



Keňa a Tanzánie logistické aspekty



Teritoriální setkání
ICC ČR
12.ledna 2015

Logistické aspekty při obchodech s Keňou



KEŇA,

místo, odkud (spolu se sousedící Etiopií) zřejmě vzešla lidská rasa. Země nádherných přírodních parků lákajících k příjezdu statisíce zahraničních turistů ročně.

Keňa je však též již několik století prosperujícím obchodním centrem. Jak v dobách nadvlády osmánského sultána, tak i prodeji půdy britským kolonizátorům byly přístavy významnými překladišti zboží, především plodin vyvážených ze země.

Dnes má Keňa navíc význam i transitního uzlu, neboť přes její území vedou linky do Ugandy a Jižního Súdánu (a nelegální i do Somálska).



Námořní spojení:



Keňské pobřeží nabídlo nedaleko dnešního velkoměsta Mombasa přírodní fenomén v podobě velmi hlubokého přístavu v bývalém korytu (ústí) pravěké řeky. Přístavní část Kilindini tedy ponorem okolo 50 metrů v centru kanálu umožňuje naploutvat i největším lodím světa, čímž si vytváří v této části Afriky přirozeně monopolní postavení.

Jiné významnější přístavy v zemi nejsou, v plánu je však rozšíření o další nábřeží (Lamu Port)

Přístav Mombasa slouží nejen jako překladiště pro Keňu, ale svým zázemím překračuje hranice i do sousedních zemí (Jižní Súdán, Uganda, Somálsko).



Námořní spojení:



Z evropských přístavů či vnitrozemí lze odesílat zboží po moři do Keni obvykle s překládkou v některém přístavu jižní nebo jihovýchodní Asie – Khorfakan, Colombo či dokonce až vzdálený Singapur.

Aktuální cena pro Mombasu přes německý Hamburk se pohybuje okolo USD 1350/20DC a USD 2600/40DC plus výlohy v přístavu nakládky. Při objednávce dopravy je tudíž nutno věnovat větší pozornost trase plavby, a za stejnou cenu zkrátit dobu přepravy na možné minimum.



Letecké spojení:



Letecky lze zasílat zboží do Keni přes několik letišť (leteckému provozu v zemi slouží 52 aerobáze, z toho však pouze 3 s mezinárodním provozem). Hlavní vstupní branou pro letecké kargo je dlouhodobě mezinárodní letiště při hlavním městě – Nairobi (NBO / Jomo Kenyatta Int'l Airport, ročně cca 6 mio cestujících). Druhým letištěm je Mombasa (MBA / Moi Intl. Airport) obsluhující především pasažérský provoz pobřežní části země. Zcela na západě má naopak významné místo i v dopravě zboží letiště Eldoret Intl Airport (při hranicích s Ugandou).



Spojení z Prahy:

ČSA do afrických destinací vlastní přímé spojení nenabízí.

První a logickou variantou jsou tedy TURKISH, z Prahy denně do Nairobi přes Istanbul (na pasažérské lince s omezenou výškou palety do 85 cm.).

Druhou možností s podobným routingem je též denně odlétající EMIRATES, s cargo linkou z Dubaje.

Velké a objemné zásilky je pak nutno dopravit pod některý z kargo speciálů, např. z Paříže s AF-KLM, ovšem za podstatně vyšší cenu = +100 kg až Kč 100,-/kg chw.

Zboží do západní části země (cílové letiště Eldoret) přijímá také Emirates Cargo, opět denně přes Dubaj.



Železniční doprava:



Železniční síť v zemi je pozůstatkem britské koloniální expanze ke konci 19. století a spolu s ní budované infrastruktury. Páteř keňských železnic představuje dráha původně spojující Mombasu s Kisumu při Lake Victoria. Tato trať byla budována na rozchodu 1000 mm (3'3/8''), aby ji bylo možné vybavit zařízením již vyráběným pro jiné kolonie (především Indii).

Dnes má síť délku přes 2,5 tisíce km, většina je však v dezolátním stavu. Mombasu s Nairobi spojuje 3x týdně „expresní“ linka, vlaky odjíždějí z hlavního města i do Kisumu. Součástí této linky je i trajektové spojení na Lake Victoria.

Pro přepravu zboží nemá železnice – kromě tranzitu do Ugandy - žádný význam.



Silniční doprava:

Podle oficiální statistiky slouží v Keni dopravě cca 160.000 km cest, z čehož jen 12.000 km je nezpevněných.

