

Vysoká škola ekonomická v Praze

Diplomová práce

Vysoká škola ekonomická v Praze

Fakulta podnikohospodářská

Studijní obor: Podniková ekonomika a management



Název diplomové práce:

Využití e-AWB v praxi

Autor diplomové práce: David Martínek

Vedoucí diplomové práce: doc. JUDr. Ing. Radek Novák, CSc.

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci na
téma „Využití e-AWB v praxi“ vypracoval
samostatně s využitím literatury a
informací na něž odkazuji

V Praze dne 26. srpna 2019

Podpis

Poděkování

Děkuji vedoucímu diplomové práce doc. JUDr. Ing. Radkovi Novákovi, CSc. za odborné rady a konstruktivní připomínky při vypracování této práce. Děkuji také kolegům ze společnosti Geis CZ Air+Sea, s.r.o, za pomoc a podporu.

Název diplomové práce:

Využití e-AWB v praxi

Abstrakt:

Diplomová práce se zabývá projekty e-freight a zejména e-AWB, iniciativou, kterou zhruba před deseti lety spustila Mezinárodní asociace leteckých dopravců (IATA). Záměrem projektu je eliminovat tištěné přepravní dokumenty, které jsou nebo donedávna byly v oboru letecké přepravy zásilek nutností, a tím šetřit čas, peníze i životní prostředí. Cílem práce je celý projekt blíže představit a zhodnotit jeho úspěšnost, a to za pomoci oficiálních statistik, poskytovaných a pravidelně aktualizovaných organizací IATA, tak díky postojům, zkušenostem a názorům odborníků, zástupců firem působících v odvětví. I když záměrem projektu bylo do roku 2015 dosáhnout přeprav kompletně bez nutnosti tištění papírových dokumentů, ukazuje se, že šlo o příliš optimistický pohled. Celé toto úsilí dodnes doprovází úskalí v podobě legislativních překážek a neochotě některých subjektů se přizpůsobit trendu.

Klíčová slova:

Letecká nákladní přeprava, zasílatel, air waybill, e-AWB

Title of the Master's Thesis:

Practical use of e-AWB in air freight

Abstract:

This thesis deals with the recent projects e-freight and particularly e-AWB, which have been launched and supported ten years ago by the International Air Transport Association (IATA). The intention of the projects is to eliminate the air waybill, or rather all the paper documents (e-freight) which are or recently have been necessary for the successful process of the international air freight transport. No need of printing documents should save time, money, and environment. The goal of the thesis is to provide the reader with details about the projects, to describe the advantages of joining to the initiative and to evaluate its success in air freight. This is done by analyzing the available statistics provided and regularly updated by IATA and by interviewing the experts from airlines, freight forwarders and ground handling agents. Even though there was a goal of the projects to completely eliminate printed documents in air freight by the year 2015, there are still many difficulties which are making this impossible today.

Key words:

Air freight, air waybill, e-AWB, freight forwarder

OBSAH

1	Úvod	1
2	Právní ukotvení zasílatelství a přepravní smlouvy	3
2.1	Zasílatelství	3
2.2	Smlouva o přepravě věci	4
2.3	Sběrná služba.....	4
2.4	Kurýrní služby	5
3	INCOTERMS	7
4	Nákladní list	9
4.1	Mezinárodní letecký nákladní list.....	9
5	Letecká doprava	10
5.1	Právní úprava letecké dopravy	11
5.2	Organizace v letecké dopravě	11
6	Historie a vývoj letecké nákladní dopravy.....	14
7	Role a odpovědnost subjektů v letecké nákladní přepravě	24
7.1	Organizace v zasílatelství.....	26
8	Dokumenty v letecké nákladní přepravě.....	27
8.1	Tok dokumentů v letecké nákladní přepravě.....	29
8.2	Tok dokumentů v modelu služeb KEB/CEP	29
9	Zpracování poptávky a realizace letecké přepravy zásilky z pohledu zasílatele	31
9.1	Postup při vyplnění a vytištění leteckého nákladního listu	35
10	IATA a projekty standardizace a digitalizace v nákladní dopravě	38
10.1	IATA e-freight	38
10.2	eAWB360	38
10.3	e-AWB link	39
10.4	Cargo XML	39
10.5	e-Air Waybill	39
10.6	Implementace e-AWB	40
10.7	Freight waybill message (FWB)	42
10.8	Systémy sloužící pro elektronickou výměnu dat mezi subjekty přeprav	44
11	Poplatky zohledňující použití papírového air waybillu.....	46
12	Statistiky současného využití e-AWB.....	49
13	Zkušenosti a názory odborníků z oboru ohledně projektu e-AWB	56
14	Závěr	58

