

UNIVERZITA KARLOVA

FAKULTA SOCIÁLNÍCH VĚD

Institut politologických studií

Katedra politologie

Bakalářská práce

2018

Kateřina Bubnová

UNIVERZITA KARLOVA

FAKULTA SOCIÁLNÍCH VĚD

Institut politologických studií

Katedra politologie

Světový námořní obchod na počátku 21. století

Bakalářská práce

Autor práce: Kateřina Bubnová

Studijní program: Politologie

Vedoucí práce: PhDr. Michael Romancov, Ph.D.

Rok obhajoby: 2018

Prohlášení

1. Prohlašuji, že jsem předkládanou práci zpracoval samostatně a použila jen uvedené prameny a literaturu.
2. Prohlašuji, že práce nebyla využita k získání jiného titulu.
3. Souhlasím s tím, aby práce byla zpřístupněna pro studijní a výzkumné účely.

V Praze dne 25. 7. 2018

Kateřina Bubnová

Bibliografický záznam

BUBNOVÁ, Kateřina. *Světový námořní obchod na počátku 21. století*. Praha, 2018. 64 s. Bakalářská práce (Bc). Univerzita Karlova, Fakulta sociálních věd, Institut Politologie. Katedra Politologie. Vedoucí diplomové práce PhDr. Michael Romancov, Ph.D.

Rozsah práce: 87 230 znaků

Anotace

Bakalářská práce pojednává o světovém námořním obchodu na počátku 21. století. Tato práce se zabývá vývojem v průběhu 19. a 20. století z pohledu pokroku, který ovlivnil modernizaci a pokrok v této oblasti, 20. a 21. století z pohledu ekonomického, jak se změnil objem přepravovaného zboží. Dělení nákladních námořních plavidel je další důležitá kapitola, rozřazení do skupin a podskupin umožňuje lepší pohled na typy obchodních lodí. Dále zkoumá mezinárodní organizace, které jsou velice důležité na určování a dodržování pravidel. Kapitola námořní politika pojednává o ekologické politice, o vybalancování cílů udržitelného rozvoje a ekonomických cílů zemí. Druhá část kapitoly se pak věnuje problematice námořního pirátství, které velmi ztěžuje námořní obchod. Detailněji se věnuje somálskému pirátství, i když to v současnosti není hlavní nebezpečná oblast, tak má svá specifika. Poslední část pojednává o nejdůležitějších přístavech, jakožto zásadních součástích námořního obchodu. S námořními trasami souvisí i Nová hedvábná stezka, projekt Čínské lidové republiky, který by mohl změnit námořní trasy, uvažuje se i o nových přístavech.

Annotation

The bachelor thesis deals with the world's maritime trade at the beginning of the 21st century. This thesis deals with the development during the 19th and 20th centuries from the point of view of progress, which influenced the modernization and progress in this area, the 20th and 21st century from the economic point of view, how the volume of goods transported changed. Segmenting cargo vessels is another important chapter, splitting into groups and subgroups, allows a better view of types of merchant ships. It also examines international organizations that are very important for determining and adhering to the rules. The chapter on Maritime Policy deals with environmental policy, balancing the goals of sustainable development and economic objectives of countries. The second part of the chapter deals with the issue of maritime piracy, which greatly hinders maritime trade. It focuses more on Somali piracy, although it is not currently the main danger area, so it has its own specifics. The last part deals with the most important ports as the basic components of maritime trade. Navy trails are linked to the New Silk Road, a project of the People's Republic of China, which could change the sea routes, considering new ports.

Klíčová slova

Námořní obchod, objem zboží, ekologická politika, pirátství, nákladní lodě

Keywords

Maritime trade, bulk, environmental policy, piracy, cargo ships

Title

World maritime shipping at the beginning of 21. Century

Poděkování

Na tomto místě bych ráda poděkovala vedoucímu panu PhDr. Michaelovi Romancovovi, PhD. za odborné vedení, za pomoc a rady při zpracování této bakalářské práce.

Obsah

ÚVOD	10
1. Vymezení základních pojmů	12
2. 20. a 21. století z ekonomického pohledu	13
3. Dělení nákladních obchodních lodí	17
3.1 Plavidla pro suchý náklad	18
3.1.1 Plavidla pro kusová zboží.....	18
3.1.2 Plavidla pro hromadné suché substráty	19
3.1.3 Plavidla pro speciálně balené či přepravované zboží.....	19
3.2 Plavidla pro tekutý náklad.....	21
3.2.1 Tankery pro přepravu surové ropy	21
3.2.2 Tankery pro přepravu ropných derivátů	22
3.2.3 Tankery pro přepravu chemikálií.....	22
3.2.4 Tankery pro přepravu zkapalněných plynů	22
4. Mezinárodní instituce a organizace v námořní přepravě	23
4.1 Mezinárodní námořní organizace	23
4.2 Mezinárodní námořní komora	26
4.3 Mezinárodní asociace nezávislých majitelů námořních tankerů	27
4.4 Mezinárodní asociace rejdařů zaměřených na suché komodity	27
4.5 Baltská a mezinárodní námořní rada	28
4.6 Mezinárodní námořní kancelář.....	29
4.7 Mezinárodní námořní konfederace	29
4.8 Mezinárodní asociace námořních přístavů.....	29
4.9 Organizace evropských námořních přístavů	30
4.10 Evropská námořní bezpečnostní agentura.....	31
4.11 Námořní informační služby.....	31
4.12 Mezinárodní námořní výbor	31
4.13 Mezinárodní federace dopravních dělníků.....	32

5. Námořní politika.....	32
5.1 Ekologická politika.....	33
5.2 Námořní pirátství.....	39
6. Námořní trasy	45
6.1 Nejvýznamnější přístavy.....	45
6.2 Nová hedvábná stezka	48
ZÁVĚR	53
SUMMARY	54
POUŽITÁ LITERATURA.....	55
TEZE BAKALÁŘSKÉ PRÁCE.....	58
SEZNAM PŘÍLOH.....	61

ÚVOD

Námořní doprava je nejdůležitější přepravou v obchodním světě, jelikož více než 90 % zboží je přepravováno po moři. Již od dávné historie se lidé vydávali přes moře doufající v lepší život a bohatství, které tam na ně možná někde čeká. Lodě a moře sloužily také k politickému cíli v podobě nájezdů, drancování, válek a dobývání území. V současnosti námořní doprava neztratila nic ze své důležitosti, drží se na předním místě a nic nenapovídá o tom, že by tomu mělo být jinak.

Toto téma jsem si vybrala proto, že je podle mě velice důležité, i v České republice, zejména proto, že zde chybí publikace zabývající se touto problematikou. Cílem této práce je zmapovat a charakterizovat důležitost námořní nákladní dopravy v průběhu století. Podat ucelený obraz o složkách, které dopravu doprovází, ať už se jedná o mezinárodní organizace, lodě nebo přístavy.

Práci jsem rozdělila do několika kapitol. V první kapitole se věnuji základním pojmům, bez kterých se ve zbytku práce neobejdu. V kapitole druhé zkoumám námořní obchod z hlediska čísel, na kterých se dají dobře porovnat a ilustrovat změny oproti minulému a začátku současného století. Ve třetí kapitole se věnuji dělení obchodních plavidel, v této oblasti je díky modernizaci největší posun oproti dávným dobám, kdy výkonnost, rychlost a objem plavidel se výrazně proměnily. Čtvrtá kapitola je zaměřená na mezinárodní organizace, které hrají velkou roli v určování pravidel a dohlížení na jejich dodržování. V páté kapitole se zabývám námořní politikou, která je v této době velmi diskutovaným tématem. Ekologická politika by měla být na vrcholu důležitosti všech zemí, stejně tak jako bezpečnost, jelikož jsou lodě velmi ohrožovány pirátstvím. V poslední kapitole zkoumám nejdůležitější přístavy, které jsou pro obchod klíčové, dále potom plány Čínské lidové republiky na Novou hedvábnou stezku.

Klíčové otázky, které chci v práci zodpovědět jsou jaká je role námořního obchodu v současnosti. Co prospívá a škodí námořnímu obchodu a jaký je vztah mezi pojmy sea blindness (námořní slepota), maritime security (ochrana na moři) a maritime safety (bezpečí na moři).

V českém prostředí není kromě jedné aktuální publikace od Nováka a Koláře žádná taková shrnující práce, která by se tímto problémem zabývala. Novák a Kolář ve své knize z roku 2015 zahrnují širokou škálu kapitol vzájemících se k námořní dopravě. Spíše se ale zaměřují na popis složek dopravy, dělení přepravy, financování

apod. Využila jsem z toho převážně teoretickou část, současné problémy explicitně nezahrnují. V zahraniční literatuře ale také nenajdeme mnoho knih o námořní dopravě, pokud ano jedná se často o díla z 20. století. Většina autorů, která se námořním obchodem zabývá uveřejňuje spíše kratší články a studie. Proto většina mé práce vychází z anglických textů, rozborů, případových studií a příspěvků do vědeckých časopisů. Snažila jsem se vycházet z důvěryhodných a akademických zdrojů z oficiálních organizací a od autorů, kteří svoji práci podložili důvěryhodnými zdroji.

1. Vymezení základních pojmů

Pojmem doprava (Transport) se rozumí vlastní přemísťovací proces, v užším slova smyslu pak pohyb dopravních prostředků po dopravní cestě. Jako přeprava (Transportation) je chápán: a) výsledný efekt přemísťovacího (dopravního) procesu, tj. vlastní výsledná změna prostorového bytí v čase, ekonomicky pak realizace užitné hodnoty dopravy, resp. vlastního přemístění, b) v širším slova smyslu souhrn všech aktivit, zahrnující vlastní přemísťovací (dopravní) proces, ale i služby s tímto problémem související.¹

Dopravce, resp. námořní dopravce či rejdař (Carrier, Sea Carrier, Transport Operator, Transporter) je především provozovatel (dopravy či plavidel), mnohdy zároveň vlastník dopravních prostředků/ lodí. Může být však jen jejich nájemcem (např. u finančního leasingu). Vždy se však jedná o subjekt realizující (provádějící) vlastní přemísťovací činnost v prostoru a v čase. Jde o producenta, ale i realizátora dopravních služeb na trhu.²

Přepravce (Customer)- především zákazník dopravce v přepravní smlouvě zpravidla označovaný jako odesílatel nebo příjemce. Spotřebitel dopravních, resp. přepravních služeb. Velmi často vlastník hmotného zboží. Jako přepravci vystupují v námořních přepravních vztazích nejčastěji: odesílatel (Sender), nalod'ovatel (Shipper) a příjemce (Receiver).³

Náklad má jako termín primární význam z pohledu přepravních kapacit dopravních prostředků a manipulačních zařízení bez nutné vazby obchodní operace.⁴

Zboží je zde používáno jako klíčový termín pro aktivity související s obchodní činností, resp. nákupem, prodejem, eventuálně s obchodním právem apod.⁵

Zásilka je zboží přepravované od odesílatelek příjemci, splňující předem stanovené (jednotkové) parametry, tzn. objem, rozměry, hmotnost apod.⁶

Nosnost lodi (Deadweight, DWT)- jedná se o jednotku v praxi označovanou jako mrtvá hmotnost. Udává počet hmotnostních tun potřebných k ponoření plavidla

¹NOVÁK, Radek a Petr KOLÁŘ. *Námořní nákladní přeprava*. V Praze: C.H. Beck, 2015. s. 1 ISBN 978-80-7400-601-2.

²Novák, 2015, s. 1

³Novák, 2015, s. 1

⁴Novák, 2015, s. 1

⁵Novák, 2015, s. 1

⁶Novák, 2015, s. 2

na určitou čáru ponoru. Jedná se o celkovou nosnost plavidla (někdy také „hmotnostní kapacitu“ lodi).

TEU označuje jednotku ekvivalentu dvaceti stop, která může být použita k měření nosnosti nákladu lodě.⁷

Jedním z důležitých pojmů, které se dotýkají námořního obchodu je sea blindness neboli námořní slepota. Při dotazu, jakou roli hraje námořní obchod v mezinárodním obchodu, široká veřejnost nemá jasnou představu o jeho důležitosti. Většina lidí neví, co pro nás námořní doprava znamená, jaké objemy nákladů se po moři přepravují. Možná se domnívají, že námořní doprava je zastaralá. Tak obrovský průmysl- na mořích se plaví přes 100 000 plavidel, se stal téměř neviditelným.⁸

2. 20. a 21. století z ekonomického pohledu

Mnoho století se používalo k pohonu lodí jen plachet, počátkem 19. století se začal razantně prosazovat parní stroj. Vynálezce lodního šroubu byl Čech žijící v tehdy nejdůležitějším přístavu rakousko-uherské monarchie, Terstu-Josef Ressel.⁹ Lodní šroub připevněný vodorovně s trupem lodě za kormidlem funguje na principu vrtule a loď pohání. Ressel jej zkombinoval s možnostmi parního stroje a zvýšil tím rychlost plavby. První plavba lodí poháněné novým způsobem se uskutečnila v roce 1829.¹⁰

Přelom 19. a 20. století pak znamenal zásadní technické, ale i další s tím související významné změny. Výrazné změny přinesla bezdrátová telegrafie a s ní využívaná Morseova abeceda. Parní pohon začal mít konkurenta ve spalovacích motorech apod. Ve 20. století znamenaly ve vývoji námořní dopravy obrovský skok obě světové války. Pokrok zaznamenaly např. navigační prostředky. Do běžného používání na moři se dostaly radar a sonar apod. Běžně, i když ne ke komerčním účelům, se začala využívat plavba pod hladinou. Námořní nákladní přepravu a dopravu zasáhla i řada zcela nových technologií. Po 2. světové válce šlo zejména

⁷2011. What is a TEU. In: *Dedola.com* [online]. 13. 10. [cit. 23. 2. 2018]. Dostupné z: <https://dedola.com/2011/10/what-is-a-teu/>

⁸CAMBEL, Tugce, 2017. Sea blindness. In: *MoreThanShipping.com* [online]. [cit. 2.7. 2018]. Dostupné z: <http://www.morethanshipping.com/sea-blindness/>

⁹ Novák, 2015, s.XIII.

¹⁰2009. Narodil se vynálezce lodního šroubu Josef Ressel. In: *Českátelevize.cz* [online]. 29. 6. [cit. 23. 2. 2018]. Dostupné z: <http://www.ceskatelevize.cz/ct24/archiv/1449904-narodil-se-vynalezce-lodniho-sroubu-josef-ressel>

o kontejnerizaci, ale i systémy Ro/Ro¹¹, vznášedla, křídlaté čluny, vícetrupá plavidla (katamarány), apod. V druhé polovině 20. století se na moře poprvé dostal i atomový zdroj pohonu, jehož bylo v civilní dopravě používání především k pohonu ledoborců. Konec 20. a začátek 21. století byl i v námořní dopravě a přepravě charakterizován expanzivním zaváděním elektrotechniky a počítačových technologií. Zásadně se změnilы komunikační, navigační a informační systémy. Začaly být běžně používány satelity. IT technologie se ale také např. podílely na významné redukci počtu členů, posádek atd. Současný svět se turbulentně mění a s ním se mění nejen námořní přeprava, ale především lidé- lidé, kteří ji ke svému životu potřebují.¹²

Vývoj světového námořního obchodu je značně ovlivněn děním na světových trzích. Je to dáno především tím, že se v současnosti více než 90 % přepraveného nákladu uskutečňuje po moři. Bez této dopravy, která umožňuje transport surovin, potravin, materiálu apod., by současný světový obchod prakticky nemohl existovat.¹³

Námořní obchod má dlouhodobě rostoucí tendenci. V roce 1960 dosáhl objem námořního obchodu hodnoty jedné miliardy tun, roku 1990 byl objem námořního obchodu již 4 miliardy tun a v roce 2008 se objem námořního obchodu přehoupl přes hranici 8 miliard tun. Mezi roky 1960-2008 došlo tedy k osminásobnému zvýšení objemu námořního obchodu. Velký růst obchodu byl umožněn díky zvyšující se industrializaci a liberalizaci národních ekonomik, což podporovalo volný obchod a poptávku po spotřebním zboží. Stejně jako ostatní průmyslové sektory, je námořní přeprava velmi ovlivňována ekonomickými poklesy.¹⁴

V roce 1960 byl objem námořního obchodu 1 mld. tun, na které se podílely stejným dílem suché i tekuté náklady. V následujících letech byl roční růst tekutých nákladů (především surové ropy a jejich derivátů) 11,5 %, zatímco suché náklady vykazovaly značně nižší roční tempo růstu. Do začátku 70. let vzrostl podíl tekutých nákladů na objemu námořního obchodu na 60 %. Vrcholu bylo dosaženo v roce 1973. Během tohoto roku započal první ropný šok, který měl značný vliv na objem přepravovaných tekutých nákladů. Ten se snížil z 1,87 mld. tun v roce 1973 na

¹¹Více kapitole Dělení námořních plavidel

¹² Novák, 2015, s. XIII.- XIV.

