

UNIVERZITA PALACKÉHO V OLOMOUCI

Filozofická fakulta

Katedra asijských studií

BAKALÁŘSKÁ DIPLOMOVÁ PRÁCE

Ekonomicko-geografická analýza čínské
námořní nákladní přepravy

Economic-geographical analysis of Chinese sea freight

Autor práce: Michal Zlámal

Vedoucí práce: PhDr. Adam Horálek, Ph.D.

Olomouc 2015

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci na téma „Ekonomicko-geografická analýza čínské námořní nákladní přepravy“ vypracoval samostatně a uvedl veškeré použité prameny a literaturu.

V Olomouci 7. 5. 2015

Podpis:

ANOTACE

Příjmení a jméno: Michal Zlámal

Název katedry a fakulty: Katedra asijských studií, Filozofická fakulta

Název bakalářské práce: Ekonomicko-geografická analýza čínské námořní nákladní přepravy

Vedoucí bakalářské práce: PhDr. Adam Horálek, Ph.D.

Počet znaků: 83 871

Počet stran: 56

Klíčová slova: Ekonomicko-geografická analýza, nákladní doprava, námořní doprava, Čína

Shrnutí

Hlavním tématem bakalářské práce je detailní analýza čínské námořní dopravy. Práce obecně popisuje strukturu nákladní dopravy. Zaměřuje se především na námořní dopravu a následně situaci přímo v Číně. Cílem práce bylo zkoumaná data zpracovat do přehledných tabulek a grafů, porovnat tyto údaje se světem, a díky této komparaci odpovědět na hlavní výzkumné otázky. Tato práce dokazuje, že tempo růstu čínské ekonomiky značně ovlivňuje vývoj její námořní dopravy. Dále je z práce patrné, že se Čína v posledních letech dostala na přední světové pozice v mnoha oblastech námořní dopravy. Tato problematika je důležitým politickým tématem a vláda do ní často zasahuje, aby pomohla většinou státním společnostem.

Chtěl bych poděkovat vedoucímu bakalářské práce, PhDr. Adamovi Horálkovi, Ph.D., za odborné vedení, cenné rady, podnětné připomínky a konzultace při zpracování této bakalářské práce.

Obsah

Seznam tabulek.....	7
Seznam grafů	7
Seznam obrázků	7
Úvod.....	8
1. Cíl práce, výzkumné otázky a metodologie	9
2. Nákladní doprava	11
2.1. Raný vývoj světové nákladní dopavy	11
2.2. Dělení dopravy	12
3. Lodní doprava.....	14
3.1. Vnitrozemská plavba.....	14
3.2. Námořní doprava.....	15
4. Nákladní doprava v Číně	26
5. Čínská námořní přeprava.....	30
5.1. Charakteristika čínské námořní dopravy.....	30
5.2. Čínská námořní flotilla.....	31
5.3. Čínské přístavy	35
5.4. Čínské přepravní společnosti	38
5.5. Stavba a demolice lodí	40
5.6. Výroba kontejnerů.....	43
5.7. Čínský vliv v mezinárodní námořní přepravě	46
6. Shrnutí.....	48
Závěr.....	50
Resumé	51
Literatura.....	52
Internetové zdroje	53
Seznam příloh	56

Seznam tabulek

Tab. 1 Přepravní výkony vnitrozemské plavby (mld. tkm).....	15
Tab. 2 Rozměry nepoužívanějších kontejnerů	19
Tab. 3 Stáří čínské námořní flotily v roce 2006 podle stáří jednoho DWT	34
Tab. 4 Struktura obchodní flotily pod čínskou vlajkou podle typů lodí	35
Tab. 5 Počet vyrobených TEU ve světě	44

Seznam grafů

Graf 1 Počet lodí světové obchodní flotily podle typu k 1.1.2014.....	17
Graf 2 Podíl lodí světové obchodní flotily v roce 2013 podle nosnosti (v mil. DWT).....	17
Graf 3 Kontejnery procházející hlavními obchodními trasami (mil. TEU) v roce 2013	21
Graf 4 Počet lodí projíždějících trasou Severním ledovým oceánem v letech 2009-2013	23
Graf 5 Podíl přepraveného zboží ve světovém obchodu podle MT v roce 2008	24
Graf 6 Podíl přepraveného zboží ve světovém obchodu podle hodnoty v USD v roce 2008..	25
Graf 7 Index nárůstu jednotlivých typů dopravy v Číně.....	28
Graf 8 Přepravní výkony jednotlivých druhů dopravy v Číně (v tkm)	29
Graf 9 Největší čínské logistické firmy v roce 2010 podle obrátu (v mld. RMB).....	38
Graf 10 Největší přepravní společnosti v roce 2015 podle kapacity (TEU)	39
Graf 11 Nejvýznamnější země ve stavbě lodí podle celkového objemu v GT	41
Graf 12 Nejvýznamnější země ve šrotování lodí podle celkového objemu v GT.....	42

Seznam obrázků

Obr. 1 Složky a druhy dopravy	12
Obr. 2 Světové námořní trasy a přístavy	22

Úvod

Tématem této práce je ekonomicko-geografická analýza čínské námořní dopravy. Prostudováním textu získá čtenář základní povědomí o jednotlivých složkách nákladní dopravy a o vývoji této dopravy v Číně. Práce podrobněji seznamuje s jednotlivými odvětvími čínské námořní dopravy a popisuje jejich vývoj v posledních letech. Vývoj a trendy v popisovaných odvětvích dává do souvislostí se světovým děním.

Ačkoliv je Čína největším světovým exportérem a na pultech našich obchodů se denně setkáváme s tisíci výrobků vyrobených právě v Říši středu, jen málo kdo se zamýšlí nad tím, jakým způsobem se k nám tyto věci dostaly. Kladením této otázky se mi v hlavě pomalu začala utvářet struktura mé bakalářské práce. Zajímalo mě, zda je Čína pouhým výrobcem a dopravu zboží k zákazníkům zprostředkovává nějaká třetí strana, nebo i zde najdeme výraznou čínskou stopu. Zjištěním, že největší podíl světového obchodu zajišťuje námořní doprava, se má pozornost začala ubírat právě tímto směrem. Abych zjistil, jak je čínská námořní doprava významná, musel jsem celé toto odvětví rozdělit na co nejvíce složek a porovnávat je s celosvětovými daty. Během svého výzkumu jsem se dopracoval k třem hlavním otázkám, na které budu schopen v závěru práce odpovědět.

Při studiu pramenů k této práci jsem zjistil, že dosud neexistuje žádná česká publikace pojednávající přímo o tomto tématu, a proto jsem byl nucen často čerpat z internetových článků. Práce je kompilací získaných informací, které se snažím poskládat dohromady tak, aby čtenář získal přehled o čínské námořní dopravě jako celku a nemusel ztrácet čas s hledáním roztroušených údajů. Z detailní analýzy v hlavní kapitole práce by také měly vyplývat hlavní trendy, které se v poslední době v odvětvích spojených s čínskou námořní dopravou udály.

Práce je členěna do šesti kapitol, ve kterých je čtenář postupně seznámen s výzkumnými otázkami a metodologií. Čtenáři je stručně popsán vývoj a struktura nákladní dopravy. Ve třetí kapitole je text zaměřen na detailnější popis lodní dopravy, kterou rozděluje na vnitrozemskou a námořní. Dále se soustředí na námořní trasy a jednotlivé typy lodí. V další kapitole je popsána struktura dopravy v Číně z hlediska míry využití jednotlivých typů nákladní dopravy. Pátá kapitola je hlavní částí práce, zabývající se jednotlivými složkami čínské námořní dopravy, jako je její flotila, přepravní společnosti, přístavy, stavba a demolice lodí a výroba kontejnerů. Poslední kapitola je věnována vyhodnocení výzkumných otázek.

Věřím, že je téma práce pro řadu čtenářů zajímavé a najdou zde nové, ne příliš známé informace a skutečnosti.

1. Cíl práce, výzkumné otázky a metodologie

Hlavním cílem této práce je zjistit, jaká je pozice čínské námořní dopravy ve světě, ve kterých oblastech je světově významná a naopak, kde zaostává. V práci se také pokusím najít hlavní trendy, kterými se čínská námořní doprava bude v nejbližší době řídit.

V této práci jsem stanovil tyto základní výzkumné otázky:

- Roste-li čínská ekonomika rychlejším tempem než světová, znamená to, že i v námořní dopravě bude Čína dosahovat rychlejšího tempa růstu než svět?
- Jaká je úroveň čínské námořní dopravy? Zaostává v hlavních ukazatelích za světem nebo patří v tomto odvětví mezi špičku a udává směr v celosvětovém měřítku?
- Patří námořní doprava v Číně mezi tamní důležitá politická témata? Jak zasahuje stát do jejího chodu?

V rámci zpracování této bakalářské práce je použita tato metodologie:

Nejprve čtenáře stručně seznámím s problematikou nákladní dopravy, popíši její hlavní charakteristiku, historii a poté rozeberu strukturu čínské nákladní dopravy s důrazem na dopravu námořní. V úvodní části textu také vysvětlím důležité pojmy, které budou v práci často používány. Znalost těchto pojmů je nezbytná pro pochopení kontextu cílového tématu čínské námořní dopravy. Práci rozdělím na tyto dílčí témata: struktura čínské námořní flotily, situace v čínských přístavech, čínské přepravní společnosti, stavba a demolice lodí, výroba kontejnerů a čínský mezinárodní vliv v námořní dopravě. V těchto kapitolách uvedu veškerá relevantní a porovnatelná data, která se mi podařilo nashromáždit. Tato data budou uspořádána do přehledných tabulek a grafů tak, aby byl možný jejich další rozbor a hledání souvislostí se světovým děním. Situaci v Číně budu konfrontovat s oblastí Hongkongu, který sice od roku 1997 formálně patří Číně, ale doposud zde platí jiná pravidla a zákony, proto může vykazovat jiný směr vývoje a odlišné trendy.

Literatury popisující obecnou geografii dopravy je dostatek, v mé práci budu nejčastěji odkazovat na přehlednou knihu od Brinkeho (1999). Co se námořní přepravy týče, literatury v českém jazyce je velice málo, uvedl bych snad jen Nováka (2005), který se však zabývá námořní přepravou obecně. Kniha pojednávající přímo o čínské námořní dopravě nebyla dostupná. Použitelných veřejně dostupných dat pro ČLR v této oblasti není mnoho, velice cenným zdrojem se mi staly roční zprávy o námořní dopravě, zpracované Konferencí OSN o

obchodu a rozvoji (UNCTAD). Dále jsem čerpal z údajů čínského statistického úřadu a internetových článků. Existuje mnoho zajímavých dat k analyzování, která jsou bohužel placená, což mě značně limitovalo. I přesto jsem se snažil nashromáždit co nejzajímavější zdarma přístupné informace. V práci používám data, získaná jak pro Čínu, tak pro celý svět, díky čemuž je můžu vzájemně porovnat a ve shrnutí na konci práce odpovědět na výzkumné otázky.

2. Nákladní doprava

V této kapitole se budu zabývat popisem raného vývoje světové nákladní dopravy. Kromě úvodního všeobecného historického popisu se zaměřím na základní dělení dopravy. Součástí této a následující kapitoly je též definice základních pojmů, jako jsou např. kabotážní doprava, tunokilometr, nosnost lodi, které budou dále v práci běžně používány.

2.1. Raný vývoj světové nákladní dopravy

S rozvojem civilizace a rozšiřováním dělby práce se začaly formovat první obchodní styky a trasy. Zprvu byly přepravovány jen malé náklady na velmi krátké vzdálenosti. Obchodníci zásobovali své zákazníky pěšky, využívající primitivních nůš a povozů tažených vlastními silami. Jak obchod vzkvétal, nastala potřeba přepravovat stále objemnější náklad na větší vzdálenosti, což zapříčinilo rozvoj dopravních cest a sítí. Zprvu bylo možné přepravovat větší náklady pouze po vodě, proto první vyspělé civilizace vznikaly okolo velkých řek (Eufrat, Tigris, Nil, Indus, Ganga, Žlutá řeka). Prvními velkými dopravními tepnami byly tedy řeky, jež navíc sloužily i jako zdroj vody pro zemědělství. Kolem těchto páteřních komunikací se později začala tvořit síť jednoduchých silnic, zejména díky domestikaci tažných zvířat. Jako vzor rozvinuté silniční sítě se často uvádí starověká Římská říše. Rozvíjí se i námořní doprava v přímořských oblastech či u přímořských civilizací (Kréta, Fénicie, Čína, Egypt, Řecko ...) (Rodrigue, Comtois a Slack 2013).

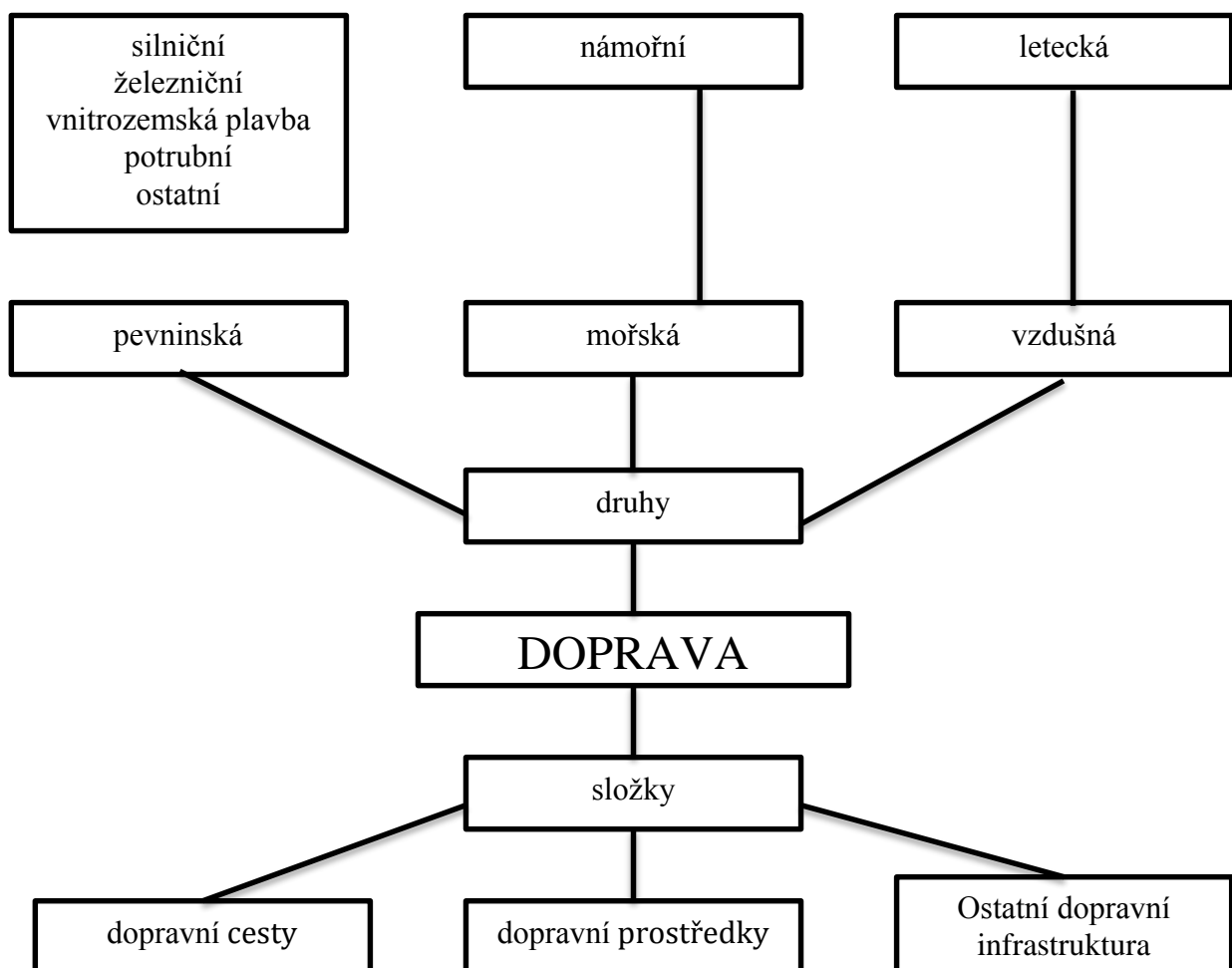
Podle Cicvářka (1925, s.150-164) měla Čína obzvláště vyvinutou lodní dopravu. I přes rozvoj silniční sítě si lodní doprava zachovala klíčovou roli až do poloviny 20. let 20. století. Především za dynastie Qing byly vodní cesty jedinými spolehlivými dopravními tepnami, protože dříve vybudované silnice v této době značně chátraly a některé úseky byly často nesjízdné. V Číně byla vybudovaná síť kanálů. Nejvýznamnější byla oblast okolo Velkého kanálu, která kolem roku 1100 dokonce tvořila jednu z nejlidnatějších obchodních oblastí na světě (Fairbank, 1998, s. 108). Nejvýznamnější pozemní obchodní cestou byla Hedvábná stezka (Vojta, 2011, s. 21). Dálkový obchod v Evropě po pádu Římské říše upadá, začíná se opět rozvíjet až od 10. století s centry v Benátkách a později v Belgii a Nizozemí, především v podobě kabotážní dopravy (viz kap. 4.2) okolo pobřeží. Až s rozvojem železnice v 19. století v Anglii (Harter, 2005, s. 1) se přeprava zrychluje. V Číně se železnice začala prosazovat poměrně pozdě, a to až začátkem 20. století (Cicvárek, 1925, s. 156-158). Lodní přeprava však

byla stále jedinou možností, jak přepravit zboží mezi nespojenými kontinenty až do vynálezu letadla.

2.2. Dělení dopravy

Velice stručně a přehledně dělí dopravu ve své knize Brinke (1999, s. 9-12). Ve své bakalářské práci se především zaměřím na dělení dopravy z hlediska odvětví, jedná se o šest základních typů: železniční, automobilová, námořní, vnitrozemská plavba, letecká a potrubní. Existují i další odvětví, jako např. nemotorová doprava pevninská (přeprava pomocí povozů, nosičů a hospodářských zvířat) nebo doprava na vzduchovém nebo magnetickém polštáři. Tyto ostatní druhy dopravy však přepravují marginální objemy zboží a jsou nevýznamné, proto nebudou předmětem práce.

Obr. 1 Složky a druhy dopravy



Zdroj: Brinke (1999, s. 10)

Dále Brinke dělí dopravu z ekonomického hlediska na nákladní a osobní. Podotýká, že nákladní doprava je nezbytná ve výrobním procesu, protože distribuuje materiál k výrobě produktů, které dále rozváží až do místa spotřeby, čímž hodnota produktů přepravovaných nákladní dopravou roste. V případě dopravy osobní, kde se místo nákladů přepravují osoby, či předměty osobní potřeby, hodnota takto přepravovaných věcí neroste. Přepravované osoby jsou aktivními účastníky dopravního procesu, mohou tento proces ovlivňovat, a jsou tedy přímými spotřebiteli dopravní produkce, zatímco zboží je pasivním účastníkem dopravy, tudíž není spotřebitelem, ale předmětem dopravy.

