

UNIVERZITA KARLOVA V PRAZE

Přírodovědecká fakulta

Katedra sociální geografie a regionálního rozvoje

Studijní program: geografie

Studijní obor: Geografie a kartografie



Michal Ďurica

**ŠANGHAJ VERZUS HONGKONG: GLOBÁLNA
EKONOMICKÁ A DOPRAVNÁ KONKURENCIA**

SHANGHAI VERSUS HONG KONG: GLOBAL ECONOMIC AND
FINANCIAL COMPETITION

Bakalářská práce

Praha 2012

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

Prehlasujem, že som túto bakalársku prácu vypracoval samostatne, a že som všetky použité zdroje riadne citoval.

Som si vedomý, že prípadné využitie výsledkov, získaných v tejto práci, mimo Univerzitu Karlovu v Prahe je možné len s písomným súhlasom tejto univerzity

Schvaľujem zapožičanie tejto práce pre študijné účely a súhlasím s tým, aby bola riadne evidovaná v evidencii pôžičiek.

V Prahe, 23. 5. 2012

.....

Pod'akovanie

Ďakujem PhDr. Adamovi Horámkovi, Ph.D. za veľa cenných rad, pripomienok a ochoty pri vedení práce.

Šanghaj verzus Hongkong: Globálna ekonomická a dopravná konkurencia

Abstrakt

Cieľom práce je porovnať globálne postavenie dvoch čínskych miest Šanghaja a Hongkongu. Prvá časť rozoberá finančné postavenie miest, ktorá vychádza z odlišného historického vývoja miest a aktuálnej ekonomickej situácii. V druhej časti sa porovnáva globálna dopravná konkurencia vo vodnej a leteckej doprave. Záverečná analýza zhrňuje všetky výsledky a prezentuje, ktoré mesto je silnejšie. Je maximálna snaha o aktuálnosť informácií a grafickú prezentáciu prostredníctvom máp a grafov.

Kľúčové slová: Šanghaj, Hongkong, Čína, globálne postavenie, konkurencia, financie, doprava

Shanghai versus Hong Kong: Global economic and transport competition

Abstract

The main objective of the work is to compare global position of two chinese cities Shanghai and Hong Kong. The first part compares financial position of the cities, which comes out from the historical background of the cities and actual economic situation. The global transport competition in ship and air transport is compared in the second part of the work. Final analysis summarises the results and comes out with the statement of stronger city. There is a maximal effort of an actual information and a visual presentation via maps and graphs.

Keywords: Shanghai, Hong Kong, China, global position, competition, finance, transport

Obsah

Obsah	5
Prehľad použitých skratiek	7
Zoznam obrázkov	9
Zoznam grafov	10
Zoznam tabuliek	11
Zoznam príloh	11
1 Úvod	12
2 Metodika	13
3 Historický vývoj miest	14
3.1 Šanghaj (py. Shanghai).....	14
3.2 Hongkong (py. Xianggang).....	16
4 Boj o globálne finančné postavenie	19
4.1 Globálne finančné centrum.....	19
4.2 Finančné centrá Šanghaj a Hongkong (historický podtext).....	21
4.3 Hongkong ako globálne finančné centrum.....	22
4.4 Šanghaj ako globálne finančné centrum.....	25
4.4.1 Špeciálna ekonomická zóna Pudong.....	27
4.5 Šanghaj verzus Hongkong ako globálne finančné centrum.....	28
5 Dopravná konkurencia	30
5.1 Vodná doprava.....	31
5.1.1 Kontajnerové prístavy.....	32
5.1.1.1 Šanghajský prístav.....	34
5.1.1.2 Hongkongský prístav.....	35
5.1.1.3 Prístav v Šanghaji verzus prístav v Hongkongu.....	36
5.2 Letecká doprava.....	37
5.2.1 Letisko Pudong v Šanghaji.....	38
5.2.2 Medzinárodné letisko v Hongkongu.....	40
5.2.3 Šanghaj verzus Hongkong v leteckej doprave.....	43
6 Komplexné porovnanie miest	44
6.1 SWOT analýza Šanghaj.....	44
6.2 SWOT analýza Hongkong.....	45
6.3 Index globálnosti.....	46
7 Záver	48

Zoznam použitej literatúry	50
Knižné zdroje.....	50
Internetové zdroje.....	51
Prílohy	54

Prehľad použitých skratiek

ACI	Airport Council International
ACT	Asia Container Terminals
CSDH	The Census and Statistics Department of Hongkong
ČLR	Čínska ľudová demokratická republika
DPI	Dubai Port International Terminals
EU	Európska únia
GFC	Global financial crisis
HBS	Hong Kong Bureau of Statistics
HDP	hrubý domáci produkt
HIT	Hongkong International Terminals
mil.	milión
mld.	miliarda
MTL	Modern Terminals
napr.	napríklad
NBS	National Bureau of Statistics of China
OSN	Organizácia spojených národov
pozn.	poznámka
py.	pynin
RMB	Renminbi
SIPG	The Shanghai International Port Group
sp.	slovenský prepis
SSY	Shanghai Statistical Yearbook
SWOT	analýza hodnotiaca silné a slabé stránky, príležitostí a hrozby (anglicky strenghts, weaknesses, opportunities and threats)
TEU	twenty-foot equivalent unit
tzv.	takzvaný
UNCTAD	United Nations Conference on Trade and Development
USA	Spojené štáty americké

USD americký dolár

WW2 druhá svetová vojna

Zoznam obrázkov

Obrázok 1.	Geografická poloha Šanghaja	14
Obrázok 2.	Geografická poloha Hongkongu	16
Obrázok 3.	Geografické rozmiestnenie finančných centier podľa GFCI	20
Obrázok 4.	Šanghajské svetové finančné centrum	28
Obrázok 5.	Geografické rozloženie najväčších kontajnerových spoločností podľa TEU	32
Obrázok 6.	Intenzita vývozu tovaru u troch hlavných smerov obchodu vodnej dopravy podľa TEU (2009)	33
Obrázok 7.	Yangshan deep water port	35
Obrázok 8.	10 najväčších letísk sveta podľa počtu cestujúcich a množstvu tovaru k roku 2011	38
Obrázok 9.	Priemerný počet medzinárodných letov za deň a smer leteckých destinácií z letiska Pudong v Šanghaji.....	39
Obrázok 10.	Medzinárodné letisko v Hongkongu.....	40
Obrázok 11.	Priemerný počet medzinárodných letov za deň a smer leteckých destinácií z medzinárodného letiska v Hongkongu	41

Zoznam grafov

Graf 1.	Vývoj GFCI u Šanghaja a Hongkongu (2007 – 2012)	21
Graf 2.	Vývoj podielu 4 kľúčových sektorov (2004 – 2008)	24
Graf 3.	Podiel 4 kľúčových sektorov na HDP (%)	24
Graf 4.	Podiel HDP (2009) podľa sektorov (%).....	25
Graf 5.	Podiel na zamestnanosti (2010) podľa sektorov (%).....	25
Graf 6.	Podiel (%) zahraničných aktív k celkovým aktívam v bankách (2007) ..	26
Graf 7.	Štruktúra ekonomiky podľa sektorov v roku 2010	27
Graf 8.	Zmena HDP vo vybraných regiónoch sveta (%)	30
Graf 9.	Vývoj Šanghajského prístavu (1999 – 2011) podľa TEU a jeho pozície vo svete	34
Graf 10.	Vývoj hongkongskeho prístavu (1999 – 2011) podľa TEU a jeho pozícia vo svete.....	36
Graf 11.	Vývoj leteckej dopravy podľa prepravy cestujúcich a tovaru (1999 – 2010).....	37
Graf 12.	Podiel medzinárodných letov podľa makroregiónov z letiska Pudong v Šanghaji	39
Graf 13.	Pomer zahraničných odletov medzi China Eastern Airlines a ostatnými leteckými spoločnosťami	40
Graf 14.	Podiel medzinárodných letov podľa makroregiónov z medzinárodného letiska v Hongkongu	42
Graf 15.	Pomer zahraničných odletov medzi Cathay Pacific Airlines a ostatnými leteckými spoločnosťami	42
Graf 16.	Index globálnosti podľa zvolených parametrov	47

Zoznam tabuliek

Tabuľka 1.	Rebríček finančných centier k roku 2012 (GFCI).....	20
Tabuľka 2.	Chronológia založenia finančných inštitúcií v Šanghaji	25
Tabuľka 3.	Najväčšie kontajnerové spoločnosti sveta k roku 2012 podľa TEU	31
Tabuľka 4.	Vývoj najväčších kontajnerových prístavov (1989 a 2010) v (mil. TEU)	33

Zoznam príloh

Príloha 1.	Priebeh GFCI u Šanghaja a Hongkongu (2007 – 2012).....	54
Príloha 2.	4.kľúčové sektory služieb v Hongkongu (2004 – 2008).....	54
Príloha 3.	Zmena HDP (%) (2007, 2009 a 2011)	55
Príloha 4.	Vývoj leteckej dopravy podľa prepravy cestujúcich a tovaru (1992-2010)	55
Príloha 5.	Index globálnosti podľa zvolených parametrov	56

1 Úvod

Čína. Krajina, ktorú len málokto navštívil a skutočne ju pozná. Na jej území žije jedna z najstarších civilizácií sveta, ktorá nepretržite existuje až do súčasnosti a veľa tradícií sa dodržiava dodnes. Historické pamiatky ako Veľký čínsky múr, či Terakotovu armádu pozná každý. Ale pre väčšinu ľudí je Čína asociovaná hlavne s nekvalitným, lacným tovarom, ktorý zahlučuje svetový trh.

Čína je najľudnatejšia, rozlohou tretia najväčšia krajina, ktorá je najväčší exportér sveta, vyrobí sa tu väčšina oblečenia, hračiek, spotrebuje sa polovica produkcie betónu či uhlia. Je to však tiež najväčší znečisťovateľ a podmienky v továrňach nie sú najlepšie.

Šanghaj a Hongkong patria medzi hlavné ekonomické centrá čínskej ekonomiky, z rozdielnym historickým vývojom, ktorý ich ovplyvňuje dodnes. A to je hlavný dôvod výberu práve týchto dvoch miest, ktoré sú odlišné a predsa sú súčasťou jedného štátu.

Prvá časť práce bude porovnávať tieto mesta ako finančné centrá. Hlavná výskumná otázka je, či je Hongkong stále svetovým finančným centrom ČLR alebo ho už predbehol Šanghaj? Porovnanie bude vychádzať z historického vývoja miest a súčasnej ekonomickej situácie.

Ďalšia časť bude porovnávať globálnu dopravnú konkurenciu vo vodnej a leteckej doprave, ktoré sú významné na globálnej úrovni. Práca sa bude zaoberať veľkosťou prístavov, letísk, ich vývojom a súčasným stavom.

V poslednej časti sa všetky údaje syntetizujú do jedného celkového výpočtu, čím sa stanoví, ktoré mesto je podľa daných kritérií ekonomicky a dopravne silnejšie a vytvorí sa SWOT analýza oboch miest.

Dôležitou formálnou stránkou práce je názvoslovie geografických názvov či mien, keďže v Číne sa nepoužíva latinka ako na Slovensku. Bola použitá kombinovaná metóda. U geografických pojmov, ktoré majú vžitý slovenský názov bol použitý slovenský prepis a pri prvej zmienke názvu v texte je v zátvorke názov v pinyinu. Príkladom sú názvy ako Hongkong, Šanghaj či Kanton. U väčšiny geografických názvov však neexistuje vžitý slovenský prepis a tak bola použitá opačná metóda. Názvy sú v pinyinu a pri prvej zmienke sú v zátvorke názvy v slovenskej transkripcii. U mien bolo použité názvoslovie v pinyinu.

2 Metodika

Cieľom práce je porovnať dve čínske konkurenčné mestá Šanghaj a Hongkong a ich globálne postavenie. Práca je rozčlenená na niekoľko kapitol, kde sú mestá hodnotené z finančného a dopravného hľadiska. Dôležitou súčasťou sú grafické prezentácie prostredníctvom grafov a máp.

Prvá kapitola sa zaoberá globálnou finančnou konkurenciou miest na základe syntézy vypracovaných štúdií spoločne so získanými štatistickými dátami zo šanghajskej a hongkongskej štatistickej ročenky. Finančné postavenie vychádza i z historického vývoja, ktorý ovplyvnil ich súčasne postavenie

Druhá časť práce sa zaoberá dopravnou konkurenciou miest na globálnej úrovni. Výskum sa 2 typmi dopravy – vodnou a leteckou, ktoré sú významné na globálnej úrovni. Vodná doprava je spracovaná syntézou vypracovaných štúdií a štatistických dát získaných zo stránok OSN, Svetovej Banky, poprípade jednotlivých organizácií vodnej dopravy.

Pri leteckej doprave bola použitá iná metóda. Kvôli nedostatku dát, poprípade dát, ktoré boli platené, bola vytvorená samostatná databáza priemerného počtu odletov do medzinárodných destinácií z oboch letísk. Ako pozorovací deň bol vybratý utorok, aby bol čo najlepšie zachytený denný rytmus, ktorý sa líši v piatok, kde je dopravná špička a víkend, kde je hustota dopravy nižšia. Autor priznáva, že dáta sa môžu odlišovať od dňa ku dňu, preto je očakávaná chyba spôsobená použitím len jedného dňa pri odletoch lietadiel.

Na záver sú tieto čiastočné analýzy spojené do syntézy indexu globálnosti a SWOT analýzy. Analýza vychádza z vlastných odhadov a vedomostí získaných v práci. Index globálnosti bol vypočítaný pridaním bodov ku konkrétnym tematickým okruhom, ktoré boli riešené v práci. Každý okruh mohol dostať maximálne 10 bodov na základe osobného odhadu, celkovo mohlo mesto získať 150 bodov. Ide len o jednu z možných podôb hodnotenia, teda nie jedinou správnu. Hlavným cieľom je poukázať na nejaký trend a prísť ku konkrétnemu výsledku.

3 Historický vývoj miest

Prvá časť práce popisuje všeobecné informácie o mestách. Zaoberá sa historickým vývojom od vzniku mesta po súčasnosť, ktorý vysvetľuje dnešnú globálnu ekonomickú a dopravnú pozíciu miest.

3.1 Šanghaj (py. Shanghai)

Šanghaj sa rozprestiera na východe Číny na pobreží Východočínskeho mora. Na severe je ohraničený ústím Dlhej rieky (py. Chang Jiang) a na juhu zálivom Changchou (slovenský prepis (sp.) Čchang-čchou). Na severe susedí s provinciou Jiangu (sp. Ťiang-su) a na juhu Zhejiang (sp. Če-ťiang), vid' obr. 1 (Yang 2002). Šanghaj je najväčšie čínske mesto s 17,8 milióna obyvateľmi (SSY 2011). V celej administratívnej jednotke Šanghaj, ktorá zaberá 6 200 km² žije 23,26 milióna obyvateľov (SSY 2011).

