okružnú jazdu, dvoch a viacerých jázd, COA a knihový dopis.

Pri trampoch na jednu jazdu ide o jazdu z prístavu A do prístavu B. Túto zmluvu možno charakterizovať ako zmluvu o prevádzke lodi a musí byť uzatvorená vždy písomnou formou. Owner (lodiar) sa zaväzuje prepraviť náklad určený nájomcom (chartererom) a za tým účelom vykonať plavbu. Zároveň sa nájomca (charterer) zaväzuje poskytovateľovi (rejdarovi) zaplatiť dohodnutú námornú sadzbu. Podľa dohody za 1 prepravovanú tonu alebo priestorovú jednotku alebo jednou čiastkou za celý náklad. Nájomca na seba neberie riziko dĺžky plavby, ale podľa dohody preberá zodpovednosť za zdržanie lodí v prístavoch. Poskytovateľ sa zaväzuje poskytnúť odmenu za skrátenie doby nakládky a prekládky. Trampy na okružnú jazdu idú z prístavu A do prístavu B a naspäť. Trampy na jazdu dvoch a viacerých jázd idúcich z prístavu A do prístavu B v stanovenom čase. Nazývané aj ako „Consecutive Voyage Charter“. COA je kontrakt na odvoz väčšieho množstva tovaru behom určitého časového obdobia. Pre menšie objemy tovaru, ktorý zaplní čiastočne priestor líniovej alebo trampovej lode sa používa knihový dopis „Liner Booking Note“ alebo „Booking Note“.

Trampy na čas sa delia na Time Charter, Period Charter a Bareboat Charter. Pri Time Charter (T/C) ide o nájom trampovej lode pre prepravy v určitom čase. Vymedzuje sa uzatvorením zmluvy o nájme lode. Uzatvára sa zvyčajne na mesiac, rok alebo 3 a viac rokov. Pri trampoch Period Charter ide o nájom lode na dlhšie obdobie (Novák, 2005, e).

1.1.3 Globalizácia ekonomiky a rozvoj námornej dopravy

Vývoj dopravy je dnes vo svete veľmi silne previazaný s procesom globalizácie svetového hospodárstva. Centrá výroby a služieb sa čoraz častejšie presúvajú z vyspelých krajín do menej rozvinutých štátov tretieho sveta. Táto zmena prispieva k rozvoju medzinárodného obchodu. Je nevyhnutné prepojiť jednotlivé navzájom kooperujúce výrobné linky, aby mohli efektívne fungovať. Treba zabezpečiť ich vzájomné prepojenie linkami nákladnej dopravy (Hornák, 2007).

1.1.4 Regulačný mechanizmus a vybrané dokumenty v námornej doprave

V námornej doprave existuje mnoho medzinárodných inštitúcií, ktoré sú činné v námornej doprave. Prvou je IMO (Medzinárodná námorná organizácia) bola založená v roku 1948 pod názvom Medzivládna poradná organizácia pre námornú dopravu. Pod názvom IMO pôsobí od roku 1982. Na podnet IMO bolo prijatých viac ako 20 medzinárodných zmlúv. Hlavným cieľom IMO je zaistiť optimálnu bezpečnosť námornej plavby a medzinárodné zjednotenie jej prevádzky, spravidla s dôrazom na zabezpečenie bezpečnosti ľudského života na mori. Ďalším cieľom je zabrániť znečisteniu morí a stanovenie optimálnych podmienok k odbornej spôsobilosti členov lodnej posádky. Aktivity IMO nie sú zamerané na akékoľvek riešenia problematiky podmienok námorného obchodu.

Za najvýznamnejšiu sa môže považovať SOLAS (Medzinárodná konvencia o bezpečnosti života na mori), MARPOL, kde sa nachádza súbor pravidiel na ochranu životného prostredia na mori, STCW, podmienky, ktoré musí spĺňať námorník, aby získal certifikát spôsobilosti k práci na lodi, IMDG Code, podmienky za ktorých možno prepravovať po mori nebezpečný tovar, ISM Code, podmienky bezpečného riadenia lodí.

Druhou je BIMCO (Baltská a medzinárodná námorná rada), ktorá bola založená v roku 1905 skupinou vlastníkov lodí (ownerov) operujúcich predovšetkým v oblasti Baltského a Severného mora. Členovia BIMCO sú vlastníci lodí, operátori lodí, lodní makléri, agenti, ale napríklad aj poisťníci, banky a námorní právnicki.

Cieľom BIMCO je spájanie spoločných záujmov vlastníkov lodí a ostatných subjektov činných v námornej doprave a prijímanie opatrení v prospech týchto záujmov, vzájomná informovanosť členov o problematike námornej prepravy a podobne. BIMCO roky vydáva schválené dokumenty ako napríklad konosament a Charter Party.

Ďalej existuje:

- INTERTANKO (Medzinárodná asociácia nezávislých majiteľov tankerov), ktorá reprezentuje viac než 80% nezávisle vlastnené tonáže² tankerov, ktoré sa využívajú na prepravu tekutého nákladu
- INTERCARGO, jedná sa o obdobnú medzinárodnú organizáciu ako INTERTANKO, avšak so zameraním na suchý hromadný náklad
- IMB (Medzinárodná námorná kancelária), ktorá sa snaží o zamedzenie podvodov v námornom podnikaní a boj proti páchatelom týchto podvodov
- ICS (Medzinárodná námorná komora), ktorej členom sú zväzy majiteľov námorných lodí a námorné spoločnosti
- ISF (Medzinárodná námorná federácia), zaoberá sa všetkými otázkami, ktoré súvisia s problematikou zamestnanosti a bezpečnosti podnikania na mori
- ITF (Medzinárodná federácia dopravných robotníkov), odborový zväz združujúci odborárov v doprave (Novák, 2005, f).

V dňoch 6. až 31. marca 1978 sa konala v Hamburgu diplomatická konferencia k prejednaniu návrhu Dohovoru o námornej preprave tovaru, ktorej odporučili názov Hamburské pravidlá. Tieto dohovory nahradili Haagské pravidla, resp. Haagsko-visbyjské pravidlá z roku 1924 (Pohůnek, 1981).

² Náklad vyjadrený v tonách

Vybrané dokumenty v medzinárodnej doprave

V medzinárodnej preprave existuje mnoho dokumentov. Medzi najviac používané a najznámejšie patrí cenný obchodovateľný papier konosament (Bill of Lading), využívaný primárne v líniovej doprave, ale stretne sa s ním aj pri Trampovej doprave, kde je hlavným dokumentom už spomínaná Charter Party (vystavuje sa konosament na základe C/P) v kapitole 1.1.2.

Ak hľadáme význam pojmu „bill“, je to definované ako tlačené alebo písomné vyhlásenie o nákladoch za dodané tovary alebo služby. Pojem „lade“ znamená naložiť náklad na loď.

Nákladný list v lodnej preprave je záznamom o obchodovanom tovare, ktorý bol prijatý na palubu. Je to dokument, ktorý vytvára dohodu medzi prepravcom a dopravnou spoločnosťou o preprave tovaru. Dopravca je majiteľ dopravného prostriedku a prepravca je majiteľ tovaru, ktorý môže byť vo funkcii importéra, exportéra, reexportéra, taktiež ako odosielateľ alebo príjemca. Dopravná spoločnosť (dopravca) vydáva tieto záznamy odosielateľovi. Na jednej strane ide o zmluvu medzi prepravcom a zasielateľom o preprave tovaru a na druhej strane slúži ako potvrdenie vydané prepravcom zasielateľovi. Nákladný list sa preto považuje za právny dokument, ktorý odosielateľovi a dopravcovi poskytuje všetky dôležité informácie na pohodlné spracovanie nákladu v rôznych námorných krajinách a na jeho správne fakturovanie (Raunek, 2019).

Digitalizácia, ktorá bola pred začiatkom niekoľkých desaťročí veľmi malá, sa stala novou hranicou globalizácie. Jeden z digitálnych pokrokov je elektronický konosament (Electronic bill of Lading). Elektronický konosament je nákladný list vydaný elektronicky namiesto toho, aby bol vytlačený na papieri a fyzicky vydaný zákazníkovi v tlačenej podobe. CMA CGM, štvrtá najväčšia prepravná linka na svete, oznámila dostupnosť svojich bezpapierových nákladných listov na svojich platformách eBusiness. Podľa CMA CGM „bezpapierový nákladný list replikuje rovnaké funkcie ako tradičný papierový nákladný list“. Mnohí veria, že elektronický konosament zabezpečí v odvetví lodnej dopravy rýchle a účinné transakcie, zníženie nákladov, väčšiu bezpečnosť a menšie riziko. Je tu otázka bezpečnosti, zabezpečenia a prijateľnosti v súvislosti s prenosom a prijímaním elektronických bezpapierových listov. Je dôležité, aby ste skontrolovali, či ste vy a vaša krajina pripravení na elektronický bezpapierový nákladný list (Hariesh, 2019)

1.2 Využitie námornej dopravy vo svetovom hospodárstve

1.2.1 Námorné plavidlá

Námorné plavidlá sa delia podľa účelu, spôsobu plavby, spôsobu pohonu a z obchodného hľadiska. Podľa účelu sa delia na obchodné, špeciálne, rybárske a vojenské lode.

Nákladné obchodné lode sa ďalej rozdeľujú na plavidlá pre suchý náklad, čo sú plavidlá pre kusový tovar, plavidlá pre hromadné suché substráty, plavidlá pre špeciálne balený či prepravovaný tovar a plavidlá pre tekutý náklad, ktoré sa nazývajú tankery. Tankery sú určené na prepravu najrôznejších kvapalných látok a skvapalnených plynov. Najčastejšie sa využívajú k jednosmerným prepravám.

Podľa spôsobu plavby sa rozlišujú hladinové plavidlá, čiže lode, podhladinové plavidlá ako ponorky a batyskafy³ a nekonvenčné a kombinované plavidlá, zväčša vznášadlá.

Podľa spôsobu pohonu sa delia na:

- parníky
- motorové lode
- jadrové lode
- plachetnice
- kombinované.

Z obchodného hľadiska sa rozdeľujú na:

- líniové plavidlá
- trampové plavidlá, spomenuté v kapitole 1.1.2. (Novák, 2005, g).

³ Batyskaf je podmorské plavidlo, v ktorom možno zostúpiť do veľkých hĺbín oceána bez spojovacieho lana s hladinou (Encyklopediapožnania, 2020)

V roku 2019 vyšla na more nová najväčšia kontajnerová loď sveta s názvom „MSC Gülsün“. Dokáže naraz prepraviť až 23 756 TEU a je schopná prepraviť až 2 024 chladiarenských kontajnerov, čo napomáha preprave potravín, nápojov a najmä farmaceutických produktov. Je to významný krok pre rozvoj a podporu obchodu. Táto loď sa plavila na svojej prvej plavbe na prepravnej relácii medzi Áziou a Európou (Euroázijská prepravná trasa). Plavba zo Shanghaia do Gdanska trvala 39 dní. Ak by sme chceli previezť také množstvo tovaru, potrebovali by sme 14 072 nákladných áut, resp. 1 358 lietadiel alebo 44 vlakových súprav (Transport.sk, 2019).

Obr. 1: Obchodná nákladná loď MSC Gülsün



Zdroj: <https://gcaptain.com/msc-gulsun-departs-port-of-tanjung-pelepas-with-record-breaking-19574-teus/>,

(20.12.2019)

1.2.2 *Vplyv námornej dopravy na životné prostredie*

Renomovaní autori sa vyjadrujú, že námorná doprava je ekologická. Pred niekoľkými rokmi vyšlo tvrdenie, že 16 najväčších lodí na svete vyprodukuje viac znečistenia ako všetky autá na celom svete dohromady. Najväčšie kontajnerové lode na svete vyprodukurujú viac oxidov síry a oxidov dusíka v porovnaní s automobilmi. Tieto dve látky môžu zničiť podmorský život alebo spôsobiť dýchacie problémy u ľudí. Námorný priemysel nepodlieha prísny m emisným normám. (Startstop, 2018).

Odhady uvádzajú, že námorná doprava emituje približne 1 miliardu ton oxidu uhličitého ročne a počíta sa so zvýšením na 1,6 miliardy do roky 2050. Z najnovších údajov Medzinárodnej námornej organizácie (IMO) vyplýva, že pokiaľ sa neprijmú žiadne opatrenia, do roku 2050 sa zvýšia emisie o 250 %, čo predstavuje 17 % celosvetových emisií (Európska environmentálna agentúra, 2016). Z tohto dôvodu od 1.1.2020 vstúpili do platnosti nové emisné normy, ktorých cieľom je výrazne obmedziť znečistenie spôsobené námornou dopravou. Zvýšené náklady na prepravu sa premietnu do cien tovarov (Bakoš, 2019).

Podľa Jurkoviča (2015) je vietor najekologickejší, najvýkonnejší a najlacnejší zdroj energie. Jeho využitie predstavuje jeden z hlavných propulzných⁴ systémov v námornej plavbe už od dávnej minulosti. Padákový propulzný systém predstavuje doplnkovú formu pohonu námorných lodí. Je možné ho využiť na nových, ale aj existujúcich plavidlách. Využíva silu vetra na pohyb plavidla po vodnej ploche prostredníctvom padákovvej plachty. Cieľom je zníženie spotreby paliva, eliminácia emisií, síry a oxidov dusíka.

Medzinárodná námorná organizácia (IMO) predpokladá, že použitie doplnkového padákového propulzného systému môže znížiť škodlivé emisie uhlíka až o cca 100 miliónov ton za rok (Svet dopravy, 2015, a). Najväčšie plavidlo MSC Gülsün bolo navrhnuté s ohľadom na ekológiu. Čelo lode bolo dizajnované tak, aby zvyšovalo energetickú efektivnosť prostredníctvom zníženia odporu trupu. Najmodernejšia technika minimalizuje odpor vetra, čo sa prenáša na nižšiu spotrebu paliva. MSC Gülsün je pripravená na prestavbu na LNG pohon a môže prejsť na palivo s nízkym obsahom síry. Nie každý prístav je schopný

⁴ Princíp pohonu je založený na využití vlečného padáku ako doplnkového pohonu k bežnému či už naftovému, parnému alebo inému propulznému systému plavidla. Technológia pohonu pomocou padákovvej plachty umožňuje variabilne meniť jeho letovú výšku (od cca 100 – 300 metrov), čím umožňuje využiť efektívne vietor, ktorého sila zvyčajne s nadmorskou výškou vzrastá (Svet dopravy, 2015, b).

obsluhovať tak veľké lode. Je potrebné investovať do infraštruktúry a moderného vybavenia potrebného na prekládku (Transportsk, 2019).

