



Vietnam

logistické aspekty



Teritoriální setkání
ICC ČR
20. června 2019

Logistické aspekty při obchodech s Vietnamem



VIETNAM (Cộng hòa Xã hội chủ nghĩa Việt Nam),

Vietnam, země ležící na východní straně poloostrova Zadí Indie, vyniká z pohledu logistiky neobvykle protaženým tvarem s ideálně dlouhým pobřežím a hradbou hor až u hranic se sousedními zeměmi (Kambodža, Laos, Čína), jih navíc obohacen o jeden ze světových veletoků s celoroční splavností = Mekong.

Přesto – z historicko-ekonomických důvodů, kdy se nezávisle na sobě a tudíž rozdílně vyvíjely Vietnamský jih (Saigon a okolí) a sever (Hanoi a Haiphong) – jsou průmysl a tudíž i logistika soustředěny do několika málo uzlových bodů a zbytek rozlehlé země je až na výjimky (Da Nang) přístupný obtížně respektive trpí zanedbanou infrastrukturou.

Logistické aspekty při obchodech s Vietnamem



Námořní spojení:





Námořní spojení:



Jak již uvedeno, z pohledu dopravní geografie se VN dělí na 3 části. V severní oblasti vyniká přístav Hai Phong, druhým je pak Vung Ang. Tyto přístavy kvůli mělkým přístupovým vodám nemohou přijímat velké kontejnerové lodě, takže zboží přepravované skrz ně musí být federováno buď přes Hong Kong či Singapur. Odjezdy z Hamburku 3-4x týdně.

Ve střední části země leží přístav hlubokovodní přístav Da Nang, jehož význam roste i kvůli rychle postupující industrializaci této části země. Druhým přístavem středu je Qui Nhon, sloužící jako tranzitní bod pro západní vnitrozemí a pro severní Kambodžu. Odjezdy týdně.

Logistické aspekty při obchodech s Vietnamem



Námořní spojení:



Jižní Vietnam s deltou řeky Mekongu je z námořní strany asi obsloužen nejlépe a objemy tudy přepravované tomu odpovídají.

V okruhu Ho Či Minova města se nacházejí dvě největší vietnamské námořní báze: Cai Mep a Cat Lai.

Cat Lai je původním „městským“ přístavem na řece, i přesto dovoluje najíždět lodím až o velikosti Post-Panamax (14.000 teu) a ponoru 12 metrů. Vzhledem k omezenému území však většina zboží okamžitě tranzituje do/z cca 25 Dry Portů v okolí města, kde je shromažďováno či odtud distribuováno do příměstských výroben.

Cai Mep je hlubovodním přístavem u samotného ústí řeky, cca 80 km jižně od města, schopný přijímat i největší lodě (přímý servis z Evropy prakticky denně).

Sazba květen s HLCL USD 550/700, t/t 45 dnů



Letecké spojení:

Vzhledem k velikosti a tvaru země je pro zemi stále důležitější i přeprava vzduchem. Ve Vietnamu je celkem 11 letišť se statutem „mezinárodní“, avšak skutečně mezinárodní jsou především letiště v Ho Či Minově městě (SGN nebo Tan Son Nhat, největší v zemi) a Hanoji (HAN Noi Bai), k nim lze ještě přiřadit Da Nang (DAD). Ostatní mají spíše omezená regionální spojení do okolních zemí.

Trh leteckých přeprav však i přes určitou zastaralost aerobází překvapí svým objemem: v roce 2018 prošlo turnikety přes 71 mio cestujících (z toho v Saigonu 38,5), do země létá 68 linek ze 25 zemí plus raketově roste i domestic mezi Hanojí a Saigonom.

Další růst je však silně podmíněn rychlým zvyšováním kapacit. Síť letišť se intenzivně rozšiřuje. Samotný SGN má již plán expanze, po dokončení bude jeho kapacita 50 mio cestujících a 1 mio karga. Od roku 2025 by pak nynějšímu Saigonskému letišti měla odlehčit nová báze Long Than s kapacitou 25 mio cestujících.



Letecké spojení:

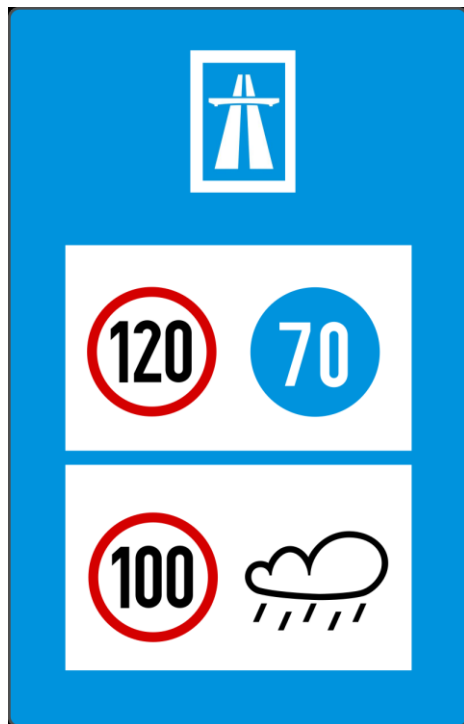
Přímé letecké spojení z Prahy do Vietnamu dosud neexistuje, ač se o něm intenzivně jedná. Pro cestující se nabízí velké množství kombinací přes letiště v Perském zálivu (Qatar Air, Emirates), přes Turecko (Turkish), Moskvu (Aeroflot) či Helsinky (Finnair), nebo s protisměrným přestupem v Paříži (AF) a nebo nově v Chengdu (Sichuan). Letět lze i s Vietnamese Airlines z FRA, CDG nebo LHR.

