

Japonské přístavy

V lidnatém ostrovním státě s vyspělým hospodářstvím a nedostatkem surovin je velký objem zboží v mezinárodním obchodu životní nutností a námořní doprava první možností. Přístavy jsou většinou hospodářskými centry císařství či prefektur, z nich vyplouvají do celého světa lodi s produkty vysoké úrovně, v nich se zpracovávají dovážené suroviny a z nich se sítí dopravních spojení distribuuje zboží k zákazníkům. Z hlediska objemu lodního nákladu plní japonské přístavy převážně dovozní funkce. K nejvýznamnějším se počítají přístavy Chiba, Kobe, Nagoya a Jokohama.

Historie japonských případů se v mnohém podobá dějinám přístavu Jokohama. Až do konce feudální éry to byla malá rybářská vesnička, jejíž kontakty s okolním světem byly v čase národní izolace Japonska nevýznamné. Zlom přišel v letech 1853 a 1854, kdy kapitán Matthew Perry připlul do Jokohamské zátoky s flotilou amerických válečných lodí s požadavkem na otevření několika přístavů pro mezinárodní obchod - šogún Tokugawa podepsal mírovou smlouvu a nastalo období otevírání přístavů, výstavby strategických silnic z nich a v roce 1859 došlo i na ospalou rybářskou vesnici.

Obchod se začal rozvíjet a přístav rostl. Původně bylo hlavním nákladem hedvábí. Západní vliv se začal projevovat všude - v 70. letech první noviny, plynové lampy a železnice do Tokia, Jules Verne sem zasadil i kapitolu z románu Cesta kolem světa za osmdesát dní, Jokohama se stala western-orientálním městem. V roce 1889 zde postavil britský obchodník Samuel Coking první městskou elektrárnu - to již byla Jokohama nejmezinárodnějším městem Japonska s čínskou čtvrtí. Počátek 20. století přinesl další průmyslový rozvoj a bohatství města i přístavu, ale byl spojen s přílivem Japonců i cizinců a vznikem chudinských předměstí.

Letopisy psaly před sto lety o Jokohamě jako o nejdůležitějším japonském obchodním přístavu. Pohled na město od přístavu nabízí malebný obraz moderního přístavního města. Na jeho pozadí se zvedá kulisa několika řad pahorků, za nimiž se



Nejvíce práce vykonávají překládací přístavní jeřáby

otvírá pohled na Fudžijamu. Vydávalo se hedvábí, čaj, měď, dřevěné a porcelánové zboží, sirky, lakované zboží; dováží se zboží vlněné, bavlněné, cukr, petrolej, zbraně, stroje, mouka, čínský papír, líh, ledek, různé chemikálie, anilin, indigo, kůže a výrobky železné. Za rok připlulo 189 parníků s 372 tis. tunami zboží a 33 plachetnic. Spojení se světem udržovaly parníky na pravidelných linkách - do Evropy např. společnosti Peninsular and

Orient, Messageries Maritimes (Marseille), Severoněmecký Lloyd (Brémy), Kingsin-Linie (Hamburg), do Ameriky Oriental and Occid, Pacific Mail, Canadian Pacific Steam Line.

Velké zemětřesení a americké nálety za II. světové války zbrzdily rozvoj města. Oživení nastalo za Korejské války, kdy byl přístav základnou Námořnictva Spojených států. Projevem aktivit byla i výměna městského systému tramvají a trolejbusů za metro v roce 1972. Rok 1989 byl významný nejen pro nás, ale i pro Japonsko - představil se jim poprvé vlak na magnetickém polštáři Maglev a v Jokohamské zátocy otevřeli provoz 860 m dlouhého mostu.

Shlavním městem je Jokohama spojena několika železničními tratěmi, dálnicemi a dalšími silnicemi. I když je město z velké části jen obytnou zónou pro lidi dojíždějící za prací do Tokia, má také silnou místní ekonomiku, obzvláště loďařství, biotechnologie a elektrotechnologie.

