



Malajsie

logistické aspekty



Logistické aspekty při obchodech s Malajsií



MALAYSIE,

Země rozkládající se na dvou silně odlišných teritoriích – Malajském poloostrově a ostrově Borneo – jak z pohledu geografického, tak i historického. Z těchto důvodů vykazuje i dopravní řešení a příslušná infrastruktura podstatné odlišnosti.

Další zvláštností je pak dvouúrovňové řízení země = federální a místní (v jednotlivých státech federace).

Ve srovnání s okolními zeměmi (Thajsko, Kambodža, Indonesie) je dopravní síť hustší a modernější, a její další rozvoj reflektuje potřeby moderního státu.



Logistické aspekty při obchodech s Malajsií

- nejvýznamnější přístavy



Námořní spojení:

Malajsie má – i přes silnou konkurenci sousedícího největšího překládkového přístavu světa Singapuru – na mainlandu velmi dobře rozvinutou síť přístavů. Přístavy na Borneu mají spíše lokální význam, i pro nižší stupeň rozvoje výroby a exportu v této oblasti.

Nejznámějším přístavem na západním pobřeží poloostrova je Port Klang, severněji ležící Penang obsluhuje tamější průmyslové centrum.

Nejmodernějším – a doporučovaným – přístavem pro kontejnerovou dopravu je však Tanjung Pelapas/Johor v těsném sousedství Singapuru

Logistické aspekty při obchodech s Malajsií

- nejvýznamnější přístavy



Námořní spojení:

Z Hamburku či Koperu se do většiny přístavů nabízí velmi dobré spojení (3-4 odjezdy týdně), bohužel pouze Tanjung Pelapas/Johor je obsluhován napřímo. Ostatní přístavy – Port Klang, Penang jsou obvykle feederovány ze Singapuru či T.Pelapasu.

Dalších cca 30 přístavů má regionální význam.

Doba plavby Ham-T.Pelapas 28 dnů, -Pt. Klang 34 dny, Koper-T.Pelapas 25 dnů, Koper-Pt.Klang 35 dnů

Aktuální námořné: € 550/20DC, € 750/40DC přes Hamburg, € 425/20DC, € 525/40DC přes Koper.



Logistické aspekty při obchodech s Malajsií

- letecké spojení



Letecká doprava – letiště jsou v Malajsií řízena státem (Malaysia Airports Holding Berhad). Tato organizace též spravuje letiště v Kambodži, v indickém Hyderabadu a Delhi, a dokonce menší bázi v Istanbulu. V zemi je dnes k dispozici 58 letišť, z toho 22 na poloostrovní části a 36 ve Východní Malajsií (2. největším letišťem v zemi je Kota Kinabalu). Každý ze států má vybudováno minimálně jedno letiště, vnitrostátní a krátká letecká doprava – především mezi mainlandem a ostrovem Borneo, ale i se sousední Indonésií – nabízí velmi spolehlivé spojení včetně přepravy zboží.



Logistické aspekty při obchodech s Malajsií

- letecké spojení



Prvním letištěm v zemi je KL International Airport – KLIA v Sepangu (KUL). Toto letiště bylo vybudováno v 90. letech minulého století jako vzorové centrum vzdušné přepravy osob a zboží s výhledem na 25 let dopředu. Otevřeno bylo slavnostně v roce 1998.

Jeho kapacita činí 40 mio cestujících ročně (2010: 34 mio) a 1,2 mio tun zboží (2010: 670 tis). Tím se KUL dostal na 14. místo mezi největšími pax letišti světa, na 5. místo pax v Asii a 29. příčku v překládce zboží ve světě.

V blízkém sousedství se pak nachází letiště Subang (či jeho zbytek), sloužící pro místní a charterové lety.



