

Vývoj námorného obchodu v globálnej ekonomike

Jarmila Sosedová¹

Dagmar Hrašková²

Anežka Grobarčíková³

¹ Žilinská univerzita v Žiline, Fakulta prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov, Katedra vodnej dopravy, Univerzitná 1, 010 26 Žilina; email: Jarmila.Sosedova@fpedas.uniza.sk

² Žilinská univerzita v Žiline, Fakulta prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov, Katedra ekonomiky, Univerzitná 1, 010 26 Žilina; email: Dagmar.Hraszkova@fpedas.uniza.sk

³ Žilinská univerzita v Žiline, Fakulta prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov, Katedra vodnej dopravy, Univerzitná 1, 010 26 Žilina; email: Anezka.Grobarcikova@fpedas.uniza.sk

Grant: VEGA č. 1/0331/14

Název grantu: Modelovanie distribučného logistického systému s využitím softvérových riešení. FPEDAS ŽU Žilina. 20014-2016.

Oborové zamčrení: AH - Ekonomie

© GRANT Journal, MAGNANIMITAS Assn.

Abstrakt V súčasnosti je námorná doprava veľmi úzko naviazaná na svetové hospodárstvo. Vo svete vidíme, ako sa výrobné centrá presúvajú z oblasti vyspelých ekonomík do rozvojových krajín, čo prispieva k celkovému medzinárodnému rastu. Prepojenie týchto centier medzinárodnými linkami je nevyhnutné pre správne fungovanie svetového hospodárstva. Cieľom príspevku je poukázať na pozíciu vodnej dopravy v medzinárodnom obchode, charakterizovať hlavné prepravné prúdy námornej dopravy a ich vývojové tendencie s ohľadom na požiadavku trvalého uspokojovania prepravných potrieb a nárokov v rámci medzinárodnej obchodnej výmeny.

Kľúčová slova Doprava, Dovozy, Medzinárodný obchod, Námorná doprava, TEU, Vývoz

1. MEDINÁRODNÝ OBCHOD V KONTEXTE ROZVOJA DOPRAVY

Vývoj dopravy vo svete je dnes veľmi výrazne previazaný s procesom globalizácie svetového hospodárstva. Sme svedkami rozsiahleho procesu rozširovania centier výroby a služieb z hospodársky vyspelých krajín do menej vyspelých, rozvojových krajín, čo prispelo v ostatných desaťročiach k rastu medzinárodného obchodu na celosvetovej úrovni.

Aby mohli navzájom kooperujúce výrobné jednotky umiestnené v rôznych krajinách, či dokonca na rôznych kontinentoch, efektívne fungovať, je potrebné zabezpečiť ich vzájomnú prepojenosť linkami nákladnej dopravy, ktoré musia byť vhodne priestorovo vedené a preprava na nich dobre organizovaná, lacná a z časového hľadiska spoľahlivá a presná.

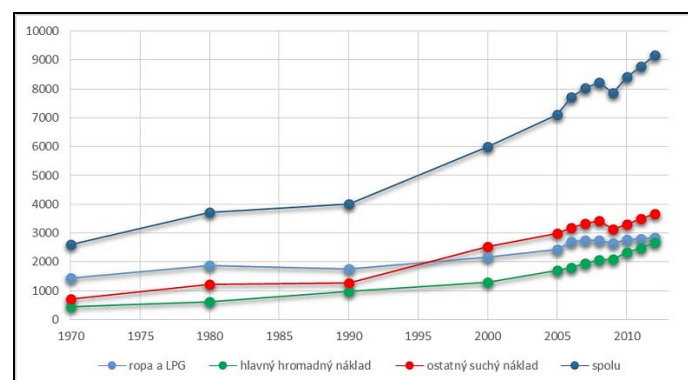
Moderný svetový obchod a jeho potreby si vynútili technologický pokrok v sektore dopravy. Dopravný systém sa neustále vyvíja a zdokonaľuje a zároveň vytvára nové prepojenia.