1.3 Kontajnerizácia

„Zavedenie kontajnerov do medzinárodných preprav je označované ako revolučná zmena podobne ako nahradzanie plachetníc loďami na parný a neskôr na motorový pohon. Prvé prepravy nákladu v kontajneroch uskutočnila americká armáda ku koncu druhej svetovej vojny. Prvé lode na prepravu kontajnerov sa objavili v Spojených štátoch amerických v druhej polovici 50. rokov 20. stor. Rozmach v kontajnerovej doprave nastal v polovici 60. rokov, kedy sa začali stavať prvé špecializované kontajnerové lode. V roku 1966 začala pravidelná preprava kontajnerov medzi Amerikou a Európou“ (Dávid, Mikušová, 2010).

Najčastejšie sa používajú 20 a 40 stopové kontajnery, ktoré sa dajú navzájom kombinovať. V námornej preprave sa všetko počíta na TEU – Twenty foot Equivalent Unit, čo predstavuje 6,1 metra, teda 20 stopový kontajner. Používa sa ako štatistická jednotka na meranie prepravných prúdov a kapacít. Normalizovaný kontajner dlhý 40 stôp sa rovná dvom TEU, vtedy sa nazýva FEU – Fourty Foot Equivalent Unit. Majiteľom kontajnerov je spravidla lodiarska spoločnosť, prípadne lízingová spoločnosť vlastniaca kontajnery. Cena za prepravu kontajnera sa väčšinou neodvíja od hmotnosti. Momentálne je trendom, že hmotnosť kontajnerov sa postupne zvyšuje, v minulosti na TEU prepravilo priemerne 11 ton a tento priemer sa v súčasnosti zvýšil na 12 ton. To výrazne ovplyvňuje počet prepravených TEU a námornej spoločnosti chýba za tieto kontajnery prepravné. Niektorí lodieri sa začali brániť tým, že zaviedli hmotnostnú prirážku. Kontajnerizovať sa dá takmer všetko, ale väčšina lodiarov neprepravuje nebezpečné tovary triedy 1, ako sú výbušné látky a predmety. Niektoré spoločnosti z morálnych dôvodov neprepravujú ani zbrane a nie je možná ani preprava živých zvierat (Brezovský, 2012, b).

Používanie kontajnerov skrátilo dobu prekládky tovaru a výrazne zjednodušilo manipuláciu s nimi. Kontajner chráni prepravovaný tovar pred poškodením, znehodnotením, odcudzením či stratou.

Aby ste však mohli využiť jeho výhody a zároveň predvídať riziká, ktoré z jeho používania vyplývajú, musíte nájsť správneho dopravcu. Dopravca vám ponúkne správny typ lode, ktorý bude reagovať na možné fyzické obmedzenia a vlastnosti vášho tovaru. Treba vyplniť prepravnú zmluvu alebo zmluvu o prenájme (Beaudoin, 2018).

Náklady kontajnerovej prepravy významne ovplyvňuje dĺžka prepravnej relácie a pomer množstva tovaru a kapacity lode. Náklady na prepravu jedného TEU kontajnera v prepravnej relácii Európa – Ďaleký východ sú stále vyššie než náklady na jeho prepravu cez Tichý alebo Atlantický oceán. Tento rozdiel vzniká nielen kvôli vzdialenosti, ale hlavne kvôli nerovnováhe v obchode medzi Európou a Áziou, najmä s Čínou. (Hansenová, Ho thi thu hoa, 2007).

Medzinárodná dohoda o bezpečnosti kontajnerov – CSC zodpovednostný režim platí od 1.1. 1983. „Táto dohoda zaručuje voľný pohyb kontajnerov vo svete, ich kontrolu a z toho vyplývajúcu bezpečnosť podľa platných technických noriem ISO. Kontajnery zodpovedajúce normám ISO a dohode CSC musia byť označené príslušným štítkom. Používanie štítku je povinné. Podľa noriem CSC musia kontajnery prejsť bezpečnostnou prehliadkou každých 30 mesiacov a dátum ďalšej prehliadky musí byť vyznačený na štítku. Takmer všetky kontajnery sú postavené podľa noriem ISO. Tieto normy určujú stavebné predpisy a štandardy o veľkosti, nosnosti, manipulácii a stohovaní⁵ kontajnerov (Furdová, Hansenová, 2015).“

⁵ Zdvíhanie nákladu na vyššie miesto. Ide o zodpovedné rozmiestňovanie nákladu na ložnom priestore dopravného prostriedku. Stohuje sa najmä kusový tovar. Hromadný tovar (zrno, ruda) sa trimuje (GLOSBE, 2020).

1.4 Hlavné námorné prepravné trasy

Existuje potenciálne nekonečné množstvo námorných trás, ktoré sa môžu využiť na komerčný obeh. Hlavnou osou je obojstranný koridor spájajúci Severnú Ameriku, Európu a tichomorskú Áziu. Pri formovaní námorných trás zohrávajú dôležitú úlohu aj fyzické obmedzenia (pobrežie, vietor, morské prúdy, hĺbka, útesy, ľad) a politické hranice. Obchodné trasy sú jedným z hlavných faktorov v procese prepravy. Určujú podmienky, ceny, čas, ktorý je potrebný na dosiahnutie cieľa. (Rodrigue, 2017)

Obr. 2: Hlavné námorné prepravné trasy



Zdroj: http://pnerscontacts.upce.cz/46_2017/Hansut.pdf (26.12.2019, a)

Transpacifická prepravná trasa

„Táto trasa spája Severnú Ameriku vrátane Mexického zálivu s krajinami Ázie, akými sú napríklad Malajzia, Singapur, Čína a Japonsko. Na tejto trase sa v súčasnosti prepravuje najviac kontajnerov (Svet dopravy, 2015, c).“

Pri využití Transpacifickej trasy je potrebné uskutočniť plavbu cez Panamský prieplav. Avšak nakoľko je táto trasa príliš dlhá, náklady na jej vykonanie budú nadmieru vysoké. Taktiež je potrebné uvažovať s poplatkami za prechod cez Panamský prieplav a s faktorom času, ktorý je v porovnaní s ostatnými variantmi prepravných trás oveľa vyšší (Hanšút, 2017, b).

Na výpočet poplatkov sa využíva kalkulačka na internete. Poplatky sa líšia podľa typu lode a rozmerov. V kalkulačke je výraz „Panamax“ a „Neopamax“. Panamax je rozmer prieplavu so šírkou 33,53 metra, dĺžkou 320,04 metra a hĺbkou 12,56 metra. Neopamax je nový rozmer, keďže sa prieplav modernizuje a zväčšuje. Povoľuje rozmery o dĺžke 427 metrov, šírke 55 metrov, a hĺbke až 18,3 metra. Dnes sa všetky lode stavajú automaticky tak, aby sa do Panamského prieplavu zmestili. Nákladné lode platia najviac. Poplatok pre preplavenie nákladnej lode Neopamax je 829 000 dolárov, ale priemerná suma je 150 000 dolárov. Aj keď dopravcovia uhradia túto sumu, ušetria. Oboplávanie celého kontinentu zaberá mnoho času, zvyšujú sa náklady na palivo a posádku.

Ďalším variantom je využitie trasy severného mora. Preprava by sa uskutočnila v kratšom čase. Na druhej strane sú dopravcovia obmedzení klimatickými podmienkami. Preprava nákladu je tu možná iba v určitom časovom období, kedy je ľad najtenší. Táto plavba si vyžaduje využitie ľadoborcov, čím narastajú náklady na prepravu (Interez,2019).

Transatlantická prepravná trasa

Na transatlantickej trase sa medzi prístavmi severnej Ameriky a prístavom Rotterdam, ktorý sa nachádza v Holandsku, začali prvýkrát prepravovať kontajnery. „V súčasnosti sa táto trasa využíva tak na prepojenie priemyselných centier v USA a Kanade, ale aj Mexického zálivu s krajinami v Európe, akými sú Holandsko, Francúzsko, Belgicko alebo Nemecko.“ (Svet dopravy, 2015, d)

Euroázijská prepravná trasa

„Námorný obchod vo svete na trase Európa – Ázia zaznamenal už v posledných rokoch mierny pokles v porovnaní s ostatnými hlavnými prepravnými ťahmi, po ktorých sa pohybuje kontajnerizovaný náklad.“ (Hanšút, 2017).

Pri preprave nákladu námornou dopravou medzi juhovýchodnou Áziou a Európou je možné uvažovať s tromi variantmi prepravných trás (Hanšút, 2017). Prvá varianta je plavba okolo Mysu dobrej nádeje, ktorá sa využívala v minulosti. Po vybudovaní Suezského prieplavu vznikla druhá varianta, ktorá skrátila čas plavby medzi Indickým oceánom a severným Atlantikom približne o 10 000km. Tretia varianta obchádza Áziu cez severný ľadový oceán (Svet dopravy, 2015, e).

2 Ciel' práce

Hlavným cieľom bakalárskej práce je charakterizovať námornú dopravu a zhodnotiť jej stav a nadväznosť využitia pri obchodných operáciách prostredníctvom spracovania reálnej prípadovej štúdie o obchode s tovarom na jednej z hlavných námorných prepravných trás.

Predpokladom naplnenia primárneho cieľa predkladanej bakalárskej práce je stanovenie a následná realizácia čiastkových úloh reprezentujúcich parciálne ciele. Prvým čiastkovým cieľom je poukázať na námornú dopravu všeobecne, jej zložitosť a postavenie vo svete. Ďalším čiastkovým cieľom je špecifikovať slabé a silné stránky námornej dopravy a na základe týchto silných a slabých stránok identifikovať príležitosti a riziká námornej dopravy. Následne prepojiť námornú dopravu a medzinárodný obchod pomocou LSCI indexu. Pomocou komparatívnej metódy porovnať 3 hlavné prepravné trasy a ako posledný parciálny cieľ máme vysvetliť celý priebeh obchodnej operácie prostredníctvom reálnej prípadovej štúdie.

3 Metodika práce a metody skúmania

V našej bakalárskej práci sme využili rôzne metódy. V prvej kapitole sme použili opisné metódy na vysvetľovanie charakteristík, ako je trampova doprava, charter party, námorné plavidlá, regulačný mechanizmus námornej dopravy a mnoho ďalších. Nasledujúcou použitou metódou je abstrakcia, ktorá nám pomohla zo všetkých informácií vyčleniť najpodstatnejšie pre predkladanú záverečnú prácu. Analýza nám umožnila rozčleniť danú skutočnosť na jednoduchšie prvky a následne umožnila lepšie a hlbšie rozpoznať jednotlivé časti, ktoré sa spájajú do celku. Tieto časti boli postupne roztriedené, zhodnotené a interpretované. Túto metódu sme využili pri skúmaní dvoch druhov námornej dopravy. Išlo o líniovú a trampovu dopravu. Tieto druhy boli rozčlenené do jednotlivých častí a podrobnejšie preskúmané. Ich detailné preštudovanie nám pomohlo vytvoriť si komplexný obraz o týchto druhoch námornej dopravy a ich konkrétnom využití.

V praktickej časti sme najviac využívali kvantitatívny výskum, konkrétne matematicko-štatistické údaje. Išlo o údaje z Konferencie Spojených národov pre obchod a rozvoj (UNCTAD), ktoré sme využili na analýzu a následnú komparáciu hlavných námorných prepravných trás na počet prepravovaných TEU kontajnerov za 5 rokov (2014 – 2018). Údaje z UNCTAD sme využili aj pri komparácii 15 krajín pri 14 ročnom vývoji indexu prepojenia lodnej dopravy (LSCI). Matematicko-štatistické údaje sme zúžitkovali aj pri spracovávaní reálnej prípadovej štúdie.

4 Výsledky práce a diskusia

4.1 Príležitosti a riziká námornej dopravy v sektore obchodu

Lodný priemysel je hnacou silou svetového hospodárstva. Na svetovom trhu je množstvo výrobkov, ktoré sa dostávajú od výrobcov ku distribútorom a následne spotrebiteľom pomocou námornej dopravy. Nové technológie, nové očakávania zákazníkov, noví účastníci na trhu a nové obchodné modely vytvárajú prostredie pre riziká a príležitosti.

