

Česká zemědělská univerzita v Praze

Provozně ekonomická fakulta

Katedra obchodu a financí



Diplomová práce

**Námořní přeprava v mezinárodním obchodě – vstup
na trh v České republice**

Bc. Lucie Havránková

© 2011 ČZU v Praze

Česká zemědělská univerzita v Praze

Provozně ekonomická fakulta

Katedra obchodu a financí

Akademický rok 2009/2010

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

Lucie Masáková

obor Podnikání a administrativa

Vedoucí katedry Vám ve smyslu Studijního a zkušebního řádu ČZU v Praze
čl. 17 odst. 2 určuje tuto diplomovou práci.

Název práce: **Námořní přeprava v mezinárodním obchodě -
vstup na trh v České republice**

Osnova diplomové práce:

1. Úvod
2. Cíl práce a metodika
3. Literární rešerše
4. Vlastní práce
5. Zhodnocení dané problematiky
6. Závěr
7. Seznam použitých zdrojů
8. Přílohy

Rozsah hlavní textové části: 60 - 80 stran

Doporučené zdroje:

MEZINÁRODNÍ FEDERACE SPEDIČNÍCH SVAZŮ FIATA. Doprava námořními kontejnery. Interní materiál Svazu spedice a logistiky. Rok 2006

MEZINÁRODNÍ FEDERACE SPEDIČNÍCH SVAZŮ FIATA. Námořní doprava.. Interní materiál Svazu spedice a logistiky. Rok 2006

NOVÁK, Josef. Námořní přeprava. 2. vyd. Praha: Vydavatelství ASPI, 2005. 272 s. ISBN 80-7357-070-X.

TUZAR, Antonín, PASTOR, Otto. Teorie dopravních systémů. 1. vyd. Praha: Vydavatelství Wolters Kluwer (dříve ASPI), 2007. 312 s. ISBN 978-80-7357-285-3.

KIM, W. Chan, MAUBORGNE Renée. Strategie modrého oceánu. Vydavatelství Management Press, s.r.o., 2009. 240 s. ISBN 978-80-726-1128

www.cscargo.com

www.fiata.com

www.imo.org

www.shipsandboxes.com

www.sslczech.cz

Vedoucí diplomové práce: **Ing. Olga Regnerová**

Termín odevzdání diplomové práce: duben 2011



Vedoucí katedry



Děkan

V Praze dne: 15. 1. 2010

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že svou diplomovou práci "Námořní přeprava v mezinárodním obchodě – vstup na trh v České republice" jsem vypracovala samostatně pod vedením vedoucího diplomové práce a s použitím odborné literatury a dalších informačních zdrojů, které jsou citovány v práci a uvedeny v seznamu zdrojů na konci práce. Jako autorka uvedené diplomové práce dále prohlašuji, že jsem v souvislosti s jejím vytvořením neporušila autorská práva třetích osob.

V Praze dne 4. 4. 2011

Poděkování

Ráda bych touto cestou poděkovala Ing. Olze Regnerové za odborné vedení a cenné rady při zpracování mé diplomové práce.

Také bych ráda vyjádřila své poděkování za obětovaný čas a poskytnutí potřebných informací pro zpracování praktické části majitelům spediční firmy, expertovi v oboru námořní kontejnerové přepravy panu Jakobovi Křížovi ze společnosti "K" Line a panu Dobošovi ze společnosti Hafen Hamburg Marketing e. V..

Námořní přeprava v mezinárodním obchodě – vstup na trh v České republice

Ocean Freight in International Trade – Entry to the Czech Republic Market

Souhrn

Předkládaná diplomová práce se zabývá námořní přepravou v obecné rovině a vstupem společnosti Mejour Logistics, s. r. o. na trh námořní přepravy. V diplomové práci jsou uvedeny teoretické znalosti týkající se problematiky námořní přepravy - subjektů, institucí a pravidel, dokladů a pojištění včetně námořní přepravy ve vztahu k ekonomice. Ve vlastní části diplomové práce je identifikována situace na trhu, zhodnocen vstup na trh společnosti Mejour Logistics, s. r. o. a pomocí použití STEP analýzy, Porterova modelu pěti sil a SWOT analýzy jsou identifikovány bariéry pro vstup na trh námořní přepravy. V závěru vlastní části diplomové práce jsou navrženy kroky k odstranění těchto bariér.

Summary

Submitted theses is concerning maritime transport in general and entry of company Mejour Logistics s.r.o. to the maritime transport market. There is presented theoretical knowledge relating to maritime transport - subjects, institutions and rules, documents and insurance and also maritime transport in relation to economics. In analytic part of theses there is an identification of market situation and evaluation of company Mejour Logistics market entry. By the help of STEP analysis, Porter five forces analysis and SWOT analysis barriers for maritime transport market entry are identified. In theses resume there are steps to remove these barriers suggested.

Klíčová slova: Námořní přeprava, námořní plavidla, konosament, rejdař, spedice, TEU, kontejner, STEP analýzy, Porterův model pěti sil, SWOT analýza

Keywords: Maritime transport, maritime, Bill of Lading, shipowner, freight forwarding, TEU, container, STEP analysis, Porter five forces analysis, SWOT analysis

OBSAH:

1	ÚVOD.....	4
2	CÍL PRÁCE A METODIKA.....	4
	2.1 Cíl práce.....	4
	2.2 Zdroje podkladových údajů.....	5
	2.3 Metodika.....	5
3	LITERÁRNÍ REŠERŠE.....	6
	3.1 Historie námořní dopravy v Československu a České republice.....	6
	3.1.1 Vývoj námořní přepravy.....	7
	3.2 Základní členění v námořní přepravě.....	8
	3.2.1 Subjekty v námořní přepravě.....	8
	3.2.2 Základní členění námořních plavidel.....	9
	3.2.2.1 Nákladní obchodní lodě.....	9
	3.2.2.2 Plavidla pro suchý náklad.....	9
	3.2.2.3 Kontejnerové lodě.....	10
	3.2.2.4 Plavidla pro tekutý náklad.....	12
	3.2.3 Druhy námořní přepravy.....	12
	3.2.3.1 Liniová námořní přeprava.....	12
	3.2.3.2 Trampová námořní přeprava.....	13
	3.3 Instituce a pravidla v námořní dopravě.....	13
	3.3.1 Mezinárodní instituce v námořní dopravě.....	13
	3.3.2 Odpovědnost rejdaře v námořní přepravě.....	14
	3.4 Doklady používané v námořní přepravě.....	16
	3.4.1 Konosament.....	16
	3.4.1.1 Členění konosamentů.....	17
	3.4.2 Ostatní doklady používané v námořní přepravě.....	18
	3.5 Pojištění a odpovědnost v námořní přepravě.....	19
	3.5.1 Pojištění v nákladní námořní přepravě.....	19
	3.5.1.1 Pojištění nákladu (zboží) – Cargo.....	19
	3.5.1.2 Pojištění lodi – Casco.....	20
	3.5.1.3 Pojištění odpovědnosti provozovatele (vlastníka) lodi.....	20
	3.6 Námořní doprava ve vztahu k obchodu a ekonomii.....	20
	3.6.1 Námořní přeprava a její vztah k ekonomice.....	20
	3.6.2 Námořní přeprava a ekonomika v ČR.....	21
	3.6.3 Cena a trh námořní přepravy.....	22
	3.6.3.1 Ceny v liniové námořní přepravě.....	23
	3.6.3.2 Ceny v trampové námořní přepravě.....	23
	3.6.4 Rizika spojená s podnikáním na trhu námořní přepravy.....	23
4	VLASTNÍ PRÁCE.....	25
	4.1 Vývoj v oblasti kontejnerové námořní přepravy.....	25
	4.1.1 Vývoj v oblasti kontejnerové námořní přepravy v globálním světě.....	25
	4.1.1.1 Podíl největších rejdařství a přístavů v globálním světě.....	27
	4.1.2 Vývoj v oblasti kontejnerové námořní přepravy v ČR.....	31
	4.1.2.1 Vývoj exportu a importu v ČR.....	31
	4.1.2.2 Podíl největších rejdařů v ČR a SR.....	37
	4.1.2.3 Použití kontejnerů v České republice.....	39
	4.1.2.4 Přístavy využívané v kontejnerové přepravě v souvislosti s ČR.....	40

4.1.2.5	Nejčastější destinace týkající se námořní přepravy v ČR.....	43
4.1.2.6	Nejpoužívanější vlajky rejdářství působících v ČR.....	45
4.2.	Vstup na trh námořní kontejnerové přepravy v ČR - Mevor Logistics, s. r. o.	46
4.2.1	Základní informace o společnosti	46
4.2.2	Předpoklady a strategie vstupu na trh námořní přepravy	47
4.2.3	Analýza předpokladů pro vstup na trh námořní přepravy	48
4.2.3.1	Analýza vnějšího prostředí	49
4.2.3.1.1	Analýza makrookolí.....	49
4.2.3.1.2	Analýza mikrookolí	50
4.2.3.1.3	Porterův model pěti sil.....	54
4.2.3.2	Analýza vnitřního prostředí	57
4.2.3.2.1	Analýza zdrojů	57
4.2.3.2.2	Analýza klíčových faktorů úspěchu.....	58
4.2.3.3	SWOT analýza	60
4.2.4	Rozšíření portfolia společnosti o námořní přepravu.....	61
4.2.5	Vývoj námořní přepravy v Mevor Logistics	62
5	ZHODNOCENÍ DANÉ PROBLEMATIKY	64
5.1	Zhodnocení vstupu společnosti Mevor Logistics na trh.....	64
5.2	Zhodnocení faktorů působících na společnost Mevor Logistics	65
5.3	Návrh způsobu překonání bariér při vstupu na trh	67
6	ZÁVĚR	69
7	SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ	71
8	PŘÍLOHY	73

1 ÚVOD

Doprava je stejně stará jako lidská společnost. Od nejprimitivnějších forem se doprava vyvíjela spolu s hospodářstvím stejně tak jako lidská společnost sama. Doprava tedy patří mezi základní činnosti člověka. Postupem času se měnily její způsoby a organizování. V prvopočátcích se jednalo o dopravu pěší, později se začala rozvíjet doprava pozemní (s vynálezem kola), doprava námořní a s vynálezem parního stroje přišla na svět i doprava železniční. Nejmladším druhem dopravy je doprava letecká. [4]

První písemné zmínky o plavbě po moři jsou z doby 2900 let před Kristem. V tomto období podnikali Egypťané první zámořské objevné plavby. V roce 1519 n.l. výprava Fernãa de Magalhães obeplula zeměkouli, což v té době byl vrchol zámořských objevů. V příštích stoletích se zámořské plavby soustředily především na prozkoumání zatím neobjevených oblastí. Díky objevným cestám došlo k poznání mimoevropského prostoru a v této souvislosti docházelo k rozšiřování vlivu evropské civilizace. Zároveň byly do Evropy dovezeny nové plodiny, suroviny a také zkušenosti.

Cílem plaveb po moři byla přeprava zboží. Později však začala orientace i na přepravu pasažérů a v roce 1818 zavedla společnost Black Ball Line v New Yorku první pravidelnou linku. Kvalita přepravy pasažérů se stále zlepšovala. Na počátku 20. století toto zlepšování vyvrcholilo módou tzv. „plovoucích hotelů“. Období let 1920 –1940 bylo nejlepším pro zaoceánskou plavbu. Po uskutečnění prvního non-stop letu z Ameriky do Evropy však došlo ke konci zlaté éry pasažérské plavby a letecká doprava začala nabývat obliby. Nicméně nákladní námořní přeprava nadále zaujímá nadpoloviční podíl na celkovém objemu přeprav v mezinárodním obchodě.

[7] [11] [13]

2 CÍL PRÁCE A METODIKA

2.1 Cíl práce

Hlavním cílem předkládané diplomové práce je navrhnout způsob odstranění případných bariér při vstupu společnosti na trh námořní přepravy. Předmětem bude zkoumání zvolené strategie a nástrojů použitých pro vstup na nový trh. Diplomová práce

bude aplikována na společnost, která si přála vystupovat anonymně, proto bude označena jako „*Mejor Logistics*“.

Dílčím cílem bude zmapování vývoje námořní přepravy a jejího významu pro mezinárodní obchod. V této souvislosti nelze opomenut ani teoretickou část diplomové práce, ve které bude za pomoci knižních zdrojů popsána obecná rovina týkající se problematiky námořní přepravy.

2.2 Zdroje podkladových údajů

Zdrojem pro teoretickou část diplomové práce bude odborná literatura, interní materiály Svazu spedice a logistiky, Dopravní noviny dostupné online a další online zdroje. Jejím prostřednictvím bude nastíněna teoretická rovina týkající se subjektů, institucí a pravidel, dokladů a pojištění v námořní přepravě včetně vztahu k ekonomice. Použité zdroje budou uvedeny na konci diplomové práce v seznamu použitých zdrojů.

Pro vlastní část diplomové práce budou použity především online dostupné zdroje týkající se přepravovaných objemů, exportu a importu, rejdařů, přístavů a také konkurence na trhu námořní přepravy v České republice. Tyto zdroje budou také uvedeny v seznamu použitých zdrojů, vyjma zdrojů týkajících se společnosti z důvodu zachování anonymity. Posledním zdrojem pro vypracování této diplomové práce budou rozhovory s odborníky v oblasti námořní přepravy a s majiteli společnosti „*Mejor Logistics*“.

2.3 Metodika

K vypracování této diplomové práce budou využity analytické metody, které budou zdrojem k určení faktorů působících na společnost „*Mejor Logistics*“. Dále budou ve vlastní práci použity metody kompilace a komparace k identifikaci vývoje námořní přepravy. V závěrečné části práce bude pro zhodnocení vstupu společnosti „*Mejor Logistics*“ na trh použita metoda syntézy, která vyústí v doporučení k odstranění bariér při vstupu na trh námořní přepravy.

3 *LITERÁRNÍ REŠERŠE*

3.1 Historie námořní dopravy v Československu a České republice

Ačkoliv by to nemuselo být na první pohled zřejmé, v českých zemích má námořní doprava dlouholetou tradici. Zmínky o námořní dopravě pochází již z období středověku. Čeští vojáci sloužili na válečných lodích Rakousko-Uherska. V roce 1919 bylo Československu přiznáno svobodné přístavní pásmo ve Štětíně a v Hamburku. V roce 1920 vyšel Zákon o vlajce a rejstříku lodí námořních, což byl zákon, který pojednával o námořní dopravě. Roku 1924 se stala Praha rejstříkovým přístavem našich námořních lodí a to po ratifikaci Barcelonské deklarace z roku 1921.

Co se týče počátků moderní československé námořní plavby, byly spjaty s firmou Metrans a Čechofracht. Metrans byla první společnost, která zakoupila v roce 1951 první československou loď *Republika*. Čechofracht i Metrans se zabývaly aktivitami v československé námořní plavbě. První rejdařská společnost, která byla založena roku 1959, provozovala lodě československé a čínské. Tato rejdařská společnost nesla název Československá námořní plavba (ČNP), vlastnila 44 námořních lodí a byla založena vyhláškou ministerstva ZO č. 133/59 Sb.. Touto událostí došlo k historickému mezníku ve vývoji československé námořní plavby. V této souvislosti se začala na světových mořích a oceánech objevovat nová vlajka (modrý obdélník v jehož středu je bílý kruh, ve kterém je vepsána červená pěticípá hvězda s vrcholem vzhůru). Vznik a existenci námořní flotily podpořil rostoucí objem československého zahraničního obchodu. S existencí námořní flotily bylo spojené snížení závislosti na zahraniční námořní tonáži a úspora devizových finančních prostředků.

Úloha námořní plavby se změnila po listopadové revoluci a to především v důsledku změn v zahraničně-politické organizaci Československé republiky po roce 1990. Díky těmto změnám se námořní plavba dostává do tržních podmínek. Během kupónové privatizace se vlastníkem staly Harvardské fondy, které veškeré lodě rozprodaly.

[3] [19] [22]

3.1.1 Vývoj námořní přepravy

V posledních letech probíhal růst námořní kontejnerové přepravy. V letech 2000 – 2008 se objem námořní přepravy téměř zdvojnásobil a díky tomu mohli rejdaři investovat do větších plavidel. V roce 2009 byla však globální ekonomika zasažena krizí, která způsobila snížení sazeb a cenovou válku. V důsledku této situace dopravce postihly velké ztráty, byli nuceni propouštět zaměstnance a někteří zkrachovali. Podle ředitele pro námořní a leteckou přepravu společnosti Dachser CZ Petra Rožka, existují dvě možnosti, jak se bude námořní přeprava vyvíjet. První možností je, že tento stav bude trvat tři až pět let a způsobí značný propad světového HDP, vlnu bankrotů a samozřejmě velkou nezaměstnanost. Druhou, optimističtější možností je, že recese potrvá nejdéle dva roky a způsobí pokles spotřeby domácností, růst nezaměstnanosti a pokles světového HDP. [14]

Co se týče dlouhodobých prognóz, pak dle finského technologického koncernu Wärtsilä existují tři různé možné scénáře budoucího vývoje v období příštích dvaceti let. Při zpracování této prognózy byly vzaty v potaz analýzy, statistiky, trendy, výstupy z oddělení výzkumu i připomínky dalších expertů. První scénář s názvem Drsné moře, je nejpesimističtější ze všech tří možností vývoje. Základním prvkem tohoto scénáře je uzavírání bilaterálních dohod o zajištění zásobování, které bude způsobené bojem o zmenšující se zásoby zdrojů. Dalšími faktory, které by vedly k tomuto stavu, jsou i klimatické změny, regionální optimalizace logistických řetězců a kontrola přístavů národními vládami. V dalším scénáři s názvem Žlutá řeka figuruje Čína jako dominantní ekonomická velmoc. V roce 2030 by dle tohoto scénáře měla být Čína především technologickým lídrem. Levná výroba by se měla z Číny přesunout do afrických států, případně i do některých jiných asijských států. Čína by měla mít také velký vliv na podobu obchodních tras. Nové velkokapacitní přístavy by měly vzniknout v Indii, Africe a také v Rusku. Dle této koncepce by měly vznikat, v důsledku zvyšování objemu přepravy, nové typy kontejnerových lodí, které by měly být schopné přepravit nové megakontejnery. Třetím konceptem je tzv. Volný oceán. Dle tohoto scénáře bude svět ještě více globalizován. Na řešení problému klimatických změn budou vlády spolupracovat a v závislosti na ekologii se budou vyvíjet nová plavidla. Lodě by měly být využívány především na přepravu recyklovatelných materiálů i odpadu a také na odsolování mořské vody. „Do budoucnosti nikdo nevidí, jak bude vypadat svět za dvacet let, si těžko umíme

představit. Může to být směsice různých prvků z našich scénářů. Jisté však je, že námořní doprava bude muset na světový vývoj reagovat a již dnes je možné se na některé trendy dopředu připravit.“ uvedla ke studii Andrea Hernandezová.¹

[15]

3.2 Základní členění v námořní přepravě

3.2.1 Subjekty v námořní přepravě

Do námořní přepravy je zapojeno mnoho subjektů, např. rejdař, provozovatel, makléř, námořní dopravce apod., bez nichž nelze námořní přepravu zajistit.

Rejdař nebo-li rejdařství je subjekt, který vlastní loď. Provozovatel je subjektem, který sice provozuje námořní dopravu s loděmi, ale není jejich vlastníkem. V praxi se setkáváme s nepřesným označením rejdař. Lodní makléř je subjektem, který při uzavírání podmínek v námořní dopravě zastupuje rejdaře. Makléř obstarává zpravidla stanovení dopravného, knihování lodního prostoru, podepisování konosamentů, vyúčtování obchodních případů a většinou sídlí v domovském přístavu rejdaře. Dalším subjektem vystupujícím v námořní přepravě je agent rejdaře. Úkolem agenta je především akvizice za účelem získání nákladu a dále uzavírání a rozvíjení obchodů v námořní přepravě. Příjem zboží k námořní přepravě proti uhrazení dopravného má v kompetenci námořní dopravce. Tuto úlohu může zastávat operátor nebo rejdař. Přepravní smlouvu s námořním dopravcem uzavírá přepravce. Dále je přepravce povinen uhradit sjednané dopravné a plní stejnou funkci jako zasilatel v přepravách suchozemských. Příjemce je subjekt, který je uveden v konosamentu a má nárok na vydání zboží deklarovaného v konosamentu na místě určení.

[2] [3]

¹ *Dopravní noviny* [online]. 2010 [cit. 2010-12-03]. Wartsilä představil tři možné scénáře rozvoje námořní dopravy. Dostupné z WWW: <<http://www.dnoviny.cz/namorni-doprava/wartsila-predstavil-tri-mozne-scenare-rozvoje-namorni-dopravy>>.

3.2.2 Základní členění námořních plavidel

Během vývoje společnosti došlo, tak jako v jiných oborech, i v námořní přepravě k určitému technologickému vývoji. V této diplomové práci se nebudu zabývat technickým vývojem, ale uvedu členění námořních plavidel z několika základních hledisek.

Námořní plavidla je možno rozčlenit podle účelu a to na obchodní (nákladní a osobní), speciální (plovoucí doky, jeřáby, ledoborce apod.), rybářská a vojenská (torpédoborce, letadlové lodě, ponorky apod.). Obchodní lodě se dále člení na nákladní, osobní a smíšené. Více o nákladních obchodních lodích viz. kapitola 3.2.2.1 *Nákladní obchodní lodě*.

Dalším kritériem je způsob plavby. Dle způsobu plavby můžeme plavidla rozčlenit na hladinové (lodě), podhladinové (ponorky) a nekonvenční a kombinované (vznášedla, lodě na vodních křídlech apod.).

Podle zdroje pohonu se plavidla člení na parníky, motorové lodě, jaderné lodě, plachetnice a kombinované.

Z obchodního hlediska se dělí lodě dle jejich nasazení a to na liniové a trampové, viz. kapitola 3.2.3. *Druhy námořní přepravy*.

[2] [3] [19]

3.2.2.1 Nákladní obchodní lodě

Dopravní loď je plavidlo, které dopravuje zboží či materiál. Tímto způsobem je zajištěna podstatná část mezinárodního obchodu. Po mezinárodních mořích a oceánech plují tisíce těchto plavidel. Nákladní lodě se dělí dle typu nákladu – pro suchý a pro tekutý náklad.

[28]

3.2.2.2 Plavidla pro suchý náklad

Plavidla pro suchý náklad se dále člení podle účelu a to díky specifickým požadavkům na přepravu nákladů různého druhu a vlastností.

Plavidla pro kusové zboží převážejí balené i nebalené zboží. Ve většině případů se jedná o průmyslové výrobky (stroje, součástky, automobily apod.). Nejčastěji se používají jako obalový materiál bedny, pytle, palety a případně i různé druhy kontejnerů.

Dalším typem jsou plavidla pro hromadné suché substráty. Pro tyto lodě jsou typické velké nákladní prostory s velkými nakládacími jícny. V těchto lodích se používají čidla pro měření teploty a vlhkosti nákladu. Důvodem je zabránění samovznícení u uhlí a koksu, ovlivňování vlhkosti u obilí a jiné.

Výhodou kombinovaných plavidel je možnost přepravy různého druhu zboží. V jednom směru je možno přepravovat rudu a při zpětné relaci např. ropu.

Dále existují plavidla určená pro speciálně balené či přepravované zboží. Mezi nejběžnější patří chladírenské popř. mrazírenské lodě, Ro/Ro lodě (tyto lodě mají odklopnou před, zad' či boky, které jsou přizpůsobeny přímé nakládce a vykládce zásilek) a Car Carriers (přeprava kolových vozidel). Existují i typy lodí, které jsou kombinací např. Ro/Ro lodě s jiným typem, ty se však používají jen sporadicky. Dalším typem jsou kontejnerové lodě, viz. kapitola 3.2.2.3 *Kontejnerové lodě*.

Mezi specifické typy lodí, které se nejsou zařazeny v členění výše, patří např. trajektové lodě, plavidla pro nadrozměrné přepravy a říčně-námořní plavidla. Trajektové lodě jsou používány jako tzv. mořské přívozy. Na těchto lodích jsou přepravováni také cestující, čemuž je loď přizpůsobena (kajuty, restaurace apod.). Principem této dopravy je vjetí automobilu (případně vlaku) do plavidla. Automobil (vlak) po převozu do přístavu určení pokračuje po vlastní ose.