Brinke ještě rozlišuje dopravu podle povahy svazků, které dělí na dvě kategorie. Jde o dopravu vnitrostátní a mezinárodní, jejíž zvláštním typem je doprava tranzitní.

3. Lodní doprava

Lodní doprava patří mezi nejstarší druhy dopravy vůbec a dělí se na vnitrozemskou a námořní plavbu. V této kapitole se zaměřím především na dopravu námořní. Vymeším důležité pojmy a uvedu tento druh dopravy pomocí statistických dat, které následně poslouží k porovnání významu dopravy v Číně.

3.1. Vnitrozemská plavba

Vnitrozemská plavba je doprava realizovaná na říčních tocích, jezerech nebo umělých kanálech. Patří mezi tradiční způsoby dopravy a byla využívána již ve starověku (Eufrat, Tigris, Nil, atd.). Mezi její přednosti patří nízká cena přepravené tuny nákladu na kilometr a nízká ekologická náročnost samotného provozu. Názorné srovnání ekologičnosti a nízké ceny popisuje ve své knize Brinke (1999, s. 62-63), když tvrdí, že moderní říční loď, která přepraví 700 tun nákladu a může být řízena jedním člověkem, je ekvivalentní se zhruba padesáti nákladními automobily. Tyto automobily by vytvořily kolonu asi dvou kilometrů a bylo by zapotřebí padesáti řidičů. Na druhou stranu zásadní nevýhodou vnitrozemské plavby je nízká rychlost, závislost na přírodních podmínkách (hloubka řečiště, zamrzání) a vysokých počátečních nákladech na upravení říčního toku tak, aby byl splavný.

Ve světě se nachází 3 hlavní oblasti s největším výkonem přepravy: USA, Čína a EU. V USA se jedná o vnitrozemské plavby v oblasti Velkých jezer a řeky Mississippi. V Číně jsou nejvýznamnějšími oblastmi vnitrozemské plavby Dlouhá řeka (Chang Jiang), Žlutá řeka (Huang He), Perlová řeka (Zhu Jiang) a síť kanálů, primárně v oblasti mezi prvními dvěma zmíněnými řekami. Třetí světově důležitou oblastí je západní Evropa, především řeky a kanály v Německu a Francii jsou využívány pro tento typ dopravy. Tato oblast však z pohledu výkonu přepravy dosahuje jen čtvrtiny výkonu USA. Z tabulky č. 1 lze vyčíst, že do roku 1996 čínská vnitrozemská plavba přepravila největší objem nákladu (vyjádřeno v tunokilometrech¹) na světě. Mezi roky 1996-2000 bylo v Číně proinvestováno 2,15 miliardy USD na modernizaci a rozvoj vnitrozemských přístavů a vodní sítě (UNESCAP, 2001, s.127). Domnívám se, že výstavba v těchto letech zapříčinila třetinový pokles přepravních výkonů mezi roky 1997-1999. Čína tak ztratila své prvenství ve prospěch USA. Po dokončení modernizací v roce 2000 však

¹ Tunokilometr je jednotkou přepravního výkonu a rovná se přepravě jedné tuny nákladu na vzdálenost jednoho kilometru.

ČLR opět dostihla Ameriku a její mírně klesající výkony. V následujících letech Čína začala zvyšovat svůj náskok. V roce 2011 bylo čínskou námořní plavbou přepraveno více jak pětinasobné množství nákladu v porovnání s USA.

Tab. 1 Přepravní výkony vnitrozemské plavby (mld. tkm)

Rok	Čína	USA	EU-28
1995	561,0	534,4	122
1996	661,0	518,5	120
1997	436,0	520,0	128
1998	449,0	520,6	131
1999	425,0	528,2	129
2000	666,0	526,2	134
2001	512,0	504,7	133
2002	578,0	506,7	133
2003	641,0	475,8	124
2004	917,0	496,1	137
2005	1 112,0	476,4	139
2006	1 291,0	486,0	139
2007	1 560,0	472,3	145
2008	1 741,0	454,3	146
2009	1 803,0	406,6	131
2010	2 243,0	450,5	156
2011	2 607,0	464,7	142

Zdroj: Eurostat, Americké ministerstvo dopravy, Čínský statistický úřad

Autor: MZ

3.2. Námořní doprava

V této kapitole se seznámíme s některými základními pojmy, které budou dále v práci často používány, a proto pokládám za důležité tyto výrazy nejdříve blíže popsat. Stručně popíši dva typy námořní dopravy a vysvětlím, s jakými druhy lodí se lze na moři setkat. Zmíním se o hlavních námořních trasách a pokusím se s pomocí grafů zhodnotit důležitost námořní dopravy v porovnání s ostatními druhy dopravy.

3.2.1. Dělení námořní dopravy

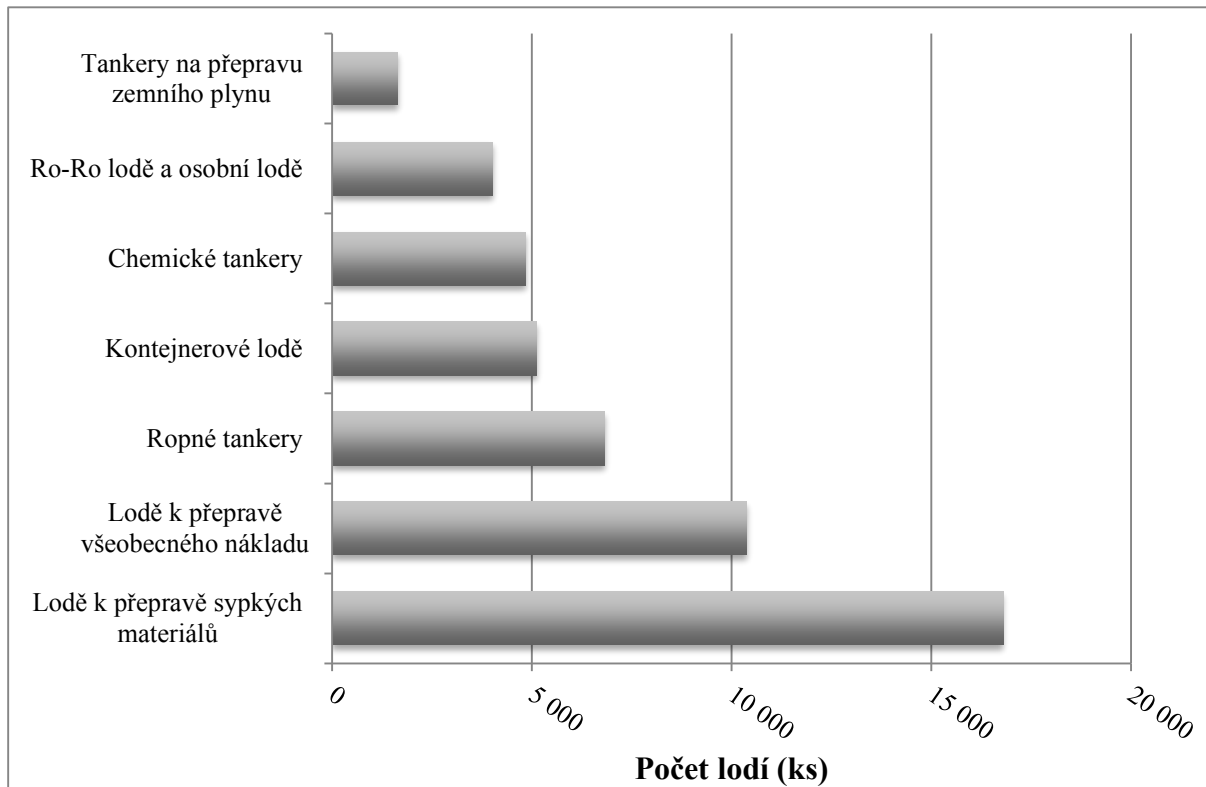
Brinke (1999, s.65) dělí námořní dopravu na 2 typy:

- **Kabotážní doprava** - pobřežní plavba, která se využívá na kratší vzdálenosti okolo 1200 km. Významná je v přímořských a ostrovních oblastech.
- **Oceánská doprava** - mezikontinentální námořní doprava na vzdálenosti v průměru 8400 – 8800 km.

Ve statistikách se často kabotážní a oceánská doprava slučuje dohromady jako námořní doprava, protože lze jen těžko přesně vymezit, co je ještě doprava kabotážní a co už můžeme považovat za dopravu oceánskou.

V roce 2013 tvořilo obchodní loďstvo 49 576 lodí, což představuje nárůst o téměř 48,5 % oproti roku 1991, kdy Brinke (1999, s.67) uvádí, že loďstvo tvořilo 33 394 lodí. Pokud chceme objektivně zjistit, jaké typy lodí se ve světě využívají nejvíce, bude nejlepší je srovnat podle jejich nosnosti v DWT. Např. lodě k přepravě všeobecného nákladu z hlediska počtu lodí tvoří, jak bylo uvedeno výše, 21 % z celkové světové obchodní flotily. Z pohledu nosnosti byl tento podíl ve stejném roce pouhých 4,6 %, což lze vysvětlit tím, že těchto lodí je mnoho, ale jsou v průměru menší než lodě na sypký materiál, tankery nebo kontejnerové lodě. V roce 2013 dosahovala celková nosnost světové flotily 1,69 miliard DWT. Největší podíl, a to 42,9 %, zaujímaly lodě k přepravě sypkých materiálů. Následují je ropné tankery (28,5 %), kontejnerové lodě (12,8 %) a ostatní typy lodí, které tvoří jen nevýznamný podíl, jak ukazuje graf č. 2. Mezi roky 1994 a 2013 se nejvíce zvýšila nosnost kontejnerových lodí (455 %), velkým nárůstem prošly i lodě k přepravě sypkých materiálů (190 %). Naopak ropné tankery zaznamenaly pomalejší růst (78 %) a lodě na přepravu všeobecného nákladu dokonce poklesly (34 %), bylo to zapříčiněno zvyšující se kontejnerizací zboží (UNCTAD, 1997 s. 16 a UNCTAD, 2014, s. 29).

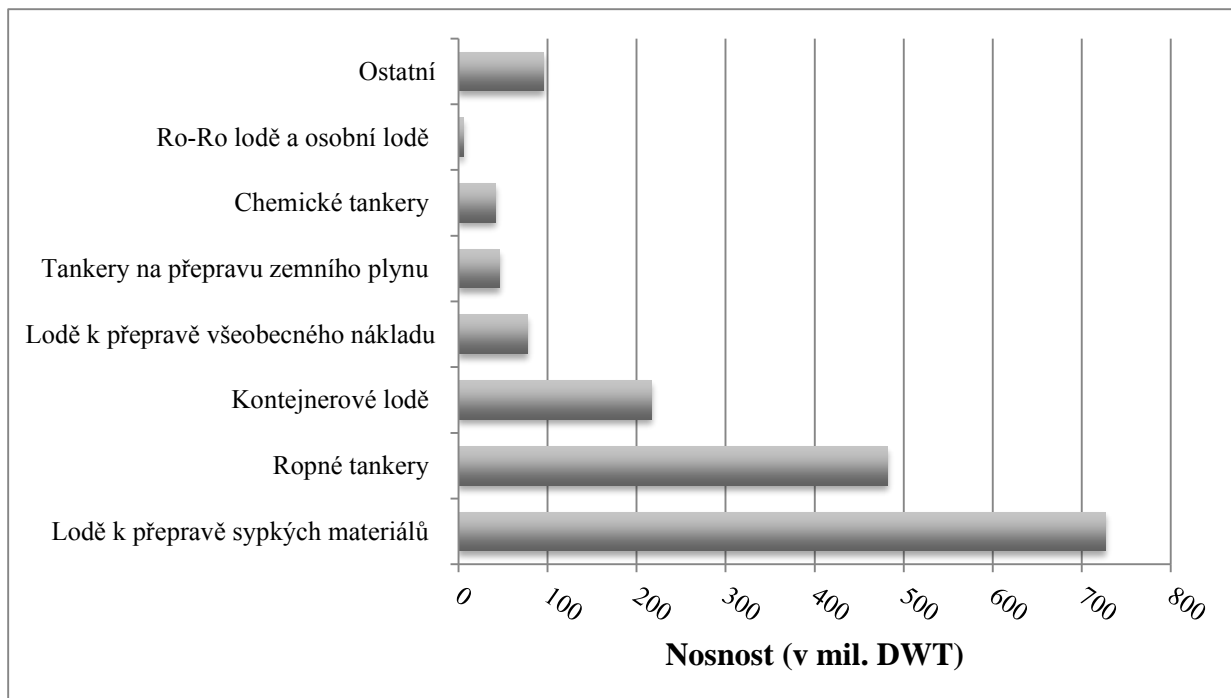
Graf 1 Počet lodí světové obchodní flotily podle typu k 1. 1. 2014



Zdroj: Statista.com (Marine Flottenkommando - Jahresbericht 2014 (Část I), s.33)

Upravil: MZ

Graf 2 Podíl lodí světové obchodní flotily v roce 2013 podle nosnosti (v mil. DWT)



Zdroj: UNCTAD, Review of Maritime Transport 2014, s. 29

Upravil: MZ

Námořní doprava je využívána k přepravě rozličných druhů zboží, např. minerály a rudy, sypké substráty, ropa, zemědělské produkty, potraviny, různé druhy zboží nakládané volně nebo v kontejnerech atd. Proto se používá řada typů plavidel, která jsou specializována tak, aby mohla dané zboží co nejefektivněji přepravit. Mezi tyto typy lodí patří:

- **Lodě k přepravě sypkých materiálů** – tyto lodě jsou určeny k přepravě rud, uhlí, pšenice, cementu a ostatních sypkých materiálů. V roce 2013 bylo na světě 16 794 lodí tohoto typu, což představovalo 34 % z celého světového obchodního loďstva. (Graf 1)
- **Lodě k přepravě všeobecného nákladu** – jde o lodě, které ve svých nákladních prostorách převáží jakékoliv zboží, které není v kontejneru. Tento druh nákladních lodí je používán už od starověku. Postupem času se samozřejmě i tyto lodě značně změnily, ale princip zůstává stejný. Lodě k přepravě všeobecného nákladu jsou nejvíce používány v přístavech zemí s málo rozvinutou ekonomikou (např. v Africe), kde nemají jeřáby na vykládku kontejnerů. V roce 2013 bylo na světě 10 381 lodí tohoto typu, což představovalo 21 % z celého světového obchodního loďstva. (Graf 1)
- **Ropné tankery** – tyto tankery převáží surovou ropu většinou z místa vrtů do rafinérií, kde se ropa dále zpracovává. Tankery jsou největší lodě světa jak z hlediska délky, tak i nosnosti². Největším postaveným tankerem, který je v současnosti již mimo službu byl Seawise Giant s délkou 458,45m a celkovou nosností 564 763 DWT (Container-transportation.com, 2009-2015). V roce 2013 bylo na světě 6 816 tankerů, což představovalo 14 % z celého světového obchodního loďstva. (Graf 1)
- **Kontejnerové lodě** – jedná se o lodě přepravující náklad ve standardizovaných kontejnerech. Největší kontejnerovou lodí je v současné době MSC Oscar, která patří švýcarské společnosti Mediterranean Shipping Company (MSC) a je se svojí délkou 395,4m a celkovou nosností 196 000 DWT největší provozuschopnou lodí současnosti (Lloyd's List, 2014). V roce 2013 bylo na světě 5 106 kontejnerových lodí, což představovalo 10 % z celého světového obchodního loďstva. (Graf 1)

Kontejnerové lodě jsou novým typem lodí. Začaly vznikat až koncem padesátých let minulého století, protože bylo nutné přepravovat nově používané kontejnery. Kontejner je standardizovaná přepravní schránka vyrobená z oceli, vlnitého plechu a dřevěné podlahy. Je

² nosnost lodí – anglicky deadweight tonnage udává maximální váhu nákladu včetně hmotnosti paliva, vody, maziv, posádky, kterou plavidlo bezpečně může vézt. Jednotkou nosnosti je tuna značená zkratkou dwt (z anglického deadweight ton)

určen k přepravě různých druhů zboží. Díky své standardní velikosti je lehce manipulovatelný, a tím značně urychluje nakládku i vykládku zboží na kontejnerových lodí. Navíc lze snadno naložit na nákladní vozidlo nebo vlak a zboží se tedy nemusí nikde překládat. Kromě rychlosti je přeprava v kontejneru i vysoce bezpečná, protože nedochází k poškození nebo odcizení zboží při překládkách. Nejvíce používané kontejnery jsou kontejnery 20stopé, 40stopé a 40stopé „highcube“ (HC) (Tab. 2). Kromě standardních kontejnerů se používají i mrazící kontejnery (přeprava potravin, vína, apod.). Tzv. „flat rack“ kontejnery mají standardní rozměr, podlahu pouze s kostrou a jsou vhodné pro přepravu velkých stavebních strojů, lodí či automobilů. Existují ještě „open top“ kontejnery bez stropu pro nadměrné náklady i „open side“ kontejnery s otevřeným bokem.

Tab. 2 Rozměry nejpoužívanějších kontejnerů

Typ kontejneru	Rozměr dveřního prostoru (mm)		Rozměr vnitřního prostoru (mm)			Váha (kg)			Objem (m ³)
	Šířka	Výška	Délka	Šířka	Výška	Maximální celková	Prázdný kontejner	Maximální náklad	
20stopý	2 339	2 274	5 896	2 350	2 393	30 480	2 280	28 200	33
40stopý	2 340	2 274	12 032	2 350	2 393	32 500	3 700	28 800	67
40stopý HC	2 340	2 577	12 032	2 350	2 697	32 500	3 880	28 620	76

Zdroj: maerskline.com

Upravil: MZ

Manipulace se zbožím byla původně zajišťována přístavním dělnictvem, jehož mzdy neúměrně rostly, a proto přišel Američan Malcom McLean s myšlenkou unifikovaného kontejneru. V roce 1956 pak uskutečnil své plány použitím prvního komerčního kontejneru (Levinson, 2006, s.5). Ve výsledku to tedy znamenalo nejen ekonomickou úsporu, ale také úsporu času při manipulaci s nákladem. Kapacita kontejnerových lodí a množství přepravovaného zboží v přístavech se často udává v jednotkách TEU (z angl. twenty-foot equivalent unit), které představují ekvivalent jednoho 20stopého kontejneru. Jeden 40stopý kontejner tedy představuje množství 2 TEU. Největší kontejnerová loď MSC Oscar má kapacitu 19 224 TEU (Lloyd's List, 2014). Pokud bychom vyložili všechny kontejnery z této lodě za sebe, vytvořili bychom řadu delší než 115 km, 1 600 takových lodí by odbavilo celoroční kontejnerový obrát největšího přístavu v Shanghai.