Námorná doprava môže byť riskantnou záležitosťou. Keď sa na mori niečo pokazí, úspešná záchrana veľmi veľkej lode nie je jednoduchá. Ako príklad môžeme uviesť kontajnerovú loď Renu, ktorá bola potopená v roku 2011. Tento prípad poukazuje na to, ako sa navyšujú náklady. Následné záchranné operácie boli nákladné pre obe strany, pre majiteľa lode a poisťovateľov. Na mori sa nachádzajú kybernetickí útočníci a piráti, ktorí ohrozujú životy a narušujú chod medzinárodného obchodu. Operátori lodí sú závislí od počítačov na palube svojich lodí. Tieto počítače nie sú pripojené k internetu, čo sťažuje hackerom infikovanie zvonka. Výskumní tím z University of Texas úspešne pokazil lodný navigačný systém založený na GPS, ktorý vysielal 213-stopovú jachtu stovky metrov mimo kurz, bez spustenia alarmov. Otázkou je, či môže kybernetický útok spôsobiť potopenie lode alebo lodí. (LLOYD,2017)

Počasié je ďalšie riziko. Zahŕňa kalamity, ako sú tajfúny, hurikány, ktoré môžu vážne porušiť plavidlo. (SECURE NOW, 2017)

Podľa správy „Globálne trendy poháňajúce námorné inovácie“ budú kľúčové sociálne trendy. Ako napríklad rast populácie, obchodu, zmena podnebia a vyššia produkcia a spotreba energie. Očakávané sociálne zmeny, ako je rast populácie a obchodu vytvárajú pre podnikateľov prosperujúce prostredie pre obchodné príležitosti. Medzi rastúce potreby v námornom priemysle patrí napríklad zvýšenie výroby a prepravy čistých palív, zvýšená preprava tovaru, energie, surovín, potravín a vody, infraštruktúra prístavov a významné investície do nových prístavných zariadení a rozšírení, potreba robustnejších lodí, prístavov a pobrežných štruktúr pre nepriaznivé poveternostné podmienky a vyšší stupeň automatizácie a autonómna prevádzka.(SYLIPSIS, 2020)

4.2 UNCTAD liner shipping connectivity index – index prepojenia lodnej dopravy

Podľa indexu prepojenia lodnej dopravy⁶, ktorý bol vyvinutý UNCTAD sa 5 z 10 najlepších prepojených ekonomík s globálnou sieťou lodnej dopravy nachádza v Ázii, 4 v Európe a jedna v Severnej Amerike. Od roku 2006 je Čína najviac prepojená krajina so svetom, ktorá zlepšila svoj index o 51%. Porovnanie najviac a najmenej spojených krajín vykazuje rastúci rozdiel v prepojení k globálnym sieťam lodnej dopravy. Zatiaľ čo väčšina ostatných regiónov EÚ zlepšila svoje prepojenie (konektivitu), v Tichomorí malé ostrovné rozvojové štáty neprešli žiadnymi zásadnými zlepšeniami. Krajiny v Tichomorských ostrovoch patria k ekonomikám s najnižším prepravným pripojením pomocou kontajnerov. Napríklad Port Vila, Vanuatu dostáva asi jednu kontajnerovú loď každé tri dni. Iba štyri spoločnosti poskytujú pravidelné prepravné služby do tejto krajiny (UNCTAD. 2019, a).

Tab. 1: LSCI, najlepších 10 ekonomík za roky 2006 - 2012

	Rok	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
	Ekonomika							
1.	Čína	100,00	110,78	123,13	116,79	121,23	133,02	131,37
2.	Singapur	79,77	83,08	85,95	84,28	92,45	97,73	98,26
3.	Kórea	68,46	69,87	72,61	75,17	74,52	88,79	90,26
4.	Malajzia	64,59	74,64	72,55	78,25	72,29	87,49	88,18
5.	USA	82,80	81,65	76,49	78,22	76,03	83,32	84,16
6.	Hong Kong, Čína	83,88	89,86	97,65	89,11	90,96	95,88	91,70
7.	Belgicko	76,23	78,48	78,06	84,59	83,87	84,01	81,85
8.	Holandsko	72,55	78,33	84,95	81,13	82,41	80,48	80,36
9.	Veľká Británia	79,25	78,62	74,51	76,76	81,01	78,54	74,74
10.	Španielsko	70,28	75,37	81,52	75,55	77,71	75,36	76,34

Zdroj: Vlastné spracovanie podľa UNCTAD, 2019 b

⁶ Index prepojenia lodnej dopravy – zachytáva do akej miery sú krajiny prepojené ku globálnym sieťam lodnej dopravy. Je založený na piatich zložkách odvetvia námornej dopravy: počet lodí, kapacita lodí na prepravu kontajnerov, maximálna veľkosť plavidla, počet služieb a počet spoločností, ktoré využívajú kontajnery na prepravu (GICA, 2018)

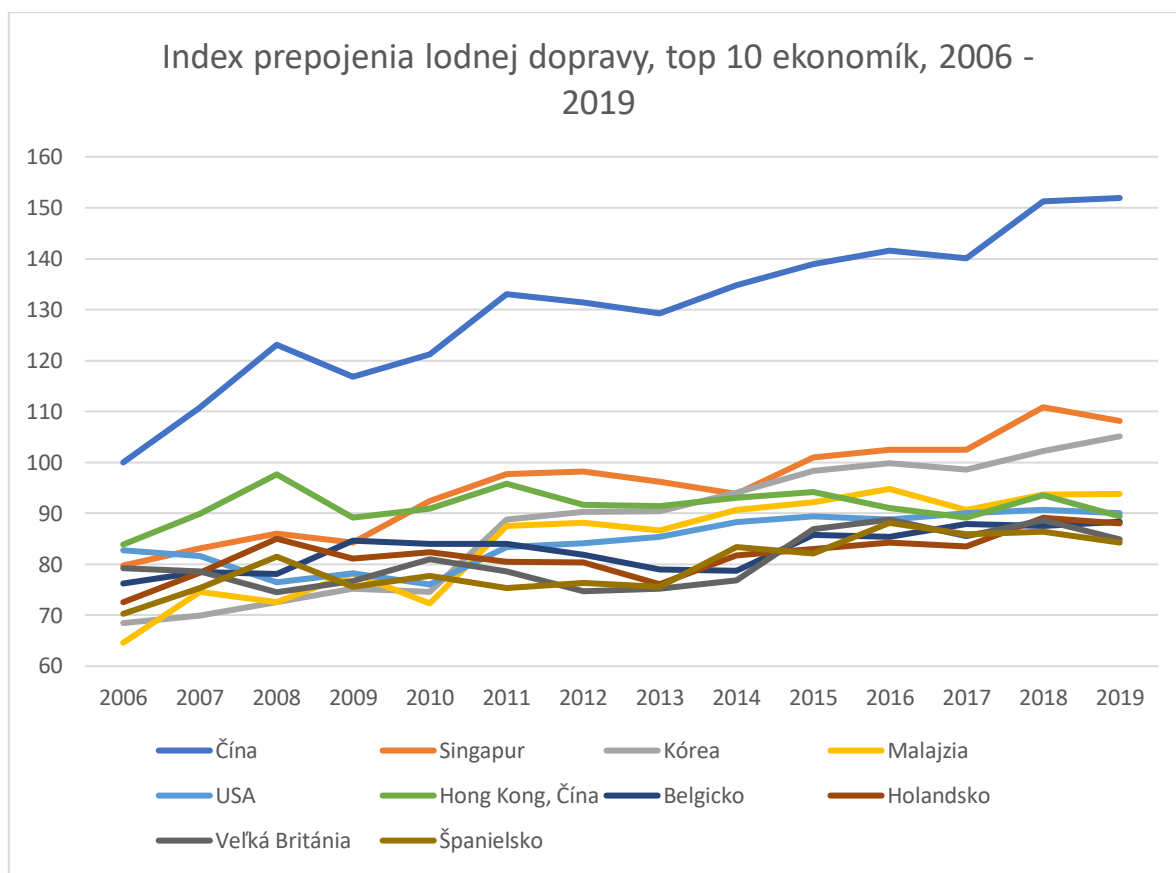
Tab. 2: LSCI, najlepších 10 ekonomík za roky 2013 - 2019

	Rok	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
	Ekonomika							
1.	Čína	129,26	134,80	138,88	141,58	140,08	151,30	151,91
2.	Singapur	96,22	93,79	100,95	102,48	102,44	110,83	108,08
3.	Kórea	90,36	94,09	98,32	99,81	98,53	102,29	105,11
4.	Malajzia	86,69	90,64	92,21	94,79	90,70	93,64	93,80
5.	USA	85,39	88,24	89,36	88,76	90,02	90,69	90,00
6.	Hong Kong, Čína	91,39	93,11	94,22	91,07	89,16	93,54	89,47
7.	Belgicko	79,04	78,75	85,81	85,34	87,93	87,51	88,35
8.	Holandsko	76,04	81,70	82,94	84,32	83,49	89,12	88,03
9.	Veľká Británia	75,21	76,85	86,88	88,77	85,57	88,68	84,86
10.	Španielsko	76,04	81,70	82,94	84,32	83,49	89,12	88,03

Zdroj: Vlastné spracovanie podľa UNCTAD, 2019 c

Vývoj indexu prepojenia lodnej dopravy počas posledných 14 rokov ukazuje, že námorná doprava sa stále rozvíja. V tabuľke č. 1 a č. 2 môžeme vidieť 10 najlepšie prepojených krajín ku globálnym lodným sieťam. Krajiny prispievajú do infraštruktúry, aby sa obchod rozvíjal. Čína, ktorá je prvá v rebríčku a teda najviac prepojená krajina od roku 2006, dosahovala hodnotu indexu pre rok 2019 na úrovni 100% a za 14 rokov zlepšila hodnotu svojho indexu o 51,91%, celkovo na 151,91%. Na druhom mieste je Singapur. Hodnota tohto indexu v roku 2006 predstavovala úroveň 79,77% a po 13 rokoch sa táto hodnota v roku 2019 zvýšila na 108,08%. Na treťom mieste sa nachádza ďalší ázijský štát – Kórea. Hodnota indexu dosahovala pre rok 2006 úroveň 68,46%. Hodnota sa rokmi zvyšovala a po 13 rokoch, v roku 2019 hodnota indexu dosahovala úroveň 105,11%, čo predstavuje zvýšenie o 36,65%. Štvrté miesto zastúpila Malajzia. Hodnota indexu pre rok 2006 je na úrovni 64,59% a za 13 rokov zlepšila hodnotu svojho indexu o 29,21%, celkovo na 93,80%. Na piatom mieste sa nachádza USA. Hodnota indexu prepojenia lodnej dopravy pre rok 2006 dosahovala úroveň 82,80% a po 13 rokoch, v roku 2019 zvýšila svoje úroveň na 90,00%, čo predstavuje zvýšenie o 7,20%. Na zvyšných 5 priečkach sa nachádza Hong Kong, Belgicko, Holandsko, Veľká Británia a Španielsko.

Graf 1: LSCI, najlepších 10 ekonomík za roky 2006 - 2019



Zdroj: Vlastné spracovanie podľa UNCTAD, 2019 d

Na základe údajov z tabuľky č. 1 a č. 2 môžeme vytvoriť aj graf na ktorom vidíme, že Čína má dominantné postavenie oproti ostatným krajinám sveta. Zastáva 1. miesto v top 10 ekonomikách sveta, čo sa týka prepojenia ku globálnej lodnej sieti – index prepojenia lodnej dopravy. Singapur a Kórea si udržiavajú nasledujúce priečky a majú takisto zreteľnú výhodu oproti ďalším 7 krajinám. Ostatné krajiny, ako je Malajzia, USA, Hongkong, Belgicko, Holandsko, Veľká Británia a Španielsko si držia podobnú úroveň.

Tab. 3: LSCI, 5 najhorších ekonomík za roky 2006 - 2012

	Rok	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
	Ekonomika							
1.	ostrov Norfolk	0,73	0,73	0,73	0,73	0,73	0,73	0,73
2.	Paraguaj	-	-	0,80	0,84	0,84	0,82	0,82
3.	Bermudy	1,70	1,70	1,69	1,69	1,69	1,69	1,69
4.	Kajmanské ostrovy	2,31	2,40	1,34	2,12	2,12	1,34	2,05
5.	Kiribati	-	-	-	3,62	4,36	4,05	4,05

Zdroj: Vlastné spracovanie podľa UNCTAD, 2019 e

Tab. 4: LSCI, 5 najhorších ekonomík za roky 2013 - 2019

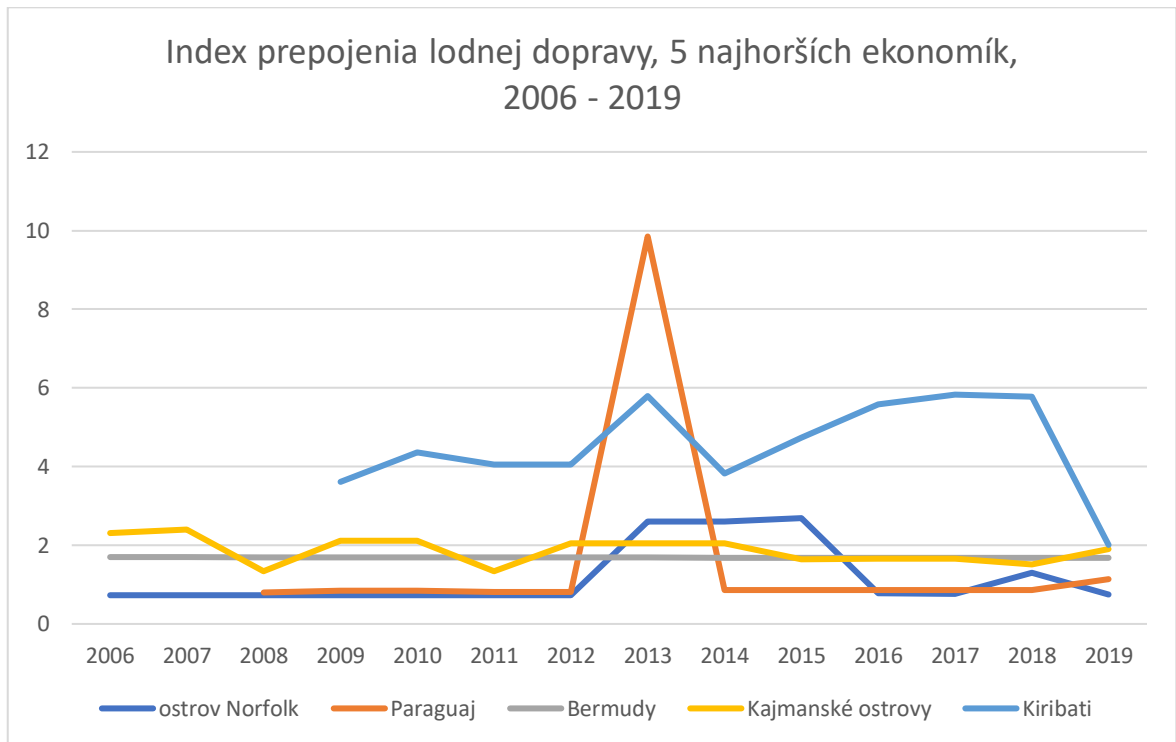
	Rok	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
	Ekonomika							
1.	ostrov Norfolk	2,60	2,60	2,69	0,78	0,77	1,30	0,74
2.	Paraguaj	9,85	0,86	0,86	0,86	0,86	0,86	1,14
3.	Bermudy	1,69	1,68	1,68	1,68	1,68	1,68	1,68
4.	Kajmanské ostrovy	2,05	2,05	1,64	1,66	1,66	1,51	1,91
5.	Kiribati	5,80	3,82	4,73	5,58	5,83	5,78	2,01