[2] [3]

3.2.2.3 *Kontejnerové lodě*

Přeprava zboží kontejnerovými loděmi je efektivnější než přeprava loděmi pro suchý náklad. Zhruba 90% baleného zboží je celosvětově přepravováno pomocí kontejnerů. Ve standardní situaci se používají výhradně v liniové dopravě a jejich kapacita je určována jednotkou TEU (Twenty Foot Equivalent Unit). 1 TEU odpovídá obsahu jednoho dvacetistopého kontejneru. Běžný dvacetistopý kontejner má nosnost 18 – 22 tun. V námořní přepravě se používají i další varianty této základní přepravní jednotky, viz. příloha č. 1.

Zavedení kontejnerů do námořní přepravy je jedním z revolučních kroků na stejné úrovni, jako bylo nahrazování plachetnic loděmi na parní a později na motorový pohon. Důvodem je zvýšení efektivity, zmenšení rizikovosti práce a snížení pracovní náročnosti. U kontejnerové přepravy je potřeba méně manipulačních operací, které je možné standardizovat a automatizovat na rozdíl od konvenčního typu nákladu, který většinou potřebuje individuální přístup (k balení, nakládce apod.). Z těchto důvodů dochází u kontejnerové přepravy ke zkrácení délky celkové doby nakládky a vykládky a tím i ke zvýšení obrátkovosti a k lepší vytiženosti plaveb. V současné době jsou kontejnerové lodě spolu s tankery nejvýznamnějšími používanými plavidly.

Kontejnerové lodě se člení podle velikosti na šest základních kategorií:

Small feeder

– celková kapacita do 1 000 TEU, většinou se používá pro obsluhování takzvaných short sea destinací (příbřežní doprava). Tyto lodě jsou většinou vybaveny vlastním jeřábem nebo jeřáby pro vykládku / nakládku kontejnerů. Šířka těchto lodí je obecně menší než 23 metrů.

Feeder

– celková kapacita 1 001 – 2 500 TEU, většinou se používá pro rozvoz kontejnerů z velkých kontejnerových lodí do menších přístavů v okolí, případně na méně vytižené linky. Tyto lodě jsou většinou vybaveny vlastním jeřábem nebo jeřáby pro vykládku / nakládku kontejnerů. Šířka těchto lodí je typicky 23 – 30 metrů.

Panamax

– celková kapacita 2 500 – 5 000 TEU, tyto lodě jsou limitovány maximálními rozměry umožňujícími projetí Panamským průplavem v jeho současném stavu. Maximální délka je 294,13 m, šířka 32,61 m a ponor 12,04 m.

Post Panamax

– celková kapacita 5 001 – 10 000 TEU

New Panamax (Suezmax)

– celková kapacita 10 001 – 14 500 TEU, tyto lodě jsou stejně jako kategorie Post Panamax limitovány maximálními rozměry umožňujícími projetí Panamským průplavem po jeho rozšíření v roce 2014. Maximální délka je 366 m, šířka 49 m a ponor 15,2 m. Kvůli své velikosti jsou tyto lodě nasazovány na nejvytiženější linky dopravců a najíždějí pouze důležité velké přístavy, v nichž se kontejnery překládají na menší plavidla a pokračují do přístavu určení.

Ultra Large Container Vessel (ULCV, Post Suezmax)

– celková kapacita přes 14 500 TEU. Tyto lodě překračují rozměry plavebních komor Panamského průplavu i po rekonstrukci v roce 2014 a nebudou proto moci tímto průplavem proplouvat. Podle dostupných údajů je prozatím největším zástupcem této kategorie loď EMMA MAERSK, postavená v roce 2006 a jejích 7 sesterských lodí identických rozměrů. Délka 397,7 m, šířka 56,4 m, ponor 15,5 m a celková kapacita 14 770 TEU.

[3] [7] [28] [27]

3.2.2.4 Plavidla pro tekutý náklad

Plavidlo pro tekutý náklad nebo-li tanker je speciálně konstruovaná loď pro přepravu tekutého nákladu jako je ropa, zkapalněný plyn, chemikálie, pitná voda apod.. Nejčastěji jsou tato plavidla využívána k balastu, tzn. k přepravám jen jedním směrem.

Tankery se člení z hlediska velikosti, viz. příloha č. 2 a z hlediska přepravovaného substrátu. Nejrizikovější skupinou lodí, která se v námořní přepravě používá, jsou tankery přepravující surovou ropu. Celosvětová flotila těchto tankerů čítá 6 500 lodí.

[3] [28]

3.2.3 Druhy námořní přepravy

3.2.3.1 Liniová námořní přeprava

Doprava, která je provozována pravidelně podle určitých plavebních řádů mezi přístavy určitých dopravních oblastí se nazývá liniová. Pomocí této dopravy se přepravuje kontejnerizované a kusové zboží.

Kvalita liniové námořní přepravy je posuzována podle rychlosti, pravidelnosti, spolehlivosti (v dodržování plavebního řádu) a také podle technického vybavení lodí. Přístavy, ze kterých rejdaři přebírají náklad a termíny převzetí nákladů jsou uvedeny v plavebním řádu. Liniová námořní přeprava se dělí na konvenční dopravu pro kusové zboží a kontejnerovou liniovou dopravu. Vzhledem k tomu, že provozování námořní přepravy je zatíženo vysokými investičními náklady, začali se provozovatelé liniové

přepravy sdružovat. Díky tomu vznikly tzv. liniové konference a monopoly. Podle tohoto hlediska můžeme tedy liniovou přepravu dále členit na konferenční liniovou námořní přepravu, nekonferenční liniovou námořní přepravu a na přepravu provozovanou tzv. outsidersy.

[2] [3] [11]

3.2.3.2 Trampová námořní přeprava

Bez vymezení oblastí plavebním řádem je provozována tzv. trampová námořní přeprava, která je zároveň nejstarší formou námořní přepravy. Dopravné i cíle cesty jsou tedy dojednávány případ od případu. Tento druh dopravy se používá především pro přepravu potravin a hromadných substrátů, jako je ruda, ropa apod.. Trampový trh tedy citlivě reaguje na momentální stav nabídky a poptávky.

Lodě jsou v trampové přepravě využívány na základě charterových smluv. Podstatou těchto smluv je, že se rejdař zaváže za sjednaných podmínek přepravit náklad nebo poskytnout loď. V této oblasti není sdružování provozovatelů tak obvyklé jako u liniové námořní přepravy, přesto vytvořili provozovatelé organizaci „Baltická konference“ na ochranu svých zájmů.

V trampové námořní přepravě existuje členění dle způsobu provozu lodi. Existují tedy trampy na jednu jízdu a trampy na čas.

[2] [3] [6] [11]

3.3 Instituce a pravidla v námořní dopravě

3.3.1 Mezinárodní instituce v námořní dopravě

Nejvýznamnější mezinárodní organizací v oblasti námořní dopravy je IMO – International Maritime Organisation neboli Mezinárodní námořní organizace. Byla založena v roce 1948 jako specializovaná agentura OSN, původně pod názvem IMCO – Intergovernmental Maritime Consultative Organisation (Mezivládní poradní organizace pro námořní dopravu). Hlavním oborem činnosti této agentury je zvyšování bezpečnosti

námořní dopravy a prevence znečišťování moří a oceánů. Za dobu činnosti IMO bylo uvedeno do praxe více než 40 úmluv a kolem 1000 kodexů a doporučení. [3] [20]

Největší světovou organizací sdružující rejdaře a námořní makléře je BIMCO – The Baltic and International Maritime Council – Baltská a mezinárodní námořní rada. Byla založena roku 1905. Hlavním oborem činnosti organizace je koordinace spolupráce rejdařů a ostatních subjektů působících v námořní dopravě, vzájemná informovanost členů a standardizace náležitostí konosamentů a Charter Party. [3]

INTERTANKO – The International Association of Independent Tanker Owners

Mezinárodní asociace nezávislých majitelů tankerů, která byla založena v roce 1970. Jedná se o asociaci, jejímž hlavním oborem činnosti je vzájemná informovanost členů, poskytování poradenských služeb a ochrana společných zájmů. [3]

FIATA - Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés

Mezinárodní federace zasilatelských sdružení je největší nevládní organizací v oboru přepravy. Byla založena roku 1926 a jejím hlavním oborem činnosti je obhajování zájmů národních svazů zasilatelů na mezinárodní úrovni. Z pohledu námořní dopravy je důležité vydávání takzvaného FIATA BL, zkráceně FBL, který je jediným druhem dokumentu pro multimodální přepravu schváleným Mezinárodní obchodní komorou ICC. [3]

FMC – Federal Maritime Commission

Federální námořní komise je americká nezávislá federální agentura a je zodpovědná za regulace a monitoring mezinárodního námořního obchodu z/do USA. Jejím velmi přesně a striktně stanoveným regulím podléhají všechny subjekty zapojené do námořního obchodu se Spojenými státy americkými, ať už se jedná o import nebo export. [3]

3.3.2 Odpovědnost rejdaře v námořní přepravě

Vzhledem k tomu že námořní doprava probíhá jako mezinárodní a většinou i jako mezikontinentální, jsou pro odpovědnostně-právní vztahy důležité úmluvy a pravidla upravující odpovědnostní vztahy v mezinárodní námořní dopravě. Níže uvádím stručný přehled nejdůležitějších úmluv:

1) Haagská pravidla

Mezinárodní úmluva o sjednocení některých pravidel ve věci konosamentů, ratifikovaná 1924. Odpovědnost dopravce je stanovena ve výši 100,- GBP (Liber šterlinků ve zlaté hodnotě) za kus nebo jednotku. [3] [4]

2) Haagsko – Visbyská pravidla

Protokol o změně Mezinárodní úmluvy o sjednocení některých pravidel ve věci konosamentů podepsané v Bruselu dne 25. srpna 1924, ze dne 23. února 1968, ratifikovaná roku 1968. Odpovědnost dopravce je stanovena ve výši 2 SDR za kilogram zásilky a nebo 666,67 SDR za kus nebo jednotku. (SDR – Special Drawing Rights – Zvláštní práva čerpání, je jednotná měnová a účetní jednotka užívaná v rámci Mezinárodního měnového fondu a při některých složitějších transakcích v soukromém sektoru). [3] [4] [28]

3) Hamburská pravidla

Úmluva OSN o námořní přepravě zboží 1978, ratifikovaná v roce 1978. Česká Republika k této úmluvě přistoupila 1.7. 1996. Odpovědnost dopravce je stanovena ve výši 2,5 SDR za kilogram zásilky a nebo 835 SDR za kus nebo jednotku. [3] [14]

4) Rotterdamská pravidla

Úmluva OSN o smlouvě o mezinárodní přepravě zboží zcela nebo z části po moři, která upravuje odpovědnosti jednotlivých článků dopravního řetězce. Úmluva by měla zjednodušit podporu rozvoje světového obchodu, z něhož celých 80 procent probíhá pomocí námořní dopravy. Úmluva byla signována 23.9. 2009 šestnácti státy v nizozemském přístavu Rotterdam, po němž byla úmluva pojmenována. Ovšem teprve po ratifikování nejméně dvaceti státy začne běžet roční lhůta pro přechod na novou konvenci. Těchto šestnáct států úmluvu prozatím signovalo: Kongo, Dánsko, Francie, Gabun, Ghana, Řecko, Guinea, Nizozemsko, Nigérie, Norsko, Polsko, Senegal, Španělsko, Švýcarsko, Togo a Spojené státy americké. Česká Republika úmluvu prozatím, na základě dobrozdání právníků Svazu spedice a logistiky, Národního výboru Mezinárodní hospodářské komory v České republice a Svazu dopravy ČR, nepodepsala. Jedním z hlavních argumentů nejen České Republiky je komplikovanost, nejednoznačnost a rozsáhlost této nové úmluvy. Nicméně Evropský parlament ve svém dokumentu o strategických cílech námořní dopravní

politiky Evropské unie do roku 2018 doporučuje, aby členské státy Evropské unie „co nejrychleji podepsaly, ratifikovaly a do svého právního systému zahrnuly Úmluvu OSN o smlouvách o mezinárodní přepravě zboží zcela nebo zčásti po moři obecně označovanou jako Rotterdamská pravidla“. Předpokládá se, že po ratifikování konvence Spojenými státy by další ratifikace mohly být zahájeny na konci roku 2011. Odpovědnost dopravce je stanovena ve výši 3 SDR za kilogram zásilky a nebo 875 SDR za kus nebo jednotku.

[3] [14]

3.4 Doklady používané v námořní přepravě

3.4.1 Konosament

Konosament nebo-li B/L (Bill of Lading) je nevýznamnějším a nejrozšířenějším dokladem v námořní dopravě. Konosament je potvrzením o převzetí zboží k přepravě ze strany dopravce a o jeho závazku vydat zboží v přístavu vykládky tomu, kdo je k tomu z titulu B/L oprávněn. S konosamentem je tedy spojeno tzv. dispoziční právo, tzn.: konosament reprezentuje hodnotu zboží, na které byl vystaven a představuje právo disponovat s tímto zbožím. Oprávněný vlastník konosamentu má právo disponovat s tímto zbožím a může tedy proti jeho předložení zboží od rejdaře převzít. U liniové dopravy slouží konosament zároveň jako doklad o uzavření přepravní smlouvy. Neznamená to však, že by byl sám o sobě dopravní/přepravní smlouvou.

Konosament má ještě jednu funkci a ta spočívá v jeho obchodovatelnosti jako cenného papíru. Důležitou vlastností konosamentu je mimo jiné jeho převoditelnost, z čehož vyplývá jeho obchodovatelnost. Konosament je však obchodovatelný pouze v případě, je-li vystaven na řad nebo na doručitele.

Existují však případy, kdy zúčastněné strany nemají zájem na obchodovatelnosti náložných listů. I z tohoto důvodu se používá námořní nákladní list (waybill, sea waybill), který nepředstavuje dispoziční právo k přepravované zásilce a je pouze legitimačním dokladem.

Konosament ve většině případů bývá vydán v několika stejnopisech. Tyto stejnopisy musí být jednotlivě označeny. Ve chvíli, kdy je zásilka vydána oprávněné osobě na jeden stejnopis, ostatní stejnopisy se stávají neplatnými.

Náležitosti konosamentu:

- 1) Jméno + sídlo dopravce (rejdaře)
 - 2) Jméno + sídlo odesílatele
 - 3) Jméno příjemce (na čí řad byl konosament vystaven, příp. poznámka, že jde o konosament na doručitele)
 - 4) Jméno lodi
 - 5) Přístav nakládky
 - 6) Přístav vykládky
 - 7) Název zboží + charakteristika (včetně váhy a objemu)
 - 8) Místo + datum vystavení B/L
 - 9) Počet originálů B/L
- [2] [3] [6]

3.4.1.1 Členění konosamentů

Konosamenty se člení dle převoditelnosti na konosamenty na řad, na jméno a na doručitele. Konosament na řad je nejčastějším druhem, protože nejlépe splňuje podmínky mezinárodního obchodu. Výhodou konosamentu na řad je jeho převoditelnost pomocí rubopisu. Každý nalod'ovatel, který konosament postupuje dalšímu subjektu, musí opatřit zadní stranu konosamentu tzv. žírem. Konosament na jméno se vystavuje na jméno oprávněného příjemce zboží v přístavu. Tento typ B/L není možné převést rubopisem, ale je možné převod provést právní listinou o postupu práv vyplývajících z konosamentu (tzv. cesí). Zboží, které je přepravované na základě tohoto konosamentu, se vydává pouze osobě, jejíž jméno je na něm napsané. Konosament na doručitele je používán poměrně málo. Z tohoto konosamentu vyplývá povinnost rejdaře vydat zboží každé osobě, která se prokáže tímto konosamentem v přístavu určení. [3]

Z hlediska nalodění a přijetí zboží existují dva základní konosamenty a to palubní (nalod'ovací) a přejímací. Mimo tyto základní konosamenty se rozeznávají ještě další typy. Takovým typem je např. konosament průběžný.

Palubní (nalod'ovací, nebo-li „on board B/L“, „shipped B/L) se vystavuje na zboží, které je skutečně přijaté, naloděné na konkrétní loď, která je v něm uvedena. Tento konosament je uznáván a plně akceptován bankami, protože tento doklad jim dává jistotu,

že zboží je již na palubě a není tedy vystaveno riziku různých škod, které by mohly vzniknout před nakládkou.

Přejímací konosament nebo-li „received for shipment VB/L“ je vystavován v případě, kdy je zboží dopravcem převzato. Z tohoto dokladu nevyplývá, zda je zboží již na palubě určité lodi. Jedná se pouze o potvrzení dopravce o skutečnosti, že zboží bylo převzato k nalodění. Konosament tohoto typu nedává kupujícímu záruku, že zboží bude na plánovanou loď skutečně naloděno. Existuje i riziko poškození zboží před naloděním. Z těchto důvodů banky i příjemci akceptují takový konosament jen výjimečně. [2] [3]

Účelem průběžného konosamentu je krytí celé přepravy (příp. její větší části). Tento doklad se často používá v kombinované přepravě a předpokládá se, že větší část přepravy bude po moři. [3]

3.4.2 Ostatní doklady používané v námořní přepravě

S již zmiňovanou trampovou přepravou souvisí doklad Charter Party (C/P). Existují dvě kategorie těchto listin, které se využívají v mezinárodní námořní dopravě a to cestovní charter a časový charter.

Cestovním charterem se provozovatel zavazuje přepravit nalodovateli určitý náklad v prostoru konkrétní lodi a to z přístavu nalodění do přístavu určení. Je možné přepravu realizovat několika způsoby – během jedné plavby, během okružní plavby nebo během několika na sebe navazujících plaveb.

Na určité časové období se sjednává charter časový. Tento charter je možné sjednat na krátkou dobu i na několik let. U časového charteru existuje možnost najmout si plavidlo buď včetně posádky nebo bez posádky. [3] [6]

Dalším používaným dokladem je Letter of Indemnity nebo-li záruční dopis. Jedná se o písemné potvrzení, které vystavuje nalodovatel pro rejdaře (kapitána). Zde se nalodovatel zavazuje nést rizika a výlohy v případě, že rejdař bude muset hradit náhradu příjemci zboží, protože vydal čisté B/L a to i přesto, že při nalodění bylo zřejmé, že zboží nebo obal byl poškozen. Záruční dopis se vystavuje i v případě ztráty B/L.

Knihovací dopis nebo-li Booking Note je písemným potvrzením o zajištění lodního prostoru a jsou v něm uvedeny hlavní podmínky přepravní smlouvy.

Přesný soupis veškerého zboží naloděného na jednu loď obsahuje dokument s názvem manifest. Tento dokument bývá vystavován na základě údajů z B/L.

Certificate of Seaworthiness nebo-li certifikát o schopnosti plavby na moři je potvrzením o schopnosti dokončení původní plavby. Tento certifikát je důležitý při řešení sporu mezi rejdařem a příjemcem zboží.

Seawaybill nebo-li námořní nákladní list je do jisté míry obdobný jako konosament. Tento nákladní list však nemá charakter obchodovatelného cenného papíru a není možné jej tedy převést na třetí osobu. [3]

3.5 Pojištění a odpovědnost v námořní přepravě

3.5.1 Pojištění v nákladní námořní přepravě

Pojištění je v námořní přepravě významnou problematikou. V této souvislosti se hovoří o třech typech pojištění a to: pojištění nákladu (zboží) přepravovaného po moři (Cargo); pojištění námořních lodí dopravujících náklady (Casco) a pojištění odpovědnosti provozovatele (vlastníka) lodi (P & I Insurance).

[3] [6]

3.5.1.1 Pojištění nákladu (zboží) – Cargo

Tento typ pojištění je sjednán s pojišťovací společností. Existují různé typy pojistek. Mezi nejčastěji používané patří pojistka na určitou částku pojistné hodnoty až do jejího vyčerpání, pojistka sjednaná na určitou předem ohraničenou dobu nebo až do odvolání a pojistka bez ohraničení částky a doby. Jednorázovou pojistku pro konkrétní náklad a cestu je vhodné zřídit pokud je námořní přeprava součástí multimodální přepravy.

Náklad se v praxi obvykle pojišťuje na tzv. CIF hodnotu plus 15%. Pojistky obvykle nekryjí následující rizika: válečná nebezpečí, stávky, úmyslně způsobené škody jednotlivou osobou, škody způsobené nukleární explozí. Je však možné na některá výše uvedená rizika zřídit připojištění.

[3] [6]

3.5.1.2 Pojištění lodi – Casco

V tomto typu pojištění se jedná o pojištění trupu a motoru, proto je také nazýváno „Hull and Machinery Insurance“ neboli „H+M“. Pojištění Casco se obvykle uzavírá prostřednictvím pojišťovacího brokera. Pojištění lodi je poměrně složitý proces. Broker musí nejprve vyhledat hlavního pojistitele, který bude kryt největší část pojišťovací hodnoty. Na zbytek pojišťovací hodnoty musí najít další pojistitele. Tímto způsobem dochází k rozkládání rizik.

[3] [6]

3.5.1.3 Pojištění odpovědnosti provozovatele (vlastníka) lodi

Pojištění odpovědnosti kryje provozovatele lodi především před zraněním nebo smrtí posádky, výlohy spojené s černými pasažéry, škody za znečištění moře. Obvyklé krytí rizik a rizika, která obvykle krytá nejsou, jsou uvedena v příloze č. 3. Kluby jsou organizace, které tato rizika kryjí. Tyto kluby jsou neziskové organizace, které pracují na základě vzájemnosti. Jedná se o systém solidárního ručení a solidárního plnění při vzniku pojistné události a při její likvidaci. Tyto kluby získávají finanční prostředky jednak protože účastníci tohoto krytí platí příspěvky a jednak jsou to velmi účelně prováděné investice. Tyto kluby získávají finanční prostředky mimo jiné prostřednictvím příspěvků, které účastníci tohoto krytí platí.

[3] [6]

3.6 Námořní doprava ve vztahu k obchodu a ekonomii

3.6.1 Námořní přeprava a její vztah k ekonomice

Námořní přeprava je jednou z nabízených možností na trhu přepravních služeb a samozřejmě i součástí vnějších ekonomických vztahů. Námořní přeprava působí v různých odvětvích ekonomiky. Je také součástí ekonomik států bez ohledu na to, zda se jedná o státy přímořské nebo vnitrozemské. Námořní přeprava tedy působí na světovém obchodním trhu a její úloha je nezastupitelná. Nezastupitelnost námořní přepravy je dána

velmi rozvinutou globální obchodní výměnou a také globalizačními trendy, dělbou práce a integrací.

To jakou měrou se námořní doprava účastní platební bilance státu, je dáno celkovým objemem potřebné přepravní kapacity, stupněm přepravního využití vlastní i cizí námořní flotily a také tím, zda se jedná o vnitrozemský či přímořský stát. Společnosti a seskupení vlastníků námořních lodí se již nezaměřují na hájení zájmů svých států. V dnešním globalizovaném hospodářském systému je nezbytné, aby tyto organizace hájily zájmy mezinárodní. Hospodářské a politické jevy působí na stavbu nových lodí a na samotný námořní trh v současnosti větší měrou, než tomu tak bylo v minulosti. Slabinou námořního přepravního trhu a především tonáže pro hromadné náklady je nepravidelná poptávka, která tento trh negativně ovlivňuje. [3]

V důsledku regulace a s tím spojených vysokých nákladů začali rejdaři registrovat své lodě v zemích jako je např. Libérie a Panama. Registrací lodí v těchto státech docílili snížení finančních nákladů (daňové úlevy, nižší poplatky apod.) a samozřejmě tak dokázali obejít i předpisy, které jim mohly do značné míry ztížit působení na trhu. Tento jev se začal vyskytovat ve 20. letech 19. stol. a vyskytuje se dodnes. Odborný název pro tyto „laciné“ vlajky je tzv. Flags of Convenience – FOC. Existují však případy, kdy FOC nelze využít, např. v dokumentárním akreditivu je přímo uvedena vlajka, pod kterou má loď plout, některé státy přímo zakazují, aby bylo zboží dováženo pod určitými vlajkami apod. [3] [28]

3.6.2 Námořní přeprava a ekonomika v ČR

V minulých dobách tvořila námořní přeprava československého zboží více než 1 % světové přepravy a zboží převážely lodě cca 40 různých států – vlajek. Dříve byla centrálně prosazována snaha o snížení podílu jiné námořní tonáže oproti té naší případně tzv. tonáže socialistických států. Jedním z důvodů bylo snížení, případně úplné odstranění devizových nákladů, které s námořní přepravou souvisely. Mezi devizové náklady patřily přístavní poplatky, nákup pohonných hmot, zahraniční diety zaměstnanců apod.. Přednostní využívání námořních přístavů socialistických zemí se uplatňovalo i při volbě dopravních cest. Dalším důvodem upřednostňování naší vlastní námořní dopravy pro naše národní hospodářství byla také dobrá pozice při obraně proti diskriminaci nebo opatření ze

strany jiných států. Také jsme existencí tohoto loďstva mohli ovlivňovat výši přepravních námořních sazeb. Z geografické polohy České republiky vyplývají specifika mezinárodní přepravy zboží, které jsou dány přímým sousedstvím naší republiky s hlavními obchodními partnery. Tato výhoda spočívá v relativně dobrém dopravním spojení s nimi. Nevýhodou oproti přímořským státům jsou pro naši republiku značné náklady za přepravu do námořních evropských přístavů. [3]

3.6.3 Cena a trh námořní přepravy

Námořní trh je v oblasti tvorby cen za přepravu zřetelně rozdělen. Jedná se o členění podle charakteru a formy obchodu s námořní tonáží a také dle způsobu jejího provozu. Základními sektory námořního trhu jsou:

- a) trampová přeprava tekutých nákladů (tankery)
- b) trampová přeprava suchých nákladů
- c) liniová kontejnerová a konvenční přeprava

Uvnitř výše zmiňovaných trhů probíhá relativně samostatný, celosvětový vývoj cen. Mimo těchto základních trhů existují ještě další specializované trhy, které mají z hlediska celkové úrovně cen na celosvětovém námořním trhu menší význam. V námořní trampové přepravě se jedná např. o přepravu zkapalněných plynů, přepravu lehce zkazitelného zboží apod.