Dále mezi specializované typy lodí patří:

- **Chemické tankery** – jsou tankery přepravující chemikálie např. kyselinu fosforečnou, kyselinu sírovou, rostlinný olej aj. Tyto tankery jsou mnohem menší než tankery ropné, zejména kvůli bezpečnosti. V roce 2013 bylo na světě 4835 chemických tankerů, což představovalo 10 % z celého světového obchodního loďstva. . (Graf 1)
- **Ro-Ro lodě a osobní lodě** – Ro-Ro lodě dostaly svůj název zkratkou anglických slov „Roll-on/Roll-off,“ jsou určeny pro náklady na kolech, které jsou schopny na loď samostatně vjet a potom z ní vyjet (automobily, nákladní vozy, vlaky, atd.). Osobní lodě přepravují pasažéry. V roce 2013 bylo na světě lodí těchto typů 4 005, což představovalo 8 % z celého světového obchodního loďstva. (Graf 1)
- **Tankery na přepravu zemního plynu** – tyto tankery jsou specializované na přepravu zemního plynu. V roce 2013 bylo na světě 1 639 tankerů na přepravu zemního plynu, což představovalo 3 % z celého světového obchodního loďstva. (Graf 1)

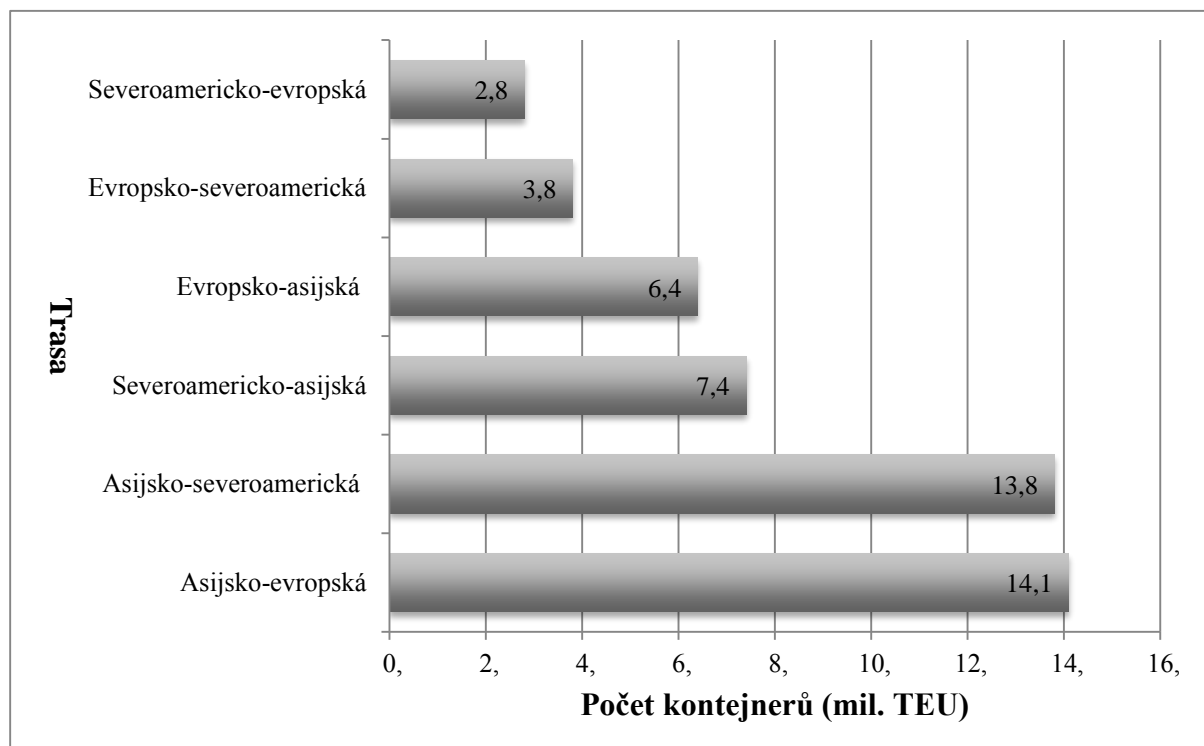
3.2.2. Námořní trasy

Stejně jako letecká, tak ani námořní přeprava se nedá vymezit přesnými cestami. Lodě se snaží dostat z jednoho bodu do druhého po co nejpřímější linii. Z přímé linie jsou ale často vychylovány přírodními podmínkami (bouře, hloubka mořského dna, průplavy, proudy, atd.). Mapa námořních tras byla významně změněna otevřením Panamského a Suezského průplavu. Tyto průplavy značně zkrátily trasy mezi Asií a Evropou, respektive západním a východním břehem Severní Ameriky. Nejvýznamnější trasy nastíním obrázkem a grafem objemu kontejnerů na námořních trasách v roce 2013. Tabulka ukazuje, že nejfrekventovanější trasou z hlediska kontejnerové přepravy byly tyto trasy:

- **Asijsko-evropská trasa** – tato trasa začíná v přístavech Japonska a Jižní Koreje, ovšem nejvýznamnějším exportérem na této trase je bezpochyby Čína. Dále lodě pokračují přes Hongkong, vietnamské přístavy až do obrovského překladiště v Singapuru. Následně také piráty sužovaným Malackým průlivem (Winn, 2014) a Indickým oceánem kolem jižního cípu Indie. Dále pak opět skrz piráty proslulým Adenským průlivem u Somálska a Rudým mořem přes Suezský průplav do Středozemního moře. Zboží pak putuje do četných evropských přístavů v Řecku, Itálii, Francii, Španělsku, Anglii, Holandsku a Německu. Tato trasa většinou končí v německém přístavu Hamburk. Asijsko-evropská trasa je nejfrekventovanější kontejnerovou námořní trasou světa.

- **Asijsko-severoamerická trasa** – druhou nejvýznamnější je trasa mezi přístavy Asie (především Asie východní a jihovýchodní) a Severní Ameriky (západní pobřeží Kanady, USA a Mexika). Hlavním zdrojem kontejnerů z Asie je opět Čína.
- **Severoamericko-asijská trasa** – tato trasa je trasou Asijsko-severoamerickou, ale v opačném směru s největším exportérem USA. Objemy přepravených kontejnerů na této trase, stejně jako na trase Evropsko-asijské, jasně dokazují, že Asie dominuje v průmyslové produkci. Směrem z Asie do západního světa se vyveze zhruba o polovinu více zboží než v opačném směru.
- **Evropsko-asijská trasa** – tato trasa je trasou Asijsko-evropskou, ale v opačném směru, kde je s největším exportérem Německo.
- **Evropsko-severoamerická trasa** – spojuje přístavy v Evropě a Severní Americe (Kanada, USA, Mexiko).
- **Severoamericko-evropská trasa** - je stejná jako trasa Evropsko-americká, ale v opačném směru.

Graf 3 Kontejnery procházející hlavními obchodními trasami (mil. TEU) v roce 2013



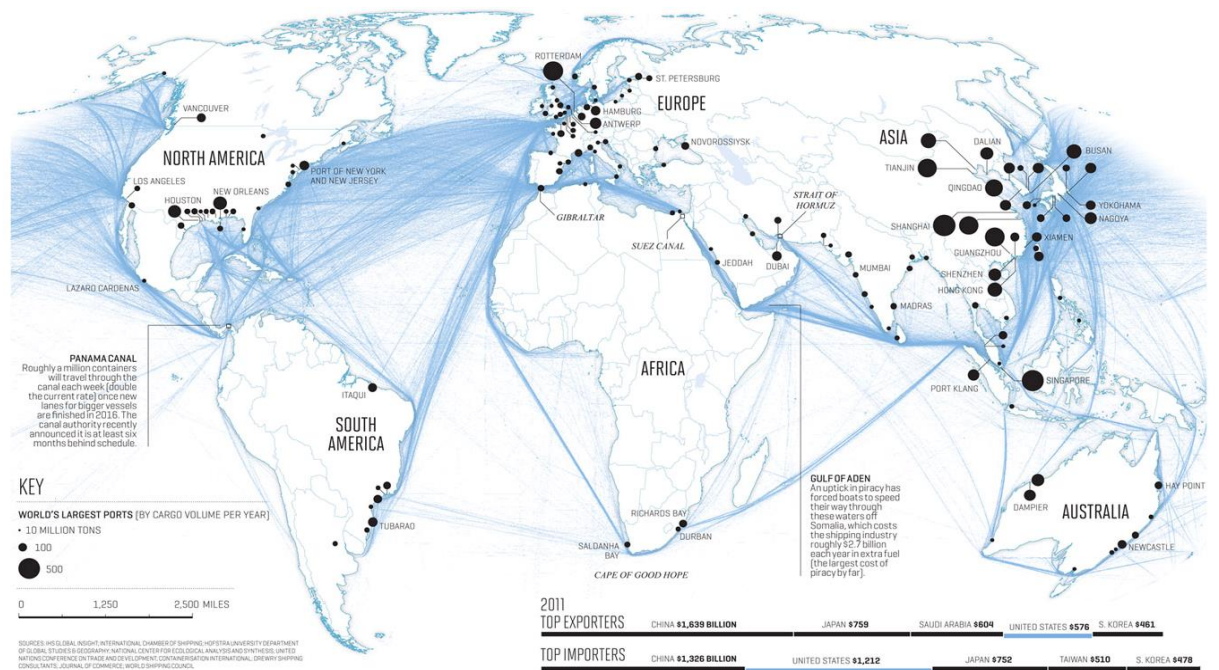
Zdroj: Statista.com (UNCTAD, Review of Maritime Transport 2014, tabulka 1.7)

Upravil: MZ

Srovnání tras z pohledu kontejnerové přepravy nevypovídá úplně přesně o globálních trasách, protože např. ropné tankery z oblasti Perského zálivu do Evropy a USA jsou tak

obrovské, že neprojedou Suezským průplavem a musí projíždět okolo afrického mysu Dobré naděje. Významné jsou také trasy přepravující rudy z Jižní Ameriky nebo Austrálie. Názornější pohled frekvence námořních cest nám poskytne obrázek 2 níže, kde je zahrnuta veškerá námořní doprava.

Obr. 2 Světové námořní trasy a přístavy



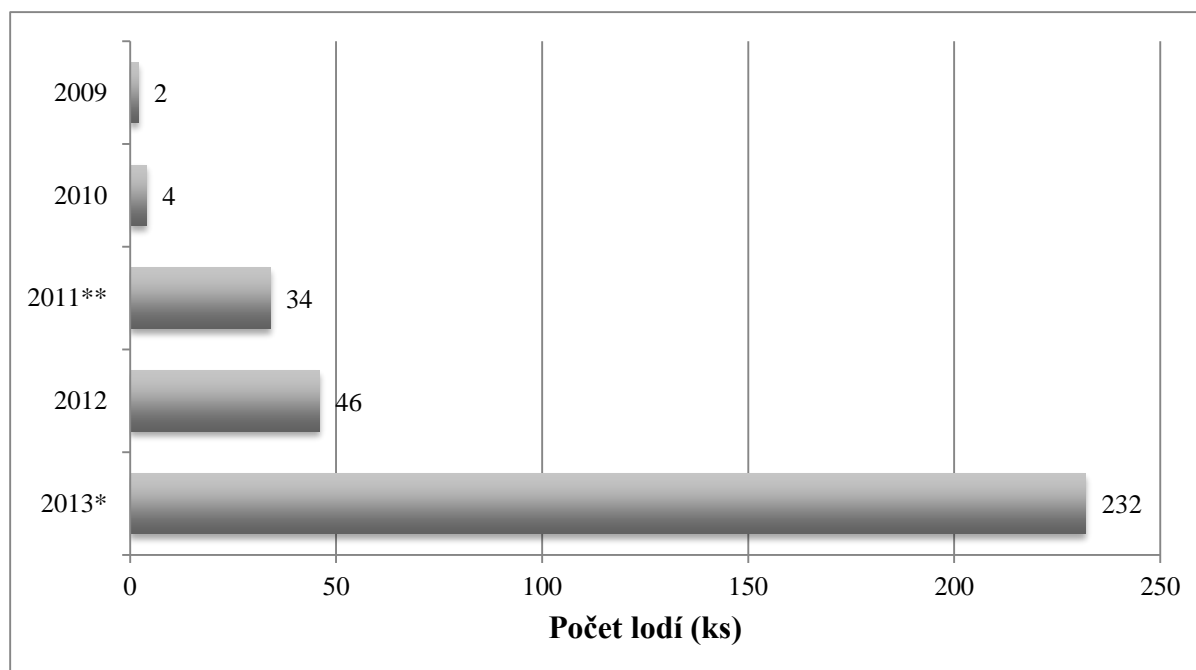
Zdroj: nicolasrapp.com

Autor: Nicolas Rapp

Závěrem této kapitoly bych chtěl podotknout, že Asijsko-evropská trasa pravděpodobně projde v budoucnu dramatickou změnou a zkrácením zhruba o třetinu mezi Čínou a Německem. Kvůli silícímu tání polárních ledovců se totiž začíná otevírat trasa Severním ledovým oceánem, okolo pobřeží Ruska, o čemž svědčí rapidní nárůst počtu lodí projíždějících právě touto severní trasou (Graf 4). Otevírání severních vod by mohlo mít vliv i na Asijsko-americkou trasu, protože východního pobřeží USA by se dosáhlo i podél severního kanadského pobřeží. Zdroje se však liší v počtu lodí, které severní cestu úspěšně překonaly. Např. statistiky Northern Sea Route Information Office (2011) uvádí v roce 2011 41 lodí, v roce 2012 se data shodují s grafem 4 (46 lodí), ale za rok 2013 je uvedeno jen 71 lodí. Tento počet v roce 2014 dokonce klesl na 53 lodí.

Myslím si, že i přes rozdíly ve zdrojových datech lze vysledovat narůstající tendenci, ve které se budou jistě vyskytovat výkyvy související s počasím, což dokazuje pokles v roce 2014. K přesnějším závěrům bude potřeba tato data sledovat v delším časovém intervalu.

Graf 4 Počet lodí projíždějících trasou Severním ledovým oceánem v letech 2009-2013



* Tento údaj je k 23. červenci 2013

** Tento údaj je ze článku oilandgaseurasia.com publikovaném 26. listopadu, 2012

Zdroj: Statista.com (ze článku na philly.com publikovaném 23. července 2013)

Upravil: MZ

3.2.3. Postavení námořní dopravy ve světové dopravě

Námořní a letecká doprava jsou jediným možným způsobem, jak zajistit spojení mezi dvěma oddělenými kontinenty. Přestože si to mnozí z nás ani neuvědomují, skoro každý výrobek okolo nás prošel ve svém výrobním procesu cestou po moři. Na palubách námořních lodí je přepravováno devět desetin veškerého světového nákladu. Levná oceánská doprava je nezbytně důležitým nástrojem globalizace, protože jen díky ní je možné setkat se v našem okolí s množstvím produktů ze všech koutů světa. Tyto produkty jsou mnohdy složeny z částí vyrobených v různých světadílech.

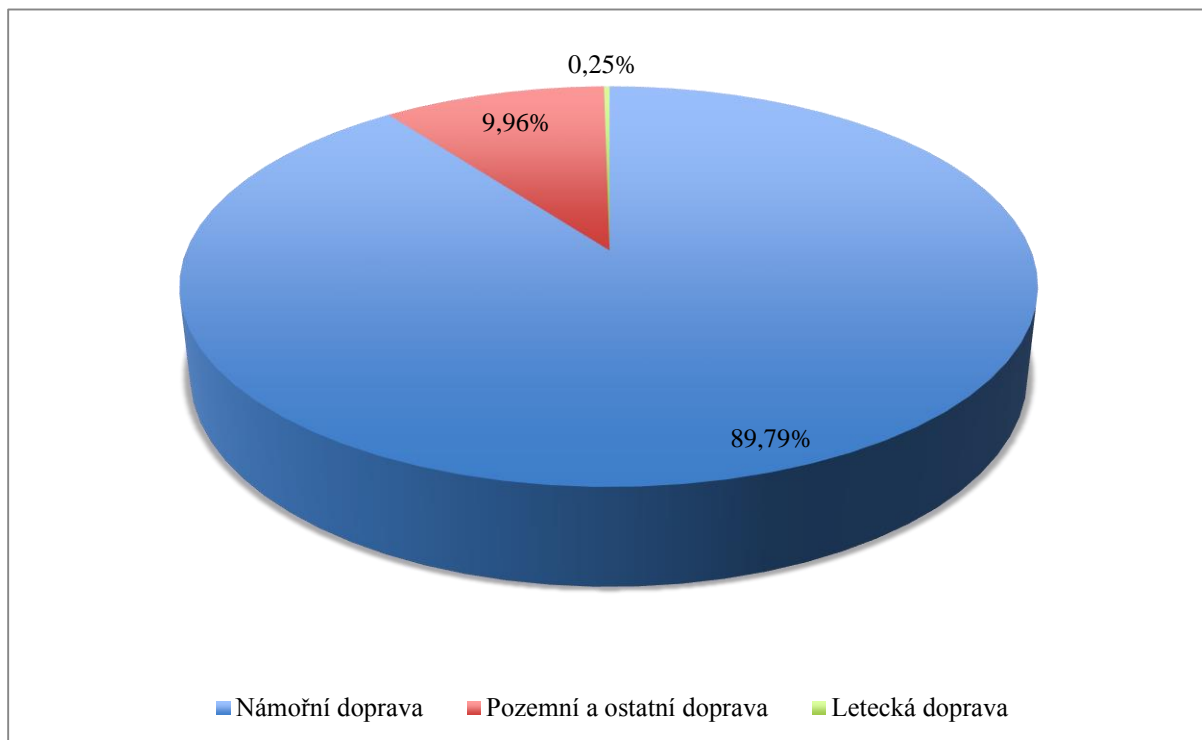
Obecně lze říci, že celkový objem světové dopravy každoročně roste. Rozdělíme-li si však dopravu na určité typy, můžeme vysledovat, že tempo růstu těchto jednotlivých typů podléhá různým trendům. Každý z druhů dopravy se vyvíjí jinak. Starší druhy, jako jsou železniční, námořní a říční doprava, byly frekventovaně využívány už začátkem 20. Století. Byly tedy rozvinuty dříve a v současnosti nevykazují tak velké tempo růstu jako doprava letecká nebo osobní automobilová. (Brinke, 1999, s.53)

Brinke (1999, s.55) dále ve své knize uvádí, že 70 % výkonu světové dopravy připadá na námořní dopravu. Porovnáme-li toto číslo s grafem 5, který je o 10 let novější, zjistíme, že

tento poměr vzrostl už téměř na 90 %. Takto vysoký podíl hovoří jasně o tom, že v přepravě nákladů hraje námořní doprava klíčovou roli.

Pokud bychom poměřovali význam námořní dopravy z hlediska celkové hodnoty přepravovaného zboží, zjistíme, že i z tohoto hlediska je námořní doprava zcela zásadní pro světový obchod, protože na palubě obchodních lodí se v roce 2008 převezlo 72,71 % hodnoty veškerého přepravovaného zboží, jak ukazuje graf 6. Z tohoto grafu lze také vyčíst, že ačkoliv je letecká přeprava zanedbatelná z hlediska přepravního výkonu, tak z pohledu celkové hodnoty přepravovaného zboží zaujímala v roce 2008 12,97 %. Vzhledem k tomu, že jde v současnosti o nejdynamičtější se rozvíjející typ dopravy, bude pravděpodobně její význam i v dalších letech narůstat.