Obrázok 1. Geografická poloha Šanghaja



Autor: Ďurica 2012

Šanghaj vznikol ako malé rybárske sídlo v dobe dynastie Song (960 – 1126). V stredoveku bol známym obchodným mestom, hlavne produkciou bavlny, ktorá bola najdôležitejším obchodným tovarom až do 19. storočia. Najväčším ekonomickým konkurentom v tomto období bolo mesto Suzhou (sp. Su-čou) (provincia Jiangu), ktoré vyvážalo bavlnu a hodváb až do Perzie či Polynézie (Funioková 2009).

Výrazný rozvoj nastal až v 19. storočí po Nanjingskej (sp. Nanking) zmluve, keď sa stal jedným z prístavov Číny určený pre zahraničný obchod. Jeho dobrá geografická poloha v ústí Dlhej rieky bola lákavá pre Britov, aby tu začali obchodovať s okolitými provinciami Číny. Zahraničné mocnosti (Briti, Francúzi či Američania) začali masívnu výstavbu nehnuteľností, postavili sa dokonca zahraničné štvrte (Duncan, et al. 2006).

Rozvoj pokračoval i v 20. storočí, Šanghaj sa stal jeden z najväčších miest sveta s 3 miliónmi obyvateľmi (1936), z toho iba 35 tisíc boli cudzinci, ktorí však vlastnili polovicu mesta. Zahraničné investície pokračovali, Šanghaj mal 55% podiel na celom čínskom exporte a importe (Jacobs 1997). Mesto sa odlišovalo od ostatných čínskych miest, podobal sa skôr na americké či európske mestá a často bol prirovnávaný k „Parížu východu“ (Jacobs 1997).

Čínsko – japonská vojna (1937 – 1945) výrazne ovplyvnila ďalší rozvoj mesta, ktoré sa dostalo pod japonskú nadvládu a v priebehu vojny utrpelo značné materiálne škody. Dobytie Šanghaja dosiahla až čínska ľudovo oslobodenecká armáda v roku 1949 (Duncan, et al. 2006).

Od roku 1949 bol pod výrazným vplyvom komunistickej vlády, ktorá sa postavila tvrdo proti všetkým odporcom jej vlády. Znamenalo to tiež, že zahraničné firmy presunuli svoje centrály, hlavne do Hongkongu. Šanghaj bol i naďalej významným ekonomickým mestom, hlavným prispievateľom daní do štátnej kasy. Začal sa orientovať na domáci trh, už nebol exportne orientovaným prístav ako v minulosti. Prispelo k tomu i obchodné embargo od Kuomitangu (py. Guomindang) (politickéj strane na Taiwane), neskôr od Organizácie spojených národov (OSN) (Duncan, et al. 2006).

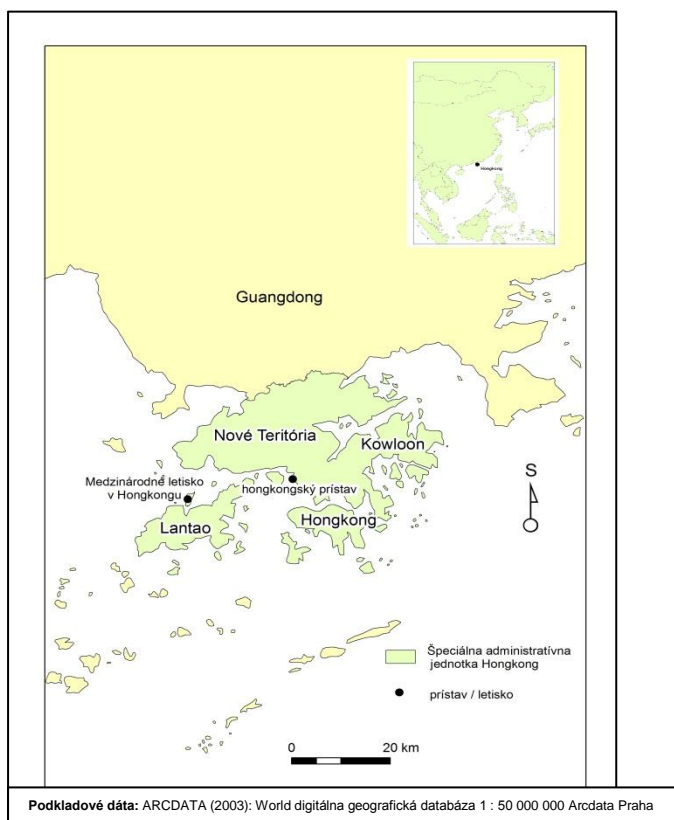
Dôležitým faktorom väčšieho ekonomického rastu Hongkongu a južných provincií než Šanghaja, boli práve dane (ďalším bola neochota veľmocí obchodovať s Čínskou ľudovou demokratickou republikou (ČLR) priamo, viď. kapitola 4. Na juhu boli provincie takmer oslobodené od ich platenia, kým v Šanghaji boli vysoké, až po roku 1990 sa začali znižovať (Jao 2003).

Od 80-tých rokov sa ekonomická situácia začína uvoľňovať a Šanghaju sa znovu otvoril zahraničný trh. Pomohli tomu i ekonomické reformy Deng Xiaopinga. Založila sa špeciálna ekonomická zóna Pudong, ktorá umožnila relatívne rýchly rozvoj v krátkom čase. V súčasnosti je Šanghaj najväčším, ekonomicky najrýchlejšie sa rozvíjajúcim mestom Číny s najväčším prístavom sveta (Yangshan) (Jao 2003). Podrobnejšie sa súčasnému ekonomickému rozvoju práca venuje v ďalších kapitolách.

3.2 Hongkong (py. Xianggang)

Hongkong je zvláštna administratívna oblasť, ktorá sa nachádza na juhovýchodnom pobreží Číny. Je ohraničený Kantonským zálivom, ústím Perlovej rieky a Juhočínskym morom. Celková rozloha územia je 1104 km² (Obuchová 1999). Podľa Hongkongskej štatistickej ročenky 2011 žije v oblasti 7,1 mil. obyvateľov, z toho 30 % na poloostrove Kowloon (py. Jiulong). Najväčšou administratívnou jednotkou sú Nové teritória, kde žije 52 % obyvateľov. Hongkong je tvorený ďalšími ostrovmi, kde najväčším je Lantau (py. Dayushan), vid' obr. 3. Na ostrove Hongkong žije 18 % obyvateľov, kde leží i správne stredisko oblasti Victoria.

Obrázok 2. Geografická poloha Hongkongu



Autor: Ďurica 2012

Prvé osídlenie na území dnešného Hongkongu pochádza už z neolitu. Bol známy ako príležitostný prístav v núdzi pre moreplavcov pri tajfúnoch. Slúžil tiež ako brána do sveta pre Číňanov, ktorí vychádzali na ďaleké cesty (Obuchová 1999).

Ekonomicky sa začal výrazne rozvíjať až s prvým osídlením Britov v 19. storočí. Dôležitejším mestom bol vždy neďaleký kosmopolitný Kanton (py. Guangzhou), dnes hlavné mesto provincie Guangdong (sp. Kuang-tung). Západné veľmoci na čele s Britmi, Francúzmi, Holanďanmi a Američanmi videli Čínu ako veľký nevyužitý trh. Export z Číny tvoril prevažne hodváb, domáce tkané látky. Pre Britov bol najdôležitejší export čaju z Číny, čím sa však prehlboval obchodný deficit. Britská východoindická spoločnosť dovážala ópium, pestované na jej plantážach v Indii, na vyrovnanie obchodnej bilancie. Obchod bol neskôr Číňanmi zastavený, čo pre Britov bolo neakceptovateľné a konflikt prerástol do prvej ópiovej vojny (Hong Kong 2007).

Podpísaním mierovej zmluvy dňa 29. 8. 1842 v Nanjingu znamenalo, že sa Čína musela vzdať Hongkongu. Územie sa stalo Britskou kolóniou a založili tam mesto Victoria, dnes hlavné mesto Hongkongu. Británie presvedčila Číňanov, že nedokáže ochrániť Hongkong, kým nebude mať pod kontrolou i ostatné územia. Neskôr získala i Kowloon podpísaním prvej Pekingskej dohody (1860), kde sa obe strany dohodli na prenájme územia. Druhá Pekingská dohoda (1898) určila prenájom územia Nové teritória na 99 rokov (Hong Kong 2007).

Od polovice 19. storočia začína rýchle osídľovanie Hongkongu cudzincami, ale i Číňanmi (obchodníci či robotníci), hlavne z južných provincií. Hongkong sa stal centrom šírenia kresťanstva do Južnej Číny, Briti tam presťahovali rôzne svoje inštitúcie. Na prelome 19. a 20. storočia začal byť svojou exteritorialitou a modernosťou prítiahľivým pre čínsku inteligenciu. Stal sa útočiskom pre ľudí prenasledovanými qingskou vládou, ktorí šíрили revolučné myšlienky a vydávali noviny, počas politického prevratu z monarchie na republiku (1912). Rozvoj bol výrazne spomalený počas druhej svetovej vojny, keď bol dobytý Japoncami. Po vojne bola rýchlo obnovená britská správa (Obuchová 1999).

Ako už bolo zmienené v predošlom texte, Hongkong nikdy nebol vedúcim ekonomickým či politickým centrom. Bol v tieni Kantonu, posledných 100 rokov Šanghajom, ako najdôležitejším čínskym obchodným mestom.

Po vojne sa Hongkong postupne menil na obchodné a finančné centrum Ázie, s rapídnu novou výstavbou mrakodrapov. Za všetko môže i fakt, že väčšina veľmocí nechcela obchodovať s ČLR priamo, čím sa Šanghaj musel vzdať vedúcej pozície, práve na úkor Hongkongu (Obuchová 1999).

Ekonomickému rozvoju pomohli i zlé reformy Mao Zedonga ako veľký skok (1958 - 1961) či kultúrna revolúcia (1966 – 1976), pri ktorých sa snažil o ekonomický skok, avšak opak bol pravdou a ČLR ekonomicky upadala a Hongkong naďalej prosperoval. Ďalším impulzom pre boom boli ekonomické reformy Deng Xiaopinga, z ktorých Čína profituje dodnes (Hong Kong 2007).

Pre ČLR bol Hongkong vždy jej súčasťou, nikdy nesúhlasila s mierovou zmluvou v Nankingu, keď sa stal súčasťou Britského impéria. Dokonca žiadala i OSN (1972), aby Hongkong i Macao, okupované Portugalcami, boli vyškrtuté zo zoznamu kolónií. Dohoda nastala podpísaním zmluvy britskou premiérkou Margaret Thatcher a čínskym premiérom Zhao Ziyanga 19. decembra 1984. Predmetom zmluvy bola dohoda, že Hongkong sa vráti ČLR ukončením nájomnej zmluvy Nových teritórií 1. júla 1997. Hongkong sa stane špeciálnym administratívnym regiónom Číny s výrazným stupňom autonómie. Kapitalistický politický systém a spôsob života zostane nezmenený do roku 2047 (Obuchová 1999).

Súčasný vývoj je charakteristický presunutím tovární do Shenzhenu a v Hongkongu ostávajú len centrály, obchodná a finančná činnosť spoločností. Podrobnejšie sa venujem i tejto problematike v ďalších kapitolách.

4 Boj o globálne finančné postavenie

Táto kapitola porovnáva postavenie daných miest ako globálnych finančných centier Číny. Je všeobecne známe, že toto postavenie patrilo od druhej svetovej vojny Hongkongu, ale súčasný masívny rozvoj Šanghaju i podpora vlády možno zmení toto tvrdenie. Nie je už náhodou Šanghaj to centrum? Alebo že by Čína mala dve globálne finančné centrá? Vo svete by to bolo niečo výnimočné. Pre Spojené štáty americké (USA) je globálnym finančným centrom New York (Wall Street), pre Japonsko Tokyo, pre Veľkú Britániu Londýn, ale ani jedna krajina nemá dve rovnako významné globálne finančné centrá.

4.1 Globálne finančné centrum

Finančné centrum je „*mesto alebo oblasť, kde sídli veľké množstvo medzinárodných finančných inštitúcií a kde prebieha veľké množstvo domácich a medzinárodných obchodných transakcií*“ (<http://www.businessdictionary.com>). Finančné centrá môžeme rozdeliť na regionálne a národne/domáce centrá. Ak ich pôsobenie prekročí hranice štátu, mesto sa považuje za medzinárodné a najväčšie centra pôsobia globálne. Niektoré centrá sú zároveň regionálnymi, národnými i globálnymi centrami. Najlepšími príkladmi sú New York, Londýn a Tokyo (Jao 2003).

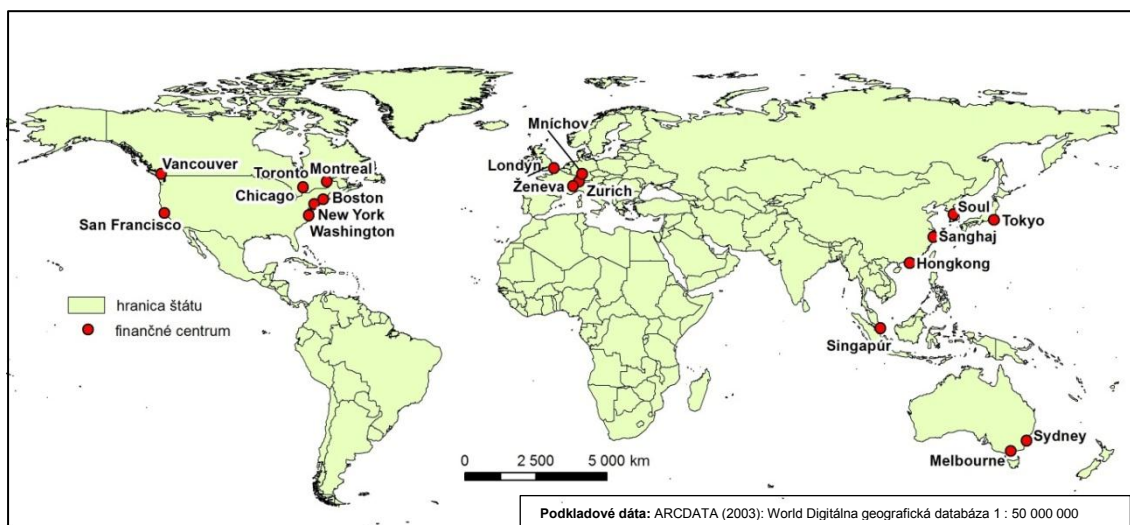
Dvakrát do roka vydáva spoločnosť Z/Yen Group sídliaca v Londýne index globálnych finančných centier (GFCI), ktorý ukazuje poradie miest podľa ich konkurencieschopnosti. Tento index je vypočítaný 2 vstupnými premennými. Prvé sú indexy, ktoré prispievajú ku konkurencieschopnosti (indexy z 5 kľúčových oblastí: ľudský kapitál, podnikateľské prostredie, dostupnosť trhu, infraštruktúra a všeobecne konkurencia) a druhým sú hodnotenia odborníkov na danú problematiku (Yeandle 2012). Aktuálny rebríček znázorňuje tab. 1 a ich geografické rozmiestnenie obr. 3.