Zdroj: Vlastné spracovanie podľa UNCTAD, 2019 f

V tabuľke č. 3 a č. 4 vidíme na porovnanie od tabuľky č. 1 a č. 2, 5 najhorších ekonomík sveta, čo sa týka indexu prepojenia lodnej dopravy. Najhoršou ekonomikou sveta je ostrov Norfolk, kde hodnota indexu v roku 2006 dosahovala úroveň 0,73% a aj keď prišlo behom posledných 13 rokov k miernemu zvýšeniu, tak v roku 2019 je hodnota indexu na úrovni 0,74%. Druhou najhoršou ekonomikou, ktorá nemá dobré prepojenie s globálnymi lodnými sieťami je Paraguaj. Pre roky 2006 a 2007 nie sú dostupné údaje pre danú krajinu na UNCTAD. V roku 2008 mal Paraguaj index na úrovni 0,80%, do roku 2019 sa zlepšil na 1,14%, čo predstavuje zvýšenie iba o 0,34% behom 11 rokov. Na treťom mieste sa nachádzajú Bermudy s hodnotou indexu v roku 2006 na úrovni 1,70%. Hodnota indexu sa znížila o 0,02% a teda celková hodnota indexu v roku 2019 je na úrovni 1,68%. Štvrté miesto zastávajú Kajmanské ostrovy, ktoré v roku 2006 dosahovali hodnotu indexu na úrovni

2,31%. Index Kajmanských ostrovov sa taktiež znížil a v roku 2019 dosahoval hodnotu indexu 1,91%, čo predstavuje zníženie o 0,4%. Na piatom mieste je Kiribati. Na Kiribati iba jeden prevádzkovateľ ponúka pravidelné prepravné služby lodnej dopravy, jedna loď prichádza asi každých 10 dní. Ich index bol v roku 2006 na úrovni 5,80% a počas 13 nasledujúcich rokov poklesov o 3,79%, v roku 2019 mal hodnotu 2,01%.

Graf 2: LSCI, 5 najhorších ekonomík za roky 2006 - 2019



Zdroj: Vlastné spracovanie podľa UNCTAD, 2019 g

Na základe tabuľky č. 3 a č. 4 vieme zostaviť aj graf, na ktorom vidíme 5 najhorších ekonomík v indexe prepojenia lodnej dopravy. Všetky krajiny okrem Bermudov majú nepravidelný vývoj indexu prepojenia lodnej dopravy. Najväčší skok zažil Paraguaj v rokoch 2012 – 2014, kedy sa ich index prudko zvýšil a následne prudko znížil. Naopak Kiribati v rokoch 2018 – 2019 zaznamenali prudký pokles.

4.3 Porovnanie prepravných trás

4.3.1 Transpacifická prepravná trasa

Tab. 5: Kontajnerový obchod na transpacifickej trase za roky 2014 - 2018

TRANSPACIFICKÁ PREPRAVNÁ TRASA (v miliónoch TEU kontajnerov)			
	Východ	Západ	
	východná Ázia – severná Amerika	severná Amerika – východná Ázia	Transpacifická prepravná trasa
2014	16,2	7,0	23,2
2015	17,5	6,9	24,4
2016	18,3	7,3	25,6
2017	19,5	7,3	26,8
2018	20,9	7,4	28,2
Ročná percentuálne zmena			
2014 – 2015	7,9	-2,0	4,9
2015 – 2016	4,4	6,6	5,1
2016 – 2017	6,7	-0,5	4,7
2017 - 2018	7,0	0,9	5,4

Zdroj: Vlastné spracovanie podľa (https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2019_en.pdf, 20.02.2020) h

Z tabuľky č. 5 môžeme vidieť, že vývoj kontajnerového obchodu na transpacifickej trase v rokoch 2014 až 2018 má stúpajúcu tendenciu. Delí sa na východ a západ. Východ predstavuje obchod z juhovýchodnej Ázie do severnej Ameriky. Západ predstavuje obchod zo severnej Ameriky do východnej Ázie. Podľa údajov z UNCTAD (2019) je za roky 2014 – 2018 viac využívaná trasa smerujúca do severnej Ameriky, ktorá predstavuje v priemere prepravovaných kontajnerov za 5 rokov 18,48 milióna TEU a trasa vedúca do východnej Ázie predstavuje 7,18 milióna TEU kontajnerov. Celkovo na transpacifickej trase podľa údajov z UNCTAD v roku 2015 prišlo k 4,9% zvýšeniu prepravovaných TEU oproti roku 2014, v absolútnom vyjadrení sa úroveň prepravených TEU kontajnerov zvýšila z 23,2 milióna na 24,4 milióna TEU kontajnerov. V porovnaní s rokom 2015 prišlo k výraznému nárastu tempa rastu o 5,1% oproti roku 2016 z 24,4 milióna prepravovaných TEU na 25,6 milióna TEU. V roku 2017 došlo k poklesu tempa rastu na hodnotu 4,7% oproti roku 2016, v absolútnom vyjadrení prišlo k nárastu počtu prepravovaných TEU kontajnerov z úrovne 25,6 milióna na 26,8 milióna.

Podľa najnovších údajov z UNCTAD v roku 2018 prišlo k najvyššiemu rastu za posledných 5 rokov a to o 5,4%, pričom počet prepravených TEU kontajnerov sa zvýšil z 26,8 milióna na 28,2 milióna.

4.3.2 Euroázijská prepravná trasa

Tab. 6: Kontajnerový obchod na euroázijskej trase za roky 2014 - 2018

EUROÁZIJSKÁ PREPRAVNÁ TRASA (v miliónoch TEU kontajnerov)				
	Východ		Západ	Euroázijská prepravná trasa
	severná a Stredomorie	Európa - východná Ázia	východná Ázia - severná a Stredomorie	
2014	6,3		15,4	21,8
2015	6,4		15,0	21,5
2016	6,8		15,4	22,2
2017	7,1		16,5	23,6
2018	7,0		17,4	24,4
Ročná percentuálne zmena				
2014 – 2015	1,4		-2,6	-1,4
2015 – 2016	6,3		2,5	3,6
2016 – 2017	4,1		6,9	6,0
2017 - 2018	-1,3		5,7	3,6

Zdroj: Vlastné spracovanie podľa (https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2019_en.pdf, 20.02.2020) i

Kontajnerový obchod na trase Európa – Ázia sa rozdeľuje na východ a západ. Východ predstavuje obchod zo severnej Európy a Stredomoria do východnej Ázie. Západ predstavuje obchod z východnej Ázie do severnej Európy a Stredomoria. Podľa údajov z UNCTAD je za roky 2014 – 2018 viac využívaná trasa smerujúca do severnej Európy a Stredomoria, ktorá predstavuje v priemere prepravovaných kontajnerov za 5 rokov 15,94 milióna TEU a trasa smerujúca do východnej Ázie predstavuje 6,72 milióna TEU. Celkovo sa obchod podľa štatistík z UNCTAD stále rozvíja. Napriek tomu, že v roku 2015 došlo k poklesu tempa rastu oproti roku 2014 z 21,8 miliónov prepravovaných TEU na 21,5 milióna TEU, čo predstavuje pokles tempa rastu o 1,4%, v roku 2016 už prišlo k nárastu tempa rastu o 3,6% oproti roku 2015 z 21,5 milióna prepravovaných TEU na 22,2 milióna TEU. V roku 2017 prišlo opäť k nárastu tempa rastu oproti roku 2016 o 6%, v absolútnom vyjadrení prišlo k nárastu prepravovaných TEU kontajnerov z 22,2 na 23,6 milióna TEU.

Podľa posledných údajov štatistík UNCTAD dosahoval kontajnerový obchod Euroázijskej trasy úroveň 24,4 milióna prepravovaných TEU kontajnerov, čo predstavuje ročnú percentuálnu zmenu oproti roku 2017 o 3,6%, kedy kontajnerový obchod dosahoval úroveň 23,6 milióna prepravovaných TEU kontajnerov.

4.3.3 Transatlantická prepravná trasa

Tab. 7: Kontajnerový obchod na transatlantickej trase za roky 2014 - 2018

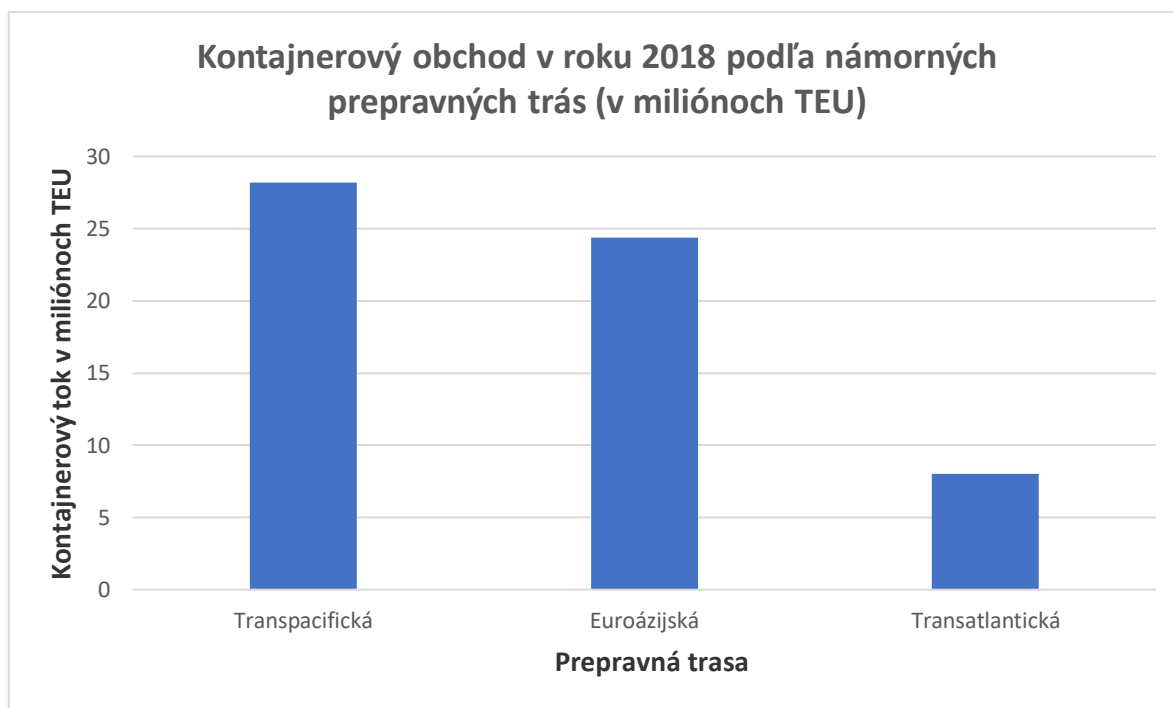
TRANSATLANTICKÁ PREPRAVNÁ TRASA (v miliónoch TEU kontajnerov)			
	Východ	Západ	
	severná Amerika – severná Európa a Stredomorie	severná Európa a Stredomorie – severná Amerika	Transatlantická prepravná trasa
2014	2,8	3,9	6,7
2015	2,7	4,1	6,9
2016	2,7	4,2	7,0
2017	3,0	4,6	7,6
2018	3,1	4,9	8,0
Ročná percentuálne zmena			
2014 – 2015	-2,4	5,6	2,2
2015 – 2016	0,4	2,9	1,9
2016 – 2017	7,9	8,3	8,1
2017 - 2018	5,8	6,8	6,4

Zdroj: Vlastné spracovanie podľa (https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2019_en.pdf, 20.02.2020) j

Vývoj kontajnerového obchodu na transatlantickej trase v rokoch 2014 – 2018 má rastúcu tendenciu. Rozdeľuje sa na východ a západ. Východ predstavuje obchod na trase severná Amerika – severná Európa a Stredomoria. Západ naopak zo severnej Európy a Stredomoria do severnej Ameriky. Podľa údajov z UNCTAD je za roky 2014 – 2018 viac využívaná trasa smerujúca do severnej Ameriky, ktorá predstavuje v priemere v absolútnom vyjadrení prepravovaných TEU kontajnerov za 5 rokov 4,34 milióna TEU a trasa vedúca do severnej Európy a Stredomoria predstavuje 2,86 milióna TEU. Celkovo sa obchod podľa štatistík z UNCTAD stále rozvíja. V porovnaní s rokom 2014 sa kontajnerový obchod v roku 2015 zvýšil o 2,2%, čo predstavuje zvýšenie z 6,7 milióna prepravovaných TEU na 6,9 milióna TEU.

V roku 2016 prišlo tiež k zvýšeniu tempa rastu takmer o 2%, v absolútnom vyjadrení z 6,9 milióna prepravovaných TEU na 7 miliónov TEU. Rok 2017 znamenal vysoké zvýšenie, tempo rastu sa zvýšilo o 8,1%, čo predstavuje zvýšenie zo 7 miliónov prepravovaných TEU kontajnerov na 7,6 milióna TEU. Najnovšie údaje z UNCTAD dokazujú, že ročná percentuálna zmena v roku 2018 oproti roku 2017 predstavuje zvýšenie o 6,4%, objem obchodu sa v absolútnom vyjadrení zvýšil zo 7,6 milióna TEU na 8 miliónov TEU.