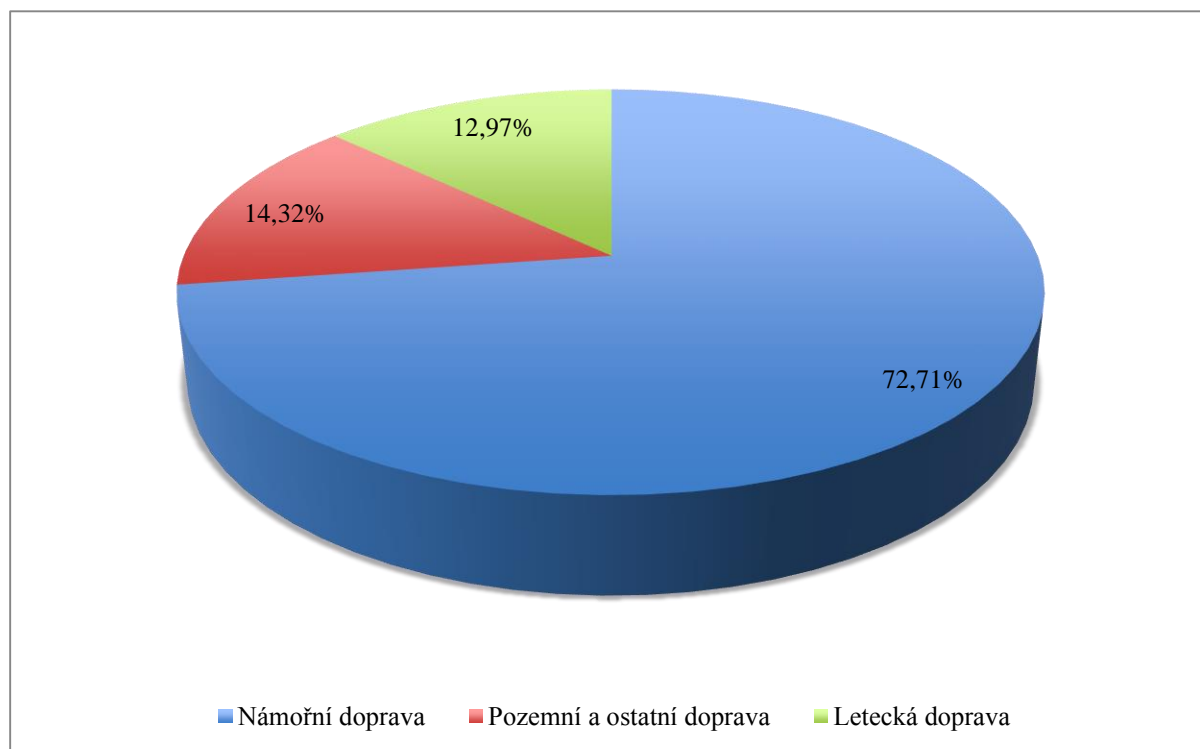
Graf 5 Podíl přepraveného zboží ve světovém obchodu podle MT v roce 2008



Zdroj: IHS

Upravil: MZ

Graf 6 Podíl přepraveného zboží ve světovém obchodu podle hodnoty v USD v roce 2008



Zdroj: IHS

Upravil: MZ

4. Nákladní doprava v Číně

Nákladní dopravní síť v Číně se začala vyvíjet už před 4 000 lety. Na krátkou vzdálenost se k přepravě zboží používala převážně síla lidských nebo zvířecích svalů. Velkou tradici zde však má doprava říční i kabotážní. Lodní doprava obstarávala v Číně většinu přepravovaného zboží až do začátku 20. století. Společně s těmito druhy přepravy se vyvíjela i síť dlážděných silnic, která však za dynastie Qing chátrala. Rozpadající se dopravní síť byla jednou z příčin úpadku čínské říše, protože neumožňovala efektivní a rychlý obchod. Velký rozvoj na západě přinesla průmyslová revoluce a s tím související rozvoj železnice. První byla zprovozněna v Británii v roce 1825. V Číně byl však císařský dvůr dlouho proti přijetí nových technologií ze Západu, a tak se podařilo zprovoznit první železnici až v roce 1876 Britům v Shanghai, tzv. Wusongskou železnici. Ta byla však po 16 měsících provozu rozebrána. První stabilně fungující železnice tedy byla otevřena až v roce 1881, kde se na trati dlouhé 9,7 km vozilo uhlí z Tangshanu do Xugezhuangu. Až do konce první Sino-japonské války se síť železnic rozvíjela velmi pomalu. Do roku 1895 bylo zbudováno celkem jen 467 km železnic. Po debaklu s Japonci si Číňané uvědomili, že je potřeba svou dopravní síť modernizovat, a tak se začalo stavět rychleji. Do revoluce v roce 1911 bylo postaveno již 9 292 km železnic. Poté se tempo rozvoje železnic trochu zpomalilo, ale i tak se do roku 1930 síť rozrostla na 13 807 km. V roce 1931 začali Japonci okupovat severovýchod Číny a masivně zde rozvíjeli železnice, mezi roky 1931-38 bylo vybudováno v Číně 9 016 km nových tratí, z toho většina byla vybudována právě Japonci v okupované severovýchodní Číně (Zhang, 2009, s. 21). Po vzniku ČLR začala železnice v přepravě zboží zaujímat klíčovou roli. V roce 1978 bylo po železnici přepravováno více jak 50 % veškerého zboží. Od tohoto počátku Deng Xiaopingových ekonomických reforem se začaly rozvíjet i ostatní způsoby přepravy, obzvláště silniční. Železnice od té doby ztrácela podíl na celkovém objemu přepravovaného zboží. Tento podíl železnice ztrácela hlavně na úkor dopravy říční, přímořské (kabotážní) a také silniční. I letecká doprava se v posledních 30 letech rychle rozvíjela, ale kvůli své ceně a malé přepravní kapacitě je tato doprava významná spíše jen pro přepravu pasažérů a drobného zboží s vysokou přidanou hodnotou.

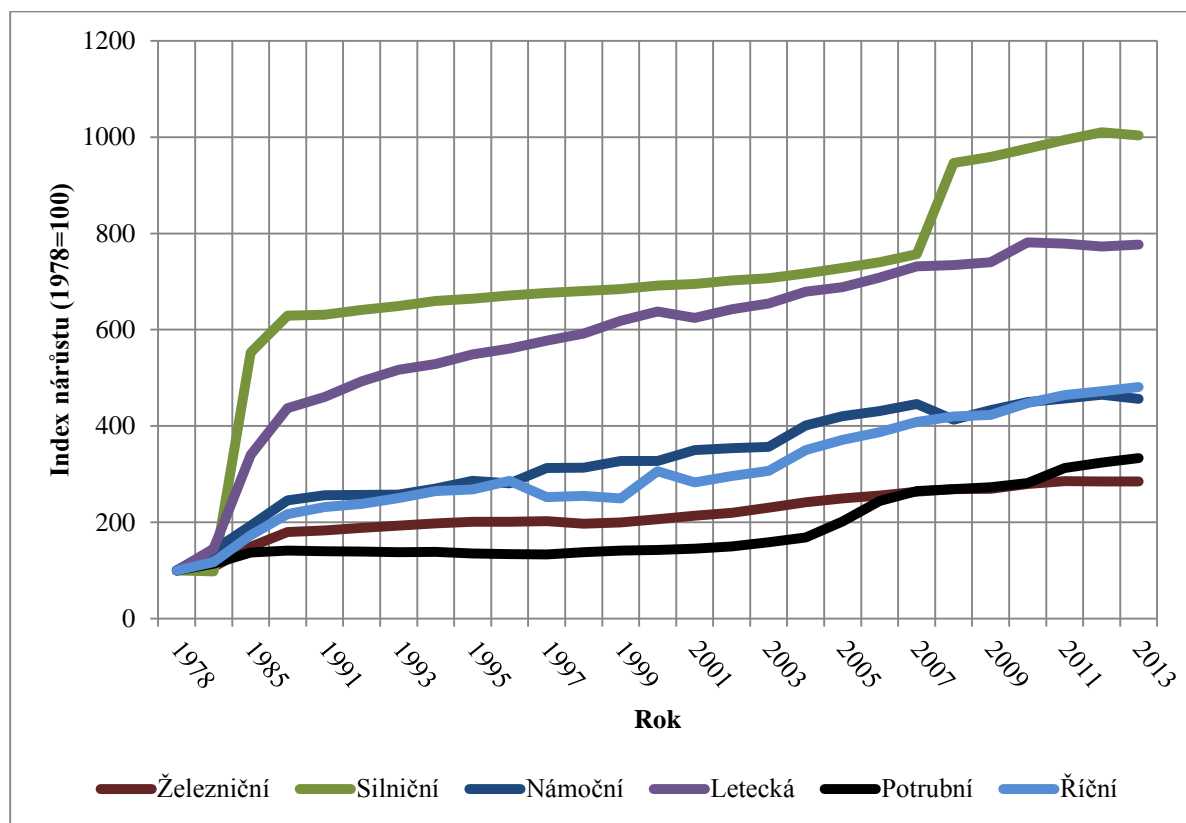
Podíl říční dopravy od roku 1978 kolísal těsně nad 10 %, od roku 2003 však podíl přepravovaného zboží po vnitrozemských vodních trasách rostl a blížil se 20 % (v roce 2013). Tento nárůst jistě souvisí s investicemi do výroby ve vnitrozemí a s otevřením kaskády 5 zdymadel přehrady Tři soutěsky na Dlouhé řece, která byla otevřena 16. června 2003 (UNESCAP, 2003, s. 107). To umožnilo námořním lodím s nosností do 5000 DWT dojet až do přístavu v Chongqingu. Nejvýznamnější oblastí říční dopravy v Číně je bezpochyby Dlouhá

řeka, která se svými přítoky zaujímá téměř polovinu délky veškerých splavných čínských řek a přepraví okolo 80% veškerého zboží přepravovaného po řekách. Dalšími důležitými oblastmi s vnitrozemskou plavbou jsou oblasti Perlové řeky, Velkého kanálu spojující Hangzhou s Pekingem, Huai He a řeka Heilong Jiang.

Námořní doprava pomalu ztrácela na objemu přepraveného zboží na úkor železnice, ale po reformách v roce 1978 a následným rozvojem mezinárodního obchodu se začal podíl námořní dopravy opět zvětšovat, v roce 2007 dosáhl její podíl téměř 50 %. V roce 2012 bylo 6 z 10 největších kontejnerových přístavů v Číně (Shanghai, Shenzhen, Ningbo, Guangzhou, Qingdao a Tianjin), navíc se na třetím místě umístil Hongkong, který patří Číně, ale počítá se zvlášť. V roce 2013 měla Čína nejpočetnější obchodní námořní flotilu s 3. největší nosností po Řecku a Japonsku (UNCTAD, 2014, s. 33).

Silniční doprava se v Číně začala prosazovat až po reformnímu roce 1978. Zajímavý je rapidní nárůst podílu silniční dopravy v roce 2008, který se skokově změnil z cca 10 % na 30 %. Tato změna pravděpodobně souvisí s finanční krizí a úbytkem zboží určeného na export a přepravovaného většinou po vodě. Tento fakt potvrzuje pokles objemu námořní přepravy (Graf 7). Číňané začali sami hodně spotřebovávat a to se projevilo na nárůstu podílu silniční dopravy. Další příčinou tohoto nárůstu bude jistě rychlý rozvoj a výstavba nových dálnic, a také zvýšení počtu automobilů v Číně (Graf 7). Výrazný skok v nárůstu podílu silniční přepravy je kromě výše zmíněných důvodů pravděpodobně zapříčiněn i změnou metodiky sběru statistických dat čínského statistického úřadu

Graf 7 Index nárůstu jednotlivých typů dopravy v Číně



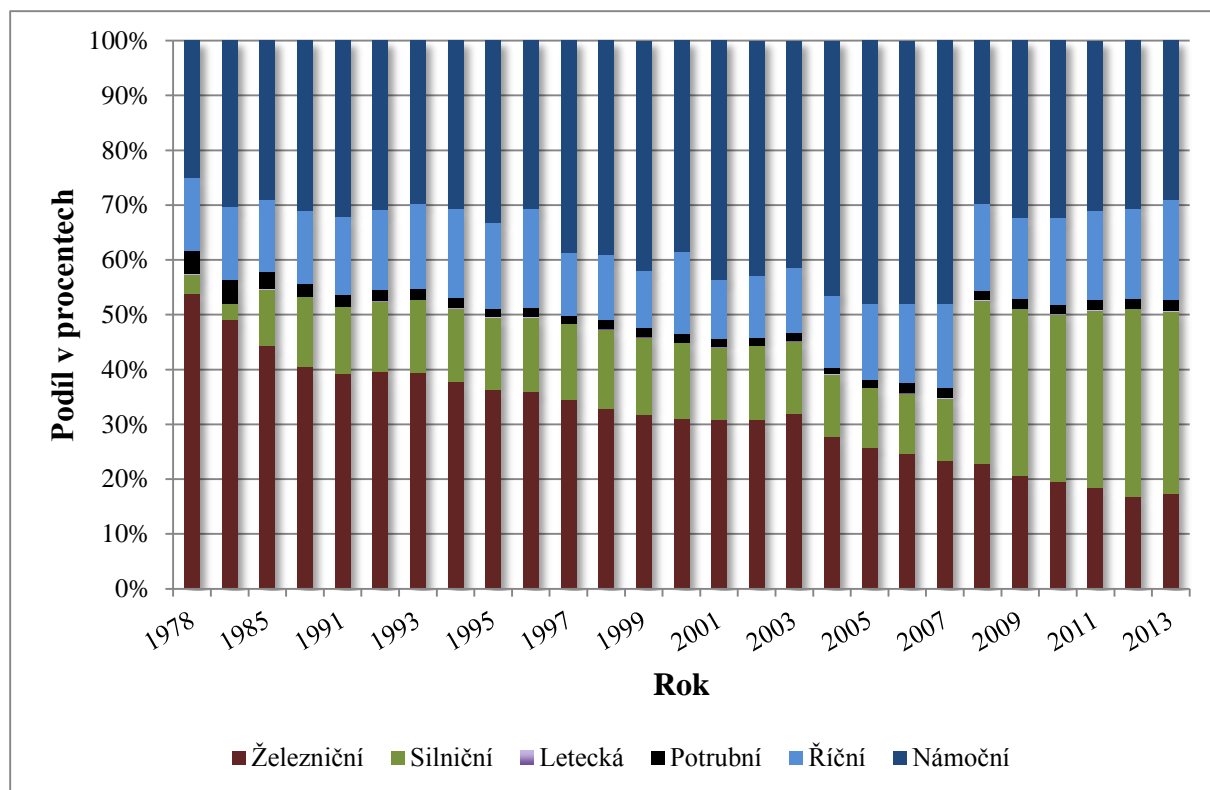
Zdroj: Čínský statistický úřad, vlastní výpočty

Autor: MZ

K přepravě nákladů se v Číně ještě využívá dopravy potrubní, která však zaujímá podíl v rádech jen několika procent. Dále také letecká doprava, jež je z hlediska přepravy nákladů nevýznamná.

Obecně lze tedy tvrdit, že nejvýznamnější dopravou z hlediska nákladních přepravních výkonů je vodní doprava (říční společně s námořní), následována rozvíjející se dopravou silniční a dopravou železniční. Malého podílu dosahuje doprava potrubní a letecká (Graf 8).

Graf 8 Přepravní výkony jednotlivých druhů dopravy v Číně (v tkm)



Zdroj: Čínský statistický úřad

Autor: MZ

5. Čínská námořní přeprava

V této hlavní kapitole se kompletně zanalyzuji situaci v čínské námořní dopravě. Nejprve budu tuto dopravu obecně stručně charakterizovat, poté rozeberu strukturu čínské obchodní flotily z hlediska registrace plavidel, počtu plavidel a typů lodí. Vysvětlím důležitost čínských přístavů v souvislosti s celkovým objemem manipulovaného nákladu, a také v hodnocení počtu odbavených kontejnerů. Stručně představím největší čínské námořní přepravní společnosti. Popíši sektory hospodářství spojených s námořní dopravou, ve kterých ČLR zároveň zaujímá významné postavení: stavba a demolice lodí, výroba kontejnerů. V závěru této kapitoly zhodnotím mezinárodní vliv Číny v námořní dopravě pomocí příkladů. Tato mnohostranná analýza by měla pomoci získat ucelený pohled o problematice čínské námořní dopravy, díky kterému se v závěrečném shrnutí dostaneme k odpovědím na výzkumné otázky.

5.1. Charakteristika čínské námořní dopravy

Čína disponuje velice výhodnými přírodními podmínkami pro námořní dopravu. Délka pobřeží činí podle různých zdrojů 18 000 – 30 000 km, podle Horálka (2013, s. 46) je délka pobřeží ve srovnání s ostatními velkými zeměmi relativně malá. Dle mého názoru je toto pobřeží i přes relativně malou délku zalidněno nejhustěji na světě a vytváří tak obrovský výrobní potenciál pro ČLR a její námořní dopravu. Z celkové délky čínských splavných řek (125 900 km) je 5 800 km splavných i pro námořní lodi s nosností do 1000 DWT (wwinn.org). ČLR se v roce 2012 stala zemí s nejvyšším obratem zahraničního obchodu na světě, když předčila doposud vedoucí USA (Daily Mail, 2013).

Vezmeme-li v úvahu dva faktory zmíněné v předešlém odstavci, není divu, že námořní přeprava v Číně tvoří hlavní páteř celé nákladní přepravy. Zhruba 90 % čínského zahraničního obchodu a polovina vnitrozemské přepravy prochází přes přístavy. V Číně bylo v roce 2003 1 467 přístavů, z toho 165 mořských a 1 302 říčních³ (Huang, P. a Zhang, X., 2013, s. 34). V posledních deseti letech Čína získala velice významné postavení v celosvětovém měřítku, v mnoha ohledech spjatých s námořní přepravou. Čínská námořní flotila je z hlediska nosnosti v DWT po Řecku a Japonsku třetí největší. Čína je důležitým výrobcem lodí. V roce 2013

³ Údaje jsou z roku 2003, protože novější data nejsou dostupná. Počet přístavů se nemění tak významně, ale mění se jen jejich velikost a otevřenost.

vyrobila více jak třetinu všech nových plavidel (bráno podle DWT). ČLR patří mezi špičku i v oblasti vrakování lodí a vyrábí nejvíce kontejnerů na světě. 6 z 10 největších přístavů z hlediska počtu odbavených kontejnerů se nachází v Číně. Hlavní čínské přístavy jsou nejmodernější a nejefektivnější na světě. Dvě státem spoluvlastněné rejdářské společnosti jsou mezi deseti světově největšími. Číňané globálně investují do rozvoje přístavů a hlavních námořních cest, obrovské investice od Číňanů získaly přístavy v srílanském Kolombu, řeckém Pireu a mnohých dalších především v Africe. Čínské ministerstvo dopravy získává velmi silný vliv na poli mezinárodní námořní dopravy.