Tabuľka 1. Rebríček finančných centier k roku 2012 (GFCI)

Poradie	Mesto	GFCI
1	Londýn	781
2	New York	772
3	Hongkong	754
4	Singapúr	729
5	Tokyo	693
6	Zurich	689
7	Chicago	688
8	Šanghaj	687
9	Soul	686
10	Toronto	685
11	Boston	684
12	San Francisco	683
13	Frankfurt	681
14	Ženeva	679
15	Washington	677
16	Sydney	674
17	Vancouver	667
18	Montreal	658
19	Mníchov	656
20	Melbourne	653

Zdroj: Yeandle 2012

Obrázok 3. Geografické rozmiestnenie finančných centier podľa GFCI



Zdroj: Yeandle 2012, Autor: Ďurica 2012

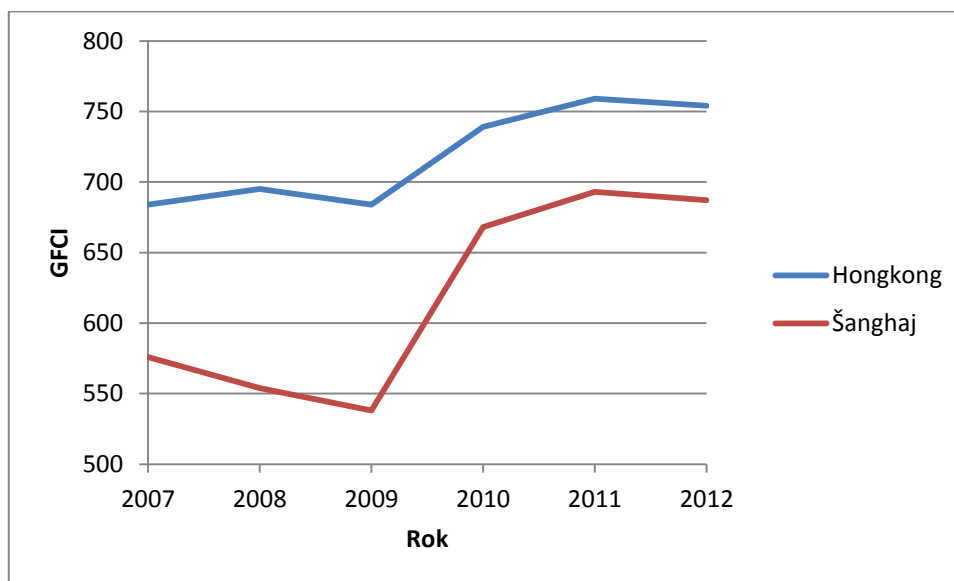
Z grafických prezentácií je jasne vidieť, že najvýznamnejšie finančné centrá sveta sú rozmiestnené len v rozvinutých štátoch v 4 regiónoch (Severná Amerika, Európa, Východná Ázia a Austrália). V prvej desiatke je až 5 ázijských miest, čo je viac ako v Európe či Amerike. Hongkong a Šanghaj sa nachádzajú v prvej desiatke, keď Hongkong je tesne za vedúcimi Londýnom a New Yorkom na 3. mieste a Šanghaj je na 8. mieste.

Index GFCI má u Šanghaju v rokoch 2007 – 2009 klesajúci priebeh spôsobený globálnou finančnou krízou a závislosťou mesta na exporte tovaru. Na druhej strane má u Hongkongu vyrovnaný priebeh, čo mohlo vyplývať z faktu, že Hongkong bol už

v tomto období medzinárodným finančným centrom a nie je závislý na manuálnej výrobe ako Šanghaj. Od roku 2009 nastáva dynamický rast u oboch miest, ale u Šanghaja je výraznejší, čím sa približuje k Hongkongu, viď graf 1.

V budúcnosti sa očakáva ďalší rast ázijských centier (Šanghaj, Singapur, Hongkong, či Shenzhenu na regionálnej úrovni). Paradoxom je, že posledné meranie poukazuje na pokles u oboch miest (graf 1), ale podľa autora to bol len krátkodobý pokles v dlhodobom raste a dominancii svetového finančného sveta ázijskými mestami (Yeandle 2012).

Graf 1. Vývoj GFCI u Šanghaja a Hongkongu (2007 – 2012)



Zdroj: Yeandle 2007 – 2012, **Autor:** Ďurica 2012

4.2 Finančné centrá Šanghaj a Hongkong (historický podtext)

Kapitola sa znovu vráti do historického vývoja miest, ale nebude sa zaoberať celkovým vývojom (viď kapitola 3), ale len súhrnným vývojom finančného sektoru.

Obe mestá sa začali rozvíjať ako finančné mestá po prvej ópiovej vojne (1842), keď Hongkong pripadol Británii a Šanghaj sa stal exportným prístavom. Prvou bankou bola britská banka The Oriental Banking Corporation. Dnes známa Hongkong and Shanghai Commercial Bank (HSBC) bola založená v roku 1864 v Hongkongu a rok neskôr i v Šanghaji. Do konca 19. storočia vznikli ďalšie zahraničné banky, keď sa začali objavovať moderné čínske banky i prvé poisťovne. Prvá burza bola vytvorená v Hongkongu v roku 1891 a v Šanghaji 1904 (Jao 2003).

Výrazná dominancia Šanghaja prišla v prvej polovici 20. storočia. Podľa Čínskej bankovej ročenky 1936 tam sídlilo 47 zahraničných a 164 domácich bánk alebo finančných inštitúcií. Nachádzalo sa tam 40 % všetkých bankových depozít Číny, bol centrom obchodu so zlatom, striebrom či zahraničného obchodu (Jao 2003). „*Šanghaj bol v tomto období nielen finančným centrom Číny, ale medzinárodným finančným centrom Ďalekého východu*“ (Hong a Zhang 1989, s. 22).

Všetko zmenila čínsko – japonská vojna (1937 - 1945). Mesto bolo výrazne zničené a obnova nenastala ani po založení ČLR. Komunistická vláda s neúspešnými reformami Mao Zedonga degradovala Šanghaj na regionálne finančné centrum. Na druhej strane Hongkong vojna takmer neovplyvnila, veľa finančných bánk a inštitúcií sa tu presťahovalo práve zo Šanghaja. Pre Hongkong nastáva zlaté obdobie finančného rastu. Samozrejme vývoj nebol jednoduchý a nastali i finančné pády (napr. 1966 banková kríza, ázijská kríza na konci 90-tých rokov), Hongkong sa zmenil na jedno z najdôležitejších finančných centier sveta (Jao 2003), viď tab. 1.

V Šanghaji bol vývoj odlišný. Od 80-tých rokov 20. storočia sa začal obnovovať bankový sektor, čínska vláda znovu otvorila zahraničný bankový trh v Šanghaji. Bola založená oblasť Pudong, ktorá sa stala špeciálnou ekonomickou zónou pre zahraničných investorov, a ktorá mala priniesť Šanghaju svoje pôvodné postavenie. Vývoj začal byť výrazne kladný a cieľ vlády, aby sa Šanghaj spolu s Hongkongom stali do roku 2010 dôležitými medzinárodnými finančnými centrami sa v podstate splnil, keď obe mestá patria medzi 10 najdôležitejších centier sveta podľa GFCI (viď tab. 1) (Jao 2003).

4.3 Hongkong ako globálne finančné centrum

Finančný sektor Hongkongu patrí v najrôznejších ukazovateľoch k trom najväčším sveta. Je považovaný za ázijské medzinárodné bankové centrum. Svoju pozíciu potvrdil i prekonaním tzv. ázijskej krízy na konci 90-tých rokov (Pauly 2011) i najnovšej globálnej finančnej krízy (GFC), ktorá je podľa 3 významných ekonómov Nourieľa Roubiniho, profesora ekonómie a medzinárodného obchodu na univerzite v New Yorku, Kennetha Rogoffa, profesora ekonómie a verejnej politiky na Harvarde a Narimana Behravesha, hlavného ekonóma a viceprezidenta IHS Global Insight (spoločnosť zaoberajúca sa ekonomickými a finančnými predpoveďami) „*najväčšou ekonomickou krízou od veľkej ekonomickej krízy z 30-tých rokov 20. storočia*“ (Pendery 2009, s. 1). Spôsobila krach mnoho významných bánk (Lehman Brothers), vynútila si obrovskú finančnú injekciu štátov do bankového sektoru a spôsobila pokles ekonomickej aktivity (Pauly 2011).

Hongkong sa začal formovať na významné finančné centrum po WW2, keď sa jeho bankový trh rýchlo obnovil a začal prosperovať. Vláda podporovala rozvoj infraštruktúry. Hongkong začal byť atraktívny pre nadnárodné spoločnosti, aby tu založili regionálne centrá a s nimi prichádzali i banky. Ďalším dôležitým vládnym rozhodnutím bolo vytvorenie výhodného daňového prostredia znížením daní a finančnými stimulmi. Taktiež boli pre manažérov zrušené všetky cezhraničné kontroly a mali daňové výhody. Tieto výhodné podmienky boli lákadlom pre lokálne banky investovať. Zahraničné spoločnosti a ich banky prilákal právny systém podobný v Londýne a zmena na nominálny pevný výmenný kurzový systém (1983). Hongkong pod britskou správou profitoval z napojenia sa na britský systém bánk, búrz či univerzít. Hongkong mal i jazykovú výhodu. Je to anglicko – čínske mesto. Tým nemôže konkurovať iné mesto v ázijskom priestore (Pauly 2011).

Dnes sú výhodami Hongkongu ako globálneho finančného centra na jednej strane silné ekonomické vzťahy s ČLR a na druhej strane kvalitné obchodné prostredie. Ďalšou výhodou je výhodná geografická poloha, časová zóna spájajúca medzeru medzi New Yorkom a Londýnom, silné vzťahy s celým ázijsko – pacifickým regiónom a výborné komunikačné spojenie so svetom. Výhodou je voľný pohyb kapitálu z/do Hongkongu bez žiadnych obmedzení (Pauly 2011).

Štatistické súhrny Hongkongu (2010):

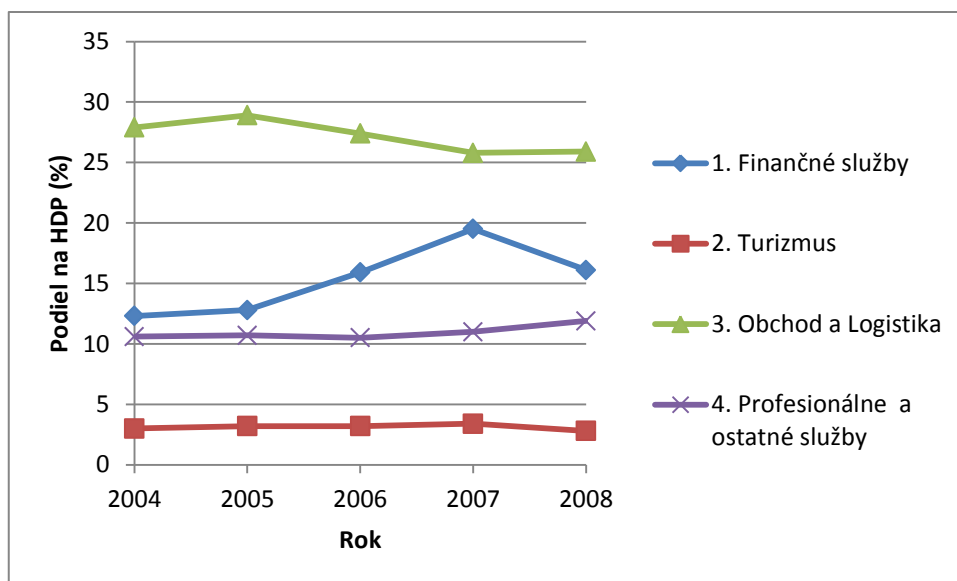
- 13. najväčšie na svete a 3. najväčšie bankové centrum v Ázii
- 6. najväčšie mesto sveta podľa hodnoty zahraničného obchodu
- 7. najväčšia na svete a 3. najväčšia ázijská burza podľa tržnej kapitalizácie (celková tržná hodnota všetkých akcií) s 18% rastom v roku 2010
- 2. najväčšia na svete a najväčšia ázijská burza podľa počtu zakúpených akcií cez investičné fondy
- patrí tiež k najväčším centráм poisťovní s ročným nárastom 11,6 % v roku 2010
- významne narástlo obchodovanie s čínskym yuanom (RMB), keď sa celková hodnota depozitov zvýšila na 315 miliárd RMB (50 mld. USD)

Zdroj: The Census and Statistics Department of Hongkong (CSDH) 2011

Dnešný pozitívny finančný vývoj musí byť vnímaný ako proces dlhodobej ekonomickej transformácie. Finančný sektor hral významnú rolu vo vývoji Hongkongu, dnes je jeden zo 4 kľúčových odvetví (ďalšie sú turizmus, obchod – logistika a profesionálne špecializované služby) (Pauly 2011). Z grafov 2 a 3 je vidieť, že tieto 4 sektory sa podieľajú viac ako 50 % na celkovom HDP Hongkongu. Ďalším zistením je

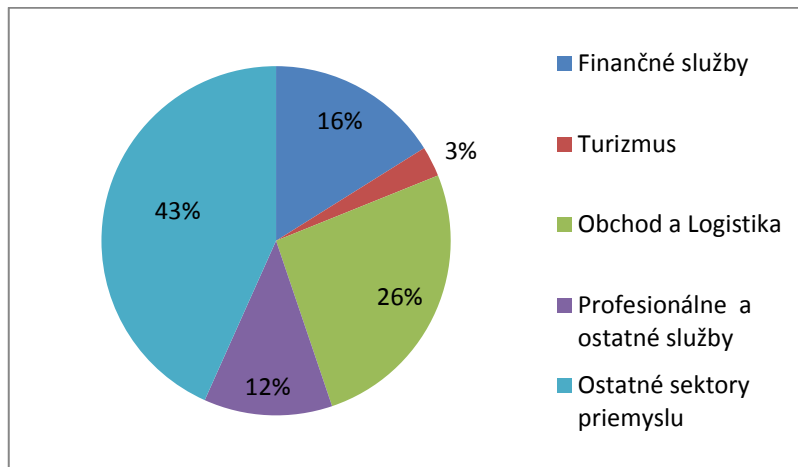
postupný nárast podielu finančných služieb, ktorý bol utlmený globálnou finančnou krízou.

