

Přístav Le Havre

V dnešním díle našich zastavení ve významných evropských přístavech navštívíme francouzský přístav Le Havre.



Přístav Le Havre má bohatou historii, která se začíná datovat od roku 1517. V tomto roce bylo učiněno zásadní rozhodnutí vybudovat přístav. Toto rozhodnutí mělo dva zásadní důvody – jednak postavit přístav schopný uspokojovat potřeby prudce se rozvíjejícího obchodu přes Atlantik a jednak posílit opevnění ústí řeky, které čelilo více než 200 let anglickým útokům.

Umístění přístavu na západním pobřeží bylo pro obchod velmi výhodné a nově vznikající přístav byl velmi dobře dopravně přístupný. Jediným problémem bylo velké množství písku a kamení, které přinášel každý příliv. To bylo problémem i pro přežití dvou sousedních přístavů Harfleur a Leure.

První postavené nábreží mělo délku 64 m a bylo dokončeno v roce 1524. Během 16. století nedošlo k žádným významným změnám ve vlastním přístavu, ale na nátlak kardinála Richelieu a ministra Colberta byla vystavena nová pevnost ve východní části přístavu.

V 18. století se v přístavu čile obchodovalo a to i s otroky z Afriky.

První ambiciózní plán na rozšíření přístavu byl přijatý v roce 1787 a v letech 1789 až 1815 se realizoval. Do konce 18. století byl obchod ovládnut spíše vojenskými zájmy. Obchodní přeprava se začala rozvíjet s rozvojem vnitrozemského přístavu Rouen. Lodě nad 180 tun však již do

vnitrozemí plout nemohly a tak se začal pro překládku využívat přístav Le Havre.

S rozvojem obchodu po francouzské revoluci ztrácel Le Havre stále více vojenský význam a posiloval se jeho význam obchodní.

Mezi lety 1825 a 1865 vzrostl výtlak lodí

téměř na dvojnásobek a s příchodem parníků bylo nutno přístav dále rozšířit. Rozšíření probíhalo spíše východním směrem. V letech 1840 – 1859 byly vybudovány tři nové přístavní vany a vstup do přístavu se rozšířil z 32 na 45 metrů. V roce 1862 bylo vybudováno i nové nábreží. V dalších letech docházelo s ohledem na zvyšující se tonáž lodí k dalšímu rozšiřování přístavu a budování nových kotvišť. Velkým přínosem bylo i propojení přístavu s vnitrozemím po železnici. Zbourání původní věže mělo za následek rozšíření vstupu do přístavu na 100 m v roce 1874. V roce 1927 byla dokončena výstavba nového nábreží s délkou 1000m a suchý dok pro traťové lodi. Mezi dvěma světovými válkami růst obchodu opět prudce expandoval.

V roce 1933 byla zahájena výstavba velké rafinerie v Gonfreville Orcher. Mezi roky 1929 – 1935 byla vybudována další kotviště a nové 1000 m dlouhé nábreží. Byla tak ukončena expanze přístavu na východ a posledním krokem bylo pouze rozšíření kanálu Trancarville a kotviště Despujols v letech 1932 – 1933.

Druhá světová válka skončila pro přístav Le Havre prakticky jeho zničením. Poválečná přestavba se opírala o plány z roku 1939 a byla ukončena v roce 1965.

Dnes je Le Havre víceúčelovým obchodním přístavem s širokými možnostmi. Lze zde zpracovat každý typ nákladu jak suchý, tak kapalný a samozřejmě je manipulace s kontejnery a ro-ro provoz. V přístavu se zpracovává i nebezpečné zboží.

Le Havre si také stále udržuje tradiční roli v osobní dopravě, a to nejen pro spojení s Anglií ale i pro mezinárodní zaoceánské plavby.

Přístavní zóna je dlouhá téměř 27 kilometrů z východu na západ a v nejširším bodě dosahuje šířky 5 kilometrů. Obrovský přístavní a průmyslový komplex se rozkládá na ploše téměř 5000 hektarů z čehož je více než 1600 hektarů chráněné přírodní plochy.



