



JIŽNÍ KOREA

logistické aspekty

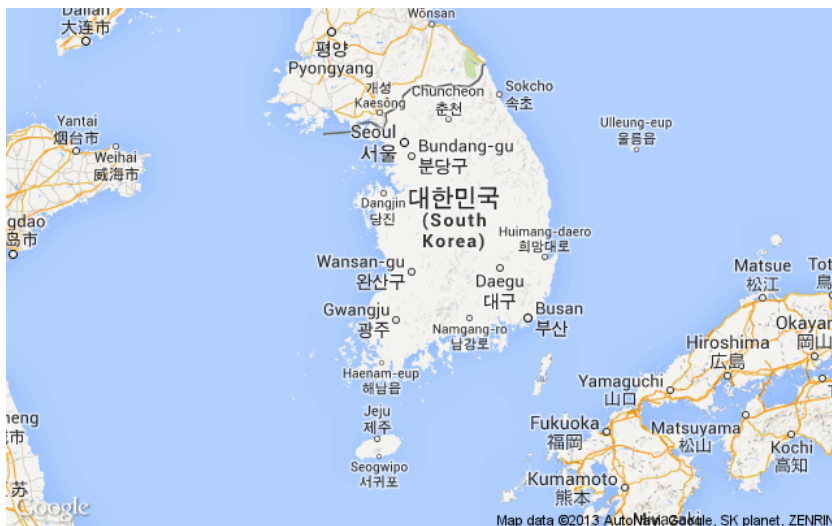


Teritoriální setkání
ICC ČR
1.září 2014



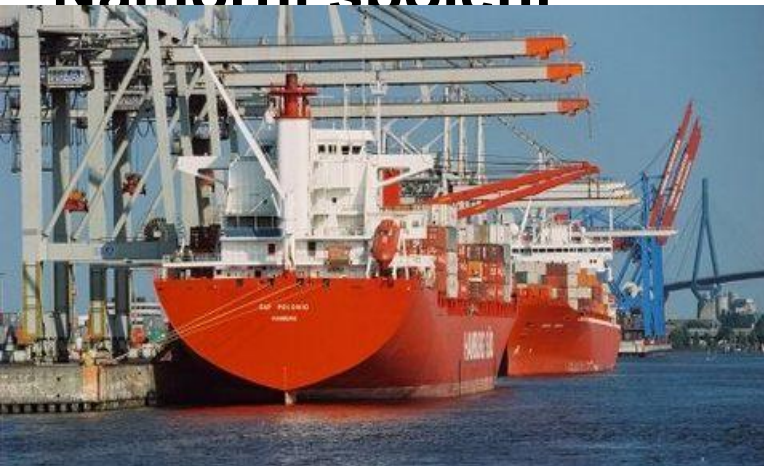
JIŽNÍ KOREA,

se nachází na výběžku pevniny zvaného Korejský poloostrov od Číny směrem k Japonsku. Z tohoto pohledu by Korea mohla být ideálním mostem mezi Asijským kontinentem a japonskými ostrovy; země je však přepůlená umělou hranicí přibližně na 38. rovnoběžce, po korejské válce v 50. letech, kterou je Jižní Korea prakticky od mainlandu odříznuta. Přes hranice na sever není dopravní spojení takřka možné, veškerý obchod se zahraničím se tedy uskutečňuje po moři či vzduchem. Země je navíc velmi hornatá, ve vnitrozemí komplikují dopravu vysoké Diamantové hory. Naopak vysoce rozvinutá je síť místních mořských (ferry) linek, spojujících četné ostrovy na jižním okraji země.





Námořní spojení:



Rozlohou jen o málo větší než Česká republika má země poměrně dlouhé pobřeží (2413 km, čili srovnatelné např. s Německem). Přesto se zde vyprofiloval jediný velký námořní přístav s ohromnou koncentrací výkonu = Busan nebo Pusan (KRPUS). Přístav se stále řadí na špičku světových přístavů co do výkonu (2012 = 5.) i rychlosti opracování zásilek.

Dalšími přístavy jsou Masan (v blízkosti Busanu) a zcela na jihu přístav Kwangyang, obsluhující především ostrov Jeju-do.



Námořní spojení:



Spojení do Jižní Koreje přes Evropské přístavy je velmi četné. Jak z severomořských, tak i adriatických přístavů se nabízejí takřka denní odjezdy, odlišující se pouze řazením přístavů vykládky před naplutím Pusanu, a takto výsledným transičním časem, který však vzhledem ke vzdálenosti (a tomu, že Pusan je obvykle přístavem „otočky“) se může zdát dlouhý: Hamburg – Pusan 42-52 dny, Koper-Pusan 39-45 dnů.