Trh a potažmo cenu ovlivňuje nabídka a poptávka, které se na trhu střetávají. Vývoj nabídky a poptávky ovlivňuje řada faktorů. Struktura podle specializace a velikosti světové námořní tonáže, staří tonáže, přepravní vzdálenost a přepravní výkon jsou některými faktory, které ovlivňují nabídku. Strana poptávky je ovlivněna např. stavem světové ekonomiky, politickými událostmi ve světě, vývojem těžby ropy a jinými. Všechny faktory ovlivňující nabídku a poptávku jsou uvedeny v příloze č. 4.

Námořní přepravné – tzv. Seafreight – je cena za přepravu nákladu/zboží námořním plavidlem na určitou vzdálenost.² Cena v liniové námořní přepravě je tvořena pozvolně a také je pomaleji prosazována na námořním trhu. U trampové námořní přepravy působí faktory, které existující ceny ovlivňují bezprostředně a často tedy i prudce. [3]

² NOVÁK, Radek. *Námořní přeprava*. 2. přepracované vydání. Praha : ASPI, 2005. Ceny za nákladní námořní přepravy a námořní sazby, s. 272. ISBN 80-7357-070.

3.6.3.1 Ceny v liniové námořní přepravě

Ceny za přepravu v liniové námořní přepravě neboli námořní sazby jsou zpravidla vyjadřovány v USD (nebo v jiné světové měně). Zpravidla Námořní konference vydávají námořní tarify, ve kterých jsou uvedeny sazby a podmínky přeprav.

Tyto tarify se skládají z několika částí a to z:

- ze všeobecných přepravních podmínek
- ze seznamu zboží/nákladu včetně tarifních zbožových tříd
- ze zvláštních ustanovení

Přepravci mohou využívat výhody konferenčních linek a konferenční tarify jen pokud mají uzavřenou rámcovou přepravní smlouvu s těmito konferencemi.

Kontejnerové námořní sazby mají zásadní význam v liniové námořní přepravě a jejich specifikem je časté zahrnutí ceny za vnitrozemskou dopravu kontejneru do přístavu (z přístavu). V kontejnerové námořní sazbě bývají také zahrnuty náklady za manipulaci s kontejnerem v přístavu. [3]

3.6.3.2 Ceny v trampové námořní přepravě

V trampové námořní přepravě je používána tržní sazba. Jedná se o cenu, která je tvořena stavem nabídky právě ve chvíli poptávky po lodním prostoru. Pokud je v poptávaném období převaha nabídky, sazba může být tak nízká, že ani nepokryje provozní náklady lodi. Tyto sazby jsou vyjadřovány převážně v USD stejně jako v liniové námořní přepravě. V některých případech se však používají i jiné světové měny. [3]

3.6.4 Rizika spojená s podnikáním na trhu námořní přepravy

K jakémukoliv obchodování na trhu patří samozřejmě rizika. Jinak tomu není ani na trhu námořní přepravy. Některá rizika jsou ze strany podnikatelů ovlivnitelná částečně a řada rizik je neovlivnitelná. Základem čeho je tedy znalost těchto rizik a opatření proti nim.

Mezi rizika, která jsou ovlivněna vývojem globální hospodářské situace patří kolísání námořních sazeb za přepravy po moři, cena paliv, údržba lodí, přístavních poplatků, cen za novostavby a lodí z druhé ruky apod..

Do druhé skupiny rizik patří krádeže, ztráty, podvody, pirátství a problémy spojené s nelegální migrací.

Počasí, které má vliv na rychlost přepravy a na odbavení v přístavech patří mezi rizika, které podnikatel není schopen v žádném případě ovlivnit.

Války a nepokoje, stávkové akce, živelné pohromy a přeplnění přístavů tvoří další skupinu rizik, se kterými je nutné v námořní přepravě počítat.

Dalším rizikem, které může negativně ovlivnit obchodování na tomto trhu jsou kurzové změny hlavních světových měn.

Oboustranná bonita a spolehlivost smluvních partnerů je rizikem, které podstupují účastníci na jakémkoliv trhu, trh námořní přepravy nevyjímaje. [3]

4 VLASTNÍ PRÁCE

4.1 Vývoj v oblasti kontejnerové námořní přepravy

4.1.1 Vývoj v oblasti kontejnerové námořní přepravy v globálním světě

S postupující globalizací získává kontejnerová námořní přeprava, která má klíčovou úlohu v mezinárodním obchodě, na důležitosti. Ve světovém obchodě stále více posiluje a jejím nejvýraznějším trendem je rostoucí kapacita kontejnerových plavidel. Důvodem je mimo jiné rostoucí cena fosilních paliv, která nutí rejdáře zvětšovat velikost lodí a tím zvyšovat efektivitu přepravy. Ještě v roce 2004 tvořily náklady na palivo 33% z celkových nákladů, kdežto v roce 2008 tvořily náklady na palivo již 63% z celkových nákladů rejdářů. Dalším faktorem je působení tlaku na snižování rychlosti plavby (snižování emisí). Sekundárním pozitivním důsledkem je možnost dosáhnout úspory až 25% paliva snížením rychlosti o 20% a to i přesto, že je nezbytně nutné, z důvodu zachování původní kapacity na daném spojení, zařadit na námořní linky další plavidla.

Lodě s kapacitou 12 000 TEU (viz. obrázek č. 1) a více do své flotily uvedla mezi prvními společnost Maersk Line. Tato společnost také zadala rekordní objednávku na stavbu nových kontejnerových lodí, které by měly v letech 2013 – 2015 dodat jihokorejské loděnice DSME. Jedná se o 10 největších plavidel na světě, které budou mít délku 400 m, šířku 59 m, výšku 73 m a celkovou kapacitu 18 000 TEU, což je o 16 % více než mají v současnosti největší kontejnerová plavidla. Cena za jednu loď nové kategorie E-mega je 199 mil. USD. Pro porovnání se uvádí skutečnost, že kapacita největšího překladiště v České republice v Praze Uhřetěvsi je zhruba 15 000 TEU a maximální kapacita kontejnerových vlaků, které se pohybují na našich kolejích je 94 TEU.

Obrázek č. 1: První Super Panamax Emma Maersk Line



Pramen: *K-report* [online]. 3. 8. 2008 [cit. 2011]. Kontejnerový námořní trh v roce 2008. Dostupné z WWW: <<http://www.k-report.net/clanky/kontejnerovy-namorni-trh-v-roce-2008/>>.

Nové lodě jsou vyráběny vysokým tempem – každých 9 měsíců se celkový světový lodní prostor zvětší o 1 mil. TEU a to především zásluhou rostoucího exportu z Číny společně s rostoucí kontejnerizací zboží. Mezi tři nejvýznamnější kontejnerové rejdaře na mezinárodním trhu patřili pro rok 2006 společnosti Maersk Line, M.S.C. a CMA CGM. Kapacita lodí těchto tří rejdařů tvořila celou třetinu světové kapacity kontejnerové flotily (Maersk Line 16%, M.S.C. 10,4% a CMA CGM 7,6%). [23] [25] [27]

Flotila kontejnerových lodí čítá celosvětově 4 856 lodí s celkovou kapacitou 14 402 624 TEU (k 1.3. 2011). Celkem je objednáno 598 nových kontejnerových lodí s kapacitou 4 026 123 TEU.

Podíl jednotlivých rejdařů:

Maersk Line:	lodě 584	celkem 2 172 429 TEU
M.S.C.:	lodě: 462	celkem 1 926 842 TEU
CMA CGM Group:	lodě 396	celkem 1 224 621
Evergreen Line:	lodě 162	celkem 607 935 TEU
Hapag-Lloyd:	lodě: 134	celkem 603 942 TEU

CSAV Group:	lodě 157	celkem 583678 TEU
APL:	lodě 145	celkem 580 700 TEU
COSCO Container Lines:	lodě 138	celkem 544 804 TEU
Hanjin Shipping:	lodě 106	celkem 483 073 TEU
CSCL: [5] [23] [25]	lodě 137	celkem 455 769 TEU

4.1.1.1 Podíl největších rejdářství a přístavů v globálním světě

Mnohaletou jedničkou na trhu námořní kontejnerové přepravy je společnost Maersk Line. Ačkoliv v letech 2000 – 2006 nedosáhla společnost Maersk Line největšího ročního růstu (17,9 %), její 18 % podíl na trhu byl bezkonkurenční, viz. příloha č. 5. Druhý největší hráč na trhu námořní kontejnerové přepravy M.S.C. měl v roce 2006 podíl „jen“ necelých 9%, ale patřil mezi šestici rejdářů s největším ročním růstem (23,2 %). Společnost CMA CGM zaujímala v roce 2006 třetí největší podíl na trhu námořní kontejnerové přepravy – celkem 5,6 %. Ještě v roce 2000 zaujímala společnost CMA CGM 12. příčku ze 30 největších rejdářů světa. Mezi lety 2000 – 2006 dosáhla druhého největšího ročního růstu, který činil 26,7 %. Bezkonkurenčně nejvýraznější posun na příčkách seznamu největších rejdářů od roku 2000 se podařil společnosti SYMS. Společnost SYMS dosáhla v roce 2006 největšího ročního růstu mezi rejdáři (49%) a podařilo se jí tak dostat ze 128. příčky v roce 2000 na 30. příčku v roce 2006.

I v roce 2010 se společnost Maersk Line umístila na prvním místě světového žebříčku největších kontejnerových rejdářů s celkovou kapacitou 2,15 mil. TEU. Došlo tedy ke zvýšení o cca 4 % oproti roku 2009. Nejbližší konkurenti společnosti Maersk Line posilovali ještě rychleji. Rejdářství Mediterranean Shipping Company (M.S.C.) rozšířilo svou kapacitu o 25 % na 1,86 milionu TEU. Jeho podíl se tím zvýšil z 11 % na 12,6 %. Třetí největší rejdářství CMA CGM z Marseille zvýšilo kapacitu o 19 % a tím zvýšilo svůj podíl na celkové nabídce na trhu ze 7,5 % na 8,2 %. Tato trojice největších rejdářů měla ke konci roku 2010 na trhu podíl 35,3 %, což je o 2 % více než tomu bylo v roce 2009.

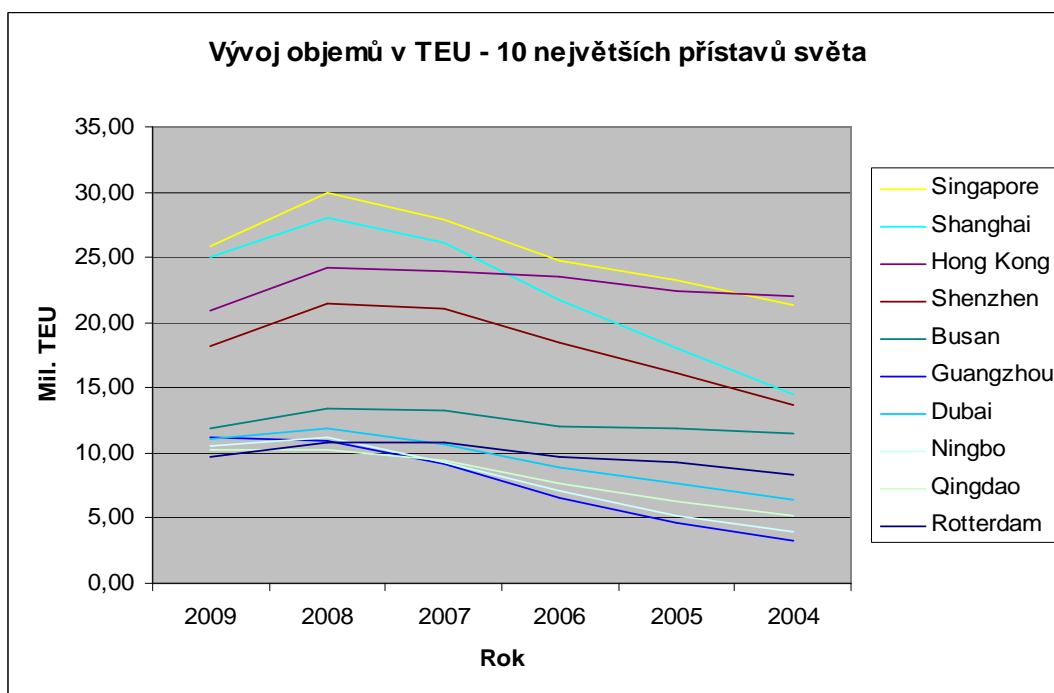
V souvislosti s objednávkami nových plavidel se bude pořadí největších rejdářů měnit. Společnost M.S.C. plánuje flotilu rozšířit celkem o 40 lodí s kapacitou 0,46 mil. TEU, Maersk Line má objednáno 54 lodí s kapacitou 0,34 mil. TEU a čínský rejdář Cosco (aktuálně osmý v pořadí) oznámil objednávku 38 lodí s kapacitou 0,31 mil. TEU. [16]

Zisk rejdářství za rok 2010

Dle odhadů analytiků portálu pro světovou námořní dopravu AXS-Alphaliner vytvořila kontejnerová rejdářství z celého světa v roce 2010 zisk kolem 13 miliard USD. Výhled byl založen na dobrých výsledcích rejdářů ve třetím čtvrtletí a dal by se považovat za optimistický vzhledem k roku 2009, kdy došlo k rekordní ztrátě 15 miliard USD. Statistiky, které má AXS-Alphaliner k dispozici, ukazují, že rejdáři vytvořili v období od července do září roku 2010 zisk kolem šesti miliard USD. V tom samém období v roce 2009 se potýkala rejdářství se ztrátou cca 4 miliardy USD. Analytici portálu AXS-Alphaliner odhadovali pokles v posledním čtvrtletí roku 2010, který měl být způsoben poklesem přepravních tarifů. I tak u všech větších rejdářských koncernů předpokládali kladný hospodářský výsledek.

[17]

Graf č. 1: Vývoj objemů v TEU – 10 největších přístavů světa

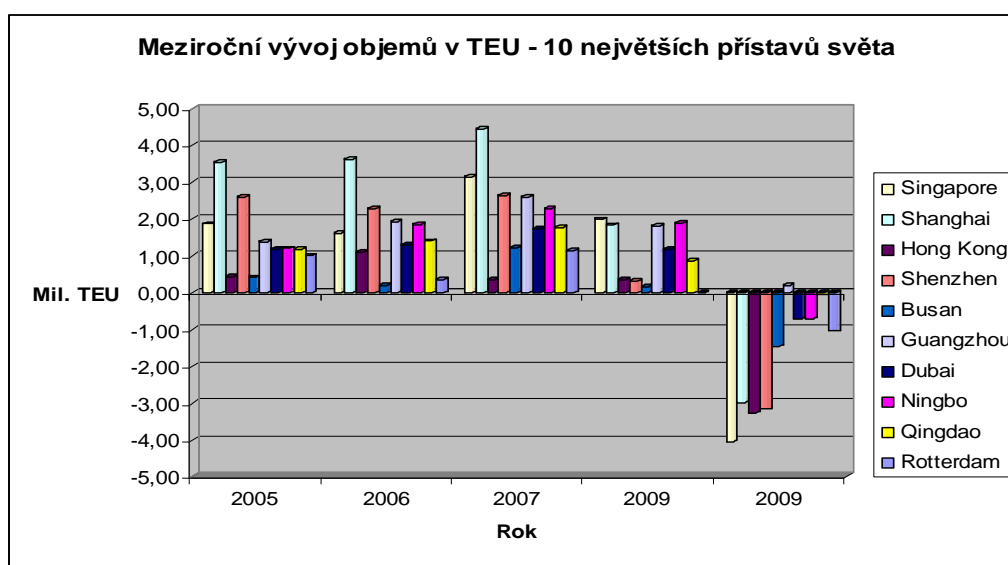


Pramen: Zpracováno autorem dle: *Wikipedia* [online]. 2011 [cit. 2011]. List of world's busiest container ports. Dostupné z WWW: <http://en.wikipedia.org/wiki/List_of_world's_busiest_container_ports>.

Na grafu č. 1 můžeme sledovat vývoj objemů v TEU v 10 největších přístavech světa, mezi které patří např. Singapore, Shanghai, Hong Kong atd.. Vývoj objemů měl od roku 2004 stoupající tendenci téměř vždy u všech deseti přístavů, viz. tabulka č. 1. Tato

stoupající tendence byla ukončena v roce 2009, kdy došlo v souvislosti s celosvětovou finanční krizí k meziročnímu poklesu, viz. graf č. 2 a tabulka č. 2. Ačkoliv bylo období let 2005 – 2008 pro přístavy příznivé, meziroční nárůst nebyl pravidlem. V roce 2005 se týkal mírný pokles objemů oproti roku 2004 Taiwanského přístavu Kaohsiung. Tato situace nastala u tohoto přístavu i v roce 2008, kdy na rozdíl od dalších 15 největších přístavů světa také nedosáhl nárůstu. Přístav Kaohsiung však nebyl jediný, kterého se snížení objemu v roce 2008 oproti roku 2007 týkalo. V roce 2008 se již začala projevovat postupující finanční krize, která se odrazila na přepravovaných objemech celkem pěti přístavů z TOP 20 (Rotterdam, Kaohsiung, Hamburg, Los Angeles a Long Beach). Postupující krize se projevila v roce 2009 meziročním snížením objemu i u zbylých přístavů vyjma přístavů Guangzhou a Tianjin v Číně a přístavu Tanjung Pelepas v Malajsii, které dosáhly nepatrného zvýšení objemu překladu v TEU oproti roku 2008.

Graf č. 2: Meziroční vývoj objemů v TEU – 10 největších přístavů světa



Pramen: Zpracováno autorem dle: *Wikipedia* [online]. 2011 [cit. 2011]. List of world's busiest container ports. Dostupné z WWW: <http://en.wikipedia.org/wiki/List_of_world's_busiest_container_ports>.

Tabulka č. 1: Objemy překlady v mil. TEU ve 20 největších přístavech světa

Pořadí	Přístav	Země	2009	2008	2007	2006	2005	2004
1	Singapore	Singapore	25,87	29,92	27,93	24,79	23,19	21,33
2	Shanghai	Čína	25,00	27,98	26,15	21,71	18,08	14,56
3	Hong Kong	Čína	20,98	24,25	23,88	23,54	22,43	21,98
4	Shenzhen	Čína	18,25	21,41	21,10	18,47	16,20	13,62
5	Busan	Jižní Korea	11,95	13,43	13,27	12,04	11,84	11,43
6	Guangzhou	Čína	11,19	11,00	9,20	6,60	4,69	3,31
7	Dubai	SAE	11,12	11,83	10,65	8,92	7,62	6,43
8	Ningbo	Čína	10,50	11,23	9,35	7,07	5,21	4,01
9	Qingdao	Čína	10,26	10,32	9,46	7,70	6,31	5,14
10	Rotterdam	Nizozemí	9,74	10,78	10,79	9,66	9,29	8,28
11	Tianjin	Čína	8,70	8,50	7,10	5,95	4,80	3,81
12	Kaohsiung	Taiwan	8,58	9,68	10,26	9,78	9,47	9,71
13	Port Klang	Malajsie	7,31	7,97	7,12	6,33	5,54	5,24
14	Antwerp	Belgie	7,31	8,66	8,18	7,02	6,48	6,06
15	Hamburg	Německo	7,01	9,74	9,89	8,86	8,09	7,00
16	Los Angeles	USA	6,75	7,85	8,36	8,47	7,49	7,32
17	Tanjung Pelepas	Malajsie	6,00	5,60	5,50	4,77	4,18	4,02
18	Long Beach	USA	5,07	6,35	7,32	7,29	6,71	5,78
19	Xiamen	Čína	4,68	5,04	4,63	4,02	3,34	2,87
20	Laem Chabang	Thajsko	4,62	5,13	4,64	4,12	3,83	3,53

Pramen: *Wikipedia* [online]. 2011 [cit. 2011]. List of world's busiest container ports. Dostupné z WWW: <http://en.wikipedia.org/wiki/List_of_world's_busiest_container_ports>.

Největší procentní nárůst objemů se týká čínských přístavů, především jde o přístavy Guangzhou a Ningbo, viz. příloha č. 6. Sílicí postavení čínských přístavů je dáno především sílicím ekonomickým postavením země v globálním měřítku. Naopak největší propad v roce 2009 se týkal německého přístavu Hamburg a amerického přístavu Long Beach, u kterého došlo k poklesu celkových objemů překlady již v roce 2008.

Tabulka č. 2:

Meziroční přírůst objemů překladů v mil. TEU ve 20 největších přístavech světa

Pořadí	Přístav	Země	2005	2006	2007	2008	2009
1	Singapore	Singapore	1,86	1,60	3,14	1,99	-4,05
2	Shanghai	Čína	3,53	3,63	4,44	1,83	-2,98
3	Hong Kong	Čína	0,44	1,11	0,34	0,37	-3,27
4	Shenzhen	Čína	2,58	2,27	2,63	0,32	-3,16
5	Busan	Jižní Korea	0,41	0,20	1,23	0,16	-1,47
6	Guangzhou	Čína	1,38	1,92	2,60	1,80	0,19
7	Dubai	SAE	1,19	1,30	1,73	1,17	-0,70
8	Ningbo	Čína	1,20	1,86	2,28	1,88	-0,72
9	Qingdao	Čína	1,17	1,40	1,76	0,86	-0,06
10	Rotterdam	Nizozemí	1,01	0,37	1,14	-0,01	-1,04
11	Tianjin	Čína	0,99	1,15	1,15	1,40	0,20
12	Kaohsiung	Taiwan	-0,24	0,30	0,48	-0,58	-1,10
13	Port Klang	Malajsie	0,30	0,78	0,79	0,85	-0,66
14	Antwerp	Belgie	0,42	0,54	1,16	0,49	-1,35
15	Hamburg	Německo	1,09	0,77	1,03	-0,15	-2,73
16	Los Angeles	USA	0,16	0,99	-0,12	-0,51	-1,10
17	Tanjung Pelepas	Malajsie	0,16	0,59	0,73	0,10	0,40
18	Long Beach	USA	0,93	0,58	0,03	-0,97	-1,28
19	Xiamen	Čína	0,47	0,68	0,61	0,41	-0,36
20	Laem Chabang	Thajsko	0,31	0,29	0,52	0,49	-0,51

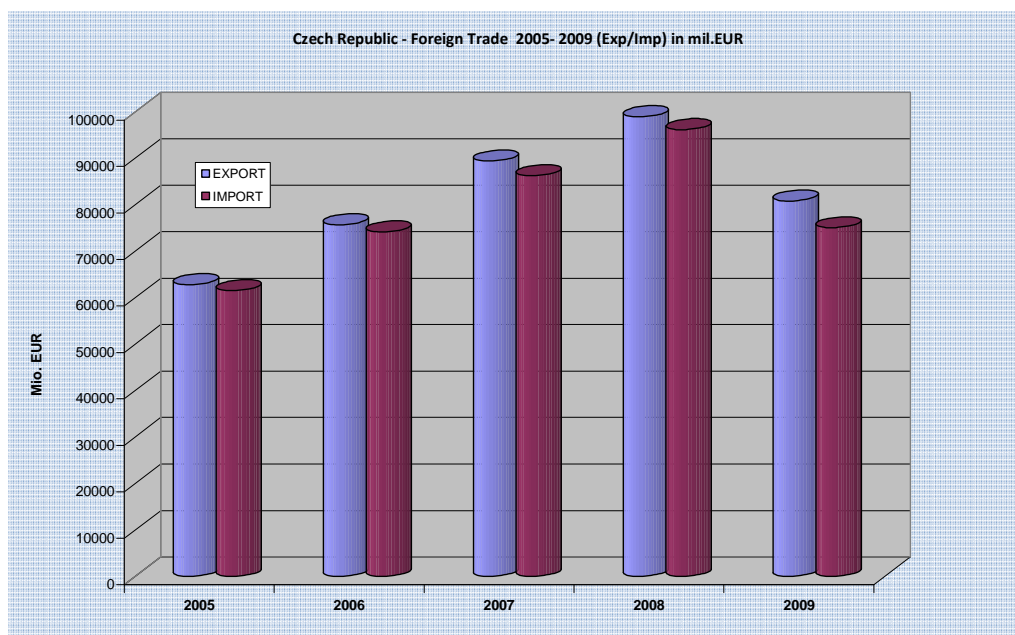
Pramen: Zpracováno autorem dle: Wikipedia [online]. 2011 [cit. 2011]. List of world's busiest container ports. Dostupné z WWW: <http://en.wikipedia.org/wiki/List_of_world's_busiest_container_ports>.