V následujících kapitolách detailněji popíší trendy a vývoj v odvětvích blízce souvisejících s čínskou námořní přepravou.

5.2. Čínská námořní flotilla

V praxi se lze setkat s případem námořní loď vlastněné čínským majitelem, provozovanou společností se sídlem např. v Londýně a plující pod vlajkou Panamy, ve které je registrována. Proto je velice důležité rozlišovat mezi těmito třemi rozdílnými skutečnostmi. Protože statistiky o struktuře obchodního loďstva z hlediska země provozovatele lodí se vedou až od roku 2013, rozeberu strukturu čínské námořní flotily jen ze dvou hledisek, a to z pohledu skutečného vlastnictví a pohledu země registrace plavidel.

5.2.1. Skutečné vlastnictví plavidel

Světová námořní nosnost neustále roste mezi roky 2003 a 2013 vzrostla z 856,974 mil. DWT na 1 676,853 mil. DWT, což činí roční průměrný růst 6,94 %. Avšak Čína (bez Hongkongu) v tomto ohledu zaznamenává mnohem vyšší růst, kde z 47,402 mil. DWT v roce 2003 vzrostla nosnost flotily na 200,179 mil DWT v roce 2013. Čínská námořní flotila tedy v průměru ročně rostla o 15,49 %.

ČLR má v současnosti (2013) třetí největší flotilu podle DWT a její podíl na celosvětové flotile činí 11,938 %. Větší nosnost všech svých lodí má už jen první Řecko s 258,484 mil DWT (15,415 % celosvětové flotily) a druhé Japonsko s 228,553 mil DWT (13,63 % celosvětové flotily). Řecko a Japonsko se v tomto žebříčku dlouhodobě drží na vrcholu, v roce 2003 bylo Řecko první s celosvětovým podílem 20,26 %, druhé Japonsko zaujímalo 14,17 %. Samostatná

Čína se tehdy umístila pátá s 6,1 % za Norskem (6,66 %) a Německem (6,31 %). Samotný Hongkongu byl v roce 2003 na 7 místě se 3,98 % světové flotily.

Z těchto čísel lze předpokládat, že Čína brzy předběhne ve velikosti flotily Japonsko a pravděpodobně se v budoucnu dostane i na první místo před Řecko. Zajímavé je také sledovat u jednotlivých zemí vývoj podílu na celosvětové flotile. Čína je jedinou zemí, které se daří zvyšovat svůj celosvětový podíl, avšak tento nárůst není příliš vysoký, za posledních deset let 5,838 %. Celková nosnost v DWT se však téměř ztrojnásobila. Takto nízký nárůst podílu Číny na světové flotile je zapříčiněn rychlým nárůstem DWT globálně. Čínská flotila pravděpodobně bude dále upevňovat své postavení a ukrajovat stále větší světový podíl, ale v nejbližších 20 letech se téměř určitě nedostane přes 25 % (UNCTAD, 2004 a 2014).

5.2.2. Registrace plavidel

Protože podmínky registrace plavidel se liší podle zemí, majitelé často registrují své lodě pod vlajky států, kde je pro ně provoz nejvýhodnější. Tyto země jsou nazývány „státy s levnou vlajkou“. Podle společnosti International Transport Workers' Federation (ITF) v současnosti existuje 35 takových zemí (ITF, 2015). Mezi nejpopulárnější patří Panama s 21,21 % celosvětově registrovaných DWT (2013) a Libérie s 12,24 % DWT. Tyto země nabízí jednoduchý systém registrace s nízkými poplatky, vybírají velmi nízké nebo žádné daně ze zisku spojené s provozem lodí, na rozdíl od ostatních států nestanovují téměř žádné provozní, bezpečnostní a jiné regulace. Na palubách plavidel platí zákony vlajky, pod kterou loď pluje, státy s levnou vlajkou často nemají žádné regulace a normy pro vztahy mezi zaměstnavateli a zaměstnanci, proto jsou zde často zaměstnávání levní pracovníci z rozvojových zemí.

V oblasti námořních vlajek v Číně není situace zcela jednoduchá, protože plavidlo může plout pod vlajkou ČLR nebo Hongkongu. Pod čínskou námořní vlajkou v současnosti (2013) plují téměř výhradně domácí lodě, z celkových 73,522 mil DWT registrovaných v Číně bylo tuzemských 99,63 %. Pro zahraniční majitele lodí je tedy velmi složité a navíc i bezvýznamné svou loď registrovat v ČLR. V Hongkongu je situace odlišná, pouze 13,49 % z celkových 138,134 mil DWT registrovaných v HK patří domácím vlastníkům (v tomto kritériu se za zahraniční počítají i lodě čínských majitelů). Hongkong sice nepatří podle kritérií ITF mezi oblasti s levnou vlajkou, ale díky svým přívětivým daňovým a registračním pravidlům láká vlastníky k registraci plavidel právě zde. V Hongkongu je registrováno 8,24 % DWT (V Číně

jen 4,38 %) světového obchodního loďstva. 30 % lodí vlastněných hongkongskými majiteli je registrováno v zahraničí (v Číně 63 %).

Mohlo by se zdát, že většina čínské flotily bude registrována v Hongkongu, ale není tomu tak. Čína má dnes (2013) 63 % všech svých lodí registrovaných pod cizí vlajkou. Pro představu v roce 2010 (data za rok 2013 nebyla k dispozici) bylo z celkových čínských 107,96951 mil DWT 57,2 % registrováno v cizině: 23,978 mil DWT v Panamě (22,21 % z celkové čínské nosnosti), 1,425 DWT na Marshalových ostrovech (1,31%), 0,75 mil DWT v Libérii (0,68%) atd. V Číně lze pozorovat postupně vzrůstající podíl lodí registrovaných pod cizí vlajkou. V roce 1996 byl podíl zahraničně registrovaných lodí jen 36,12 %, oproti roku 2013 s podílem 63 %. V Hongkongu je tento jev přesně opačný s 83,87 % (1997), respektive 30 % (2013).

Obecně lze tedy tvrdit, že podmínky pro registraci plavidel nejsou v ČLR optimální a proto stále větší část flotily pluje pod cizí vlajkou. Naopak Hongkong se díky svým příznivým pravidlům stává světově vyhledávanou oblastí k registraci plavidel (UNCTAD, 1997, 2011 a 2014).

5.2.3. Struktura čínské námořní flotily

Analyzováním vývoje struktury flotily lze pozorovat určité trendy. Důležité je sledovat strukturu flotily z hlediska stáří, typů a velikosti lodí.

Čínská námořní flotila je velice mladá a moderní. Přesná data nejsou dostupná, ale v roce 2013 vlastnila společně s Německem, Japonskem, Řeckem a Jižní Koreou 58,5% světové nosnosti v DWT vyrobené v předchozích pěti letech. Naopak u lodí starších 25 let tento podíl činil pouhých 23,7 %. (UNCTAD, 2014, s. 32). To je opravdu velký posun vpřed, porovnáme-li tyto hodnoty s tabulkou 3. Ještě v roce 2006 měla Čína v průměru všechny typy plavidel starší, než byl světový standard. Stáří lodí se přepočítává na stáří jednotlivých DWT. Tento způsob je objektivnější, protože zahrnuje současný trend, kdy se vyrábí lodě s větší kapacitou než dřív, ale v menším absolutním počtu. Proto se průměrné světové stáří námořní flotily drží okolo 20 let na jednu loď. Z pohledu DWT bylo však v roce 2014 celosvětové stáří 9,52 roku na 1 DWT. Toto číslo neustále klesá, což dokazuje, že nové lodě jsou čím dál větší. Stavba nových lodí k přepravě sypkých materiálů zažila velký boom a tak se stal tento typ plavidel v roce 2013 tím nejmladším (8,07 let na 1 DWT), následován kontejnerovými loděmi (8,26 let na 1 DWT). Nejstarší zůstávají lodě na přepravu všeobecného nákladu (18,12 let na 1

DWT). Lze očekávat, že tento trend výstavby stále větších kontejnerových lodí a lodí k přepravě sypkých materiálů probíhá i v Číně, která již světový průměr dostihla.

Tab. 3 Stáří čínské námořní flotily v roce 2006 podle stáří jednoho DWT

Typ lodě	Stáří lodí Čína (Svět) v %					
	0-4 roky	5-9 let	10-14 let	15-19 let	20 let a více	Průměr
Lodě k přepravě sypkých materiálů	10,1 (21,6)	7,5 (19,0)	9,8 (19,1)	14,8 (9,0)	57,8 (31,3)	18,0 (12,9)
Kontejnerové lodě	48,8 (34,7)	3,3 (25,7)	16,8 (18,6)	8,5 (8,0)	22,6 (13,0)	10,0 (9,1)
Lodě k přepravě všeobecného nákladu	2,4 (10,1)	6,3 (12,6)	3,9 (10,9)	6,2 (9,6)	81,1 (56,8)	21,1 (17,4)
Tankery	39,8 (30,3)	8,2 (25,0)	15,0 (16,4)	7,0 (14,6)	30,1 (13,6)	11,4 (10,0)
Ostatní	15,9 (19,6)	8,3 (14,4)	10,7 (10,7)	9,2 (9,1)	56,6 (46,3)	17,0 (15,1)
Celkem	19,7 (25,1)	7,0 (21,0)	10,7 (16,7)	10,6 (10,9)	52,0 (26,2)	16,2 (12,0)

Zdroj: Review of maritime transport 2007

Upravil: MZ

Poslední dostupná data o struktuře čínské obchodní flotily jsou z roku 2009, ale tento poměr by měl zůstat i v dnešní době podobný. Z tabulky 4 lze vyčíst, že největší podíl (44,27 %) v čínské flotile mají lodě k přepravě sypkých materiálů. Tento podíl se mezi roky 2006 až 2009 zvýšil o 5 %. Podíl těchto lodí je vysoký, protože čínský průmysl spotřebovává obrovské množství surovin, které jsou dováženy právě tímto typem lodí. Jde především o dovoz železné rudy (63 % světové spotřeby v roce 2013) (The Wall Street Journal, 2014a) a mědi (35% světové spotřeby v roce 2013) (World's Richest Countries, 2014). Druhý největší podíl zaujímají tankery, což lze dávat do souvislosti s čínskou závislostí na ropě. Čína se stala koncem roku 2013 největším importérem ropy na světě (CNBC, 2013). Lodě k přepravě všeobecného nákladu snižují svůj podíl na úkor kontejnerových lodí. Tento trend kopíruje celosvětovou tendenci kontejnerizace světového zboží. V budoucnu se dá očekávat další snižování podílu lodí určených k všeobecnému nákladu, ostatní typy lodí budou svůj podíl zvětšovat, především lodě na sypký materiál a kontejnerové lodě.

Tab. 4 Struktura obchodní flotily pod čínskou vlajkou podle typů lodí

Typ plavidla	Čína		Svět	Podíl ČLR na světové brutto tonáži
	Brutto tonáž v BT	Podíl ve flotile ČLR	Brutto tonáž v BT	
Rok 2006				
Celkem	23 488 427	100%	720 788 856	3,26%
Lodě k přepravě sypkých materiálů	9 227 147	39,28%	204 552 682	4,51%
Kontejnerové lodě	3 246 674	13,82%	110 686 630	2,93%
Lodě k přepravě všeobecného nákladu	4 808 133	20,47%	98 213 506	4,9%
Tankery	4 575 902	19,48%	213 748 432	2,14%
Ostatní	1 630 571	6,95%	93 587 606	1,74%
Rok 2009				
Celkem	30 077 129	100%	882 573 708	3,41%
Lodě k přepravě sypkých materiálů	13 314 691	44,27%	252 710 162	5,27%
Kontejnerové lodě	4 393 418	14,61%	145 498 034	3,02%
Lodě k přepravě všeobecného nákladu	4 701 668	15,63%	107 523 274	4,37%
Tankery	5 446 345	18,11%	252 172 266	2,16%
Ostatní	2 221 007	7,38%	124 669 972	1,78%

Zdroj: Review of maritime transport 2007 a 2010

Upravil: MZ

5.3. Čínské přístavy

Přístavy můžeme klasifikovat podle množství přepraveného nákladu v tunách nebo podle přepravených TEU. Některé přístavy se specializují pouze na přepravu kontejnerů, ostatní například na nakládání sypkých materiálů atd. V následující kapitole přiblížím, jak si čínské přístavy stojí v obou těchto ukazatelích v porovnání se světem. V odborné literatuře a článcích většinou dochází ke komparaci přístavů podle TEU, dat porovnávajících hledisko přepraveného množství nákladů je méně. Data navíc nejsou ucelená, proto jsem vytvořil tabulky, ze kterých lze snadno vyčíst vývojové trendy posledních let. Tabulky 6 a 7 k tomuto tématu jsou v příloze.

5.3.1. Vývoj z hlediska počtu odbavených TEU

Tabulka v příloze číslo 1 ukazuje počet odbavených TEU ve dvaceti světově největších kontejnerových přístavech v jednotlivých letech. V tabulce můžeme od roku 1998 pozorovat téměř kontinuální nárůst přepravených TEU z čínských přístavů. Jediným rokem, kdy celkový objem odbavených TEU v Číně klesl, byl krizový rok 2009, ale hned v roce 2010 už bylo v Číně odbaveno o 15 229 465 TEU více než v roce 2008. Mezi lety 1998 a 2012 vzrostl počet odbavených TEU z čínských námořních přístavů o 547 %, což je ve srovnání s celosvětovým růstem za stejné období (274 %) téměř dvojnásobné tempo růstu.

Růst počtu odbavených kontejnerů v Číně se po krizi v roce 2008 zpomalil, stále však roste rychleji než světový průměr. Čína je světovou velmocí v odbavování kontejnerů, o čemž svědčí narůstající počet kontejnerů, které projdou přes čínské přístavy. V roce 1998 bylo v Číně odbaveno 14,99 % všech celosvětově odbavených kontejnerů. Toto číslo v roce 2012 vzrostlo až na 25,96 %, každý čtvrtý kontejner je odbaven v jednom z čínských přístavů.

V roce 1998 se mezi 20 největších přístavů z hlediska odbavených kontejnerů dostal jen Hongkong (2. místo 14 650 000 TEU) a Shanghai (10. místo 3 050 000 TEU). V roce 2010 se Shanghai stala největším kontejnerovým přístavem světa. Bylo zde přepraveno o 4 339 915 TEU více než ve všech čínských přístavech (kromě Hongkongu) v roce 1998. V roce 2012 už bylo v první dvacítkě 8 čínských přístavů, dokonce 6 z nich (1. Shanghai, 4. Shenzhen, 6. Ningbo, 7. Guangzhou, 8. Qingdao, 10. Tianjin) se umístilo v první desítce. Hongkong se v roce 2012 držel na třetím místě, ale v roce 2013 byl předstížen sousedním přístavem Shenzhen.

Ačkoli je Čína nazývána továrnou světa, stala se díky své střední a bohaté vrstvě obyvatel i významným spotřebitelem. Stále více kontejnerů se zbožím proudí přes čínské přístavy oběma směry jak na export, tak na import. S jejich nárůstem se zvyšovaly i nároky na stále větší kapacitu a efektivnost přístavů. Čínské přístavy jsou dnes nejefektivnější na světě, tabulku v tomto měřítku vede přístav Tianjin, který naloží průměrně 130 kontejnerů za hodinu (Joc.com, 2014). Na základě dat v tabulce můžeme očekávat další nárůst podílu čínských přístavů na kontejnerové přepravě. Na druhou stranu se začátkem roku 2015 začíná objevovat mnoho zpráv o zpomalování tempa růstu čínské ekonomiky. Čínský export v březnu 2015 meziročně propadl o 15% (Patria.cz, 2015). Pokud by tento trend pokračoval, mohl by se v budoucnu růst čínských přístavů zastavit. Příčinou poklesu exportu by mohly být narůstající mzdy čínských dělníků, které se promítají do ceny čínských produktů. Obchodníci tak pomalu hledají jiné levnější trhy jako je Indie, země jihovýchodní Asie a další. Jestli je pokles čínského exportu nově začínajícím problémem se pravděpodobně dozvíme v několika příštích letech.

5.3.2. Vývoj z hlediska množství přepraveného nákladu v tunách

Porovnáme-li dvacet největších přístavů světa podle množství přepraveného nákladu (příloha č. 2), zjistíme, že čínská dominance je v tomto ohledu ještě výraznější než u přepravených kontejnerů. O titul přístavu s největším množstvím manipulovaného nákladu bojovala Shanghai se Singapurem, ale od roku 2009 drží prvenství nepřetržitě Shanghai, která v roce 2013 přeložila 696 985 000 tun nákladu, což je pro představu 1400 krát větší hmotnost, než váží nejvyšší stavba světa Burj Khalifa. Od roku 2005 bylo mezi dvaceti největšími přístavy 8 čínských přístavů a Hongkong. V roce 2013 přibyl v tomto žebříčku devátý čínský přístav Xiamen.

Tianjin je druhým největším čínským přístavem podle tonáže, zároveň je největší v severní Číně, přepraví se zde zhruba o třetinu méně nákladu než v Shanghai. Další významné přístavy jsou Guangzhou, Qingdao, Ningbo, Dalian, Qinhuangdao, Shenzhen a Xiamen. Tyto největší přístavy většinou přepravují komplexní škálu nákladů jako je uhlí a železná ruda, strojírenské stroje a díly, hnojiva, kontejnery a další. Výjimkou je přístav Qinhuangdao, který se především specializuje na přepravu uhlí a je dokonce největším překladištěm uhlí na světě (Asiatradehub.com, 2015).

Finanční krize čínské přístavy nezasáhla tak výrazně jako ostatní světové přístavy. Vysoký pokles zaznamenaly v roce 2009 přístavy Dalian a Shenzhen. Nízký pokles množství přepraveného nákladu vykazují i data z přístavů Shanghai, Qingdao a Qinhuangdao. Naopak Tianjin, Ningbo a Guangzhou množství přepraveného zboží navzdory krizi zvýšily, i když byl růst pomalejší než v předchozích letech.

Přístav v Hongkongu roste velice pomalu, spíše stagnuje, mezi roky 2005 a 2013 zaznamenal dva meziroční poklesy v roce 2009 a 2012. Ze sedmé příčky v roce 2005 se postupně propadá až na jedenácté místo v roce 2013. Hongkong má velkou konkurenci v blízkých přístavech Shenzhen a Guangzhou, které jsou podle mého názoru příčinou stagnace přístavu v Hongkongu. Sousedící čínské přístavy mají oproti Hongkongu prostor k rozšiřování přístavišť a zvyšování kapacit, Hongkong má problém s nedostatkem místa. Druhým důvodem proč jsou upřednostňovány čínské přístavy je jistě úspora na clech, které je nutné platit na hranici mezi Čínou a Hongkongem.