Seznam obrázků

Obrázek 1: Podíl na trhu poskytovatelů kurýrních a expresních služeb v roce 2017	5
Obrázek 2: Znázornění přepravy zásilky v podání expresních a balíkových služeb.....	30
Obrázek 3: Postup vyplnění AWB, 1.část	35
Obrázek 4: Postup vyplnění AWB, 2. část.....	36
Obrázek 5: Příklad zprávy FWB	42
Obrázek 6: Celkový pohled na vývoj v množství a procentním využití elektronického nákladního listu napříč odvětvím.....	49
Obrázek 7: Země podle množství zaslaných e-AWB společně s procentním využitím	50
Obrázek 8: Světová letiště dle množství odeslaných e-AWB včetně podílu e-AWB na celkových vydaných AWB.....	51
Obrázek 9: Letecké společnosti množství užitých e-AWB včetně procentních hodnot využití.....	52
Obrázek 10: Letecké společnosti podle procentních hodnot využití e-AWB na celkovém množství AWB	52
Obrázek 11: Vývoj ve využívání e-AWB v regionech dle procentních hodnot	53
Obrázek 12: Porovnání situace ve střední Evropě se zeměmi s nejvyšší a nejnižší úspěšností	54

Seznam tabulek

Tabulka 1: Největší zákazníci nákladních typů letadel a celkové počet objednávek	17
Tabulka 2: Příklad kalkulačního formuláře zasílatele při exportu	32
Tabulka 3: Proces přepravy letecké zásilky	33
Tabulka 4: Příklad importního kalkulačního formuláře zasílatele	34
Tabulka 5: Poplatky leteckých společností za papírový AWB/manuální vložení dat	46
Tabulka 6: Počet leteckých přeprav společnosti Geis CZ Air+Sea, s.r.o.	47
Tabulka 7: Vývoj využití e-AWB dopravci na pražském letišti za uplynulých 12 měsíců.....	54
Tabulka 8: Zasílatelé podle největšího množství použitých e-AWB	55

Cíle diplomové práce

Tato diplomová práce si dává za cíl přiblížit čtenáři problematiku zasílatelství a letecké nákladní přepravy a dále detailně představit projekt elektronizace přepravních dokumentů (e-freight), který iniciovala a vede Mezinárodní aliance leteckých dopravců. Práce se dále zaměřuje na elektronický letecký nákladní list (e-AWB), poskytuje návod k zapojení se do trendu eliminace e-AWB a porovnává poplatky účtované leteckými společnostmi za používání tištěných dokumentů s cenami elektronických systému, díky nimž se firma může do projektu zapojit. Tím poskytuje malé zasílatelské firmě, s jejíž pomocí byla práce vytvořena, odhad částky, kterou může ušetřit, pokud se poplatkům vyhne. Cílem práce je pak i zhodnocení úspěšnosti projektů e-freight a e-AWB, a to s využitím oficiálních statistik poskytovaných organizací IATA, tak i díky postojů, názorům a zkušenostem odborníků z odvětví, se kterými byly konány rozhovory pro účely diplomové práce.