4.1.2 Vývoj v oblasti kontejnerové námořní přepravy v ČR

4.1.2.1 Vývoj exportu a importu v ČR

V České republice nejsou sledovány finanční ani objemové toky týkající se exportu a importu dle použitého způsobu přepravy. Z této situace plyne nemožnost určit, jaký podíl na exportu a importu má námořní kontejnerová přeprava. V této kapitole budou tedy popsány obecně objemy exportu a importu týkající se České republiky bez ohledu na použitý způsob přepravy. Dále v této kapitole budou uvedeny objemy realizované prostřednictvím rejdářství, které působí na trhu námořní přepravy v ČR a SR, protože nejsou k dispozici ani neoficiální data tohoto typu pouze za Českou republiku.

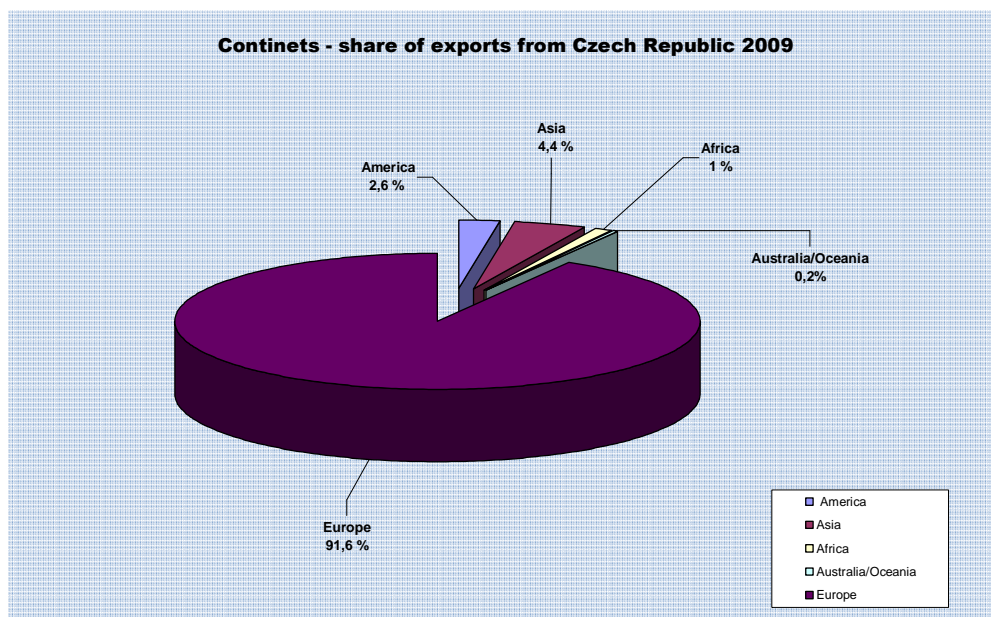
Graf č. 3: Vývoj exportu a importu v ČR (2005 – 2009) v mil. EUR



Pramen: Hafen Hamburg Marketing e.V.

Největší objemy v exportu z České republiky byly realizovány v roce 2008. K tomuto vrcholu docházelo postupným růstem od roku 1989. V roce 2005 hodnota exportu dosahovala 62 784 mil. EUR a do roku 2008 se tato hodnota zvýšila o celých 36 131 mil. EUR na celkový objem 98 915 mil. EUR. Stejnou vzestupnou tendenci vykazoval i import do České republiky, který byl ve všech uvedených letech nižší než export. V roce 2005 činila hodnota importu 61 499 mil. EUR, což bylo o 1 285 mil. EUR méně než tomu bylo u exportu. Zvýšením hodnoty o 34 637 mil. EUR od roku 2005 dosáhl import do ČR svého maxima v roce 2008 (96 136 mil. EUR), stejně tomu bylo také u exportu. Export převyšoval import i z pohledu růstu objemu mezi rokem 2005 a rokem 2008. V roce 2009 vlivem finanční krize došlo ke snížení objemů v exportu i importu. V meziročním vývoji se projevilo snížení o 18 127 mil. EUR u exportu a o 21 099 mil. EUR u importu.

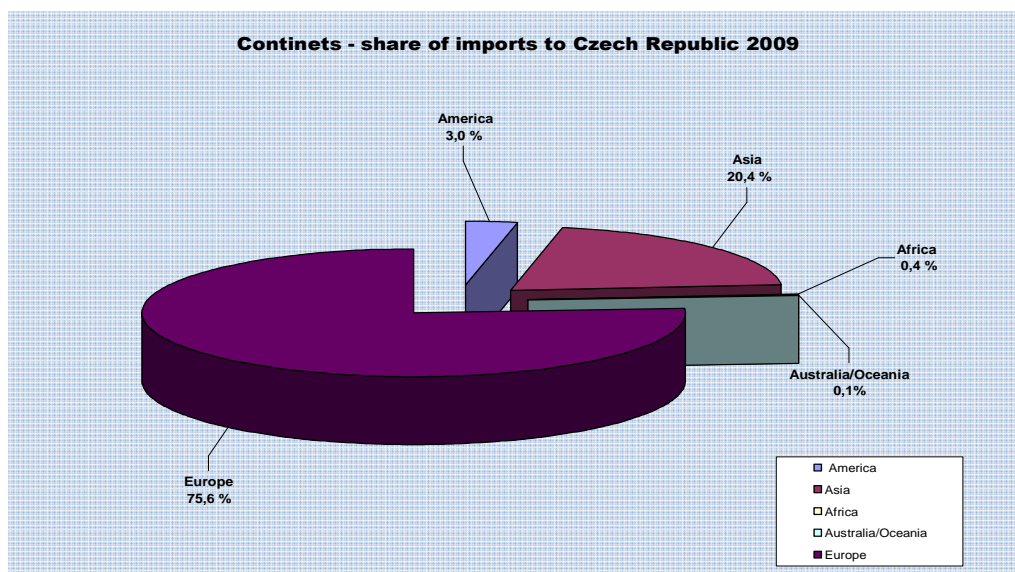
Graf č. 4: Podíl exportu do České republiky (dle kontinentů)



Pramen: Hafen Hamburg Marketing e.V.

Česká republika exportuje nejvíce do evropských zemích (91,6 % z celkového objemu). 2,6 % exportu je vyváženo do Ameriky a nejméně z celkového exportu jen 0,2 % je vyváženo do Austrálie a Oceánie. Z těchto ukazatelů je možné odvodit, že největší podíl zaujímá pozemní přeprava.

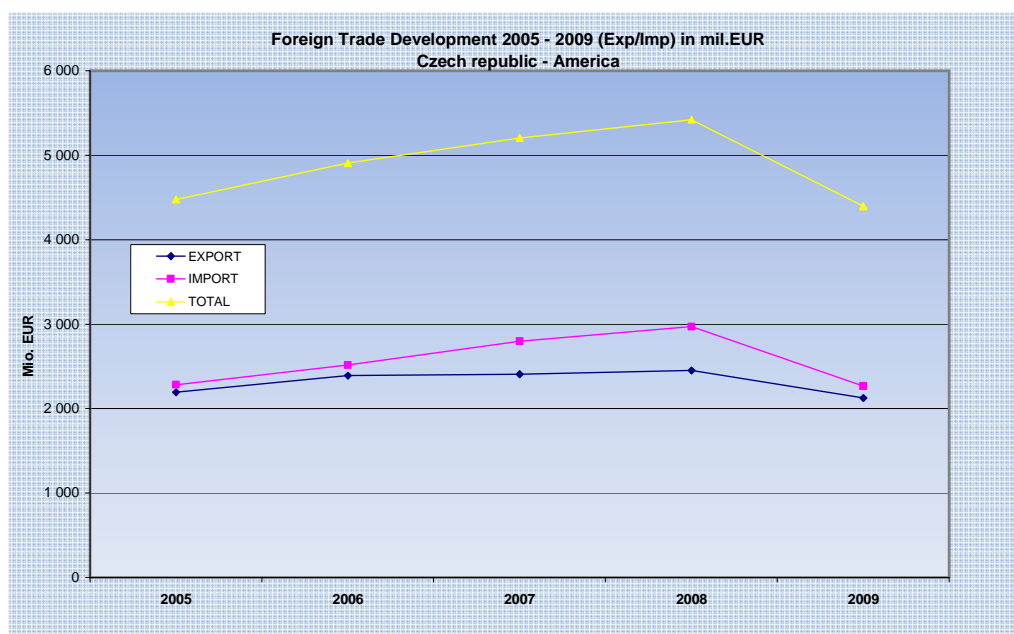
Graf č. 5: Podíl importu do České republiky (dle kontinentů)



Pramen: Hafen Hamburg Marketing e.V.

Stejně jako je tomu u exportu, i co se týče importu zaujímají největší podíl z celkového objemu evropské země (75,6%). Poměrově jde však o menší objem než je tomu u vývozu z České republiky. Odlišná situace oproti exportu nastává u druhého největšího objemu dovozu, který se k nám přepravuje z Asie (20,4%). Tato situace je dána silným ekonomickým vlivem Číny, která rok od roku zvyšuje svůj podíl na exportu v celosvětovém měřítku. Stejná situace jako u exportu nastává v případě nejmenšího podílu importu (0,1 % - Austrálie a Oceánie). Opět můžeme vyhodnotit jako nejpoužívanější druh přepravy pozemní přepravu.

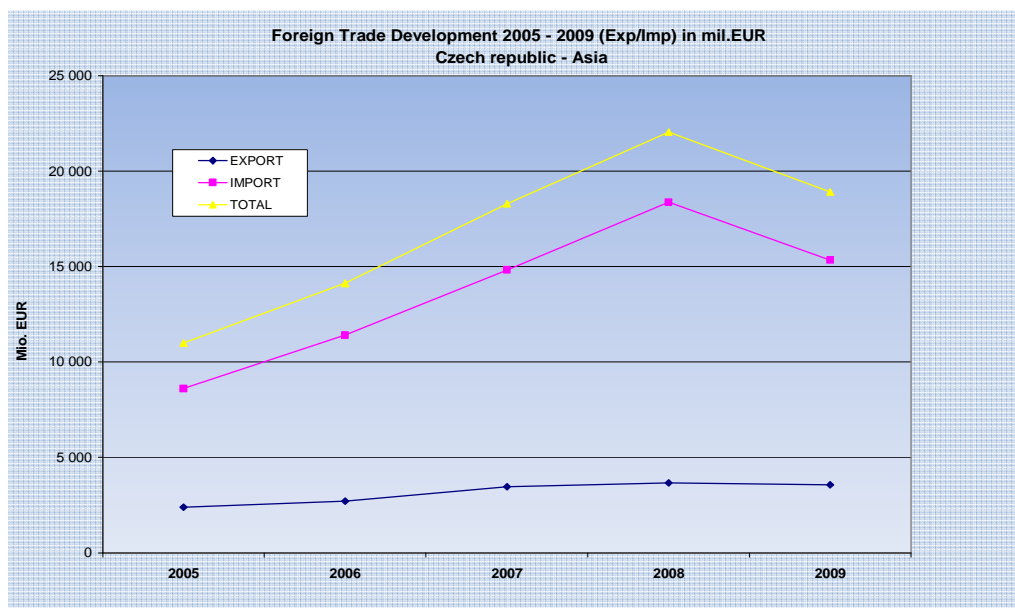
Graf č. 6: Export – Import mezi Českou republikou a Amerikou



Pramen: Hafen Hamburg Marketing e.V.

Vývoj exportu a importu mezi Českou republikou a Amerikou kopíroval vývoj celkového exportu a importu ČR v letech 2005. Od roku 2005 do roku 2008 docházelo ke zvyšování objemů a v roce 2009 se u obchodování mezi ČR a Amerikou projevila finanční krize, která vyústila v pokles importu a exportu. Opačný vývoj oproti celkovému objemu exportu a importu můžeme sledovat při porovnání hodnot exportu a importu mezi ČR a Amerikou. Zatímco celkový export ČR převyšuje celkový import ČR, objemy mezi ČR a Amerikou jsou opačné – import převyšuje export.

Graf č. 7: Export – Import mezi Českou republikou a Asií



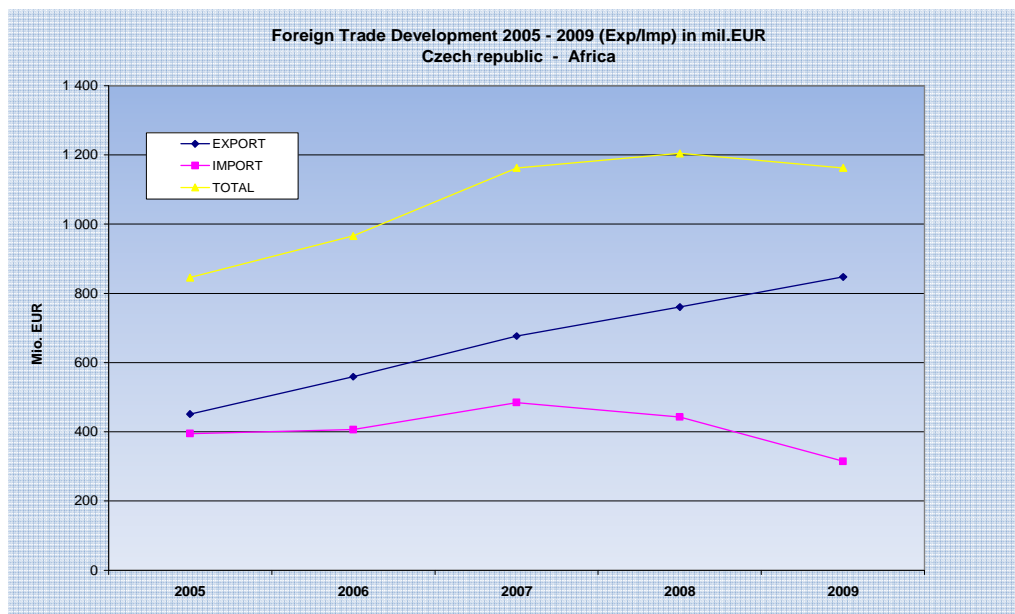
Pramen: Hafen Hamburg Marketing e.V.

U vývoje objemů v exportu a importu mezi Českou republikou a Asií můžeme sledovat stejný vývoj jako u celkového exportu a importu. Rozdíl mezi vývojem ČR – Amerika a ČR – Asie existuje v míře zvyšujících se objemů. U objemů týkajících se importu mezi ČR a Asií vidíme větší meziroční růst než tomu bylo u importu mezi ČR a Amerikou. Meziroční pokles mezi ČR a Asií v roce 2009 dosáhl větších hodnot než tomu bylo u meziročního poklesu mezi ČR a Amerikou. Vývoj exportu mezi ČR a Asií je porovnatelný v letech 2005 – 2008 s vývojem exportu mezi ČR a Amerikou. Z grafu lze vyčíst, že pokles exportu v roce 2009 byl meziročně nižší než tomu bylo u poklesu exportu mezi ČR a Amerikou.

Vývoj exportu do afrických zemí je oproti vývoji vyvážených objemů z České republiky do Ameriky a Asie rozdílný. Export do Afriky se zvyšoval od roku 2005 a na rozdíl od dvou předchozích vývojů objemů, meziroční růst exportu pokračoval i v roce 2009. Také meziroční růst exportu mezi jednotlivými léty je vyšší než tomu bylo u meziročního růstu exportu do Ameriky nebo Asie. Vývoj importu z Afriky má již podobný průběh jako u vývoje importu z Ameriky nebo z Asie. Od roku 2005 dochází ke zvyšování importovaných objemů, ale tento jev nekončí až v roce 2009 jak je tomu u předchozích dvou kontinentů, ale je pozorovatelný již v roce 2008. Export a import mezi Českou

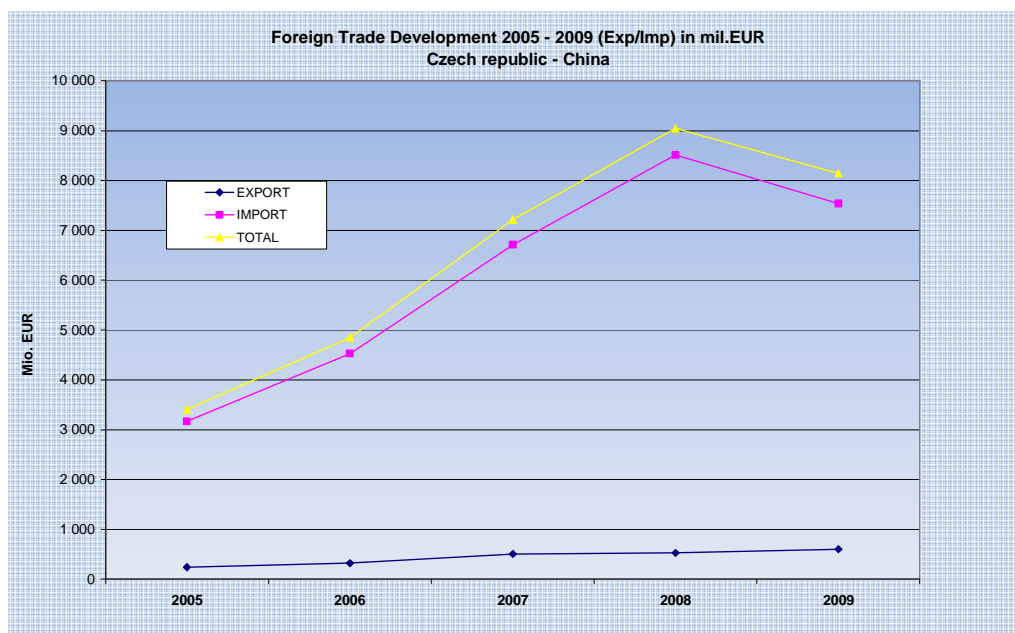
republikou a Afrikou je shodný s celkovým exportem a importem ve smyslu, že v obou případech jsou exportované objemy větší než objemy importované.

Graf č. 8: Export – Import mezi Českou republikou a Afrikou



Pramen: Hafen Hamburg Marketing e.V.

Graf č. 9: Export – Import mezi Českou republikou a Čínou



Pramen: Hafen Hamburg Marketing e.V.

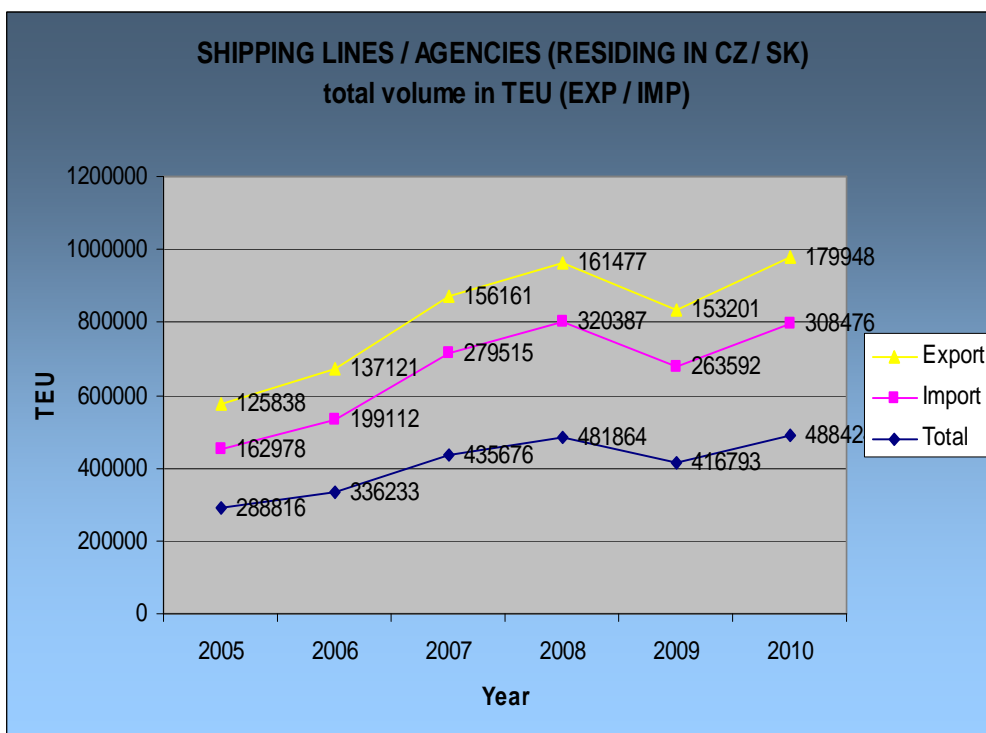
Vývoj objemů importu je od roku 2005 do roku 2008 strmě se zvyšující. V roce 2009 však dochází k poklesu importu stejně jako u dovozu z Asie a z Ameriky. I vývoj exportu má v letech 2005 - 2008 stejnou tendenci jako vývoz do Ameriky či Asie. Rozdílná situace nastává v roce 2009, kdy narozdíl od vývozu do Ameriky nebo Asie export do Číny neklesá, ale naopak můžeme sledovat meziroční nárůst, stejně tak jako tomu bylo u vývozu do afrických zemí.

4.1.2.2 Podíl největších rejdářů v ČR a SR

Jediné dostupné informace týkající se přepravovaných objemů rejdářů působících na našem trhu, jsou bohužel pouze údaje o objemech přepravovaných v rámci České i Slovenské republiky. Můžeme předpokládat, že vzhledem k celkové podobnosti těchto dvou zemí, bude podíl na trzích přibližně stejný.