Kotviště i nábřeží jsou přístupná i největším oceánským lodím a přístup do vnitrozemí zajišťuje říční síť, kvalitní silniční infrastruktura a železnice.

Vnitř komplexu působí více než 250 privátních společností, které zajišťují veškeré služby a servis spojené s manipulací se zbožím, ale i se servisem pro lodě.

Do budoucna plánuje přístavní správa zprovoznit třetí kontejnerový terminál. Předpokládané datum je rok 2011. V tomto roce tak bude mít nový PORT 2000 celkem 12 kotvišť s roční překladovou kapacitou 2,5 miliónu kontejnerů. Starý přístav má v současnosti překladkovou kapacitu 2 milióny kontejnerů ročně. Současné dva nové kontejnerové terminály mají roční kapacitu 400 tisíc kontejnerů, k dispozici je více než 700 metrů dlouhé nábřeží a kotviště umožňují odbavení až 350 metrů dlouhým velkokapacitním kontejnerovým lodím. Obsluhu lodí zajišťují čtyři portálové jeřáby, které patří mezi největší na světě a mohou obsluhovat největší nákladní loď třídy Post – Panamax. Samotná přeprava těchto jeřábů z Číny do Le Havru si vyžádala speciální plavidlo i položení železničních kolejnic až na palubu lodi.

Přístav Le Havre podobně jako většina velkých evropských přístavů reaguje na obrovský nárůst výměny zboží, který je realizován hlavně kontejnerovou přepravou. I proto buduje kotviště pro největší kontejnerové lodi typu Post-Panamax, které jsou schopny převážet na palubě až 10000 kontejnerů o velikosti 20 stop. Jen za první pololetí roku 2007 narostl počet přepravených

kontejnerů o 26,3 % proti stejnému období roku 2006. Komoditou, která zaznamenala největší nárůst přepravovaného množství je uhlí, které vykázalo 32,5% nárůst.

Dalším nezanedbatelným faktorem podporujícím rozvoj přístavu je snaha o proniknutí na středo- a východoevropské trhy a konkurovat tak největším německým a holandským přístavům. Napomáhá k tomu výhodná poloha na křižovatce dvou důležitých silnic A131 a A29, které spojují přístav s hlavní evropskou silniční sítí. Velmi dobré spojení je i do Španělska a Portugalska. Mezi Le Havrem a dalšími evropskými přístavy pravidelně jezdí menší lodě, které zajišťují spojení se středomořskou oblastí, iberským poloostrovem ale také severem Evropy a baltským regionem. Velký podíl na přepravě má i železnice, přes kterou putují hlavně chemikálie, beton, cement, cukr a pšenice. Obrovskou výhodou je i splavnost řeky Seiny, která spojuje přístav s Paříží. Po řece se v roce 2006 přepravilo více než 35000 automobilů, stavební materiál, ale také téměř 61000 tun domovního odpadu.

Přístav se aktivně prezentuje i na mezinárodním fóru, jakým je například logistický veletrh v Mnichově. ■

ari

Foto: Port Le Havre

The Port of Le Havre

The port of Le Havre has a rich history originating from 1517. At that time an important decision to build a port was taken. The decision was driven by two basic reasons: to build a port capable of satisfying the needs of quickly developing commerce across the Atlantic, and to reinforce the defences protecting the estuary that had been facing English attacks for more than 200 years.

Today Le Havre is a multi-purpose commercial port offering wide possibilities. It can process any type of cargo, including dry and liquid bulks, as well as handle containers and offer Ro-Ro facilities. The port can also handle dangerous goods.

In addition to that, Le Havre continues to play its traditional role in passenger transport, not only in transport to England but also in international transatlantic lines.

Into the future, the port authority plans to open a third container terminal. The expected date is 2011. Then the new PORT 2000 will have 12 berths with an annual transshipment capacity of 2.5 million containers.

Le Havre, the biggest French port and the fifth biggest European port, handled almost 2.64 million containers, anchored 6,633 ships and transloaded 28 million of general cargo in 2007. That would not be possible without a good logistic background. Le Havre has available 1 million m² of warehouses in several logistic parks, where a complete range of services is provided including high added-value special handling services. ■