Pro kargo v PAX jsou vhodné především linky přes Istanbul a Moskvu, pro zboží s většími rozměry pak SGN nalétává z Luxemburgu Cargolux.

Aktuální sazba economy (t/t 5-7 dnů) s SU/EY/TK Kč 36,- /kg +100



Silniční spojení:



Podobně jako v jiných zemích oblasti zaujímá přeprava osob a nákladu po silnici ve Vietnamu zcela zásadní postavení.

Po cca 260.000 kilometrech cest (z toho však pouze necelých 20% zpevněných a naopak 40% v bídném stavu) se vozí 76% všech nákladních přeprav a 94% cestujících.

Významnější cesty spojují centra měst jako Hanoi se Saigonem, a s přílehlými dopravními a průmyslovými uzly (Hanoi-Haiphong apod.).

Hlavním dopravním prostředkem proto zůstává jednostopé vozidlo, dálková nákladní doprava je omezena na pohyb zboží z/do přístavů.

Logistické aspekty při obchodech s Vietnamem



Železniční spojení:



Celková délka tratí v zemi dosahuje 2.600 km – to představuje prakticky jedinou linku od severu (hranice s ČLR od Kunmingu) po jižní cíp (Hočiminovo město). Tato trať je jednokolejná, o rozchodu 1000 mm, což představuje významné omezení její použitelnosti. Zajímavý je fakt, že tento rozchod je použit i za hranicemi ČLR (Yunnan), kde je jedinou tratí o jiném než „normálním rozchodu“ (ovšem aktuálně mimo provoz), zatímco východní větev Hanoi-Nanning byla Číňany vystavěna již o rozchodu 1435 mm.

S oběma tratěmi, ale na prvním místě s větví (Singapore)-Kunming-Hanoi-Saigon se počítá v plánech ČLR na výstavbu infrastruktury „Pás a stezka“, kdy mají být do roku 2025 uvedeny do provozu vysokorychlostní tratě do rychlostí 180 km/hod. V tomto rámci se počítá i s propojením Vietnamu s Laosem (Vientiane) a Kambodžou (PhnomPenh) odbočkami v Mu Gia a Di An/Saigon.

Logistické aspekty při obchodech s Vietnamem



Doprava po vodě:

V oblasti Indočíny hraje podstatnou roli doprava vodní – po řece Mekongu a eventuálně severněji i po jejích odnožích plus Rudé řece na severu Vietnamu.

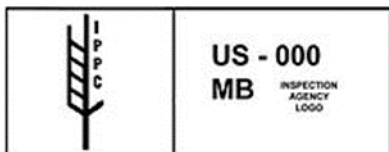
Hustá vodní síť na poloostrově (42.000 km s využitelnou délkou přes 8.000 km) s přesahem do hlubokého vnitrozemí je již dnes druhým nejvýznamnějším dopravním módem v zemi = přes 20% výkonů v nákladní dopravě a s rostoucím významem i v dopravě osob. I do budoucna se za pátevní systém považuje kombinace silniční a vodní dopravy s tím, že bude třeba překonat tyto zásadní překážky: chybějící přístavní infrastruktura, omezení v podobě nízkých mostů a nedostatečné čištění a prohrábka řečišť po pravidelných vyšších stavech.



Logistické aspekty při obchodech s Vietnamem



Celní omezení a ochrana před zavlečením škůdců a chorob



Celní předpisy Vietnamu jsou poměrně složité a podléhají častým změnám. Pro dovozy a vývozy se zeměmi mimo systém Aseana jsou uplatňována i přes členství ve WTO omezení a dovozní cla, pro vybrané komodity (minerály, výrobky z tropického dřeva, šrot) i cla vývozní. Velmi vysokým clům podléhají dovozy spotřebního zboží luxusní povahy především z důvodu „ochrany domácího trhu“.

Vietnam velmi přísně kontroluje zboží v tranzitu do Kambodže a Laosu s cílem zamezit pašování odpadů s jeho eventuálním ponecháním ve vietnamském vnitrozemí.

Vietnam je od července 2005 účastníkem mezinárodní dohody o zamezení přenosu dřevoškůdců (ISPM 15), proto zboží s určením do VN lze balit pouze do upraveného dřeva (i kvůli tranzitu přes přístavy či letiště EU)

Logistické aspekty při obchodech s Vietnamem



Děkuji Vám za pozornost !

Petr Rožek

Lektor ICC Praha