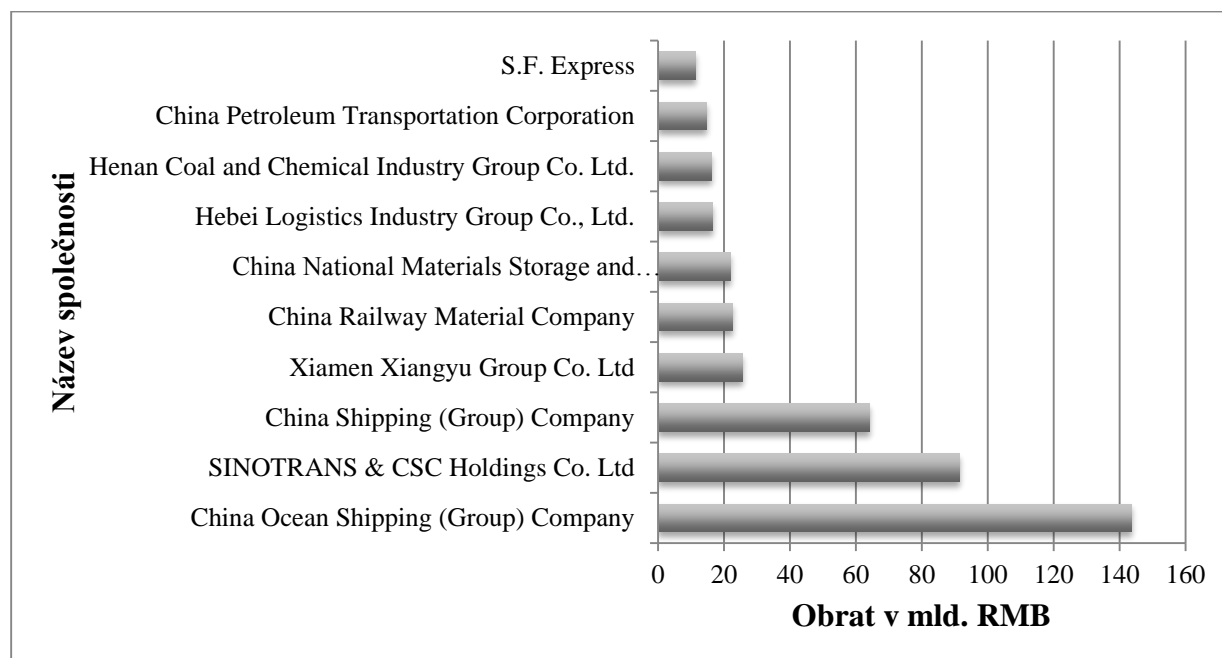
V současné době nic nenasvědčuje tomu, že by některý z devíti přístavů měl opustit postavení v top dvacítku. Čína potřebuje obrovské množství surovin na výrobu energie, stavbu

infrastruktury a výrobu produktů. Pokud bude ekonomika Číny nadále růst, čínské přístavy své pozice pravděpodobně udrží a upevní.

5.4. Čínské přepravní společnosti

V této kapitole porovnám největší čínské přepravní společnosti s největšími společnostmi na světě. Nejdříve je nutné si stanovit kritérium, podle kterého budeme firmy hodnotit. Nabízí se dvě možnosti: komparace obrátu tržeb jednotlivých společností nebo srovnání z hlediska kapacity flotil těchto společností. Vzhledem k tématu práce je hodnocení podle obrátu tržeb nepřesné, protože velké logistické společnosti se většinou nesespecializují jen na námořní dopravu. Nabízí komplexní služby, a tak kromě námořní dopravy přepravují zboží letecky, po železnici atd. V obrátu tržeb jsou zahrnuty všechny tyto služby, navíc některé velké přepravní společnosti námořní oddělení ani nemají. Pro ilustraci uvádím 10 největších čínských firem z pohledu obrátu tržeb v grafu 9, z kterého je jasné, že námořní oddělení je pro firmy velkým zdrojem tržeb. Významné námořní oddělení mají právě tři vedoucí společnosti v grafu.

Graf 9 Největší čínské logistické firmy v roce 2010 podle obrátu (v mld. RMB)



Zdroj: Statista.com

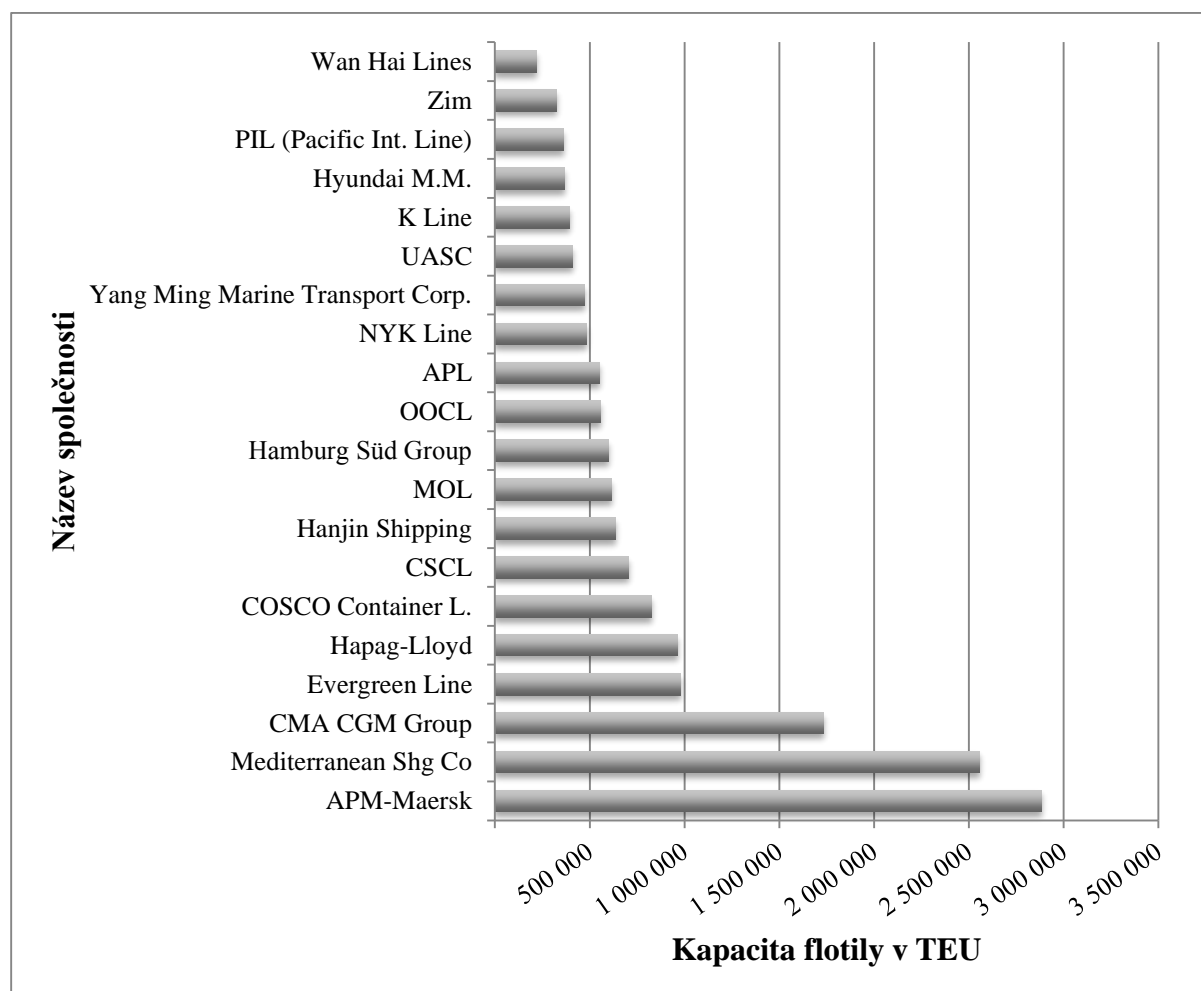
Upravil: MZ

Pro účel této práce použiji hodnocení podle celkové kapacity flotil jednotlivých společností v TEU. Přesnější by bylo srovnávat podle celkové váhy po moři přepraveného zboží, protože by bylo zahrnuto i „nekontejnerizované“ zboží typu: ropa, rudy, všeobecný náklad atd., ale tato

data nejsou dostupná, proto budu srovnávat podle kapacity v TEU. Graf 10 znázorňuje dvacet největších kontejnerových přepravců, pouze tři z nich jsou čínské: China Ocean Shipping Container Lines Co., Ltd. (COSCO), China Shipping Container Lines Co.,Ltd (CSCL) a Orient Overseas Container Line (OOCL), která sídlí v Hongkongu.

Graf dokazuje, že na rozdíl od jiných rozebíraných statistik (velikost přístavů, stavba a demolice lodí, stavba kontejnerů) Čína na poli kontejnerových přepravních společností nedominuje. V roce 2015 byla celková kapacita světové námořní flotily 19 341 640 TEU. COSCO, CSCL a OOCL měly v tomto roce kapacitu 2 085 577 TEU, představující podíl na trhu 10,78 %. Tyto 3 společnosti mají v součtu menší kapacitu než vedoucí dánský APM-Maersk nebo švýcarské MSC.

Graf 10 Největší přepravní společnosti v roce 2015 podle kapacity (TEU)



Zdroj: alphaliner.com

Upravil: MZ

COSCO je státní firma založená roku 1961. Zaměstnává asi 130 000 zaměstnanců. Vlastní šestou největší kontejnerovou flotilu na světě a její flotila na přepravu sypkých materiálů je podle jejich oficiálních webových stránek největší na světě. Představenstvo společnosti tvoří 8 členů, z toho 3 jsou nebo byli členy čínského parlamentu: Ma Zehua, Chen Geng a Chung Shui Ming (cosco.com, 2015).

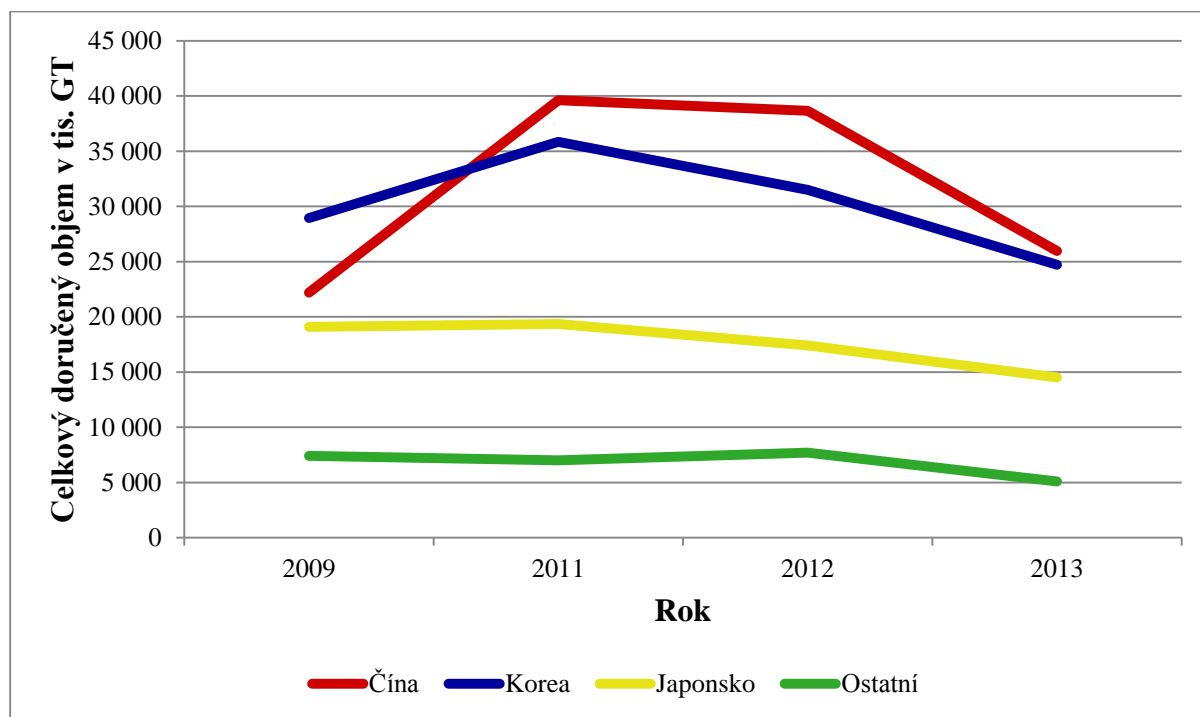
CSCL je ze 47,46 % vlastněna státní firmou China Shipping Company, 2 % patří Národnímu výboru fondu sociální bezpečnosti ČLR (National Council for Social Security Fund of the People's Republic of China) a 50,54 % je v držení ostatních akcionářů. CSCL byla založena až v roce 1997. Zaměstnává 7 000 pracovníků (Výroční zpráva CSCL, 2012). Kontejnerovou kapacitou je na sedmém místě na světě, hned za společností COSCO. CSCL vlastní kontejnerovou loď CSCL Globe (kapacita 19 100 TEU), která byla krátce největší lodí světa, než byla přestížena lodí MSC Oscar (Lloyd's List, 2014).

OOCL je hongkongská firma založená roku 1969. Oproti COSCO a CSCL však není hlavním akcionářem stát (oocl.com, 2015). OOCL je jedenáctou největší kontejnerovou přepravní společností podle kapacity v TEU.

5.5. Stavba a demolice lodí

Čína se v posledních patnácti letech stala největším výrobcem lodí na světě. Obrovský rozvoj čínských loděnic nastartoval vstup ČLR do WTO v roce 2001. Ještě v roce 2006 tomuto odvětví dominovala Jižní Korea, následovaná Japonskem. Čína zaujímala jen 15 % trhu, ale v roce 2010 už byla Čína světově největším producentem. Vrcholem byl rok 2012, kdy měla Čína podíl na světovém trhu větší než 40% (UNCTAD, 2013).

Graf 11 Nejvýznamnější země ve stavbě lodí podle celkového objemu v GT



Zdroj: Review of maritime transport

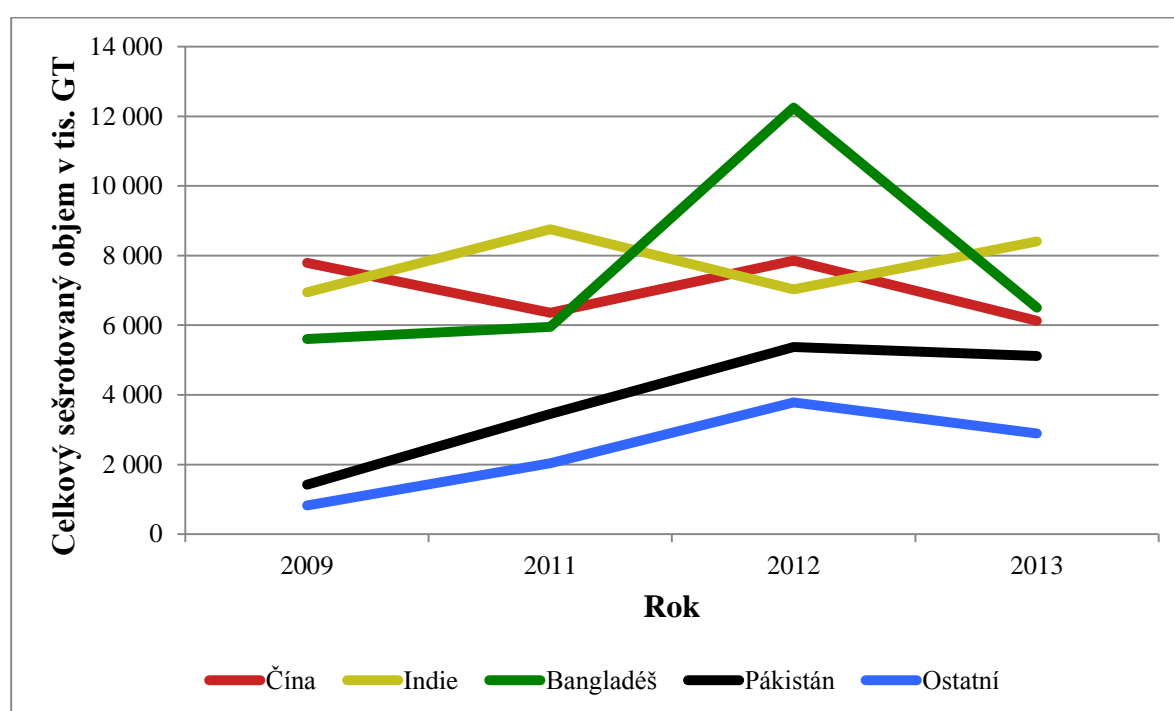
Upravil: MZ

Mezi roky 2002 a 2010 se v Číně počet loděnic schopných vyrobit loď s nosností 300 000 DWT a více zvýšil z 5 na 33, počet loděnic s kapacitou nad 100 000 DWT se v tomto období rozrostl z 13 na 59. V roce 2013 bylo v Číně okolo 1600 loděnic, přičemž 60 % z nich vzniklo až po roce 2001. Extrémní růst byl financován čínskými bankami, loděnice každoročně zvyšovaly kapacity, ale s příchodem roku 2008 a finanční krize se objem nových objednávek neočekávaně snížil. Poslední loď z podepsaných kontraktů před krizí byly dokončovány v roce 2012, čínské loděnice pak měly obrovskou nevyužitou kapacitu. Výroba byla využita zhruba z 50 %, ale k tomu, aby dosahovaly zisku, potřebovaly výrobu obsadit aspoň z 85 %. (Beijing Review, 2013). Čínské loděnice vyrábí nejvíce loď s nízkou přidanou hodnotou, jako jsou lodě k přepravě sypkých materiálů a lodě k přepravě všeobecného nákladu (v roce 2013 bylo vyrobeno 56 % všech lodí k přepravě sypkého materiálu v Číně) (UNCTAD, 2013). Důsledkem nepříznivého vývoje byla neschopnost mnohých loděnic splácet dluhy a jejich následné bankroty. V roce 2014 ztratila Čína vedoucí pozici ve stavbě lodí ve prospěch Jižní Koreje, která vyrábí technicky vyspělejší lodě s vyšší přidanou hodnotou (Bloomberg, 2014). V září roku 2014 vyhlásila čínská vláda program na záchranu 51 vybraných největších loděnic, tzv. „Bílý seznam“, který má zaručit finanční pomoc loděnicím pod podmínkou, že změní svou strukturu výroby (Reuters.com, 2014). Čínská vláda chce, aby jejich loděnice začaly

upřednostňovat kvalitu před kvantitou. Je tedy třeba vyrábět složitější lodě s vyšší přidanou hodnotou. V moderních lodích je používáno čím dál více složité elektroniky. Velkým trendem je také snaha o co nejmenší emise a spotřebu paliva lodí. V následujících letech bude pro čínské loděnice velice důležité dohnat konkurenci právě v kvalitě výroby a nových technologiích, aby dále neztrácel podíl na světovém trhu.