1 Úvod

Význam letecké nákladní dopravy rok od roku roste stejně jako letecká osobní doprava a letecký průmysl obecně. Jde o rychlou a bezpečnou alternativu k ostatním oborům dopravy, v přepravě nákladu pak konkuruje především železniční a námořní dopravě, které však obvykle vynikají především nižšími náklady.

Tato práce dává čtenáři povědomí k mezinárodní letecké nákladní přepravě, poskytuje informace týkající se obecně zasílatelství a přepravní smlouvy, seznamuje s historií a vývojem letecké nákladní přepravy včetně jejích základních právních podkladů. Práce se dále zabývá současnou praxí zasílatele a jeho role v mezinárodní přepravě leteckých zásilek, a především se soustředí na dnešní praxi ve využívání leteckého nákladního listu, jakožto základního přepravního dokumentu v oboru, a trend jeho elektronizace.

Právě tento dokument byl ještě v nedávné minulosti užíván jen a pouze ve hmotné, papírové verzi, přičemž ke každé jedné zásilce je potřeba tisknout mnoho kopií dokumentu. To má za následek relativní složitost celého procesu letecké nákladní přepravy zboží, ale také větší prostor pro vznik chyb, dodatečných nákladů a zvýšené riziko zdržení přepravy. V neposlední řadě má nutnost tisku množství dokumentů také negativní vliv na životní prostředí.

Před několika lety však vznikla iniciativa prosazující kompletní digitalizaci přepravních dokumentů v letecké dopravě. I když je dnes z různých důvodů zaměřena skutečně v první řadě spíše na eliminaci klasických papírových leteckých nákladních listů, do budoucna by měla zasáhnout veškerou dokumentaci nutnou k realizaci letecké zásilky, a v této souvislosti dnes subjekty působící v letecké nákladní přepravě registrují čím dál silnější tlak organizace IATA, která celý projekt vede, a jejich členských leteckých společností.

Práce celý projekt čtenáři důkladněji přibližuje, seznamuje s výhodami a nevýhodami nové verze nákladního listu, dále popisuje proces, kterým se zasílatel může do procesu zapojit, jaké nástroje může k elektronické komunikaci využít, a jak může z této praxe profitovat.

Cílem práce je pak i posouzení úspěšnosti projektu na základě dostupných oficiálních statistik k využití e-AWB. Před lety si právě organizace vedoucí tuto iniciativu stanovila rok 2015 jako ten, ve kterém chtěla dosáhnout kompletně elektronicky přenášených air waybillů napříč celým oborem letecké nákladní přepravy. Do jaké míry bylo toto očekávání naplněno, a to i se zaměřením na Českou republiku, pak bude rozebráno nejen pomocí zmíněných statistik, ale také díky názorům, zkušenostem a postojům zástupců jednotlivých článků figurujících v mezinárodní letecké nákladní přepravě, jako jsou zasílatelé, poskytovatelé handlingových služeb nebo letecké společnosti.

Vzhledem k současným podmínkám na trhu leteckých nákladních přeprav, konkurenceschopnosti a síle dalších hráčů v oboru, jako jsou například společnosti poskytující expresní a balíkové služby, schopné dodat zboží na přesnou adresu, a to v mnoha případech

ze dne na den, se jedná o zásadní téma pro veškeré subjekty řetězce letecké nákladní přepravy, jelikož bližší spolupráce ve výměně elektronických dat je cestou k zefektivnění a zkrácení celých procesů přepravy zboží.

Dříve než se práce bude věnovat tématu letecké přepravy, zmíní se obecně o mezinárodní nákladní přepravě, o důležitých termínech, které se jí týkají, jejím právním pozadí a subjektech, které v ní figurují.

2 Právní ukotvení zasílatelství a přepravní smlouvy

2.1 Zasílatelství

Jedná se o vysoce odbornou činnost, při které je přeprava věci obstarána za úplaty zasílatelem (Novák & kol., 2011). Ten na trhu vystupuje jako obchodník či prostředník, pro své zákazníky zajišťuje přepravní služby u různých subjektů přepravního trhu. Činnost a roli zasílatele, konkrétně v letecké nákladní přepravě, blíže popisuje jedna z kapitol níže.

