



# Egypt a Súdán logistické aspekty



Teritoriální setkání  
ICC ČR  
19.ledna 2015

# Logistické aspekty při obchodech s Egyptem



## EGYPT,

starověký střed našeho světa. Země pyramid, obrovských civilizací, měst ztracených a postupně odkrývaných na obrovském území mezi deltou a (dnes zaniklým) 2. kataraktem Nilu.

Ale také země s nejstaršími památkami dopravních systémů (první úspěšné propojení Středozemního moře s Rudým mořem), logistiky (přesuny obrovských mas zboží či dodávky stavebního materiálu pro „investiční akce“ faraónů po řece, zásobování armád při expanzi říší) a skladování. Egypt též býval námořní velmocí (královně Hatšepsut se připisuje první obeplutí Afriky).

A dnes je Egypt především zemí Suezského průplavu, hlavní tepny zámořského obchodu.



## Námořní spojení:



Egyptské pobřeží je logicky rozděleno na dvě části: Středozemní vody, a to především část mezi Libyjskou hranicí a Port Saídem při ústí Suezského průplavu;

a rudomořskou oblast, dále s částí „kontinentální“ (Suez Port → Safaga → El Ghuseir → súdánská hranice) a sinajskou (od jižního ústí Suezu přes Sharm-el Sheikh/Ras Muhammad po hraniční město Taba na dohled od izraelského Eilat).

Pro námořní dodávky mají největší význam středomořské přístavy Alexandria-Dakhaleya, Damietta/Dumyat a Port Saíd/Búr Saíd s východním přístavištěm Port Fuad.



## Námořní spojení:



Z evropských přístavů či vnitrozemí lze odesílat zboží po moři do Egypta více způsoby, s ohledem na komoditu a rozměry zásilky.

Klasická cesta vede přes severomořské přístavy a některou z námořních linek do Alexandrie, Damietty či Port Saidu (první obvykle napřímo, ostatní v různých kombinacích, doba plavby cca 14 dnů).

Zcela adekvátní variantou je adriatická cesta přes Koper a odtud kontejnerovou linkou, do stejných přístavů (transit do 7 dnů).

Aktuální cena pro Alexandrii a Damiettu činí EUR 250/20DC a EUR 450/40DC plus výlohy v přístavu nakládky. Pro Port Said se cena může navýšit o feederové spojení, neboť většina dálněvýchodních linek přístavem projíždí.



## Letecké spojení:



Letecky lze zasílat zboží do Egypta přes několik letišť (v zemi existuje 24 aerobází, z toho 11 s mezinárodním provozem). Hlavní vstupní branou pro letecké kargo je dlouhodobě mezinárodní letiště při hlavním městě – Cairo Int’l Airport (CAI); pro turistický provoz jsou neméně důležitá letiště v Hurghadě, Tabě, Aswanu, Sharm el-Sheikhu či v Luxoru. Jako alternativní brána pro cargo se profiluje letiště v Alexandrii (ALY), ostatní mají okrajový význam pro případné dodávky pro turistický průmysl (využití PAX letadel).



Spojení z Prahy:

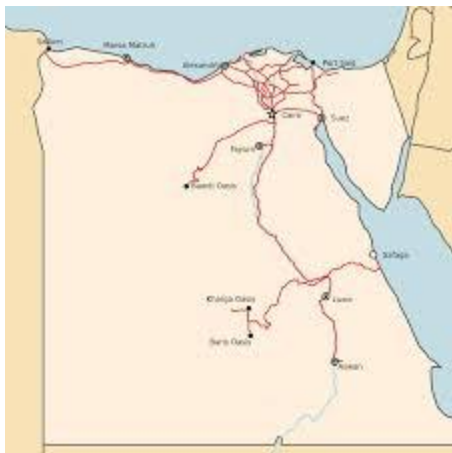
ČSA do egyptských destinací vlastní přímé spojení nenabízí. Na této lince sezónně vyniká Travel Service s charterovými lety do většiny turistických středisek, tedy ovšem s omezenou kargo kapacitou.

První a logickou variantou jsou tedy TURKISH, z Prahy denně do Káhiry přes Istanbul (na pasažérské lince s omezenou výškou palety do 85 cm. ). Při pomalejším transitu přes Vídeň (3-5 dnů) je cena obdobná, ovšem bez omezení velikosti.

Velké a objemné zásilky je pak samozřejmě nutno dopravit pod některý z kargo speciálů z Frankfurtu = Lufthansy, ovšem za podstatně vyšší cenu = +100 kg až Kč 100,-/kg chw.