Námorná doprava v tomto zmysle predstavuje najrozsiahlejší prepravný trh s najväčšou ponukou i dopytom. V celosvetovom meradle patrí námornej doprave prvé miesto v preprave nákladu. Najdôležitejšou prepravnou komoditou je ropa a jej distribúcia

prináša pre ekonomiky príslušných štátov významný profit. V období rokov 1970 – 2012 vzrástla preprava ropy o viac než 50 % [7]. Námorná doprava sa uplatňuje aj v preprave hromadného suchého nákladu voľne loženého, ktorý tvorí predovšetkým železná ruda, obilie, uhlie, bauxit a fosfáty. Špeciálnym druhom námornej dopravy je kobotážna plavba, ktorá sa uskutočňuje len medzi krajinami ležiacimi pozdĺž pobrežia kontinentu. Táto doprava je napríklad z pohľadu Európskej únie mimoriadne zaujímavá.

Za obdobie rokov 1970–2012 bol v medzinárodnom meradle v exporte a importe prepravených 81 689 mil. ton nákladu. V štruktúre prepravovaného nákladu do roku 2005 dominoval tekutý suchý náklad, ktorý sa na celkovom objeme prepravy podieľal takmer 40 %. Výrazný podiel na celkovom množstve prepraveného nákladu má naďalej i hlavný hromadný náklad. Množstvo prepraveného hlavného hromadného nákladu v roku 2012 je šesťnásobne väčšie ako v roku 1970 [9].

Po miernom poklese v objeme prepravy v dôsledku nástupu finančnej krízy v roku 2009 dochádza k stabilizácii výkonov až k miernemu medziročnému nárastu vo výške 1,0 – 1,2 %. (Obr. 1)

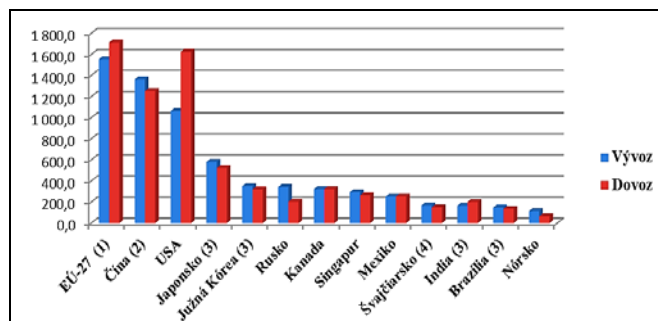


Obr. 1 Vývoj medzinárodného obchodu v rokoch 1970 – 2012 (mil. ton)

Zdroj: vlastné spracovanie podľa RMT 2013

1.1 Medzinárodný obchod v podmienkach EÚ

V krajinách EÚ sa uskutočňuje cca šestina svetového obchodu s tovarom. Hodnota medzinárodného obchodu s tovarom medzi EÚ a zahraničím predstavovala v roku 2012 hodnotu 3 267 467 mil. EUR (Obr. 2).



Obr. 2 Hlavní aktéři medzinárodného obchodu v roku 2012 (EUR 1 000 mil.)

Zdroj: vlastné spracovania na základe [6]

Celkový obchod EÚ s tovarom sa v porovnaní s predchádzajúcim rokom zvýšil o 379 939 mil. EUR. Po zaznamenaní prudkého poklesu úrovne vývozu a dovozu tovaru v priebehu roku 2009 dosiahla EÚ v roku 2012 v porovnaní s predchádzajúcim rokom rekordnú úroveň vývozu vo výške 1 553 923 mil. EUR, čo predstavuje zvýšenie o 14,5 %. Vo výraznej miere bol tento výsledok spôsobený zvyšujúcou sa úrovňou vývozu strojov, dopravných zariadení a iných priemyselných výrobkov. Dovoz

tovaru sa zvýšil o 11,9 % na 1 713 544 mil. EUR, pričom najvyšší nárast zaznamenal dovoz fosílnych palív, mazív a surovín [5].

Za najväčšieho aktéra zahraničného obchodu s krajinami mimo EÚ je naďalej považované Nemecko, ktoré k hodnote vývozu tovaru z EÚ do nečlenských krajín prispelo 27,7 % a jeho podiel na dovoze do EÚ predstavoval takmer pätinu (19,2 %) – viď tabuľku 1.

V prípade exportu tovaru boli na ďalších troch pozíciách podobne ako v predchádzajúcom roku Veľká Británia (11,5 %), Francúzsko (10,7 %) a Taliansko (10,6 %). Najväčšími importérmi tovaru z nečlenských krajín po Nemecku boli Veľká Británia (14,5 %), Holandsko (13,4 %) a Taliansko (10,9 %). Pomerne vysoký percentuálny podiel Holandska možno vysvetliť značným množstvom tovaru, ktoré sa dostáva do EÚ cez Rotterdam – jeden z najdôležitejších prístavov EÚ.