Graf 2. Vývoj podielu 4 kľúčových sektorov (2004 – 2008)



Zdroj: Pauly 2011, **Autor:** Ďurica 2012

Graf 3. Podiel 4 kľúčových sektorov na HDP (%)

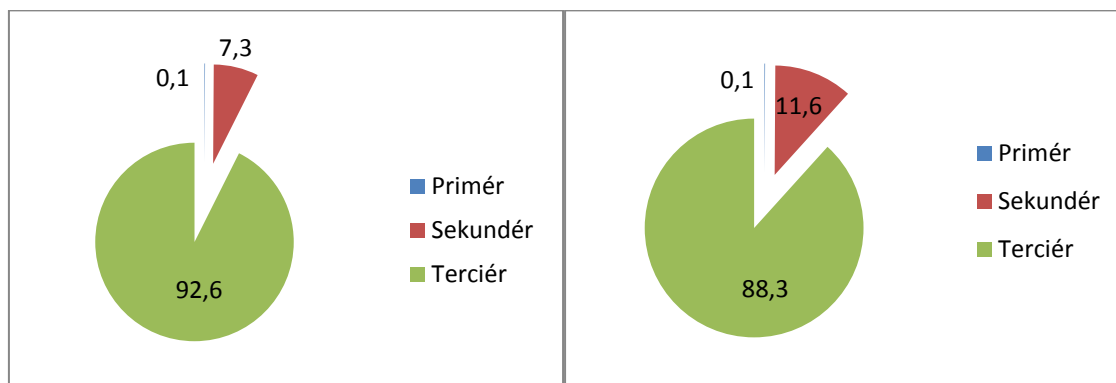


Zdroj: Pauly 2011, **Autor:** Ďurica 2012

Dôležitou zmenou v štruktúre ekonomiky je, že všetky 4 kľúčové ekonomické odvetvia sú v sektore služieb. Tento sektor zamestnáva menej pracovnej sily, ale produkuje minimálne rovnakú pridanú hodnotu (viď graf 4 a 5). Hlavným procesom posledných 2 desaťročí je pokles priemyselnej výroby, resp. presun výrobných závodov z Hongkongu do južných provincií Číny. Typickým príkladom je mesto Shenzhen (Pauly 2011).

Graf 4. Podiel na HDP (2009) podľa sektorov (%)

Graf 5. Podiel na zamestnanosti (2010) podľa sektorov (%)



Zdroj: CSDH 2011, Autor: Ďurica 2012

4.4 Šanghaj ako globálne finančné centrum

Cieľom čínskej vlády je vrátiť Šanghaju pozíciu významného globálneho finančného centra. Túto myšlienku vyslovil ekonomický reformátor novodobej čínskej histórie Deng Xiaoping už v roku 1991 (Mingqi 2007). Vychádzal z historických predpokladov, kedy bol Šanghaj svetovým ekonomickým centrom. Jeho myšlienky sa postupne stávali realitou, do Šanghaja prichádzali dôležité finančné inštitúcie, v roku 2005 tu bola založená i druhá centrála Čínskej národnej banky (PBC). Chronologický vývoj poukazuje tab. 3. Dnes je Šanghaj najväčším finančným centrom Číny (nepočíta sa tu Hongkong), čím skončila prvá etapa jeho vývoju. Druhou etapou je jeho transformácia na regionálne finančné centrum Ázie (Mingqi 2007).

Tabuľka 2. Chronológia založenia finančných inštitúcií v Šanghaji

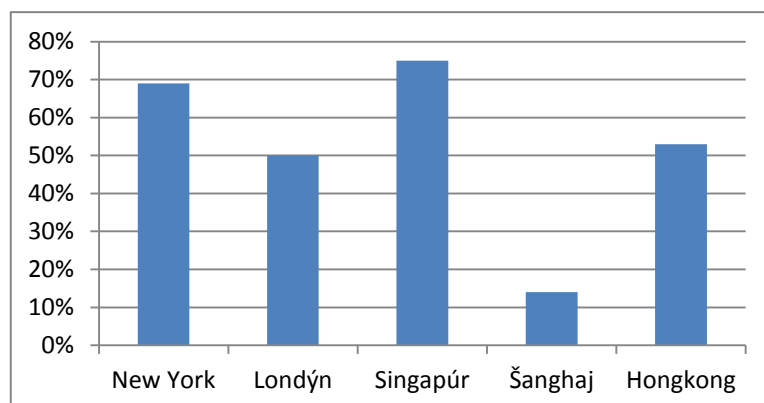
Inštitúcie	Rok založenia
Šanghajska burza	1990
Národné obchodné centrum so zahraničnými menami	1994
Národné centrum pre pôžičky medzi bankami	1996
Národné centrum pre obchod s obligáciami	1997
Výmena so zlatom	2002
PBC centrála	2005
Komoditná burza s ropou	2006
Čínsky komoditný trh so zahraničnými menami	2006
PBC centrum s úvermi	2008

Zdroj: Mingqi 2007

Šanghaj má veľa komparatívnych výhod, aby sa stal medzinárodným finančným centrom. Je najväčšou metropolou a zároveň kultúrne najotvorenejším mestom ČLR. V minulosti už bol medzinárodným finančným a obchodným centrom a bol najväčším mestom Ďalekého východu v 30-tých rokoch 20. storočia. Má výhodnú geografickú polohu v ústi Dlhej rieky a je tak priamo napojený na vyspelý región v okolí delty. Cez šanghajský prístav prejde štvrtina čínskeho zahraničného obchodu a prispieva 15 % k príjmom celej ČLR. Stratégiou ČLR ako 2. najväčšej ekonomiky sveta podľa nominálneho HDP (47,2 miliónov RMB (7,47 miliónov USD)) (NBS 2011) je vytvoriť zo Šanghaja významné finančné centrum (Mingqi 2007).

Na druhej strane má i veľa nedostatkov. Prvým je výrazná administratívna kontrola a nedostatočný mechanizmus trhu. Čínsky finančný trh je stále v období reforiem. Druhým problémom je nízky stupeň internacionalizácie. Šanghaj je v niektorých finančných aktivitách porovnateľný s inými finančnými centrami v regióne, ale má len malý vplyv na iné trhy. Napríklad má porovnateľné množstvo bánk s inými centrami, ale podiel zahraničných aktív je veľmi nízky (viď graf 6). Problémom je obmedzená konvertibilita RMB. Zlepšenie právneho systému a inej mäkkej infraštruktúry by tiež dopomohlo k transformácii na medzinárodné finančné centrum. Taktiež je potreba zlepšiť kvalitu ľudských zdrojov či efektívnosť vládnych služieb a dôležitým procesom je prírlyv regionálnych centier nadnárodných spoločností (Mingqi 2007 a Loechel 2010).

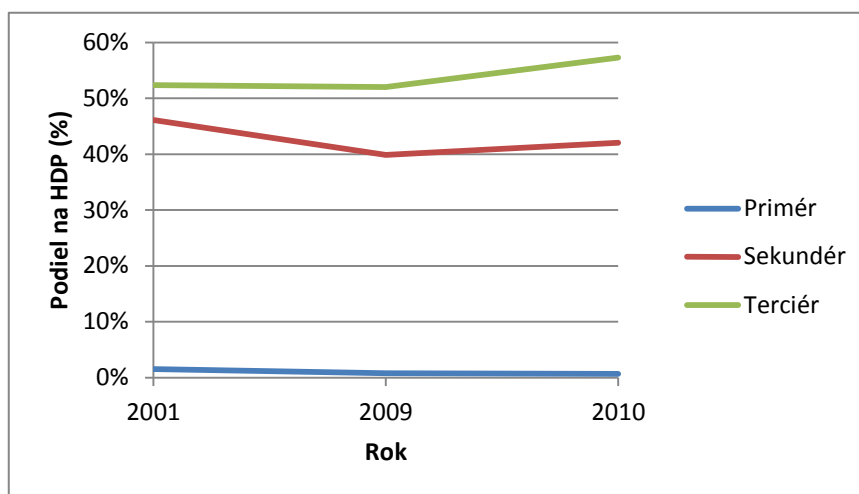
Graf 6. Podiel (%) zahraničných aktív k celkovým aktívam v bankách (2007)



Zdroj: Mingqi 2007, CSDH 2011, **Autor:** Ďurica 2012, pozn. u Hongkongu sú dáta z roku 2010

Ďalším dôležitým hodnotením je štruktúra ekonomiky. Z grafu 7 je vidieť, že primárny sektor má minimálny podiel na HDP. Za posledných 10 rokov sa zväčšuje rozdiel medzi sekundárom a terciárom, hlavne v posledných 2 rokoch. V terciáru sú najvýznamnejšími sektormi maloobchod, finančný sektor a sektor nehnuteľností, čo sa pripisuje k masívnej výstavbe v posledných rokoch (CSDH 2011).

Graf 7. Štruktúra ekonomiky podľa sektorov v roku 2010



Zdroj: Mingqi 2007, CSDH 2011, **Autor:** Ďurica 2012, pozn. u Hongkongu sú dáta z roku 2010

4.4.1 Špeciálna ekonomická zóna Pudong

Ďalším rozhodnutím čínskej vlády na začiatku 90-tých rokov bolo založenie špeciálnej ekonomickej zóny Pudong, ktorá je dnes súčasťou Šanghajskej aglomerácie, ktorá sa mala stať ekonomickým centrom celej Číny. Táto oblasť bola v dobe založenia 12 krát väčšia než všetky ekonomické oblasti v prímorských provinciách. Tvorilo ju 5 nezávislých zón, ktoré sa orientujú na rozvoj voľných zón obchodu, zón orientujúcich sa na export, na služby spojené s financiami, obchodom a nehnuteľnosťami, vedou a výskumom (Lilai 1991).

Dnes sa táto oblasť stáva centrom kapitálu, technológií a informačných technológií. Finančným centrom je oblasť Lujiazui. Nachádza sa tu veľké množstvo domácich i zahraničných finančných inštitúcií. Oblasť sa špecializuje na sektor bankovníctva, poisťovníctva a cenných papierov. Čínska vláda vložila obrovské investície do špeciálnej ekonomickej zóny Pudong na úrovni 100 miliárd (14 mld. USD). Sídlia tu všetky dôležité finančné inštitúcie vid' tab. 3. Dominantou je 492 metrov vysoká budova šanghajskeho finančného centra, ktorá je najväčšou budovou Číny (www.hktdc.com), vid' obr. 4.

Obrázok 4. Šanghajské svetové finančné centrum



Zdroj: <http://www.chinese-tools.com>, stiahnuté 22.4.2012

4.5 Šanghaj verzus Hongkong ako globálne finančné centrum

Moje osobné hodnotenie na základe zistených informácií je, že Hongkong je významné globálne finančné centrum, ktoré hrá úlohu finančného centra Ázie spoločne s Tokyom a Singapúrom. Dnes je Šanghaj v období vývoja na významné finančné centrum, ale ešte nedosahuje význam regionálnych konkurentov (Tokyo, Hongkong, Singapur).

Cieľ vlády je, že v roku 2020 bude Šanghaj globálnym finančným centrom. V súčasnosti je Šanghajská burza 2. najväčšia v Ázii, 7. najväčšia na svete. Šanghaj má neskutočný potenciál spojený s rýchlym rastom čínskej ekonomiky na úrovni 10 % ročne.

Odhad odborníkov, ktorí sa zúčastnili prieskumu svetovo uznávanej konzultačnej firmy Eversheds je, že v roku 2020 bude Šanghaj na druhom mieste za New Yorkom v globálnom postavení finančných centier. Na druhej strane má Hongkong vypadnúť z prvej desiatky (Loechel 2010).

Záverom tejto kapitoly len zhrňujem zistenie, že Hongkong je globálne finančné centrum, Šanghaj je finančné centrum s predpokladom posunu na vyššiu hierarchickú

úroveň v priebehu niekoľkých rokov až jedného desaťročia. SWOT analýza, kde bude hodnotené i postavenie miest ako finančných centier je spracovaná v súhrnnej kapitole porovnania miest.

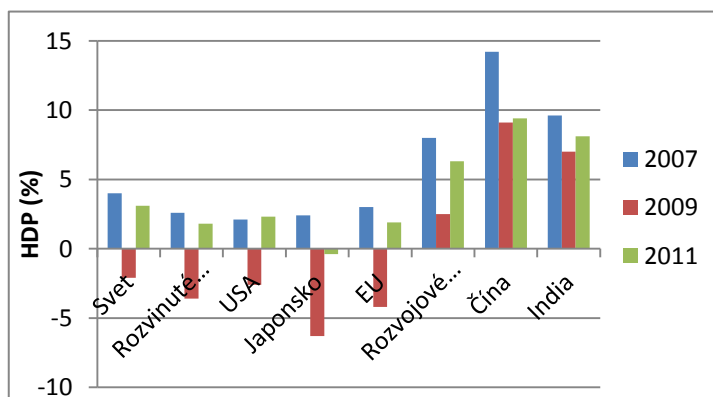
5 Dopravná konkurencia

Táto kapitola sa bude zaoberať dopravnou konkurenciou miest a ich globálnym postavením vo svete. Práca sa zaoberá 2 typmi dopravy - vodnou a leteckou, pretože len tieto 2 typy dopravy sú významné na medzinárodnej úrovni. Kapitoly budú rozdelené na námornú vodnú dopravu s tým spojený rozvoj prístavov a ďalšej infraštruktúry. Druhá časť dopravnej tematiky bude rozoberať leteckú dopravu, rozvoj letísk, leteckých spoločností.

Doprava je „*pohyb ľudí, tovarov, služieb či informácií z jedného miesta na druhé*“ (Gregory, et al. 2009, s. 773). Doprava reprezentuje jednu z najdôležitejších ľudských aktivít. Je neodmysliteľnou súčasťou ekonomiky, vytvára dôležité spojenia medzi regiónmi a ich ekonomickými aktivitami. Globalizácia ako proces prepojenosti medzinárodného trhu a obchodu by bez dopravy nemohla existovať. V dnešnom svete je rýchlosť prepravy a dodávky načas kľúčovým faktorom svetového obchodu (Comtois, Rodrigue a Slack 2009).

Dôležitým trendom v posledných 2 desaťročiach je výrazné zvýšenie podielu diaľkovej dopravy rozvojom medzinárodného obchodu a turizmu. Na druhej strane rozvoj dopravy na lokálnej úrovni dynamicky rastie v rozvojových krajinách, na prvých priečkach je India a Čína, kde sa očakáva najvýraznejší nárast automobilizácie, rozvoju leteckej či lodnej dopravy. V rozvinutých krajinách je už v dnešnej dobe trh presýtený, takže sa už neočakáva tak výrazný rast v budúcnosti (UN 2009). S rozvojom dopravy a obchodu priamo súvisí zmena HDP, ktorej trend je obdobný ako s rozvojom dopravy (viď graf 8).