Zasílatelství je řešeno novým občanským zákoníkem č. 89/2012 Sb. Zákon občanský zákoník, oddíl 4 (§2471–2482) (Podnikatel.cz, 2019). Je zde stanoveno následující:

- (1) *„Zasílatelskou smlouvou se zasílatel zavazuje příkazci obstarat mu vlastním jménem a na jeho účet přepravu zásilky z určitého místa do jiného určitého místa, případně i obstarat nebo provést úkony s přepravou související, a příkazce se zavazuje zaplatit zasílateli odměnu“*
- (2) *„Je-li ujednáno, že zasílatel obstará pro příkazce od příjemce zásilky přijetí peněžních prostředků nebo že uskuteční jiný inkasní úkon dříve, než příjemci vydá zásilku nebo doklad umožňující se zásilkou nakládat, použijí se přiměřeně i ustanovení o dokumentárním inkasu.“*

V zákoníku je pak dále možné vyčíst další charakteristiky zasílatelství a zasílatelské smlouvy. V případě, že nedojde k písemnému uzavření smlouvy, má zasílatel možnost od příkazce vyžadovat zasílatelský příkaz. Je možné, aby zasílatel k obstarání přepravy využil jiného zasílatele (tzv. mezizasílatele). K povinnosti pojištění zásilky dochází jen v případě ujednání zasílatele s příkazcem.

Příkazce musí poskytnout zasílateli správné údaje o obsahu zásilky a další informace nutné k uzavření smlouvy o přepravě. Pokud se tak nestane, příkazce hradí případné škody vyplývající z porušení povinnosti.

Další charakteristiky a povinnosti zasílatele i příkazce je možné dohledat v zákoníku. O zasílatelství dále pojednává i zákon č.455/1991 Sb. o živnostenském podnikání.

2.2 Smlouva o přepravě věci

Jde o podklad, na jehož základě se podle českého i mezinárodního práva realizuje přeprava věci (Novák & kol., 2011). Smlouvou o přepravě věci se zabývá Nový občanský zákoník č. 89/2012 Sb. Zákon občanský zákoník, díl 7, oddíl 1, pododdíl 2, Přeprava věci (Podnikatel.cz, 2019). Zákon upravuje smlouvu o přepravě věci následujícím způsobem:

(1) „Smlouvou o přepravě věci se dopravce zavazuje odesílateli, že přepraví věc jako zásilku z místa odeslání do místa určení, a odesílatel se zavazuje zaplatit dopravci přepravné.“

(2) „Nepožádá-li odesílatel dopravce o převzetí zásilky v ujednané době a není-li ujednána do šesti měsíců od uzavření smlouvy, práva a povinnosti ze smlouvy zaniknou.“

Přepravní smlouva zohledňuje obvykle tři subjekty: odesílatele, příjemce a dopravce (Novák & kol., 2011).

Odesílatelem rozumíme subjekt, který poskytne zásilku dopravci a tomu za realizaci přepravy platí domluvenou částku – přepravné. Odesílatel je odpovědný za nakládku a uložení zboží. Na místě odesílatele je však možné se někdy setkat i s příkazcem. Jako příkazce chápeme toho, kdo uzavře s dopravcem přepravní smlouvu, může se však jednat jak o odesílatele nebo příjemce, tak i o třetí osobu.

Dopravcem je subjekt, který musí dostát svým závazkům vyplývajícím z přepravní smlouvy, a to jak v případě, kdy přepravu sám fyzicky provádí, tak pokud vlastní proces přepravy svěří jinému dopravci, který se tak stane tzv. skutečným dopravcem. Dopravcem se může stát i sám odesílatel, pokud uplatní právo vlastního vstupu

Příjemcem je přepravce, kterému je přepravované zboží určeno. Pokud je příjemce zároveň zasílatelem, je třeba, aby tak byl uveden v nákladním listu.