Pro dopravu zboží v kontejnerech se doporučuje využít některého z národních dopravců se zastoupením v Praze.



Letecké spojení:



Zvláštní postavení zaujímá v korejské logistice letecká doprava.

V zemi je známo prakticky jediné mezinárodní letiště – Incheon (ICN) u Soulu – jeho kapacita a především vybavenost je na takové úrovni, že potřebám země postačuje a navíc se již dekádu umísťuje na předních příčkách hlasování o nejlepším letišti světa.

Další aerobáze jsou: Gimpo (též u hlavního města), Muan, Gimhae, Yeegu na jihu, Yangyang u severokorejských hranic a Jeju na ostrově Jeju-do.



Spojení z Prahy:

ČSA nabízí ve spolupráci s Korejským partnerem (Korean Air) pravidelné denní spojení z Prahy do Seoulu (PRG->ICN). Jde o primárně pasažérské lety, bez mezipřistání, moderními stroji.

Na tento let lze – v závislosti na počtu pasažérů – naložit výjimečně zásilky menší velikosti. Cena je poměrně příznivá, +100kg Kč 52,- +1000kg Kč 42,-. Transitní doba 1 den. Samotná ČSA však kargo prakticky nepřijímá, prostředníkem je partnerská KE.

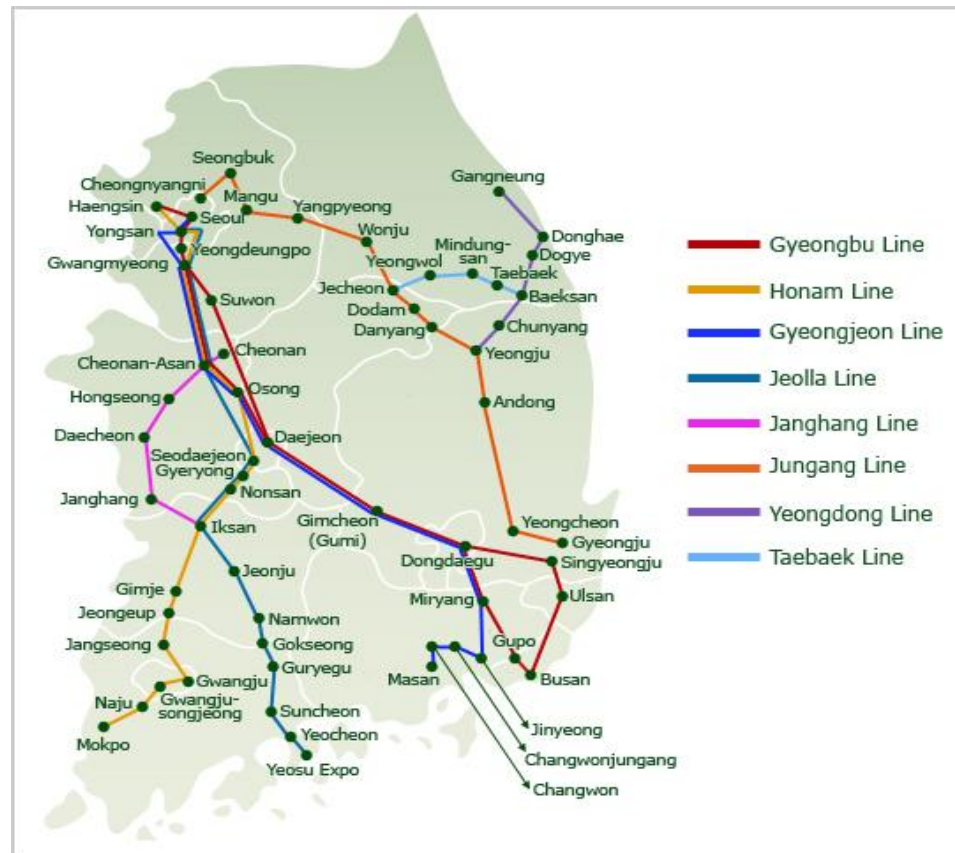
Pravidelný servis nabízí Turkish přes Istanbul, ovšem s delším transitem (3-5 dnů), avšak nižší cenou +100kg Kč 39,- +1000kg Kč 35

Velké kargo vyžadující maindeckovou kapacitu přijmou Lufthansa z FRA či BA z Londýna.

Expresní spojení pro menší zásilky nabízí Emirates či integrátor DHL, atd. ...