Graf 8. Zmena HDP vo vybraných regiónoch sveta (%)



Zdroj: UNCTAD 2011, **Autor:** Ďurica 2012

5.1 Vodná doprava

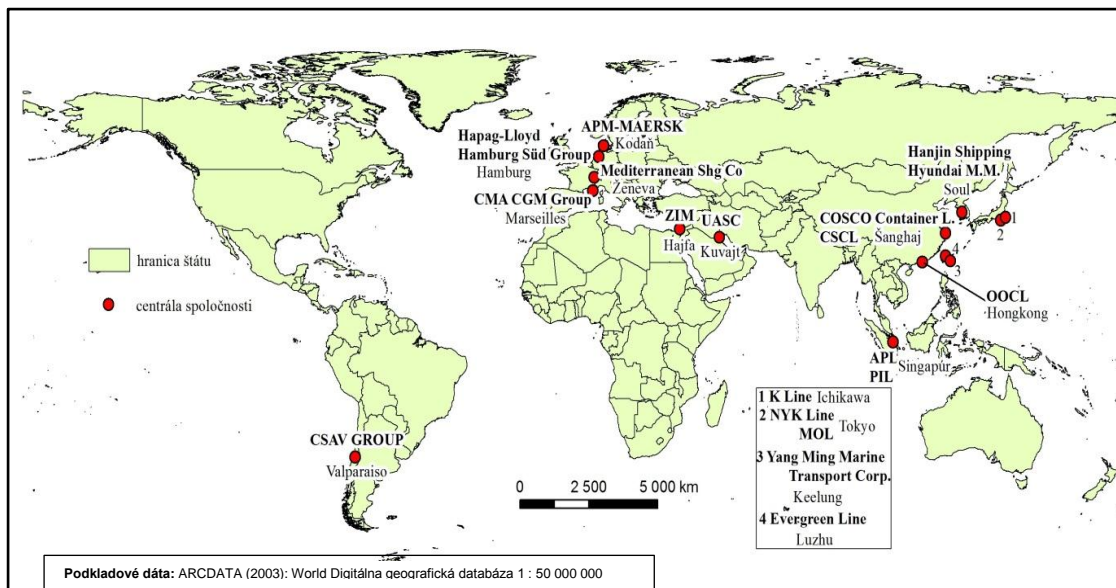
Nárast vodnej dopravy, hlavne rozvoj tzv. kontajnerovej dopravy na prepravu na veľké vzdialenosti súvisí s rozvojom svetového obchodu. Výrazný rast svetového obchodu okolo roku 2000 umožnil veľkým kontajnerovým spoločnostiam významný rozvoj, ktorý bol utlmený svetovou krízou. Dnes je kontajnerová doprava kľúčovým dopravným typom pre prepravu tovarov na dlhých vzdialenostiach, tieto spoločnosti sú dnes obrovskými gigantmi (UN 2009). Najväčšie spoločnosti sveta popisuje tab. 3 a geografické rozmiestnenie ich centrál obr. 5.

Tabuľka 3. Najväčšie kontajnerové spoločnosti sveta k roku 2012 podľa TEU

Poradie	Operátor	Celkovo		Vlastnené		Prenajaté		Objednané	
		TEU	Lode	TEU	Lode	TEU	Lode	TEU	Lode
1	APM-Maersk	2 596 359	662	1 239 381	228	1 356 978	434	469 719	38
2	Mediterranean Shg Co	2 226 819	492	1 027 020	199	1 199 799	293	374 336	33
3	CMA CGM Group	1 317 634	384	499 434	91	818 200	293	53 214	6
4	COSCO Container L.	682 563	152	354 723	98	327 840	54	200 642	28
5	Hapag-Lloyd	647 529	147	290 409	62	357 120	85	132 000	10
6	Evergreen Line	645 422	173	323 311	86	322 111	87	446 000	45
7	APL	624 835	142	198 048	44	426 787	98	259 970	25
8	CSCL	550 980	149	375 130	82	175 850	67	131 674	17
9	Hanjin Shipping	537 633	107	253 962	41	283 671	66	217 750	28
10	MOL	462 532	105	223 462	37	239 070	68	104 015	10
11	OOCL	415 829	90	282 222	46	133 607	44	132 576	12
12	NYK Line	408 009	102	307 714	57	100 295	45	52 832	4
13	Hamburg Süd Group	404 367	103	204 588	42	199 779	61	191 128	30
14	K Line	349 386	79	118 724	22	230 662	57	38 368	4
15	Yang Ming Marine Transport Corp.	342 926	81	209 949	48	132 977	33	82 450	13

Zdroj: Alphaliner 2012, pozn. TEU – jednotka počtu kontajnerov (twenty - foot equivalent)

Obrázok 5. Geografické rozloženie najväčších kontajnerových spoločností podľa TEU



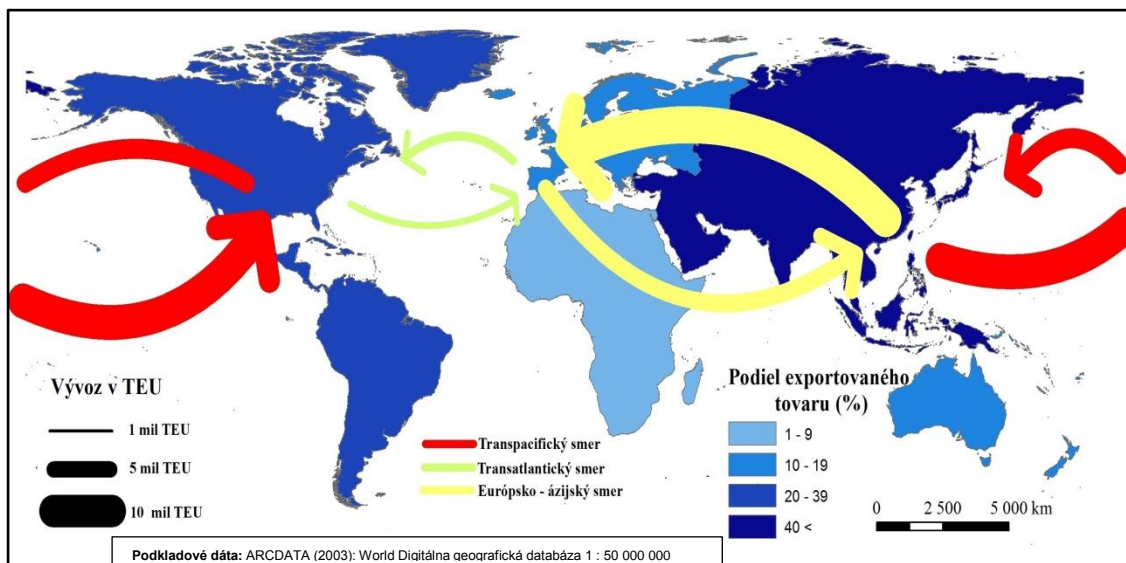
Zdroj: Alphaliner 2012, **Autor:** Ďurica 2012

Z geografického pohľadu je vidieť, že centrály najväčších kontajnerových spoločností sú lokalizované v dvoch regiónoch. V Európe je významným mestom Hamburg so sídlami 2 spoločností, a APM Maersk ako najväčšia kontajnerová spoločnosť má svoje sídlo v Kodani. Druhým regiónom je Východná Ázia, kde sú centrály lokalizované hlavne v Japonsku, Číne a na Taiwane. V Šanghaji sa nachádzajú centrály 2 spoločností (Cosco Container L., CSCL), čo poukazuje na význam tohto mesta. V Hongkongu je centrála jednej spoločnosti (OOCL). Prekvapujúco USA nemajú žiadnu centrálu významnej kontajnerovej spoločnosti.

5.1.1 Kontajnerové prístavy

V súčasnosti je trendom vyrábať semiprodukty poprípade i finálne produkty, ktoré sú exportované v kontajneroch do miest určenia (UNCTAD 2011). Z obrázku 6 je vidieť, že dominuje export z Ázie do Severnej Ameriky i Európy. Opačný smer je asi o polovicu menší. Niekoľkonásobne nižší je objem obchodu medzi Európou a Severnou Amerikou.

Obrázok 6. Intenzita vývozu tovaru u troch hlavných smerov obchodu vodnej dopravy podľa TEU (2009)



Zdroj: UNCTAD 2011, **Autor:** Ďurica 2012

Za posledných 20 rokov sa výrazne rozvinuli kontajnerové prístavy, keď ich veľkosť vzrástla niekoľkonásobne, vid' tab. 4 (UNCTAD 2011). V roku 2010 sa obrat svetových kontajnerových prístavov zvýšil o 13,3 % na 531,4 mil TEU (UNCTAD 2011). Čínske prístavy zvýšili podiel na svetovom obrate prístavov na 24,2 %. a 6 z nich (s Hongkongom) je v prvej desiatke najväčších prístavov sveta. 10 najväčších prístavov sveta tvorí 48 % svetového kontajnerového obratu (UNCTAD 2011).

Tabuľka 4. Vývoj najväčších kontajnerových prístavov (1989 a 2010) v (mil. TEU)

	1989	2010	
Hongkong	4,5	29,1	Šanghaj
Singapúr	4,4	28,4	Singapúr
Rotterdam	3,9	23,5	Hongkong
Kaohsiung (Taiwan)	3,4	22,5	Shenzhen
Kobe	2,5	14,2	Pusan
Pusan	2,2	13,1	Ningbo
Los Angeles	2,1	12,6	Kanton
New York/New Jersey	2,0	12,0	Qingdao
Keelung (Taiwan)	1,8	11,8	Dubaj
Hamburg	1,7	11,1	Rotterdam

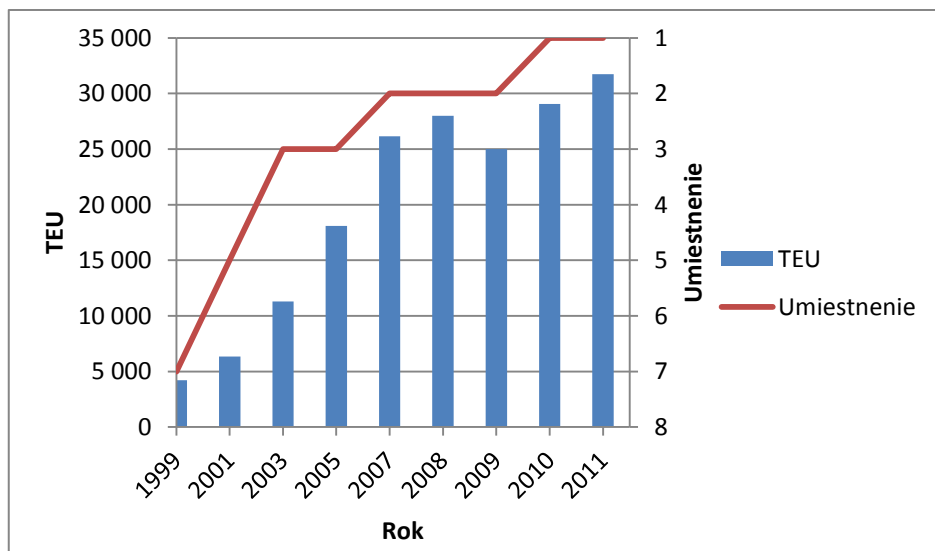
Zdroj: UNCTAD 2011

5.1.1.1 Šanghajský prístav

Ako už bolo zmienené v kapitole o finančných centrách, čínski predstavitelia stanovili cieľ vytvoriť zo Šanghaja globálne finančné a dopravné centrum. Tieto myšlienky sa však menili s menom prezidenta na čele ČLR. Súčasný prezident Hu Jintao preferoval myšlienku vyrovnanejšieho rozvoja a podpory i iných prístavov ako Chongqing (sp. Čchung-čching) a Tianjin (sp. Tchien-ťin). Globálna finančná kríza zmenila názor čínskych predstaviteľov a rozhodlo sa, že vláda bude preferovať podporu Šanghaja, aby sa stal globálnym finančným a dopravným centrom v roku 2020 (Li 2009).

Šanghaj má dnes najväčší prístav sveta podľa oboch kategórií - TEU (31,7 mil.) i tonáže tovaru (653 mil. ton) (Marine Department of Hongkong 2012). Jeho vývoj popisuje graf 9. Hlavným riadiacim orgánom prístavov je The Shanghai International Port Group (SIPG), ktorá je vlastnená šanghajskou miestnou vládou i súkromným sektorom. Riadi domácu, národnú a medzinárodnú prepravu tovaru. Je tiež zodpovedná za údržbu, výrobu a lízing kontajnerov, stavbu, prevádzku zariadenia prístavov. Šanghaj má tri hlavné prístavy Wusongkou, Waigaoqiao a Yangshan (<http://www.ship-technology.com> 2011).

Graf 9. Vývoj Šanghajského prístavu (1999 – 2011) podľa TEU a jeho pozície vo svete



Zdroj: Marine Department of Hongkong 2012, **Autor:** Ďurica 2012

Významným investičným projektom je výstavba Yangshan deep water port, ktorý sa nachádza na 2 ostrovoch (Malý a Veľký Yangshan) 27 km do pobrežia. Prístav je spojený s oblasťou Pudong jedným s najdlhších mostov sveta nad morom (Donghai daqiao). Výstavba prístavu začala v roku 2002, v roku 2012 by mala byť dokončená 4.

fáza projektu, keď bude prístav schopný vybaviť 15 mil. TEU ročne, čo je polovica celkového obratu Šanghaja (Li 2009).

Obrázok 7. Yangshan deep water port



Zdroj: China tech gadget (2011), stiahnuté: 2.5.2012

Výrazne sa rozvíja i vodná doprava na Dlhej rieke, hlavne na spodnom úseku v dĺžke 2800 km, ktorý je splavný pre väčšie nákladné lode. Na rieke bola postavená najväčšia priehrada sveta Tri rokliny. Hlavným účelom výstavby bola hydroenergetika a protipovodňová ochrana, ale dopomohla i k zlepšeniu splavnosti rieky. Splavný úsek Dlhej rieky je charakteristický veľkými exportnými prístavmi a zároveň veľkým počtom veľmi malých prístavov. Najväčšími prístavmi sú Šanghaj a Nanjing v spodnom úseku, Wuhan (sp. Wuchan) na strednom úseku a na hornom úseku Chongqing, považovaný za najvnútrozemskejší prístav sveta (Notteboom a Veenstra 2011).

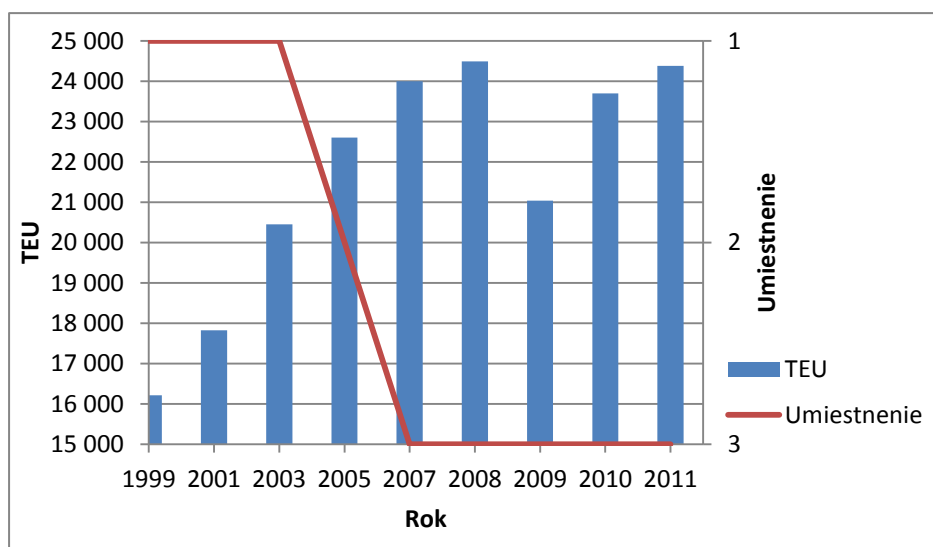
5.1.1.2 Hongkongský prístav

Hongkong a jeho prístav vždy patril medzi brány do Číny v ústi Perlovej rieky (py. Zhujiang). Hongkong bol najväčším prístavom sveta až do roku 2003, keď ho predbehol Singapúr a neskôr i Šanghaj, vid' graf 10. Dnes je 3. najväčším prístavom podľa TEU (24,4 mil. TEU) a 9. najväčším prístavom podľa tonáže (277 mil. ton) (Marine Department of Hongkong 2012). Nachádza sa na polostrove Kowloon na pobreží Juhočínskeho mora. Výstavba prístavu začala v roku 1970 a v roku 2004 bolo postavených už 9 terminálov v oblastiach Kwai Chung, ostrova Stonecutters a Tsing Yi (<http://www.ship-technology.com> 2011).