90 % demolice lodí probíhá ve čtyřech zemích: Číně, Indii, Bangladéši a Pákistánu. V roce 2009 byla Čína největším „recyklátorem“ lodí na světě (34,5 % světového objemu), ale tento podíl postupně klesal až na 21,08 % v roce 2013. (UNCTAD, 2014).

Graf 12 Nejvýznamnější země ve šrotování lodí podle celkového objemu v GT



Zdroj: Review of maritime transport

Upravil: MZ

Pokles je pravděpodobně důsledkem výše popsaných problémů s předimenzovanou kapacitou, společně s klesající cenou a malou poptávkou po kovovém šrotu, a také velmi nízkým mzdovým nákladům v Indii, Bangladéši a Pákistánu. Čínská vláda vyhlásila v prosinci roku 2013 dotační program pro čínské společnosti, který je má motivovat k tomu, aby svá stará plavidla nechaly sešrotovat a investovaly do nových šetrnějších a modernějších lodí. Tímto způsobem by vláda měla nepřímo pomoci i loděnicím s novými objednávkami.

V Číně se recyklují především lodě na přepravu sypkého materiálu. Největší lodní vrakoviště jsou v provinciích Zhejiang, Jiangsu, Shangdong a Guangdong. V tomto sektoru hospodářství bylo v roce 2014 zaměstnáno okolo 110 000 pracovníků (Chinadaily.com, 2014).

5.6. Výroba kontejnerů

Čína je největším producentem kontejnerů na světě. V roce 2008 bylo 97 % kontejnerů celého světa vyrobeno právě v ČLR. V roce 2007 bylo v Číně vyrobeno více jak 4 milióny TEU, poté odvětví tvrdě zasáhla finanční krize (Globalization Monitor, 2011). V roce 2009 bylo vyrobeno jen 450 000 TEU, produkce kontejnerů poklesla oproti roku 2007 o 90 %. V roce 2010 se situace začala zlepšovat a v roce 2012 výroba překonala rekordní hodnoty z roku 2007 (World Shipping Council, 2011).

Čína se stala lídrem na trhu s novými kontejnery teprve nedávno, v roce 1993. Dříve byly vyráběny v USA. V sedmdesátých letech bylo největším výrobcem Japonsko, které v osmdesátých letech předstihla Jižní Korea. Na začátku osmdesátých let vyráběla Korea 70 % světové produkce kontejnerů (okolo 600 000 TEU ročně). V této době začaly po Deng Xiaopingových reformách vznikat i první kontejnerové továrny v Číně. V roce 1988 měly čtyři čínské továrny celkovou kapacitu asi jen 40 000 – 50 000 TEU ročně, ale v Koreji začaly počátkem devadesátých let rychle růst výrobní náklady. Číňané mohli brzy nabízet kontejnery za nižší ceny, výroba se k nim začala přesouvat a už v roce 1993 se ČLR stala největším producentem kontejnerů na světě (Globalization Monitor, 2011). Svůj vedoucí podíl si postupně Čína upevňovala, jak dokládají data v tabulce 5. V dnešní době je v Číně vyráběno více jak 97 % všech kontejnerů, mimo Čínu jsou vyráběny jen některé speciální kontejnery, např. pro armádní účely.

Tab. 5 Počet vyrobených TEU ve světě

Rok	Roční produkce (TEU)	Podíl kontejnerů vyrobených v Číně (%)
2000	1 815 000	86,0
2001	1 175 000	84,0
2002	1 615 000	90,0
2003	2 255 000	93,0
2004	2 800 000	94,3
2005	2 415 000	93,0
2006	2 910 000	94,2
2007	4 000 500	95,6
2008	2 960 000	96,5
2009	450 000	97
2010	2 000 000*	-
2011	3 400 000*	-
2012	4 300 000*	-
2013	4 400 000*	-
2014	4 500 000*	-
2015	5 000 000*	-

* Tato data jsou odhadovaná

Zdroj: Globalization Monitor a World Shipping Council

Upravil: MZ

Číňanům se podařila porazit konkurenci z několika důvodů. Jak bylo popsáno v předešlém odstavci, čínské kontejnery byly prodávány za nižší cenu, než nabízely konkurenční země a to díky levné pracovní síle, nízkým cenám kovového šrotu a nízkým nákladům na téměř neexistující zabezpečení bezpečnosti pracovníků. Dalším důvodem je fakt, že je Čína největším světovým exportérem, nově vyrobené kontejnery se tak nemusí k dodavatelům převážet daleko, protože zůstávají stále v Číně. Přeprava z Koreji nebo Japonska by zvýšila konečnou cenu kontejneru zhruba o 15 až 20 %. Poslední důvod souvisí se státním vlastnictvím největších výrobců kontejnerů, tyto podniky jsou přednostně vybírány jako dodavatelé pro čínské přepravní společnosti, které jsou také většinou státem vlastněné. (Globalization Monitor, 2011).

Největším výrobcem kontejnerů na světě je společnost China International Marine Container Group Co., Ltd. (CIMC), která je spoluvlastněná dvěma čínskými státními podniky: COSCO a China Merchants. CIMC měla v roce 2007 podíl na světovém trhu 49 % a zaměstnávala 60 000 pracovníků. CIMC začala jako první vyrábět chladicí kontejnery z oceli, které byly dříve produkovány v Japonsku z dražšího hliníku. V Japonsku se dříve vyrábělo 95 % veškerých chladicích kontejnerů na světě, inovace kterou CIMC přinesla ale přesunula výrobu do Číny. Jako všechny ostatní společnosti v odvětví byla tato firma silně zasažena krizí v roce 2008, kdy jí klesly tržby o 56,75 % z 47,33 mld. RMB (2008) na 20,48 mld. RMB (2009). Už v roce 2010 se ale CIMC začala s produkcí dostávat na předkrizové hodnoty.

Druhou největší společností vyrábějící kontejnery je hongkongská firma Singamas Container Holdings Ltd., jejíž hlavním akcionářem je singapurská firma Pacific International Lines (PIL). Singamas má svých 12 kontejnerových továren také v Číně. V roce 2007 měla tato společnost podíl 21 % na světovém trhu. Firma zaměstnávala v září roku 2010 5 717 pracovníků. Krizí byla Singamas postížena ještě více jak CIMC, kdy jí mezi roky 2007 a 2009 klesla výroba o 90 % z 838 638 na 86 600 TEU. Obrat firmy v tomto období klesl z 1,55 mld. USD na pouhých 274 mil. USD.

Třetím největším hráčem ve výrobě kontejnerů je s 10 % na světovém trhu společnost CXIC Group Containers Co., Ltd., jež je také vlastněná čínskou státní firmou China Shipping (Group) Company (CSC). CSC také vlastní China Shipping Container Lines (CSCL), které jsou čtvrtým největším výrobcem. Mezi další významné producenty kontejnerů patří ještě korejská Jindo a dánská Maersk Container Industry (MCI). MCI má své továrny také výhradně v Číně (Globalization Monitor, 2011).

Rychlý růst čínských kontejnerových továren zbrzdila finanční krize. Továrny musely řešit velice těžké období v roce 2009, kdy byly nuceny propouštět velké množství svých pracovníků, protože nedostávali téměř žádné objednávky. V roce 2010 musely firmy reagovat na znovu rostoucí poptávku. Rok 2010 byl ve znamení vyrovnávání se s potřebou zvyšování kapacit a opětovném najímání zaměstnanců. V současné době se firmy dostaly do normálu a překračují kapacity, kterých dosahovaly před krizí.

5.7. Čínský vliv v mezinárodní námořní přepravě

Protože je Čína největším světovým exportérem a zemí s největší obchodní bilancí na světě (Daily Mail, 2013), je jasné, že i v mezinárodní námořní přepravě hraje Čína významnou roli. Námořní přeprava zprostředkovává 72,71 % hodnoty světového obchodu (graf 6) a tvoří tak klíčovou součást světového obchodu. Předchozí kapitoly dokazují, že je Čína světově významná v mnoha oblastech: největší přístavy, stavba a demolice lodí, výroba kontejnerů a i 3 čínské přepravní společnosti jsou ve dvacítce světově největších.

Čínský vliv však sahá i do jiných oblastí a ovlivňuje tak dění po celé planetě: Čína po celém světě buduje síť velkých přístavů, mezi kterými se bude zboží přepravovat na palubách obřích lodí. V těchto přístavech bude náklad překládán na menší lodě, tzv. „feedery“, které zajistí dopravu do menších okolních přístavů. Podle článku na webu The Economist (2013) kupují Číňané pomocí svých státních firem (např. COSCO) podíly ve strategických přístavech po celém světě. Čína tak vlastní menšinové podíly v Antverpách, Singapuru, Kolombu, Pireu, dále v přístavech v Nigérii, Togu a Džibutsku. Podíl má Čína i na Suezském průplavu. Ve srílanském Kolombu vlastní čínské společnosti nový terminál z 85 %. Trvalo staletí, než kolombský přístav vyrostl do kapacity 4 000 000 TEU v roce 2010 (aapa.com, 2010), ale Číňané měli v plánu za 30 měsíců vybudovat nový terminál, který kapacitu zdvojnásobí a dostane tak Kolombo do dvaceti největších kontejnerových přístavů. Tato investice je klíčová z pohledu pro obchod s Indií. 13 % obchodu s Indií procházelo přes srílanský přístav, po otevření nového terminálu se měl tento podíl zvýšit na 28 % (The Economist, 2013). Dalším dobrým příkladem čínských přístavních investičních aktivit je řecký přístav Pireus. V roce 2008 byla roční kapacita Pireu 433 582 TEU. Když začalo COSCO do tohoto přístavu investovat v roce 2009 a postavilo nový terminál, začala kapacita přístavu strmě stoupat. V roce 2013 hlásil řecký přístav 3,16 mil. přeložených TEU a plán na rok 2016 je dokonce 6 mil. Tato kapacita už bude vážně konkurovat předním evropským přístavům (Rotterdam, Antverpy, Hamburg). Pireus by se tak mohl díky čínským investicím stát jedním z nejvýznamnějších evropských přístavů.

Toto čínské rozpínání do zahraničních přístavů může vyvolávat i politické napětí, protože například v Kolombu kotví čínské námořnictvo, které potom dále pokračuje k břehům Somálska bojovat s piráty (The Economist, 2013).

Další ukázkou čínského mezinárodního vlivu je zablokování podepsání strategické smlouvy mezi třemi největšími přepravními společnostmi na světě (Maersk, MSC a CMA CGM). Tato smlouva měla mít za následek úzkou spolupráci těchto společností, které si měly

sdílet lodě a terminály v přístavech. Výsledkem by byla kontrola 40 % trhu a snížení přepravních nákladů. Smlouva byla schválena USA i Evropskou unií, ale nakonec byla zamítnuta čínskou vládou, která se tím snaží chránit své firmy (COSCO a CSCL)(The Wall Street Journal, 2014).

Čínská ekonomika značným způsobem nepřímo ovlivňuje vývoj cen námořní dopravy. Čerstvým důkazem může být současná velice nízká cena dopravy z Číny. Statistiky firmy Euroenterprise, s.r.o., která se zabývá importem zboží z Číny už více než dvacet let, ukazují, že cena přepravy 40stopého kontejneru s maximální vahou nákladu do 27 tun stál v dubnu roku 2014 3 745 USD (FOB⁴ Qingdao – DAP⁵ Olomouc). Přeprava stejného kontejneru na stejné trase se stejnými dodacími podmínkami však v dubnu roku 2015 stál pouhých 1 665 USD, což je pokles ceny o 125 %. Domnívám se, že tento pokles je zapříčiněn poklesem čínského exportu o 15 % v březnu 2015 (Patria.cz, 2015). Přepravní společnosti mají velké nevyužité kapacity a proto raději přistupují k přepravě kontejnerů pod cenou, než aby jejich lodě jezdily poloprázdné. Nepřímo tak mohou působit na ceny světového zboží.

⁴ FOB je mezinárodní incotermou (z anglického „free on board“) značící, že dodavatel dodá zboží na palubu lodě a zaplatí veškeré náklady vzniklé před naložením na loď.

⁵ DAP je mezinárodní incotermou (z anglického „delivered at place“) značící, že zboží bude doručeno až k rukám příjemce a budou zaplacený všechny náklady kromě clení v cílové zemi.

6. Shrnutí

V této kapitole použiji získané poznatky k odpovědím na 3 výzkumné otázky, které jsem si stanovil na začátku práce.

Čínská ekonomika roste rychleji než světová, i když v poslední době vykazuje zpomalování růstu. Zda roste čínská námořní doprava rychleji, než světová, není tak snadné říci, protože se nevyjadřuje jedním číslem, tak jako hodnocení růstu ekonomiky. Jak roste námořní doprava dané země, zjistíme pouze nepřímo podrobným sledováním jednotlivých ukazatelů. V práci jsem se snažil popsat široké spektrum ukazatelů. Ve většině z nich Čína vykazovala dynamický růst. Důkazem je růst čínské námořní flotily, dominance ve výrobě kontejnerů, růst čínských přístavů (kromě domácích zapřičiňují čínské investice i růst zahraničních přístavů). V demolici lodí se Čína drží na předních místech. Hůře se s následky krize vypořádává sektor stavby lodí, čehož je důsledkem ztráta vedoucí příčky v roce 2014. Nejméně je Čína výrazná v hodnocení námořních přepravních společností. Existují další faktory, které v práci nebyly kvůli nedostupnosti dat zohledněny: lze hodnotit největší provozovatele přístavních terminálů, hodnotu nebo celkový objem přepraveného zboží jednotlivými flotilami. Přesto si dovoluji tvrdit, že provedená analýza dokazuje úzkou propojenost čínské národní ekonomiky s její námořní dopravou. Poroste-li tedy čínská ekonomika rychleji než světová, bude se se i čínská námořní doprava rozvíjet rychleji než je světový průměr a naopak.

Moderní čínská námořní doprava se začala vyvíjet v podstatě až po Deng Xiaopingových reformách v roce 1978. Od té doby urazila Čína ve všech oblastech námořní dopravy obrovský kus cesty. Čínské přístavy jsou nejefektivnější na světě, využívají nejmodernější technologie. Čínská námořní flotila je jednou z nejmladších na světě. Jedinou oblastí, ve které bude muset Čína dohánět konkurenci, je přechod na výrobu lodí s vyšší technologickou a přidanou hodnotou. Čínská námořní doprava v hlavních ukazatelích rozhodně nezaostává, naopak Čína je jednou z vůdčích sil udávajících směr vývoje světové námořní dopravy.

V Číně jsou největší společnosti spojené s námořní dopravou většinou významným podílem vlastněny státem. Nejvyšší vedoucí těchto firem bývají někdy dokonce i členy čínského parlamentu. Čína používá svůj politický vliv k ochraně svých společností a často vydává patriotická opatření. Například čínské přepravní společnosti musí upřednostňovat koupě plavidel z domácích loděnic, lodím je doporučováno zastavovat v zahraničních přístavech ovládaných Čínou (Kolombo, Pireus). Získávání vlivu v zahraničních přístavech

může být důležité pro rozmístování čínského válečného námořnictva. Námořní doprava je nejdůležitějším prostředkem čínského zahraničního obchodu. Všechny zmíněné skutečnosti nasvědčují tomu, že otázka námořní dopravy je v Číně důležitým politickým tématem a Čína díky svým státním podnikům aktivně zasahuje do dění v čínské námořní dopravě a s ní souvisejících oblastech.

Závěr

Bakalářská práce měla za cíl seznámit čtenáře se základním charakterem nákladní dopravy. Dále měla čtenáři pomoci zorientovat se v problematice čínské nákladní dopravy s důrazem na její námořní odvětví. Čínská námořní přeprava byla detailně popsána v hlavní, páté kapitole, ve které jsou také definovány důležité složky čínské námořní dopravy: čínské přístavy, struktura čínské obchodní flotily, stavba a demolice lodí v Číně, čínské námořní společnosti, výroba kontejnerů v ČLR a čínský vliv v mezinárodní námořní dopravě. Text také v poslední kapitole přinesl odpovědi na hlavní výzkumné otázky. Věřím tedy, že základní cíle práce byly splněny.

Při psaní této práce jsem byl velice limitován dostupností některých zdrojů. Požadovaná data bylo většinou možné získat pro celý svět, ale dostat se k datům pro Čínu bylo často obtížné. Data samozřejmě existují, ale jsou placená, a tak jsem musel při hledání odpovědí na výzkumné otázky improvizovat a ke srovnání se světem používat jen veřejně dostupné informace. Přesto si však myslím, že jsem situaci zanalyzoval dostatečně a na výzkumné otázky našel správné odpovědi.

Analyzovat by se dalo i několik dalších otázek, čímž by se mohl získat komplexnější pohled na dané téma. Zajímavé by bylo například studium těchto skutečností: zadluženost čínských přepravních společností, hodnota přepraveného zboží čínskou obchodní flotilou, vývoj cen přeprav z Číny do jednotlivých destinací, podrobná analýza světových obchodních tras atd.

Důkladně vypracovaná analýza k uvedeným tématům by mohla být hodnotná pro přepravní společnosti při plánování strategických cílů. Použita by mohla být i pro plánování rozvoje jednotlivých přístavů atd. Tato analýza by však přesáhla délku bakalářské práce a k jejímu zpracování by bylo třeba využívat placených dat.

Resumé

The main topic of this thesis is analysis of Chinese maritime transport. In this work is described cargo freight in general. This thesis mainly focuses on description of maritime transport connected with China. The main objective of this work is to put data about Chinese maritime transport into clear figures and tables and compare them with the world data. The analysis of this comparison brings the answers on three main research questions. The thesis proves that firstly Chinese economic growth is closely connected with Chinese maritime transport development. Secondary, it shows that China has caught up leading countries in maritime transport industry. Lastly, it proves that Chinese government finds this topic very important and often intervenes the industry to help its usually state owned companies.

Key words: Economic-geographical analysis, cargo freight, maritime transport, China

Literatura

- BRINKE, Josef. *Úvod do geografie dopravy*. 1. vyd. Praha: Karolinum, 1999, 112 s. ISBN 80-7184-923-5.
- CICVÁREK, Rudolf. *Moderní Čína jaká vskutku je*. Praha: Sfinx, 1925, 577 s.
- FAIRBANK, John King. *Dějiny Číny*. Praha: Nakladatelství Lidové noviny, 1998, 656 s. Dějiny států. ISBN 80-7106-249-9.
- HARTER, Jim. *World railways of the nineteenth century: a pictorial history in Victorian engravings*. Baltimore: Johns Hopkins University Press, 2005, xiii, 550 s. ISBN 0801880890.
- HORÁLEK, Adam. *Geografie Číny: učební materiál pro studenty sinologie*. 1. vyd. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, 2013, 179 s. ISBN 978-80-244-3839-9.
- LEVINSON, Marc. *The box: how the shipping container made the world smaller and the world economy bigger*. Princeton, N.J.: Princeton University Press, c2006, xi, 376 s. ISBN 9780691123240.
- NOVÁK, Radek. *Námořní přeprava*. 2., přeprac. vyd. Praha: ASPI, 2005, 271 s. ISBN 80-7357-070-x.
- RODRIGUE, Jean-Paul, Claude COMTOIS a Brian SLACK. *The geography of transport systems*. [Třetí edice]. Abington: Routledge, 2013. ISBN 9780415822534.
- VOJTA, Vít. *Čínský svět: jak porozumět současné Číně, čínskému chování a myšlení*. Vyd. 1. Brno: Pixl-e, 2011, 199 s. ISBN 978-80-905021-0-9.
- ZHANG, Fengbo. *Economic analysis of Chinese transportation*. England: Lulu.com, 2009. ISBN 9780557094905.