2.3 Sběrná služba

Sběrná služba je služba zabývající se rychlou přepravou kusových zásilek. Firmy, které tuto službu nabízejí, vyzvednou zásilku přímo u odesílatele spolu s dalšími zásilkami do určité vzdálenosti v okolí, a dopraví ji do sběrného centra, kde probíhá jejich řazení a třídění, podle toho, jakým prostředkem budou přepravovány dále. Celovozovou přepravou je zboží dopraveno do cílového sběrného centra, odkud pak putuje do sjednaného místa určení. Provozovatel sběrné služby zpravidla poskytuje i další služby související s přepravou, jako je meziskladování, dodatečné balení, celní procesy a další (Novák & kol., 2011).

2.4 Kurýrní služby

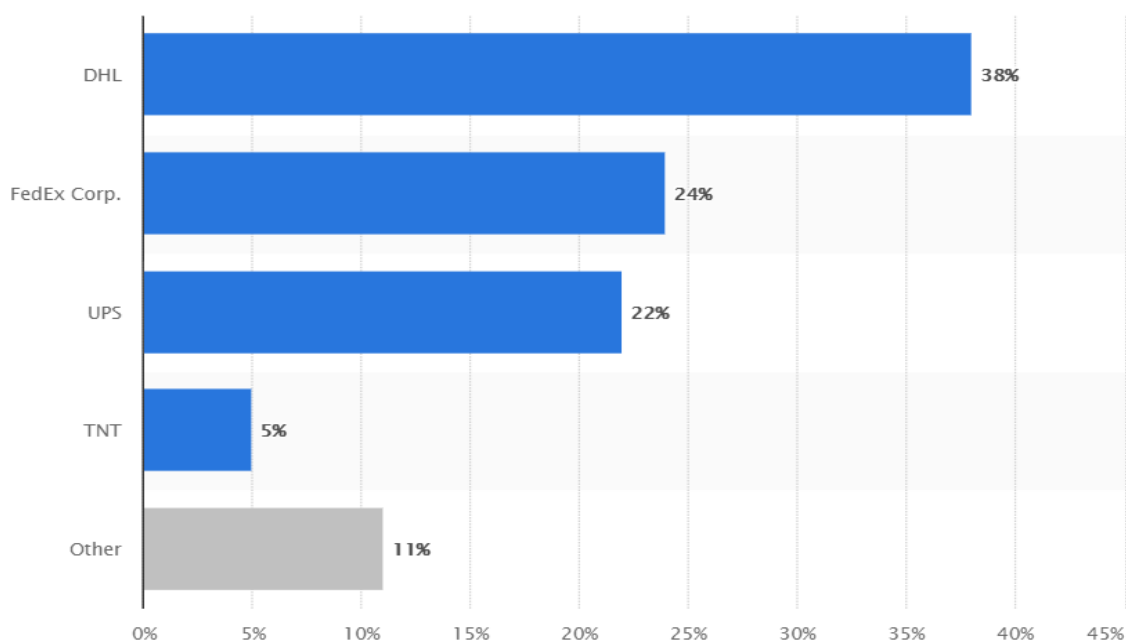
Z výše zmíněné sběrné služby vznikly později kurýrní služby, které jsou obvykle specializovány na přepravu malých kusových zásilek. Jedná se obvykle o přepravu na principu „z domu do domu“ (Novák & kol., 2011). Zákazník se zde může setkat s určitou limitací, a to v souvislosti maximálních rozměrů nebo hmotnosti zásilky, někdy může být problém, pokud zásilka obsahuje nebezpečné zboží.