Přístav Jokohama, veřejnoprávní společnost (Yokohama Port Public Corporation - YPPC) byl založen v roce 1981 městem s hlavním úkolem řídit a rozvíjet služby přístavu jako brány mezinárodní kontejnerové logistiky. Dnes YPPC řídí deset kontejnerových terminálů, dva univerzální víceúčelové terminály a osm konvenčních překladišť. Loni město pověřilo přístavní správu i řízením veřejného kontejnerového terminálu. Management využívá obrovské zkušenosti, které s tímto druhem logistiky získal, ke zvyšování výkonnosti a efektivity a zvyšování spokojenosti zákazníků, jimž přístavní operace slouží. Ohled k životnímu prostředí a využití plochy a zeminy nejsou v této zemi ničím novým. Ke kompetencím YPPC patří pronajímat a řídit činnost přístavních zařízení a terminálů sloužících zahraničnímu obchodu, dbát o modernizaci vybavení a jejich maximální využití s ohledem na moderní trendy dopravy, distribuce a logistiky - pro neustálé zvyšování množství odbavených nákladů. Vedle podpory podnikatelské činnosti funguje přístav i jako řídicí orgán poskytované přístavní služby.

Růst výkonů je provázen i rekonstrukcemi, které přizpůsobují kapacity novým požadavkům a potřebám. Všechno vybavení je určeno pro široké množství lodních a přístavních společností, do-



Nakládka japonských automobilů pro export



Kontejnerové lodi před přístavem



Přístav Nagoja

praviců, přepravních firem, operátorů a dalších korporací, které hrají v životě přístavu důležitou roli. V roce 2006 se vybavení přístavu postaralo o zmanipulování 70 % nákladu v kontejnerech, které prošly přístavem - celkem jich bylo 3,2 mil. TEU. Přístav Jokohama má nejkompletnější vybavení z japonských přístavů a využívá pro zvládnání rostoucích objemů zboží nejmodernější manipulační a distribuční systémy v Japonsku.

Přístav Chiba leží v Tokijském zálivu a 132 km pobřeží z něj dělá největší japonský přístav. V historii ho ovládaly feudální rody, v roce 1921 se jeho osudu ujal stát. Přístav je městem s velkým námořním průmyslem a vysokou koncentrací průmyslových odvětví v pobřežní průmyslové zóně. Ze tří stran je obklopen oceánem. Přístav má přes 11,5 km veřejných nábřeží s 94 kotvišti, 15 skladovacích halami, plochami pro manipulaci a skládkami na volné ploše. V roce 2006 přijal přístav přes 4500 zahraničních lodí nesoucích přes 87 tis. t nákladu a přes 60 tis. domácích plavidel s nákladem 56 tis. t zboží.

Až do roku 1950 byly hlavními produkty v přístavu pivo, saké, šťávy, dnes suroviny a produkty průmyslu - ropa, uhlí, chemikálie a ocel. Tato průmyslová odvětví se podílejí na více než polovině exportu z přístavu. Přes 6 mil. obyvatel má při tom pořádnou spotřebu, která podporuje místní ekonomiku. Přístav Chiba je jednou zbran do hlavního města - považovanou jinak za nudné předmostí Tokia.

Přístav Kobe - Přirozená poloha předurčila místo jako přístav a hospodářské centrum dávno v his-

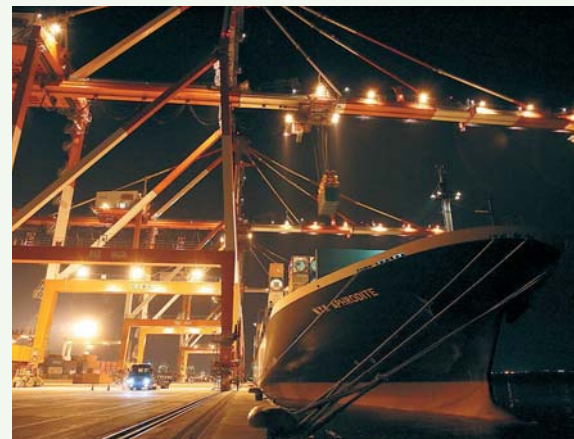
torii, krátce bylo i hlavním městem Japonska (r. 1180). Přístav rostl hlavně ve 13. století obchodem s Čínou a jinými asijskými zeměmi. Moderní přístav byl otevřen v r. 1889 a byl jedním z průkopníků obchodu se Západem. Čínská čtvrť, synagoga a evropská architektura to připomínají.

