

Filipíny

logistické aspekty



Teritoriální setkání
ICC ČR
24.června 2015

Logistické aspekty při obchodech s Filipínami



FILIPÍNY,

ostrovní stát v jihovýchodní Asii, rozkládající se na 7107 ostrovech v západní části Tichého oceánu, na „dohled“ od pobřeží Malajského Bornea na jihu, a ostrovů v Jihočínském moři na severu (sporné území Pratelyho ostrovů) S žádným státem nesdílejí pozemní hranici, proto je filipínský zahraniční obchod zcela závislý na námořní (a zčásti i letecké) dopravě.

Mořské úžiny je dělí od Tchajwanu na severu, od provincie Sabah (MY) na jihozápadě a indonéskeho Sulawesi na jihu.

Toto umístění jakož i velmi členité pobřeží a poměrně mělké moře s častými silnými proudy však námořní logistiku neusnadňují; problémem jsou i časté tajfuny (tropické bouře).

Logistické aspekty při obchodech s Filipínami



Námořní spojení:



FILIPÍNY,

Jak již zmíněno, poměrně mělké moře a rozeklané pobřeží, ve spojení se silnou koncentrací průmyslu a obchodu do několika málo míst (především metropolitní oblasti hlavního města) nedává příliš příležitostí pro růst většího počtu významných přístavů.

První námořní bází je přístav Manila na ostrově Luzon – vedle něj lze jmenovat Batangas a Subic Bay. Na ostrově Visayas je to především přístav Cebu, na Mindanau je to Davao (City) a Cagayan de Oro, na Palawanu Puerto Princessa. Všechny vyjmenované přístavy jsou propojeny silně navzájem i s nejbližšími okolními zeměmi (SGN, MY, TWN), pro evropský obchod má význam především Manila. Tento přístav se pak dále dělí na North Port a South Port.



Námořní spojení:



Z evropských přístavů či vnitrozemí lze odesílat zboží po moři Filipíny více způsoby, s ohledem na místo vyzvednutí.

Klasická cesta vede přes severomořské přístavy a některou z přímých námořních linek do Manily, t/t North Port 35, South Port 37 dnů.

Zcela adekvátní variantou je adriatická cesta přes Koper a odtud kontejnerovou linkou, do stejných přístavů. Toto spojení je na moři přibližně stejně rychlé, ale ceny jsou příznivější = do Manily z Hamburгу \$ 1075/20 a \$ 1425/40, zatímco přes Koper pouhých \$ 675/20DC a \$ 825/40DC. Dlužno podotknout, že jde o typickou nerovnováhu na trhu poptávky, podpořenou sníženými cenami (viz též Cebu v exportu za \$ 1075/1175 !)



Letecké spojení:



Vzhledem k významu pro mezinárodní i domácí přepravu cestujících i nákladu nabývá vzdušná přeprava stále více na významu. Tomu odpovídá i počet letišť v zemi : 10 klasifikovaných jako mezinárodní, 37 první kategorie (schopné přijmout letadla o 100 cestujících) resp. přes 40 místních letišť. Pro mezinárodní obchod a turismus mají význam především

- Ninoy Aquino Intl Airport Manila (MNL)
 - Mactan-Cebu Intl Airport v Lapu-Lapu (CEB)
 - Francisco Bangoy Intl Airport Davao (DVO)
 - General Santos na Mindanau (GES)
 - Puerto Princessa (PPS)
 - Subic Bay Intl Airport Free Zone Luzon (SFS)
 - a
 - Zamboanga Intl Airport Sulu (ZAM)
- Ninoy Aquino patří k největším letištím v Asii, ročně obslouží cca 35 mio cestujících.



Letecké spojení:



Vzhledem k neexistenci přímého spojení z Pražského letiště do Manily či jiné báze aerobáze na Filipínách je při letecké přepravě nutno počítat s přestupem / překládkou.