Logistické aspekty při obchodech s Malajsií

- letecké spojení

Kargo spojení z Prahy: Z Prahy lze s jednou překládkou využít prakticky všechny významné, v ČR zastoupené aerolinky. Nejpřímějším spojením je Emirates přes Dubai, nejlevnějším freighter servisem zřejmě aktuálně China Airlines přes Taipei. U této varianty lze navíc využít omezení výšky palety do 220 cm, zatímco u EK je to pouze 150 cm. EK naopak odlétá denně a zboží je doručováno následující den i se započítáním časového posunu, CI létá z Prahy pouze 2x týdně (Čt, Ne) a dodání A-C. Ostatní spojení (Cargolux, Korean Air, UPS) jsou k dispozici buď s delšími přípojnými lety a nebo s využitím road-feederu, se všemi (ne)výhodami takové cesty.

Cena okolo Kč 50/kg chw all in u CI, Kč 60/kg chw u EK.

Pro cestující do/z Malajsie se samozřejmě nabízí také velmi široká paleta letů, z pohledu časů odletu a čekání v transitu, standardů na palubě i ceny je jednoznačně nejdoporučovanějším let s přestupem v DBX. Odlet z Prahy denně v cca 14:00, z Kuala Lumpur 2 x denně v cca 16:00 a 24:00.



Logistické aspekty při obchodech s Malajsií

- doprava do/z vnitrozemí



Železniční doprava:

Doprava osob a zboží po železnici má v této oblasti – díky britské koloniální správě - poměrně dávnou a bohatou historii.

Tratě v celkové délce 1699 km používají tzv. imperiální rozměr rozchodu, tzn. 1000 mm (3 ft 3 ³/₈ in).

Železniční spojení překračují i hranice státu (kontinentální části), a to do Thajska v Padang Besar a Rantau Panjangu.

Přes 330 km tratí je elektrifikováno a doplněno o druhou kolej.

Zvláštností je vysokorychlostní železniční spojení Kuala Lumpur → letiště v délce cca 50 km (160 km/hod).





Logistické aspekty při obchodech s Malajsií

- doprava do/z vnitrozemí

Železniční doprava:

Meziměstská síť železnic na poloostrovní části země sleduje dvě linie: Západní pobřeží (Singapore → Padang Besar na thajské hranici) a východní pobřeží (Gemas → Tumpat). Od nich se odklánějí mnohé kratší tratě, jako např. Kuala Lumpur → Pt. Klang, Batu, Bukit Mertajam, Tapah; Kempas a Tanjong Pelapas, Kempas a Pasir Gudang, Pasir Mas a Rantau Panjang.

Většina těchto „odnoží“ má význam pro přepravu osob, proto je dostavbě druhé koleje na těchto tratích a zvyšování rychlosti věnována velká pozornost. V letošním roce byla dokončena modernifikace trati mezi Ipohem a Padang Besarem v délce 329 km.

Jedinou čistě nákladní tratí je železniční spojení rafinérie v Kerteh (Terengganu) s petrochemickým komplexem v Gebengu a Kuantanským přístavem, ve správě státní společnosti Petronas. Tato trať slouží především pro přepravu ropných produktů mezi oběma bázemi a přístavem, ale je otevřena též přepravám běžného zboží, které provozuje společnost KTM (též státní). Tato společnost zvažuje prodloužení tohoto spojení až po Kuala Terengganu a Tumpat.



Logistické aspekty při obchodech s Malajsií

- doprava do/z vnitrozemí



Železniční doprava:

Důkazem vyspělosti země bývá mimo jiné přeprava osob v metropolitních oblastech.

Jako i v jiných oborech, i zde Malajsie v regionu JV Asie výrazně „vyčnívá“ nad svými sousedy (kromě Singapuru), systém městské dopravy v Kuala Lumpur je velmi moderní a spolehlivý.

Absolutní špičku pak představuje monorail dráha, spojující městský dopravní hub KL SENTRAL v jižní části centra, a jeho severní okraj, v délce cca 9 kilometrů (11 stanic).