Dôležitým rozdielom oproti šanghajskému prístavu je fakt, že je financovaný, vlastnený a prevádzkovaný len súkromným sektorom. Terminály sú prevádzkované 5 súkromnými operátormi Modern Terminals (MTL), Hongkong International Terminals

(HIT), COSCO, Dubai Port International Terminals (DPI) a Asia Container Terminals (ACT) (<http://www.ship-technology.com> 2011).

Graf 10. Vývoj hongkongského prístavu (1999 – 2011) podľa TEU a jeho pozícia vo svete



Zdroj: Marine Department of Hongkong 2012, **Autor:** Ďurica 2012

Súčasná konkurencia medzi prístavmi núti Hongkong zlepšovať efektívnosť a kvalitu služieb. Dôležitým procesom je výrazná spolupráca s celým regiónom v ústí Perlovej rieky (hlavne prístav Shenzhen). Až 70 % kontajnerovej dopravy hongkongského prístavu je spojených s týmto regiónom. V budúcnosti sa plánuje nový kontajnerový terminál na juhovýchod od terminálu Tsing Yi, ktorý umožní prístup novej generácie ultra veľkých kontajnerových lodí. Dôležitou konkurenčnou výhodou je tiež kvalita ľudského kapitálu a tým spojený kvalitný vzdelávací systém škôl (CSDH 2011).

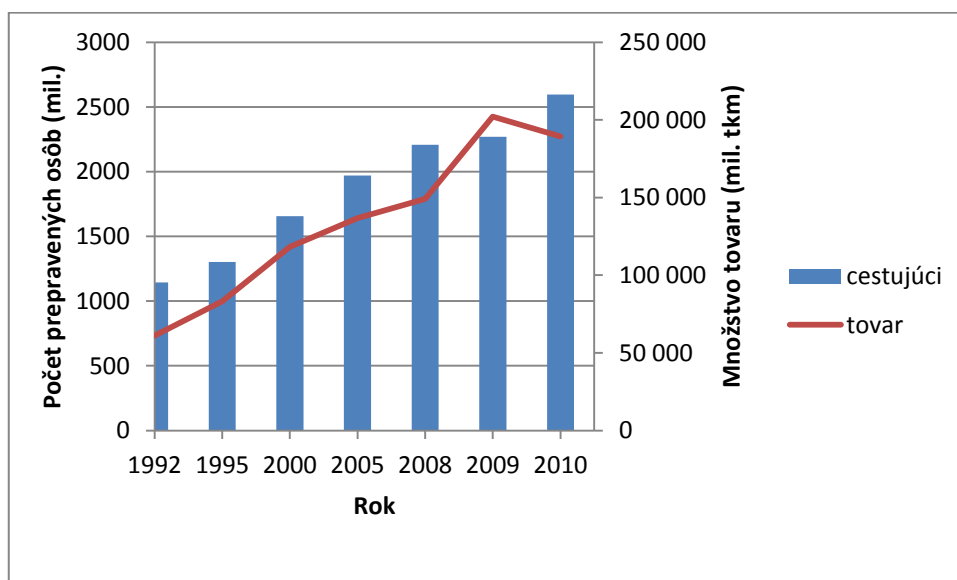
5.1.1.3 Prístav v Šanghaji verzus prístav v Hongkongu

Oba prístavy patria dnes k najvýznamnejším prístavom sveta. Hlavným rozdielom medzi fungovaním prístavov je fakt, že šanghajský prístav je vlastnený verejným i súkromným sektorom, na druhej strane hongkongský je čisto súkromný prístav. Zo štatistického hodnotenia je šanghajský prístav dnes väčší. Hlavným dôvodom výrazného rozmachu je exportne orientovaná ekonomika ČLR s dynamickým rastom HDP. SWOT analýza, kde bude hodnotené i postavenie miest vo význame ich prístavov je spracovaná v súhrnnej kapitole porovnania miest.

5.2 Letecká doprava

Letecká doprava dnes zabezpečuje nevyhnutné ekonomicko - sociálne spojenie celého sveta. Hlavnými výhodami je jej rýchlosť za relatívne nízku cenu na dlhé vzdialenosti. Je tiež významná na prepravu tovaru s vyššou pridanou hodnotou. Za posledných 20 rokov sa zvýšil počet cestujúcich dvojnásobne a množstvo prepraveného tovaru štvornásobne, vid' graf 11. V Číne je rozvoj leteckej dopravy a s ním spojený nárast počtu cestujúcich výraznejší. Podiel cestujúcich v čínskych leteckých spoločnosti na celkovom svetovom počte cestujúcich sa zvýšil z 1 % na 8 %, podiel tovaru sa zvýšil z 2 % na 8 %. (World Bank 2011).

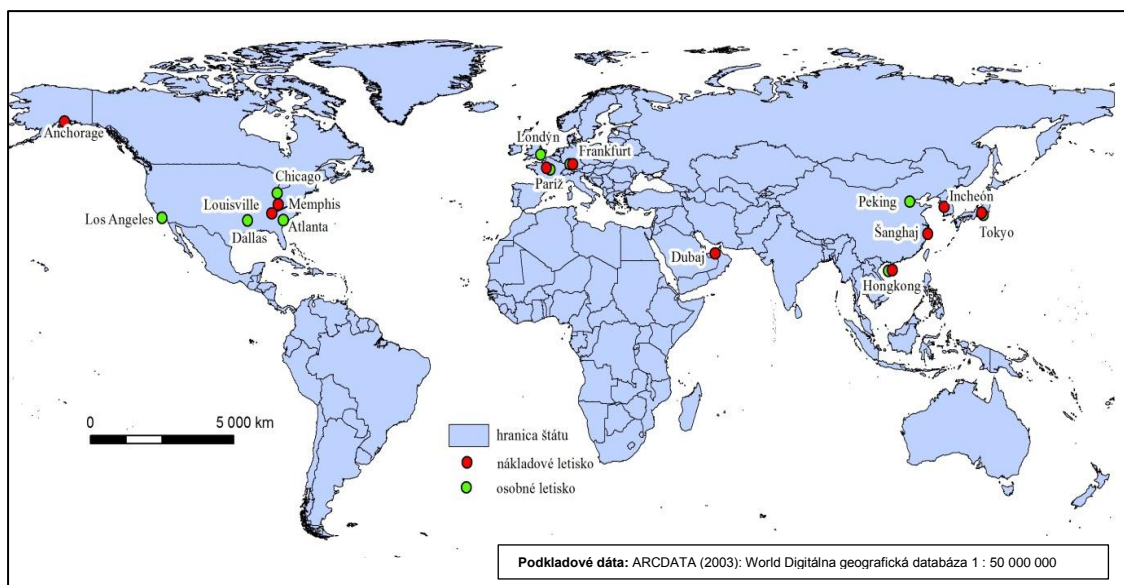
Graf 11. Vývoj leteckej dopravy podľa prepravy cestujúcich a tovaru (1992 – 2010)



Zdroj: World Bank 2011, **Autor:** Ďurica 2012

S rozvojom leteckej dopravy priamo súvisí rozvoj letísk a leteckých spoločností. Z geografického hľadiska sa najväčšie letiská sveta nachádzajú v USA, Európe a Ázii. Najväčšie letisko sveta podľa počtu prepravených osôb je v Atlante. Na druhej strane najväčšie letisko sveta podľa množstvu tovaru je v Hongkongu, Šanghajske letisko je 3. Letiská vo Frankfurte, Tokyu a Hongkongu sú 3 letiská, ktoré sú podľa oboch sledovaných ukazovateľov v prvej desiatke, vid' obr. 8.

Obrázok 8. 10 najväčších letísk sveta podľa počtu cestujúcich a množstvu tovaru k roku 2011



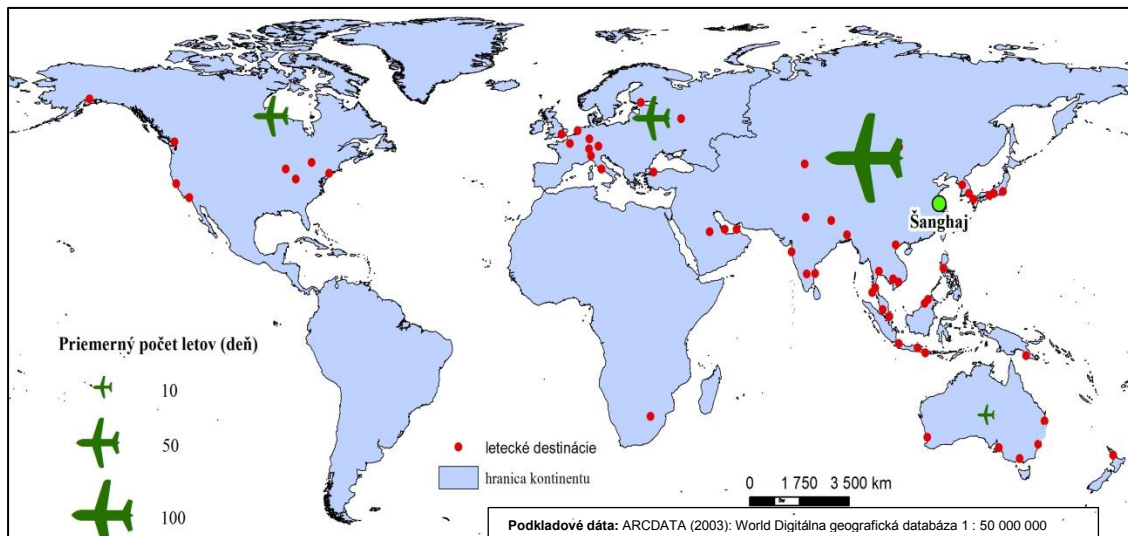
Zdroj: ACI 2011, **Autor:** Ďurica 2012

5.2.1 Letisko Pudong v Šanghaji

V Šanghaji sa nachádzajú 2 letiská Pudong a Hongqiao. Letisko Hongqiao je staršie letisko, ktoré slúži hlavne na vnútroštátnu dopravu v ČLR (ACI 2011). Práca bude rozoberať medzinárodné letisko Pudong. Letisko bolo otvorené v roku 1999 a dnes je 21. najväčším letiskom sveta a 3. najväčším letiskom v Číne po Šanghaji a Hongkongu podľa počtu cestujúcich. Letisko je centrálou leteckej spoločnosti China Eastern Airlines a pre nákladnú spoločnosť UPS Airlines. Letisko je obsluhované 2 terminálmi, v roku 2015 má byť dostavaný 3 terminál. Letisko je spojené s centrom Šanghaja vysoko rýchlostným vlakom Maglev (<http://www.flighstats.com> 2012).

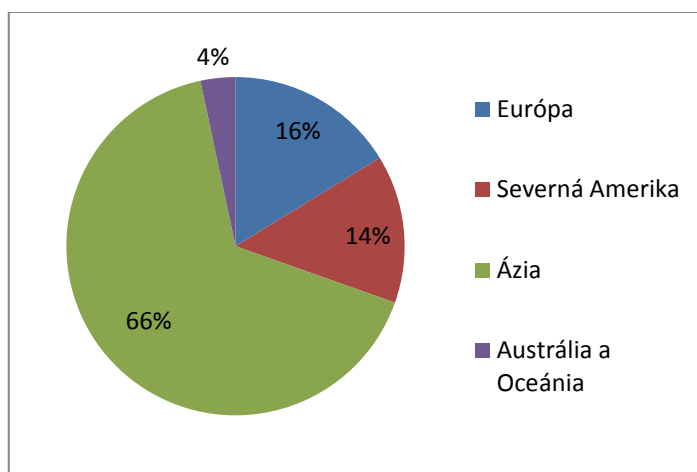
Z letiska Pudong sa lieta do 46 zahraničných destinácií. Z vlastného výskumu (viď metodika práce) medzinárodných odletov je vidieť, že dve tretiny letov sú do Ázie. Najčastejšie sa lieta do Tokya, Osaky a Soulu, čo sa dá prisúdiť relatívnej blízkosti a dobrým obchodným vzťahom s Japonskom a Južnou Kóreou. Ďalšími dôležitými destináciami sú Singapúr a Bangkok. Mimo Ázie má podobný podiel letov Severná Amerika a Európa (obr. 9 a graf 12). Najviac sa lieta do Los Angeles a Frankfurtu a to 8 krát denne. V Austrálii má Šanghaj spojenie s letiskami v Sydney a Melbourne. Vôbec sa nelieta do Afriky a Južnej Ameriky.

Obrázok 9. Priemerný počet medzinárodných letov za deň a smer leteckých destinácií z letiska Pudong v Šanghaji



Zdroj: Flighstats 2012, vlastný výpočet **Autor:** Ďurica, pozn. výpočet bol prevedený výpočtom letov v utorok ako priemerný deň prepravy ľudí v týždni

Graf 12. Podiel medzinárodných letov podľa makroregiónov z letiska Pudong v Šanghaji

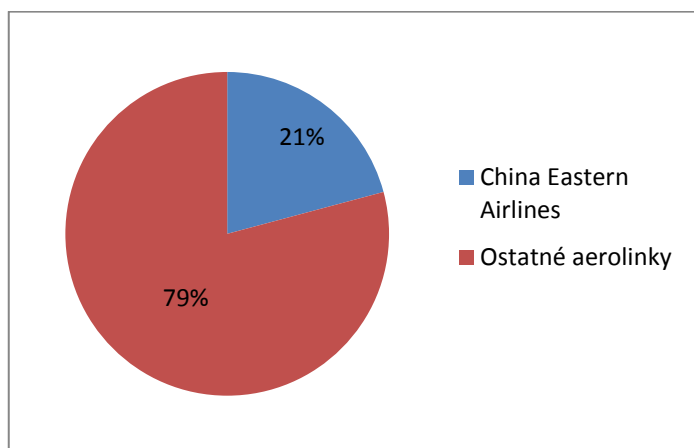


Zdroj: Flighstats 2012, vlastný výpočet **Autor:** Ďurica

Ako už bolo zmienené China Eastern Airlines majú jedno zo sídiel letisko Pudong a pre domáce lety letisko Hongqiao. Je to jedna z troch štátom vlastnených leteckých spoločností v ČLR, ktorá bola založená v roku 1988. Je to druhá najväčšia letecká spoločnosť v ČLR podľa počtu odbavených pasažierov vo vnútroštátnej i medzinárodnej doprave. V roku 2010 sa pripojila k významnej leteckej aliancii Sky Team ([http:// www.chinaeastern.co.uk](http://www.chinaeastern.co.uk) 2012).

Podľa výskumu, ktorý študoval pomer letov China Eastern Airlines na celkovom počte odletov majú aerolinky 21% podiel na celkovom počte odletov do zahraničných destinácií, (viď graf 13).