Česká asociace mezinárodních expresních kurýrních služeb uvádí, že o expresní kurýrní službu jde v případě, že nabízí a realizuje alespoň 4 z následujících služeb:

- Převzetí zásilky v místě sjednaném s odesílatelem
- Osobní doručení zboží příjemci
- Zaslání potvrzení o doručení zboží odesílateli
- Umožnění odesílateli nebo příjemci sledování balíku na základě monitorování zásilky
- Změna adresy doručení během realizace přepravy
- Schopnost vyhovět některým individuálním požadavkům klienta ohledně přepravy, vyzvednutí nebo dodání zásilky

Kurýrní služba je obvykle v mezinárodním měřítku realizována jako multimodální přeprava s využitím nejmodernějších uzlů (hubů), relevantních technologií jako jsou různé typy čárových kódů, čtecí zařízení, rentgeny, elektronické zařízení spojující odesílatele s příjemcem, třídící linky, a další.

„Kurýrní služby jsou zvláštním druhem zasílatelských služeb prováděných zpravidla zasílateli uplatňujícími právo vlastního vstupu nebo specializovanými dopravními firmami.“ (Novák & kol., 2011)



Obrázek 1: Podíl na trhu poskytovatelů kurýrních a expresních služeb v roce 2017 (Mazareanu, 2019)

Pro firmy operující na trhu kurýrních expresních služeb se zavedlo označení CEP (Courier, Express, Parcel). Podléhají přitom následujícímu vymezení:

- Nabízejí a realizují běžnou (např. „Economy“) nebo expresní („Express“) přepravu zásilky na místo určení a s předem stanoveným termínem doručení
- Platí jistá omezení pro rozměry a hmotnost zásilky, ta nesmí přesáhnout 1500 kg

Poptávající se pak v praxi může setkat s CEP dělenými podle:

- Typu zákazníka (B2B, B2C, C2B, C2C)
- Času doručení
- Geografické působnosti
- Hmotnosti přepravovaných zásilek

3 INCOTERMS

International Commercial Terms, neboli zkráceně Incoterms, je soubor dodacích podmínek, pravidel, upravujících vztahy mezi kupujícím a prodávajícím. (Novák & kol., 2011) První znění bylo vydáno již v roce 1936 a do dnešního dne se staly pevnou součástí většiny obchodních operací na celém světě (TNT, 2017). V současnosti je platné desáté vydání z roku 2010.

EXW – Ex Works

Prodávající je povinen zpřístupnit zboží kupujícímu. Ten platí veškeré náklady a přebírá zodpovědnost za zboží po dobu celé přepravy.

DAP – Delivered at Place

Kupující a prodávající si dohodnou konkrétní adresu dodání zboží, prodávající pak bere na svou odpovědnost náklady a rizika za přepravu na sjednané místo. Poté, co je na konkrétním místě zboží připraveno k vyzvednutí, je chápáno jako doručené a přechází zde riziko z prodávajícího na kupujícího.

DDP – Delivered Duty Paid

Tato podmínka znamená pro prodávajícího, že má na starost v podstatě všechny náklady, rizika a veškerou zodpovědnost za dodání zboží na ujednané místo. Jeho povinností je dále i uhrazení celních poplatků. Stejně jako u předešlé podmínky DAP, i zde rizika přecházejí na kupujícího, když je zboží připraveno k vyzvednutí.

CIP – Carriage and Insurance Paid To

Pro prodávajícího platí stejné povinnosti jako za podmínky CPT, kromě toho však platí ještě pojištění, přičemž postačí minimální výše krytí. Pokud chce kupující pro přepravu vyšší úroveň pojištění, musí si připlatit sám. Riziko přechází na kupujícího ve chvíli převzetí zásilky přepravníkem.

DAT – Delivered at Terminal

V tomto případě má prodávající na starost veškeré náklady a rizika až do doručení zboží na dohodnutý terminál. Jeho povinností je také zajistit celní odbavení a vyskladnění zboží na terminálu. Na terminálu přechází rizika na kupujícího.