Graf 3: Kontajnerový obchod v roku 2018



Zdroj: Vlastné spracovanie

Z porovnania tabuľky č. 5, č. 6 a č. 7 vieme usúdiť, na ktorej trase sa do akej miery využíva kontajnerový obchod, ktorého intenzita je v našom prípade definovaná počtom prepravovaných TEU kontajnerov. Zároveň vieme zhodnotiť aj vývoj prepravovaných TEU na transpacifickej, transatlantickej a euroázijskej trase za posledných 5 rokov (2014 – 2018). Najvyužívanejšia trasa je transatlantická prepravná trasa s hodnotou kontajnerového obchodu v roku 2018 na úrovni 8 miliónov prepravovaných TEU kontajnerov, druhé miesto z hľadiska vyťaženia zastáva euroázijská prepravná trasa s kontajnerovým obchodom na úrovni 24,4 milióna prepravovaných TEU kontajnerov a najmenej využívaná trasa je transatlantická prepravná trasa s kontajnerovým obchodom na úrovni 28,2 milióna prepravovaných TEU kontajnerov (viď tabuľka č. 3). Vývoj kontajnerového obchodu od roku 2014 do roku 2018 má rastúcu tendenciu na všetkých prepravovaných trasách.

4.4 Prípadová štúdia

Na základe zistení v kapitole 4.3 sme si vybrali druhú najvyužívanejšiu námornú prepravnú trasu, nakoľko štát Slovensko je v Európe a najväčší európsky importér je Čína. V rámci prípadovej štúdie sa pokúsime o simuláciu obchodného prípadu.

Obchodná spoločnosť K.Lee Company so sídlom v Hong Kongu (Čína) na Blk. A4, G/F, Shatin Ind. Centre, 5-7 Yuen Shun Circuit, Shatin, N.T., Hong Kong, ktorá sa zaoberá obchodovaním s náhradnými súčiastkami do áut, obdrží dopyt od importéra v Bratislave. Ide o odberateľa, spoločnosť Profi Auto Centrum s.r.o., Starohájska 35, 851 02 Bratislava – Petržalka (Slovenská republika), ktorá nakupuje automobilové súčiastky a predáva ich spotrebiteľom, ktorí majú dopyt po automobilových dieloch a príslušenstve popredných značiek. Exportér chce prepravou poveriť renomovanú špedičnú spoločnosť DHL Global Forwarding GmbH, Liebigstraße 46, 22113 Hamburg, ktorá je špecialistom na parity CIF a FOB. Špeditér sa zaviazal prevziať tovar v Hong Kongu a zabezpečiť prepravu do prístavu Hamburg, pričom stanovuje nasledujúce podmienky:

- uzatvorenie prepravných zmlúv
- vystavenie prepravných dokumentov
- vyzdvihnutie tovaru u obchodníka v Hong Kongu a jeho prepravu do prístavu.
- naloženie tovaru na loď
- obstaranie ďalších potrebných dokumentov
- uzatvorenie poisťky
- a iné.

Medzi exportérom a importérom bol uzatvorený jednorazový obchod podpisom medzinárodnej kúpnej zmluvy oboma zmluvnými stranami s dátumom 05.02.2020. V rámci nej boli dohodnuté konkrétne podmienky, dodacia podmienka CIF prístav Hamburg INCOTERMS 2020, prístav nakladania, Hong Kong, platobná podmienka d/p, teda dokumentárne inkaso založené na platbe proti dokumentom (z toho vyplýva, že obchodná faktúra exportéra z Hong Kongu je splatná ihneď po príchode na miesto určenia) a konkrétna špecifikácia predmetu zmluvy. Ide o predaj spojkovvej sady (FULLPACK DMF) VALEO 837095 s obstarávacou cenou 200€ v množstve 4000ks.

Splatnosť obchodnej faktúry špeditéra (zasielateľa) je 10 dní po prevzatí tovaru na parite EXW, teda v skladoch obchodnej spoločnosti v Hong Kongu. Doba prepravy je za normálnych okolností 35 dní.

V prípadovej štúdii sme sa zamýšľali nad viacerými otázkami, súvisiacimi s úspešnou realizáciou obchodného prípadu, pričom niektoré z nich vieme formulovať nasledovne:

- 1) Aké subjekty vystupujú v tejto prípadovej štúdii?
- 2) Aké existujú právne vzťahy medzi danými subjektami?
- 3) Aké doklady sú potrebné k preprave tovaru z Hong Kongu do BA pomocou námornej dopravy?
- 4) Aká je exportná/importná cena na parite CIF?

1) V predkladanej prípadovej štúdii vystupujú nasledovné subjekty prepravy:

- **Exportér v Hong Kongu** - vyvážateľ tovarov za hranice (vyváža tovar z Hong Kongu do Bratislavy)
- **Importér v Bratislave** - dovozca, dováža tovar zo zahraničia (dováža tovar do Bratislavy z Hong Kongu)
- **Zasielateľ exportéra** – „je osoba alebo spoločnosť, ktorá organizuje zásielky pre jednotlivcov alebo korporácie takým spôsobom, aby bol tovar prepravený od výrobcu k zákazníkovi alebo na konečné miesto distribúcie.“ (Agatch, 2020, a) (v tomto prípade ide o spoločnosť DHL Global Forwarding GmbH, ktorá zabezpečí prepravu daného tovaru z Hong Kongu do prístavu Hamburg).
- **Zasielateľ importéra** – „je osoba alebo spoločnosť, ktorá organizuje zásielky pre jednotlivcov alebo korporácie takým spôsobom, aby bol tovar prepravený od výrobcu k zákazníkovi alebo na konečné miesto distribúcie.“ (Agatch, 2020, b) (v tomto prípade ide o spoločnosť DHL Global Forwarding GmbH, ktorá zabezpečí prepravu daného tovaru z prístavu Hamburg do Bratislavy).
- **Banka** – banka v tomto prípade vystupuje ako poskytovateľ dokumentárneho inkasa, ktoré sa používa najmä pri zasielaní tovaru námornou dopravou. Exportér (Hong Kong) otvára dokumentárne inkaso. Navštívi regionálne firemné centrum, predloží príkaz na otvorenie exportného dokumentárneho inkasa a predloží dodávateľské dokumenty na inkaso (Tatra banka, 2020). „Zmluvou o dokumentárnom inkase sa banka zaväzuje vydať tretej osobe dokumenty oprávňujúce nakladať s tovarom alebo iné dokumenty, ak bude pri ich vydaní zaplatená určitá peňažná suma alebo uskutočnený iný inkasný úkon.“ (Pavelka, 2015 – str. 50)
- **Poisťovňa** – poisťovňa zabezpečuje poistenie prepravovaného tovaru, napríklad v prípade havárie, potopenia, požiaru, krádež a podobne (Managementmania, 2016)

- **Orgány colnej správy** – „pohraničná pobočka colného úradu, prostredníctvom ktorej vykonáva colný úrad vykonáva svoju pôsobnosť na železničných staniach, v prístavoch, na letiskách, na poštách a na iných miestach, ak vykonáva vstupný colný dohľad a výstupný colný dohľad.“ (Finančná správa SR, 2013)

2) Medzi danými subjektami existujú nasledovné vzťahy:

- **Medzinárodná kúpna zmluva medzi exportérom a importérom** – ide o zmluvu, ktorá sa používa na predaj výrobkov medzi podnikmi, nie koncovým klientom. Nejde o dlhodobú zmluvu. Ide o zmluvu medzi týmito dvoma subjektmi, teda exportérom z Hong Kongu a importérom z Bratislavy a uvádza podmienky predaja (GlobalNegotiator, 2020).
- **Zasielateľská zmluva 1 medzi exportérom a zasielateľom exportéra (DHL)** - zasielateľskou zmluvou sa zaväzuje zasielateľ exportérovi, že mu vo vlastnom mene na jeho účet obstará prepravu vecí z Hong Kongu do prístavu Hamburg, a exportér sa zaväzuje zaplatiť zasielateľovi odplatu. Dokladom o uzavretí zmluvy o preprave je nákladný list konosament (Bill of Lading – s označením B/L) (Obchodný zákonník, 1991, a).
- **Zasielateľská zmluva 2 medzi importérom a zasielateľom importéra** - zasielateľskou zmluvou sa zaväzuje zasielateľ importérovi, že mu vo vlastnom mene na jeho účet obstará prepravu vecí z prístavu Hamburg do Bratislavy, a importér sa zaväzuje zaplatiť zasielateľovi odplatu. Dokladom o uzavretí zmluvy o preprave je nákladný list, resp. nákladný list CMR (Obchodný zákonník, 1991, b).
- **Banková zmluva medzi bankou a exportérom** - zmluva medzi bankou a exportérom o otvorení dokumentárneho inkasa.
- **Poistná zmluva medzi poisťovňou a zasielateľom exportéra** – doklad potvrdzujúci vznik poistenia medzi poisťovňou a spoločnosťou DHL. Poistná zmluva obsahuje výšku poistnej sumy, poistnú dobu, výšku poistného a mnoho ďalších skutočností (Obchodný zákonník, 1964).

- **Colný zákon (Taric), ktorý upravuje colné prerokovanie tovaru na dovoz do EÚ** – „tento zákon upravuje pravidlá a postupy zaobchádzania s tovarom, ktorými sa zabezpečuje uplatňovanie opatrení vydaných na základe osobitných predpisov pre pohyb tovaru medzi colným územím Európskej únie a tretími štátmi na území Slovenskej republiky a opatrení na zabránenie protiprávnemu konaniu osôb pri dovoze, vývoze a tranzite tovaru medzi úniou a tretími štátmi na území Slovenskej republiky.“ (Ministerstvo hospodárstva SR, 2009 – 2016)

3) Aby sa mohla obchodná operácia zrealizovať, je potrebné mať v poriadku všetky príslušné doklady potrebné k realizácii obchodnej operácie z Hong Kongu na Slovensko, ako sú:

Obchodné doklady

- **Obchodná faktúra exportéra**
- **Obchodná faktúra zasielateľa exportéra**
- **Baliaci list**
- **Vážny list**

Tovarové špecifikácie a ďalšie potrebné doklady

Prepravné doklady

- **Vnútroštátny nákladný cestný list na prepravu tovaru zo skladov exportéra do prístavu**
- **Liner Bill of Lading B/L** - z Hong Kongu do Hamburgu - cenný obchodovateľný papier - nákladný list v lodnej preprave je záznamom o obchodovanom tovare, ktorý bol prijatý na palubu. Je to dokument, ktorý vytvára dohodu medzi prepravcom a dopravnou spoločnosťou o preprave tovaru (bližšie v kapitole 1.1.4.) (Freightquote, 2020)

- **CMR z Hamburgu do Bratislavy** – dohoda o prepravnej zmluve v medzinárodnej cestnej doprave. Vztahuje sa na každú zmluvu pri cestnej preprave zásielok za úhradu realizovaných v rámci medzinárodnej kamiónovej dopravy, ak miesto prevzatia zásielky a miesto dodania zásielky je v dvoch rôznych štátoch (v našom prípade Nemecko a Slovensko), z ktorých aspoň jeden je zmluvným štátom Dohody CMR. Je vystavovaný v 3 kópiách – 1. červená – odosielateľ (Hamburg), 2. modrá – príjemca (Bratislava), 3. zelená – dopravca (DHL) a čierne sú kópie pre colné orgány, zasielateľov a podobne. Za vyplnenie je zodpovedný príkazca (Vyhláška ministra zahraničných vecí, 1975).

Inou alternatívou by bolo intermodálne riešenie nahradiť multimodálnym riešením, ktoré využíva ako sprievodné prepravné FIATA B/L (FBL) – ide o námorný konosament vydaný zasielateľom, ktorý patrí do medzinárodného zväzu zasielateľov a je oprávnený vydávať takéto doklady. Jedná sa o multimodálny doklad, pri ktorom už nie je potrebné, aby sme vystavovali aj vnútroštátny nákladný cestný list a CMR.

- **MTD – Multimodal transport B/L** – „jedná sa o doklad pre multimodálnu prepravu tovaru, ktorý vystavuje MTO operátor (operátor multimodálnej dopravy) a jeho funkcia sa prekrýva s funkciou F B/L.“ (MySeaTime, 2015)
- **Poistka** – ICC poistenie - poistenie medzinárodnej prepravy zásielok, ktoré sa delí na tri kategórie:
 1. ICC (A) - poistenie voči všetkým nebezpečenstvám
 2. ICC (B) - poistenie s obmedzeným poistným krytím
 3. ICC (C) - poistenie proti vymenovaným nebezpečenstvám
(Colonnade, 2018)

Minimálna úroveň krytia zostáva v INCOTERMS 2020 nezmenená oproti roku 2010 a predávajúci je naďalej povinný uzavrieť poistenie dopravy na vlastné náklady (Dachser, 2019).

- **d/p** – dokumentárne inkaso – vydanie dokumentov proti zaplateniu, čo znamená, že dokumenty sa vydajú kupujúcemu až v okamihu splnenia inkasných podmienok (ČSOB BANKA, 2020). Bližšie vysvetlené v právnych vzťahoch medzi subjektami.

- **JCD** – jednotný colný doklad. Tento doklad je potrebné vyplniť pri dovoze tovaru obchodného charakteru z krajín mimo územia EÚ, ak hodnota tovaru presiahla 22€. Nakoľko Hong Kong je mimo územia EÚ a hodnota tovaru presiahla 22€, je potrebné jednotný colný doklad vyplniť. Doklad sa zasiela elektronickou formou cez portál nazývaný Centrálny elektronický priečinok. Podpisuje sa kvalifikovaným elektronickým podpisom, ku ktorému je nutné vlastniť elektronický občiansky preukaz. V našom prípade doklad vyplní importér v BA (Preclievas, 2017).
- **Colná faktúra** - doklad, ktorý sa vyžaduje na colnici v krajine, kam sa tovar importuje (Slovenská republika), v ktorom vývozca (Hong Kong) uvádza fakturovanú cenu alebo inú a upresňuje náklady na dopravu, poistenie a balenie, podmienky dodávky a platby, za účelom určenia colnej hodnoty tovaru dovezeného do importujúcej krajiny (Slovenská republika) (Logistický monitor, 2019).
- **Inšpekčný certifikát** – „dokument potvrdzuje zhodu s objednávkou a uvádza výsledky špecifických skúšok, ktoré vykonáva nezávislý skúšobný inštitút, ktorý vyberá kupujúci alebo výrobca po vzájomnej dohode.“ (WT Society, 2010)
- **Certifikát pôvodu** - medzinárodný obchodný doklad osvedčujúci "pôvod tovaru", t.j., že tovar bol vyrobený v danej krajine vývozu, čiže, že daná spojková sada bola vyrobená v Hong Kongu (Slovenská obchodná a priemyselná komora, 2007-2013).