## Železniční doprava:



Železnice má v Egyptě velmi dlouhou tradici. Spojení mezi Alexandrií a Káhirou bylo budováno již od 1848 (předchozí pokus spojit Káhiru se Suezem vyřadil konkurenční projekt kanálu, dokončeného 1869) a je tak nejstarší železniční linkou v Africe, na Blízkém Východě a v celé Otomanské říši. Dráha měla od počátku normální rozchod a mj. měla velký význam pro přepravu zboží do vnitrozemí.

Síť byla postupně (i z vojenských důvodů) rozšiřována jak podél pobřeží (spojení do Libye je prakticky funkční dodnes, spojení do Izraele bylo přerušeno při první válce 1948), tak i podél Nilu (napojení na úzkorozchodnou trať v Súdánu je dnes možné trajektem přes Aswanskou přehradu. Přeprava zboží však během let upadla.



## Silniční doprava:

Doprava po cestách a silnicích byla vždy důležitou alternativou vůči vodní dopravě po Nilu. V moderní době bylo osídlené území propojeno sítí silnic a dálnic, a ty mají pro přepravu osob i zboží prakticky absolutní význam.

Alexandrii s Káhirou spojuje 230 km placené dálnice, tzv. Desert Road. Alexandria je též dálnicí spojena s Damiettou a Port Saidem. Z Káhiry vedou dálnice do Port Saidu, do Suezu (a dále lze po asfaltce dosíci Sharm el-Sheikh a Nuweybu či napříč Sinají Tabu.) Velmi dobrá, ovšem silně frekventovaná silnice vede do jižního Egypta. Zpevněné cesty spojují i oázy Bahareya a Siwa s Káhirou, druhá přes přístav Marsa Matrouh i s Alexandrií. Známa je i rudomořská příbřežní magistrála přes Hurghadu a el-Quseyr až po súdánskou hranici.





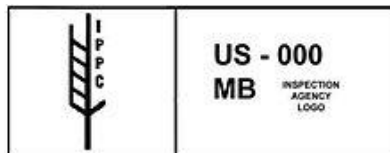
## Silniční doprava:

Zvláštnosti:

1. Maximální hmotnost nákladu pro egyptské silnice je stanovena na 20 tun.
2. Pro přepravu zboží do Káhiry je vhodnější využít jako transitní bod Damiettu s kvalitnějším silničním spojením do hlavního města.
3. Přístav Port Said má zvláštní bezcelní statut, vstup do města tedy podléhá celní kontrole.
4. Provoz na silničních hraničních přechodech do Libye, Gazy a Súdánu je silně omezen z důvodů nestabilní situace v těchto teritoriích. Armádou je monitorován i úsek hranic mimo zpevněné cesty.
5. Trajektové spojení z Evropy neexistuje, země je z pohledu přeshraniční silniční dopravy tedy prakticky odříznuta od ostatního světa (Jordánsko je spojeno krátkým trajektem z Aqaby).



## Celní omezení a ochrana před zavlečením škůdců a chorob



Egyptské celní předpisy reflektují zmírněnou, ale přesto muslimskou orientaci země, a proto vymezují striktně dovoz alkoholických nápojů a dalšího „citlivého“ zboží do země. Alkoholické nápoje mohou dovážet pouze subjekty, které mají zvláštní povolení od egyptských úřadů, tyto komodity jsou však zatíženy vysokými cly a jsou tedy substituovány domácí výrobou.

Zakázán je dovoz drog a jiných omamných látek, obchodování s nimi a jejich spotřeba.

Přísně zakázán (a tvrdě postihován i jen pokus) je vývoz starožitných předmětů ze země bez zvláštního povolení. Licencím podléhají i vývozy strategických surovin (bavlna, rýže, brambory apod.)

Egypt je od roku 2005 účastníkem mezinárodní dohody o zamezení přenosu dřevoškůdců (ISPM 15), takže zboží s určením do Egypta lze balit pouze do upraveného dřeva.