¹³ Ekonomický vývoj námořního obchodu od poloviny 20. století do současnosti. In: *Navaltrade.net* [online]. [cit. 13. 12. 2017]. Dostupné z: <http://navaltrade.net/node/5>

¹⁴ Ekonomický vývoj námořního obchodu od poloviny 20. století do současnosti

1,5 mld. tun v roce 1975. Obchod se suchými náklady nebyl tímto šokem na rozdíl od tekutých nákladů výrazněji zasažen a v půlce 70. let dosáhl stejného objemu.¹⁵

Roku 1979 nastal druhý ropný šok. Na rozdíl od prvního ropného šoku měl vliv na objem jak v tekutých, tak v suchých nákladech a způsobil jejich pokles na několik následujících let. Do roku 1983 pokleslo množství námořního obchodu pod úroveň z roku 1974. Zatímco období poklesu v objemu suchých nákladů bylo relativně krátké a trvalo do roku 1983, v tekutých nákladech pokračoval pokles až do roku 1985.¹⁶

Od roku 1987 rostly jak tekuté, tak suché náklady, i když rozdílnými tempy. Roční tempo růstu suchých nákladů bylo 2,4 % a roční tempo růstu u tekutých nákladů 5,7 %. Roku 1990 dosáhl objem námořního obchodu 4 mld. tun skládajících se z 2,5 mld. tun suchých nákladů a 1,5 mld. tun tekutých nákladů. Poté došlo k období stabilního růstu s ročním tempem 3,3 %. V roce 1996 došlo k mírnému zpomalení růstu na úroveň 2,3 %. Během roku 1998 překonal objem námořního obchodu hranici 5 mld. naložených tun. V tomto roce došlo ovšem k poklesu růstu vlivem asijské finanční krize a snížení poptávky. Po roce 1999, kdy dosahovalo tempo růstu jen 0,9 %, došlo opět k oživení a v roce 2000 bylo roční tempo růstu již 3,6 %.¹⁷

Můžeme konstatovat, že mezi léty 1986-2001 rostl objem námořního obchodu v jednotlivých letech většími či menšími kladnými tempy růstu, k opačnému vývoji (-1 %) došlo v roce 2001. Tento pokles byl důsledkem propadu mezinárodního obchodu, založeném především na vývoji v Severní Americe po teroristických útocích z 11. září 2001. V roce 2002 došlo k oživení a už v roce 2005 byla dosažena hranice 7 mld. tun nákladů. V roce 2007 překročil námořní obchod objem 8 mld. tun nákladů. Mezi roky 1970-2007 bylo průměrné tempo růstu v objemu námořního obchodu 3,1 %.¹⁸

Zpomalení růstu jak v obchodu se suchým, tak i tekutým nákladem nastalo v roce 2008 důsledkem prudkého poklesu poptávky po spotřebním zboží, omezení průmyslové produkce a snížené poptávky po energiích. V roce 2009 naplno vypukla světová krize a objem námořního obchodu poklesl o 4,5 % na úroveň 7,8 mld. tun. K oživení poptávky dochází v roce 2010, námořní obchod zaznamenává tempo růstu

¹⁵ Ekonomický vývoj námořního obchodu od poloviny 20. století do současnosti

¹⁶ Ekonomický vývoj námořního obchodu od poloviny 20. století do současnosti

¹⁷ Ekonomický vývoj námořního obchodu od poloviny 20. století do současnosti

¹⁸ Ekonomický vývoj námořního obchodu od poloviny 20. století do současnosti

7 % a ve svém objemu se vrací na předkrizové období. Za rok 2011 bylo námořními plavidly přepraveno 8 879 mil. tun nákladů.¹⁹

Po dvou letech enormního růstu došlo k ochlazení, v roce 2012 byl zaznamenán růst o pouhých 1,8 %, korelující s vývojem světové ekonomiky a jejímu agregovanému růstu. Tento statistický údaj se pak týká objemu v hodnotovém vyjádření obchodu se zbožím, upraveného pro zohlednění inflačních deformací a směnných kurzů. Nicméně obchodní toky v nominálním vyjádření vykazují podobný trend. Pomalejší růst světového obchodu byl důsledkem současného zpomalení dovozní poptávky v rozvinutých i ve velkých rozvojových ekonomikách. Omezená mimo jiné úspornými opatřeními a rostoucí nezaměstnaností, poptávka po dovozech Evropy poklesla, zatímco poptávka ve Spojených státech a Japonsku zůstala utlumená. V důsledku toho celosvětová poptávka po vývozu rozvojových zemí a ekonomik v procesu transformace oslabila, zatímco- s výjimkou Afriky- dovozy určené pro rozvojové země a ekonomiky v přechodném období výrazně poklesly.²⁰

Výkon světového loďařského obchodu v roce 2013 byl ovlivněn různými trendy, včetně vyrovnanějšího růstu poptávky (obchodu). Objemy se rozrostly pomaleji o 3,8 procenta, přičemž celkový počet dosáhl téměř 9,6 miliard tun. Z těchto zásilek představoval největší podíl (70,2 %) suchý náklad (hlavní a drobné suché komodity přepravované v hromadné dopravě, celkový náklad, rozbalený a kontejnerový obchod), následovaný obchodem s tankery (ropa, ropný produkt a plyn) podílu 29,8 %. Velká část expanze v roce 2013 byla i nadále řízena růstem přepravy suchých nákladů, který vzrostl o 5,5 % na 6,7 miliard tun.²¹

Přestože reakce obchodu na růst HDP se v posledních letech mírně zhoršila, poptávka po službách námořní dopravy a objemu obchodování na moři je nadále ovlivňována globálním hospodářským růstem a potřebou obchodování s produkty. Předběžné odhady naznačují, že objem celosvětových námořních zásilek se v roce 2014 zvýšil o 3,4 procenta, což je stejná sazba jako v roce 2013. Přírůstky objemů přesáhly 300 milionů tun, přičemž celková částka dosáhla 9,84 miliardy, nebo přibližně čtyři pětiny celkového objemu světového obchodu se zbožím. Odhaduje se,

¹⁹ Ekonomický vývoj námořního obchodu od poloviny 20. století do současnosti

²⁰ UNCTAD. *Review of Maritime Transport 2013*. New York, Geneva: United Nations, 2013, s. 7. ISBN 978-92-1-112872-7

²¹ UNCTAD. *Review of Maritime Transport 2014*. New York, Geneva: United Nations, 2014, s. 4. ISBN 978-92-1-112878-9

že suchý náklad představoval více než dvě třetiny z celkového počtu, zatímco podíl na obchodu s tankery, včetně ropy, ropných produktů a plynu, se odhaduje na mírný pokles z téměř 30,0 % v roce 2013 na 28,7 % v roce 2014.²²

Jak ukazuje graf²³ objem světového obchodu uskutečněný po moři, se v posledních letech začal neustále zvyšovat.²⁴

V roce 2015 - poprvé v záznamech UNCTAD- bylo odhadováno, že světové objemy plavidel překročily 10 miliard tun. Zásilky však vzrostly o 2,1 procenta, což je tempo, které je poměrně pomalejší než historický průměr a nižší než v posledních deseti letech. Individuální výkony se lišily podle země a napříč tržními segmenty, přičemž obchod s tankery byl relativně lepší než kterýkoli jiný sektor. Klíčovým vlivem na obchodování na moři v roce 2015 byla Čína. V posledním desetiletí Čína přispěla největším podílem růstu objemu dovozu, zejména v dovozu suchých sypkých komodit, které klesly v roce 2015 poprvé od velké recese. Vzhledem k rostoucímu podílu sektoru služeb k HDP Číny spolu s přínosem průmyslu a stavebnictví jsou významné důsledky pro vzorce a objemy obchodování na moři.²⁵

V souladu s vývojem světové ekonomiky se poptávka po námořních službách zlepšila v roce 2016, i když jen mírně. Celkový objem dosáhl 10,3 miliard tun, což odráží přidání více než 260 milionů tun nákladu, z čehož polovina byla připsána obchodu s tankery. Silná poptávka po dovozu v Číně v roce 2016 nadále podporovala světový námořní obchod na moři, ačkoli celkový růst byl kompenzován omezeným růstem dovozní poptávky ostatních rozvojových regionů.²⁶

3. Dělení nákladních obchodních lodí

Nejběžnější klasifikace nákladních obchodních lodí je dle charakteristiky přepravovaného substrátu, resp. nákladu na:

- a) plavidla pro suchý náklad, kam patří jak lodě pro přepravu hromadných suchých substrátů, tak i lodě sloužící pro přepravu kusového zboží.

²² UNCTAD. *Review of Maritime Transport 2015*. New York, Geneva: United Nations, 2015, s.5- 6. ISBN 978-92-1-112892-5

²³Viz Příloha č. 1

²⁴ World Seaborne Trade. In: *ICS-shipping.org* [online]. [cit.13.12.2017]. Dostupné z: <http://www.ics-shipping.org/shipping-facts/shipping-and-world-trade/world-seaborne-trade>

²⁵ UNCTAD. *Review of Maritime Transport 2016*. New York, Geneva: United Nations, 2016, s. 6. ISBN 978-92-1-112904-5

²⁶ UNCTAD. *Review of Maritime Transport 2017*. New York, Geneva: United Nations, 2017, s. 5. ISBN 978-92-1-112922-9

- b) plavidla pro tekutý náklad, respektive tankery²⁷

3.1 Plavidla pro suchý náklad

Konstrukce těchto lodí se v průběhu času měnila, protože se stále více specializovaly typy lodí pro jeden určitý typ nákladu. Dle účelu se tak dělí na plavidla pro kusové zboží plavidla pro hromadné suché substráty a plavidla pro speciálně balené či přepravované zboží.²⁸

3.1.1 Plavidla pro kusová zboží

Převážejí zpravidla běžně balené, ale i nebalené zboží. Do značné míry to jsou průmyslové výrobky (stroje, auta, lokomotivy apod.). Z obalů jsou používány zejména bedny, krabice, pytle, ale i palety a různé druhy kontejnerů, které však u tohoto typu lodí nepřevládají nad konvenčně baleným zbožím. Konstrukčně se jedná většinou o dvoupalubová plavidla o různé nosnosti. Z hlediska celosvětového množství lodí se stále jedná o relativně rozšířený typ lodí, jehož význam však v posledních dvaceti letech významně klesá, resp. je vytlačován plavidly pro výhradní přepravu kontejnerů- celokontejnerovými loděmi.²⁹

Lodě pro kusový náklad jsou charakterizovány: ³⁰

- a) Mezipalubím
- b) Velikostí (kapacitou) cca 4 až 22 000 DWT (typická je jejich velikost cca 15 000
- c) Různým technickým vybavením
- d) Vlastním překládacím zařízením (zpravidla těžké jeřáby s nosností cca 60 až 70 t)
- e) Průměrnou provozní rychlostí cca 12 až 17 námořních uzlů
- f) Možností dokládky kontejnerů
- g) Za určitých podmínek použitelné i pro zboží hromadného charakteru (např. rudy, obilí, apod.)³¹

²⁷Novák, 2015, s. 8

²⁸Novák, 2015, s. 8

²⁹Novák, 2015, s. 9

³⁰Viz Příloha č. 2, foceno autorem, z knížky Novák, 2015, s. 10

³¹Novák, 2015, s. 11

3.1.2 Plavidla pro hromadné suché substráty

Tyto lodě v angličtině jako Bulk Carriers přepravují předem vyhrazený typ suchého substrátu, např. uhlí, rudu, obilniny, jako volně ložený substrát. Mají dvě konstrukční charakteristiky- relativně levnou výstavbu a jednoduchost. První provozovanou lodí tohoto typu bylo plavidlo S/S John Bowes s kapacitou 650 DWT, provozované od roku 1852, sloužící k přepravě uhlí. Ve srovnání v dnešní době mají tyto lodě kapacitu až nad 200 000 DWT. V roce 1969 bylo pouze 5 % objemu železné rudy přepravováno po moři v plavidlech s kapacitou více než 80 000 DWT. Začátkem 90. let 20. století byl tento podíl více než 80 % s tím, že většina železné rudy byla přepravována loděmi s kapacitou 150 až 180 000 DWT.³²

Plavidla sloužící k přepravě rud jsou specifickým typem, protože hustota materiálu je cca třikrát vyšší oproti jiným materiálům. Proto musí být specifická jejich konstrukce nákladních prostorů, tudíž nelze těchto lodí využít k přepravě jiných materiálů. Vzhledem k těmto skutečnostem je ve světě v provozu jen cca 50 specializovaných plavidel pro přepravu rud.³³

3.1.3 Plavidla pro speciálně balené či přepravované zboží

Dělí se ještě na mnoho podskupin.

Chladírenské, resp. mrazírenské lodě, které slouží pro přepravu zboží pod kontrolovanou teplotou, resp. rychle zkazitelných potravin jako maso, ryby, ovoce, zelenina apod. Tato plavidla byla uváděna do provozu koncem 19. století z nutnosti přepravovat masné produkty z tehdejších kolonií v Austrálii a na Novém Zélandu do Spojeného království. S prohlubující se kontejnerizací je tento typ lodi na ústupu a je nahrazován celokontejnerovými loděmi.³⁴

Ro/Ro lodě s odklopnou přídí, boky, či zádí, které jsou přizpůsobeny přímé nakládce a vykládce zásilek na silničních nebo železničních podvozcích nebo podvalnicích, čímž dochází ke značným časovým úsporám při manipulačních operacích v přístavech, a naopak ke snížení nosnosti těchto plavidel. Realizují námořní dopravu hlavně na krátké vzdálenosti. V současné době se předpokládá, že část jejich kapacity bude v nejbližší době nahrazena kombinací Ro/Ro a celokontejnerových lodí spolu s feederovými (celokontejnerovými) loděmi, právě

³²Novák, 2015, s. 11

³³ Novák, 2015, s. 11- 12

³⁴ Novák, 2015, s. 12

pro přepravu na krátké vzdálenosti.³⁵ Feederové lodě mohou být nákladní čluny nebo jen malé lodě. Mnoho z nich má své vlastní jeřáby, aby mohly nakládat nebo vykládat kontejnery sami. Feederové lodě vyzvednou kontejnery z menších přístavů, které mají menší provoz a dovezou je do větších lodí na jejich hlavní plavbu. Jsou tedy určeny zejména na malé vzdálenosti a zajišťují servis po celém světě.³⁶

Lodě pro přepravu automobilů prochází v dnešní době rozvojem. Oproti jiným typům nákladních obchodních lodí počet těchto plavidel v provozu neustále roste.³⁷

Celokontejnerové lodě přepravují výhradně kontejnerizované zboží či substráty.³⁸

Trajektové lodě jsou využívány jako tzv. mořské přívozy, kde automobily či vlaky vjíždí po vlastní ose do plavidla a po příplutí do přístavu dále pokračují v suchozemské cestě. Jsou do jisté míry typem Ro/Ro lodě, avšak s tím rozdílem, že přepravují také cestující. Trajekty jsou provozovány na linkách v rámci námořních přeprav na krátké vzdálenosti, na relacích jako např. Německo/ Skandinávie, Britské ostrovy/ Evropa, tzn. na linkách s plavbou od několika desítek minut až po několik dnů.³⁹

Zvláštní plavidla pro nadgabaritní přepravu jsou přizpůsobena k přepravě nadrozměrných zásilek, eventuálně zásilek o nadměrné hmotnosti.⁴⁰ Nadgabaritní přeprava (někdy nepřesně nazývaná nadrozměrná) spadá spolu s přepravou živých zvířat a nebezpečných věcí a látek pod speciální přepravu. Nadgabaritní zásilka splňuje vždy nejméně jednu z následujících podmínek: přesahuje povolenou užitnou hmotnost vozidla nebo povolené osové (nápravové) tlaky nebo přesahuje maximální povolené rozměry.⁴¹ Přepravovaným nákladem mohou být např. turbíny a části do reaktorů elektráren, součásti ropných plošin, radarové systémy, části terminálových jeřábů apod.

Speciální plavidla pro přepravu cementu.

Speciální plavidla pro přepravu dřeva.

³⁵ Novák, 2015, s. 13

³⁶Feeder Vessels. In: *GlobalForwarding.com* [online]. [cit. 6. 4. 2018]. Dostupné z: <https://globalforwarding.com/blog/feeder-vessels>

³⁷Novák, 2015, s. 13

³⁸Novák, 2015, s. 13

³⁹Novák, 2015, s. 13

⁴⁰Novák, 2015, s. 13

⁴¹ SYNKOVÁ, Jitka, 2007. *Nákladová optimalizace nákladní dopravy v podniku*. Brno. Diplomová práce. Masarykova univerzita. Ekonomicko-správní fakulta.

Plavidla pro přepravu živých zvířat.⁴²

Kabotážní plavidla jsou určena, stejně jako většina trajektů, pro námořní přepravu na krátkou, resp. pobřežní vzdálenost. Jejich operační prostor je omezen především povolenou vzdáleností jejich plavby od pobřeží.⁴³

Říčně- námořní plavidla jsou uzpůsobena pro bezpřekládkovou přepravu nákladů po velkých řekách, ale formou pobřežní plavby zároveň při pobřeží moří nebo oceánů. Konstruktivním prvkem pro tyto lodě charakteristickým je jejich ploché dno. Využívání těchto plavidel během plavby po říčním úseku nebývá nákladově příliš efektivní.⁴⁴

3.2 Plavidla pro tekutý náklad

Plavidla pro přepravu tekutého nákladu se nazývají tankery. Zpravidla se jedná o speciálně konstruované lodě určené výhradně k přepravám těchto substrátů. Nejčastěji jsou využívána k přepravám jen jednosměrně, kdy jednu cestu plují v tzv. balastu. Obecně se tankery dělí dle velikosti a dle typu nákladu, k jehož přepravě slouží, a to na tankery přepravující surovou ropu, ropné deriváty, chemikálie a zkapalněné plyny.