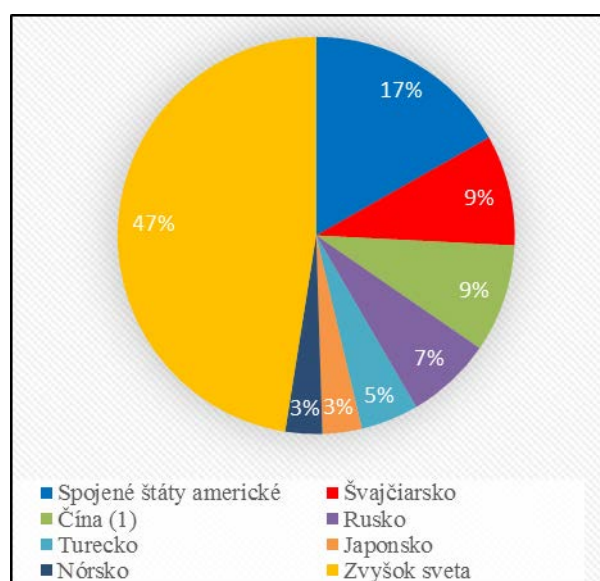
V roku 2012 sa oproti roku 2011 zvýšil vývoz tovaru z EÚ do všetkých jej významných obchodných partnerských krajín. Najvyššie tempo rastu sa zaznamenalo v prípade exportu do Švajčiarska (26,2 %) a Ruska (25,9 %) [6]. V tomto ohľade treba zdôrazniť, že Spojené štáty americké možno naďalej pokladať za najdôležitejšie miesto určenia tovaru exportovaného z EÚ (Obr. 3), napriek tomu, že podiel vývozu EÚ smerujúceho do USA sa na celkovom vývoze znížil z 27,8 % v roku 2001 na 16,8 % v roku 2012. Medzi najdôležitejšie položky vývozu EÚ do Spojených štátov amerických možno z hľadiska hodnoty zaradiť stroje a dopravné zariadenia. Rovnaká tovarová komodita predstavovala aj hlavnú vývoznú kategóriu do Číny, ktorá bola hneď po Švajčiarsku tretím najdôležitejším cieľovým trhom pre vývoz tovaru z EÚ (8,8 % celkového vývozu z EÚ).

Tab. 1 Medzinárodný obchod s tovarom EÚ v roku 2012

	Vývoz		Dovoz		Obchodná bilancia (EUR 1000 miliónov)
	(EUR 1000 miliónov)	Podiel EÚ-27 na vývoze (%)	(EUR 1000 miliónov)	Podiel EÚ-27 na dovoze (%)	
EÚ-27	1 553,9	100,0	1 713,5	100,0	-159,6
Belgicko	95,7	6,2	105,0	6,1	-9,3
Bulharsko	7,6	0,5	9,5	0,6	-1,9
Česká republika	19,8	1,3	27,8	1,6	-8,0
Dánsko	27,9	1,8	20,3	1,2	7,6
Nemecko	430,5	27,7	328,3	19,2	102,2
Estónsko	4,1	0,3	2,7	0,2	1,3
Írsko	38,2	2,5	14,5	0,8	23,6
Grécko	11,4	0,7	21,0	1,2	-9,6
Španielsko	73,7	4,7	114,8	6,7	-41,1
Francúzsko	166,8	10,7	166,3	9,7	0,5
Taliansko	165,4	10,6	187,0	10,9	-21,6
Cyprus	0,4	0,0	1,9	0,1	-1,4
Lotyšsko	3,2	0,2	2,6	0,2	0,6
Litva	7,8	0,5	10,0	0,6	-2,2
Luxembursko	3,0	0,2	3,8	0,2	-0,9
Maďarsko	19,4	1,2	22,5	1,3	-3,1
Malta	1,9	0,1	1,2	0,1	0,7
Holandsko	106,6	6,9	230,3	13,4	-123,7
Rakúsko	37,7	2,4	31,9	1,9	5,8
Poľsko	29,9	1,9	45,6	2,7	-15,7
Portugalsko	11,0	0,7	15,6	0,9	-4,6
Rumunsko	13,0	0,8	15,0	0,9	-2,0
Slovínsko	7,3	0,5	8,3	0,5	-1,0
Slovensko	8,7	0,6	15,4	0,9	-6,6
Fínsko	25,1	1,6	23,3	1,4	1,9
Švédsko	59,1	3,8	40,3	2,3	18,8
Veľká Británia	178,9	11,5	248,7	14,5	-69,9

