

Představujeme mezinárodní organizace v logistice a dopravě

JR GROUP – Skupina japonských železnic

The Japan Railways Group – Skupinu japonských železnic – více známou jako JR Group, tvoří sedm podniků, fungujících na základě vytváření zisku; prostředky a provoz převzaly od státu vlastněné Japonské státní dráhy Japanese National Railways 1. dubna 1987. JR Group je základem japonské železniční dopravy, zajišťuje velkou část meziměstských spojení (včetně vysokorychlostní služby Šinkanzen). Stále se dělá značný rozdíl mezi JR a ostatními soukromými drahami.

Podniky

Jak již bylo řečeno, skupina sestává ze sedmi provozních podniků a dvou dalších podniků, jež železniční dopravu neprovádějí. Provozní podniky jsou organizovány v šesti drahách osobní dopravy a v jedné celonárodní dráze nákladní dopravy. Na rozdíl od jiných podnikových seskupení JR Group tvoří nezávislé společnosti, není tu vedení skupiny či holdingové uspořádání ke stanovení celkové obchodní politiky.

Šest drah osobní dopravy v JR Group je odděleno podle regionů. Téměř všechny jejich služby se poskytují ve stanovené zeměpisné oblasti. Nicméně některé služby na dlouhou vzdálenost přecházejí hranice regionů. Tak například vlaková služba *Shirasagi* mezi městy Nagoya a Mainada užívá dopravní techniku JR West, avšak úsek kolejí mezi oběma místy patří JR Central, jejíž pracovníci na něm vodí vlaky.

Podnik nákladní dopravy **Japan Freight Railway Company** provádí veškeré služby kolem dopravy zboží na síti, kterou dříve vlastnila JNR. Dva podniky, neprovozující dopravu, jsou Technický drážní výzkumný institut (Railway Technical Research Institute) a Drážní informační systém (Railway Information System Co., Ltd).

Přehled drážních podniků v JRC:

- Hokkaido Railway Company (JR Hokkaido)
- East Japan Railway Company (JR East) – včetně Šinkanzen na 5 úsecích
- Central Japan Railway Company (JR Central) – včetně Šinkanzen na 2 úsecích
- West Japan Railway Company (JR West) – včetně Šinkanzen na 2 úsecích
- Shikoku Railway Company (JR Shikoku)
- Kyushu Railway Company (JR Kyushu) – včetně Šinkanzen na 1 úseku
- Japan Freight Railway Company (JR Freight).

Šestka prvně jmenovaných podniků osobní dopravy disponuje 18 800 kilometry tratí, většinou o rozchodu 1 067 milimetrů. Kolem 25 procent tratí je dvou- a vícekolejných, zbytek jsou trati jednokolejné. V jejich lokomotivním parku je kolem tisícovky strojů na naftový pohon, ostatní na elektrický. Společnost nákladní dopravy JR Freight vlastní lokomotivy (295 diesellových, 569 elektrických), dále vagony a stanice, infrastrukturu – koleje si však pronajímá od šesti podniků osobní dopravy. Provozuje sice méně nákladních vlaků a má nižší tunokilometrický výkon než předchozí státní JNR, zvýšila však své tržby a produktivitu.

V případě vysokorychlostního systému Šinkanzen (většinou 300 km/hod) byla původně jeho vlastníkem majetková organizace Šinkanzen Property Cor-

poration (SPC), která pronajímala drážní zařízení včetně 2 100 kilometrů trati podnikům osobní dopravy. V roce 1991 byla SPC reorganizována do drážního rozvojového fondu (Railway Development Fund) a tři operátoři si koupili tratě na základě úvěru na 60 let.

Kolem 3 400 km tratí provozují další soukromé dráhy, které jsou v zemi známy jako dráhy tzv. třetího sektoru; jde o podniky financové ze soukromých nebo místních prostředků, které především absorbovaly některé venkovské linky původní státní JNR. V zemi je 27 dalších drážních podniků soukromého charakteru.

Služby v regionech JR Group

JR udržuje celostátní drážní síť i společný jízdenkový systém, jenž je dědictvím po JNR. Cestující mohou jezdit přes několik podniků JR beze změny vlaku a zakoupení samostatných jízdenek. Nicméně počet vlaků, přejíždějících hranice území jednotlivých podniků, se snižuje. JR zachovává stejná jízdenková pravidla, založená na pravidlech JNR a disponuje integrovaným rezervačním systémem, známým jako MARS. Některé typy jízdenek (pasů) jako Japan Rail Pass a Seishun 18 Ticket se vydávají jako „platné pro všechny tratě JR“ a jsou přijímány všemi společnostmi JR pro osobní dopravu.

Vlastnictví

V roce 1987 japonská vláda podnikla kroky k rozdělení a privatizaci JNR. Zatímco rozdělení provozu začalo v dubnu téhož roku, privatizace nebyla okamžitá: zpočátku si vláda vlastnictví podniků ponechala. Privatizace některých podniků začala počátkem devadesátých let. Rokem 2006 kapitálové podíly na JR East, JR Central a JR West byly na-

bídny na trhu a nyní jsou veřejně obchodovatelné. Naproti tomu podíly na JR Hokkaido, JR Kyushu a JR Freight stále vlastní dopravní a technická agentura Japan Railway Construction, jež je nezávislou administrativní institucí státu.

Dráhy a tramvaje

Z právního hlediska jsou v Japonsku dva typy systémů drážní dopravy: železnice a tramvaje. Každý veřejný drážní systém podléhající vládní regulaci je klasifikován buď jako železnice nebo jako tramvaj. V principu se pro tramvaje kladou koleje na vozovku, pro dráhy nikoliv; ale výběr se může zdát spíše subjektivní. Například Osaka Municipal Subway je tramvajový systém, zatímco metra v jiných městech jsou drahami

Několik historických dat

V roce 1872 byla otevřena první železniční trať v Japonsku mezi městy Tokio a Jokohama • 1893 byla vyrobena v zemi první parní lokomotiva třídy 860 • 1906 – 1907 znárodnění 17 soukromých drah • 1927 otevření metra v Tokiu, prvního na dálném východě • 1945 – konec II. světové války: železnice byly velmi poničeny • 1949 Založení JNR – Japanese National Railways – jako veřejné korporace • 1964 otevření první tratě Šinkanzen mezi městy Tokio a Osaka • 1987 Privatizace JNR – vytvoření Japan Railways Group.

Společné rysy japonských drah

Rozchody a elektrifikace

Drážní systém Japonska sestává z:

- 20 264 km o rozchodu 1 067 mm typu Cape, z toho 13 280 km elektrifikováno
- 3 204 km o standardním rozchodu 1 435 mm, celé elektrifikováno
- 117 km o tzv. skotském rozchodu 1 372 mm, celé elektrifikováno
- 11 km úzkého rozchodu 762 mm, celé elektrifikováno.

Národní drážní síť odstartovala a rozšiřovala se s rozchodem 1 067 mm. ■

Ing. Jiří Kladiiva, CSc.