Logistické aspekty při obchodech s Malajsií

- doprava do/z vnitrozemí

Silniční doprava:

Budování a správa silniční sítě v Malajsií je obecně rozděleno mezi federální a místní (státní) úřady.

Federální síť je řízena Ministerstvem výstavby (M. of Works), a překračováním hranic jednotlivých států federace představuje páteř malajské silniční dopravy. Celková délka těchto silnic je cca 50 TKM, a ač naprostá většina z nich pochází ještě z dob koloniální správy, jsou obvykle v dobrém stavu. Relativně největší podíl federálních silnic má Serawak, vzhledem k tomu, že zpevněné cesty byly budovány teprve po připojení této provincie (a Sabahu) k federaci v roce 1963.

V rámci této sítě je však uplatňováno další dělení dle oblastí, k čemuž se váží i nejvyšší povolené rychlosti na těchto úsecích – na tzv. expressways 120-100 km, na venkovských i jen 60 km/hod.

V Malajsií se jezdí vlevo !

Státní silnice jsou financovány ze zdrojů Malaysian Public Works Department. Standardy



rozdělení jsou totožné s federálními, odlišné je však jejich značení; zastoupení nižších úrovní (místní silnice a zpevněné venkovské cesty) je samozřejmě četnější.

Logistické aspekty při obchodech s Malajsií

- doprava do/z vnitrozemí

Silniční doprava:

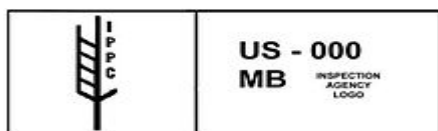


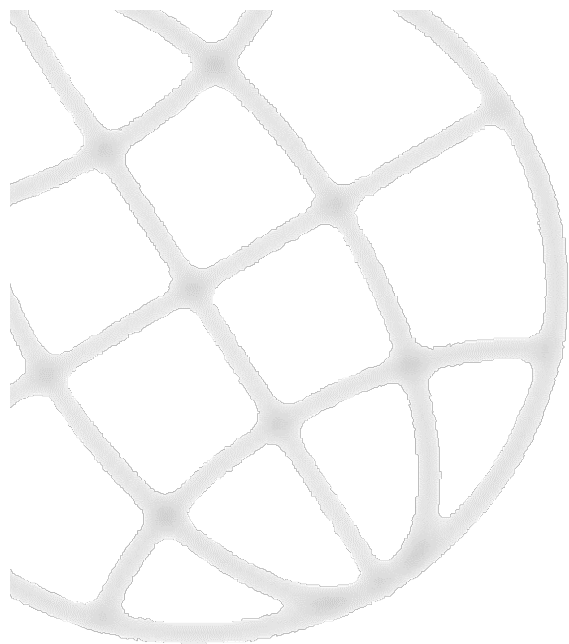
Logistické aspekty při obchodech s Malajsií

- celní omezení a ochrana před zavlečením škůdců a chorob



- Hlavním cílem celních předpisů Malajsie je ochrana domácího trhu před dovozem výrobků rizikového charakteru, zčásti pak některá náboženská omezení, a potravinářské výrobky.
- Přísný zákaz dovozu se vztahuje na drogy, kde ve výjimečném případě hrozí trest smrti !
- Zakázán je dovoz některých dalších léků, silně omezen je dovoz alkoholu, a samozřejmě není povolen ani dovoz materiálu s pornografickým obsahem.
- V exportu jsou zákazy výjimečné; Malajský celní systém je silně orientován proexportně. Řízen je pouze vývoz živých zvířat, především z tropických částí země. Dovoz a následný vývoz cizí měny je nutno předem ohlásit.
- Malajsie je od ledna 2010 signatářem dohody o ochraně proti zavlečení škůdců ISPM15, dřevěné obaly tudíž musí být náležitě ošetřeny.





Děkuji za pozornost.

Petr Rožek
Lektor ICC +
Poradce v mezinárodní dopravě