Zdroj: vlastné spracovanie na základe [6]

Na strane importu do EÚ sa v roku 2012 oproti roku 2011 zaznamenalo zvýšenie úrovne dovozu tovaru zo všetkých jej hlavných obchodných partnerských krajín s výnimkou dovozu z Južnej Kórey, ktorý sa znížil o 8,4 %. Čínu možno naďalej považovať za najdôležitejšieho dodávateľa tovaru importovaného do EÚ, napriek tomu, že medziročný nárast dovozu z Číny na úrovni 3,5 % reprezentuje najnižšie tempo rastu za ostatné desaťročie – ak nezohľadňujeme pokles v roku 2009 v období finančnej krízy. Dovoz z Ruska do EÚ sa zvýšil o 24,4 %, čím Rusko vystriedalo USA na pozícii druhého najväčšieho dodávateľa tovaru do EÚ. V prípade dovozu z Ruska došlo k najvyššiemu medziročnému nárastu (o 31,6 %) v úrovni dovozu nerastných palív a mazív, ktorý v roku 2012 predstavoval štyri pätiny (takmer 79 %) z hodnoty celkového dovozu EÚ z Ruska [5].



Obr. 3 Hlavní vývozní obchodní partneri EÚ v roku 2012 (percentuálny podiel)

Zdroj: vlastné spracovania na základe Eurostat 2012

2. NÁMORNÁ DOPRAVA V MEDINÁRODNOM OBCHODE

Svetový námorný obchod je veľmi výrazne poznamenaný stavom svetovej ekonomiky a s tým súvisiacim rizikom nepriaznivého vývoja, ktorému čelí svetové hospodárstvo a obchod.

V roku 2012 bol námorný obchod determinovaný predovšetkým rastom čínskeho domáceho dopytu, ako aj zvýšením podielu ázijského obchodu na celkovej bilancii. V porovnaní s

predchádzajúcim rokom sa objem prepravy zvýšil o 4,3 %. Vo svetových prístavoch sa naložilo takmer 9,2 miliárd ton nákladu [4].

Zapojenie kontajnerov do medzinárodnej dopravy a tým do uspokojovania prepravných požiadaviek v rámci zahranično – obchodnej výmeny tovaru možno označiť za revolučnú zmenu. Historicky prvé prepravy nákladu v kontajneroch uskutočnila americká armáda koncom 2. svetovej vojny. V druhej polovici 50 – tých rokov minulého storočia sa v USA skonštruovali a uviedli do prevádzky prvé lode na prepravu kontajnerov. V apríli 1956 prebudovaný tanker z 2. svetovej vojny prepravil na palube 58 kontajnerov z námorného prístavu Newark v štáte New Jersey do vnútrozemského prístavu Houston v štáte Texas. Rozmach v kontajnerovej preprave nastal v polovici 60 – tých rokov 20. storočia, kedy sa začali stavať prvé špecializované kontajnerové lode. V roku 1966 začala pravidelná kontajnerová preprava medzi Amerikou a Európou [9]. Námorná kontajnerová loď o dĺžke cca 350 metrov a šírke 57 metrov prepraví 22 radov kontajnerov na šírku paluby v 7 vrstvách. Ostatná generácia kontajnerových plavidiel je schopná prepraviť viac ako 10 tisíc kontajnerov [3]. Význam kontajnerovej dopravy pre medzinárodný obchod nespočíva len v urýchlčení doby prekládky a manipulácie v prístave a tým v skrátaní doby dodania tovaru zákazníčkovi, ale aj vo zvýšení ochrany tovaru pred jeho poškodením, znehodnotením, stratou či odcudzením.