3.2.1 Tankery pro přepravu surové ropy

Dělí se dle velikosti v rozmezí do 10 000 DWT až po velké tankery nad 200 000 DWT. Jedná se o nejrizikovější skupinu lodí využívaných v námořní přepravě. Výstavba tankerů probíhá nejčastěji v loděnicích východní a jihovýchodní Asie (zejména v Čínské lidové republice, Korejské republice a Japonsku). Zhruba 62 % světové produkce surové ropy se v současnosti do místa svého zpracování přepravuje po moři. Supertankery musí být dnes vybaveny dle IMO⁴⁵ nejmodernější navigační a manipulační technikou, mají minimální posádku (zpravidla pod 20 námořníků). Jejich nevýhodou je konstantní potenciální hrozba ekologické katastrofy v případě jejich poškození a také jejich malá dostupnost k pobřeží a omezené manévrovací schopnosti. Řada ekonomicky vyspělých zemí (např. Japonsko) nemá dostatek vlastních zdrojů ropy. Je proto nucena ji dovážet v supertankerech. Faktory,

⁴²Novák, 2015, s. 13- 14

⁴³Novák, 2015, s. 14

⁴⁴Novák, 2015, s. 14

⁴⁵Více v kapitole Mezinárodní organizace

kteře omezují další výstavbu supertankerů, jsou především: ponor/ rozměry neumožňující proplutí některými průplavy (Panamský, Suezský průplav) či kanály/ úžinami (Bospor/ Dardanely). Dále pak nebezpečí jejich tzv. poluce (ztráty) při možných kolizích či hrozba úniku nákladu do moře. A také jejich pořizovací cena po zavedení povinnosti konstrukce plavidla s dvojitým dnem a pláštěm (IMO ukládá tuto povinnost subjektům, které si objednaly výstavbu tankerů po 6. 7. 1993.⁴⁶

3.2.2 Tankery pro přepravu ropných derivátů

Tankery pro přepravu tzv. čistých nákladů jsou určeny především pro přepravu benzínu, nafty, petroleje, lehkých topných olejů a dalších ropných produktů. Provozními charakteristikami jsou podobné tankerům pro přepravu surové ropy, jsou ale kapacitně řádově menší. Nejvíce těchto tankerů se pohybuje v rozmezí kapacity 10 000- 50 000 DWT.⁴⁷

3.2.3 Tankery pro přepravu chemikálií

Používají se k přepravám kyselin, alkoholu, louhů, melasy apod. Jednotková velikost přepravovaného nákladu se pohybuje od stovek po tisíce tun.⁴⁸

3.2.4 Tankery pro přepravu zkapalněných plynů

LNG a LPG⁴⁹ tankery jsou nasazovány hlavně mezi Perským zálivem a dálnovýchodními trhy (Čínská lidová republika, Korejská republika, Japonsko). LNG tankery slouží k přepravě zemního plynu, který je spotřebováván na energetickém trhu. Tyto tankery jsou součástí složitěho přepravně energetického řetězce. Za první provozovaný tanker je považováno plavidlo Glückauf s kapacitou 3 030 DWT, provozované od roku 1886, sloužící k přepravě ropných produktů.⁵⁰

⁴⁶Novák, 2015, s. 14- 15

⁴⁷Novák, 2015, s. 15- 16

⁴⁸Novák, 2015, s. 16

⁴⁹Termín LPG není zcela přesný, neboť ten přepravuje jak zkapalněné ropné plyny jako propan, butan a isobutan, tak i jiné plyny jako např. amoniak, propylen, vinylchlorid nebo etylen, Novák, 2015, s. 16

⁵⁰Novák, 2015, s. 16

4. Mezinárodní instituce a organizace v námořní přepravě

Maritime security (námořní bezpečnost) je momentálně jedním z nejdůležitějších požadavků, který aktéři, kteří se na námořní přepravě podílejí, musejí řešit. Námořní bezpečnost v současnosti je chápána širěji a zahrnuje i nové bezpečnostní výzvy. Přesto se neobjevil žádný mezinárodní konsenzus ohledně definice námořní bezpečnosti. Námořní bezpečnost lze chápat třemi způsoby, nejprve ve vztahu k jiným pojmům, jako je ochrana na moři, mořská síla, modrá ekonomika a odolnost. Za druhé umožňuje studovat způsob, jakým jsou námořní hrozby prováděny. Zatřetí, teorie bezpečnostní praxe umožňuje studium toho, co aktéři skutečně dělají, když tvrdí, že zvyšují námořní bezpečnost. Společně tyto rámce umožňují mapování námořní bezpečnosti.⁵¹

V roce 2014 vyhlásily Spojené království, Evropská unie a Africká unie (AU) ambiciózní strategie v oblasti námořní bezpečnosti. Organizace Severoatlantické smlouvy (NATO) zahrnovala námořní bezpečnost jako jeden z cílů ve své Alianční námořní strategii z roku 2011. USA propagovaly tento vývoj při zahájení národní námořní bezpečnostní politiky v roce 2004. Jak se odráží v politice USA, koncept námořní bezpečnosti nabyl své důležitosti a aktuálnosti po teroristických útocích z 11. září a souvisejících obavách z šíření námořního terorismu.⁵²

Maritime security zahrnuje veškeré činnosti, které námořnictvo vykonává za účelem odvrácení námořních hrozeb (terorismus, obchod s drogami, pirátství, nelegální doprava migrantů apod.), hájit suverenitu, obranu práv na moři a rizika související s námořními činnostmi (nehody na moři, znečištění apod.).⁵³

Státní akce na moři zahrnují námořní operace prováděné vládou ve veřejném zájmu s využitím vlastních zdrojů. Nezahrnuje mise související s obranou, konkrétně jde o prosazování vládního úřadu (policejní operace, udržování veřejného pořádku atd.) a plnění misí veřejné služby (záchranné operace, předcházení a čištění znečištění).⁵⁴

⁵¹ BUEGER, Christian, 2015. What is maritime security? *Marine Policy* [online]. 53 (s.159- 164). [cit. 5. 7. 2018]. Dostupné z: <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2014.12.005>

⁵² Bueger, 2015, s. 159

⁵³ Maritime security and safety and State action at sea, 2010. In: *Defense.Gouv.fr* [online]. [cit. 18. 7. 2018]. Dostupné z: <https://www.defense.gouv.fr/english/marine/operations2/maritime-security-and-safety-and-state-action-at-sea/maritime-security-and-safety-and-state-action-at-sea>

⁵⁴ Maritime security and safety and State action at sea

Zvýšená nadnárodní kriminalita má obzvláště silný dopad na moře. Hlavní zločinecké organizace zjistily, že moře nabízí ideální řešení pro obchodování s lidmi a nedovolený obchod. Francouzská bílá kniha o obraně a národní bezpečnosti zdůraznila hrozby, které tyto činnosti představují s ohledem na francouzskou a evropskou bezpečnost. Francouzské námořnictvo hraje v boji proti tomuto nezákonnému obchodu důležitou roli jako součást své činnosti věnované námořní bezpečnosti a státním akcím na moři.⁵⁵

Francouzské námořnictvo je plně odhodláno bojovat proti obchodování s drogami na mořích, které vláda definuje jako nejvyšší bezpečnostní prioritu. V této souvislosti se námořnictvo soustředilo na námořní oblasti, nové "drogové trasy", zejména na západní Indii, na Guinejský záliv a ve Středomoří.⁵⁶

Členské státy Evropské unie se rozhodly posílit spolupráci v reakci na růst přílivu nelegálních migrantů na severní pobřeží Středozemního moře. Tato spolupráce je koordinována agenturou EU zvanou Frontex a zahrnuje provádění společných námořních operací ve prospěch zemí, které jsou nejvíce zasaženy migračním tlakem-především Španělskem, Řeckem a Itálií.⁵⁷

Prosazování rybolovu je zaměřeno na ochranu rybolovných zdrojů a boj proti nezákonným rybolovným činnostem. Zahrnuje řadu operací, včetně sledování rybolovných činností, výslechu rybářských posádek, zkoumání úlovků a skladovacích a zpracovatelských zařízení, kontrolu lovných zařízení a velikostí ok, zápis zpráv o přestupcích a přesměrování lodí.⁵⁸

Bueger navrhl v roce 2015 alternativní přístup, který se soustředí na určení vztahů námořní bezpečnosti s dalšími pojmy, které se zabývají řízením námořního prostoru. Jak argumentoval, zejména vztah ke čtyřem koncepcím je zásadní: mořská síla (seapower), bezpečnost na moři (marine safety), modrá ekonomika (blue economy) a bezpečnost lidí v pobřežních populacích. Tyto čtyři pojmy poukazují na různé výzvy námořní správy, které mohou nebo nemusí být začleněny do námořní bezpečnosti. Seapower se týká role vojenské síly a námořní dimenze mezistátní války a hrozeb pro národní přežití. Marine safety se týká regulace lodní dopravy, bezpečnosti přístavů, bezpečnosti námořníků, pátracích a záchranných opatření, ale také ochrany mořského prostředí. Blue economy se týká ekonomických příležitostí,

⁵⁵ Maritime security and safety and State action at sea

⁵⁶ Maritime security and safety and State action at sea

⁵⁷ Maritime security and safety and State action at sea

⁵⁸ Maritime security and safety and State action at sea

kteří nabízí námořní odvětví, od těžby surovin až po cestovní ruch. A konečně, bezpečnost lidí zvažuje životní podmínky pobřežních obcí závislých na moři, zejména jejich zajišťování potravin.⁵⁹

Úkoly security a safety jsou často neoddělitelné a vyvolávají otázku, zda by marine safety měla být plně integrována nebo zahrnuta do maritime security. To zcela zjevně vyvolává otázky civilně-vojenských vztahů, a to zejména otázky právní příslušnosti.⁶⁰

4.1 Mezinárodní námořní organizace (International Maritime Organisation, IMO)

IMO je mezivládní specializovaná agentura Organizace spojených národů (OSN), sídlo má v Londýně. V roce 2014 měla IMO 171 suverénních členských států a 3 přidružené členy (Faerské ostrovy, Hongkong a Macao). Hlavním cílem IMO je tvorba a podpora mezinárodního institucionálního rámce pro námořní přepravu s ohledem na bezpečnost a efektivnost námořní přepravy. Hlavním výkonným orgánem IMO je Shromáždění členů. Finančně organizaci spravuje Rada členů volená Shromážděním.⁶¹

Do vzniku organizace v roce 1948 v Ženevě, původně nazvané Mezivládní poradní organizace pro námořní dopravu (Intergovernmental Maritime Consultative Organisation, IMCO), nebyla na celosvětové úrovni regulace bezpečnosti námořní přepravy téměř vůbec legislativně upravena. Prvním úkolem IMCO bylo aktualizovat a rozšířit Úmluvu o bezpečnosti života na moři (SOLAS), jež byla přijata v roce 1914 po tragédii lodi Titanic, ale neměla globální charakter, resp. platnost. K rozšíření došlo v letech 1960 a 1974. Další aktualizace Úmluvy probíhaly v návaznosti na technologický rozvoj.⁶²

Fakticky začala IMCO fungovat až při zřízení Shromáždění v roce 1958, v roce 1982 se přejmenovala na IMO. Od svého založení se IMCO a později IMO připravuje stále nová a novelizovaná opatření pokrývající zejména:

- a) Bezpečnost, ochranu života a prevenci proti znečištění moří,
- b) Bezpečnou navigaci,

⁵⁹ BUEGER, Christian, 2017. Defining Maritime Security. In: *SafeSeas.net* [online]. [cit. 18. 7. 2018]. Dostupné z: <http://www.safeseas.net/defining-maritime-security/>

⁶⁰ Bueger, 2017

⁶¹ Novák, 2015, s. 89

⁶² Novák, 2015, s. 89

- c) Odbornou certifikaci členů posádek lodí,
- d) Činnosti související se záchranářskými pracemi na moři,
- e) Odstraňování vraků lodí,
- f) Spolupráci s dalšími mezinárodními organizacemi s cílem eliminace, resp. omezení pirátství.⁶³

4.2 Mezinárodní námořní komora (International Chamber of Shipping, ICS)

ICS je jednou z hlavních námořních organizací. Zastupuje zájmy cca 80% světové obchodní tonáže. Jejím členy jsou zpravidla národní svazy námořních rejdařů. Založena byla po 1. světové válce, v roce 1921. Od roku 2011 je součástí ICS Mezinárodní námořní federace (International Shipping Federation, ISF). ISF byla nejstarší mezinárodní zaměstnavatelskou rejdařskou organizací. Byla založena v roce 1909 s cílem zastupovat zájmy evropských zaměstnavatelů z řad majitelů námořních lodí. Od roku 1919 se stala mezinárodní organizací s celosvětovou působností zabývající se všemi otázkami souvisejícími s problematikou zaměstnanosti a bezpečnosti podnikání na moři.⁶⁴

ICS zastupuje své členy v rámci IMO. Ve srovnání s jinými profesními asociacemi je specifickou organizací, neboť celosvětově zastupuje zájmy různých částí námořního odvětví a přepravy (provozovatele tankerů, dopravce hromadných substrátů, liniové rejdaře a provozovatele osobních obchodních lodí). ICS má statut konzultanta u řady mezivládních organizací, mezi které patří např. Světová celní organizace, Mezinárodní telekomunikační unie a Světová meteorologická organizace.⁶⁵

ICS se zabývá otázkami vlivu námořní přepravy na životní prostředí. ICS často poukazuje na to, že námořní přeprava je nositelem udržitelného (ekonomického) růstu při dodržení pravidel ochrany životního prostředí. ICS stanovuje cíle udržitelného rozvoje. Udržitelný rozvoj dle ICS, resp. OSN tvoří ekologické, sociální a ekonomické aspekty. Ve srovnání s pozemními dopravními obory je námořní přeprava charakterizována vysokým kvalitativním standardem s ohledem na zaměstnanost, kterou se snaží ve spolupráci s ICS aktivně podporovat i Mezinárodní organizace práce (International Labour Organization, ILO). Řada

⁶³Novák, 2015, s. 89

⁶⁴Novák, 2015, s. 91

⁶⁵Novák, 2015, s. 91

námořníků (v rámci námořní přepravy zboží obchodními loděmi) má relativně vysoké mzdy. Více než 70 % z nich pochází z rozvojových zemí. Některé zdroje uvádějí, že např. až 80 % námořníků v námořní přepravě pochází z Filipín, Indonésie a Malajsie. S ohledem na finanční krizi z let 2008- 2009 ICS zdůraznila také význam ekonomické udržitelnosti v námořní přepravě.⁶⁶

4.3 Mezinárodní asociace nezávislých majitelů námořních tankerů (International Association of Independent Tanker Owners, INTERTANKO)

Hlavním úkolem INTERTANKO je vytváření základny pro setkávání příslušníků odvětví námořní přepravy a pro diskuze k utváření společné politiky a k formulování společných stanovisek a prohlášení. Organizace prosazuje vizi organizačně profesionálního, efektivního a respektovaného námořního odvětví, které se soustřeďuje na zajišťování bezpečné námořní přepravy, čistoty moře a dodržování pravidel hospodářské soutěže. O členství v INTERTANKO mohou požádat nezávislí majitelé a provozovatelé tankerů, podstatná část nezávislých majitelů, kteří provozují většinu světové flotily už členy INTERTANKO je. K lednu 2015 měla tato organizace 204 členů ze 40 zemí. INTERTANKO má také několik stovek přidružených členů, jedná se o společnosti se zájmem o přepravu ropy a chemikálií.⁶⁷

Ropa a její deriváty zůstanou v blízké budoucnosti celosvětově nejdůležitější surovinou. Tankery budou nadále nezbytné (vedle produktovodů) k přepravě této suroviny. INTERTANKO bude nadále důležitou organizací v oblasti vývoje a zavádění oborových standardů a nařízení, v návaznosti na námořní bezpečnost a ochranu životního prostředí na moři. INTERTANKO úzce spolupracuje s řadou organizací- např. má poradenský status u IMO.⁶⁸

4.4 Mezinárodní asociace rejdařů zaměřených na suché komodity (International Association of Dry Cargo Shipowners, INTERCARGO)

Členy této asociace jsou převážně subjekty, které se soustředí na hromadné suché substráty v rámci mezinárodního obchodu se suchým hromadným zbožím, jako je např. uhlí, obilí nebo železná ruda. Hlavním cílem INTERCARGO je pracovat se svými členy (s přístavními správami, přístavním managementem

⁶⁶Novák, 2015, s. 92

⁶⁷Novák, 2015, s. 92-93

⁶⁸Novák, 2015, s. 93

a dalšími mezinárodními organizacemi) na zajištění bezpečného a efektivního fungování námořního odvětví směrem k životnímu prostředí. Ve snaze o jednotné vystupování námořního odvětví při formulování oborové politiky a strategie INTERCARGO podporuje koncepci tzv. kulatého stolu. Jeho účastníky jsou ICS, ISF (jako součást ICS), BIMCO a INTERTANKO.⁶⁹

Společně s partnery tzv. kulatého stolu se INTERCARGO účastní výročních zasedáních tzv. tripartity. Jedná se o zasedání tří skupin, a to majitelů lodí, zástupců lodních námořních registrů a asociace stavitelů lodí (zejména z ČLR, Japonska a Korejské republiky). Cílem těchto setkání je diskuze o tématech, která ovlivní budoucí předpisy a konstrukci námořních plavidel.⁷⁰

4.5 Baltská a mezinárodní námořní rada (Baltic and International Maritime Council, BIMCO)

BIMCO je nevládní organizace, jejímiž členy jsou zástupci majitelů lodí, brokeri, agenti apod. BIMCO zastupuje téměř tři tisíce rejdařů a rejdařství. Její členové zastupují (z pohledu vlastnictví) přes 400 mil. DWT, tzn. přes 60 % z celkové přepravní kapacity světového obchodního loďstva. Vedení BIMCO sídlí v dánském městě Bagsvaerd s pobočkou v Šanghaji.⁷¹

Hlavním úkolem BIMCO je zastupování svých členů na mezinárodních jednáních s cíle dosažení vyšších kvalitativních standardů v námořní přepravě a větší podpory ze strany subjektů, které tvoří v námořním odvětví světovou námořní politiku (Global Maritime Policy). BIMCO má status pozorovatele u řady komisí, institucí a orgánů OSN, vede dialog s námořními správami, výkonnými orgány a dalšími subjekty v EU, USA a Asii. BIMCO je uznávaným zdrojem praktických námořních informací, poradenských a konzultačních služeb. Mezi hlavní cíle patří:

- a) Zjednodušování mezinárodních obchodních postupů,
- b) Podpora předávání zkušeností v oboru námořní přepravy,
- c) Vývoj a prosazování implementace mezinárodních standardů pro námořně-obchodní dokumentaci,
- d) Odstraňování bariér v mezinárodním obchodě,

⁶⁹Novák, 2015, s. 93

⁷⁰Novák, 2015, s. 93

⁷¹Novák, 2015, s. 94

- e) Informační servis a zajišťování výkladu ustanovení vzorových přepravních dokumentů.⁷²

BIMCO vydává kontrolní listy a formuláře schválených dokladů. Svým členům poskytuje vzory standardizovaných formulářů, konosamentů a jiných přepravních dokumentů pro různé komodity.⁷³

4.6 Mezinárodní námořní kancelář (International Maritime Bureau, IMB)⁷⁴

Hlavním cílem IMB je boj proti kriminalitě v námořní přepravě, resp. proti námořnímu pirátství a obchodním podvodům.⁷⁵

4.7 Mezinárodní námořní konfederace (International Maritime Confederation, IMC)

IMC je organizací, která zastřešuje řadu námořních společností a námořních organizací v Evropě. Mezi hlavní cíle patří:

- a) Vytváření kontaktů a intenzifikace existujících vztahů mezi členskými organizacemi a jejich národními členy s hlavním cílem podporovat důvěru a přátelství,
- b) Ovlivňování veřejného mínění s cílem podporovat povědomí o námořních tématech,
- c) Moderování diskuze o nezbytnosti námořní bezpečnosti,
- d) Publicita námořních témat, zejména s ohledem na ekonomické a humánní aspekty,
- e) Podpora zachování námořních tradic.⁷⁶

4.8 Mezinárodní asociace námořních přístavů (International Association of Ports and Harbours, IAPH)

IAPH má přes 200 řádných členů z devadesáti zemí světa. Členské přístavy překládají ročně 7 mld. tun nákladu, což představuje cca 60 % mezinárodního obchodu se zbožím. Mezi hlavní cíle patří:

- a) Podpora rozvoje mezinárodních přístavů a námořní přepravy,

⁷²Novák, 2015, s. 94

⁷³Novák, 2015, s. 94

⁷⁴Více v kapitole Námořní pirátství

⁷⁵Novák, 2015, s. 94

⁷⁶Novák, 2015, s. 97

- b) Zastupování zájmů přístavního oboru námořní odvětví,
- c) Shromažďování, analýza, výměna a rozšiřování informací o vývojových trendech v námořním odvětví.⁷⁷

IAPH byla založena v roce 1955, sídlem Sekretariátu IAPH je japonské Tokio. Je uznávanou mezinárodní nevládní organizací celosvětově zastupující námořní přístavy. V současnosti má poradenskou roli pro specializované agentury OSN, jako jsou např. UNCTAD a IMO. IAPH je organizačně nadřazena třem regionálním útvarům: Afrika/ Evropa, Asie a Oceánie. Námořní přístavy sou zde zároveň nad svými národními zájmovými strukturami regionálně organizovány. Tyto regionální organizace námořních přístavů IAPH koordinují jejich činnost tak, aby byla zajištěna reprezentace celého přístavního odvětví vůči světovým vládním i nevládním organizacím.⁷⁸

4.9 Organizace evropských námořních přístavů (European Sea Ports Organisation, ESPO)

Přes 90 % evropského obchodu se státy mimo EU prochází více než 1 200 námořními přístavy. Ty naplouvají námořní obchodní plavidla ve 23 členských státech EU a v Norsku. ESPO je lobbingovou iniciativou, která zastupuje zájmy svých členů (přístavní správy, přístavní asociace a zástupci přístavního managementu) v rámci vytváření a schvalování evropské legislativy pro oblast námořní přepravy v EU.⁷⁹

V roce 1974 Evropská komise vytvořila Pracovní skupinu pro přístavy (Port Working Group), jež sestávala ze zástupců námořních správ hlavních evropských námořních přístavů. V roce 1993 vznikla (spolu s touto pracovní skupinou) ESPO. ESPO se snaží působit na politiky EU s cílem dosáhnout bezpečného, efektivního a ekologicky udržitelného evropského přístavního odvětví, ve kterém převažují svobodné a rovné tržní podmínky. Hlavními cíli ESPO jsou:

- a) Podpora volné hospodářské soutěže v námořní přepravě,
- b) Podpora evropských námořních přístavů,
- c) Zajišťování práv cestujících na osobních terminálech v námořních přístavech,

⁷⁷Novák, 2015, s. 97- 98

⁷⁸Novák, 2015, s. 98

⁷⁹Novák, 2015, s. 98

- d) Podpora aktivní role evropských námořních přístavů v dosahování jejich ekonomické (provozní) efektivnosti,
- e) Podpora nejvyšších bezpečnostních standardů v evropských námořních přístavech,
- f) Podpora aktivit přístavů při ochraně životního prostředí.⁸⁰

4.10 Evropská námořní bezpečnostní agentura (European Maritime Safety Agency, EMSA)

EMSA má za úkol za pomoci posilování příslušné evropské legislativy snižovat rizika námořních nehod, námořních emisí z lodí a ztrát lidských životů, jejím sídlem je Lisabon. EMSA byla založena v roce 2002 poté, kdy EU přijala legislativní normy v oblasti námořní bezpečnosti, navazující na námořní neštěstí, jako byly případy trajektů Estonia a ropných tankerů Erika a Prestige.⁸¹

4.11 Námořní informační služby

SafeSeaNet je satelitní monitorovací a informační systém námořní přepravy. Byl ustaven jako centralizovaná evropská platforma pro výměnu námořních dat, navzájem spojující námořní úřady z celé EU. Umožňuje státům EU, Norsku a Islandu přijímat a poskytovat informace o námořních lodích, jejich pohybech a nebezpečném zboží.⁸²

CleanSeaNet je satelitní monitorovací systém pro zjišťování olejových skvrn na moři, provozuje ho EMSA.⁸³

Dálková identifikace a sledování lodí (Long-Range Identification and Tracking, LRIT) byla vytvořena IMO jako mezinárodní systém v květnu 2006. Předpisy LRIT se vztahují na všechny druhy námořních lodí nasazovaných v mezinárodní námořní přepravě.⁸⁴

4.12 Mezinárodní námořní výbor (Comité Maritime International, CMI)

CMI je nevládní mezinárodní organizace se sídlem v Antverpách. Poprvé byl CMI ustaven v roce 1924 pro potřebu přípravy Haagských pravidel. Od té doby se

⁸⁰Novák, 2015, s. 98- 99

⁸¹Novák, 2015, s. 99

⁸²Novák, 2015, s. 100

⁸³Novák, 2015, s. 100

⁸⁴Novák, 2015, s. 100

vylovení odpovědnosti za nautická zavinění a oheň i omezení odpovědnosti za ztrátu a poškozování zboží stala standardem pro smlouvy o námořní přepravě.⁸⁵

4.13 Mezinárodní federace dopravních dělníků (International Transport Workers' Federation, ITF)

Jde o první mezinárodní odborový svaz sdružující odboráře v dopravě. ITF byla založena již koncem 19. století. V roce 2014 bylo členy ITF přes 700 národních odborových svazů ze 150 států, což představovalo cca 4,5 mil. zaměstnanců, z nichž byla většina zaměstnána v oboru námořní přepravy.⁸⁶

5. Námořní politika

Mořské a námořní podnikání jako významná činnost ve světovém hospodářství, je silně regulováno zákonem. V mnoha oblastech námořních záležitostí je spojitost mezi právní politikou a politikou ovlivněnou tržními silami, jakož i jejich vzájemná interakce, velmi významná, zejména z historického pohledu.⁸⁷

Námořní doprava je nedílnou součástí mezinárodní logistiky. Podporuje obchod, řídí globalizaci a často určuje míru účasti země na celosvětovém obchodním systému. Vzhledem k tomu, že mezi obchodními partnery, kteří se nacházejí více než 3000 kilometrů daleko od sebe, dochází k přibližně 50 % celosvětového obchodu se zbožím, je námořní doprava zdaleka nejvýhodnější možností dopravy při velkém objemu zboží a dlouhých cestách. Hospodářské, politické, regulační a provozní prostředí, v němž se námořní doprava a obchod vyvíjejí, se výrazně mění. Řada stávajících trendů a nového vývoje přetváří kontext, v němž působí doprava a přístavy. Některé významné hnací síly změn zahrnují mimo jiné a) globalizaci výrobních a distribučních procesů, b) propad v hospodářském cyklu za rok 2009 a jeho trvalé účinky na obchod a námořní dopravu, c) rostoucí posun globálního ekonomického vlivu vůči rozvojovým zemím a následné změny v obchodních vzorcích, d) stoupající a volatilní ceny ropy a související dopady na dopravní náklady, obchod a globalizaci, e) změna klimatu a potřeba opatření na zmírnění

⁸⁵Novák, 2015, s. 100

⁸⁶Novák, 2015, s. 100

⁸⁷XU, Jingjing. *Contemporary Marine and Maritime Policy*. Hauppauge, New York: Nova Science Publishers, 2014, s. vii. ISBN 978-1629488073.

a přizpůsobení se změně klimatu a f) rostoucí požadavky na regulaci životního prostředí a udržitelnost. Tyto otázky představují výzvy a příležitosti pro námořní dopravu a vyžadují přiměřené a koordinované opatření v oblasti reakce na politiku.⁸⁸

Obrázek⁸⁹ znázorňuje překrývající se povahu problémů, jimž čelí tvůrci politik, a zdůrazňuje tři základní zásady, které jsou základem politiky námořní dopravy. První zásada, jak je zakotvena v cíli (A), má za cíl podporovat obchodování na moři a konkurenceschopnost. Druhá zásada, jak je popsána v cíli B, má umožnit účinnou účast na poskytování služeb námořní dopravy a vytvářet obchodní a pracovní příležitosti. Cílem třetí zásady C, je minimalizovat a řídit vnější náklady způsobené činností námořní dopravy, zejména náklady na životní prostředí.⁹⁰

Překrývající se a protínající se oblasti grafu vyzdvihují potenciál synergií, propojení a vzájemné závislosti mezi různými zásadami/ cíli politik a potenciálem opatření v jedné oblasti ovlivňovat ostatní. Pokud nejsou cíle politiky synchronizovány, budou nutné některé kompromisy, v ideálním případě vyvážení různých cílů. Příkladem, který ilustruje kladné překrytí cílů B a C, je požadavek na používání tankerů s dvojitým dnem. Podporou nových lodních budov a vytvářením pracovních míst v námořní dopravě tento požadavek podporuje cíl B a přispívá ke snížení environmentálních externalit, jako je znečištění moří ropnými látkami (cíl C). Dalším příkladem vzájemně prospěšných nebo doplňujících se politik je nový rozvoj přístavů mimo zastavěné městské oblasti, který by mohl a) přispět k vytvoření pracovních míst, b) zlepšit efektivitu obchodu, c) optimalizovat využívání půdy, d) zmírnit hluk a znečištění ovzduší. Pokud jsou cíle neslučitelné, může být uskutečnění jakýchkoli politik podporující výše uvedené hlavní zásady náročné a pravděpodobně bude vyžadovat dobře navržené politické kompromisy.⁹¹

5.1 Ekologická politika

Ekologický rozměr námořní dopravy, zejména změna klimatu a souvislost mezi energetickými spoji jsou významní hráči v relevantním vývoji, který má dopad na mezinárodní obchod na moři, světovou flotilu, přístavy a další související námořní podniky. Tento vývoj společně přeměňuje odvětví námořní dopravy a má meziodvětvové důsledky a případně nutnost řídit překrývající se priority

⁸⁸ Xu, 2014, s. 2

⁸⁹Foceno autorem bakalářské práce, viz Příloha č. 3, zdroj Xu, 2014, s. 3

⁹⁰Xu, 2014, s. 2

⁹¹Xu, 2014, s. 3

a konkurenční cíle. Efektivní reakce na tyto trendy vyžaduje větší soudržnost politik, využívání převládajících přírodních synergií a uplatňování dobře navržených kompromisů mezi potenciálně politickými cíli. Z hlediska obchodu (uživatele) musí být námořní doprava účinná, spolehlivá, cenově dostupná a odolná. Zachování ziskovosti a životaschopnosti podniků a vytváření pracovních míst jsou důležitými faktory pro poskytovatele služeb námořní dopravy (pro námořní obchod). Minimalizovat negativní dopady tohoto odvětví na životní prostředí a budovat jeho odolnost vůči klimatu je celkovým cílem.⁹²

Udržitelný rozvoj se snaží vyvážit ekonomické cíle s environmentálními a sociálními aspekty rozvoje. Námořní doprava, která efektivně zpracovává velké množství nákladní dopravy a umožňuje vytvářet relativně vyšší úroveň udržitelného výkonu, musí být ekonomicky životaschopná, sociálně vyvážená a šetrná k životnímu prostředí. V důsledku toho se přepravci, odvětví námořní dopravy a mezinárodní společenství více a více zabývají využíváním strategií udržitelnosti životního prostředí v námořní dopravě za účelem dosažení několika cílů, včetně účinnosti služeb, spolehlivosti a kvality. Podnětem ke zlepšení environmentálního výkonu odvětví, včetně jeho uhlíkové stopy, není pouze regulace, zejména pod záštitou IMO (např. požadavek na používání paliv s nízkým obsahem síry), ale je také motivován požadavky zákazníků pro větší společenskou odpovědnost podniků (CSR) v globálních dodavatelských řetězcích. Nedávné snahy odvětví námořní dopravy o přijetí zásad udržitelnosti jako normy a začlenění souvisejících cílů do plánů, strategií a rozhodnutí ilustrují tento trend (např. Iniciativa pro udržitelnou dopravu). Výkonnost dosažená v postupech udržitelnosti životního prostředí stále více ovlivňuje konkurenceschopnost námořního průmyslu.⁹³

Stejně jako v jiných hospodářských odvětvích má námořní doprava dvojí výzvu v souvislosti se změnou klimatu, neboť potřebuje snížit své emise skleníkových plynů, stejně jako vybudovat svou odolnost vůči negativním dopadům změny klimatu. Mezinárodní lodní doprava se silně opírá o pohonné hmoty a vytváří nejméně 3 % celosvětových emisí uhlíku. Předpokládá se, že tyto emise se budou trojnásobit do roku 2050. Potřeba lodní dopravy omezit emise skleníkových plynů přilákala v posledních letech zvláštní pozornost. Je to proto, že a) emise z tohoto odvětví nebyly zahrnuty do rámcové úmluvy Organizace spojených národů o změně

⁹² Xu, 2014, s. 2

⁹³ Xu, 2014, s. 21

klimatu (UNFCCC) nebo do jakéhokoli jiného mezinárodního předpisového rámce a b) mezinárodní společenství má příležitost řešit tyto obavy současných klimatických jednání v rámci UNFCCC. Důležitým vývojem v tomto ohledu je přijetí série globálních pravidel pro kontrolu emisí skleníkových plynů z mezinárodní lodní dopravy červenci 2011 pod záštitou Mezinárodní námořní organizace (IMO). Součástí pravidel byly technické a provozní opatření ve formě indexu energetické účinnosti (EEDI) a plánu řízení energetické účinnosti lodí (SEEMP). Tato opatření vstoupila v platnost dne 1. ledna 2013 a platí pro všechny lodě o hrubé prostornosti 400 a více. Zatímco SEEMP bude povinné pro všechny lodě, EEDI se bude vztahovat pouze na nové lodě.⁹⁴

Zmírnění emisí je důležité, ale není dostačující pro řešení změn klimatu a jejich souvisejících dopadů. Rizika pro námořní dopravu zahrnují zrychlení pobřežní eroze, zaplavení nebo ponoření přístavů a pobřežních silnic, zvýšené bagrování, omezení přístupu k doku, problémy se strukturální integritou chodníků a železničních tratí v přístavních oblastech a dopady na objemy přepravy, náklady na dopravu, nákladku a kapacitu nákladu.⁹⁵

Diskuze o udržitelnosti životního prostředí a o změně klimatu je úzce spjata s paralelní debatou o energetické bezpečnosti a souvisejících důsledcích pro ekonomiku, obchod a životní prostředí. Přeprava je závislá na fosilních palivech a zatím není schopna plně využívat jiné druhy a technologie paliv. Současně omezení a narušení dodávek energie spolu s rostoucí globální poptávkou zvyšují ceny ropy a náklady na pohonné hmoty. Z toho plyne, že kromě souvisejících dopadů na životní prostředí je energetika a její náklady také starostí pro námořní dopravu, obchod a hospodářství.⁹⁶

Vyšší ceny ropy mohou mít dopad na námořní dopravu a obchod. Vzhledem k tomu, že náklady na pohonné hmoty v některých případech představují až 60 % provozních nákladů lodě, nárůst cen ropy nepochybně zvýší účty pro odesílatele a potenciálně by mohl narušit obchod. Náklady na přepravu se výrazně liší v různých zemích a také záleží na druhu komodity. Studie ukázaly, že zvýšení cen ropy zvyšuje náklady na dopravu. Další podobné studie ukázaly, že v dlouhodobém horizontu může změna nákladů na pohonné hmoty změnit obchodní modely, protože se mění

⁹⁴ Xu, 2014, s. 22

⁹⁵ Xu, 2014, s. 22

⁹⁶ Xu, 2014, s. 24

konkurenceschopnost výrobců na různých místech s rostoucími náklady na dopravu. Zatímco globalizace byla podporována levnou ropou a efektivní námořní dopravou, nový vztah energií a námořní dopravou ovlivnil stavbu nových lodí (větší plavidla s větší kapacitou) a také poklesla obsazenost některých přístavů, které nejsou vybaveny zvládnout větší plavidla.⁹⁷