Graf č.10 :

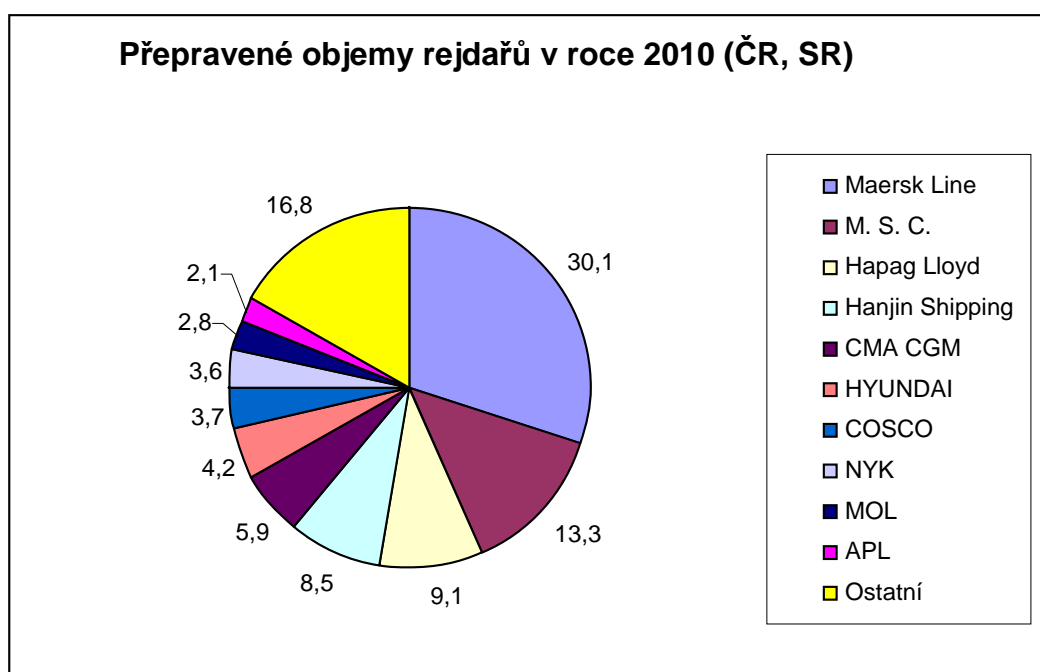
Vývoj exportovaných / importovaných objemů – rejdářství v ČR / SR (2005 – 2010)



Pramen: Hafen Hamburg Marketing e.V.

Z grafu č. 10 je patrný nelineární vývoj exportovaných / importovaných objemů. V letech 2005 – 2008 dochází k meziročnímu nárůstu exportovaných i importovaných objemů, který končí v roce 2009 náhlým poklesem. Meziroční pokles v roce 2009 kopíruje meziroční pokles v celkovém exportu i importu České republiky, což bylo způsobeno celosvětovou finanční krizí. Z grafu je patrné, že již v roce 2010 došlo k oživení jak v exportu tak v importu. Ačkoliv docházelo v předešlých letech k většímu meziročnímu růstu u importovaných objemů, v roce 2010 překonal růst exportu o 0,5% meziroční růst importu a to i přesto, že v exportu mezi lety 2008 – 2009 nedošlo k tak výraznému meziročnímu snížení jako tomu bylo u importu.

Graf č.11: Přepravené objemy rejdářů v % - rok 2010 (ČR, SR)



Pramen: Zpracováno autorem dle Hafen Hamburg Marketing e.V.

Největší podíl na českém a slovenském trhu námořní kontejnerové přepravy zaujímá společnost Maersk Line (viz. graf č. 11), stejně jako je tomu v globálním měřítku. Na „česko-slovenském“ trhu přepravuje Maersk Line celkem 30 % ze všech přepravovaných objemů. Druhým největším rejdářstvím, stejně jako na celosvětovém trhu, je i na „česko-slovenském“ trhu s 16,8 % z celkových objemů společnost M.S.C. Třetím největším rejdářem působícím na trhu námořní kontejnerové přepravy v ČR a SR je společnost Hapag Lloyd, která přepravuje 13,3 % z celkových objemů exportu a importu.

Zde podobnost v umístění největších rejdářů v globálním hledisku končí. Třetím největším rejdářem ve světě je společnost CMA-CGM, která na trhu ČR a SR zaujímá až páté místo.

4.1.2.3 Použití kontejnerů v České republice

První kontejnery se v České republice objevily v polovině 60. let a byly k vidění pouze na tranzitních vlacích, které projížděly Československem po hlavní trati přes Děčín a Břeclav. Kontejnery se začaly vyrábět v zemích RVHP (konkrétně v NDR a Maďarsku) na přelomu 60. a 70. let a používaly se i pro československý import a export. Prvních 33 univerzálních skříňových kontejnerů bylo zakoupeno v roce 1970 a ve vnitrostátním provozu se začaly používat od roku 1972. Kontejnery byly přepravovány především pomocí železnice a později navazoval i silniční rozvoz. Lodní doprava se dodnes významněji nezapojila do přepravování kontejnerů. ČSD založil pro účel přepravy kontejnerů podnik ČSD Intrans a dlouhá léta používal pouze krátké kontejnery typu 1C, viz. obrázek č. 2, mezi které patřily vzhledově výrazné kontejnery s bočními dveřmi. V této době i československé podniky (Vagónka Poprad, Vagónka Česká Lípa, podnik Orličan) vyrobily několik prototypů kontejnerů, avšak ve větších sériích se nevyráběly. Až do 80. let byla vnitrostátní doprava dominantní oproti exportu a importu (většina mezinárodní dopravy mířila do a ze zemí RVHP).

V roce 1975 došlo k oddělení podniku Intrans od ČSD, čímž došlo ke změně názvu na ČSKD Intrans, který se používá (s mírně pozměněným výkladem zkratky) dodnes. V 80. letech došlo ke značnému rozvoji kontejnerové dopravy, která byla podporována tehdejší vládou. V té době byl vypracován plán na výstavbu sítě kontejnerových překladišť, jen v Československu jich mělo být postaveno přes 60. Tento plán se podařilo uskutečnit jen z části, ale vznikla i celá řada neveřejných kontejnerových překladišť přepravců. Na konci 80. let jich existovalo více než 80 a dalším 23 byla povolena manipulace s kontejnery. Park kontejnerů typu 1C přesáhl v té době počet 20 000 kusů.

Po roce 1990 došlo k poklesu podílu kontejnerové přepravy na vnitrostátní dopravě, což zapříčinil i pokles výroby a exportu v letech 1992 – 1996. Přesto od roku 1994 počet přepravených kontejnerů soustavně vzrůstá a to především díky sílící mezinárodní přepravě. Společnost ČSKD Intrans zůstala i přes ztrátu monopolu významným dopravcem kontejnerů u nás a jejím nejvýznamnějším konkurentem se stala nově příchozí společnost

Metrans. Protože nové podmínky výrazně zvětšily atrakční obvod kontejnerových překladišť, mnohá z nich se stala nadbytečnými. Z této situace vyplynulo nedokončení některých rozestavěných překladišť a zrušení řady již provozovaných (v roce 1998 jich bylo v ČR v provozu 16). Mezi tři největší kontejnerová překladiště v České republice patří: kontejnerový terminál Praha Uhřetěves, Brno – Horní Heršpice a Praha – Žižkov.

[12] [24] [28]

Obrázek č. 2: Krátký kontejner typu 1C



Pramen: Lytomyský [online]. 2010 [cit. 2011]. Kontejnery u nás. Dostupné z WWW: <http://www.litomysky.cz>

4.1.2.4 Přístavy využívané v kontejnerové přepravě v souvislosti s ČR

Mezi nejvýznamnější přístavy z pohledu objemů překládky kontejnerů patří např. přístav Shanghai, Hong Kong a Shenzhen v Číně, dále Busan v Jižní Koreji a Singapore, viz. tabulka. Z tabulky vyplývá ukončení období hospodářské recese v odvětví kontejnerové námořní přepravy, které je podloženo v průměru 15 % nárůstem zpracovaných objemů kontejnerů. Mezi TOP 20 přístavů světa figuruje celkem 9 čínských přístavů a největší meziroční nárůsty jsou patrné u přístavů Ningbo, Xiamen a Shenzhen. Shanghai, který je momentálně v čele uvedeného žebříčku, poprvé překonal přístav Singapore, který stál v čele světových přístavů dlouhou dobu. Největšího meziročního nárůstu dosáhl přístav Ningbo v Číně (25 %) společně s přístavem Xiamen, jehož nárůst byl jen o jedno procento menší (24%). Naopak mezi přístavy s nejmenším meziročním nárůstem patří přístavy Dubai (4%), Kaohsiung (7%) a Tanjung Pelepas (8%). Zvyšující se

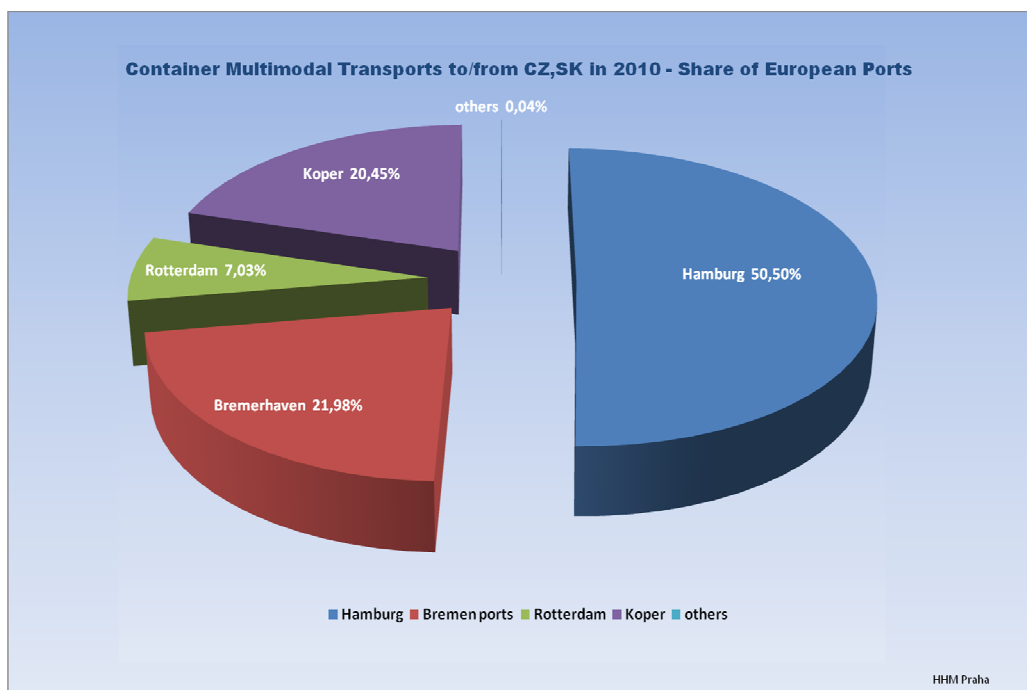
výkon přístavů jihovýchodní Asie je spjat s růstem ekonomické významnosti této oblasti. Přístav Rotterdam si vedl nejlépe ze všech evropských přístavů a druhým nejvýznamnějším evropským přístavem je Hamburg s 13% nárůstem.

Tabulka č. 3: Dvacet největších přístavů světa

Pořadí 2010	Pořadí 2009	Přístav	Země	mil. TEU	Nárůst
1	2	Shanghai	Čína	29,07	16%
2	1	Singapore	Singapore	28,43	10%
3	3	Hong Kong	Čína	23,53	12%
4	4	Shenzhen	Čína	22,51	23%
5	5	Busan	J. Korea	14,21	19%
6	6	L. Angeles / L. Beach	USA	14,10	19%
7	9	Ningbo	Čína	13,14	25%
8	7	Guangzhou	Čína	12,55	12%
9	10	Qingdao	Čína	12,01	17%
10	8	Dubai	SAE	11,60	4%
11	11	Rotterdam	Holandsko	11,14	14%
12	12	Tianjin	Čína	10,08	16%
13	13	Kaohsiung	Taiwan	9,18	7%
14	14	Port Klang	Malajsie	8,87	21%
15	15	Antwerp	Belgie	8,47	16%
16	16	Hamburg	Německo	7,94	13%
17	17	Tanjung Pelepas	Malajsie	6,53	8%
18	18	Xiamen	Čína	5,82	24%
19	20	Dalian	Čína	5,24	15%
20	19	Laem Chabang	Thajsko	5,19	12%

Pramen: Schenker [online]. 2010 [cit. 2011]. DB Schenker. Dostupné z WWW: <<http://www.schenker.cz>>.

Graf č. 12 : Podíly evropských přístavů využívaných k přepravě z / do ČR a SR (2010)

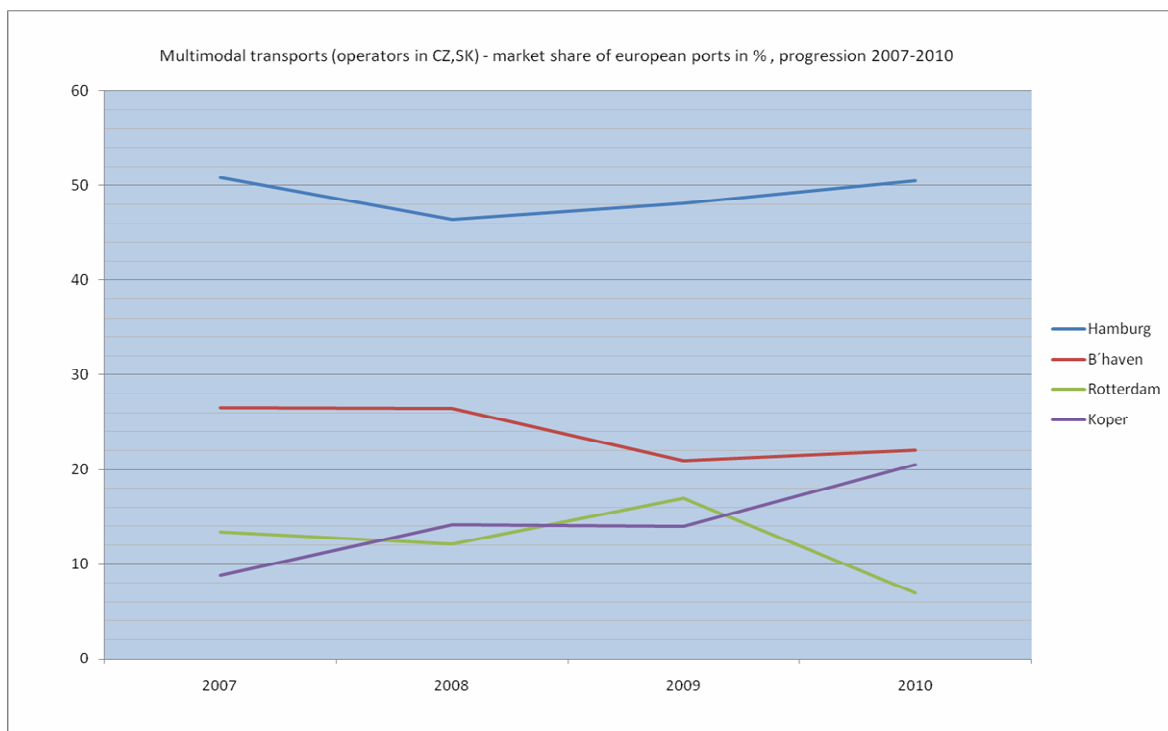


Pramen: Hafen Hamburg Marketing e.V.

Klíčovým přístavem pro přepravu do / z České republiky je německý přístav Hamburg. Dalšími vstupními branami pro zboží, které je určené nebo odesílané českými a slovenskými firmami jsou přístavy Rotterdam v Nizozemí, Bremerhaven v Německu a Koper ve Slovinsku. V roce 2010 bylo přepraveno přes přístav Hamburg 50,5 % z celkových přepravovaných objemů do / z ČR a SR pomocí multimodální kontejnerové přepravy, viz. graf č. 12. Druhým nejvyužívanějším přístavem v roce 2010 byl další německý přístav Bremerhaven, přes který bylo přepraveno téměř 22% z celkového přepravovaného objemu, což je pouze o 1,53% více než přepravený objem kontejnerových zásilek přes slovinský přístav Koper. Čtvrtým největším evropským přístavem je nizozemský přístav Rotterdam, přes který bylo v roce 2010 přepraveno 7,03 % z celkového exportovaného i importovaného objemu.

Graf č. 13 :

Vývoj podílů evropských přístavů využívaných k přerpavě z / do ČR a SR (2007 – 2010)



Pramen: Hafen Hamburg Marketing e.V.

Z grafu č. 13 je patrné, že podíl největších evropských přístavů se v průběhu let 2007 – 2010 měnil. K výměně pozic dochází mezi přístavy Rotterdam a Koper. Ačkoliv z grafu je sledovatelná spojitost mezi přístavem Hamburg a Bremerhafen, mezi těmito přístavy k výměně pozic nedochází – přístav Hamburg si drží i v ostatních letech prvenství mezi nejvyužívanějšími evropskými přístavy.

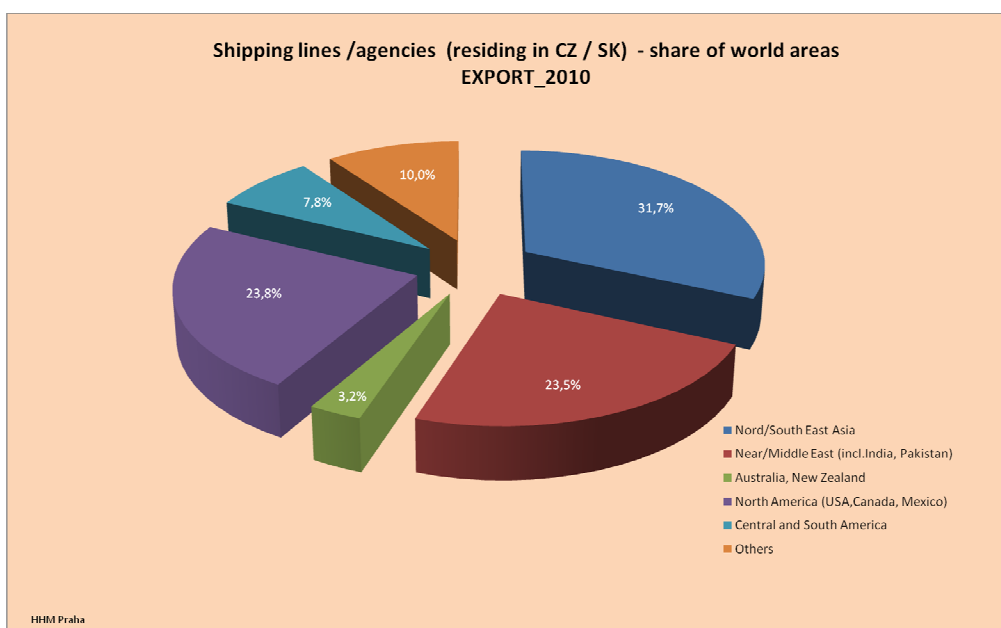
4.1.2.5 Nejčastější destinace týkající se námořní přepravy v ČR

Mezi největší obchodní partnery, kterých se týká i kontejnerová námořní přeprava, patří Čína. Z rozhovoru s panem Jakubem Křížem, odborníkem v oboru námořní přepravy vyplynulo, že neexistují oficiální data o destinacích, kterých se týká export a import České republiky pomocí námořní kontejnerové přepravy. Dle jeho názoru mezi nejvýznamnější destinace, do kterých Česká republika exportuje patří především Čína, USA, Brazílie,

Jihoafrická republika, Spojené Arabské Emiráty a Indie. Do těchto destinací se z ČR vyváží především technologické celky a dále plastový odpad (Čína), chemikálie (USA, Brazílie), sklo – korálky (Jihoafrická republika a Afrika obecně), výtahy, sklo, svítidla (Spojené Arabské Emiráty).

Mezi nejvýznamnější obchodní partnery co se týče importu do ČR patří obecně jihovýchodní Asie. Nejvýznamnější destinací je Čína, ze které se do České republiky dováží textil, obuv, elektronika, hračky apod..

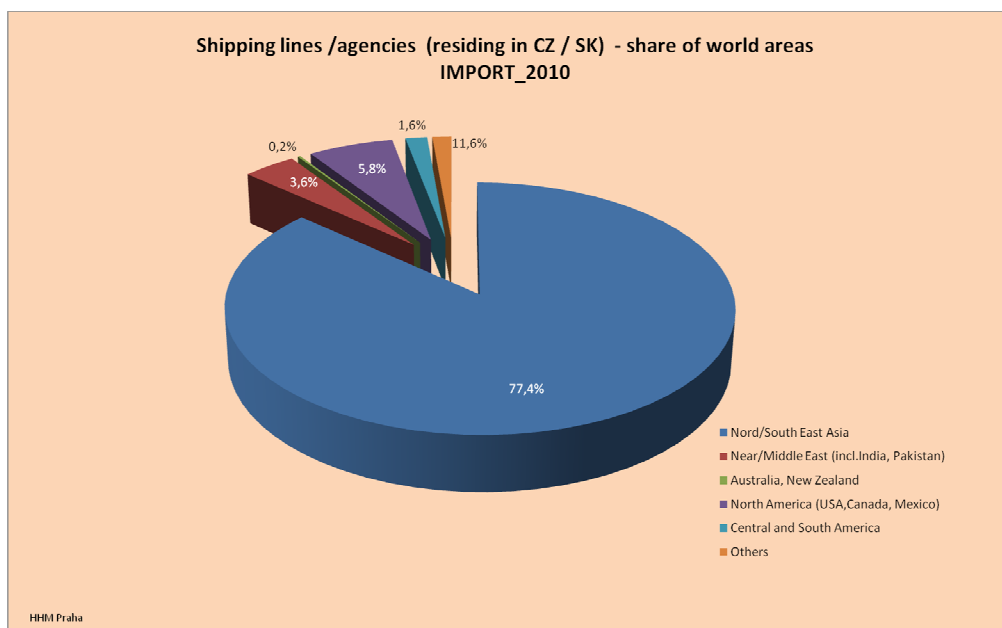
Graf č.14 : Podíl rejdařství na exportu z ČR / SR (dle oblastí)



Pramen: Hafen Hamburg Marketing e.V.

Z grafu č. 14 je patrné, že největší exportované objemy (37,7 %) z ČR / SR přepravují rejdařství (působící na trhu ČR / SR) do oblastí severní a jihovýchodní části Asie. Mezi další nejvýznamnější oblasti, do kterých ČR / SR exportuje, patří Severní Amerika (USA, Kanada a Mexiko) s 23,5% z celkových exportovaných objemů a oblast Středního východu (Indie, Pákistán) s 23,8 % z celkového exportu, který rejdařství realizují. Nejmenší část objemů (3,2 %) je exportována do Austrálie a Nového Zélandu, což shodné s celkovým exportem, viz. graf č. 4.

Graf č.15 : Podíl rejdařství na importu do ČR / SR (dle oblastí)



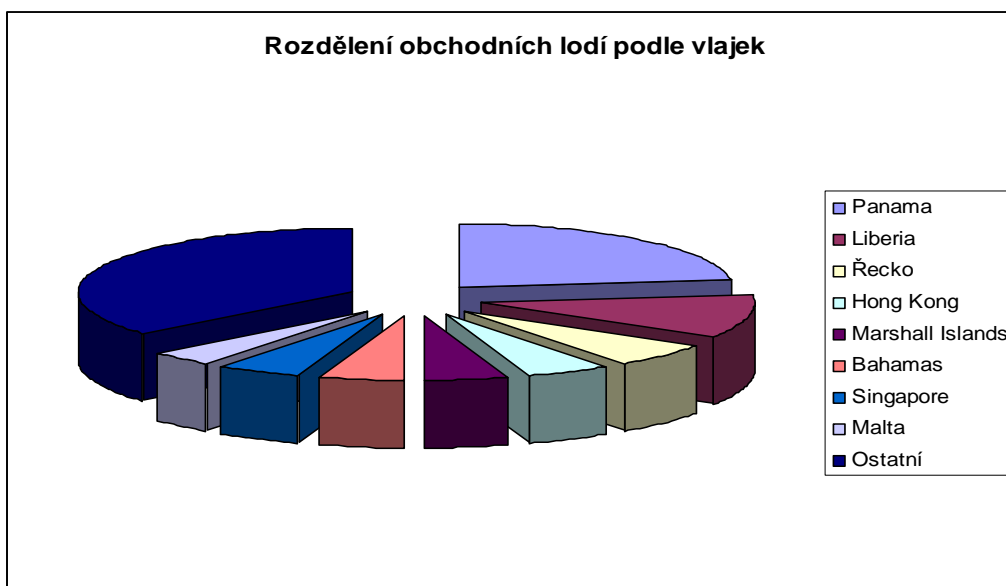
Pramen: Hafen Hamburg Marketing e.V.

Bezkonkurenčně největší objemy rejdařství dopravují do ČR a SR z oblastí severní a jihovýchodní Asie (77,4 %). Stejně jako u exportu i v importu patří mezi další dvě nejvýznamnější oblasti Severní Amerika (USA, Kanada a Mexiko) a oblast Středního východu (Indie, Pákistán). Znatelné rozdíly jsou však v poměrech exportovaných a importovaných objemů. Zatímco u exportovaných objemů je poměr tří nejvýznamnějších oblastí docela vyrovnaný, u importu jednoznačně převládá oblast severní a jihovýchodní Asie a z ostatních oblastí je přepravováno do ČR a SR “jen” 22,6 % z celkového importovaného objemu.