Graf 13. Pomer zahraničných odletov medzi China Eastern Airlines a ostatnými leteckými spoločnosťami



Zdroj: Flighstats 2012, vlastný výpočet, **Autor:** Ďurica

5.2.2 Medzinárodné letisko v Hongkongu

Medzinárodné letisko je dnes 10. najrušnejším letisko sveta podľa počtu odbavených pasažierov (53 mil. v roku 2011) a najväčšie nákladové letisko podľa celkového množstva tovaru (4,2 mil. metrických ton v roku 2010) (<http://www.centreforaviation.com> 2012). Letisko bolo postavené v roku 1998 na umelom ostrove severne od ostrova Lantau, viď obr. 1 a 10 (<http://www.flightstats.com> 2012).

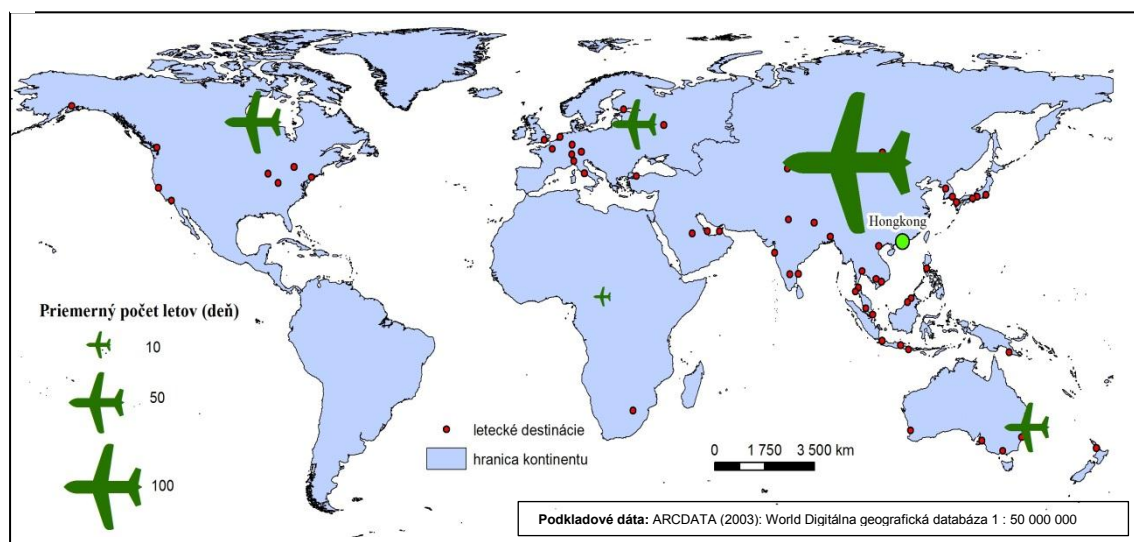
Obrázok 10. Medzinárodné letisko v Hongkongu



Zdroj: China tech gadget (2011), stiahnuté: 8.5.2012

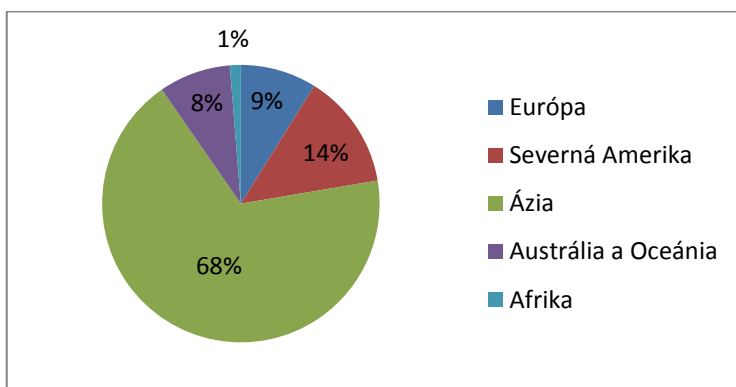
Z medzinárodného letiska v Hongkongu sa lieta do 58 zahraničných destinácií. Ako u Šanghaja má Ázia 2/3 podiel na medzinárodných letoch. Najčastejšie sa lieta do Tokya, Soulu, Singapúru a Bangkoku. Dôležitou destináciou je i hlavné mesto Filipín Manila. Severná Amerika má vyšší podiel letov než Európa, čo bolo u Šanghaja naopak (obr. 11 a graf 14). V Európe je najdôležitejším spojením Londýn, čo je pre Hongkong ako bývalú kolóniu Spojeného kráľovstva očakávané. V Severnej Amerike sú najdôležitejším spojením mestá na západnom pobreží San Francisco a Los Angeles. U Hongkongu je dôležitým spojením i Austrália a Oceánia, s ktorou má letecké spojenie s 5 mestami. Hongkong má spojenie i s Afrikou s mestom Johannesburg v Juhoafrickej republike.

Obrázok 11. Priemerný počet medzinárodných letov za deň a smer leteckých destinácií medzinárodného letiska v Hongkongu



Zdroj: Flighstats 2012, **Autor:** Ďurica, pozn. výpočet bol prevedený výpočtom letov v utorok ako priemerný deň prepravy ľudí v týždni

Graf 14. Podiel medzinárodných letov podľa makroregiónov z medzinárodného letiska v Hongkongu

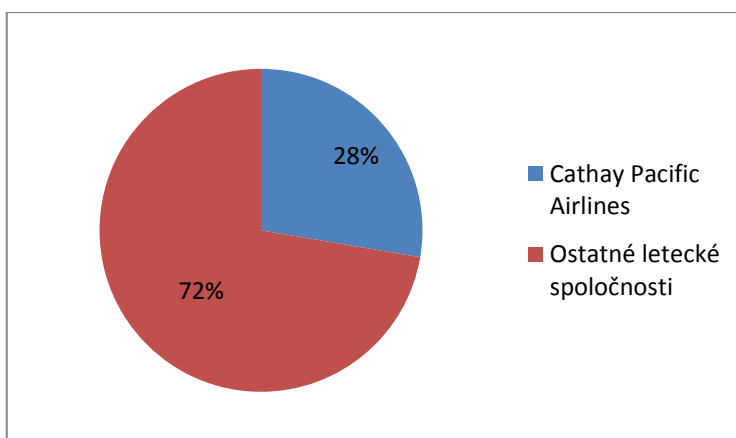


Zdroj: Flighstats 2012, vlastný výpočet **Autor:** Ďurica

Medzinárodné letisko v Hongkongu je sídlom viacerých leteckých spoločností, ale hlavnou spoločnosťou je Cathay Pacific Airlines. Je to súkromná letecká spoločnosť založená v roku 1946. Je spoluzakladateľom leteckej aliancie One world. Spoločnosť má podiel i v iných leteckých spoločnostiach ako Air China a má pod sebou veľké množstvo dcérskych spoločností (<http://www.flightglobal.com> 2012).

Podľa výskumu, ktorý študoval pomer letov Cathay Pacific Airlines na celkovom počte odletov majú aerolinky 28% podiel na celkovom počte odletov do zahraničných destinácií, (graf 15).

Graf 15. Pomer zahraničných odletov medzi Cathay Pacific Airlines a ostatnými leteckými spoločnosťami



Zdroj: Flighstats 2012, vlastný výpočet **Autor:** Ďurica

5.2.3 Šanghaj verzus Hongkong v leteckej doprave

Z hodnotenia výskumu medzinárodnej leteckej dopravy z oboch miest sa dá zhrnúť, že hongkongské letisko je frekventovanejšie s vyšším počtom zahraničných destinácií a s väčšou vyrovnanosťou medzi makroregiónmi. Má spojenie i s Afrikou, a výrazne frekventovanejšie spojenie s Austráliou. Hongkongské letisko je tiež najväčšie nákladové letisko sveta.

Pri porovnaní leteckých spoločností je prvým dôležitým rozdielom súkromné vlastníctvo Cathay Pacific Airlines. V China Eastern Airlines má väčšinový podiel čínska vláda. Cathay Pacific Airlines má väčší podiel zahraničných letov v domácom letisku a má tiež viac leteckých zahraničných liniek. SWOT analýza, kde bude hodnotené i postavenie miest vo význame leteckej dopravy, významu letísk a leteckých spoločností je spracovaná v súhrnnej kapitole porovnania miest.

6 Komplexné porovnanie miest

Táto kapitola zhrňuje všetky globálne ekonomické a dopravné stránky miest do jednej komplexnej súhrnnej analýzy spoločne s výpočtom špecifického indexu globálnosti. Cieľom je určiť, ktoré mesto je silnejšie. Treba hneď na začiatku konštatovať, že ide o účelové a len parciálne hodnotenie a tak je nutné výsledky brať len ako jeden možný pohľad.

Komplexná analýza bude tzv. SWOT analýza, kde sa určia silné, slabé stránky mesta, jeho príležitosti a hrozby.

6.1 SWOT analýza Šanghaj

Silné stránky

- výhodná geografická poloha v ústí Dlhej rieky
- aglomeračné výhody
- hlavné čínske obchodné a kultúrne mesto
- výrazná rozvojová podpora čínskej vlády
- slávna historická determinovanosť pred WW2
- obrovský stavebný boom v poslednom desaťročí
- špeciálna ekonomická zóna Pudong
- výhoda sa vidí i v tom, že Šanghaj nie je hlavné mesto, špecializuje sa len na ekonomickú stránku, nie politickú
- neuveriteľné stavebné projekty, ktoré by sa v iných krajinách nepostavili

Slabé stránky

- komunistická vláda ČLR
- príliš veľká orientácia na export
- hrozba prehriatia čínskej ekonomiky
- veľká závislosť na vývoji čínskej ekonomiky
- verejné vlastníctvo letiska, prístavu

- slabá stránka sa vidí i v príliš rýchлом rozvoji za príliš krátky čas
- problematická konvertibilita RMB
- ľudské práva v Číne
- vzdelávací systém nemá tradíciu a prestíž
- čínština

Príležitosti

- veľká pravdepodobnosť, že sa za 10 rokov Šanghaj stane globálne finančné a dopravné centrum – obrovská snaha čínskej vlády

Hrozby

- hlavnou hrozbou je prípadné spomalenie čínskej ekonomiky, čo by Šanghaj výrazne ekonomicky ovplyvnilo
- obrovský stavebný boom tlačí ceny nehnuteľnosti nahor, problémom môže byť, že ľudia si ich nebudú môcť dovoliť kúpiť

6.2 SWOT analýza Hongkong

Silné stránky

- výhodná geografická poloha v ústí Perlovej rieky
- historické predpoklady
- čínsko – britské mesto
- Hongkong sa považuje za neutrálne mesto, ktoré má status autonómie
- dnešný stav – svetové finančné centrum
- orientácia na medzinárodný obchod
- kvalitný vzdelávací systém – prepojenosť na britský systém univerzít
- spolupráca s celým regiónom ústia Perlovej rieky
- súkromné vlastníctvo prístavu a letiska

- kapitalistický politický systém
- diverzifikovanosť ekonomiky

Slabé stránky

- Hongkong sa berie ako samostatné autonómne územie pod správou ČLR, takže nemá status samostatného štátu
- malá ekonomika s malým počtom obyvateľov bez ČLR
- slabá podpora čínskej vlády – preferuje sa Šanghaj
- jeho silné postavenie môžu ovplyvniť čínske mestá, veľkým konkurentom je i Singapur
- zníženie významu prístavu na úkor čínskych miest

Príležitosti

- hlavnou príležitosťou je, že Hongkong si udrží svoje súčasné postavenie

Hrozby

- hlavnou hrozbou je, že ho ekonomicky a dopravne prekonajú čínske mestá na čele zo Šanghajom

6.3 Index globálnosti

Index globálnosti je záverečné hodnotenie miest na základe určitých osobne vybratých kategórií a získaný počet bodov na základe osobných vedomostí a odhadov (podrobnejší popis v metodike). Výsledok poukazuje na tesné víťazstvo Hongkongu nad Šanghajom a podľa osobného hodnotenia je ekonomicky a dopravne silnejší (grafická časť v prílohách).

Bodové hodnotenie začína historický vývoj, ktorý bol u oboch miest podobný, ale predsa len do WW2 bol u Šanghaja priaznivejší a mesto bolo jedným z najväčších na svete. Najväčším negatívom vývoja u Hongkongu bol boj o jeho územie medzi Čínou a Spojeným kráľovstvom. Po WW2 a nástupu komunistickej vlády pokračoval rast

u Hongkongu. U Šanghaja sa vývoj zastavil, stratil pozíciu globálneho finančného centra a stal sa výrazne orientujúci sa na domáci trh.

Šanghaj je populačne väčší a má za sebou miliardovú Čínu, preto je bodovaný viac než Hongkong.

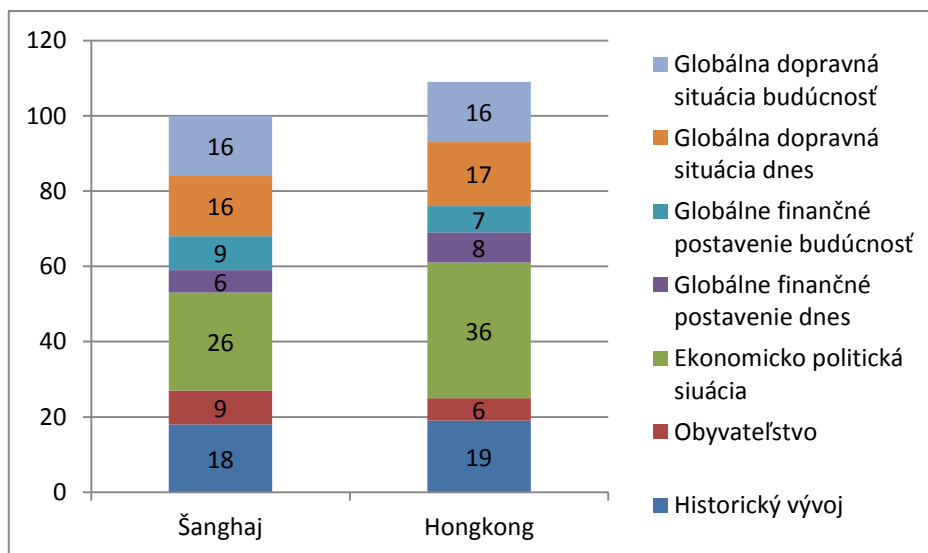
Z ekonomického a politického hľadiska výrazne prekonáva Hongkong Šanghaj. Má kapitalistický politický systém, firmy sú vlastnené súkromným sektorom a ekonomika je orientovaná na služby. U Šanghaja je jedinou výhodou výrazný ekonomický boom čínskej ekonomiky.

Z finančného postavenia podľa GFCI je v súčasnosti Hongkong významnejší, v budúcnosti sa očakáva prekonanie Hongkongu Šanghajom.

U vodnej dopravy je Šanghaj významnejší, jeho prístav je najväčší na svete a v budúcnosti sa očakáva jeho neustály rast. V leteckej doprave je Hongkong významnejší, má viac zahraničných destinácií a v budúcnosti sa neočakáva jeho prekonanie Šanghajom.

Celkovo získal Hongkong 109 a Šanghaj 100 bodov a vyhral súťaž o globálnejšie centrum, viď graf 16.