V samostatném vývoji jsou náklady na pohonné hmoty také ovlivněny požadavkem Mezinárodní úmluvy IMO o prevenci znečištění z lodí (MARPOL), příloha VI, která upravuje znečištění ovzduší a oblasti kontroly emisí v Evropské unii a Severní Americe. Lodě jsou povinny používat do roku 2020 palivo s nízkým obsahem síry a spalovat dražší, ale méně znečišťující palivo. Ačkoli omezení obsahu síry v lodních palivech přispívá k dosažení větší environmentální udržitelnosti tím, že snižuje znečištění ovzduší, může mít i dalekosáhlé dopady, protože ovlivňuje náklady na pohonné hmoty, budoucnost zbytkového paliva, ropné rafinérie, technologie jako systémy výfukových plynů alternativních paliv a může vést k nežádoucímu přechodu na jiný druh dopravy. Společně tyto dopady také ovlivní obchod, poptávku po námořní dopravě a kapacitě a technologii dodávek lodí.⁹⁸

Pařížská dohoda z roku 2015 si klade za cíl zlepšit provádění Rámcové úmluvy a z dlouhodobého hlediska přispět k udržení nárůstu průměrné teploty pod hranicí alespoň 2 °C v porovnání s obdobím před průmyslovou revolucí a usilovat o udržení oteplení do 1,5 °C.⁹⁹

Rámcová úmluva OSN o změně klimatu-přijata v Riu de Janeiro v roce 1992, v platnost vstoupila 21. 3. 1994. Poskytuje rámec mezinárodního vyjednávání o možném řešení problémů spojených s probíhající změnou klimatu, tato vyjednávání zahrnují problematiku snižování emisí skleníkových plynů, vyrovnávání se s negativními dopady změny klimatu i finanční a technologickou podporu rozvojových zemí.¹⁰⁰

Kjótský protokol byl přijat v roce 1997. Zavazuje v prvním období 2008-2012 snížit emise nejméně o 5,2 ve srovnání s 1990. V prosinci 2012 schválen dodatek o pokračování 2013-2020, snížení emisí o 20 % v porovnání s rokem 1990. Protokol není závazný pro rozvojové země a rozvíjející se ekonomiky (Čína, Indie,

⁹⁷Xu, 2014, s. 24

⁹⁸ Xu, 2014, s. 24-25

⁹⁹Pařížská dohoda. In: *MZP.cz* [online]. [cit. 9. 7. 2018]. Dostupné z: https://www.mzp.cz/cz/parizska_dohoda

¹⁰⁰Rámcová úmluva o změně klimatu. . In: *MZP.cz* [online]. [cit. 9. 7. 2018]. Dostupné z: https://www.mzp.cz/cz/ramcova_umluva_osn_zmena_klimatu

Brazílie)-nové závazky pokrývají odhadem pouze 15 % celosvětových emisí skleníkových plynů.¹⁰¹

Pařížská dohoda oproti Kjótskému protokolu zahrnuje do povinností i rozvojové země. V roce 2011 měl být vypracován protokol, který měl být přijat na konferenci COP21 a měl být začleněn do Pařížské dohody. Měl se týkat snižování emisí, zlepšení rovného zacházení a využití potenciálních příjmů z fondů IBF (international bunker fuels-emise z letecké a námořní dopravy). Text ze Ženevy 2015 obsahoval dva odkazy k IBF:¹⁰²

1. Celosvětové cíle pro snižování emisí pro leteckou a námořní dopravu, všechny strany pracují prostřednictvím ICAO (Mezinárodní organizace pro civilní letectví) a IMO pro dosažení cílů.
2. IBF jako zdroj financování, poskytovat finanční podporu adaptačnímu fondu¹⁰³

Tento dokument byl v Bonnu 2015 vyškrtnut z návrhu. Při jednání v Paříži zmínka o IBF, ale bez odkazu na financování. Tři dny před konferencí COP21 i tato zmínka odstraněna.

V náročném programu dosáhnout shody byly zmínky o IBF odstraněny z několika důvodů:

- a) Mezinárodní letecká a námořní doprava není stejně zásadní pro všechny země
- b) Země, které mají velmi silné zájmy o tato odvětví byly historicky neochotné ke změnám, zejména rovném zacházení.
- c) Diskuze o zařazení IBF měly potenciál dohodu ohrozit, jelikož vyvolávají rozdělení mezi rozvinutými a rozvojovými zeměmi.¹⁰⁴

Vztah mezi klimatem a ICAO a IMO je nejasný a vyvolává konflikty, které brání protokolu. Čtyři hlavní oblasti neshod:

1. Nesouhlas s regulací IBF
2. Neshoda s nařizenými IBF-zda by se rozdílné zacházení s rozvojovými zeměmi mělo týkat letecké a námořní dopravy¹⁰⁵

¹⁰¹ Kjótský protokol. In: *MZP.cz* [online]. [cit. 9. 7. 2018]. Dostupné z: https://www.mzp.cz/cz/kjotsky_protokol

¹⁰² ROMERA Beatriz Martínez, 2016. The Paris Agreement and the Regulation of International Bunker Fuels. *Reciel* [online]. 25 (2), s. 215-227 [cit. 9. 7. 2018]. Dostupné z: <https://doi.org/10.1111/reel.12170>

¹⁰³ Romera, 2016

¹⁰⁴ Romera, 2016

3. Nesouhlas s cílem snížení emisí, které mají být dosaženy v IBF, který je závislý na cílech stanovených ICAO a IMO
4. Nesouhlas s cestou k dosažení těchto redukcí, konkrétně s využitím tržních mechanismů¹⁰⁶

Pařížská dohoda se tím tedy nezabývá. Strany se mohou rozhodnout, zda se regulací IBF budou zabývat v rámci UNFCCC nebo nové skupiny. Nicméně je uznávána vhodnost řešení přes ICAO a IMO. Vynechání IBF v Pařížské dohodě má také důsledky pro budoucí regulaci odvětví:

- a) Konsolidace ICAO a IMO jako fóra pro regulaci emisí v letecké a námořní dopravě
- b) Posílení legitimacy jednostranných vnitrostátních opatření
- c) Upevnění činnosti průmyslu¹⁰⁷

IMO dohlíží na úsilí lodních společností snížit emise z minimálně 50 % z úrovně 2008 do 2050. Lodní doprava produkuje 2-3 % emisí, EU požaduje snížení o 70 %, což koresponduje s plánem 2 °C. Možná náhradní paliva jsou čpavek, vodík, která by udržovaly možnost celosvětové teploty v mezích Pařížské dohody.¹⁰⁸

Na pozadí křehké a nejisté světové ekonomické situace a vzniku některých potenciálně měnících se trendů, úvahy vyvolané v této kapitole zdůrazňují šíři problémů, jimž námořní doprava čelí, a podtrhuje potenciál pro příležitosti a výzvy, které vzniknou. Vývoj poptávky a nabídky zůstává důležitý, avšak řada dalších otázek ovlivňuje strukturu odvětví a relativní hospodářský význam. Zejména nutnost řešit environmentální externality způsobené námořní dopravou, zejména změnou klimatu, jakož i související otázky, jako je udržitelnost energie a stoupající náklady na palivo, jsou klíčovými trendy, které ovlivňují a formují námořní dopravy. Největší výzvou pro tvůrce politik je navrhnout adekvátní reakční opatření, která berou v úvahu různorodé, komplexní a propletené síly ve hře. Je třeba, aby se provedly kompromisy, přičemž je třeba využít součinnosti a doplňkovosti. Soudržnost politik

¹⁰⁵Romera, 2016

¹⁰⁶ Romera, 2016

¹⁰⁷ Romera, 2016

¹⁰⁸IMO agrees to reduce shipping emissions by at least 50 %, 2018. In: *Safety4Sea.com* [online]. [cit. 9. 7. 2018]. Dostupné z: <https://safety4sea.com/imo-agrees-reduce-shipping-emissions-least-50/>

a koordinované meziodvětvové plánování mezi příslušnými vnitrostátními orgány, včetně dopravy a ministerstva životního prostředí, bude podstatou.¹⁰⁹

5.2 Námořní pirátství

Maritime safety (bezpečí na moři) je velice diskutované téma, nejvíce bezpečnost ohrožují piráti.

Pirátství patří už od počátků k námořnímu obchodu. Během let se měnil tvar a ohrožována byla různá moře a pobřeží. Zpráva z roku 2017 uvádí, že zatímco míra pirátství byla v porovnání se stejným obdobím v roce 2016 snížena, uskutečnilo se 121 útoků, stále existují obavy z útoků v Guinejském zálivu a v jihovýchodní Asii. Zvýšení útoků z pobřeží Venezuely a další bezpečnostní incidenty proti lodím z Libye-včetně pokusu o nástup na palubu v posledním čtvrtletí-zdůrazňují potřebu ostražitosti v ostatních oblastech. Celkem bylo naloděno 92 plavidel, 13 bylo propuštěno, bylo 11 pokusů o útok a pět plavidel bylo uneseno během prvních devíti měsíců roku 2017. Ve čtvrtletí nebyly zaznamenány žádné incidenty u pobřeží Somálska, ačkoli úspěšné útoky z předchozích let naznačují, že piráti v oblasti si zachovávají schopnost zaměřit se na obchodní loď ve vzdálenosti od pobřeží.¹¹⁰

Od poloviny 90. let do roku 2000 pirátství a ozbrojené loupeže proti lodím byly soustředěny na Dálném východě, zejména v oblasti Jihočínské moře a Malakky. Mezi roky 2006 a 2007, kdy začal klesat počet incidentů v jihovýchodní Asii, začal růst počet zpráv o somálském pirátství.¹¹¹ Statistiky IMB o pirátství (vedené od roku 1995) ukazují, že např. za rok 2014 se uskutečnilo více než 75 % všech pirátských útoků, resp. pokusů o útok na obchodní plavidla v mořích a oceánech omývajících Asii (183 útoků z 245 pirátských incidentů celosvětově). Hlavním regionem námořního pirátství zůstává jihovýchodní Asie s 141 případy, kdy 121 případů připadá na útoky ve vodách Indonésie. Např. oproti roku 2011 šlo celosvětově o pokles v počtu útoků námořních pirátů o 44 %. Od tohoto roku docházelo zároveň k pravidelnému meziročnímu poklesu. Za rok 2014 došlo k celkem 130 útokům na tankery, 55 případů zahrnovalo bulk carriers, 20 případů se týkalo celokontejnerových lodí, 12 případů lodí pro přepravu kusových zásilek.

¹⁰⁹ Xu, 2014, s. 25

¹¹⁰ 2017. Maritime Piracy Down in 2017 (and Other Key Takeaways From IMB's Latest Piracy Report. In: *GCaptain.com* [online]. [cit. 1.5. 2018]. Dostupné z: <http://gcaptain.com/maritime-piracy-down-in-2017-and-other-key-takeaways-from-imbs-latest-piracy-report/>

¹¹¹ Xu, 2014, s. 78

Ostatní případy zahrnovaly specializovaná plavidla jako např. remorkéry, rybářské lodě, zásobovací lodě, výzkumná plavidla apod.¹¹²

Nejčastější problém s pirátstvím je zejména ve vodách Rudého moře, Adenského zálivu, Guinejského zálivu a také Malacké úžiny nebo Jihočínského moře.¹¹³

Malacká úžina tvoří jednu z nejdůležitějších indočínských námořních tras. Tvoří důležitou obchodní bránu pro Suezský průplav, Egypt a Evropu. Tři hraniční státy Indonésie, Malajsie a Singapur se starají o bezpečnost v tomto regionu.¹¹⁴

V Jihočínském moři nejvíce škodí malajští nebo indonéští piráti. Jsou považováni za jedny z nejnebezpečnějších pirátů.¹¹⁵ Na vymýcení problému nestačí pouze taktická opatření a odrazování. Pirátství má zde okolo pobřeží Číny, Malajsie, Filipín a Indonésie historické kořeny. V oblasti chybí dominantní postavení jedné země, která by dokázala zastavit pirátskou činnost. Spolupráci zemí omezuje politická a územní rivalita, a tak je boj proti pirátům omezen vždy jen na jednotlivé země. Nejhorším scénářem je spolupráce islamistických teroristických organizací a jejich využití pirátství k získání finančních prostředků.¹¹⁶

Guinejský záliv tvoří důležitou cestu pro ropné tankery na evropský a americký kontinent, proto je častým terčem útoků. Podle statistik IMB, bylo zaznamenáno v roce 2016 okolo 27 případů.¹¹⁷

Námořní piráti napadají nejčastěji moderní obchodní (nákladní) plavidla s malým počtem členů posádky. Hlavní námořní relace vedou přes úžiny, kde jsou lodě zranitelné a mohou být přepadány a obsazovány z malých motorových plavidel. Mnoho lodí ve zmíněných oblastech musí snižovat provozní rychlost z důvodu navigační bezpečnosti, a to z nich dělá cíl námořních pirátů. Ti se rekrutují hlavně v rozvojových zemích. Moderní pirátské skupiny jsou často napojeny na sítě organizovaného zločinu. Jen zřídka kdy se jedná o formu zoufalé ekonomické

¹¹² Novák, 2015, s. 95

¹¹³ Novák, 2015, s. 95

¹¹⁴ 10 Maritime Piracy Affected Areas around the World. In: *MarineInsight.com* [online]. [cit. 3. 7. 2018]. Dostupné z: <https://www.marineinsight.com/marine-piracy-marine/10-maritime-piracy-affected-areas-around-the-world/>

¹¹⁵ 10 Maritime Piracy Affected Areas around the World

¹¹⁶ Martin Purbrick, 2018. Pirates of the South China Sea. *Asian Affairs* [online]. 49 (1). [cit. 3. 7. 2018]. Dostupné z: <https://doi.org/10.1080/03068374.2018.1416010>

¹¹⁷ 10 Maritime Piracy Affected Areas around the World. In: *MarineInsight.com* [online]. [cit. 3. 7. 2018]. Dostupné z: <https://www.marineinsight.com/marine-piracy-marine/10-maritime-piracy-affected-areas-around-the-world/>

kriminality malých individuálních skupin. Hlavním problémem zásahů proti námořním pirátům zůstává skutečnost, že k řadě útoků dochází v mezinárodních vodách. Proto existuje problém jurisdikce, resp. aplikace konkrétního právního řádu, resp. příslušné právní normy.¹¹⁸

Bojem proti kriminalitě v námořní přepravě, resp. proti námořnímu pirátství a obchodním podvodům se zabývá Mezinárodní námořní kancelář (International Maritime Bureau, IMB). V malajském Kuala Lumpur provozuje protipirátské zpravodajské středisko s nepřetržitým provozem. IMB je součástí Mezinárodní obchodní komory (International Chamber of Commerce, ICC), a to v rámci její Skupiny protikriminálních služeb (Commercial Crime Services, CCS). IMB byla založena v roce 1981 a má status poradenského orgánu Interpolu a WCO. IMB se zaměřuje zejména na prevenci před finančními, námořními, obchodními a přepravními podvody a zakázanými činnostmi. Je významným orgánem mezinárodního obchodu a přepravy pro ty organizace a instituce, které se soustředí na usnadňování pohybu zboží v rámci mezinárodního obchodu.¹¹⁹

Informační středisko IMB vychází z definice pirátství, která je dána článkem 101 Úmluvy OSN 1982 o mořském právu (United Nations Convention on the Law of the Sea, UNCLOS), a o ozbrojeném přepadení podle Rezoluce A 1025, přijaté 2. prosince 2009 na 26. plenárním zasedání IMO. Před touto rezolucí se kapitáni a provozovatelé (majitelé) lodí neměli v rámci mezinárodního práva v případě přepadení, vykradení, nebo odvěčení jejich lodí kam obrátit. IMB si uvědomovala rizika rozmáhajícího se námořního pirátství. Chtěla poskytnout bezplatnou službu poškozeným, a to založením centra ve zmiňovaném Kuala Lumpur. Informační středisko IMB je prvním kontaktním místem v případě ozbrojených přepadení a odvěčení lodí námořními piráty. Cílem tohoto střediska je snaha zvýšit povědomí o pirátství a jeho rizicích v námořním odvětví, které v sobě zahrnuje řadu subjektů, např. majitele lodí, kapitány, pojišťovny, obchodníky apod.¹²⁰

Úmluva o regionální spolupráci v boji proti pirátství a ozbrojeným přepadům lodí v Asii (Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia, ReCAAP) je první mezivládní regionální Úmluvou podporující spolupráci v boji proti námořnímu pirátství. V platnost vstoupila v září

¹¹⁸ Novák, 2015, s. 95

¹¹⁹ Novák, 2015, s. 94-95

¹²⁰ Novák, 2015, s. 95

2006.¹²¹ V současnosti má se smluvními stranami stalo 20 zemí- Austrálie, Japonsko, Singapur, Bangladéš, Korejská republika, Srí Lanka, Brunej, Laos, Thajsko, Kambodža, Barma, Spojené království, Čínská lidová republika, Nizozemsko, Spojené státy, Dánsko, Norsko, Vietnam, Indie a Filipíny.¹²² Oproti roku 2014 se přidaly dvě země- Spojené státy a Austrálie. Po podpisu Úmluvy bylo v listopadu 2006 v Singapuru zprovozněno Středisko pro poskytování informací (ReCAAP Information Sharing Centre, ReCAAP ISC). Mezi hlavní úkoly tohoto střediska patří:

- a) Informační výměna přes informační systém tohoto střediska,
- b) Usnadňování komunikace a výměny informací mezi zúčastněnými vládami za účelem zlepšení reakcí vlád na jednotlivé případy námořního pirátství,
- c) Analýza a ověřování statistik o námořním pirátství a ozbrojených přepadeních,
- d) Usnadňování vytváření nástrojů, které členským státům pomáhají v boji proti námořnímu pirátství,
- e) Spolupráce s organizacemi v rámci společných cvičení, sdílení informací, vytváření nástrojů a při dalších dohodnutých formách spolupráce.¹²³

Postup somálských pirátů se liší výrazně od těch, které najdete na Dálném východě. Hlavním motivem pirátství a ozbrojených loupeží proti lodím bylo v jihovýchodní Asii ukrást osobní cennosti, vyplenit náklad. Neváhali použít násilí, pokud sloužilo svému účelu. Ve srovnání, historicky, předmětem somálského pirátů bylo vyvinout určité úsilí, aby stav lodi, zdraví posádky a náklad zůstali neporušené, aby si udrželi silnou vyjednávací pozici při vyjednávání o výkupném. Nicméně, přezkum poslední výroční zpráva o IMB odhaluje, že somálští piráti se za posledních dvanáct měsíců stali více agresivní a násilní vůči jejich zajatcům.¹²⁴

Vody u Somálska jsou globálně strategické. Více než 22 000 lodí proplouvá Adenským zálivem každý rok. Toto číslo zahrnuje přepravu 11 % světové ropy (30% evropské dodávky energie), která prochází cestou na Suezský průplav.¹²⁵

Příčinu pirátství můžeme vidět v kombinaci mnoha faktorů. Mezi tyto faktory patří úroveň chudoby, ekonomické faktory a společensko-politická nestabilita.