V rámci prípadovej štúdie sú dôležité INCOTERMS 2020 doložky, ktoré sa špecifikujú v rámci medzinárodnej kúpnej zmluvy. Medzi najdôležitejšie pri námornej doprave patrí FAS, FOB, CIF, CFR.

FAS - vyplatené k boku lode

Predávajúci dodáva tovar, ktorý je určený na vývoz, vedľa plavidla a od tohto bodu sa rizika prenášajú na kupujúceho. Kupujúci je zodpovedný za nakládku tovaru a všetky následné náklady (INCOTERMS, 2020, a).

FOB - vyplatené na loď

Predávajúci dodáva tovar, ktorý je určený na vývoz, na palubu plavidla v určenom prístave. Po naložení tovaru na palubu sa riziko presunie na kupujúceho, ktorý potom znáša všetky náklady (INCOTERMS, 2020, b).

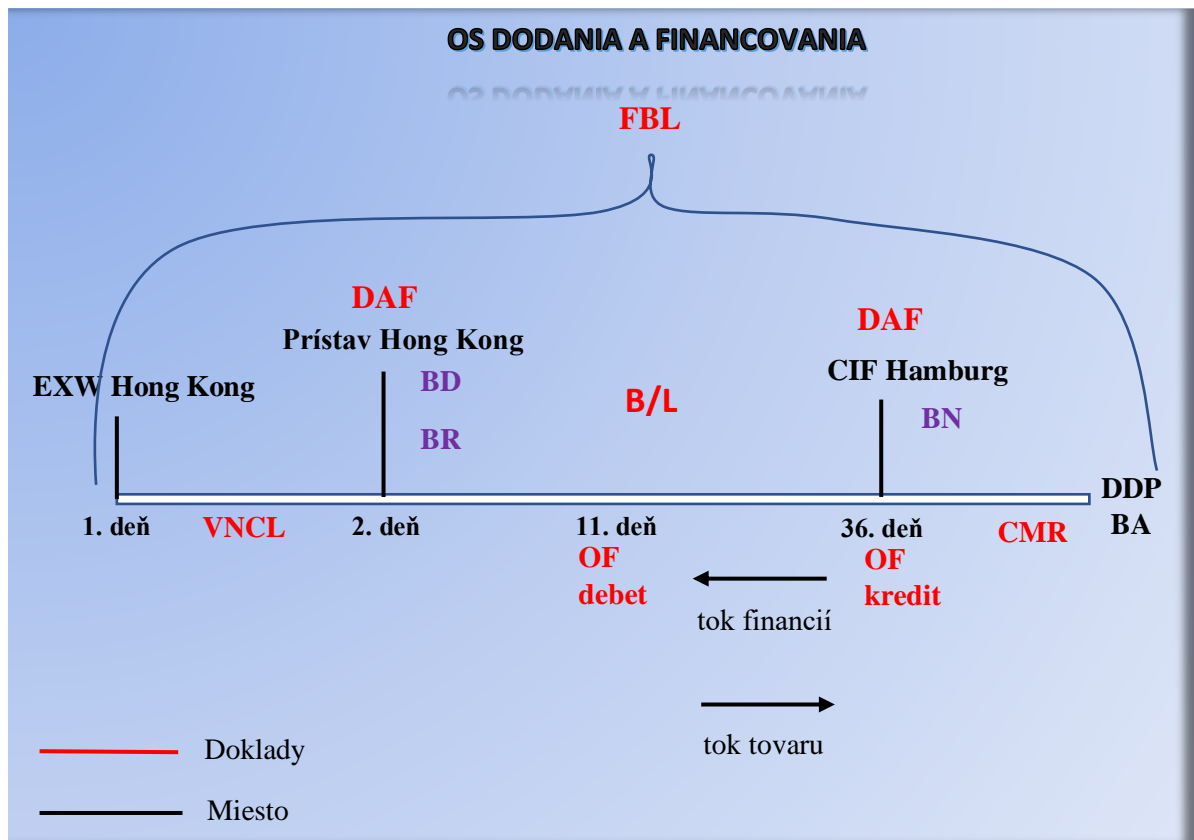
CIF - náklady, poistenie a prepravné

Predávajúci zabezpečí a zaplatí dopravu do uvedeného prístavu. Predávajúci dodáva tovar naložený na palubu plavidla, ktorý je určený na vývoz. Riziká však prechádzajú z predávajúceho na kupujúceho po naložení tovaru na palubu, to znamená pred uskutočnením hlavnej prepravy. Predávajúci tiež zabezpečuje a platí poistenie tovaru na prepravu do uvedeného prístavu (INCOTERMS, 2020, c).

CFR - náklady a prepravné

Predávajúci zabezpečí a zaplatí dopravu do uvedeného prístavu. Predávajúci dodáva tovar naložený na palubu plavidla, ktorý je určený na vývoz. Riziká však prechádzajú z predávajúceho na kupujúceho po naložení tovaru na palubu, t. j. pred uskutočnením hlavnej prepravy (INCOTERMS, 2020, d).

Graf 4: Os dodania a financovania



Zdroj: Vlastné spracovanie

Vysvetlivky:

EXW – „Ex works“ – „z výroby/zo závodu“

VNCL – vnútroštátny nákladný cestovný list, ktorý sa využíva pri preprave tovaru po ceste, ak tovar neprekračuje národné hranice

DAF – výstup a vstup z colného územia + náklady na colný dlh (clo, spotrebná daň, DPH)

BD – bod dodania, pri ktorom dochádza k zmene vlastníctva z exportéra na importéra

BR – bod rizika, importér s vlastníctvom preberá aj riziko (akonáhle je tovar na lodi)

B/L – nákladný námorný list

OF – obchodná faktúra (debet → exportér -, kredit → exportér +)

BN - bod, pokiaľ znášame náklady ako exportér a odkiaľ znáša náklady importér – zahŕňa prepravné poistné,... (pri parite CIF exportér znáša náklady až po prístav Hamburg)

CMR - dohoda o prepravnej zmluve v medzinárodnej cestnej doprave (kamiónová doprava z prístavu Hamburg do Bratislavy)

DDP BA – s dodaním do Bratislavy, clo vyplatené

FBL – FIATA B/L - prepravná zmluva a doklad o tom, že tovar bol prepravený s použitím viacerých spôsobov dopravy

Na grafe č. 4 sme si znázornili os dodania a zároveň aj os financovania. Parita EXW Hong Kong („zo závodu, z výroby“) v prvý deň znamená, že tovar preberie špedičná firma DHL zo skladu firmy XX v Hong Kongu a prevezie tovar do prístavu Hong Kong na základe vnútroštátneho nákladného cestného listu. Tovar špedičná firma dostaví do prístavu na druhý deň. V tento deň príde k zmene vlastníctva tovaru z exportéra na importéra a zároveň sa presúva aj riziko. Po naložení tovaru na palubu sa vystavuje B/L. Zo zadania vieme, že obchodná faktúra je splatná 10 dní po prevzatí tovaru na parite EXW, čo znamená, že exportér si potrebuje požičať peniaze z banky (ČSOB banka, úrok: 5,5%), kým nedostane vyplatenú čiastku od importéra. Keď loď s tovarom dorazí do prístavu Hamburg, importér je povinný uhradiť stanovenú importnú cenu exportérovi. Zároveň prichádza aj k prechodu znášania nákladov (napríklad prepravné, poisťné) z exportéra na importéra. Ďalej tovar pokračuje na miesto určenia (DDP BA) na základe CMR. Všetky využité doklady, ktoré sa týkajú prepravy počas trvania obchodnej operácie vieme nahradiť FBL (VNCL,B/L, CMR).

4) Exportná/importná cena na parite CIF:

Potrebuje vypočítať exportnú alebo importnú cenu na parite CIF, preto: Našou úlohou je zistiť alebo predložiť cenovú kalkuláciu importérovi v podobe cenovej ponuky a na jej základe sa importér rozhodne, či ju prijme a obchod s exportérom uzatvorí alebo odmietne a obráti sa na iného konkurenta. Z toho dôvodu je dôležité, aby fakturovaná cena zo strany exportéra bola konkurencieschopná a zároveň, aby odrážala všetky náklady, ktoré s exportom tovaru súvisia, aby neprišlo k zlyhaniu obchodnej operácie. Obchodná operácia zlyhá, ak exportér z daného obchodného prípadu zaznamená stratu. Exportné náklady možno prepojiť na teóriu transakčných nákladov – teda nákladov súvisiacich s prechodom vlastníctva k tovaru po ceste medzi exportérom a importérom, zjednodušene sa môže nazvať náklady výmeny.

ECIF = ICIF (INC 2020) znamená, že exportná cena na parite CIF je zároveň pre importéra (BA) importná cena na tej istej parite. Ale nie je to cena, ktorá odráža všetky náklady, ktoré sú potrebné na uvedenie tovaru do režimu voľný obeh v Bratislave. Tam chýbajú náklady na prepravu medzi Hamburgom a Bratislavou a samozrejme colný dlh, ktorý treba uhradiť buď v Hamburgu alebo v Bratislave. Ak v Bratislave, tovar do BA sa bude prepravovať pod colnou uzáverou a kamión bude zapečatený colnou plombou a karnetom TIR.

Výpočet exportnej/importnej ceny na parite CIF:

Obstarávacia cena = 200 EUR/ks

Q = 4000 ks

Náklady dodania (napr. za uzatvorenie prepravných zmlúv, vystavenie prepravných dokumentov, vyzdvihnutie tovaru u obchodníka v Hong Kongu a jeho prepravu do prístavu, naloženie tovaru na loď, prepravné, špedičná provízia, prístavné poplatky, uzatvorenie poisťky, obstaranie ďalších potrebných dokumentov) = 20 172,67€

Obchodné rozpätie (marža): 15 %

Priemerné kapitálové náklady: ČSOB banka – 5,5%

Na zistenie výšky ECIF = ICIF (INCOTERMS 2020) potrebujeme zistiť výšku úplných vlastných nákladov exportéra + maržu, ktorú si účtuje exportér:

$$\text{ÚVNE} = \text{OC} + \text{ND} + \text{NFN}$$

ÚVNE = úplné vlastné náklady exportéra

OC = obstarávacia cena

ND = náklady dodania

NFN = nepriame finančné náklady

Obstarávaciu cenu poznáme zo zadania prípadovej štúdie. Exportér vyváža 4 000ks spojok po 200€.

$$\text{OC} = 4\,000 \times 200 = 800\,000\text{€}$$

Na to, aby sme vedeli vypočítať úplne vlastné náklady exportéra potrebujeme najskôr vypočítať náklady dodania od spoločnosti DHL.

Tab. 8: Výpočet nákladov dodania

K. Lee Company – prístav Hong Kong	11,36€ (14,5km - kamión)
Poplatok za dokumenty	61,23€
Príplatok za preťaženie prístavu	4,01€
Manipulačné poplatky na terminály	164,83€
Poplatok za nakladanie kontajnerov	204,28€
Pečať	6,13€
Konštrukcia prístavu	13,03€
Clo	13,58€
B/L poplatok	13,67€
Hong Kong – Hamburg	1 357,63€ (35 dní – nákladná loď)
Iné manipulačné poplatky	322,92€
Náklady na 1 TEU kontajner	2 172,57€
Špedičná provízia	7 000,00€
Uzatvorenie poistky	11 000€
Celkové náklady dodania	20 172,67€

Zdroj: Vlastné spracovanie

V našom prípade sa ND = 20 172,67 €

Podľa Charlieho Clissita (2020) sa náklady môžu pohybovať v širšom rozmedzí a záleží na rôznych faktoroch. Náklady na jeden TEU kontajner odhaduje medzi 1 144,33€ a 2 860,83€.

Porovnali sme si údaje na základe podobnej lokality ako je naša prípadová štúdia. Išlo o obchodnú operáciu medzi Čínou a Európou. Napríklad podľa prípadovej štúdie z ázijského denníku lodnej dopravy a logistiky (2017) náklady na jeden TEU kontajner na trase Chongqing (kamión) – Shenzen (more) – Rotterdam predstavujú 3 141,06€. Táto suma prekročila Clissitov odhad, nakoľko sa tovar dováža 1 587km do prístavu. Po odpočítaní nákladov na prepravu do prístavu, ktoré sú vo výške 1 290,92€ dostaneme číslo 1 850,14€. V ďalšom prípade náklady na jeden TEU kontajner medzi Chongqing (kamión) – Shanghai (more) – Rotterdam predstavujú 3 373,37€.

Táto suma je taktiež vyššia nakoľko tovar ide 1 728km do prístavu v Chongqing. Po odpočítaní nákladov na prepravu do prístavu, ktoré sú vo výške 1 378,10€ dostaneme číslo 1 995,27€. Čo dokazuje, že dôležitý faktor pri stanovení ceny je diaľka závodu od daného prístavu odoslania (Young Joon Seo, 2017)

K tomu, aby sme vypočítali úplne vlastné náklady exportéra potrebujeme poznať taktiež výšku nepriamych finančných nákladov

$NFN = [(ND) \times \text{počet dní kedy potrebuje exportér požičané peniaze} \times \% \text{ nákladov}] / 360$

$NFN = [(20\ 172,67) \times 25 \times 0,055] / 360 = 77,05\text{€}$

Keď už máme vypočítané všetky potrebné údaje, môžeme vypočítať úplné vlastné náklady exportéra, ktoré sú vo výške:

$\text{ÚVNE} = 800\ 000 + 20\ 172,67 + 77,05 = 820\ 249,72\text{€}$

Úplne vlastné náklady exportéra sú vo výške 820 249,72€, to znamená, že aby z toho exportér dosiahol zisk, potrebuje si pripočítať maržu.