4.1.2.6 Nejpoužívanější vlajky rejdařství působících v ČR

Rejdaři pro své flotily používají ve velké míře pouze několik vlajek, převážně z důvodu daňových úlev, viz. literární rešerše (kapitola 3.6. Námořní přeprava ve vztahu k obchodu a ekonomii). Mezi země, pod jejichž vlajkami momentálně obchodní lodě nejčastěji plují, patří Panama, Liberie, Řecko atd., viz. graf č. 16.

Graf č.16: Rozdělení obchodních lodí podle vlajek



Pramen: Zpracováno autorem dle: *Department for transport* [online]. 2011 [cit. 2011]. Transport statistics. Dostupné z WWW: <<http://www.dft.gov.uk>>.

4.2. Vstup na trh námořní kontejnerové přepravy v ČR - Mejor Logistics, s. r. o.

4.2.1 Základní informace o společnosti

Spedice Mejor Logistics s. r. o. sídlící v Praze byla založena roku 1999. Předmětem podnikání této společnosti je:

- Koupě zboží za účelem jeho dalšího prodeje a prodej (vyjma zboží uvedeného v příloze 1, 2 a 3 cit. zákona)
- Mezinárodní a vnitrostátní zasilatelství
- Zastupování v celním řízení

Statutární orgán této společnosti tvoří dva jednatele, kteří jsou zároveň majiteli společnosti.

[21]

Společnost Mejor Logistics se po celou dobu své existence zabývala leteckou a pozemní přepravou. U letecké přepravy zajišťují export i import leteckých zásilek, přepravy Door to Door (společnost vyzvedne zásilku přímo u odesílatele, zajistí proclení a doručí ji přímo na adresu příjemce), konsolidaci a dekonsolidaci zásilek a pojištění zboží nad rámec běžné odpovědnosti dopravce. Mimo vyjmenované „klasické“ služby společnost

zajišťuje i speciální druhy letecké přepravy jako je např. přeprava živých zvířat, nebezpečného nákladu, cenných zásilek, uměleckých předmětů, zkazitelného a zamraženého zboží apod..

Pozemní přeprava pokrývá území Evropy a Blízkého východu. Tímto produktem je realizována komplexní přeprava včetně distribuce zásilek z přístavů nebo letišť. K pozemní přepravě jsou používány velkoobjemové soupravy (120 CBM / 24 tun / 38 europalet), návěsové soupravy (100 CBM / 25 tun / 34 europalet), chladírenské návěsy (FRIGO) a menší vozidla (do 3 200 Kg / 16 europalet). Součástí pozemní přepravy jsou také dodávky do 1 500 kg (3 – 5 europalet).

Společnost kromě letecké a pozemní přepravy poskytuje i doplňkové služby spojené s přepravou zásilek ve formě balení zásilek (osobní věci, sklo, technologické celky, umělecké předměty, atd.), celního odbavení (v režimech export, import a transit), pojištění a skladování. Poskytováním vyjmenovaných služeb chce společnost svým klientům zajistit kvalitní a rychlou přepravu jejich zásilek.

Firma také nabízí svým zákazníkům možnost sledování zásilek. Tato služba je realizována pomocí poskytnutí odkazů na webové portály dopravců, na kterých klient může sledovat pohyb své zásilky. Tyto odkazy společnost uvádí na svých webových stránkách.

Mezi speciální činnosti, kterým se společnost věnuje patří: letecká přeprava živých zvířat, expresní přeprava transplantačních orgánů a přeprava diplomatických zásilek.

4.2.2 Předpoklady a strategie vstupu na trh námořní přepravy

V roce 2009 se majitelé společnosti rozhodli rozšířit poskytované služby o námořní kontejnerovou přepravu. (Ačkoliv se používá termín námořní kontejnerová přeprava, ve většině případů se jedná o přepravu kombinovanou – kontejnery musí být nejprve dopraveny do přístavu). Majitelé společnosti předpokládali, že zákazníci využívající námořní přepravu budou pocházet především ze stávajících zákazníků využívajících přepravu leteckou. Tento předpoklad vzešel z poptávek stávajících klientů právě po námořní přepravě a z rozhovoru s některými ze zákazníků. Cílem rozšíření portfolia o námořní přepravu je dle majitelů společnosti upevnění postavení na trhu a zvýšení zisku. Majitelé se ve svém podnikání rozhodli použít diverzifikační strategii, která spočívá právě

v rozšíření stávajícího portfolia o další nabízenou službu. K použití této strategie se jednatelé rozhodli především na základě atraktivitu trhu a na základě vidiny dosažení zisku. Mezi rizika při použití diversifikační strategie patří kapitálová náročnost, rozložení omezených podnikových zdrojů do více aktivit, neakceptování odlišnosti jiného odvětví a malé případně žádné zkušenosti s novým odvětvím. Vypořádání se s těmito riziky bude zhodnoceno v jiné kapitole.

Společnost za účelem poskytování služeb v námořní kontejnerové přepravě přijala nového pracovníka – odborníka pohybujícího se mnoho let v oboru spedice a námořní kontejnerové přepravy, jehož úkolem bylo vybudovat oddělení námořní přepravy.

Společnost plánovala nabízet služby v těchto oblastech:

- ▶ celokontejnerová přeprava (FCL)
- ▶ přeprava ve sběrných kontejnerech (LCL)
- ▶ přeprava v chladírenských kontejnerech typu Reefer
- ▶ přeprava těžkých a nadrozměrných zásilek včetně investičních celků
- ▶ přeprava speciálních zásilek (nebezpečné zboží)
- ▶ zajištění přepravy v souladu s klientovými akreditivními podmínkami dle pravidel UCP 600 (Jednotné zvyklosti a pravidla pro dokumentární akreditivy)
- ▶ použití standardních 20' nebo 40' stopých kontejnerů
- ▶ použití speciálních kontejnerů (High Cube, Open Top, Reefer, Flat Rack, Platform)

Kromě výše vyjmenovaných služeb společnost nabízela i speciální služby týkající se námořní přepravy, jako např. fumigaci (ošetření dřevěných obalů a palet proti plísním, roztočům a škůdcům) dřevěných obalů ve spolupráci s externím partnerem, balení zásilek, nakládání kontejnerů, pojištění zásilek, poradenství v námořní dopravě a zajištění Shippers Own kontejnerů (kontejner zakoupený klientem) a kontejnerů na poslední cestu.

4.2.3 Analýza předpokladů pro vstup na trh námořní přepravy

Základní činností před vstupem společnosti na trh kontejnerové námořní přepravy je získání dat o odvětví, ve kterém se chce společnost nově pohybovat. Bohužel v odvětví námořní kontejnerové přepravy v ČR je velice těžké až nemožné zjistit jakákoli relevantní data týkající se přepravovaných objemů (v TEU nebo ve měně). Velmi obecná data lze čerpat z veřejně dostupných zdrojů (ČSÚ) – jedná se o celkové objemy exportu, importu a

tranzitu. Není však již dohledatelné jaká forma přepravy byla použita (pozemní, letecká, námořní, kombinovaná). Tato situace značně komplikuje orientaci v odvětví. V této souvislosti byl kontaktován svaz spedice s cílem získání dat, případně užitečných informací. Pan Ing Šťastný (předseda námořního klubu) se však vyjádřil, že taková data spedice nezveřejňují a není možné je tedy jakoukoliv cestou získat. K dispozici jsou pouze neúplné podklady, které soukromě získává od vybraných spedic společnost Hafen Hamburg Marketing e.V., která je následně zpracovává a vytváří tak alespoň přibližný přehled o situaci v odvětví námořní kontejnerové přepravy v ČR.

Společnost Meior Logistics však může provést analýzu vnějšího a vnitřního prostředí. Cílem analýzy vnějšího prostředí je identifikace příležitostí a nebezpečí, které z vnějšího prostředí pro podnik vyplývají. Pomocí analýzy vnitřního prostředí má společnost možnost identifikovat zdroje, které může využít pro odvrácení nebezpečí, případně které může použít jako příležitosti.

4.2.3.1 Analýza vnějšího prostředí

4.2.3.1.1 Analýza makrookolí

Vzhledem k povaze služeb, které společnost Meior Logistics poskytuje, je firma vystavena globálním vlivům a je tedy nezbytné, aby měla o působení těchto vlivů povědomí. Společnost musí tedy nejprve identifikovat faktory, které vyvolávají změny v globálním prostředí a potažmo v odvětví, ve kterém se chce pohybovat. Dalším cílem je analyzovat vývoj těchto faktorů a dopady jejich působení. K dosažení těchto cílů by měla být použita tzv. STEP analýza. STEP analýza se zabývá faktory v oblasti sociální, technologické, ekonomické a politické. Pomocí této analýzy by společnost měla rozpoznat a odlišit faktory, které jsou významné pro podnik a dále by měla odhadnout jejich budoucí vývoj a dopad změn na konkurenční pozici podniku.

Sociální faktory

Pro společnost Meior Logistics působící v odvětví spedice mají sociální faktory zanedbatelný přímý vliv. Sociální faktory působí na společnost prostřednictvím jejich klientů.

Technologické faktory

V odvětví spedice nedochází k rychlému morálnímu zastarávání technologií jako je tomu např. u výrobců mobilních telefonů, výpočetní techniky apod.. Ke změnám v technologiích dochází jen pozvolna a z tohoto hlediska není fungování společnosti spjato s investicemi do modernějšího technologického vybavení.

Ekonomické faktory

Pro spedici je velmi důležitým faktorem stabilita měny a měnových kurzů. Jelikož se jedná o mezinárodní obchod, z důvodu případných ztrát na kurzových rozdílech představuje měnová nestabilita pro společnost riziko. Dalším důležitým faktorem působícím na společnost Mejor Logistics je ekonomický růst v České republice i v zahraničí.

Politicko-legislativní faktory

Pro export a import je mimo jiné důležitá politická stabilita zemí, protože na výši exportu a importu je úspěšnost společnosti Mejor Logistics přímo závislá. Dalším důležitým faktorem je podpora zahraničního obchodu, který může podpořit vývoz i dovoz, potažmo společnosti působící v odvětví mezinárodní přepravy obecně. Dalším důležitým faktorem je vývoj mezinárodních dohod a vztahů, které mohou také značně ovlivnit skladbu importu a exportu.

4.2.3.1.2 Analýza mikrookolí

V analýze mikrookolí podniku budou hodnoceny relevantní vlivy působící na společnost Mejor Logistics a to z pohledu konkrétního podnikatelského prostředí, ve kterém společnost působí.

Konkurence

Konkurence v oboru námořní kontejnerové přepravy je značná. Téměř každá spedice zabývající se mezinárodní přepravou nabízí služby nejen v pozemní a letecké přepravě, ale i v přepravě námořní. Konkurencí pro společnost Mejor Logistics jsou dle pana Kříže tedy téměř všechny spedice působící na trhu. Mezi největší konkurenty patří

např. společnost DHL, Schenker, Gebrüder Weiss, C. S. Cargo, Čechofracht, Ceva Freight a další menší spediční a logistické společnosti. K nejvýznamnější výhodě konkurence patří slevy poskytované rejdaři, což je důsledkem existence historie působení na trhu a velkými objemy přeprav.

DHL

Společnost DHL je součástí přední světové logistické skupiny Deutsche Post DHL, která nabízí integrované služby pro řízení pohybu a přepravy dopisů, zboží a informací. DHL poskytuje expresní, poštovní a logistické služby (je největším poskytovatelem logistických služeb na světě). V rámci logistiky poskytuje tyto služby v:

- letecké nákladní přepravě
- přepravě po moři
- silniční a železniční přepravě
- skladování a distribuci
- řešení dodavatelského řetězce

[13]

SCHENKER

Schenker je společnost, která je součástí DB Mobility Logistics (divize Deutsche Bahn AG) a poskytuje komplexní logistické služby. Schenker se zabývá organizací mezinárodních toků více než 135 let a působí celkem ve 130 zemích světa (v České republice má silné zastoupení – 18 pracovišť a stovky zaměstnanců). Schenker poskytuje služby v oblasti přepravy (pozemní, letecká a námořní), skladování, distribuce a řízení toku informací. Společnost celosvětově produkuje roční obrat přes 19 miliard EUR a zaměstnává cca 91 000 zaměstnanců.

[26]

GEBRÜDER WEISS

Společnost Gebrüder Weiss působí na trhu v České republice od roku 1992 a v současné době provozuje na území ČR šest poboček s 323 zaměstnanci. Firma nabízí služby v oblasti přepravy a logistiky na národní i celosvětové úrovni. Cílem společnosti je

nabídnout klientům nejefektivnější řešení v oblasti přepravy a logistiky. Obrat společnosti v České republice je 44 mil. EUR.

Poskytované služby:

- vnitrostátní přeprava
- přeprava po Evropě
- celosvětová přeprava (letecká i námořní)
- logistika, skladování
- celní služby
- řešení IT

[18]

CS CARGO

Skupina CS Cargo v současnosti působí v osmi evropských zemích a patří k vedoucím společnostem v logistickém odvětví v regionu CEE (střední a východní Evropa). V oblasti silniční a kombinované dopravy je CS Cargo leadrem svého oboru v České republice i na Slovensku. Společnost CS Cargo se věnuje také přepravě letecké a námořní a doručování kusových zásilek.

CS Cargo zabezpečuje kompletní portfolio leteckých, námořních a kombinovaných přeprav a dle přepravovaných objemů patří v oblasti námořních přeprav mezi přední tři přepravce v ČR a SR. Jako jediná „česko-slovenská“ spediční společnost vlastní licenci od Národní Námořní Agentury USA (FMC) jako NVOCC (Non-Vessel Operating Common Carrier), díky které je schopna nabízet nadstandardní služby při přepravách do / z USA.

[9]

AWT ČECHOFRACHT

Čechofracht - akciová společnost pro námořní dopravu - vznikla v roce 1952. V roce 1958 byl předmět podnikání rozšířen o mezinárodní dopravu, čímž došlo k posílení postavení Čechofrachtu a roku 1963 byl přijat za člena Světové federace zasilatelských svazů FIATA. V roce 1991 byl předmět podnikání rozšířen o obchodní a celně-deklarační činnost. Společnost AWT Čechofracht je od roku 2010 součástí mezinárodní logistické skupiny AWT – Advanced World Transport a patří v České republice k největším poskytovatelům služeb v oblasti logistiky a spedice.

Poskytované služby:

- silniční přeprava
- železniční přeprava
- námořní přeprava
- leteck přeprava
- logistické služby a skladování
- přeprava veletržních a výstavních exponátů

[10]

CEVA FREIGHT

Společnost Ceva Freight vznikla v roce 2007 spojením dvou velkých firem – TNT Logistics a EGL (Eagle Global Logistics). Ceva Freight působí ve více než 170 zemích světa, ve kterých provozuje více než 1200 poboček s cca 50 tis. zaměstnanci. V roce 2010 dosáhla výnosu přes 5,5 mld. EUR z čehož zisk před zdaněním činil 292 mil. EUR.

Poskytované služby:

- komplexní logistické služby
- skladování
- námořní přeprava
- letecká přeprava
- pozemní přeprava

[8]

Substituty

Substitut nebo-li produkt, u kterého může spotřebitel snadno zaměňovat spotřebu jednoho produktu za spotřebu druhého, není obecně snadné ve službách vymezit.

Z pohledu mezikontinentální přepravy by substitutem námořní přepravy mohla být pouze přeprava letecká. Každá z těchto služeb má však oproti té druhé specifickou a nedosažitelnou výhodu. Letecká přeprava je oproti námořní značně méně časově náročná – zboží se dostane do cílové destinace o poznání rychleji. Námořní přeprava je však oproti letecké značně méně nákladná. V ceně letecká přeprava nemůže v žádném případě konkurovat přepravě námořní. A vzhledem k tomu, že námořní přeprava nemůže konkurovat letecké v době dodání, nemají mezi sebou vztah substituce. Z výše uvedeného vyplývá, že k námořní přepravě neexistuje substitut.

Dodavatelé

Vzhledem k tomu, že společnost Mejour Logistics vystupuje jako zprostředkovatel námořní přepravy, hlavním dodavatelem je rejdař. Dalšími dodavateli dle konkrétní situace mohou být: vlakový operátor, silniční dopravce, pojišťovna eventuálně další subjekty specifické dle požadavku zákazníka. Spedice si u rejdaře knihuje (objednává) lodní prostor, pomocí kterého je zásilka přepravena do místa určení. Dobré vztahy s rejdaři jsou pro spedici klíčové. Právě díky kvalitním vztahům rejdař může poskytovat spedici slevy na cenách, díky čemuž spedice může předložit svému klientovi cenově zajímavější nabídku oproti konkurenci. Zároveň právě absence dobrých vztahů s rejdaři může být pro společnost zásadním omezením při vstupu na trh námořní přepravy.

Zákazníci

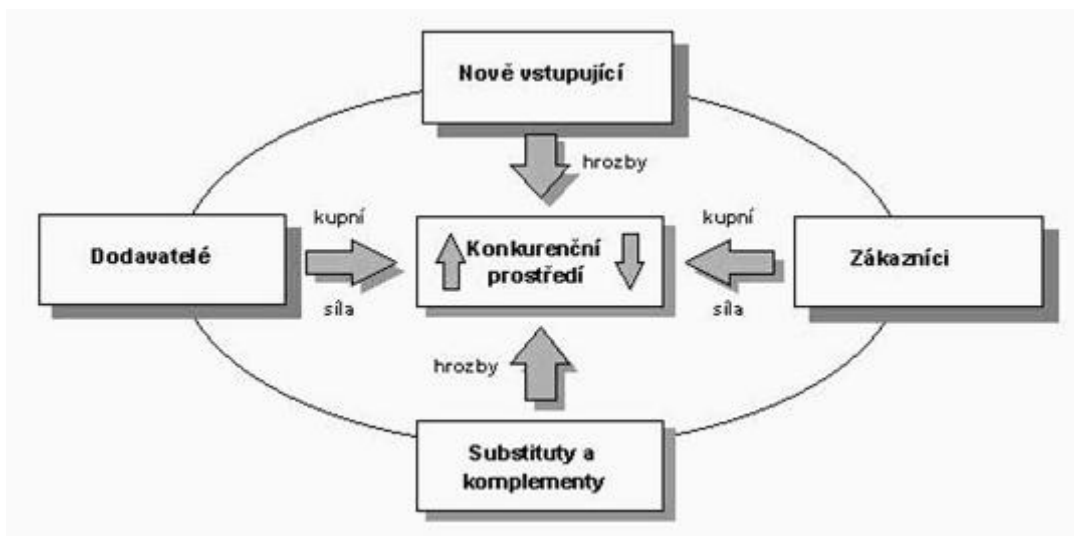
Pro úspěšný vstup společnosti Mejour Logistics na trh je nutné věnovat náležitou pozornost potenciálním zákazníkům, tzn. zjistit „kdo jsou a jaké mají potřeby“. Jen pokud si bude společnost vědoma toho, jaký zákazník poptává a využívá jejích služeb, bude schopna své aktivity přizpůsobit právě preferencím zákazníků. Další důležitou otázkou, kterou by si měla firma položit a následně i zodpovědět je, jaký zákazník využívá služeb u konkurenta a proč tomu tak je.

Potenciální zákazníci společnosti Mejour Logistics jsou především společnosti, které exportují své produkty napříč kontinenty. Jedná se o zákazníky, kteří vyvázejí produkty střednědobé a dlouhodobé spotřeby a dokáží zajistit výrobu daného produktu v dostatečném předstihu (z důvodu dlouhé doby přepravy po moři). Zpravidla se jedná o průmyslové a výrobní podniky. Méně častou skupinou zákazníků jsou fyzické osoby, které potřebují dopravit tzv. kusové zásilky.

4.2.3.1.3 Porterův model pěti sil

Charakteristika jednotlivých konkurenčních sil, které jsou součástí Porterova modelu pěti sil, bude zpracována na základě výše uvedené analýzy konkurence, substitutů, dodavatelů a zákazníků.

Obrázek č. 3: Porterův model pěti sil



Pramen: *Stratég* [online]. 1999 [cit. 2011]. Strategická situační analýza. Dostupné z WWW: <http://www.strateg.cz/Strategicka_analyza.html>.

Konkurenční prostředí

V odvětví námořní přepravy existuje mnoho konkurentů a dalo by se říci, že tento trh je již nasycen. Společnost Meior Logistics před vstupem na tento trh nedisponuje žádnou konkurenční výhodou, z čehož vyplývá, že prosazení se na trhu bude velmi komplikované. Vzhledem k tomu, že žádný z konkurentů nedisponuje zvláštní přidanou hodnotou v hodnotovém řetězci, kterou by jiný z konkurentů svým zákazníkům nenabízel, rivalita mezi konkurujícími společnostmi je značná. Pokud však společnost nalezne vhodný způsob se prezentovat a odlišit se tak od konkurence, může se tímto způsobem dostat do povědomí zákazníků. Na základě těchto poznatků je hrozba konkurenčního prostředí hodnocena jako velmi silná.

Hrozba nově vstupující konkurence

Vzhledem k silné konkurenci panující v odvětví námořní přepravy a přepravy obecně, je vstup na tento trh spíše neperspektivní. Tato neperspektivita byla v minulých letech podpořena i působením finanční krize na ekonomiky zemí i jejich trhy. Pokud by i přesto vstoupily na trh nové společnosti, větší hrozbou než je ztráta zákazníků by bylo snížení cen za poskytované služby. Způsob jak této hrozbě předejít tkví ve vybudování pevných vztahů a zajištění spokojenosti zákazníků, kteří tak zůstanou loajální i při nabídce

služeb ve vyšší cenové relaci. Hrozba nově vstupující konkurence je v této souvislosti hodnocena jako relativně slabá.

Hrozba substitutů

Vzhledem k absenci substitutu k námořní přepravě, je hrozba v tomto bodě hodnocena jako nulová.

Vyjednávací síla dodavatelů

Vyjednávací síla dodavatelů (rejdařů) je relativně nízká, protože spedice se rozhodují u výběru rejdařů na základě jejich nabídky a zkušenosti s poskytováním jejich služeb. Rejdaři působí na trhu jako nezávislý prvek, jehož činností je poskytnou zákazníkovi (spedici) nabídku na přepravu daného objemu. Ačkoliv si spedice sama vybírá na základě cenové nabídky a případné zkušenosti s konkrétním rejdařem, tak právě v případě společnosti Mejour Logistics se v tomto směru jedná o slabou stránku právě ve věci nabízených vyšších cen a nulové historie spolupráce s rejdaři (nemůže ohodnotit kvalitu poskytovaných služeb a rejdař nedisponuje historií týkající se platební morálky společnosti Mejour Logistics).

Vyjednávací síla zákazníků

Jak již vyplynulo z mikroekonomické analýzy uvedené výše, vzhledem k nasycenosti trhu a heterogenní povaze poskytované služby je vyjednávací síla zákazníků velmi silná. Mezi zákazníkovo základní kritérium při výběru spedice patří cena a v neposlední řadě spokojenost s poskytovanými službami. Jelikož se společnost Mejour Logistics chystá teprve vstoupit na tento trh, nebude mít přístup k výhodnějším cenám oproti konkurenci a ani nebude moci zákazníkovi poskytnout informace k druhému kritériu formou reference případně osobní zkušenosti.

Vzhledem ke skutečnosti, že dvě základní síly – konkurenční prostředí a vyjednávací síla zákazníků – byly zhodnoceny jako velmi silné, je nezbytné definovat nástroje, které umožní společnosti Mejour Logistics čelit těmto zásadním silám, případně je obrátit ve svůj prospěch. Definice nástrojů bude uvedena v poslední kapitole analytické části v této diplomové práci.

4.2.3.2 Analýza vnitřního prostředí

4.2.3.2.1 Analýza zdrojů

U zdrojů je důležité hodnotit pohled ze současného i budoucího hlediska, tzn. jak se budou vyvíjet. Je také velmi důležité zhodnotit, jakým způsobem se dají zdroje získat mimo podnik.

Hodnoceny budou zdroje:

- ▶ hmotné
- ▶ lidské
- ▶ finanční
- ▶ nehmotné

Hmotné zdroje

Vzhledem k tomu, že spedice nemusí ke své činnosti disponovat žádnými hmotnými zdroji, není nutné tomuto typu zdroje přikládat významnou důležitost. Jediným nezbytným hmotným zdrojem je kancelářský prostor ve smyslu sídla a provozovny společnosti. Tento zdroj je firmou Mejor Logistics zabezpečen formou pronájmu kanceláře.