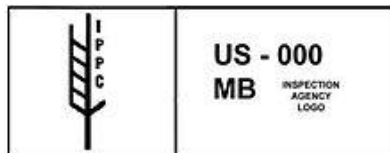
Silnice jsou rozděleny do více kategorií, skupina A spojuje velká města (Mombasa-Nairobi-Eldoret) resp. hraniční přechody se sousedními zeměmi. Kladení silnic má podobnou strukturu jako železniční síť, tedy hlavní tahy ve východozápadním směru.

Zemí prochází též 2 celoafrické dálnice – ze severu spojka Cairo-Cape Town (Trans-African # 4), bohužel na sever od Keni nefunkční, a Mombasa-Lagos (Trans-african # 8), v provozu pouze po hranici Ugandy s DR Kongo. Obě komunikace jsou, především v JZ části země velmi frekventované.

V Keni se jako v bývalé britské kolonii jezdí vlevo !



Celní omezení a ochrana před zavlečením škůdců a chorob



Veškeré importní zásilky do země mohou být přihlašovány k celnímu odbavení výhradně prostřednictvím autorizovaného celního agenta. Na dovážené zboží se vztahuje tzv. Import declaration fee ve výši 2,25% z hodnoty zboží CIF.

Celní sazba je určována dle jednotného sazebníku East African Community. Ochrannářskými cly ve výši 25% jsou ošetřeny dovozy vybraných potravin, ropných produktů i některých přístrojů, střední hodnota (pro většinu komodit) činí 10%. Exportní clo není uplatňováno. Celý tarif je k dispozici na www.revenue.go.ke/EAC_Externaltariff2007.pdf.

Některé komodity - především použitá motorová vozidla a IT vybavení (se stanoveným stářím) nelze do země dovážet vůbec. Pro průvoz se doporučuje vyřídit si ATA Karnet.

Od roku 2006 je Keňa signatářem dohody ISPM 15, takže veškerý obalový materiál ze surového dřeva musí být náležitě ošetřen a označen.



Logistické aspekty při obchodech s Tanzánií



TANZÁNIE,

má podobnou historii osídlování jako sousední Keňa. Ománský sultán však zvolil za sídelní místo ostrov Zanzibar, odkud ovládal celou oblast (a především obchod s otroky). V polovině 19. století kontinentální část (Tanganyika) byla začleněna do Německé východní Afriky, v důsledku čehož po 1.světové válce automaticky připadla Britům. V roce 1962 se osvobodila Tanganyika, v následujícím roce i Zanzibar, takže v roce 1964 mohlo dojít ke sjednocení obou částí a k vytvoření nového jména pro zemi TAN(ganyika)ZAN(zibar) IE.

Země však neoplývá – kromě příjmů z dolování zlata a z turistiky- velkým přírodním bohatstvím a proto patří v Africe do chudé skupiny.



Námořní spojení:



Návrh nového sídla TPA

Bezpečně největším přístavem v Tanzánii je Dar Es-Salam na kontinentálním pobřeží. Překládají se zde jak kontejnery (550 tis/rok), tak i ropné produkty (cca 900 lodí ročně, 10 mio tun zboží).

Druhým přístavem je Tanga na severu s cca 90 nájezdy ročně (345 tis tun). Zatímco význam DES neustále roste, Tanga relativně ztrácí, a ani investice do rozvoje přístavů sem netečou v alespoň poměrné výši.

Z 10 mio t přes DES zůstává cca 7 mio v zemi, další 1,5 mio směřuje do Zambie, 700 tis do Konga, 250 tis do Burundi, 600 tis do Rwandy, 200 do Ugandy a 75 tis do Malawi. Dar Es-Salam je proto vitální branou pro zboží do celé oblasti Afrických Velkých jezer.



Námořní spojení:



Z evropských přístavů či vnitrozemí lze odesílat zboží po moři do tanzanského Dar es-Salamu resp. Tangy a Zanzibaru (Malindi), podobně jako do sousední Mombasy, obvykle s překládkou v některém přístavu jižní nebo jihovýchodní Asie – Khorfakan, Colombo či dokonce až vzdálený Singapur.