# Logistické aspekty při obchodech se Súdánem

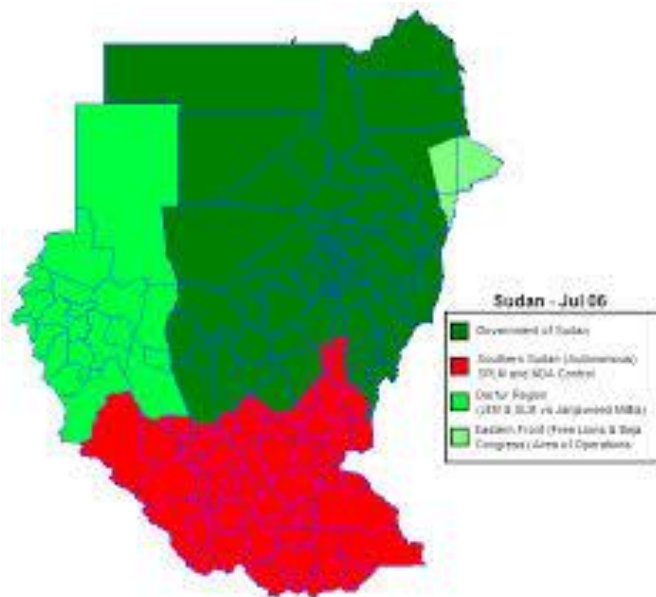


## SÚDÁN

tato jižní část Egyptské říše (Núbie) byla od starověku bohužel spíše chudou periferií vysoce sofistikované faraonské říše na severu. Dnes velmi rozsáhlá země stále poskytuje velmi problematické podmínky pro trvalé osídlení a rozvoj – ať je to Saharská poušť na SZ, močály na jihu či neprostupné pohoří u Rudého moře s prakticky bezvodým a tudíž neosídleným pobřežním pásem u Rudého moře.

Ani bohatá ložiska ropy na jihu neposkytují zemi velké šance pro prosperitu, naopak vedly až k rozdělení země a k občanské válce, ani dnes není toto území klidné a zisky z ropy mizí v kapsách armády a místních autorit ...

# Logistické aspekty při obchodech se Súdánem



**Ani hraničící země** nejsou pro zemi zárukou prosperující obchodní výměny, některé hranice jsou prakticky neprostopupné. Na západě země sousedí s Libyí, Čadem, se Středoafričskou republikou; na jihu s Kongem, Ugandou a Keňou (zde jisté možnosti pro transit jsou, a především přes Ugandu vedou zásobovací trasy do Jižního Súdánu , železnice i silnice do Juby), na východě pak s (znepřátelenou) Etiopií a válkou podlomenu Eritreou. Ani s Egyptem na severu není země v příliš přátelském svazku, přeshraniční obchod má spíše charakter pašování a obchodu se zvířaty, než stabilního proudu hodnotného zboží.



## Námořní spojení:



Súdán i přes svou rozlohu má relativně krátké, a velmi obtížně přístupné – často vysokými korálovými bariérami chráněné - pobřeží (Rudé moře). Proto jedinou vstupní branou do země z moře je Port Sudan, vzdálený od hlavního města takřka 1200 km. Jako památku na koloniální období má tento přístav železniční spojení s Chartúmem, a od roku 2009 i po nové dálnici dramaticky snižující dobu cesty mezi oběma významnými centry v zemi.



## Námořní spojení:



Z evropských přístavů či vnitrozemí lze odesílat zboží po moři do Súdánu obvykle s překládkou v Djibouti, výjimečně lze nalézt rudomořskou linku směřující především do saúdskoarabské Jeddah, která má v sailing plánu i Port Sudan napřímo. Této skutečnosti pak odpovídají jak sazby (cca USD 1200,-/20), tak i doba plavby = mezi 28 až 36 dny. Do oblasti Jižního Súdánu je pak zboží obvykle dopravováno přes keňskou Mombasu do ugandské Kampaly a odtud dále přes Gulu do Juby. „Přístavem“ je v tomto případě Kampala Dry Port.



## Letecké spojení:



Letecky lze zasílat zboží do Súdánu v zásadě jen přes mezinárodní letiště v hlavním městě Chartúmu (KRT).

Nové letiště by brzy mělo vyřešit jak problematickou polohu v blízkosti centra (nově cca 40 km jižně), tak i velmi omezenou kapacitu. A snad též nedobrou pověst letiště vyplývající ze zastaralé infrastruktury a nedostatečného spojení s centrem Chartúmu.





Spojení z Prahy:

ČSA do Súdánu žádné vlastní spojení nenabízí.

První a překvapivě nejvýhodnější variantou jsou Qatar Airways, z Prahy denně do Chartúmu přes Dohu (kombinovaná linka z Mnichova či Vídně). Při pomalejším transitu (3-5 dnů) je cena přijatelná = +100kg Kč 67,-, ovšem s omezenou výškou palety. Zajímavou alternativou je Turkish Airlines (přes Istanbul) na podobné cenové hladině,-, spojení existuje i přes Dubai s Emirates Cargo (též kombinovaná linka);

s vlastním kargo mostem na speciálu nabízí zajímavou možnost Martinair (přes Amsterdam) s transitem do 5 dnů bez omezení výšky a stejnou cenou pro menší zásilky = +100kg Kč 70

U větších zásilek jiná možnost prakticky není.



## Vodní doprava:



Pro vnitrozemskou dopravu má – též vzhledem k nízké úrovni kvality ostatních dopravních módů – význam i vodní doprava po Nilu a jeho přítocích, a to především pro dopravu zboží z odlehlých oblastí země.