Lidské zdroje

Společnost Mejor Logistics patří mezi malé společnosti co se týče počtu pracovníků (tři zaměstnanci, dva majitelé). Není zde tedy důležitá kvantita, ale zásadní pro správné fungování společnosti je kvalita – loajálnost, odbornost a správné přidělení kompetencí pracovníkům. Velmi důležitá je také zastupitelnost. Vzhledem k malému počtu zaměstnanců je nezbytné, aby pracovníci dokázali zajistit služby v pozemní, letecké i námořní přepravě.

Finanční zdroje

K analýze finančních zdrojů je potřeba zhodnotit přístup k finančním zdrojům, cash flow, zadluženost, vztahy k dlužníkům a věřitelům. Vzhledem k negativnímu postoji

majitelů k poskytnutí dat týkajících se financí této společnosti, nemůže být finanční analýza společnosti provedena.

Nehmotné zdroje

Mezi nehmotné zdroje společnosti patří především pověst, značka a její známost. I když značka není na trhu námořní přepravy známá, společnost Meior Logistics může využít své dobré pověsti z odvětví přepravy pozemní a letecké.

4.2.3.2.2 Analýza klíčových faktorů úspěchu

Analýza vnitřních faktorů má sloužit k ideálně bezproblémovému fungování společnosti (vnitropodnikových procesů), což by mělo zajistit úspěšnost společnosti v budoucnosti.

Analyzovány budou faktory v těchto oblastech:

- ▶ technologie
- ▶ výroby
- ▶ distribuce
- ▶ marketingu
- ▶ organizace a řízení

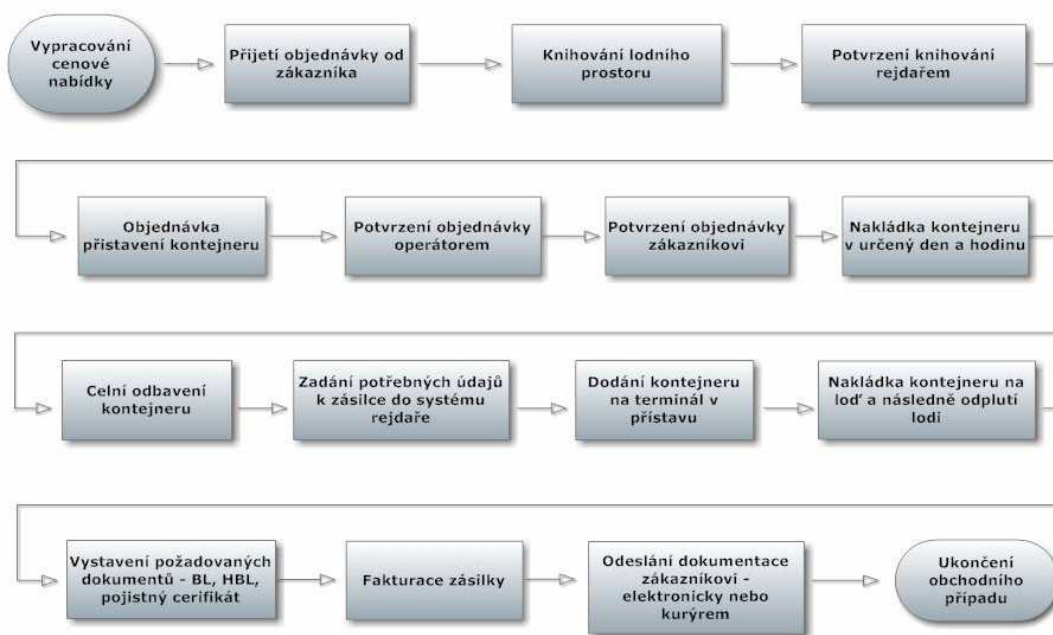
Faktory v oblasti technologie

Mezi faktory v oblasti technologie je možné zařadit faktory, pomocí kterých je obchodní transakce prováděna. Zásadní roli v této oblasti hraje informační technologie, pomocí které je možné zákazníkovi zajistit kromě rychlejšího vyřízení objednávky také online sledování zásilek. Ve společnosti Meior Logistics existuje účetní informační systém využívaný k vystavení faktur a k vedení daného obchodního případu. Ačkoliv existuje informační systém, který umožňuje vytváření nabídek a vedení obchodního případu v elektronické podobě v letecké a pozemní dopravě, není adaptován na přepravu námořní.

Faktory v oblasti výroby

Vzhledem k tomu, že společnost Mejour Logistics není výrobní společností, ale poskytuje služby, je možné do těchto faktorů zařadit procesy, které jsou využívány při poskytování dané služby, viz. vývojový diagram procesů, viz. obrázek č. 4. Uvedené procesy nejsou vždy součástí každého obchodního případu.

Obrázek č. 4: Vývojový diagram procesů



Pramen: *Vlastní zpracování autorky na základě rozhovoru s panem Křížem*

Faktory v oblasti distribuce

Vzhledem k zaměření společnosti na služby, faktory v oblasti distribuce u firmy Mejour Logistics neexistují a faktory spojené s poskytováním námořní přepravy jsou již popsány v bodě „Faktory v oblasti výroby“.

Faktory v oblasti marketingu

Značka společnosti Mejour Logistics není před vstupem na trh námořní přepravy žádným způsobem propagována. Pouze bylo provedeno rozšíření portfolia na webových stránkách firmy a stávající zákazníci využívající leteckou nebo pozemní přepravu byli obeznámeni s možností využití přepravy námořní. Marketingová komunikace v tomto případě probíhá formou e-mailové nabídky, případně osobní schůzky se zákazníkem.

Ačkoliv by před vstupem na trh námořní přepravy bylo dobré investovat do marketingového výzkumu a zjistit tak potenciál u stávajících klientů využívajících jiné druhy přeprav a u klientů využívajících námořní přepravu u konkurenčních spedic, vedení společnosti možnost výzkumného šetření zamítlo.

Faktory v oblasti organizace a řízení

Vedením společnosti, jednatele a zároveň majitelé jsou dvě fyzické osoby, které zajišťují zároveň funkci managementu a marketingového oddělení. Ve společnosti jsou zaměstnaní další tři pracovníci, z nichž jeden působí v oddělení letecké a pozemní přepravy, druhý má působit v oddělení námořní přepravy a úkolem třetího pracovníka je zajistit, administrativu, balení a logistiku, celní odbavení zásilek apod..

4.2.3.3 SWOT analýza

Swot analýza je vypracována na základě analýz vnějšího a vnitřního prostředí společnosti Mejour Logistics. Tato analýza bude sloužit jako východisko pro doporučení případně nedoporučení vstupu společnosti Mejour Logistics na trh námořní přepravy v České republice.

Silné stránky

Schopný tým pracovníků, který tvoří odborníci ve svém oboru.

Zajištění služeb nad rámec námořní přepravy

Individuální přístup ke klientům

Slabé stránky

Nedostatečné informace o stavu poptávky na trhu

Nedostatečné využití marketingových nástrojů

Nulová historie v odvětví námořní přepravy

Malé povědomí zákazníků o existenci nabídky námořní přepravy

Neochota investovat

Příležitosti

Spokojenost zákazníků

Vybudování kvalitních vztahů s dodavateli (rejdaři)

Vytvoření pozitivní image společnosti

Hrozby

Velká konkurence na trhu

Přetažení pracovníků konkurencí

Celosvětová finanční krize

Bariéry v mezinárodním obchodě

Pro učinění rozhodnutí, zda vstoupit na trh námořní přepravy je nezbytné zhodnotit nejen faktory týkající se vnějšího prostředí (příležitosti a hrozby) ale také faktory působící ve vnitřním prostředí (silné a slabé stránky). Přiřazením určité váhy jednotlivým faktorům je možné posoudit, zda je vhodné za stávající situace rozšiřovat portfolio o nový druh služeb. Pokud by výsledek byl negativní, je možné vypracovat strategii změn, které je potřeba udělat pro zlepšení podmínek pro vstup na nový trh.

4.2.4 Rozšíření portfolia společnosti o námořní přepravu

Námořní kontejnerová přeprava byla ve společnosti zavedena k 1.1.2010. Prvním cílem společnosti bylo získání zákazníků. Vzhledem k tomu, že společnost byla nová na trhu námořní přepravy, nemohla využít cenovou politiku, aniž by nebyla ztrátová. Rejdaři v tomto odvětví obvykle využívají tzv. cenovou diskriminaci, která spočívá v rozdělení cen do tří skupin: ceny pro V.I.P. zákazníky (nejnižší, dáno velkými objemy přeprav), ceny pro bezproblémové zákazníky a ceny pro nové společnosti a zákazníky se špatnou platební morálkou. Vzhledem k tomu, že majitelé zamítli strategii spočívající v dotování prvních námořních přeprav, zaměřili se tedy na kvalitu a rychlost poskytovaných služeb. Počítali s teorií, ve které měl zákazník zájem o vyšší komfort, než který nabízela konkurence a byl ochotný si za nadstandardní služby připlatit.

4.2.5 Vývoj námořní přepravy v Mejor Logistics

Hlavní činností oddělení námořní přepravy byl kontakt se zákazníkem. Kontakt probíhal formou osobních schůzek a vytváření nabídek. Již při kontaktu se zákazníky se začaly projevovat nedostatky, které byly přehlédnuty již ve stádiu plánování.

Předpokladem u klíčového potenciálního zákazníka „A“, který se spedicí přepravoval letecky interiérové vybavení značkových prodejen byl, že zákazník bude chtít u části zásilek využít levnější přepravu – námořní. Tento předpoklad vyplynul z rozhovoru se zákazníkem, který proběhl již před zahájením námořní přepravy společnosti Mejor Logistics a dále z dedukce, jejíž podstata spočívala v logice věci, když se nejedná o spotřební zboží, dodavatel interierového vybavení může zajistit dodávku s dostatečným předstihem potřebným k použití právě námořní dopravy. Bohužel jak bylo zjištěno při jednání s klientem, společnost „A“ není schopna (ochotna) interierové vybavení vyrobit s potřebnou časovou rezervou a jedinou možností je tedy využití letecké přepravy.

Předpoklad druhého klíčového potenciálního zákazníka „B“, který se zabývá výrobou průmyslových výtahů byl stejný jako u zákazníka „A“. Při jednání s klientem byla zjištěna však jiná překážka. V roce 2010 sice na trhu námořní přepravy finanční krize slábla, nicméně v jiných odvětvích se krize projevovala stále silně. Společnost „B“ patřila právě do odvětví zasaženého krizí a z tohoto důvodu byla nucena omezit výrobu a tím i dodávky.

Třetí stěžejní potenciální zákazník „C“, který exportoval hudební nástroje, využil služeb v námořní přepravě společnosti Mejor Logistics pouze několikrát. Důvodem u tohoto zákazníka byla cena za přepravu. Z výše uvedených důvodů nebyla schopna společnost Mejor Logistics konkurovat v cenovém boji s konkurencí, která působila na trhu již několik let, čímž získala od rejdařů značné slevy na přepravu.

U ostatních zákazníků, u kterých společnost předpokládala pravidelné využití námořní přepravy, došlo k odmítnutí z důvodů loajality ke stávající spedici a neochotě podstoupit v tomto směru změnu. Společnost Mejor Logistics se snažila formou telefonického oslovování a zasílání nabídek potenciálním zákazníkům získat nové klienty. Nové klienty se společnosti získat nepodařilo a to především ze třech zásadních důvodů:

neschopnost cenově konkurovat, doléhající finanční krize na klienty a loajalita klientů ke stávající spedici.

Vzhledem k tomu, že společnost Mejor Logistics si nedokázala zajistit dostatečný počet obchodů, který by pokrýval alespoň fixní náklady spojené s provozem námořní přepravy, ke dni 30.9.2010 byla činnost tohoto oddělení ukončena.

5 ZHODNOCENÍ DANÉ PROBLEMATIKY

5.1 Zhodnocení vstupu společnosti Meior Logistics na trh

Zásadním nedostatkem byla ve fázi plánování nedostatečná de facto úplně chybějící analýza trhu, konkurence a možností společnosti. Společnost Meior Logistics vstoupila na trh námořní přepravy na základě nepodložených informací od stávajících klientů a se svými domněnkami. Pro tak zásadní krok jako je rozšíření portfolia jsou hodnoceny tyto podklady, na základě kterých bylo rozhodnuto o vstupu, jako irelevantní a nedostatečné.

Společnost si v počáteční fázi nevhodně formulovala dlouhodobý cíl. Jednalo se o formulaci příliš obecného cíle, ke kterému si nevytvořila cíle dílčí, jejichž pomocí by dlouhodobých cílů dosáhla a ani strategii, kterou by k dosažení cílů použila.

Navrhované dlouhodobé cíle:

- stát se specialistou na námořní přepravu do zemí celého světa a v těchto zemích získat spolehlivé partnery (agenty)
- vždy umět vyhovět specifickým požadavkům klienta
- získat slevy na přepravu u rejdařů

Aby společnost Meior Logistics mohla splnit tyto dlouhodobé cíle, musí zajistit určité předpoklady, které může dosáhnout tím, že splní cíle krátkodobé.

Navrhované krátkodobé cíle:

- vybudovat pozitivní vztahy s rejdaři
- získat zákazníky
- vyhledat agenty, se kterými bude spolupracovat (opět vybudovat pevné vztahy)
- získat povědomí o potřebách klienta

Pokud má společnost vytyčené cíle a ví kam chce směřovat, je důležité jakou cestu nebo-li strategii k dosažení zvoleného cíle zvolí. Před zvolením správné strategie by společnost měla nejprve analyzovat odvětví, ve kterém se chce pohybovat a také konkurenci.

5.2 Zhodnocení faktorů působících na společnost Mejour Logistics

Na základě již provedených analýz bude provedeno zhodnocení úspěšnosti vstupu společnosti Mejour Logistics na trh námořní kontejnerové přepravy v České republice. Zhodnocení bude provedeno pomocí kvalitativního a slovního ohodnocení konkrétních hrozeb, příležitostí a slabých a silných stránek. Ke kvantitativnímu hodnocení bude použito očíslování váhy daného faktoru:

1 malá váha

2 střední váha

3 velká váha

Pozitiva		
<i>Silné stránky</i>	Schopný tým pracovníků, který tvoří odborníci ve svém oboru.	3
	Zajištění služeb nad rámec námořní přepravy	2
	Individuální přístup ke klientům	3
	Absence substitutů	1
<i>Příležitosti</i>	Spokojenost zákazníků	3
	Vybudování kvalitních vztahů s dodavateli (rejdaři)	2
	Vytvoření pozitivní image	2
Celkem		17

Zdroj: Vlastní zpracování autorky

Silné stránky byly ohodnoceny 10 body a příležitosti 7 body. Pozitiva disponují celkovou hodnotou 17 bodů. Absence substitutů byla označen jako jediný faktor s malou váhou, protože ačkoliv se nepředpokládá, že by v budoucnu ke kontejnerové přepravě substitut vznikl, jeho neexistence není příliš významná na trhu mezikontinentální přepravy.

Zajištění služeb na rámec námořní přepravy je ohodnocen střední váhou z důvodu neinovace. I když ne všechny konkurenční spedice zajišťují služby nad rámec námořní přepravy, není to ani výjimkou. Dalším faktorem ohodnoceným dvěma body je vybudování kvalitních vztahů s rejdaři. Vybudování těchto vztahů je sice velice důležité pro dosažení cenových výhod, ale bez poskytování kvalitních služeb by byl tento nástroj nefunkční.

Schopný tým pracovníků byl ohodnocen velkou váhou, protože bez kvalitně odvedené práce těchto odborníků ve své profesi by nebyla společnost schopna služby

v námořní kontejnerové přepravě poskytovat v takové kvalitě, aby bylo její působení rentabilní. Další faktor, který byl obodován číslem 3 je individuální přístup ke klientům, bez kterého by firma nabízela pouze průměrné služby a vystavila by se riziku nezískání zákazníků. S tímto faktorem souvisí i faktor uvedený v příležitostech a to spokojenost zákazníků, který byl také ohodnocen třemi body.

Negativa		
<i>Slabé stránky</i>	Nedostatečné informace o stavu poptávky na trhu	3
	Nedostatečné využití marketingových nástrojů	2
	Nulová historie v odvětví námořní přepravy	3
	Neochota investovat	3
	Malé povědomí zákazníků o existenci možnosti námořní přepravy	3
<i>Hrozby</i>	Velká konkurence na trhu	3
	Přetažení pracovníků konkurencí	1
	Finanční krize	2
	Bariéry v mezinárodním obchodě	1
Celkem		21

Zdroj: Vlastní zpracování autorky

Negativa získala pomocí kvantitativního hodnocení celkem 21 bodů, z toho slabé stránky byly ohodnoceny čtrnácti body a hrozby sedmi body. Mezi faktory, které byly označeny malou váhou jsou přetažení pracovníků konkurencí a bariéry v mezinárodním obchodě z důvodu žádné nebo jen malé možnosti z pohledu společnosti tyto dva faktory ovlivnit.

Střední váhou bylo ohodnoceno nedostatečné využití marketingových nástrojů a finanční krize. Ačkoliv globální finanční krizi nemůže společnost ovlivnit, má značný vliv na fungování společnosti na trhu. Jedním důvodem je snižování poptávky právě kvůli snižování výroby a odbytu a druhým důvodem je tlak na ceny poskytovaných služeb.

Mezi faktory s velkou váhou byly z interního prostředí společnosti zařazeny nedostatečné informace o stavu poptávky na trhu, nulová historie společnosti v odvětví námořní přepravy a neochota investovat. Základním předpokladem vstupu na jakýkoliv trh je zmapování poptávky po nabízeném produktu. Bez tohoto poznatku nemá společnost možnost vyhodnotit své možnosti na úspěch na tomto trhu. Historie společnosti je důležitá jednak z pohledu zákazníka (eliminace rizika špatně zajištěné přepravy) a také z hlediska rejdařů (eliminace rizika špatné platební morálky). Každé nové podnikání nebo rozšíření

portfolia (ať už se jedná o službu nebo statek) je vždy spojeno s počáteční investicí, proto je tento faktor ohodnocen třemi body.

Z výše uvedeného hodnocení vyplývá, že negativní faktory převyšují nad faktory pozitivními. Existují pro společnost dvě možnosti. První možností je na trh námořní kontejnerové přepravy nevstupovat. Druhou možností společnosti je eliminovat slabé stránky a hrozby.

5.3 Návrh způsobu překonání bariér při vstupu na trh

Mezi slabé stránky, které je možné eliminovat patří: nedostatečné informace o stavu poptávky na trhu, nedostatečné využití marketingových nástrojů, neochota investovat a malé povědomí zákazníků o existenci možnosti námořní přepravy. Informace o stavu poptávky na trhu se dají získat pomocí marketingového výzkumu. Konkrétně je možné použít dotazníkové šetření mezi stávajícími klienty využívající u společnosti Mejour Logistics pozemní a leteckou přepravu i mezi společnostmi využívající námořní kontejnerovou přepravu u konkurence. Dotazníkové šetření by společnost Mejour Logistics poskytlo odpovědi na otázky: jaké společnosti využívají námořní dopravu, jaké jsou kritéria pro výběr spedice, za jakých podmínek jsou ochotni přejít k nové spedici apod.

Vhodným marketingovým nástrojem pro společnost Mejour Logistics by byla cena. Firma by mohla k získání zákazníků využít např. množstevní slevy, slevy pro nové zákazníky apod.

Investice je základním předpokladem pro úspěšnost na novém trhu a s investicí jsou spojeny i předešlé dva faktory. Co se týče ceny, pro získání zákazníků je důležité nejprve je motivovat k využití služeb právě ve společnosti Mejour Logistics a z tohoto důvodu musí být zákazníkovi nabídnuta cena nižší než tomu je u konkurence. Tímto mohou být první přepravy pro společnost Mejour Logistics nevýdělečné, případně ztrátové, ale firma má možnost se zákazníkem navázat pevný vztah a získat tím jeho loajalitu. Pokud bude zákazník s úrovní poskytovaných služeb spokojený, existuje předpoklad, že následné zvyšování ceny ho od spolupráce neodradí. Pokud společnost nedisponuje vlastními prostředky v dostatečné výši, může k investici využít cizí prostředky ve formě úvěru, tichého společníka apod.

Malé povědomí zákazníků o existenci nabídky námořní přepravy může společnost Meior Logistics eliminovat pomocí dostatečné informovanosti a kvalitní komunikace se zákazníky. V tomto případě by bylo vhodné nejprve na zavedení nové služby upozornit pomocí písemného vyjádření a u zákazníků, kteří využívají námořní přepravu u konkurence sjednat osobní schůzku.

Externí faktor, u kterého je možné omezit jeho působení je přetažení pracovníků konkurencí. Aby toto riziko nebylo vysoké, měla by společnost své pracovníky jednak dostatečně finančně ohodnotit a motivovat. Velmi důležité je také nastavení firemní kultury a firemního klima, pomocí kterého může společnost svým pracovníkům zajistit příjemné pracovní prostředí. Pomocí těchto nástrojů má společnost možnost získat loajalitu svých pracovníků.

6 ZÁVĚR

Cílem diplomové práce bylo navržení způsobu odstranění případných bariér při vstupu společnosti Meior Logistics na trh námořní přepravy. Pomocí použitých analýz a syntézy byly identifikovány negativní aspekty, které jsou zároveň pro společnost bariérami, které brání úspěšnému vstupu na trh. Jedná se především o nedostatečné informace o stavu poptávky na trhu, nedostatečné využití marketingových nástrojů, neochota investovat a o malé povědomí zákazníků o existenci možnosti námořní přepravy.

Společnost má možnost získat důležité informace o stavu poptávky na trhu využitím marketingového výzkumu a pomocí získaných informací může nastavit strategii pro úspěšný vstup na trh. Dále byl identifikován vhodný marketingový nástroj, pomocí kterého by společnost Meior Logistics měla možnost získat zákazníky využívající námořní přepravu. Tímto nástrojem byla zvolena cena. K aplikaci předešlých dvou nástrojů je nezbytné využití investice. Investici je možné realizovat pomocí vlastních nebo cizích finančních prostředků (úvěr, tichý společník apod.). Poslední významnou slabou stránkou společnosti je malé povědomí zákazníků o možnosti využití námořní přepravy. Tato slabá stránka může být eliminována pomocí dostatečné informovanosti zákazníků o existenci této služby. Informovanost zákazníků by měla být provedena pomocí kvalitní komunikace mezi společností a zákazníky (písemné obeznámení, osobní schůzka).

Přetažení pracovníků společnosti Meior Logistics konkurencí je možné alespoň částečně eliminovat zajištěním příjemného pracovního prostředí a pomocí správné motivace zaměstnanců.

Dílním cílem diplomové práce bylo zmapování vývoje námořní přepravy a její význam pro mezinárodní obchod. Ke zmapování vývoje námořní přepravy byly využity metody komparace a kompilace. Námořní přeprava má klíčovou úlohu v mezinárodním obchodě a stále více posiluje především z důvodu rostoucí kapacity kontejnerových plavidel. Mezi nejvíce celosvětově využívané přístavy patří Singapore, Shangahi a Hong Kong, přičemž největší procentní nárůst objemů se týká Čínských přístavů. Tento stav je zapříčiněn sílícím ekonomickým postavením Číny. Mezi největší rejdare působící na trhu námořní přepravy patří společnost Maersk Line, M.S.C. a třetím největším rejdarem pro rok 2010 se stala společnost CMA CGM. Společnost Maersk Line je mnohaletou jedničkou s 30% podílem na trhu námořní přepravy. Největší podíl na českém a

slovenském trhu námořní přepravy mají stejné společnosti jako na celosvětovém trhu vyjma třetího největšího rejdářství. Na českém a slovenském trhu je třetím největším působícím rejdářem společnost Hapag Loyd.

V České republice probíhají největší objemy exportu a importu do / z Evropy. Důležité pro námořní přepravu jsou však obchody, které probíhají mezikontinentálně. Největší objemy exportu a importu na mezikontinentální úrovni probíhají mezi ČR a Asií, což je zapříčiněno především obchodováním s Čínou. Nejmenší objemy obchodů probíhají mezi Českou republikou a Austrálií a Oceánií. Od roku 1989 měl mezinárodní obchod České republiky stoupající tendenci, která byla však ukončena v roce 2009, kdy vlivem celosvětové finanční krize došlo k poklesu exportovaných i importovaných objemů.