2.1 Preprava tovaru v kontajneroch v medzinárodnom obchode

Po desaťročia je kontajnerový obchod najrýchlejšie rastúci segment trhu. V roku 2012 predstavoval 16 % z celkového námorného obchodu. V celosvetovom meradle bolo v roku 2012 na jednotlivých kontajnerových linkách prepravených 155 miliónov TEU, čo predstavuje cca 1,6 miliárd ton tovarových komodít [4]. Prehľad o množstve prepravených TEU na najvýznamnejších kontajnerových námorných prepravných trasách, t. j. euroázijskej, transatlantickej a transpacifickkej, v období rokov 2009–2012 približuje tabuľka 2.

Najväčší medziročný nárast množstva tovaru prepravovaného v kontajneroch bol zaznamenaný na transpacifickej trase v relácii Ázia – Severná Amerika, t. j. o 7,4 %. V danom smere príslušnej prepravnej relácie bolo prepravených 13,3 mil. TEU. V opačnom smere, t. j. Severná Amerika – Ázia bol dosiahnutý taktiež pomerne výrazný nárast v množstve prepraveného tovaru v kontajneroch (o 5,2 %), hoci tu naďalej pretrvávajú veľmi výrazná nevyváženosť v exporte a importe.

Tab. 2 Objem prepravy na hlavných kontajnerových obchodných trasách v rokoch 2009–2012 (v mil. TEU)

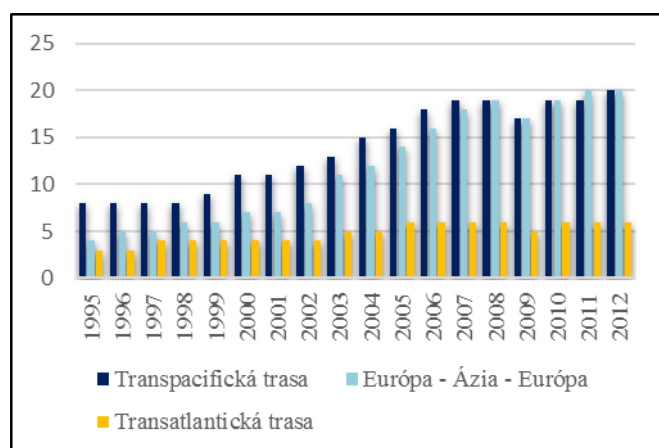
Rok	Hlavné prepravné trasy kontajnerov					
	TRANSPACIFICKÁ		EUROÁZIJSKÁ		TRANSATLANTICKÁ	
	Ázia – Severná Amerika	Severná Amerika – Ázia	Ázia - Európa	Európa – Ázia	Európa – Severná Amerika	Severná Amerika – Európa
2009	10,6	6,1	11,5	5,5	2,8	2,5
2010	12,3	6,5	13,3	5,7	3,2	2,7
2011	12,4	6,6	14,1	6,2	3,4	2,8
2012	13,3	6,9	13,7	6,3	3,6	2,7
% zmena 2011/2012	+7,4	+5,2	-2,6	+0,4	+5,9	-6,9

Zdroj: vlastné spracovanie podľa [9]

Dominantné postavenie má však naďalej import z Ázie do Európy na euroázijskej trase, ktorý predstavoval 13,7 mil. TEU, hoci v medzročnom porovnaní je zrejmy pokles v množstve prepravovaného tovaru o 2,6 %. Možno konštatovať, že európsky import z Ázie sa opäť nachádza na úrovni pred krízou. Obdobnú nevyváženosť medzi exportom a importom zaznamenávame aj v tejto prepravnej relácii, napriek tomu, že v smere Európa – Ázia sledujeme mierny medzročný nárast v množstve prepraveného tovaru.

Hoci prepravné prúdy v transatlantickej relácii dosahujú sotva štvrtinu množstva prepraveného tovaru na transpacifickej kontajnerovej trase, ich vývoj možno považovať za rovnovážny a pomerne stabilizovaný [9]. Uvedenú skutočnosť názorne dokumentuje i graf, prezentujúci množstvo TEU prepravených na hlavných kontajnerových námorných prepravných trasách v období rokov 1995 – 2011 (Obr. 4).

Najvýznamnejšími komoditami, ktoré sa prepravujú v kontajneroch sú hlavne priemyselné tovary, ale do popredia sa dostáva aj tovar, akým je káva a potraviny vyžadujúce prepravu pod regulovanou teplotou.