Graf 16. Index globálnosti podľa zvolených parametrov



Zdroj: vlastný výpočet

7 Záver

Hlavným cieľom práce je porovnanie globálnej konkurencie medzi mestami Šanghaj a Hongkong. Práca si za hlavnú výskumnú otázku kladie, ktoré mesto je globálne po finančnej a dopravnej stránke silnejšie. Práca postupne na túto otázku odpovedá čiastočnými zisteniami. V prvej časti výskum odpovedá na otázku, či je Hongkong stále finančným centrom Číny alebo ho už Šanghaj predbehol. V dopravnej tematike bola otázka podobná. Ktoré mesto je dopravne dôležitejšie, čo v prípade dopravy znamená, ktoré mesto má väčší obrat tovaru, počet cestujúcich či zahraničných destinácií.

Prvým zistením je, že Hongkong je globálne finančné centrum. Šanghaj je finančným centrom, ktoré ešte nedosahuje úrovne globálneho centra. Na druhej strane podpora čínskej vlády s rýchlym rozvojom mesta a prílevu zahraničných investícií predpokladá posun na globálnu úroveň a predbehnutie Hongkongu do roku 2020.

Druhým zistením je, že šanghajský prístav je dnes globálne najväčším na svete. K jeho rozvoju prispieva rastúca čínska ekonomika a stavba nového prístavu Yangshan. Hongkongský prístav je tiež v prvej trojke najväčších prístavov, stratil svoje prvenstvo na prelome milénia, ale drží si svoje dôležité postavenie.

Pri leteckej doprave je hlavným zistením väčšie množstvo zahraničných destinácií u medzinárodného letiska v Hongkongu, Toto letisko je v prvej desiatke najväčších letísk na svete podľa počtu cestujúcich a je najväčším nákladným letiskom sveta. Letisko Pudong v Šanghaji má dnes tiež spojenie so Severnou Amerikou, Európou či Austráliou, ale chýba mu väčší počet zahraničných destinácií. Chýba mu spojenie s Afrikou, ktoré u Hongkongu existuje. Je viac orientované na Východnú Áziu a domáci trh.

V poslednej kapitole som pomocou vlastnej metodiky zahrňujúcej vlastné odhady a zistenia obodoval sledované oblasti výskumu práce. Došiel som k záveru, že Hongkong je dnes ekonomicko – dopravne silnejší než Šanghaj na globálnej úrovni.

Práca syntetizovala zistenia autorov štúdií a letecká doprava bola skúmaná vlastnou metódou sledovania letov v jeden deň. V praxi to znamená, že osobný subjektívny názor je len jeden z možných interpretácií zistení. Snahou bolo rámcovo riešiť tematiku, ktorá je dosť komplexná a meniac sa z roka na rok.

Práca tak splnila dopredu stanovený cieľ porovnania Šanghaja a Hongkongu na globálnej úrovni. Došiel som k záveru, že Hongkong je významnejšie globálne centrum než Šanghaj. Rozdiel je dnes evidentne menší než v minulosti a podľa prognóz sa očakáva minimálne vyrovnanie pozícií do roku 2020.

Zoznam použitej literatúry

Knižné zdroje

COMTOIS, C., RODRIGUE, J.P., SLACK, J. (2009): *The Geography of Transport Systems*. Routledge, Londýn, 368 s.

DUNCAN, S., WANG, M., WANG, Q. a SONG, Ch. (2006): *Shanghai : Shanghai down the centuries*. Foreign Languages Press, Peking, 322 s.

FUNIOKOVÁ, N. (2009): *Moderní Čína: komplexní průvodce novým světovým ekonomickým gigantom*. Jota, Brno, 339 s

GREGORY, D., JOHNSTON, R., PRATT, G., WATTS, M. a WHATMORE, S. (2009): *The Dictionary of Human Geography*. Wiley-Blackwell, Oxford, 1052 s.

Information Service Department of Hong Kong (2008): *Hong Kong 2007: Hong Kong SAR 10th anniversary special edition*. Information Service Department of Hong Kong, Hongkong, 500 s.

HONG, J. a ZHANG, J. (1989): *Shanghai's Modern Financial Markets*. Shanghai: People's Publishing Co., Šanghaj.

JACOBS, J. (1997): *Shanghai: an alternative centre?* In: GOODMAN, D. (eds): *China's provinces in reform: class, community, and political culture*. Routledge, Londýn, s. 163 - 198.

JAO, Y. (2003): *Shanghai and Hong Kong as international financial centres: Historical perspective and contemporary analysis*. School of Economics and Finance University of Hong Kong, Hong Kong, 54 s.

LI, CH. (2009): *Reclaiming the "Head of the Dragon": Shanghai as China's Center for International Finance and Shipping*. China Leadership Monitor, 28, 18 s.

LILAI, X. (1991): *China's financial reform in the 1990s: A case study of financial environment in Pudong New Area, Shanghai*. Journal of Asian Economics, 2, č. 2, s. 353 - 371.

LOECHEL, H. (2010): *Shanghai Rising: How Shanghai Can Become a Global Financial Centre*. Business Forum China, Šanghaj, 4 s.

MINGQI, X. (2007): *Building Shanghai International Financial Center: Strategic Target, Challenges and Opportunities*. Paper for PECC Conference on Competition among Financial Centers in the Asia-Pacific, Soul, 14 s.

NOTTEBOOM, T. a VEENSTRA, A. (2011): *The development of the Yangtze River container port system*. *Journal of Transport Geography*, 19, s. 772 - 781

OBUCHOVÁ, L. (1999): *Čiňané 21. století: dějiny-tradice-obchod*. Academia, Praha, 287 s.

PAULY, L. (2011): *Hong Kong's International Financial Centre: Retrospect and Prospect*. Savantas Policy Institute, Hongkong, 88 s.

China Statistics Press (2011): *Shanghai Statistical Yearbook*. China Statistics Press, Peking.

UNCTAD (2011): *Review of maritime transport*. Report by the UNCTAD SECRETARIAT, New York a Ženeva, 233 s.

YANG, G. (2002): *Shanghai's economic development: its opportunities and challenges in the 21st century*. Global urban development metropolitan economic strategy report, Global urban development, Washington, 33 s.

YEANDLE, M. (2012): *The Global Financial Centres Index 11*. The Z/Yen Group, Londýn, 48 s.

Internetové zdroje

ACI (2011): *Preliminary World Airport Traffic 2011*. [online]. [cit.6.5.2012]. Dostupné z WWW <http://www.airports.org/aci/aci/file/Press%20Releases/2012/PR_2012-03-27_PreliminaryResults_2011.pdf>

Alphaliner (2012): *Alphaliner – TOP 100*. [online]. [cit.25.4.2012]. Dostupné z WWW <<http://www.alphaliner.com/top100/>>

Business Dictionary (2012): *Financial center*. [online]. [cit.14.4.2012]. Dostupné z WWW <<http://www.businessdictionary.com/definition/financial-center.html>>

Centre for Aviation (2012): *Asia Pacific airports move up the ranks in 2011, with Beijing this year to overtake Atlanta*. [online]. [cit.8.5.2012]. Dostupné z WWW <<http://www.centreforaviation.com/analysis/asia-pacific-airports-move-up-the-ranks-in-2011-with-beijing-this-year-to-overtake-atlanta-71801>>

China Eastern (2012): *Company Information*. [online]. [cit.8.5.2012]. Dostupné z WWW <<http://www.chinaeastern.co.uk/About%20CEA.html>>

Chinese tools (2008): *Shanghai World Financial Centre*. [online]. [cit.21.4.2012]. Dostupné z WWW <<http://www.chinese-tools.com/china/crazy/2008-08-30-shanghai-world-financial-centre.html>>

Flighstats (2012): *Airport Departures and Arrivals*. [online]. [cit.8.5.2012]. Dostupné z WWW <<http://www.flightstats.com/go/FlightStatus/flightStatusByAirport.do>>

Flighstats (2012): *Pudong Airport Overview*. [online]. [cit.6.5.2012]. Dostupné z WWW <<http://www.flightstats.com/go/Airport/airportDetails.do?airportCode=PVG>>

Flightglobal (2012): *Airline Profile: Cathay Pacific*. [online]. [cit.8.5.2012]. Dostupné z WWW <<http://www.flightglobal.com/landingpage/cathay%20pacific.html>>

Hong Kong Trade Development Council (2011): *Shanghai Lujiazui Finance and Trade Development Zone*. [online]. [cit.21.4.2012]. Dostupné z WWW <<http://www.hktdc.com/info/mi/a/mpcn/en/1X071WIU/1/Profiles-Of-China-Provinces-Cities-%20%20And-Industrial-Parks/Shanghai-Lujiazui-Finance-And-Trade-Development-Zone-Shanghai-Lujiazui-FTDZ.htm>>

Hongkong Bureau of Statistics (2011): [online]. [cit. 12.4.2012]. Dostupné z WWW <http://www.censtatd.gov.hk/hong_kong_statistics/statistical_tables/index.jsp>

Marine Department of Hongkong (2011): *Ranking of Container Ports of the World*. [online]. [cit.1.5.2012]. Dostupné z WWW <http://www.mardep.gov.hk/en/publication/pdf/portstat_2_y_b5.pdf>

National Bureau of Statistics of China (2011): [online]. [cit.29.4.2012]. Dostupné z WWW <<http://www.stats.gov.cn/english/>>

PENDERY, D. (2009): *Three Top Economists Agree 2009 Worst Financial Crisis Since Great Depression; Risks Increase if Right Steps are Not Taken*. Reuters, Cambridge. [online]. [cit.29.4.2012]. Dostupné z WWW <<http://www.reuters.com/article/2009/02/27/idUS193520+27-Feb2009+BW20090227>>

Ship – technology (2011): *Port of Hong Kong, Hong Kong*. [online]. [cit.1.5.2012]. Dostupné z WWW <<http://www.shiptechnology.com/projects/portofhongkong/>>

Ship – technology (2011): *Port of Shanghai, China*. [online]. [cit.1.5.2012]. Dostupné z WWW <<http://www.ship-technology.com/projects/portofshanghai/>>

The Census and Statistics Department (2011): *Hong Kong Annual Digest of Statistics* (2011): [online]. [cit. 28.4.2012]. Dostupné z WWW <http://www.censtatd.gov.hk/products_and_services/products/publications/statistical_report/general_statistical_digest/index_cd_B1010003_dt_detail.jsp>

UN (2009): *Transport study*. [online]. [cit.25.4.2012]. Dostupné z WWW <http://www.un.org/esa/dsd/resources/res_pdfs/publications/trends/trends_Chemicals_mining_transport_waste/ch3_transport.pdf>

World Bank (2011): [online]. [cit.5.5.2012]. Dostupné z WWW <<http://web.worldbank.org/WBSITE/EXTERNAL/TOPICS/EXTTRANSPORT/EXTAIRTRANSPORT/0,,contentMDK:22340990~menuPK:1212973~pagePK:210058~piPK:210062~theSitePK:515181,00.html>>

Podkladové dáta k mapám

ARCDATA (2003): World Digitálna geografická databáza 1 : 50 000 000 Arcdata Praha s.r.o

Obrázky

Hong kong photo (2012): [online]. [cit.8.5.2012]. Dostupné z WWW <http://hongkongphoto.info/hong_kong_airport.jpg>

China tech gadget (2011):) [online]. [cit.2.5.2012]. Dostupné z WWW <<http://www.chinatechgadget.com/wpcontent/uploads/2011/10/yangshan-deep-water-port.jpg>>

Chinese tools (2008): [online]. [cit.21.4.2012]. Dostupné z WWW <<http://www.chinese-tools.com/china/crazy/2008-08-30-shanghai-world-financial-centre.html>>

Prílohy

Príloha 1. Priebeh GFCI u Šanghaja a Hongkongu (2007 – 2012)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Hongkong	3	3	4	3	3	3
Šanghaj	24	31	35	11	5	8

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Hongkong	684	695	684	739	759	754
Šanghaj	576	554	538	668	693	687

Zdroj: Yeandle 2012

Príloha 2. 4 kľúčové sektory služieb v Hongkongu (2004 – 2008)

	2004	2005	2006	2007	2008
1. Finančné služby	12,3	12,8	15,9	19,5	16,1
Bankovníctvo	8,1	8	9,6	11,6	10,2
Poistovníctvo	1,4	1,3	1,4	1,5	1,4
Ostatné finančné služby	2,8	3,4	4,9	6,3	4,4
2. Turizmus	3	3,2	3,2	3,4	2,8
Prílivový	2,2	2,4	2,5	2,6	2,3
Odlivový	0,8	0,8	0,7	0,8	0,5
3. Obchod a Logistika	27,9	28,9	27,4	25,8	25,9
Obchod	22,5	23,6	22,4	21,2	21,9
Logistika	5,4	5,2	5	4,6	4
4. Profesionálne a ostatné služby	10,6	10,7	10,5	11	11,9
<i>4.1 Profesionálne služby</i>	3,8	3,8	3,8	3,9	4,2
Účtovnícke a kontrolné služby	1,2	1,2	1,1	1,2	1,2
Architektúra, projektové inžinierstvo, inžinierstvo a technické služby, obchodný manažment a konzultačné služby	1,7	1,6	1,7	1,8	2
Ostatné profesionálne služby (služby spojené s informačnými technológiami, reklamné služby)	0,9	1	1	1	1
<i>4.2 Ostatné produkčné služby</i>	6,9	6,9	6,8	7,1	7,7
Celkový podiel	53,8	55,5	57	59,6	56,7

Zdroj: Pauly 2011

Príloha 3. Zmena HDP (%) (2007, 2009 a 2011)

	2007	2009	2011
Svet	4,0	-2,1	3,1
Rozvinuté krajiny	2,6	-3,6	1,8
USA	2,1	-2,6	2,3
Japonsko	2,4	-6,3	-0,4
EU	3,0	-4,2	1,9
Rozvojové krajiny	8,0	2,5	6,3
Čína	14,2	9,1	9,4
India	9,6	7,0	8,1

Zdroj: UNCTAD 2011

Príloha 4. Vývoj leteckej dopravy podľa prepravy cestujúcich a tovaru (1992 – 2010)

		1992	1995	2000	2005	2008	2009	2010
cestujúci	Svet	1145	1302	1655	1970	2208	2270	2595
(mil.)	Čína	27	48	62	137	191	229	268
tovar	Svet	61025	83098	118257	136842	149198	202135	189 325
(mil. tkm)	Čína	1 316	1 501	3 900	7 579	11 386	11 976	17 441

Zdroj: World Bank 2011

Príloha 5. Index globálnosti podľa zvolených parametrov

Oblasť	Parametre	Šanghaj	Hongkong
Historický vývoj	do 18. storočia	7	5
	19. storočie	8	6
	20. storočie	3	8
Obyvateľstvo	počet obyvateľov	9	6
Ekonomická a politická situácia	výrazný ekonomický boom ČLR	8	5
	globálna ekonomická kríza	5	5
	sektory podľa HDP	6	9
	vlastníctvo firiem	3	9
	politický systém	4	8
Globálne finančné postavenie dnes	GFCI	6	8
Globálne finančné postavenie budúcnosť	prognózy	9	7
Globálna dopravná situácia dnes	vodná doprava	10	8
	letecká doprava	6	9
Globálna dopravná situácia budúcnosť	vodná doprava	9	7
	letecká doprava	7	9
Celkový počet (max 150 bodov)		100	109

Zdroj: vlastný výpočet