7 SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

- [1] MEZINÁRODNÍ FEDERACE SPEDIČNÍCH SVAZŮ FIATA. Doprava námořními kontejnery. Interní materiál Svazu spedice a logistiky. Rok 2006
- [2] MEZINÁRODNÍ FEDERACE SPEDIČNÍCH SVAZŮ FIATA. Námořní doprava. Interní materiál Svazu spedice a logistiky. Rok 2006
- [3] NOVÁK, Josef. Námořní přeprava. 2. vyd. Praha: Vydavatelství ASPI, 2005. 272 s. ISBN 80-7357-070-X.
- [4] Advokátní kancelář Machytková, Sedláček, Vaca & spol. [online]. 2007 [cit. 2010]. E-bulletin. Dostupné z WWW: <<http://www.akmsv.cz/>>.
- [5] Alphaliner [online]. © 2011 [cit. 2011]. Alphaliner. Dostupné z WWW: <<http://www.alphaliner.com>>.
- [6] BusinessInfo [online]. © 1997-2011 [cit. 2010]. BusinessInfo. Dostupné z WWW: <<http://www.businessinfo.cz/cz/>>.
- [7] Canal de Panamá [online]. @ 1998-2011 [cit. 2011]. Panama. Dostupné z WWW: <<http://www.pancanal.com>>.
- [8] CEVA [online]. © 2011 [cit. 2011]. CEVA Logistics. Dostupné z WWW: <<http://www.cevalogistics.com>>.
- [9] CS Cargo [online]. 2011 [cit. 2011]. CS Cargo. Dostupné z WWW: <<http://www.cscargo.cz>>.
- [10] Čechofracht [online]. © 2005 [cit. 2011]. AWT Čechofracht. Dostupné z WWW: <<http://www.cechofracht.cz>>.
- [11] České vysoké učení technické v Praze [online]. © 2006 [cit. 2010]. Fakulta dopravní. Dostupné z WWW: <<http://www.fd.cvut.cz/>>.
- [12] ČSKD Intrans [online]. © 2003 - 2011 [cit. 2011]. Historie. Dostupné z WWW: <<http://www.intrans.cz>>.
- [13] DHL [online]. © 2011 [cit. 2011]. DHL Česká republika. Dostupné z WWW: <<http://www.dhl.cz>>.
- [14] Dopravní noviny [online]. 2009 [cit. 2010-12-03]. [Http://www.dnoviny.cz/namorni-doprava/namorni-prepravu-trapi-nejen-cenova-valka-4053](http://www.dnoviny.cz/namorni-doprava/namorni-prepravu-trapi-nejen-cenova-valka-4053). Dostupné z WWW: <<http://www.dnoviny.cz/namorni-doprava/namorni-prepravu-trapi-nejen-cenova-valka-4053>>.

- [15] Dopravní noviny [online]. 2010 [cit. 2010-12-03]. Wärtsilä představil tři možné scénáře rozvoje námořní dopravy. Dostupné z WWW: <<http://www.dnoviny.cz/namorni-doprava/wartsila-predstavil-tri-mozne-scenare-rozvoje-namorni-dopravy>>.
- [16] Dopravní noviny [online]. 2010 [cit. 2011]. AXS-Alphaliner. Dostupné z WWW: <<http://www.dnoviny.cz>>.
- [17] Dopravní noviny [online]. 2011 [cit. 2011]. Kontejnerová plavba. Dostupné z WWW: <<http://www.dnoviny.cz>>.
- [18] Gebrüder Weiss [online]. 2010 [cit. 2011]. Gebrüder Weiss. Dostupné z WWW: <<http://www.gw-world.cz>>.
- [19] Herber [online]. 2003 [cit. 2010]. PŘÍRUČKA K VÝUCE PŘEDMĚTU Geografie světového oceánu. Dostupné z WWW: <<http://www.herber.webz.cz/>>.
- [20] IMO [online]. © 2010 [cit. 2010]. International Maritime Organization. Dostupné z WWW: <<http://www.imo.org/Pages/home.aspx>>.
- [21] Justice.cz [online]. 2011 [cit. 2011]. Justice. Dostupné z WWW: <<http://portal.justice.cz>>.
- [22] Kapitánské kurzy [online]. 2008 [cit. 2011-03-13]. Námořní plavba. Dostupné z WWW: <<http://www.kapitanskekurzy.cz>>.
- [23] K-report [online]. 3. 8. 2008 [cit. 2011]. Kontejnerový námořní trh v roce 2008. Dostupné z WWW: <<http://www.k-report.net>>.
- [24] Litomyský [online]. 2010 [cit. 2011]. Kontejnery u nás. Dostupné z WWW: <<http://www.litomysky.cz>>.
- [25] Nordsee-zeitung [online]. 22.2.2011 [cit. 2011]. Maersk Line ordert Container-Giganten. Dostupné z WWW: <<http://www.nordsee-zeitung.de>>.
- [26] Schenker [online]. 2010 [cit. 2011]. DB Schenker. Dostupné z WWW: <<http://www.schenker.cz>>.
- [27] Wikipedia [online]. 2010 [cit. 2010]. Wikipedia . Dostupné z WWW: <<http://en.wikipedia.org>>.
- [28] Wikipedie [online]. 2010 [cit. 2010]. Wikipedie . Dostupné z WWW: <<http://cs.wikipedia.org>>.
- [29] Hafen Hamburg Marketing e.V.

8 *PŘÍLOHY*

Seznam příloh:

Příloha 1 – Přehled specifikací ISO kontejnerů (str. 74 - 76)

Příloha 2 - Kategorie tankerů (str. 77)

Příloha 3 - Obvyklé krytí rizik (str. 78 – 79)

Příloha 4 - Faktory ovlivňující vývoj nabídky a poptávky (str. 80)

Příloha 5 - Vývoj přepravovaných objemů a tržních podílů největších rejdařů mezi lety 2000 a 2006 (str. 81 – 82)

Příloha 6 - Meziroční přírůst objemů překlادů % ve 20 největších přístavech světa (str. 83)

Příloha 1 – Přehled specifikací ISO kontejnerů

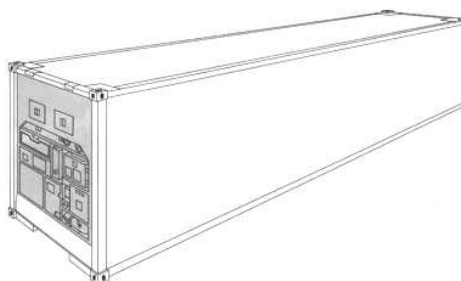
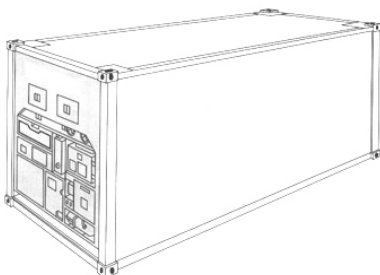
Standardní kontejnery / Standard containers

Typ	Vnitřní délka (mm)	Vnitřní šířka (mm)	Vnitřní výška (mm)	Šířka dveří (mm)	Výška dveří (mm)	Celková maximální váha (kg)	Váha kontejneru (kg)	Maximální nosnost (kg)	Objem (cbm)
20'DC	5 895	2 350	2 392	2 340	2 292	30 480	2 250	28 230	33,2
20'VH	5 895	2 321	2 392	2 340	2 292	30 480	2 490	27 990	33,0
40'DC	12 029	2 350	2 392	2 340	2 292	30 480	3 780	26 700	67,7
40'HC	12 024	2 350	2 697	2 338	2 585	30 480	4 020	26 460	76,3



Chladicí kontejnery / Refrigerated containers

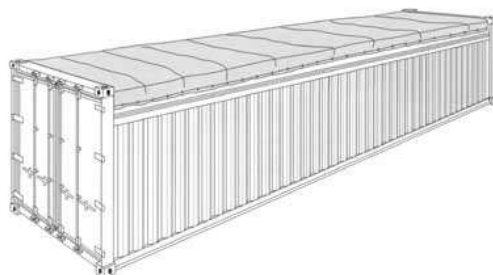
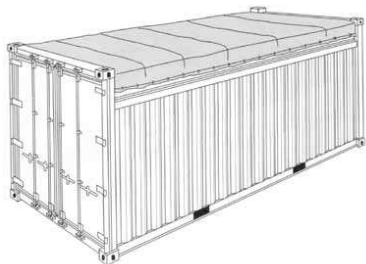
Typ	Vnitřní délka (mm)	Vnitřní šířka (mm)	Vnitřní výška (mm)	Šířka dveří (mm)	Výška dveří (mm)	Celková maximální váha (kg)	Váha kontejneru (kg)	Maximální nosnost (kg)	Objem (cbm)
20'RF	5 534	2 316	2 331	2 316	2 290	30 480	3 030	27 450	29,9
40'RF	11 563	2 294	2 261	2 288	2 188	34 000	4 600	29 400	60,0
40'RF-HC	11 583	2 286	2 532	2 294	2 550	34 000	4 120	29 880	67,0



Open Top kontejnery / Open Top containers

Typ	Vnitřní délka (mm)	Vnitřní šířka (mm)	Vnitřní výška (mm)	Šířka dveří (mm)	Výška dveří (mm)	Celková maximální váha (kg)	Váha kontejneru (kg)	Maximální nosnost (kg)	Objem (cbm)
20'OT	5 897	2 350	2 377	2 338	2 280	30 480	2 350	28 130	32,5
40'OT	12 030	2 350	2 377	2 338	2 292	30 480	3 850	26 630	66,4

Rozměry střešního otvoru:
 20'OT 2 230 x 5 439 mm
 40'OT 2 210 x 11 573 mm



Hardtop kontejnery / Hardtop containers

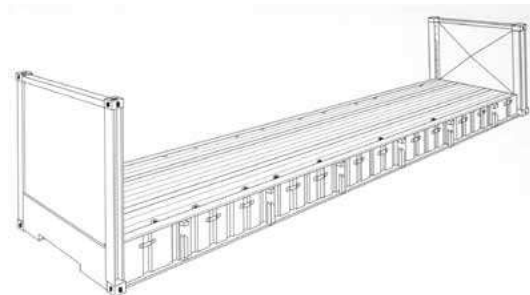
Typ	Vnitřní délka (mm)	Vnitřní šířka (mm)	Vnitřní výška (mm)	Šířka dveří (mm)	Výška dveří (mm)	Celková maximální váha (kg)	Váha kontejneru (kg)	Maximální nosnost (kg)	Objem (cbm)
20'HT	5 886	2 342	2 375	2 336	2 280	30 480	2 590	27 890	32,8
40'HT	12 020	2 342	2 388	2 336	2 292	30 480	4 700	25 780	67,2
40'HT-HC	12 020	2 342	2 693	2 336	2 597	30 480	4 900	25 580	75,8

Rozměry střešního otvoru:
 20'HT 2 208 x 5 590 mm
 40'HT 2 208 x 11 724 mm
 40'HT-HC 2 208 x 11 724 mm



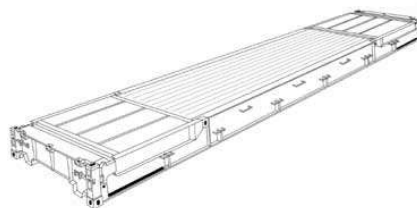
Flatrack kontejnery / Flatrack containers

Typ	Délka podlaží (mm)	Minimální délka (mm)	Šířka podlaží (mm)	Minimální šířka (mm)	Výška (mm)	Výška dna (mm)	Celková váha (kg)	Váha kontejneru (kg)	Maximální nosnost (kg)
20'FL	6 038	5 612	2 438	2 210	2 213	370	34 000	2 740	31 260
40'FL	12 086	11 826	2 224	2 224	1 981	610	30 480	4 200	26 280
40'FL-HC	12 060	11 660	2 365	2 200	2 245	648	45 000	5 700	39 300



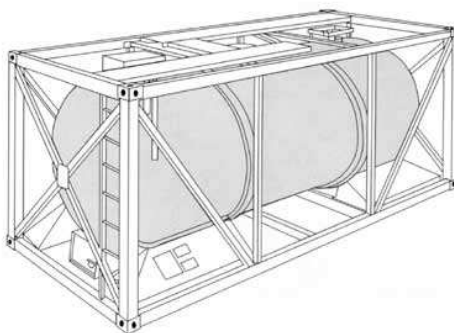
Platform kontejnery / Platform containers

Typ	Délka (mm)	Šířka (mm)	Výška dna (mm)	Celková váha (kg)	Váha kontejneru (kg)	Maximální nosnost (kg)
20'PL	6 058	2 438	370	30 400	2 740	31 260
40'PL	12 192	2 438	648	45 000	5 700	39 300



Tank kontejner / Tank container

Typ	Délka (mm)	Šířka (mm)	Výška (mm)	Celková váha (kg)	Váha kontejneru (kg)	Maximální nosnost (kg)	Maximální objem (l)
20'TK	6 058	2 438	2 591	36 000	3 385	32 615	24 000



Pramen: *Am Zehnhoff-Söns* [online]. 2011 [cit. 2011-03-28]. Types of Containers. Dostupné z WWW: <<http://www.azs-bn.de/cms/index.php/en/service/types-of-containers>>.

Příloha č. 2 – Kategorie tankerů

Podle velikosti jsou tankery řazeny do následujících kategorií:

- 10 000–24 999 dwt – *General Purpose tanker*
- 25 000–44 999 dwt – *Medium Range tanker*
- 45 000–79 999 dwt – *Large Range 1, LR1*
- 80 000–159 999 dwt – *Large Range 2, LR2*
- 160 000–319 999 dwt – *Very Large Crude Carrier, VLCC*
- 320 000–549 999 dwt – *Ultra Large Crude Carrier, ULCC*

V případě ropných produktů je v některých případech použita tato klasifikace:

- 10 000–60 000 dwt – *Product tanker*
- 60 000–80 000 dwt – *Panamax*
- 80 000–120 000 dwt – *Aframax*
- 120 000–200 000 dwt – *Suezmax*
- 200 000–315 000 dwt – *Very Large Crude Carrier, VLCC*
- 320 000–550 000 dwt – *Ultra Large Crude Carrier, ULCC*

kde *dwt* – deadweight – je maximální tonáž nákladu, kterou tanker může bezpečně převážet (v tunách).

Pramen: *Wikipedie: Otevřená encyklopedie: Tanker (loď)* [online]. c2010 [citováno 13. 03. 2011]. Dostupný z WWW: <[http://cs.wikipedia.org/w/index.php?title=Tanker_\(lo%C4%8F\)&oldid=5737244](http://cs.wikipedia.org/w/index.php?title=Tanker_(lo%C4%8F)&oldid=5737244)>

Příloha č. 3 – Obvyklé krytí rizik

OBVYKLÉ KRYTÍ:

- 1) Zranění/smrt osob (posádky) a způsobení takové újmy třetím osobám (např. štauerům), repatriace námořníků, jejich platy během nemoci, ztráty zaměstnání, ztráty svršků apod.
- 2) Výlohy za deviace lodi při nemoci/zranění námořníka, výlohy při karanténě lodi
- 3) Výlohy spojené s černými pasažéry, dezertéry a utečenci
- 4) Odpovědnost za škody způsobené posádkou
- 5) Odpovědnost vůči třetím osobám
- 6) Škody způsobené lodí v přístavech, průplavech a na moři
- 7) Škody a ztráty na přepravovaném nákladu/zboží
- 8) Celní pokuty, za které je odpovědný provozovatel lodi
- 9) Škody za znečištění moře
- 10) Škody z General Average nekryté pojištěním H+M
- 11) ¼ kolizní odpovědnosti
- 12) některé další škody dle konkrétní pojistné smlouvy

KRYTO ZPRAVIDLA NENÍ:

- 1) Vědomě nesprávný popis zboží v B/L
- 2) Úbytek zboží, když byl podepsán B/L na větší množství zboží s tímto vědomím
- 3) Anti/po datování konosamentů (B/L)
- 4) Vydání zboží bez předložení B/L
- 5) Vyložení zboží v jiném přístavu, než je uvedeno v B/L (pokud nebylo odsouhlaseno předem)
- 6) Pozdní příjezd lodi, opomenutí naložit zboží
- 7) Úmyslné porušení přepravní smlouvy
- 8) Škody na zboží vzniklé před/po nalodění
- 9) Hotové peníze, pokud nebyly řádně uloženy
- 10) Palubní náklad, nebyl-li předmětem přepravní smlouvy
- 11) Ztráty dopravného, Demurrage, Detention, nesolventnost příslušného obchodního partnera

12) Válečná a nukleární nebezpečí

13) Kontraband (nezákonná přeprava zboží)

Pramen: NOVÁK, Josef. *Námořní přeprava*. Praha : Vydavatelství ASPI, 2005. Námořní přepravní trh obchodní tonáže, s. 78. ISBN 80-7357-070-X.

Příloha č. 4 – Faktory ovlivňující vývoj nabídky a poptávky

Faktory ovlivňující poptávku

1. Světová námořní tonáž, respektive její struktura podle specializace a velikosti
2. Vyvázaná tonáž (Laid up Tonnage), tonáž v opravě
3. Tonáž určená na zlom (Scrapping Tonnage)
4. Stáří tonáže a s tím související její produktivita (efektivnost)
5. Tonáž používaná pro skladování
6. Stav nové a rozestavěné tonáže, její struktura trendy jejího dalšího rozvoje a růstu
7. Ceny lodí (novostavby, tonáž z druhé ruky, tonáž na zlom)
8. Přepravní vzdálenost a přepravní výkon (tzv. tunomíle)
9. Velikost a struktura jednotlivých nákladů
10. Geografické rozmístění tonáže dle jejích druhů a velikostí (Atlantik, Pacifika atd.)
11. Situace v přístavech, jejich technické vybavení - přeplněné a technicky zaostalé přístavy zdržují lodě, a tím „snižují“ skutečný stav volné námořní lodní tonáže na
12. Ceny za služby v přístavech (za palivo, za mazadla, za údržbu a opravy apod.)
13. Cena kvalifikovaných a méně kvalifikovaných pracovních sil využívaných v námořní přepravě

Faktory ovlivňující poptávku:

1. Stav světové ekonomiky, trendy jejího vývoje, hospodářský rozvoj jednotlivých teritoriálních oblastí
2. Celkový objem nákladu/zboží určeného k přepravě po moři, jeho struktura a geografické rozčlenění
3. Časové rozložení připravenosti nákladu/zboží k přepravě a časové nároky na jeho dopravu, příp. na kvalitu dalších přepravních či dopravních služeb
4. Politické události ve světě a v oblastech přepravy (války, akutní ohrožení teroristickými útoky apod.)
5. Vývoj těžby ropy a nerostných surovin v jednotlivých teritoriích a jejich ceny
6. Předpokládaná a skutečná úroda (zejména obilí) v konkrétních oblastech světa

Pramen: NOVÁK, Josef. Námořní přeprava. 2. vyd. Praha: Vydavatelství ASPI, 2005. 60 s. ISBN 80-7357-070-X

Příloha č. 5 - Vývoj přepravovaných objemů a tržních podílů největších rejdařů mezi lety 2000 a 2006

jméno	leden 2000			leden 2006			růst 2000 až 2006 [%]	roční růst [%]
	pořadí	TEU	podíl [%]	pořadí	TEU	podíl [%]		
A. P. Möller-Maersk	1	620 324	12	1	1 665 272	18,2	268	17,9
MSC	5	224 620	4,4	2	784 248	8,6	349	23,2
CMA CGM Group	12	122 848	2,4	3	507 954	5,6	413	26,7
Evergreen Group	2	317 292	6,2	4	477 911	5,2	151	7,1
Hapag-Lloyd	14	102 769	2	5	412 344	4,5	401	26,1
CSCL	18	86 335	1,7	6	346 493	3,8	401	26,1
APL	6	207 992	4	7	331 437	3,6	159	8,1
Hanjin / Senator	4	244 636	4,8	8	328 794	3,6	134	5,1
COSCO Container L.	7	198 841	3,9	9	322 326	3,5	162	8,4
NYK	8	166 206	3,2	10	302 213	3,3	182	10,5
MOL	10	136 075	2,6	11	241 282	2,6	177	10
OOCL	16	101 044	2	12	234 141	2,6	232	15
CSAV Group	20	69 745	1,4	13	234 002	2,6	336	22,4
K Line	13	112 884	2,2	14	227 872	2,5	202	12,4
Zim	11	132 618	2,6	15	201 432	2,2	152	7,2
Yang Ming Line	17	93 348	1,8	16	188 206	2,1	202	12,4
Hamburg-Süd Group	21	68 119	1,3	17	184 438	2	271	18,1
Hyundai Merchant Marine	15	102 314	2	18	147 989	1,6	145	6,3
Pacific Int'l Lines (PIL)	24	60 505	1,2	19	134 362	1,5	222	14,2
Wan Hai Lines	22	63 525	1,2	20	114 346	1,3	180	10,3
UASC	19	74 989	1,5	21	74 004	0,8	99	-0,2
IRIS Lines	42	19 920	0,4	22	53 512	0,6	269	17,9
Regiona Container L.	33	26 355	0,5	23	48 604	0,5	184	10,7
Grimaldi (Napoli)	28	35 283	0,7	24	44 363	0,5	126	3,9
MISC Bhd	26	41 738	0,8	25	40 543	0,4	97	-0,5

Costa Container Lines	98	4 914	0,1	26	37 480	0,4	763	40,3
China Navigation Co	60	11 377	0,2	27	36 717	0,4	323	21,6
Sea Consortium	43	17 562	0,3	28	34 242	0,4	195	11,8
CCNI	32	26 710	0,5	29	33 799	0,4	127	4
SYMS	128	2 954	0,1	30	32 337	0,4	1095	49
CELKEM		5 150 000	100		9 135 749	100	177	10

Pramen: *K-report* [online]. 3. 8. 2008 [cit. 2011]. Kontejnerový námořní trh v roce 2008. Dostupné z WWW: <<http://www.k-report.net/clanky/kontejnerovy-namorni-trh-v-roce-2008/>>.

Příloha č. 6 - Meziroční přírůst objemů překladů % ve 20 největších přístavech světa

Pořadí	Přístav	Země	2005	2006	2007	2009	2009
1	Singapore	Singapore	8,73%	6,90%	12,67%	7,11%	-13,54%
2	Shanghai	Čína	24,23%	20,05%	20,45%	7,00%	-10,64%
3	Hong Kong	Čína	2,02%	4,96%	1,45%	1,54%	-13,47%
4	Shenzhen	Čína	18,96%	14,03%	14,24%	1,49%	-14,78%
5	Busan	Jižní Korea	3,61%	1,65%	10,23%	1,17%	-10,96%
6	Guangzhou	Čína	41,63%	40,88%	39,39%	19,58%	1,72%
7	Dubai	SAE	18,51%	17,12%	19,39%	11,02%	-5,94%
8	Ningbo	Čína	30,00%	35,71%	32,27%	20,08%	-6,45%
9	Qingdao	Čína	22,70%	22,12%	22,85%	9,07%	-0,58%
10	Rotterdam	Nizozemí	12,15%	3,96%	11,77%	-0,06%	-9,65%
11	Tianjin	Čína	25,88%	23,93%	19,38%	19,67%	2,35%
12	Kaohsiung	Taiwan	-2,50%	3,21%	4,93%	-5,65%	-11,33%
13	Port Klang	Malajsie	5,72%	14,11%	12,55%	11,94%	-8,29%
14	Antwerp	Belgie	6,89%	8,28%	16,48%	5,96%	-15,63%
15	Hamburg	Německo	15,49%	9,57%	11,60%	-1,55%	-28,04%
16	Los Angeles	USA	2,24%	13,16%	-1,36%	-6,04%	-14,04%
17	Tanjung Pelepas	Malajsie	3,91%	14,20%	15,30%	1,82%	7,14%
18	Long Beach	USA	16,09%	8,63%	0,37%	13,20%	-20,20%
19	Xiamen	Čína	16,36%	20,26%	15,13%	8,82%	-7,05%
20	Laem Chabang	Thajsko	8,64%	7,54%	12,59%	10,60%	-9,99%

Pramen: Zpracováno autorem dle: Wikipedia [online]. 2011 [cit. 2011]. List of world's busiest container ports. Dostupné z WWW: <http://en.wikipedia.org/wiki/List_of_world's_busiest_container_ports>.