¹²¹Novák, 2015,, s. 96

¹²²About ReCaap Information Sharing Center. In: *ReCAAP.org* [online]. [cit. 10. 4. 2018]. Dostupné z: http://www.recaap.org/about_ReCAAP-ISC

¹²³ Novák, 2015, s. 96

¹²⁴ Xu, 2014, s. 78

¹²⁵ Xu, 2014, s. 78

Nincic například píše: „Piráctví na moři má často své kořeny v slabých nebo nestabilních státech, kde jsou humanitární podmínky hrozné a ekonomické příležitosti jsou omezené.“ Výzkum mezi lety 1996- 2008, do kterého se zapojilo 152 zemí, ukázal nepřímou úměrný vztah mezi ekonomickým vývojem země vyjádřeným HDP na obyvatele a počtem útoků hlášených v daném roce. Například průměrný HDP na obyvatele od roku 1996 do roku 2008 pro země bez útoků činí 10 885 USD, 1-5 útoků je 4 430 USD a pro země s více než 5 útoky je 1 836 USD.¹²⁶

Studie, kterou zadala vláda Spojeného království v roce 2003, ukazuje, že Somálsko je po Guinei druhým státem, pokud jde o oběť nelegálního a neregulovaného rybolovu. OSN odhadla roční ztrátu Somálska na 95 milionů USD. Bylo odhadnuto, že nezákonný rybolov u pobřeží Somálska s rozlohou 3 300 km byl prováděn 700 plavidly se zahraničními vlastníky, a to jak z Keni, Pákistánu, Saúdské Arábie, Srí Lanky a Jemenu, tak z Belize, Francie, Hondurasu, Japonska, Jižní Koreje, Španělska a Tchaj-wanu. Brzy se somálská rybí populace ocitla na pokraji kolapsu a Somálsko si tak ospravedlnilo jejich pirátských akcí a stali se pobřežní stráží. Na počátku 90. let 20. století tyto donucovací orgány donutily lodě zpomalit a zastavit. Somálský hněv vůči cizímu rybářskému loďstvu se přeměnil na dva obchodní modely- prodej povolení k rybolovu a nakládání s odpady na jedné straně a únosy lodí za výkupné na straně druhé. Nicméně piráctví se brzy stalo daleko výdělečnější než prodej povolenek. V roce 2002 se snížil zisk z povolenek z 600 000 USD na 300 000 USD ročně, tento pokles příjmů vedl místního válečníka Mohameda Abdi Hassana „Afweyneho“ k založení první organizaci piráctví zapojením milicí v Harardhere.¹²⁷

Problém piráctví přináší mezinárodnímu společenství řadu výzev. Obnova neúspěšného nebo zhrouceného státu, jako je Somálsko, bude provázena nespočtem potíží. Kromě obrovského množství času a zdrojů potřebných k oživení Somálska může existovat potenciální rozpor nebo odpor uvnitř země proti obnově. Somálský soukromý sektor neměl jiný výběr, než aby se přizpůsobil situaci bez státní příslušnosti a vyvinul potřebné vyrovnávací mechanismy. Je téměř nemyslitelné, že by obyvatelé Somálska obecně nechtěli, aby plně fungující stát zabezpečil bezpečnost obyvatelstva a hospodářský blahobyt. Nicméně jejich jediná zkušenost s vládou po nezávislosti byla pod dravou diktaturou. Vzhledem k úrovni korupce

¹²⁶ Xu, 2014,, s. 78- 79

¹²⁷ Xu, 2014, s. 80- 81

v rámci byrokracie a úloze, kterou bezpečnostní síly historicky hrály v ozbrojeném násilí a kriminalitě vůči civilním obyvatelům v této zemi, je každá obava z programů oživení silné ústřední vlády pochopitelná. Rozvojové projekty se domnívají, že efektivní státní struktura je nezbytná pro hospodářský rozvoj a bezpečnost lidí, ale pro mnoho Somálců je stát považován za potenciální hrozbu a zdroj ozbrojeného konfliktu.¹²⁸

Vynucování a udržování práva a pořádku je rozhodující pro překonání cyklu nejistoty. Bez fungující policejní síly zůstane pirátství a další formy kriminality lukrativní. Tyto nedovolené aktivity přilákají mladé lidi z důvodu omezených pracovních příležitostí. Pokud existuje příležitost k oživení důležitých odvětví, jako je zemědělství nebo průmysl, bude jen málo lidí ochotných a dostupných. Díky tradičnímu rybářskému rajonu je reálnou možností lukrativní odvětví zpracování ryb v Somálsku. Je třeba zvýšit podporu rozvoje rybolovných zdrojů a odvětví rybolovu. Ziskové odvětví rybolovu nejen přispěje k vytvoření pracovních míst, podpoře vzdělávání a odborné přípravy stimulaci hospodářství a usnadnění transferu technologií, ale také symbolicky odstraní ospravedlnění, které některé komunity používají při pirátství.¹²⁹

¹²⁸ Xu, 2014, s. 82

¹²⁹ Xu, 2014, s. 83- 84

6. Námořní trasy

Každý rok se přepraví více než 11 miliard tun zboží velkými loděmi. Vědci shromáždili data z tisíců komerčních lodí, které proudily přes oceán v roce 2012, a vytvořili z toho animaci. Můžeme zde vidět přepravu mezi kontinenty, s výjimkou regionu nad polárním kruhem, kde se pohybuje jen málo lodí, což se ovšem kvůli ustupujícímu ledu může změnit. Jednou z nejdůležitějších lodních tras na planetě je Malacká úžina, nejkratší cesta mezi Pacifikem a Indickým oceánem. Asi 40 % světového obchodu prochází každoročně přes tuto úžinu, včetně velké části přepravy ropy, která jde ze Středního východu do Číny. Úzká úžina je každoročně ohrožena piráctvím, tři hraniční státy Singapur, Malajsie a Indonésie jsou zodpovědné za bezpečnost v tomto regionu, pomoc jim poskytly také USA, Čína, Indie a Japonsko.¹³⁰

Námořní trasy vedou jak otevřeným oceánem, tak jsou i blíže k pobřeží. To je zřejmě například u Lamanšského průlivu, kde se lodě musí pohybovat v úzkých uličkách-jako by to byla dvouproudá dálnice.¹³¹

6.1 Nejvýznamnější přístavy

Námořní přístavy tvoří páteř mezinárodního obchodu po celém světě. Námořní přístav lze geograficky definovat tehdy, když je v daném místě možné zakotvit námořní loď u jediného kotviště, u jednoho nábřeží. Každý námořní přístav je přesně místně vymezen. Jeho funkce jsou stanoveny dle celé řady politických, geografických, ekonomických a společenských hledisek. Hlavní funkcí námořního přístavu je nabízet služby související s pohybem nákladu (např. skladování a překládka) a lodí (stavba a údržba přístavních nábřeží, přístavišť, kotvišť, tankování, opravy apod.).¹³²

Kontejnerovým námořním přístavem lze rozumět jakýkoliv přístav, který slouží k odbavení celokontejnerových lodí, který je vybaven pro manipulaci

¹³⁰PLUMER, Brad, 2017. This is an incredible visualization of the world's shipping routes. In: *Vox.com* [online]. 22. 4. [cit. 25. 4. 2018]. Dostupné z: <https://www.vox.com/2016/4/25/11503152/shipping-routes-map>

¹³¹Plumer, 2017

¹³²Novák, 2015, s. 73

s kontejnery a ve kterém se nachází minimálně jeden specializovaný kontejnerový terminál.¹³³

Přístavy pokrývají více než 80 % globálního obchodu se zbožím. Jako klíčové uzly v celosvětových dopravních řetězcích, které poskytují přístup na trhy, podporují dodavatelské řetězce a spojují spotřebitele a výrobce. Přístavy jsou vystavovány neustálému tlaku, aby se přizpůsobili změnám v hospodářské, institucionální, regulační a provozní oblasti.¹³⁴

Rostoucí konkurenční síly ovlivňující přístavy zdůrazňují potřebu větší úrovně výkonnosti jako je optimalizace provozu, snížení nákladů a podpora obchodu. Očekává se, že přístavy budou stále více zlepšovat výkonnost v jiných oblastech – např. bezpečnost, zachování zdrojů, ochrana životního prostředí apod. Tyto faktory jsou relevantní pro globální program cílů udržitelného rozvoje.¹³⁵

Současně má několik trendů dopad na přístavní průmysl, zejména na segment kontejnerových přístavů. Tyto trendy zahrnují rostoucí koncentraci a konsolidaci na trhu liniové dopravy, rostoucí velikost lodí a vznik velkých aliancí. V této souvislosti se staly klíčovými hledisky dosažení vyšších úrovní výkonnosti přístavů a umožnění účasti soukromého sektoru na provozování kontejnerových přístavů, zejména prostřednictvím partnerství veřejného a soukromého sektoru a přístavních koncesí.¹³⁶

Jedním z nejdůležitějších a možná nejzřetelnějších faktorů hospodářské životaschopnosti přístavu je jeho geografická poloha. Hlavní přístavy se obvykle nacházejí v blízkosti rušných námořních tras a využívají například hlubokých kanálů nebo přírodních přístavů. Například Srí Lanka je strategicky umístěna podél evropsko-asijské obchodní cesty, která přispěla k tomu, že Colombo Port je 25. nejrušnějším kontejnerovým přístavem na světě.¹³⁷

Navzdory mírnému zlepšení objemu obchodování na moři v roce 2016, slabší celosvětový růst, snižující se objemy obchodu se zbožím a rostoucí tlaky na náklady stále ovlivňovaly výkon světových námořních přístavů. Během roku 2016 a do poloviny roku 2017 se světové kontejnerové přístavy dále zabývaly rozmístěním

¹³³ Novák, 2015, s. 80

¹³⁴ UNCTAD. *Review of Maritime Transport 2017*. New York, Geneva: United Nations, 2017, s. 61. ISBN 978-92-1-112922-9

¹³⁵ *Review of Maritime Transport 2017*, s. 61

¹³⁶ *Review of Maritime Transport 2017*, s. 61

¹³⁷ FUNAIOLE, Matthew P a HILLMAN, Jonathan E., 2018. China's Maritime Silk Road Initiative: Economic Drivers and Challenges. In: *CSIS.org com* [online]. 2. 4. [cit. 25. 4. 2018]. Dostupné z: <https://www.csis.org/analysis/chinas-maritime-silk-road-initiative-economic-drivers-and-challenges>

stále větších lodí kaskádováním plavidel z hlavních obchodních tras na sekundární trasy, rostoucí koncentrací v liniové lodní dopravě a rostoucí hrozby kybernetické bezpečnosti.¹³⁸

Pět celosvětově největších kontejnerových přístavů (dle přeložených TEU) se za rok 2012 podílelo cca 20 % na objemu kontejnerových přístavů. Za rok 2014 byla největším kontejnerovým námořním přístavem Šanghaj (35, 28 mil. TEU), následovaná Singapurem (33, 92 TEU), Šen-Čenem, Hongkongem a Ningbo. Největší evropský kontejnerový přístav Rotterdam byl ve světovém měřítku až na 12. místě.¹³⁹

14 přístavů se dostalo v roce 2016 nad 10 000 000 kapacity propustnosti. Největší ztrátu z nich zaznamenal přístav Dubaj cca o 5 %, naopak největší zisk získal Port Kelang v Malajsii, jehož procentuální změna oproti roku 2015 činila více než 10 %.¹⁴⁰

Indo-Pacifik je již centrem globálního obchodu a v příštích letech bude ještě důležitější. Každý z deseti nejrušnějších kontejnerových přístavů na světě se nachází podél břehů Pacifiku nebo Indického oceánu a více než polovina světového námořního obchodu s ropou přechází pouze přes Indický oceán. Objem komerčních námořních plaveb se od roku 1970 zvýšil čtyřikrát, přičemž každoročně se přepravuje přibližně 9,84 miliard tun produktů. Očekává se, že vývozy z asijských ekonomik vzroste z 17 % v roce 2010 na 28 % v roce 2030, což dále naznačuje ekonomický vzestup regionu.¹⁴¹

Asie představovala v regionálních podílech kontejnerové dopravy na světových přístavech za rok 2016 64 % celosvětového objemu, přičemž hlavními oblastmi byla východní a jihovýchodní Asie. Zbylé toky nákladních kontejnerů byly vyřizovány přístavy v Evropě (16 %), Severní Americe (8 %), Africe (4 %) a Oceánii (2 %). Objemy zpracovávané kontejnerovými přístavy se zvýšili v Asii o 2,6 %. Vybrané přístavy v Indii, např. Kóčín, Kalkata a Krishnapatnam se obzvláště dobře vyvíjely. Jinde v Evropě a Severní Americe se objemy manipulace přístavy zvýšily o 2,4 % a 1,3 %.¹⁴²

¹³⁸ Review of Maritime Transport 2017, s. 63

¹³⁹ Novák, 2015, s. 80

¹⁴⁰ Viz Příloha č. 4

¹⁴¹ Funiolo, 2018

¹⁴² Review of Maritime Transport 2017, s. 63

6.2 Nová hedvábná stezka

Iniciativa Belt and Road (Pásmo a Cesta) byla navržena čínským prezidentem Xi Jinpingem v roce 2013 s cílem vybudovat obchodní a infrastrukturní sítě, které spojují Asii s Evropou a Afrikou prostřednictvím starých cest Hedvábné stezky.¹⁴³

Čína je ochotna se zapojit do celo-dimenzionální a rozsáhlé námořní spolupráce a vybudovat otevřené platformy spolupráce se zeměmi námořní Nové hedvábné stezky, podporovat „modré partnerství“ a vytvářet „modrý motor“ pro udržitelný rozvoj. Dokument vyzval země podél námořní Nové hedvábné stezky, aby se soustředily na sdílení modrého prostoru, námořní propojení, námořní bezpečnost a společné oceánské řízení.¹⁴⁴

Vedoucí představitelé Číny mapovali ambiciózní plán Iniciativy Nové hedvábné stezky (MSRI), aby vytvořili tři „modré ekonomické průchody,“ které spojují Peking s ekonomickými centry po celém světě. V rámci tohoto rozsáhlého a stále se rozšiřujícího konstruktů jsou čínské investice mimořádně aktivní ve vnitrotichomořské oblasti a vyvolávají otázky, zda hospodářské nebo strategické zájmy Číny vedou k významným investicím do přístavu.¹⁴⁵

Pokračování růstu regionu Indo-Pacifik bude vyžadovat další reformy a investice. Jižní Asie je nejméně integrovaným regionem na světě, přičemž vnitroregionální obchod představuje méně než 5 % celkového obchodu v regionu. Stávající cestou další integrace jsou „měkké“ výzvy v oblasti infrastruktury, jako jsou celní a obchodní bariéry. Světová banka odhaduje, že v jižní Asii je třeba investovat mezi 1,7 bilionu dolarů a 2,5 biliony dolarů, aby se uzavřela mezera v infrastruktuře. V důsledku těchto výzev je více než dvakrát dražší export nebo import kontejnerů v jižní Asii než ve východní Asii.¹⁴⁶

Peking trvá na tom, že MSRI má zvýšit celosvětovou integraci a podpořit růst, ale někteří analytici zpochybňují motivace Číny, zejména ty, které jsou za jejími investicemi do přístavů. Během první poloviny roku 2017 oznámily čínské společnosti plány na nákup nebo investice do devíti zámořských přístavů, z nichž pět

¹⁴³ 2018. Italian ports to strengthen China's One Belt One Road initiative. In: *Safety4Sea.com* [online]. 18.1. [cit. 25. 4. 2018]. Dostupné z: <https://safety4sea.com/italian-ports-to-strengthen-chinas-one-belt-one-road-initiative/>

¹⁴⁴ 2017. China unveils Maritime Silk Road plans. In: *EconomicTimes.IndiaTimes.com* [online]. 20.6. [cit. 25. 4. 2018]. Dostupné z: <https://economictimes.indiatimes.com/news/defence/china-unveils-maritime-silk-road-plans/articleshow/59238384.cmsmaritime-silk-road-plans/articleshow/59238384.cms>

¹⁴⁵ Fuaniolo, 2018

¹⁴⁶ Fuaniolo, 2018

je v Indickém oceánu. Kritici MSRI obvykle tvrdí, že zatímco některé ekonomické faktory mohou být ve hře, tyto investice jsou řízeny především strategickými cíli. Jádrem této kritiky je obava, že Čína využije přístavy spojené s MSRI k obsluze vojenských prostředků nasazených do tohoto regionu na podporu čínských rostoucích bezpečnostních zájmů. Tyto obavy se zaměřily na několik přístavních projektů, včetně těch v Gwadaru v Pákistánu; Hambantota, Srí Lanka; a Kyaukpyu, Myanmar.¹⁴⁷