Internetové zdroje

Abandon Ship? Not So Fast. In: Beijing Review [online]. 2013 [cit. 2015-04-30]. Dostupné z: http://www.bjreview.com/Cover_Stories_Series_2014/2013-08/19/content_593378.htm

Alphaliner.com. Alphaliner.com [online]. 2015 [cit. 2015-05-03]. Dostupné z: <http://www.alphaliner.com>

China Iron-Ore Imports Are Set to Rise. In: *The Wall Street Journal* [online]. 2014a [cit. 2015-04-13]. Dostupné z: <http://www.wsj.com/articles/SB10001424052702303426304579403994148156378>

China Loses Shipbuilding Crown to South Korea: Chart of the Day. In: Bloomberg.com [online]. 2014 [cit. 2015-05-01]. Dostupné z: <http://www.bloomberg.com/news/articles/2014-12-09/china-loses-shipbuilding-crown-to-south-korea-chart-of-the-day>

China's dominance of shipping container manufacturing: the cost to workers' health. In: Globalization Monitor [online]. 2011 [cit. 2015-05-02]. Dostupné z: http://www.globalmon.org.hk/sites/default/files/attachment/container-industry-report_final.pdf

Chinese Ports Lead the World in Berth Productivity, JOC Group Inc. Data Shows. In: JOC.com [online]. 2014 [cit. 2015-04-29]. Dostupné z: http://www.joc.com/port-news/port-productivity/chinese-ports-lead-world-berth-productivity-joc-group-inc-data-shows_20140624.html

China publishes first "white list" of 51 shipyards. Reuters.com [online]. 2014 [cit. 2015-05-01]. Dostupné z: <http://www.reuters.com/article/2014/09/04/china-shipbuilding-idUSL5N0R50N920140904>

Container Supply Review. In: World Shipping Council [online]. 2011 [cit. 2015-05-02]. Dostupné z: http://www.worldshipping.org/public-statements/2011_container_supply_review_final.pdf

Cosco.com. Cosco.com [online]. 2015 [cit. 2015-05-03]. Dostupné z: <http://en.cosco.com/col/col771/index.html>

Čínský export nečekaně propadl o 15 %. In: Patria.cz [online]. 2015 [cit. 2015-04-29]. Dostupné z: <http://www.patria.cz/zpravodajstvi/2888008/cinsky-export-necekane-propadl-o-15-.html>

Data show China passing US as biggest oil importer. In: *CNBC* [online]. 2013 [cit. 2015-04-13]. Dostupné z: <http://www.cnbc.com/id/101102770>

Ever wondered how everything you buy from China gets here? Welcome to the port of Shanghai - the size of 470 football pitches. In: *Daily Mail* [online]. 2013 [cit. 2015-04-13]. Dostupné z: <http://www.dailymail.co.uk/news/article-2478975/Shanghai-port-worlds-busiest-handles-736m-tonnes-year.html>

Flags of convenience. In: *International Transport Workers' Federation* [online]. 2015 [cit. 2015-04-13]. Dostupné z: <http://www.itfglobal.org/en/transport-sectors/seafarers/in-focus/flags-of-convenience-campaign/>

HUANG, Peng a Xueyue ZHANG. *A Market Study of Sea Transport between China and Northern Europe* [online]. Göteborg, 2003 [cit. 2015-04-13]. Dostupné z: https://gupea.ub.gu.se/bitstream/2077/2337/1/inlaga_2003_3.pdf. Diplomová práce. School of Economics and Commercial Law Göteborg University.

Knock Nevis The world's largest ship ever. In: *Container-transportation.com* [online]. 2009-2015 [cit. 2015-04-12]. Dostupné z: <http://www.container-transportation.com/knock-nevis.html>

Maersk, Partners Surprised by Chinese Regulator. In: *The Wall Street Journal* [online]. 2014b [cit. 2015-05-04]. Dostupné z: <http://www.wsj.com/articles/shipping-alliance-blocked-by-china-1403001240>

MSC Oscar becomes the world's largest boxship. In: *Lloyd's List* [online]. 2014 [cit. 2015-04-12]. Dostupné z: <http://www.lloydslist.com/ll/news/article453843.ece>

Northern Sea Route Information Office. Northern Sea Route Information Office [online]. 2011 [cit. 2015-04-26]. Dostupné z: <http://www.arctic-lio.com>

Oocl.com. Oocl.com [online]. 2015 [cit. 2015-05-03]. Dostupné z: <http://www.oocl.com/eng/Pages/default.aspx>

Port Industry Statistics. Aapa.com [online]. 2013 [cit. 2015-05-04]. Dostupné z: <http://www.aapa-ports.org/Industry/content.cfm?ItemNumber=900>

QINHUANGDAO PORT GROUP.,LTD. Asiatradehub.com [online]. 2015 [cit. 2015-04-30]. Dostupné z: <http://www.asiatradehub.com/china/Qinhuangdao.asp>

Review of Developments in Transport and Communications in the ESCAP Region 1996-2001. In: *UNESCAP* [online]. 2001 [cit. 2015-04-12]. Dostupné z: <http://www.unescap.org/resources/review-developments-transport-and-communications-escap-region-1996-2001>

Review of Developments in Transport and Communications in the ESCAP Region 2003. In: *UNESCAP* [online]. 2003 [cit. 2015-04-12]. Dostupné z: <http://www.unescap.org/resources/review-developments-transport-escap-region-2003>

Review of Maritime transport 1997 In: *UNCTAD* [online]. 1997 [cit. 2015-04-13]. Dostupné z: http://unctad.org/en/docs/rmt1997_en.pdf

Review of Maritime transport 2004 In: *UNCTAD* [online]. 2004 [cit. 2015-04-13]. Dostupné z: http://unctad.org/en/docs/rmt2004_en.pdf

Review of Maritime transport 2011 In: *UNCTAD* [online]. 2011 [cit. 2015-04-13]. Dostupné z: http://unctad.org/en/docs/rmt2011_en.pdf

Review of Maritime transport 2014 In: *UNCTAD* [online]. 2014 [cit. 2015-04-13]. Dostupné z: http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2014_en.pdf

The new masters and commanders. In: *The Economist* [online]. 2013 [cit. 2015-05-03]. Dostupné z: <http://www.economist.com/news/international/21579039-chinas-growing-empire-ports-abroad-mainly-about-trade-not-aggression-new-masters>

Top Copper Importers By Country. In: *World's Richest Countries* [online]. 2014 [cit. 2015-04-13]. Dostupné z: <http://www.worldsrichestcountries.com/top-copper-importers.html>

Výroční zpráva CSCL 2012. In: *China Shipping Container Lines Company Limited Annual Report 2012* [online]. 2012 [cit. 2015-05-03]. Dostupné z: <http://www.cscl.com.cn/uploadfile/prospectus/e130502.pdf>

Weak scrap demand hits China's ship recycling business. In: *Chinadaily.com* [online]. 2014 [cit. 2015-05-01]. Dostupné z: http://www.chinadaily.com.cn/business/2014-02/19/content_17291348.htm

WINN, Patrick. The world has a new piracy hotspot. In: *Globalpost* [online]. 2014 [cit. 2015-04-26]. Dostupné z: <http://www.globalpost.com/dispatch/news/regions/asia-pacific/indonesia/140326/malacca-strait-piracy-hotspot>

World Wide Inland Navigation Network. *Wwinn.com* [online]. [cit. 2015-04-13]. Dostupné z: <http://www.wwinn.org/china-inland-waterways>

Seznam příloh

Příloha č. 1 Vývoj objemu odbavených kontejnerů v 20 největších přístavech

Příloha č. 2 Vývoj objemu manipulovaného nákladu v 20 největších přístavech

Příloha č.1 Vývoj objemu odbavených kontejnerů v 20 největších přístavech podle jednotlivých roků

Rok 1998		Rok 2002		Rok 2005		Rok 2008		Rok 2009		Rok 2010		Rok 2011		Rok 2012	
Přístav	Objem v TEU	Přístav	Objem v TEU	Přístav	Objem v TEU	Přístav	Objem v TEU	Přístav	Objem v TEU	Přístav	Objem v TEU	Přístav	Objem v TEU	Přístav	Objem v TEU
Singapur	15 100 000	Hongkong	19 140 000	Singapur	23 192 200	Singapur	29 918 200	Singapur	25 866 400	Shanghai	29 069 000	Shanghai	31 700 000	Shanghai	32 529 000
Hongkong	14 650 000	Singapur	16 940 000	Hongkong	22 427 000	Shanghai	27 980 000	Shanghai	25 002 000	Singapur	28 431 100	Singapur	29 937 700	Singapur	31 649 400
Kaohsiung	6 271 000	Busan	9 450 000	Shanghai	18 084 000	Hongkong	24 248 000	Hongkong	20 983 000	Hongkong	23 699 242	Hongkong	24 384 000	Hongkong	23 117 000
Rotterdam	6 030 000	Shanghai	8 810 000	Shenzhen	16 197 173	Shenzhen	21 413 888	Shenzhen	18 250 100	Shenzhen	22 509 700	Shenzhen	22 569 800	Shenzhen	22 940 130
Busan	5 320 000	Kaohsiung	8 490 000	Busan	11 843 151	Busan	13 425 000	Busan	11 954 861	Busan	14 194 334	Busan	16 184 706	Busan	17 046 177
Long Beach	4 100 000	Shenzhen	7 610 000	Kaohsiung	9 471 056	Dubai	11 827 299	Guangzhou	11 190 000	Ningbo	13 144 000	Ningbo	14 686 200	Ningbo	15 670 000
Hamburg	3 560 000	Rotterdam	6 520 000	Rotterdam	9 288 349	Ningbo	11 226 000	Dubai	11 124 082	Guangzhou	12 550 000	Guangzhou	14 400 000	Guangzhou	14 743 600
Los Angeles	3 383 000	Los Angeles	6 110 000	Hamburg	8 087 545	Guangzhou	11 001 300	Ningbo	10 502 800	Qingdao	12 012 000	Qingdao	13 020 000	Qingdao	14 503 000
Antverpy	3 278 000	Hamburg	5 370 000	Dubai	7 619 219	Rotterdam	10 800 000	Qingdao	10 260 000	Dubai	11 600 000	Dubai	13 000 000	Dubai	13 270 000
Shanghai	3 050 000	Antverpy	4 780 000	Los Angeles	7 484 624	Qingdao	10 320 000	Rotterdam	9 743 290	Rotterdam	11 145 804	Rotterdam	11 876 921	Tianjin	12 300 000
Dubai	2 804 000	Long Beach	4 520 000	Long Beach	6 709 818	Hamburg	9 700 000	Tianjin	8 700 000	Tianjin	10 080 000	Tianjin	11 500 000	Rotterdam	11 865 916
New York	2 519 000	Port Klang	4 500 000	Antverpy	6 482 061	Kaohsiung	9 676 554	Kaohsiung	8 581 273	Kaohsiung	9 181 211	Kaohsiung	9 636 289	Port Klang	10 001 495
Tokyo	2 450 000	Dubai	4 190 000	Qingdao	6 307 000	Antverpy	8 663 736	Port Klang	7 309 779	Port Klang	8 871 745	Port Klang	9 603 926	Kaohsiung	9 781 221
Felixstowe	2 360 000	New York	3 750 000	Port Klang	5 543 527	Tianjin	8 500 000	Antverpy	7 309 639	Antverpy	8 468 475	Hamburg	9 014 165	Hamburg	8 863 896
Gioia Tauro	2 121 000	Qingdao	3 410 000	Ningbo	5 208 000	Port Klang	7 970 000	Hamburg	7 010 000	Hamburg	7 900 000	Antverpy	8 664 243	Antverpy	8 635 169
Yokohama	2 047 000	Bremerhaven	3 030 000	Tianjin	4 801 000	Los Angeles	7 849 985	Los Angeles	6 748 994	Los Angeles	7 831 902	Los Angeles	7 940 511	Los Angeles	8 077 714
Kobe	1 944 000	Gioia Tauro	2 990 000	New York/New Jer	4 792 922	Long Beach	6 487 816	Tanjung Pelepas	6 000 000	Tanjung Pelepas	6 530 000	Tanjung Pelepas	7 500 000	Dalian	8 064 000
Tanjung Priok	1 898 000	Manila	2 870 000	Guangzhou	4 685 000	Tanjung Pelepas	5 600 000	Long Beach	5 067 597	Long Beach	6 263 399	Xiamen	6 460 700	Tanjung Pelepas	7 700 000
Brémy	1 850 000	Tokyo	2 830 000	Tanjung Pelepas	4 177 121	Laem Chabang	5 133 930	Xiamen	4 680 355	Xiamen	5 820 000	Dalian	6 400 000	Xiamen	7 201 700
Algeciras	1 825 000	Felixstowe	2 800 000	Brémy	3 735 574	Xiamen	5 034 600	Laem Chabang	4 621 635	Dalian	5 242 000	Laem Chabang	5 731 063	Long Beach	6 045 662
Čína	24 729 085	Čína	/	Čína	67 499 063	Čína	115 060 978	Čína	107 963 180	Čína	130 290 443	Čína	144 641 878	Čína	160 058 524
Svět	165 006 036	Svět	276 552 859	Svět	390 875 566	Svět	513 734 943	Svět	472 273 661	Svět	540 816 751	Svět	587 484 148	Svět	616 675 181
Podíl Čína/Svět	14,99%	Podíl Čína/Svět	/	Podíl Čína/Svět	17,27%	Podíl Čína/Svět	22,40%	Podíl Čína/Svět	22,86%	Podíl Čína/Svět	24,09%	Podíl Čína/Svět	24,62%	Podíl Čína/Svět	25,96%
Podíl HK/Svět	8,88%	Podíl HK/Svět	6,92%	Podíl HK/Svět	5,74%	Podíl HK/Svět	4,72%	Podíl HK/Svět	4,44%	Podíl HK/Svět	4,38%	Podíl HK/Svět	4,15%	Podíl HK/Svět	3,75%
Podíl HK/Čína	59,24%	Podíl HK/Čína	/	Podíl HK/Čína	33,23%	Podíl HK/Čína	21,07%	Podíl HK/Čína	19,44%	Podíl HK/Čína	18,19%	Podíl HK/Čína	16,86%	Podíl HK/Čína	14,44%

Zdroj: Review of maritime transport

Autor: MZ

Příloha č. 2 Vývoj objemu manipulovaného nákladu v 20 největších přístavech v jednotlivých letech (v MT = metrická tuna)

Rok 2005		Rok 2008		Rok 2009		Rok 2010		Rok 2011		Rok 2012		Rok 2013	
Přístav	Objem tis. MT	Přístav	Objem tis. MT	Přístav	Objem tis. MT	Přístav	Objem tis. MT	Přístav	Objem tis. MT	Přístav	Objem tis. MT	Přístav	Objem tis. MT
Shanghai	443 000	Singapur	515 415	Shanghai	505 715	Shanghai	534 371	Shanghai	590 439	Shanghai	644 759	Shanghai	696 985
Singapur	423 267	Shanghai	508 000	Singapur	472 300	Singapur	501 566	Singapur	531 176	Singapur	538 012	Singapur	560 888
Rotterdam	376 600	Rotterdam	421 136	Rotterdam	386 957	Rotterdam	429 926	Tianjin	459 941	Tianjin	477 000	Tianjin	477 339
Ningbo	272 400	Tianjin	365 163	Tianjin	381 110	Guangzhou	425 600	Rotterdam	434 551	Rotterdam	441 527	Guangzhou	472 760
Tianjin	245 100	Ningbo	361 850	Ningbo	371 540	Ningbo	406 150	Guangzhou	431 000	Guangzhou	438 000	Qingdao	450 111
Guangzhou	241 700	Guangzhou	347 000	Guangzhou	364 000	Tianjin	400 000	Qingdao	372 000	Qingdao	407 340	Rotterdam	440 464
Hongkong	230 139	Qingdao	278 271	Qingdao	274 304	Qingdao	350 120	Ningbo	348 911	Ningbo	364 612	Ningbo	399 250
Busan	217 200	Hongkong	259 402	Qinhuangdao	243 850	Qinhuangdao	276 282	Qinhuangdao	284 600	Dalian	303 000	Port Hedland	372 301
Jižní Louisiana	192 549	Qinhuangdao	252 000	Hongkong	242 967	Hongkong	267 815	Busan	281 513	Busan	298 689	Dalian	320 843
Houston	192 023	Dalian	246 000	Busan	226 182	Busan	262 963	Hongkong	277 444	Port Hedland	288 443	Busan	313 295
Nagoya	187 100	Busan	241 683	Dalian	204 000	Jižní Louisiana	214 337	Port Hedland	246 672	Hongkong	269 282	Hongkong	276 055
Qingdao	184 300	Nagoya	218 130	Jižní Louisiana	192 853	Houston	206 055	Jižní Louisiana	223 633	Qinhuangdao	233 235	Qinhuangdao	253 293
Kwangyang	177 500	Shenzhen	211 000	Houston	191 729	Shenzhen	204 860	Houston	215 731	Jižní Louisiana	228 677	Jižní Louisiana	216 445
Dalian	176 800	Jižní Louisiana	203 157	Shenzhen	187 045	Dalian	200 000	Dalian	211 065	Houston	216 082	Nagoya	208 241
Qinhuangdao	167 500	Houston	192 473	Port Hedland	178 625	Port Hedland	198 997	Shenzhen	205 475	Nagoya	202 556	Houston	207 973
Chiba	165 700	Antverpy	189 390	Kwangyang	176 546	Nagoya	185 703	Port Kelang	193 726	Shenzhen	196 458	Shenzhen	201 546
Antverpy	160 100	Ulsan	170 279	Ulsan	170 314	Antverpy	178 167	Antverpy	187 151	Port Kelang	195 856	Port Kelang	198 928
Shenzhen	153 900	Chiba	165 143	Nagoya	165 101	Port Kelang	168 558	Nagoya	186 305	Antverpy	184 136	Antverpy	190 849
New York	138 014	Port Hedland	159 391	Antverpy	157 807	Dampier	165 025	Dampier	171 844	Dampier	180 366	Dampier	177 528
Kaohsiung	137 900	Port Kelang	152 348	Chiba	144 904	Chiba	155 256	Ulsan	163 181	Ulsan	174 117	Xiamen	171 885

Zdroj: aapa-port.org

Autor: MZ