Železniční doprava:



Logistické aspekty při obchodech s Jižní Koreou



Celková délka tratí je dnes přes 3200 km, z toho více než 2/3 jsou elektrifikovány. Význam přepravy osob po železnici však po krátkém boomu v 80. letech klesá, nepomohlo ani zavádění expresních linek.

Zajímavé je, že ještě v 80. letech měla železniční síť v představách vedení země především význam pro přepravu nákladů. Korejské státní železnice se pak krátce věnovaly intenzivnímu posilování hlavní páteřní linky Seoul – Busan (Gyeongbu line), která je dnes čtyřkolejná, plně elektrifikovaná a uzpůsobená pro jízdu vysokorychlostních vlaků (proslulý KTX Blue Train s rychlostí okolo 230km/hod), s cílem podpory osobní dopravy. Tato linka je dnes rychlejší než letecké spojení mezi oběma městy, přesto nedosahuje (zřejmě z cenových důvodů) 100% vytíženosti. Ostatní spojení Seoul - Mokpo, Seoul – Yeosu (na jihu) a Seoul – Donghae na východě ani podobného významu nedosahují.

Rozchod na všech tratích korejské sítě je klasický, 1435 mm.

Logistické aspekty při obchodech s Jižní Koreou



Teoreticky dostupné je dosud železniční spojení se sousední KLDR: 2 linky překračují 38. rovnoběžku. Gyeonqui vede ze Seoulu na Kaesong, Pchongjang a Sinuju na čínské hranici; Gyeongwon linka na Wonsan na východním pobřeží. První linka byla otevřena v roce 2007 a měla vozit zboží z Volné zóny v Kaesongu na severu. Kvůli nedostatku vytižení byla severokorejskými úřady jejich část uzavřena. Cca před 5 lety se začalo uvažovat o propojení Ruska a Jižní Koreje přes Čínu a KLDR. V ruském tisku se objevily náčrty tohoto dálkového spojení, které by zvýšilo obchodní výměnu a řešilo také nedostatek přístavních kapacit na ruském dálněvýchodním pobřeží. Dále než do tohoto stadia však projekt nedospěl, zřejmě v důsledku ochlazení vztahů mezi oběma částmi rozdělené země.

Druhým podobným úmyslem bylo podmořské spojení mezi Jižní Koreou a Japonskem, zde však chyběl zájem železničních společností o financování tak náročného projektu.



Silniční doprava:



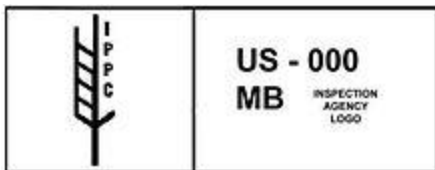
Celková délka silnic v Jižní Koreji činí 87,000 km. Z toho cca 3,000 km má charakter dálniční sítě (tzv. expressways, zpoplatněné víceproudé silnice s velmi kvalitním povrchem), 12,500 km jsou silnice 1. třídy a takřka 65,000 km silnice místního významu. Do silniční sítě jsou někdy započítávány i nezpevněné cesty v délce 22,000 km.

Z těchto čísel vyplývá, že doprava osob i nákladu po silnici má v Koreji prvořadý význam. To je vyjádřeno i prioritizací výstavby dálnic, jejichž délka se za první dekádu 21.století takřka zdvojnásobila a pokrývá nyní poměrně pravidelnou síť celý poloostrov.

Přes 38. rovnoběžku lze teoreticky přejít do KLR na 3 místech, prvním přechodem je silniční spojení Seoul-Kaesong, odkud pokračuje dálnice do Pchongjangu. Ani toto spojení však kvůli restrikcím severního souseda není příliš využíváno.



Celní omezení a ochrana před zavlečením škůdců a chorob



- Podpora vývozu a liberalizace obchodu vůbec je velmi čitelná i v oblasti celního dohledu. Jižní Korea navíc užívá dohody o volném obchodu s mnohými zeměmi světa (mj. EU a EFTA, USA, země ASEANu, Indie), což dále usnadňuje výměnu zboží a zjednodušuje formality ve vzájemném obchodování.
- Zakázány jsou dovoz a vývoz narkotik, zvláštní dohled je uplatněn u vývozu starožitností a artefaktů zvláštního zájmu.
- Jižní Korea je od června 2005 signatářem dohody o ochraně proti zavlečení škůdců ISPM15, proto musí být dřevěné obaly u zboží exportovaného do Jižní Koreje také náležitě ošetřeny.



Děkuji Vám za pozornost !

Petr Rožek

Lektor ICC +

Poradce v mezinárodní dopravě