Jedním ze způsobů, jak začít zkoušet tyto konkurenční základy, je prozkoumat ekonomickou životaschopnost nových projektů výstavby přístavů spojených s MSRI. Je jisté, že mnohé z těch atributů, které z obchodního hlediska přinášejí konkurenceschopnost, mohou také zvýšit svou strategickou užitečnost. Například hluboké přístavy mohou pojmout větší obchodní lodě a větší vojenské lodě. Je také pravda, že přístavy se slabými ekonomickými základy nejsou nezbytně strategickými hrami. Politické pobídky mohou také motivovat financování pochybných projektů v oblasti infrastruktury. S několika výjimkami však tyto projekty zveřejnily Peking a přijímající země jako ekonomické příležitosti. Zkoumání ekonomických zásluh je praktickým prvním krokem při hodnocení motivace MSRI.¹⁴⁸

Vzhledem k tomu, že většina námořní dopravy sleduje dobře zavedené trasy, jejichž cílem je zkrátit dobu přepravy a tím i náklady, není překvapením, že některé stavební projekty spojené s MSRI jsou blízko k existujícím přístavem. Obecně platí, že výstavba nového přístavu poblíž ustaveného přístavu má ekonomický význam, pokud zavedený přístav nemůže uspokojit poptávku. V praxi je posuzování těchto faktorů náročnější. Například přístav Colombo funguje převážně jako přístav překládky, který obsluhuje indický subkontinent a jeho propustnost-měřená v milionech TEU kontejnerizovaného nákladu-vzrostla z 4,9 milionů TEU v roce 2014 na 6,2 milionu TEU v roce 2017. Oznámená kapacita 7,1 milionu TEU a plány na další rozšíření své kapacity ukazují, že je Colombo dobře připraven zvládnout budoucí růst námořního obchodu.¹⁴⁹

Pokud společnost, která spravuje přístav Colombo nadále rozšiřuje svou schopnost vyhovět požadavkům, dtto Hambantota se může snažit přilákat lodní

¹⁴⁷ Fuanirole, 2018

¹⁴⁸ Fuanirole, 2018

¹⁴⁹ Fuanirole, 2018

dopravu do budoucnosti. Podle ministerstva lodní dopravy a přístavů na Srí Lance dorazilo do přístavu Hambantota v roce 2017 pouze 183 lodí, což je méně než 281 lodí v roce 2016- veliký rozdíl oproti téměř 4500 lodím, které každoročně navštěvují Colombo. Většina lodí (40 procent), která navštívila Hambantotu během tohoto období, byly kontejnerové lodě na vozidla, což bylo důsledkem rozhodnutí přístavní správy Srí Lanky v roce 2012 směřovat dopravce vozidel do Hambantoty.¹⁵⁰

Případ Kyaukpyu je poměrně jednoznačnější. Asi 200 námořních mil severně od Kyaukpyu na pobřeží Bengálského zálivu je přístav Chittagong. Po řadu let se ozývají zprávy, že Chittagong je přetížený a neúčinný. Kyaukpyu by mohl sloužit k zmírnění tohoto tlaku, zejména u plavidel, která cestují mezi Indickým oceánem a Jihočínským mořem.¹⁵¹

Komerční úspěch všech tří přístavních projektů závisí na zlepšení jejich propojení s oblastmi nacházejícími se dále ve vnitrozemí. Konkrétní požadavky na tuto konektivitu závisí na službách, které má každý přístav poskytnout. Požadavky na připojení jsou například nižší pro přístavy specializující se na překládku, které zahrnují přepravu nákladu mezi loděmi. Nicméně, všechny tři přístavy usilují být více než jen překladiště.¹⁵²

V přístavu Gwadar došlo k rychlejšímu rozvoji přístavních zařízení než v infrastruktuře v okolní oblasti. Nedostatek dopravních spojení-zejména silnic a železnic-mezi Gwadarem a rozvinutějšími oblastmi Pákistánu narušuje provoz přístavu. Zvýšení námořní dopravy v Gwadaru, zejména nákladu určeného k jiným místům v Pákistánu, by znamenalo vážné zpoždění kvůli omezené konektivě oblasti. Důležité je, že připojení není omezeno pouze na dopravu. Zprávy také naznačují nedostatek základních služeb v Gwadaru, včetně pitné vody.¹⁵³

Stejně jako Gwadar je přístav Hambantota relativně izolovaný od rozvinutějších oblastí Srí Lanky. Podle jedné optimistické projekce by doprava z přístavu mohla vzrůst z méně než 1 000 vozidel ročně na téměř 25 000 vozidel do roku 2040. Aby byl tento růst vůbec možný, měly by být silniční a železniční sítě Srí Lanky značně zdokonaleny a rozšířeny. Některé z těchto podpurných projektů probíhají.¹⁵⁴

¹⁵⁰ Fuaniolo, 2018

¹⁵¹ Fuaniolo, 2018

¹⁵² Fuaniolo, 2018

¹⁵³ Fuaniolo, 2018

¹⁵⁴ Fuaniolo, 2018

Úspěch Kyaukpyu by mohl také záviset na rozvoji hospodářského koridoru mezi Čínou a Myanmarem. Navrhovaný vícefázový projekt je určen k podpoře mezistátního propojení mezi oblastmi v jihozápadní Číně a Myanmaru. Tato spojení, včetně ropovodů a plynovodů, by také mohly pomoci urychlit obchod z Evropy a Středního východu do vnitrozemské Číny tím, že by jí umožnily vstoupit na kontinent v Kyaukpyu spíše než v čínských přístavech v Jihočínském moři, kde zboží musí cestovat po vnitrozemí stovky mil předtím, než dorazí do vnitrozemských provincií, jako je Jün-nan.¹⁵⁵

Tyto případy zdůrazňují, jak domácí politické kroky pro výstavbu přístavů nejsou vždy v souladu s ekonomickými motivacemi. Hambantota, Gwadar a Kyaukpyu jsou všechny propagovány jako hnací silou vývoje pro historicky nedostatečně rozvinuté oblasti. Jako venkovské lokality jsou méně propojeny se širšími dopravními sítěmi. Často ovšem cena propojení nebývá zahrnuta do ceny přístavu.¹⁵⁶

Existují ambiciózní plány, jako je průplav Can, které by mohly mít dopad na budoucí lodní cesty, i když ne tak dramaticky jako v minulosti byly průplavy v Suez a Panamě. Nové přístavy budou muset překonat problémy spojené s připojením a službami nebo zůstanou omezené.¹⁵⁷

Rozšiřující se čínské investice po celém světě jsou čím dál častější. Jen v uplynulém roce Čína investovala více než 20 miliard dolarů do námořních přístavů na cizí půdě a podle odhadů Financial Times zdvojnásobila částku, kterou vynaložila v předchozím roce.¹⁵⁸

Tyto nové akvizice přispívají k rostoucímu portfoliu mezinárodních přístavů v Číně, které se nyní rozšiřují v Řecku, Myanmaru, Izraeli, Džibuti, Maroku, Španělsku, Itálii, Belgii, Pobřeží slonoviny, v Egyptě a přibližně tuctu ostatních zemí.¹⁵⁹ Během posledních několika let vytvořila Čína plně řízené celosvětové říční

¹⁵⁵Fuaniole, 2018

¹⁵⁶Fuaniole, 2018

¹⁵⁷Fuaniole, 2018

¹⁵⁸SHEPARD, Wade, 2017. China's Seaport Shopping Spree: What China is Winning By Buing Up The World's Ports. In: *Forbes.com* [online]. 6.10. [cit. 25. 4. 2018]. Dostupné z: <https://www.forbes.com/sites/wadeshepard/2017/09/06/chinas-seaport-shopping-spre-whatshappening-as-the-worlds-ports-keep-going-to-china/#11ce0a4c4e9d>

¹⁵⁹Shepard, 2017

námořní říše. Obrovské SOE¹⁶⁰ jako Čína Merchants a COSCO Shipping nyní provozují 29 přístavů v 15 zemích a 47 terminálů ve 13 zemích.¹⁶¹

Žijeme ve světě, kde provozovatelé přístavů z jedné země vlastní a provozují terminály v jiných zemích. PSA (Port of Singapore Authority) provozuje terminály v 15 zemích, dánská Maersk Line má 76 přístavů ve 41 zemích, švýcarská Mediterranean Shipping Company (MSC) má 35 terminálů ve 22 zemích, zatímco Dubai World má 77 přístavů ve 40 zemích. Pokud se jen podíváme na čísla, zdá se, že námořní hnutí Číny je v souladu se zbytkem světa.¹⁶²

Existují však často některé klíčové rozdíly mezi tím, jak námořní společnosti v Číně působí na mezinárodní úrovni a jak projekty vypadají. COSCO a China Merchants Holdings-na rozdíl od PSA a Dubai World-nefungují podle plně obchodní logiky, ale také se musí přizpůsobit státním politikám, jako je Iniciativa Belt and Road.¹⁶³

¹⁶⁰Státem vlastněné podniky

¹⁶¹Shepard, 2017

¹⁶²Shepard, 2017

¹⁶³Shepard, 2017

ZÁVĚR

Námořní nákladní doprava prošla mnoha změnami v proudu času, největším přínosem byl přelom 19. a 20. století, kdy se staly velmi zásadní změny. Zejména bezdrátová telegrafie a obě světové války znamenaly přelom v navigačních prostředcích.

Objem přepravovaného nákladu se v průběhu let měnil. Mezi lety 1960 až 2008 došlo k osminásobnému navýšení objemu. V následujících letech nárůst objemu zboží roste každým rokem, zejména i díky vysoké poptávce Číny.

Důležitým faktorem pro námořní obchod je statistika, že mezi partnery, kteří se nachází 3000 km od sebe, dochází přibližně k 50 % celosvětového obchodu se zbožím. Objem přepravovaného zboží po moři je cca 90 % celkového objemu zboží. Proto je role námořního obchodu nezastupitelná. Je nejefektivnější, lodě mají největší kapacitu oproti letecké nebo železniční dopravě.

Tím, co námořní obchod pohání kupředu je vysoká poptávka po zboží, rozvoj čínské ekonomiky a modernizace lodí, navigačních prostředků apod. Tím, co námořní obchod naopak brzdí je námořní pirátství. Počet útoků sice klesá, ale realita, i kvůli nejednotné klasifikaci toho, co se do námořního pirátství počítá, může být vyšší. Ohniska s nejvyšším počtem útoků se mění, a tak není vyloučeno, že se nějaká nová můžou objevit.

Další věcí, co do jisté míry brzdí rozvoj je i neinformovanost široké veřejnosti, která nemá o důležitosti tohoto odvětví ponětí. Námořní slepota má vliv na námořní bezpečnost i ochranu na moři. Není dáván takový důraz na to, aby se důležité věci a problémy řešily jednotně a úderně. Právní rámec se začal utvářet až v polovině 20. století a dlouhá léta se pirátství mohlo beztréstně rozvíjet.

Pojmy maritime security a maritime safety spolu jednoznačně souvisí. Maritime security můžeme popsat jako zastřešující pojem pro hrozby a problémy, které ohrožují námořní dopravu. Maritime safety je jedna z věcí, která je součástí maritime security, zahrnuje regulace lodní dopravy, bezpečnosti přístavů, bezpečnosti námořníků, pátracích a záchranných opatření, ale také ochrany mořského prostředí. Právě ekologická politika je jednou z důležitých součástí a velice aktuální téma.

SUMMARY

Maritime freight traffic has undergone many changes in the flow of time, the greatest benefit was the turn of the 19th and 20th centuries, when major changes were made. In particular, wireless telegraphy and both world wars meant a breakthrough in navigational aids.

The volume of transported cargo has been changed over the years. Between 1960 and 2008 there was an eight-fold increase in volume. In the following years, the increase in the volume of goods is growing every year, mainly due to China's high demand.

An important factor for maritime trade is that there are around 50% of global commodity trade among partners located 3000 km apart. The volume of transported goods by sea is about 90% of the total volume of goods. Therefore, the role of maritime trade is irreplaceable. It is the most powerful, ships have the largest capacity compared to air or rail.

The way forward is the high demand for goods, the development of the Chinese economy and the modernization of ships, navigational aids, etc. As maritime trade, on the other hand, prevents maritime piracy. The number of attacks is decreasing, but the reality and the inconsistent classification of what is counted on maritime piracy may be higher. Focuses with the highest number of attacks are changing, so there is no possibility that a new one may appear.

Another thing that concerns a certain degree of braking is the lack of awareness of the general public, which has no meaning in this area. Maritime blindness affects both maritime and maritime security. There is no emphasis on how to deal with important issues and issues in a uniform and striking manner. The legal framework began to form until the middle of the 20th century, and for years, piracy could be immediately developed.

The concepts of maritime security and maritime safety are unambiguously related. Maritime security can be described as an umbrella term for threats and problems that threaten maritime transport. Maritime safety is one of the things that is part of maritime security, including shipping regulation, port security, sailors' safety, search and rescue measures, and marine protection. It is environmental policy that is an important part and very topical topic.

POUŽITÁ LITERATURA

Knižní publikace

NOVÁK, Radek a Petr KOLÁŘ. *Námořní nákladní přeprava*. V Praze: C.H. Beck, 2015. s. 1 ISBN 978-80-7400-601-2.

UNCTAD. *Review of Maritime Transport 2013*. New York, Geneva: United Nations, 2013, s. 7. ISBN 978-92-1-112872-7

UNCTAD. *Review of Maritime Transport 2014*. New York, Geneva: United Nations, 2014, s. 4. ISBN 978-92-1-112878-9

UNCTAD. *Review of Maritime Transport 2015*. New York, Geneva: United Nations, 2015, s.5- 6. ISBN 978-92-1-112892-5

UNCTAD. *Review of Maritime Transport 2016*. New York, Geneva: United Nations, 2016, s. 6. ISBN 978-92-1-112904-5

UNCTAD. *Review of Maritime Transport 2017*. New York, Geneva: United Nations, 2017, s. 5. ISBN 978-92-1-112922-9

Internetové zdroje

Příspěvky od autorů

BUEGER, Christian, 2015. What is maritime security? *Marine Policy* [online]. 53 (s.159- 164). Dostupné z: <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2014.12.005>

BUEGER, Christian, 2017. Defining Maritime Security. In: *SafeSeas.net* [online]. Dostupné z: <http://www.safeseas.net/defining-maritime-security/>

CAMBEL, Tugce, 2017. Sea blindness. In: *MoreThanShipping.com* [online]. Dostupné z: <http://www.morethanshipping.com/sea-blindness/>

FUNAIOLE, Matthew P a HILLMAN, Jonathan E.,2018. China's Maritime Silk Road Initiative: Economic Drivers and Challenges. In: *CSIS.org com* [online]. 2. 4. Dostupné z: <https://www.csis.org/analysis/chinas-maritime-silk-road-initiative-economic-drivers-and-challenges>

PLUMER, Brad, 2017. This is an incredible visualization of the world's shipping routes. In: *Vox.com* [online]. 22. 4. Dostupné z: <https://www.vox.com/2016/4/25/11503152/shipping-routes-map>

PURBRICK, Martin, 2018. Pirates of the South China Sea. *Asian Affairs* [online]. 49 (1). Dostupné z: <https://doi.org/10.1080/03068374.2018.1416010>

ROMERA Beatriz Martinez, 2016. The Paris Agreement and the Regulation of International Bunker Fuels. *Reciel* [online]. 25 (2), s. 215-227. Dostupné z: <https://doi.org/10.1111/reel.12170>

SHEPARD, Wade, 2017. China's Seaport Shopping Spree: What China is Winning By Buing Up The World's Ports. In: *Forbescom* [online]. 6.10. Dostupné z: <https://www.forbes.com/sites/wadeshepard/2017/09/06/chinas-seaport-shopping-spree-whats-happening-as-the-worlds-ports-keep-going-to-china/#11ce0a4c4e9d>

SYNKOVÁ, Jitka, 2007. *Nákladová optimalizace nákladní dopravy v podniku*. Brno. Diplomová práce. Masarykova univerzita. Ekonomicko-správní fakulta.

XU, Jingjing. *Contemporary Marine and Maritime Policy*. Hauppauge, New York: Nova Science Publishers, 2014, s. vii. ISBN 978-1629488073.