Celková délka vodních cest činí 4068 km. Bílý Nil jižně od Súdánu však trpí jak častými mělkými úseky, tak intenzivním zarůstáním lekníny. Navíc, přehrada vybudovaná severně od Chartúmu má často mimo provoz propusti umožňující lodní provoz.

Přehrady na Modrém Nilu propusti vůbec nemají.

Přesto ještě v 70. letech po řece přepravili 100.000 tun zboží a ¼ milionů cestujících. Dnes je ovšem toto číslo mnohem nižší, bohužel především pro zanedbanou infrastrukturu a nedostatek personálu během (a po) války.

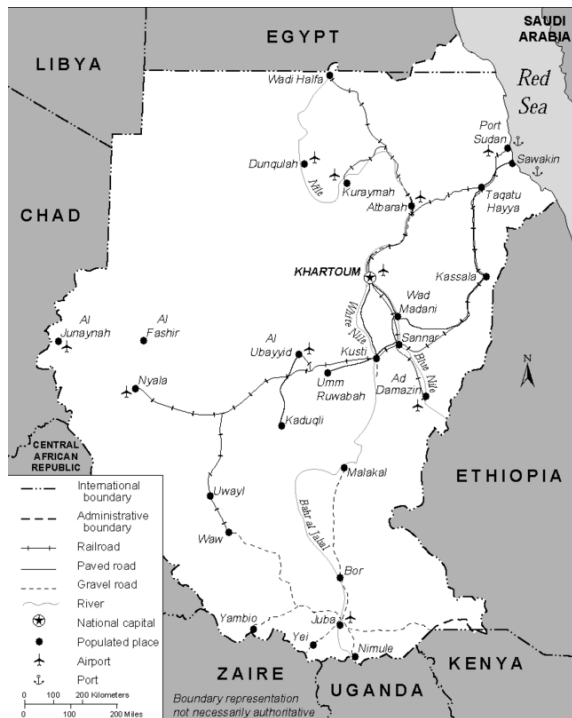


## Železniční doprava:



Železnice má sice v Súdánu také dlouhou historii, ale její současnost je bohužel politováníhodná. Ani neobvyklý rozchod 3'6'' (1067 mm), ani nedostatečně udržovaný vozový park a zrušené železniční zázemí neslibují brzkou možnost znovuvybudování železnice jako hlavního nákladního spojení mezi centrem země a přístavem Port Sudan, i když i nadále je tudy zboží dopravováno. Zcela nekonkurenční doba přepravy (5-7 dnů) nahrává u maloobjemových a hodnotnějších zásilek silniční přepravě.

Pouze v oblasti Jižního Súdánu představuje železniční spojení vitální a pro některé i jedinou spolehlivou dopravní cestu a plánují se i přeshraniční tratě.



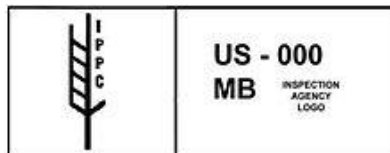
## Silniční doprava:

Na rozdíl od sousedního Egypta byla až do 90. let hlavní poskytovatelkou dopravy v této obrovské zemi železnice (takřka 5000 km tratí oproti 4300 km zpevněných silnic). Tato situace se však výrazně změnila s úpadkem železniční dopravy, i když celková síť cest a silnic dosahuje pouze cca 20000 km, z toho plně asfaltovaných pouze okolo 6500 km, kde hlavní podíl má spojení Chartúmu s PS v délce přes 1200 km!

Zcela zásadní význam pro zásobování Jižního Súdánu mají pak silnice z Keni a Ugandy, i když byly značně poškozeny během občanské války a většina z nich je pouze zpevněná štěrkem.



## Celní omezení a ochrana před zavlečením škůdců a chorob



Oficiálně jsou súdánské celní předpisy poměrně liberální. Na vývozu jsou uplatňována ochranná vývozní cla na strategické suroviny (bavlna a arabská guma) ve výši 10%, na ostatní experty 5%. Součástí tohoto fiskálu jsou i nábřežné (2%) a letištní daň na zboží (1%).

V importu platí zákaz dovozu komodit, které jsou pro zemi nepřijatelné především z náboženských a kulturních důvodů = zbraně, drogy a alkoholické nápoje (včetně vína), přístroje pro hazardní hry.

Zboží vstupující do země musí být mj. opatřeno osvědčením o původu, a nebylo-li inspektováno již v zemi původu, podléhá povinné kontrole Sudanese Standard & Metrology Organisation.

Súdán není účastníkem mezinárodní dohody o zamezení přenosu dřevěných škůdců (ISPM 15), ovšem zboží s určením do Súdánu lze balit pouze do upraveného dřeva vzhledem k nutnému transitu přes evropské přístavy či letiště.



Děkuji Vám za pozornost !

Petr Rožek

Lektor ICC +

Poradce v mezinárodní dopravě