FCA – Free Carrier

Pokud probíhá přeprava za této podmínky, musí prodávající dostat zásilku na domluvené místo k dopravci a musí se také postarat a celní záležitosti spojené s exportem zboží. Rizika se přesouvá na stranu kupujícího ve chvíli, kdy jeho přepravce obdrží zboží od prodávajícího.

CPT – Carriage Paid to

Přeprava v rámci podmínky CPT má podobný charakter jako předešlá FCA. Rozdíl je ten, že prodávající v tomto případě hradí náklady přepravy. Stejně jako v předešlém případě, riziko přechází z prodejce na kupujícího v momentě předání zboží přepravci.

FAS – Free Alongside Ship

Povinností prodávajícího je dostat zboží k boku lodi, do této chvíle zodpovídá za všechny náklady a rizika. Poté přechází rizika na kupujícího, který musí zajistit i povolení k vývozu a dovozu.

FOB – Free on Board

Na rozdíl od podmínky FAS je v tomto případě prodávající povinen dopravit zboží na loď. Až do této chvíle je také odpovědný za náklady a rizika, zařizuje taktéž povolení k vývozu. S doručením zboží na loď přechází riziko na kupujícího.

CFR – Cost and Freight

Prodávající hradí náklady spojené s doručením zboží na loď. Jinak pro něj platí stejné povinnosti a odpovědnost jako v předešlé podmínce FOB. Riziko přebírá kupující v okamžiku doručení zásilky na loď.

CIF – Cost, Insurance and Freight

Pro prodávajícího a kupujícího platí stejná pravidla jako v podmínce CFR, v tomto případě však prodávající musí uhradit pojištění, a to alespoň ve výši minimálního krytí. Pokud si kupující přeje komplexnější pojištění, musí si ho připlatit.

4 Nákladní list

„Nákladní list lze považovat za nejdůležitější, nejznámější a také nejpoužívanější přepravní doklad“ (Novák & kol., 2011). Je (obvykle jediným) důkazem o vzniku a existenci přepravní smlouvy a zároveň také její podmínkou. Mezinárodní přeprava nemůže být provedena bez správně vyplněného a potvrzeného nákladního listu. Na nákladním listu, resp. přepravním dokumentu, najdeme obvykle údaje následujících skupin:

- Obligatorní
- Fakultativní
- Dovolené

Do skupiny povinných údajů řadíme například den a místo vystavení dokumentu, označení odesílatele a příjemce záсылky, obsah, hmotnost přepravovaného zboží. Mezi fakultativní údaje pak patří např. označení trasy přepravy, částka z přepravného, která byla odesílatelem uhrazena, nebo tzv. zvláštní zájem na dodání. Jako dovolené chápeme údaje určené příjemci, např. číslo objednávky.

Nákladní list může být vystaven jednak dopravcem, tak i odesílatelem. K přepravě je vyhotoveno několik originálních listů, jeden z nich si nechává odesílatel, další putují spolu se záсылkou k adresátovi, jeden kus připadá i dopravci.

Nákladní list je třeba odlišovat od dalších přepravních dokladů, jako jsou náložný nebo dodací list, těm se sice nákladní list v jistých ohledech podobá, ale záměna může zapříčinit subjektům přepravy zboží velké potíže. Náložný list se liší především tím, že je cenným, obchodovatelným papírem. Představuje vlastnické právo k přepravované záсылce, zboží je tak vydáno držiteli náložného listu, na který je následně potvrzeno převzetí. Podobný obsah jako nákladní list pak má i dodací list. Ačkoli je možné se s ním setkat jakožto s přepravním dokladem, není doporučeno ho touto cestou využívat, jelikož nefunguje jako důkaz uzavření přepravní smlouvy.