Aktuální cena pro DES přes německý Hamburk se pohybuje také okolo USD 1350/20DC a USD 2600/40DC plus výlohy v přístavu nakládky. Při objednávce dopravy je tudíž nutno věnovat větší pozornost trase plavby, a za stejnou cenu zkrátit dobu přepravy na možné minimum. Aktuálně Hamburk-DES 32-35 dnů, Hamburk-Tanga cca 50 dnů, Hamburk-Malindi 40 dnů)



Letecké spojení:



Především pro přepravu osob (a turistiku) slouží v Tanzánii 25 letišť, z toho 15 se zpevněnou plochou. Dvě mají status mezinárodního uzlu: Julius Nyerere Intl Airport (DAR) v Dar es-Salamu a Kilimanjaro Intl Airport (JRO). Na ostrově Zanzibar pak mezinárodní letiště Abeid Amani Karume (ZNZ).

Letiště DAR obslouží ročně cca 2 mio cestujících; po dostavbě Terminálu III by se toto číslo mělo zvednout na 3,5 mio. Ve zboží je současný objem těsně pod 22.000 tunami ročně



Spojení z Prahy:

ČSA do Tanzánie žádné vlastní spojení nenabízí, naprosto ojedinělou možností mohou být sezónní charterové lety.

Do Dar Es-Salamu existuje poměrně výhodné spojení přes Istanbul s TURKISH, v ceně Kč 59,-/kg a transitmému času 3-5 dnů, jde však o PAX let s omezením výšky na 85 cm. Srovnatelnou variantou je proto i let přes Dubai s EMIRATES, Kč 73,-/kg, výška max 160 cm (obě denně)

Do Kilimanjara lze využít KLM s vlastním kargo letem na speciálu (přes Amsterdam), s transitem do 5 dnů, bez omezení výšky a cenou pro menší zásilky +100kg Kč 85,-



Železniční doprava:



Železnice má sice v Tanzánii také dlouhou historii, ale její současnost je bohužel opět politováníhodná. Ani dvojitý rozchod 1000 mm (jako v sousední Keni) resp. 1067 mm (směrem do Zambie), ani nedostatečně udržovaný vozový park nejsou příslibem velkého rozvoje. Přesto jsou v zemi i nadále funkční 2 trati východo-západním směrem (DES-Kigoma a Tanga-Arusha) a 2 trati příčné (Korogwe-Morogoro včetně železničního trajektu přes Lake Victoria do Ugandy) a DES-Kitadu, odkud na širším rozchodu trať pokračuje k zambijské hranici. Z Dar es-Salamu vede i přímá trať do Kitadu na rozchodu 3'6''.

Pro přepravu zboží má omezený význam železnice do Ugandy.

Logistické aspekty při obchodech s Tanzánií



Silniční doprava:

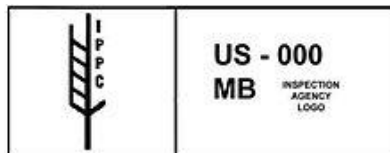
Celková délka silnic v Tanzánii činí 86.500 km, z toho cca 13.000 jsou klasifikovány jako kvalitní cesty.

Většina dálkových spojení začíná v Dar es-Salamu a má přibližně východozápadní směr; hlavní město Dodoma je napojeno na centrální páteřní silnici přes Morogoro, a z něho pak opět v tangenciální logice vybíhají cesty k Malawijským, Zambijským a Keňským hranicím.

Hlavním městem tak prochází Trans-africká # 4, jejíž část severně od hlavního města je však dosud nezpevněná a v období dešťů velmi obtížně sjízdná. Většina hraničních přechodů – i jezerních – však mají celoroční provoz. Jezdí se také vlevo.



Celní omezení a ochrana před zavlečením škůdců a chorob



Podobně jako v Keni jsou účastníky celního řízení pro dovážené zboží licencovaní Celní brokeři. Celní řízení provádí a nařízení vydává Tanzania Revenue Authority (www.

Podání celního návrhu lze učinit i elektronicky, předem. Doporučuje se podávat celní prohlášení (Pre-Arrival Declaration) do 7 dnů před doplutím lodi do přístavu.

Požadované dokumenty: Faktura, Declaration Form C 36, Agentská plná moc, Dovošní povolení (TFDA, TBS, chemikálie atd.), certifikáty pro bezcelní dovoz (jsou-li), Balicí list, Převážní dokumenty, TIN Certifikát (dovozce).

Tanzánie je členem East African Community, takže i zde platí unifikovaný systém cel, zákazů a omezení dovozu, podpora a evtl. zákaz vývozu.

Tanzánie dosud není signatářem dohody ISPM15.



Děkuji Vám za pozornost !

Petr Rožek

Lektor ICC +

Poradce v mezinárodní dopravě