$820\ 249,72 \times 1,15 = 943\ 287,15 \doteq 943\ 287\text{€}$

Importérovi zašleme ponuku so sumou vo výške 943 287€, ktorá je konkurencieschopná a importér s ňou súhlasil.

Diskusia

Práca analyzovala štyri oblasti. Prvá oblasť sa venovala rizikám a príležitostiam námornej dopravy vo svete.

Druhá oblasť sa týkala indexu prepojenia lodnej dopravy (ďalej LSCI). Analyzovali sme desať krajín s najvyšším LSCI. Čím má index vyššie percento, tým vyššia prepojenosť s globálnou lodnou sieťou existuje. Prvých päť najlepších ekonomík v rámci LSCI sa nachádza v Ázii. Na prvej priečke je Čína s hodnotou indexu v roku 2019 na úrovni 151,91%, ktorá je zároveň aj najväčším vývozcom sveta. Zvyšných deväť krajín, ktoré sme analyzovali patria medzi prvých dvadsať najväčších exportérov sveta, s výnimkou Malajzie (Worldatlas, 2016). Štáty, ktoré majú najnižší LSCI (napríklad Kiribati, kde príde loď jedenkrát za desať dní) nemajú veľké možnosti obchodovania pomocou námornej dopravy. Podľa údajov z UNCTAD sme zistili, že, čím má krajina väčšiu prepojenosť s globálnou lodnou sieťou, tým sa jej zvyšuje možnosť obchodovania pomocou námornej dopravy.

Tretia oblasť sa zaoberá komparáciou troch hlavných prepravných námorných trás. Porovnávali sme dané trasy na základe množstva prepravovaných TEU kontajnerov. Na Transpacifickú prepravnú trasu, ktorá vedie cez Tichý oceán z východnej Ázie do severnej Ameriky a naopak sa prepravilo v roku 2018 28,2 milióna TEU kontajnerov. Euroázijská prepravná trasa smerujúca zo severnej Európy a Stredomoria do východnej Ázie a naopak a prechádza cez Mys dobrej nádeje alebo cez Suezský prielav, kde je riziko výskytu pirátov. Na tejto trase sa v roku 2018 prepravilo 24,4 milióna TEU kontajnerov. Poslednou trasou je Transatlantická prepravná trasa, ktorá prechádza cez Atlantický oceán a vedie zo severnej Ameriky do severnej Európy a Stredomoria a naopak. Na tejto trase sa v roku 2018 prepravilo 8 miliónov TEU kontajnerov. Z tejto analýzy vieme usúdiť, ktorá námorná prepravná trasa je najvyužívanejšia. Podľa počtu prepravovaných TEU kontajnerov je najvyužívanejšou trasou Transpacifická prepravná trasa. Druhou je Euroázijská a na poslednom mieste je Transatlantická prepravná trasa.

Na záver sme vytvorili prípadovú štúdiu založenú na reálnej báze, ktorá nám znázorňuje realizáciu obchodnej transakcie s využitím námornej dopravy. Sú v nej vysvetlené subjekty, ktoré vstupujú do daného obchodu, vzťahy medzi danými subjektami a všetky doklady potrebné na realizáciu daného prípadu. Zakreslili sme si aj os financovania a dodania, ktorá je dôležitá na vysvetlenie pohybu tovaru a financií od exportéra k importérovi. Veľmi dôležitým faktorom je cena. Naša prípadová štúdia obsahuje aj

výpočet exportnej ceny na parite CIF, respektíve importnej ceny na parite CIF za podmienok INCOTERMS 2020. Výsledná cena musí byť konkurencieschopná a priniesť exportérovi zisk. Táto prípadová štúdia nám ukáže ako má správne fungovať obchodná operácia s využitím námornej dopravy, bez omeškania a s výnosom pre exportéra.

Záver

Z globálneho hľadiska má námorná doprava v nákladnej preprave rozhodujúci význam. Námorná doprava je bezkonkurenčná v dlhých a medzikontinentálnych prepravách. Umožňuje transport veľkého množstva tovaru vďaka kontajnerizácii. Aby sa však prepravovaný tovar dostal na miesto určenia, je potrebné využiť aj iné druhy prepravy. Po príchode lode do prístavu sa tovar prekladá na inú dopravnú modalitu, akou sú cestná, železničná alebo vnútrozemská vodná doprava. Námorná doprava je teda súčasťou multimodálnej prepravy. Aj v našej prípadovej štúdii sme využili okrem námornej dopravy aj cestnú prepravu na základe dokladu CMR.

Námorná doprava prináša najmä ekonomický prínos, nakoľko veľkou výhodou tohto typu dopravy je kapacita, čo predstavuje nižšie náklady v porovnaní s ostatnými druhmi dopravy. Námorná doprava umožňuje prepraviť veľké množstvo tovaru v rámci jednej plavby. Najväčšia nákladná loď je schopná previezť až 23 756 TEU kontajnerov. Mnohí exportéri využívajú tento druh dopravy na realizáciu svojho obchodného prípadu aj vďaka možnosti zdieľať nákladný priestor s ostatnými odosielateľmi, ak nemajú dostatočné množstvo nákladu na zaplnenie celého priestoru. Cena je veľmi dôležitý faktor, čo sme si vysvetlili aj v prípadovej štúdii. Treba stanoviť takú cenu, aby boli spokojné obe strany – exportér (aby dosiahol zisk) aj importér (aby bola preňho cena konkurencieschopná).

Okrem ekonomického prínosu je tu aj ekologický prínos. Námorná doprava je považovaná za najekologickejší druh dopravy.

Tento druh dopravy spája všetky hlavné kontinenty sveta. Medzi kľúčové prepravné trasy patrí Transpacifická, ktorá spája Áziu s Amerikou, Euroázijská medzi Európou a Áziou a Transatlantická, ktorá spája Európu s Amerikou. Využitie týchto trás sme pomocou komparatívnej metódy porovnali v rámci praktickej časti záverečnej práce a zistili sme, že najviac využívanou trasou je Transpacifická prepravná trasa.

V námornej doprave je stále priestor na zlepšovanie. V súčasnej dobe je potrebné zaviesť opatrenia proti kybernetickým útočníkom, zlepšovať sa v oblasti ekológie, zväčšovať objem prepravy TEU kontajnerov na jednu loď a podobne. Aby sa mohla námorná doprava rozširovať, je nevyhnutné investovať aj do infraštruktúry a rozvoja prístavov.

Prostredníctvom námornej dopravy sa realizuje 80% svetového obchodu, čo znamená, že väčšina exportérov/importérov si vyberie pri realizácii medzinárodných obchodných operácií práve tento druh dopravy.

Zoznam použitej literatúry

1. AGATCH. 2020, (a). *Zasielateľ*. [online]. [cit.2020-04-20]. Dostupné na: <https://www.agatch.sk/zasielatel-.phtml?id3=48698>
2. AGATCH. 2020, (b). *Zasielateľ*. [online]. [cit.2020-04-20]. Dostupné na: <https://www.agatch.sk/zasielatel-.phtml?id3=48698>
3. BAKOŠ, Tomáš. 2019. *Námorná doprava sa zmení. Prinesie čistejší vzduch, ale drahší tovar pre Slovákov*. [online]. [cit.2020-01-19]. Dostupné na: <https://www.trend.sk/spravy/namorna-doprava-zmeni-prinesie-cistejsi-vzduch-ale-drahsi-tovar-pre-slovakov>
4. BEAUDION, Carl. 2018. *5 Benefits and Disadvantages of Shipping your Goods in Containers*. [online]. [cit.2019-11-25]. Dostupné na: <https://www.transglobelogistiques.com/en/container-shipping-5-advantages-disadvantages/>
5. BREZOVSKÝ Jozef. 2012, (a). *Námorná doprava: Po mori pomalšie, ale lacnejšie*. In *systémy logistiky*. 2012, roč. 7, č. 39, s- 6-8. [cit.2019-11-20].
6. BREZOVSKÝ Jozef. 2012, (b). *Námorná doprava: Po mori pomalšie, ale lacnejšie*. In: *systémy logistiky*. 2012, roč. 7, č. 39, s- 6-8. [cit.2019-11-20].
7. CLISSITT, Charlie. 2020. *International Container Shipping Costs and Rates*. [online]. [cit.2020-03-18]. Dostupné na: <https://www.movehub.com/advice/international-container-shipping-costs/>
8. COLONNADE. 2018. *Zmluvné dojednania pre poistenie medzinárodnej prepravy zásielok*. [online]. [cit.2020-04-20]. Dostupné na: https://www.ums.sk/documents/Colonnade/Poistne%20podmienky/ZD_Preprava_Medzinarodna_CI1901802.pdf
9. ČSOB BANKA. 2020. *Dokumentárne inkaso*. [online]. [cit.2020-04-29]. Dostupné na: <https://www.csob.sk/podnikatelia-firmy/dokumentarne-inkaso>
10. DACHSER. 2019. *INCOTERMS 2020*. [online]. [cit.2020-05-05]. Dostupné na: <https://www.dachser.sk/sk/mediaroom/Incoterms-2020-3138?bookmarked=false&type=1,2>
11. DÁVID, Andrej – MIKUŠOVÁ, Miroslava. 2010. *Námorná doprava a kontajnery*. In *Námorná doprava a kontajnery* [online]. 2010, Ročník 5., Číslo I. s. 30-37. [cit.2019-11-25]. Dostupné na: http://pnerscontacts.upce.cz/17_2010/David.pdf

12. ENCYKLOPEDIAPOZNANIA. 2020. *Batyskaf*. [online]. [cit.2020-05-10].
Dostupné na: <https://encyklopediapoznania.sk/clanok/647/batyskaf>
13. EURÓPSKA ENVIRONMENTÁLNA AGENTÚRA. 2016. *V centre pozornosti letecká a lodná doprava*. [online]. [cit.2019-12-18]. Dostupné na:
<https://www.eea.europa.eu/sk/signaly-eea/signaly-2016/clanky/v-centre-pozornosti-letecka-a>
14. FINANČNÁ SPRÁVA SR. 2013. *Colné úrady*. [online]. [cit.2020-04-15]. Dostupné na:
<https://www.financnasprava.sk/sk/financna-sprava/organy-financnej-spravy/colne-urady>
15. FREIGHTQUOTE. 2020. *What is bill of lading*. [online]. [cit.2019-12-18].
Dostupné na: <https://www.marineinsight.com/maritime-law/what-is-bill-of-lading-in-shipping/>
16. FURDOVÁ, Lucia – HANSENOVÁ, Heda. *Medzinárodná preprava, zasielateľstvo a logistika: manažment obchodných operácií*. Bratislava: Vydavateľstvo EKONÓM, 2015, 128 s. [6,96 AH]. ISBN 978-80-225-4127-5
17. GCAPTAIN. 2019. *MSC Gulsun Departs Port of Tanjung Pelepas with Record-Breaking 19 574 TEUs*. [online]. [cit.2019-12-20]. Dostupné na:
<https://gcaptain.com/msc-gulsun-departs-port-of-tanjung-pelepas-with-record-breaking-19574-teus/>
18. GICA. 2018. *Liner shipping Connectivity Index (LSCI)*. [online]. [cit.2020-05-10].
Dostupné na: <https://www.gica.global/activity/liner-shipping-connectivity-index-lsci>
19. GLOBALNEGOTIATOR. 2020. *International sales contract*. [online]. [cit.2020-04-30].
Dostupné na: <https://www.globalnegotiator.com/international-trade/dictionary/international-sales-contract/>
20. GLOSBE. 2020. *Stohovanie*. [online]. [cit.2020-05-10]. Dostupné na:
<https://sk.glosbe.com/sk/sk/stohovanie>
21. HANSENOVÁ, H. 2007, (a). *Prepravné služby v podmienkach medzinárodného obchodu*, Bratislava: EKONÓM, 2007. 130 s. ISBN 978-80-225-2323-3
22. HANSENOVÁ, H. 2007, (b). *Prepravné služby v podmienkach medzinárodného obchodu*, Bratislava: EKONÓM, 2007. 130 s. ISBN 978-80-225-2323-3
23. HANSENOVÁ, H. 2007, (c). *Prepravné služby v podmienkach medzinárodného obchodu*, Bratislava: EKONÓM, 2007. 130 s. ISBN 978-80-225-2323-3

24. HANSENOVÁ, H. 2007, (d). *Prepravné služby v podmienkach medzinárodného obchodu*, Bratislava: EKONÓM, 2007. 130 s. ISBN 978-80-225-2323-3
25. HANSENOVÁ, Heda - HO THI THU HOA. *Kontajnerizácia – história a budúcnosť*. In *Doprava a logistika*: odborný mesačník vydavateľstva Ecopress. Bratislava: ECOPRESS, 2007, s. 2(9), 17. ISSN 1337-0138. [cit.2019-12-10].
26. HANŠÚT, Lukáš – DÁVID, Andrej. 2017, (a). *Námorná trasa juhovýchodná Ázia – Európa*. In *Námorná trasa juhovýchodná Ázia – Európa*. Číslo 1, Ročník XII, s. 28. [online]. [cit.2019-11-20]. Dostupné na: http://pnerscontacts.upce.cz/46_2017/Hansut.pdf
27. HANŠÚT, Lukáš – DÁVID, Andrej. 2017, (b) *Námorná trasa juhovýchodná Ázia – Európa*. In *Námorná trasa juhovýchodná Ázia – Európa*. Číslo 1, Ročník XII, s. 28. [online]. [cit.2019-12-26]. Dostupné na: http://pnerscontacts.upce.cz/46_2017/Hansut.pdf
28. HARIESH, Manaadiar, 2019. *Electronic bill of Lading*. [online]. [cit.2019-12-20]. Dostupné na: <https://shippingandfreightresource.com/electronic-bill-of-lading/#>
29. HARIESH, Manaadiar. 2009. *Difference between a Liner and Tramp service*. [online]. [cit.2019-11-17]. Dostupné na: <https://www.scribd.com/doc/236122667/Difference-Between-a-Liner-and-Tramp-Service>
30. HORŇÁK, Marcel. 2007. *Doprava v globalizovanom svete*. In *Geografické rozhledy* 4, 2007, s. 6-7. [online]. [cit.2019-12-14]. Dostupné na: http://www.humannageografia.sk/clanky/Hornak_2007.pdf
31. INCOTERMS. 2020, (a). *Free Alongside Ship*. [online]. [cit.2020-05-02]. Dostupné na: <https://www.incotermsexplained.com/the-incoterms-rules/the-eleven-rules-in-brief/free-alongside-ship/>
32. INCOTERMS. 2020, (b). *Free on Board*. [online]. [cit.2020-05-02]. Dostupné na: <https://www.incotermsexplained.com/the-incoterms-rules/the-eleven-rules-in-brief/free-board/>
33. INCOTERMS. 2020, (c). *Cost Insurance Freight*. [online]. [cit.2020-05-02]. Dostupné na: <https://www.incotermsexplained.com/the-incoterms-rules/the-eleven-rules-in-brief/cost-insurance-freight/>
34. INCOTERMS. 2020, (d). *Cost Freight*. [online]. [cit.2020-05-02]. Dostupné na: <https://www.incotermsexplained.com/the-incoterms-rules/the-eleven-rules-in-brief/cost-freight/>