Obr. 4 Vývoj prepravy na hlavných kontajnerových obchodných trasách (mil. TEU)

Zdroj: vlastné spracovanie na základe [9]

3. ZÁVER

Z celosvetového pohľadu námorný prepravný trh tvoria tri relatívne samostatné sektory, ktoré sú zamerané na prepravu tekutého nákladu, trampovú prepravu hromadného suchého nákladu, linkovú konvenčnú a kontajnerovú prepravu nákladu.

Najvýznamnejšou prepravnou komoditou na trhu tekutého nákladu je ropa. Vzrastajúci význam vo svetovom obchode má i pravidelná kontajnerová preprava a prepravy typu general cargo (kusový náklad), a to predovšetkým preprava strojárnských výrobkov, automobilov a dopravnej techniky. Medzikontinentálne transatlantické, transpacifické a euroázijské linky sa stávajú

súčasťou nielen medzinárodného obchodu, ale aj medzinárodnej logistiky.

Kontajnerový obchod bezpochyby patrí medzi najrýchlejšie rastúce trhové segmenty. Ak v roku 1980 činil jeho podiel na celkovom námornom obchode sotva 2,7 %, v roku 2013 sa tento podiel zvýšil na takmer 17 %. Zatiaľ čo index rastu 2013/1980 pre ropu a LPG činí 1,55; pre hlavný hromadný suchý náklad predstavuje 4,48; pre ostatný suchý náklad dosahuje hodnotu 2,0; v prípade námornej prepravy kontajnerov za identické časové obdobie činí 15,5. V zmysle vyššie uvedeného možno konštatovať, že kontajnerizácia je skutočne riadiacim prvkom globálnej ekonomiky 21. storočia.

Zdroje

- BALÁŽ, P. et al. Medzinárodné podnikanie. Bratislava: SPRINT 2010. 546 s. ISBN 978-80-89393-18-3.
- BARTOŠOVÁ, V., BIELIKOVÁ, A., SROSLÍK, M. Všeobecná ekonomická teória. Žilina: EDIS 2002, 201 s. ISBN 80-71000-963-6.
- BUKOVÁ, B., MADLEŇÁK, R., KUBASÁKOVÁ, I.: Elektronické podnikanie v doprave a logistike. Bratislava, Iura edition, 2009, 315s., ISBN 978-80-80-78-274-0.
- DÁVID, A. Hlavné prepravné trasy kontajnerov v námornej doprave a najväčšie námorné kontajnerové prístavy. In Doprava a spoje – internetový časopis Fakulty prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov. ISSN 1336-7676, 2012, č. 1, s. 51 – 75, ISSN 1336-7676.
- GROBARČIKOVÁ, A., SOSEDOVÁ, J. Námorná a vnútrozemská vodná doprava v svetovom obchode. In Perner's contacts – elektronický časopis o technológii, technice a logistike v doprave, ročník 9, číslo I., duben 2014, s. 62 – 68, ISSN 1801-674X
- International Trade Statistics 2012. 2012. [online] [cit. 2014-03-08]. Dostupné na: <http://www.wto.org/english/res_e/statistics/its2012_e/its12_toc_e.htm>.
- Medzinárodný obchod s tovarom. 2012. [online] [cit. 2014-03-09]. Dostupné na: <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/statistics_explained/index.php/International_trade_in_goods/sk#Zdroje_a_dostupnos.C5.A5_.C3.BA.dajov>.
- STOPFORD, M. Maritime Economics. 3rd edition. Oxon: Taylor & Francis, 2009. 816 s. ISBN 0-415-27557-1. Trade routes. 2012. [online] [cit. 2014-03-15]. Dostupné na: <<http://www.worldshipping.org/about-the-industry/global-trade/trade-routes>>.
- UNCTAD. 2013. Review of maritime transport 2013. Geneva: UNCTAD, 2013. 204 s. ISBN 978-9211128727.
- Vodná doprava. 2013. [online] [cit. 2014-03-09]. Dostupné na: <http://europa.eu/legislation_summaries/transport/waterborne_transport/index_sk.htm>.
- World seaborne trade by types of cargo and country groups. 2011. [online] [cit. 2014-03-16]. Dostupné na: <<http://unctadstat.unctad.org/TableViewer/tableView.aspx?ReportId=32363>>.