Přístav je hlavním japonským centrem stavby lodí a ocelářství, na sklonku minulého století nejvýznamnější japonský obchodní přístav je dnes čtyřkou. Má ale klíčovou roli pro pohyb lidí, zboží a informací v zemi. Modernizace ho dovedla k pozici jednoho z nejdůležitějších kontejnerových přístavů. Má 34 kontejnerových terminálů s komfortním vybavením pro manipulaci s nákladem. Jeho atraktivním teritoriem je západní Japonsko prostřednictvím dálnic a sítě dopravních spojení.

Kobe Port Terminal Corporation (KPTC) byla založena v roce 1981, náhradou předcházející správy; zodpovídá za budovy, kontejnerové a trajektové terminály, jejich vybavení a pronájmy i jejich údržbu, využití, řízení a správu. Má za cíl posilovat význam a výkonnost přístavu. Ostrovní kontejnerový terminál má 6 kotvišť v celkové délce 2,5 km s rozlohou 75 ha, konvenční lodí připlouvají ke 12 nábřežím s celkovou délkou 2,8 km na 26 ha s překladišti na 7 ha. Rokko Island Terminal pak nabízí 5 kotvišť s ponorem lodí 14 m a obvodem přes 60 ha.

Pro turisty je to jeden z nejkrásnějších přístavů na světě, na metro je odtud pár minut. V roce 2006 ho navštívilo 18 cizích plavidel včetně Queen Elizabeth 2 a 68 lodí s návštěvníky, jimž Kobe nabízí to nejlepší z japonské pohostinnosti.

Přístav Nagoja je hlavní město prefektury Aichi v centrální části ostrova Honšú (na něm leží všechny 4 přístavy). Leží v zátocce Ise Bay a je jedním z nejvýznamnějších průmyslových center císařství. Tak tomu bylo i v minulosti. Po II. světové válce s rozvojem výroby elektřiny v hydroelektrárnách zde rychle rostl těžký průmysl. Tradiční je výroba hodin, šicích strojů, kol, následně i automobilů, letadel a lodí. A nová průmyslová odvětví stimulovala produkci oceli, chemikálií, petrochemie. Oblast kolem přístavu je domovem podniků automobilového průmyslu, Nagoja je přístavem s největším exportem aut, svíce než milionem vozů ročně, lodí odtud míří do 150 zemí po celém světě.



Práce přístavů se nikdy nezastaví

Nagoja je 4. největší město Japonska s prosperující výrobou porcelánu a textilu.

Přístav Nagoja spojuje Japonsko se světem a znamená významný dopravní uzel země - je nejrozsáhlejším přístavem v Japonsku pro mezinárodní obchod. Toyota Motor Corporation ho užívá pro vývoz svých produktů. Přístav vytváří na 70 % japonského obchodního přebytku. Zpracovává všechny typy lodního nákladu, celkový objem dosáhl v roce 2005 187 mil. t, Chiba 165 mil. t a Jokohama 133 mil. t. ■ MŠ

Foto japonské přístavy

Japanese Ports

In a densely populated island country with a developed economy and a shortage of raw materials, a big volume of goods in international trade is of a crucial importance and the sea transport is the first choice. Ports are usually economic centres of the monarchy or prefectures, out of which ships with advanced products put out to the whole world, in which imported raw materials are processed and from which goods is distributed to consumer through a transport connection network. In terms of cargos, Japanese ports perform mainly import tasks. The most important ports are Chiba, Kobe, Nagoya and Yokohama. ■ MŠ



Přístav Jokohama



Přístav Kobe