35. INTEREZ. 2018. *Za krátku cestu zaplatia takmer milión a stále sa im to vyplatí. Panama vďaka svojmu priepľavu medzi oceánmi bohatne každým jedným dňom.* [online]. [cit.2020-03-18]. Dostupné na: <https://www.interez.sk/blog/pamamsky-priepľav-zaujímavosti/>
36. JURKOVIČ, Martin. 2015. *Doplnkové propulzné systémy v námornej plavbe.* [online]. [cit.2019-12-10]. Dostupné na: <https://www.trend.sk/spravy/namorna-doprava-zmeni-prinesie-cistejsi-vzduch-ale-drahsi-tovar-pre-slovakov>
37. LLOYDS. 2017. *The top risk in shipping today.* [online]. [cit.2020-04-24]. Dostupné na: <https://www.lloyds.com/news-and-risk-insight/news/lloyds-news/2017/09/the-top-risks-in-shipping-today>
38. LOGISTICKÝ MONITOR. 2019. *Colná faktúra/Customs invoice.* [online]. [cit.2020-05-05]. Dostupné na: <https://www.logistickymonitor.sk/index.php/nnnnterminologia-a-legislativa-mainmenu-5/slovník-logistických-pojmov-mainmenu-6/92-colna-faktura-customs-invoice>
39. MANAGEMENTMANIA. 2016. *Poistovňa (Insurance Company).* [online]. [cit.2020-05-05]. Dostupné na: <https://managementmania.com/sk/poistovna>
40. MINISTERSTVO HOSPODÁRSTVA SR. 2009 – 2016. *Integrovaná tarifa Spoločenstva (TARIC).* [online]. [cit.2020-05-04]. Dostupné na: <https://www.mhsr.sk/obchod/obchodne-vztahy-s-tretimi-krajinami/colna-politika/integrovana-tarifa-spolocenstva-taric>
41. MYSEATIME. 2015. *Different types of bill of lading.* [online]. [cit.2019-12-18]. Dostupné na: <https://www.myseatime.com/blog/detail/different-types-of-bill-of-lading>
42. NOVÁK, Radek. 2005, (a). *Námořní přeprava. 2. přeprac.* Praha : ASPI, 2005. 271 s. ISBN 80-7357-070-X
43. NOVÁK, Radek. 2005, (b). *Námořní přeprava. 2. přeprac.* Praha : ASPI, 2005. 271 s. ISBN 80-7357-070-X
44. NOVÁK, Radek. 2005, (c). *Námořní přeprava. 2. přeprac.* Praha : ASPI, 2005. 271 s. ISBN 80-7357-070-X
45. NOVÁK, Radek. 2005, (d). *Námořní přeprava. 2. přeprac.* Praha : ASPI, 2005. 271 s. ISBN 80-7357-070-X
46. NOVÁK, Radek. 2005, (e). *Námořní přeprava. 2. přeprac.* Praha : ASPI, 2005. 271 s. ISBN 80-7357-070-X

47. NOVÁK, Radek. 2005, (f). *Námořní přeprava. 2. přerac.* Praha : ASPI, 2005. 271 s. ISBN 80-7357-070-X
48. NOVÁK, Radek. 2005, (g). *Námořní přeprava. 2. přerac.* Praha : ASPI, 2005. 271 s. ISBN 80-7357-070-X
49. OBCHODNÝ ZÁKONNÍK. 1964. Poistné zmluvy. [online]. [cit.2020-05-08]. Dostupné na: <https://poistovna.nn.sk/o-zivotnom-poistenii-obciansky-zakonnik.html>
50. OBCHODNÝ ZÁKONNÍK. 1991, (a). *Zasielateľská zmluva.* [online]. [cit.2020-04-15]. Dostupné na: <https://www.lewik.org/term/5734/zasielatelska-zmluva-obchodny-zakonnik/>
51. OBCHODNÝ ZÁKONNÍK. 1991, (b). *Zasielateľská zmluva.* [online]. [cit.2020-04-15]. Dostupné na: <https://www.lewik.org/term/5734/zasielatelska-zmluva-obchodny-zakonnik/>
52. OTTOVO NAKLADATELSTVÍ. 2009. *Encyklopedie historie světa.* Praha: Ottovo nakladatelství, 2009. 496 s. ISBN 97-8807-36-0896-5
53. PAVELKA, Ľuboš – JAMBOROVÁ, Erika Mária – RUŽEKOVÁ, Viera. 2015. *Manuál slovenského exportéra: Základy bezpečného obchodovania so zahraničím.* Prievidza: GNOWEE, 2015, 50 s. ISBN 978-80-97-22059-4.
54. PLSLOGISTICS. 2018. *Multimodal transport: What is Multimodal Shipping.* [online]. [cit.202-05-10]. Dostupné na: <https://www.plslogistics.com/blog/how-multimodal-shipping-can-benefit-you/>
55. POHŮNEK, Miloš. 1981. *Mezinárodní úmluvy o námořní přepravě zboží: Hamburská pravidla 1978. Haagská pravidla 1924. Haagsko-Visbyská pravidla 1968.* Praha: Československá obchodní a průmyslová komora, 1981, 241 s.
56. PRECLIEVAS. 2017. *Jednotný colný doklad – JCD.* [online]. [cit.2020-04-30]. Dostupné na: <https://www.preclievas.sk/informacie/jcd/>
57. RAUNEK. 2019. *Bill of Lading in Shipping: Importance, Purpose, And Types.* [online]. [cit.2019-12-15]. Dostupné na: <https://www.marineinsight.com/maritime-law/what-is-bill-of-lading-in-shipping/>
58. RODRIGUE, Jean – Paul. 2017. *The Geography of Transport Systems,* fourth edition, 2017. New York: Routledge, 440 s. ISBN 978-1138669574
59. RODRIGUE, Jean-Paul. 2006. *Two major Transpacific Pendulum Routes Serviced by OOCL.* [online]. [cit.2020-02-20]. Dostupné na: https://www.researchgate.net/figure/Two-Major-Transpacific-Pendulum-Routes-Serviced-by-OOCL-2006-The-Wal-Mart-Express_fig4_229049470

60. SECURE NOW. 2017. *Hazards of Shipping Good by Sea ans How Marine Transit Insurance Can Help You*. [online]. [cit.2020-03-15]. Dostupné na: <https://securenow.in/blog/hazards-shipping-goods-sea-marine-transit-insurance-can-help/>
61. SEO, Young Joon – FEILONG, Chen – ROH, Sae Yeon. Multimodal Transportation: The Case of Laptop from Chongqing in China to Rotterdam in Europe. In *The Asian Journal of Shipping and Logistics*. 2017, 3. vydanie, zväzok 33, s. 155 – 165. [online]. [cit.2019-12-18]. Dostupné na: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2092521217300445>
62. SKYLER, Heather. 2018. *Advantages & Disadvantages of Liner Shipping*. [online]. [cit.2019-12-10]. Dostupné na: <https://bizfluent.com/info-8559176-advantages-disadvantages-liner-shipping.html>
63. SLOVENSKÁ OBCHODNÁ A PRIEMYSELNÁ KOMORA. 2007-2013. *Overovanie dokladov, certifikát o pôvode tovaru*. [online]. [cit.2020-04-30]. Dostupné na: <http://s1.youth4region.sk/sluzby/37-certifikat-o-povode-tovaru>
64. STARTSTOP.SK. 2018. *Vedel si, že 16 najväčších lodí znečistí ovzdušie viac ako všetky autá sveta?* [online]. [cit.2019-11-19]. Dostupné na: <https://www.startitup.sk/vedel-si-ze-16-najvacsih-lodi-znecisti-ovzdušie-viac-ako-vsetky-auta-sveta/>
65. SVET DOPRAVY. 2015, (a). *Doplňkové propulzné systémy v námornej plavbe*. [online]. [cit.2019-12-19]. Dostupné na: <http://www.svetdopravy.sk/doplňkove-propulzne-systemy-v-namornej-plavbe/>
66. SVET DOPRAVY. 2015, (b). *Doplňkové propulzné systémy v námornej plavbe*. [online]. [cit.2019-05-10]. Dostupné na: <http://www.svetdopravy.sk/doplňkove-propulzne-systemy-v-namornej-plavbe/>
67. SVET DOPRAVY. 2015, (c). *Preprava nákladu v kontajneroch na mori*. [online]. [cit.2020-01-18]. Dostupné na: <http://www.svetdopravy.sk/preprava-nakladu-v-kontajneroch-na-mori/>
68. SVET DOPRAVY. 2015, (d). *Preprava nákladu v kontajneroch na mori*. [online]. [cit.2020-01-18]. Dostupné na: <http://www.svetdopravy.sk/preprava-nakladu-v-kontajneroch-na-mori/>
69. SVET DOPRAVY. 2015, (e). *Preprava nákladu v kontajneroch na mori*. [online]. [cit.2020-01-18]. Dostupné na: <http://www.svetdopravy.sk/preprava-nakladu-v-kontajneroch-na-mori/>

70. SVET DOPRAVY. 2017, (a). *Námorná doprava vo svete*. [online]. [cit.2020-01-25].
Dostupné na: <http://www.svetdopravy.sk/namorna-doprava-vo-svete/>
71. SVET DOPRAVY. 2017, (b). *Námorná doprava vo svete*. [online]. [cit.2020-01-25].
Dostupné na: <http://www.svetdopravy.sk/namorna-doprava-vo-svete/>
72. SYLIPSIS. 2020. *Business Opportunities in the global maritime industry*. [online].
[cit.2020-02-23]. Dostupné na: <https://www.sylipsis.com/business-opportunities-in-the-global-maritime-industry/>
73. TATRA BANKA. *Dokumentárne inkaso*. [online]. [cit.2020-05-03]. Dostupné na:
<https://www.tatrabanka.sk/sk/business/uvery-financovanie/dokumentarne-inkaso/>
74. TRANSPORTSK. 2019. *Najväčšia nákladná loď sveta zdolala svoju prvú plavbu*.
[online]. [cit.2019-12-13]. Dostupné na: <https://transport.sk/spravy/vodna-doprava/najvacsia-nakladna-lod-sveta-zdolala-svoju-prvu-plavbu/>
75. UNCTAD. 2019, (a). *Review of maritime transport*. [online]. [cit.2020-04-13].
Dostupné na: https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2019_en.pdf
76. UNCTAD. 2019, (b). *Review of maritime transport*. [online]. [cit.2020-04-13].
Dostupné na: https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2019_en.pdf
77. UNCTAD. 2019, (c). *Review of maritime transport*. [online]. [cit.2020-04-13].
Dostupné na: https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2019_en.pdf
78. UNCTAD. 2019, (d). *Review of maritime transport*. [online]. [cit.2020-04-13].
Dostupné na: https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2019_en.pdf
79. UNCTAD. 2019, (e). *Review of maritime transport*. [online]. [cit.2020-04-13].
Dostupné na: https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2019_en.pdf
80. UNCTAD. 2019, (f). *Review of maritime transport*. [online]. [cit.2020-04-13].
Dostupné na: https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2019_en.pdf
81. UNCTAD. 2019, (g). *Review of maritime transport*. [online]. [cit.2020-04-13].
Dostupné na: https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2019_en.pdf
82. UNCTAD. 2019, (h). *Review of maritime transport*. [online]. [cit.2020-04-13].
Dostupné na: https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2019_en.pdf
83. UNCTAD. 2019, (i). *Review of maritime transport*. [online]. [cit.2020-04-13].
Dostupné na: https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2019_en.pdf
84. UNCTAD. 2019, (j). *Review of maritime transport*. [online]. [cit.2020-04-13].
Dostupné na: https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2019_en.pdf

85. VYHLÁŠKA MINISTRA ZAHRANIČNÝCH VECÍ. 1975. *Dohovor o prepravnej zmluve v medzinárodnej cestnej nákladnej doprave*. [online]. [cit.2020-04-24]. Dostupné na: https://www.dph.sk/33/nalezitosti-nakladneho-listu-podla-dohovoru-cmr-uniqueiduchxzASYZNakR305SNRs3DWdGas158GkWcEWLDBR_98/
86. VYHLÁŠKA MINISTRA ZAHRANIČNÝCH VECÍ. 1986. *Dohovor o kódexe rokování líniových konferencií*. [online]. [cit.2020-03-28]. Dostupné na : <https://www.noveaspi.sk/products/lawText/1/36983/1/2/vyhlaska-c-30-1986-zb-o-dohovore-o-kodexe-rokovani-liniovych-konferencii>
87. WORLDATLAS. 2016. The World's 20 Largest Exporting Countries. [online]. [cit.2020-05-08]. Dostupné na: <https://www.worldatlas.com/articles/exports-by-country-20-largest-exporting-countries.html>
88. WT SOCIETY. 2010. *Certifikácia*. [online]. [cit.2020-05-03]. Dostupné na: <http://www.wtsociety.sk/ocelove-rury/certifikacia/>