Velmi dobré spojení na denní bázi nabízí Emirates, transit do 48 hodin, cena odpovídající = Kč 65/kg chw

Ještě níže, ovšem s delší dobou přepravy jsou Etihad (z Vídně nebo Frankfurtu) za Kč 50,-, či z Prahy avšak pouze 2x týdně a přes Taiwan s China Airlines za 54,- /kg chw

Poslední ze jmenovaných má výhodu čistě nákladního letadla B747 F s vysokou výškou palety na maindecku.



Silniční spojení:



Jak již bylo zmíněno, Filipíny jsou plně ostrovním státem bez suché hranice se svými sousedy. Ani v rámci souostroví nejsou jednotlivé části spojeny silnicemi a pozemní doprava má tudíž pouze lokální, avšak v tomto rozsahu naopak velký význam (spojení přístavů s vnitrozemím). Celková délka silnic čítá takřka 200.000 km, z toho cca 1/5 představují zpevněné cesty v dělení

- Státní silnice 15%
- Provinční silnice 13%
- Městské a obecní silnice 12%
- Barangay (místní) cesty 60%

Páteřní silnicí celých F. je tzv. Maharlická dálnice AH 26, dlouhá 3500 km, která prostřednictvím mostů a přívozů spojuje ostrovy Luzon, Samar, Leyte a Mindanao.



Železniční spojení:



Dopravní spojení po železnici představují hned 3 sítě drah, všechny se však omezují na přepravu cestujících, a to v okruhu hlavního města. Patří sem

- Manila Light Rail Transit Systém LRT-1 a LRT-2
- Manila Metro Rail Transit Systém MRT-3 (první podzemní dráha v JV Asii) a
- Phillipine National Railways PNR, které však pokrývají též pouze metropolitní region Manily a přilehlých částí Luzonu.

Před válkou resp. před rokem 1989 byly funkční i dráhy na Cebu a Panayi.

V současnosti používaný rozchod kolejí činí 3'6'' tzn. 1067 mm (tzv. kapský rozchod)



Vodní a ferry spojení:



Filipínské souostroví sestává z více než tisíce ostrovů, proto je spojení po vodě mezi nimi možná nejvýznamnějším dopravním oborem. K největším městům patří i ferry přístavy (Manila, Cebu, Zamboanga a Davao) a některé linky mohou mít i delší průběh (až 48 hodin).

Dlužno podotknout, že filipínské přivozy patří mezi nejnebezpečnější na světě a havárie mají často dramatický průběh.

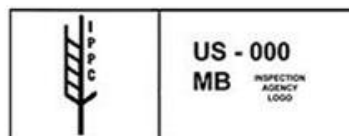
Do skupiny vodní dopravy patří i pendl na řece Pasig, který spojuje na 2 linkách 17 bodů v metropolitním okruhu Manila.

Žádný z těchto spojů však nemá větší význam pro přepravu zboží.

Logistické aspekty při obchodech s Filipínami



Celní omezení a ochrana před zavlečením škůdců a chorob



Filipínské celní předpisy vymezují striktní omezení na dovoz všech omamných látek (drogy) do země. Tresty při nalezení jsou drastické.

Zvláštností je též velmi přísný zákaz dovozu surových (či výrobků ze) sloních klů a nosorožčích rohů.

Dovoz mnohých výrobků (živočišného původu včetně ryb a jiných mořských živočichů, rostlin, zbraní a munice, přístrojů pro bezdrátovou komunikaci, farmaceutických produktů) podléhá licencím a zvláštnímu celnímu dohledu.

Přísný zákaz vývozu platí především pro živé místní druhy ptáků a jiných zvířat, semena i vzrostlé chráněné rostliny atd.

Filipíny jsou od roku 2005 účastníkem mezinárodní dohody o zamezení přenosu dřevoškůdců (ISPM 15), a proto zboží s určením do T. lze balit pouze do upraveného dřeva.

Logistické aspekty při obchodech s Filipínami



Děkuji Vám za pozornost !

Petr Rožek
Lektor ICC Praha