Příspěvky na stránkách

About ReCaap Information Sharing Center. In: *ReCAAP.org* [online]. Dostupné z: http://www.recaap.org/about_ReCAAP-ISC

Ekonomický vývoj námořního obchodu od poloviny 20. století do současnosti. In: *Navaltrade.net* [online]. Dostupné z: <http://navaltrade.net/node/5>

Feeder Vessels. In: *GlobalForwarding.com* [online]. Dostupné z: <https://globalforwarding.com/blog/feeder-vessels>

IMO agrees to reduce shipping emissions by at least 50 %, 2018. In: *Safety4Sea.com* [online]. Dostupné z: <https://safety4sea.com/imo-agrees-reduce-shipping-emissions-least-50/>

Kjótský protokol. In: *MZP.cz* [online]. Dostupné z: https://www.mzp.cz/cz/kjotsky_protokol

Maritime security and safety and State action at sea, 2010. In: *Defense.Gouv.fr* [online]. Dostupné z: <https://www.defense.gouv.fr/english/marine/operations2/maritime-security-and-safety-and-state-action-at-sea/maritime-security-and-safety-and-state-action-at-sea>

Pařížská dohoda. In: *MZP.cz* [online]. Dostupné z: https://www.mzp.cz/cz/parizska_dohoda

Rámcová úmluva o změně klimatu. . In: *MZP.cz* [online]. Dostupné z: https://www.mzp.cz/cz/ramcova_umluva_osn_zmena_klimatu

World Seaborne Trade. In: *ICS-shipping.org* [online]. Dostupné z: <http://www.ics-shipping.org/shipping-facts/shipping-and-world-trade/world-seaborne-trade>

10 Maritime Piracy Affected Areas around the World. In: *MarineInsight.com* [online]. Dostupné z: <https://www.marineinsight.com/marine-piracy-marine/10-maritime-piracy-affected-areas-around-the-world/>

2009. Narodil se vynálezce lodního šroubu Josef Ressel. In: *Českátelevize.cz* [online]. 29. 6. Dostupné z: <http://www.ceskatelevize.cz/ct24/archiv/1449904-narodil-se-vynalezce-lodniho-sroubu-josef-ressel>

2011. What is a TEU. In: *Dedola.com* [online]. 13. 10. Dostupné z: <https://dedola.com/2011/10/what-is-a-teu/>

2017. China unveils Maritime Silk Road plans. In: *EconomicTimes.IndiaTimes.com* [online]. 20.6. Dostupné z: <https://economictimes.indiatimes.com/news/defence/china-unveils-maritime-silk-road-plans/articleshow/59238384.cmsmaritime-silk-road-plans/articleshow/59238384.cms>

2017. Maritime Piracy Down in 2017 (and Other Key Takeaways From IMB's Latest Piracy Report. In: *GCaptain.com* [online]. Dostupné z: <http://gcaptain.com/maritime-piracy-down-in-2017-and-other-key-takeaways-from-imbs-latest-piracy-report/>

2018. Italian ports to strengthen China's One Belt One Road initiative. In: *Safety4Sea.com* [online]. 18.1. Dostupné z: <https://safety4sea.com/italian-ports-to-strengthen-chinas-one-belt-one-road-initiative/>

Teze závěrečné diplomové práce

Katedra politologie IPS FSV UK

Příjmení, jméno:	Bubnová, Kateřina		
Název práce:	Světový námořní obchod na počátku 21. století		
Vedoucí práce:	PhDr. Michael Romancov, Ph.D.	Název práce v A1:	World maritime shipping at the beginning of 21. Cent
Studijní obor:	Politologie a mezinárodní vztahy (Bc.)	Semestr zadání:	letní
Ak. rok podání:	2016/2017	Předpokládaný termín dokončení:	LS 2018
		Typ práce:	bakalářská

Zdůvodnění výběru práce (max 2000 znaků):

Bakalářskou práci jsem si vybrala zejména s ohledem na důležitost vybraného tématu, jelikož námořní obchod je nejvýznamnější složkou světového obchodu.

Předpokládaný cíl (max 1500 znaků):

Cílem bakalářské práce je zmapovat danou problematiku v co nejvíce aspektech a poskytnout ucelený pohled.

Metodologie práce (max 1500 znaků):

Využiji deskriptivní a komparativní metodiku práce.

Základní charakteristika tématu (max 1500 znaků):

Námořní obchod je nejdůležitější složkou světového obchodu. Během století se měnila modernizace v této oblasti a zejména dvě světové války přispěly k vývoji.

Předpokládaná struktura práce (max 1400 znaků):

ÚVOD
1. Ekonomický pohled
2. Dělení námořních nákladních plavidel
3. Mezinárodní organizace a instituce
4. Námořní politika
5. Námořní trasy
ZÁVĚR

Základní literatura (10 nejdůležitějších titulů):

Ekonomický vývoj námořního obchodu od poloviny 20. století do současnosti. In: Navaltrade.net [online]. Dostupné z: <http://navaltrade.net/node/>

FUNAIOLE, Matthew P a HILLMAN, Jonathan E., 2018. China's Maritime Silk Road Initiative: Economic Drivers and Challenges. In: CSIS.org com [online]. 2. 4. Dostupné z: <https://www.csis.org/analysis/chinas-maritime-silk-road-initiative-economic-drivers-and-challenges>

NOVÁK, Radek a Petr KOLÁŘ. Námořní nákladní přeprava. V Praze: C.H. Beck, 2015. ISBN 978-80-7400-601-2.

UNCTAD. Review of Maritime Transport 2013. New York, Geneva: United Nations, 2013. ISBN 978-92-1-112872-7

UNCTAD. Review of Maritime Transport 2014. New York, Geneva: United Nations, 2014. ISBN 978-92-1-112878-9

UNCTAD. Review of Maritime Transport 2015. New York, Geneva: United Nations, 2015. ISBN 978-92-1-112892-5

UNCTAD. Review of Maritime Transport 2016. New York, Geneva: United Nations, 2016. ISBN 978-92-1-112904-5

UNCTAD. Review of Maritime Transport 2017. New York, Geneva: United Nations, 2017. ISBN 978-92-1-112922-9

XU, Jingjing. Contemporary Marine and Maritime Policy. Hauppauge, New York: Nova Science Publishers, 2014. ISBN 978-1629488073.

2017. China unveils Maritime Silk Road plans. In: EconomicTimes.IndiaTimes.com [online]. 20.6. Dostupné z <https://economictimes.indiatimes.com/news/defence/china-unveils-maritime-silk-road-plans/articleshow/59238384.cms>

Teze odevzdány dne:

26.5.2017

 podpis studenta/ -ky

Schváleno vedoucím práce dne:

26.5.2017

Schváleno garantkou/ koordinátorem oboru dne: _____

 podpis vedoucího práce

 podpis garantky / koordinátora oboru

SEZNAM PŘÍLOH

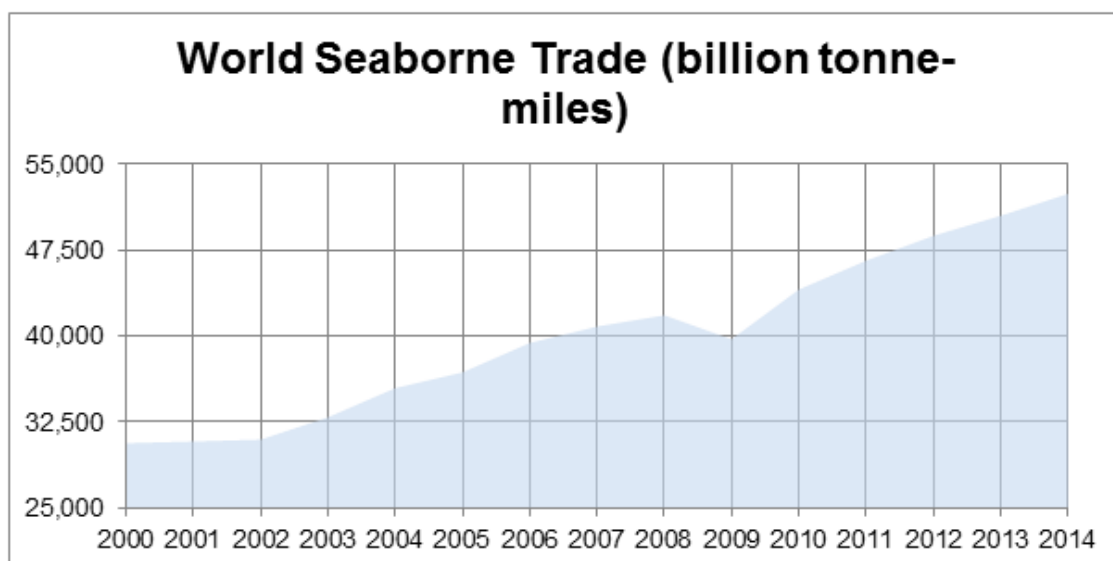
Příloha č. 1: Objem světového obchodu (graf)

Příloha č. 2: Podélný řez lodí pro kusový náklad (obrázek)

Příloha č. 3: Tři základní zásady, které jsou základem politiky námořní dopravy (obrázek)

Příloha č. 4: Propustnost jednotlivých přístavů (tabulka)

Příloha č. 1: Objem světového obchodu¹⁶⁴

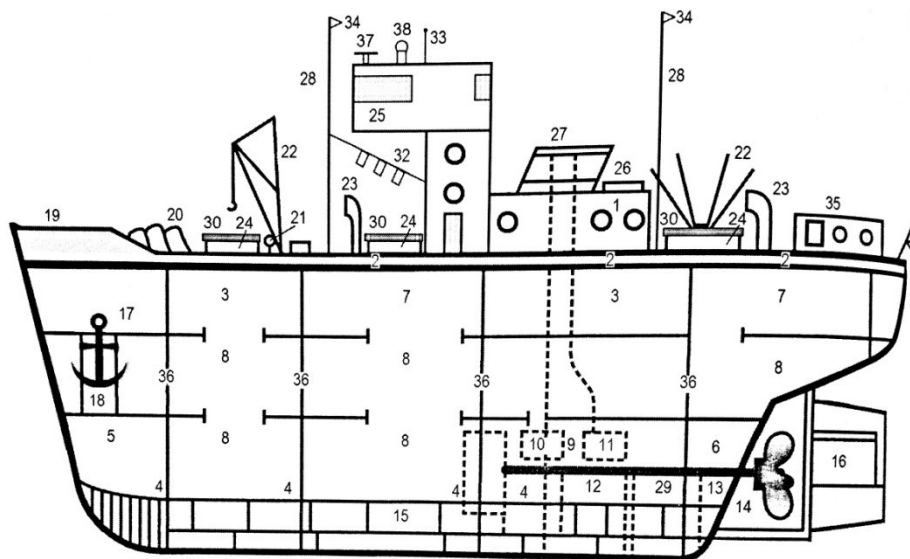


Source: UNCTAD Review of Maritime Transport, 2014

¹⁶⁴ World Seaborne Trade. In: *ICS-shipping.org* [online]. [cit. 13.12.2017]. Dostupné z: <http://www.ics-shipping.org/shipping-facts/shipping-and-world-trade/world-seaborne-trade>

Příloha č. 2: Podélný řez lodí pro kusový náklad¹⁶⁵

Obrázek 2.2 **Podélný řez lodí pro kusový náklad**

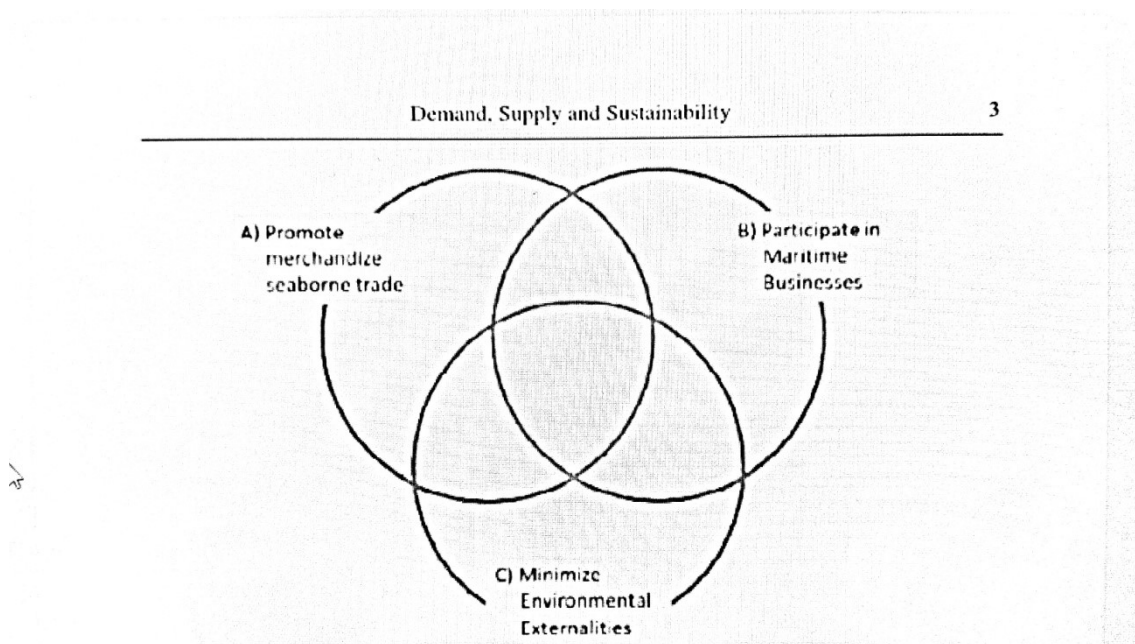


Zdroj: Novák (2005), zpracování Ondřej Novák.

- | | |
|---|---|
| 1. Střední nástavba – Middle Superstructure | 21. Naviják – Winch |
| 2. Hlavní paluba – Main Deck | 22. Lodní výložník – Derrick |
| 3. Mezipalubí – Platform Deck | 23. Větrák – Ventilator |
| 4. Dolní paluba – Lower Deck | 24. Lodní jícen – Hatch |
| 5. Balastová nádrž na přídi – Forepeak Ballast Tank | 25. Velitelský můstek – Navigation Bridge |
| 6. Balastová nádrž na zádi – Afterpeak Ballast Tank | 26. Světlik, šachta strojovny – Skylight |
| 7. Mezipalubí – Tweeneck Holds | 27. Komin – Funnel, Stack |
| 8. Skladové nákladní prostory – Ship Holds | 28. Stožáry – Masts |
| 9. Strojovna – Engine Room | 29. Tunel hřídelového vedení – Shaft Tunnel |
| 10. Kotle – Boilers | 30. Kryty jicnů/Posuvné kryty jicnů – Hatchcovers/MacGregors |
| 11. Stroje (motory) – Engines | 31. Státní vlajka – Ensign |
| 12. Hřídel lodního šroubu – Propeller Shaft | 32. Signální vlajky – Signalling Flags, Code Flags |
| 13. Koncový článek hřídele – Tailshaft | 33. Anténa – Antenna |
| 14. Lodní šroub – Propeller | 34. Vlajka rejdařství – Shipowner's Flag, House Flag |
| 15. Dvojitě dno – Double Bottom | 35. Prostor kormidelního stroje – Steering Gear Super-structure |
| 16. Kormidlo – Rudder | 36. Vodotěsné přepážky – Watertight Bulkheads |
| 17. Kotva – Anker | 37. Radar |
| 18. Komora kotevního řetězu – Chain Locker | 38. INMARSAT antena |
| 19. Štítnice – Bulwark | |
| 20. Kotevní naviják – Windlass | |

¹⁶⁵NOVÁK, Radek a Petr KOLÁŘ. *Námořní nákladní přeprava*. V Praze: C.H. Beck, 2015, s. 10
ISBN 978-80-7400-601-2.

Příloha č. 3 Tři základní zásady, které jsou základem politiky námořní dopravy¹⁶⁶



¹⁶⁶XU, Jingjing. *Contemporary Marine and Maritime Policy*. Hauppauge, New York: Nova Science Publishers, 2014, s. 3. ISBN 978-1629488073.

Příloha č. 4¹⁶⁷

**Table 4.2. Container port volumes handled at top 40 container terminals, 2015 and 2016
(Twenty-foot equivalent units, percentage shares and rank)**

Port	Country	2016 (Throughput)	2015 (Throughput)	2015–2016 (Percentage change)	2016 (Rank)
Shanghai	China	37 135 000	36 537 000	1.6	1
Singapore	Singapore	30 930 000	30 962 000	-0.1	2
Shenzhen	China	23 980 000	24 204 000	-0.9	3
Ningbo	China	21 565 000	20 593 000	4.7	4
Hong Kong	Hong Kong (China)	19 580 000	20 114 000	-2.7	5
Busan	Republic of Korea	19 378 000	19 296 000	0.4	6
Guangzhou	China	18 859 000	17 457 000	8.0	7
Qingdao	China	18 050 000	17 465 000	3.3	8
Dubai	United Arab Emirates	14 772 000	15 592 000	-5.3	9
Tianjin	China	14 523 000	14 109 000	2.9	10
Port Kelang	Malaysia	13 167 000	11 891 000	10.7	11
Rotterdam	Netherlands	12 385 000	12 235 000	1.2	12
Kaohsiung	Taiwan Province of China	10 460 000	10 264 000	1.9	13
Antwerp	Belgium	10 037 000	9 650 000	4.0	14
Xiamen	China	9 614 000	9 179 000	4.7	15
Dalian	China	9 584 000	9 449 000	1.4	16
Hamburg	Germany	8 900 000	8 825 000	0.8	17
Los Angeles	United States	8 857 000	8 160 000	8.5	18
Tanjung Pelepas	Malaysia	8 029 000	8 799 000	-8.8	19
Cat Lai	Viet Nam	7 547 000	6 863 000	10.0	20
Laem Chabang	Thailand	7 227 000	6 821 000	6.0	21
Long Beach	United States	6 775 000	7 192 000	-5.8	22
New York	United States	6 250 000	6 372 000	-1.9	23
Yingkou	China	6 087 000	5 921 000	2.8	24
Colombo	Sri Lanka	5 735 000	5 185 000	10.6	25
Tanjung Priok	Indonesia	5 515 000	5 201 000	6.0	26
Bremerhaven	Germany	5 489 000	5 546 000	-1.0	27
Suzhou	China	5 479 000	5 102 000	7.4	28
Lianyungang	China	4 829 000	5 009 000	-3.6	29
Algeciras	Spain	4 745 000	4 511 000	5.2	30
Valencia	Spain	4 660 000	4 668 000	-0.2	31
Tokyo	Japan	4 653 000	4 623 000	0.6	32
Jawaharlal Nehru	India	4 475 000	4 468 000	0.2	33
Manila	Philippines	4 427 000	4 135 000	7.1	34
Jeddah	Saudi Arabia	3 997 000	4 188 000	-4.6	35
Piraeus	Greece	3 750 000	3 287 000	14.1	36
Felixtowe	United Kingdom	3 745 000	4 043 000	-7.4	37
Savannah	United States	3 645 000	3 737 000	-2.5	38
Seattle	United States	3 529 000	3 529 000	0.0	39
Santos	Brazil	3 564 000	3 774 000	-5.6	40
Total		415 928 000	408 956 000	1.7	

Source: UNCTAD secretariat calculations, based on data from Drewry Maritime Research, 2016a.

¹⁶⁷ UNCTAD. *Review of Maritime Transport 2017*. New York, Geneva: United Nations, 2017. ISBN 978-92-1-112922-9