4.1 Mezinárodní letecký nákladní list

Air Waybill, neboli mezinárodní letecký nákladní list, je vystavován a využíván na základě pravidel Montrealské úmluvy, týká se tak všech leteckých dopravců, jež jsou členy organizace IATA. Letecký nákladní list je dokladem o uzavření přepravní smlouvy v rámci letecké dopravy (Novák & kol., 2011). Air Waybill bývá vystavován odesílatelem (popř. zastupujícím agentem), má obvykle 14 výtisků, z toho jsou 3 originály připadající odesílateli, dopravci a příjemci. Zbývající kusy jsou kopie určené dalším zainteresovaným subjektům, např. celnímu úřadu, dalším dopravcům, nebo k potvrzení přijetí záсылky. Letecký nákladní list není cenným ani obchodovatelným papírem.

5 Letecká doprava

Letecká nákladní přeprava je obvykle využívána především pro její rychlost a bezpečnost. Zejména v porovnání s alternativou v podobě námořní přepravy je zde rychlost klíčovým faktorem pro výběr letadla. Vzhledem k dalším procesům spojeným s přepravou letadlem se však z hlediska doby přepravy vyplatí využít cesty vzduchem obvykle jen na dlouhé vzdálenosti. Je třeba také pamatovat na vysoké náklady letecké dopravy oproti ostatním dopravním oborům, ale například i produkci škodlivin a vysokou hlučnost (Novák & kol., 2011).

V posledních letech se na zájmu o leteckou přepravu negativně projevila především ekonomická krize z roku 2008, jinak poptávka dlouhodobě pozvolna roste, obzvlášť v posledních letech zažívá letecký průmysl zlaté časy.

V rámci letecké nákladní přepravy se nejčastěji setkáme se zbožím umístěným na paletě nebo v kontejneru – speciálním kontejneru ULD (Unit Load Devices). Ten má od klasických kontejnerů obvyklých v jiných přepravních oborech odlišný tvar, rozměry a hmotnost.

V České republice je v současnosti asi 90 civilních letišť, ta se dělí na vnitrostátní a mezinárodní (Novák & kol., 2011). Jediným státním letištěm u nás je Letiště Václava Havla v Praze, oproti tomu brněnské, ostravské a karlovarské letiště jsou dnes již pod správou krajů (Průša, 2016). Zásadní úlohu v rámci letecké osobní i nákladní přepravy zastává právě pražské letiště. Pro subjekty nákladní dopravy je podstatné, že jsou zde tři moderní, dobře vybavené cargo terminály, a to Menzies, Skyport a Enes. Menší roli v letecké nákladní přepravě v České republice pak hrají i terminály v Ostravě a Brně.

Příznačné pro leteckou nákladní dopravu je to, že téměř ve všech případech je realizována jako kombinovaná přeprava, a to vzhledem k častým dodacím podmínkám, které to vyžadují. Například přepravu v paritě DAP zpravidla není možné provést bez využití dalších oborů přepravy kromě letecké. Je tak běžné, že i ta část přepravy zboží, která je vykonávána po silnici, vyžaduje použití AWB, jelikož zásilka je již letecky odbavena. Můžeme si tak všimnout poměrně typického řetězce v rámci přepravního procesu: přepravce – zasílatel (konsolidátor) – handling – dopravce.

Handlingem rozumíme manipulaci se zásilkami na letišti, především nakládku zboží do letadla, vykládku, uskladnění, případně další operace s tím spojené. Handlingové služby by měly být prováděny na leteckých společnostech, zasílatelích a dalších subjektech neutrálně.

V letecké nákladní přepravě se můžeme dále setkat i s tzv. konsolidátory, jak bylo zmíněno v řetězci výše. Ti obvykle sdružují nebo přepravují letecké zásilky (Flying-revue, 2018). Výhodou pro zákazníka může být, že cena jejich služeb může být ještě nižší než při využití běžných zasílatelů. Konsolidátora je možné najít obvykle na významných letištích a relacích. Pro jejich výhodné a kvalitní služby je často vyhledáván i konkurenčními zasílateli nebo přepravci.

5.1 Právní úprava letecké dopravy

Vznik první právní úpravy mezinárodního civilního letectví sahá do roku 1919 (Průša, 2016). Vzhledem k technickému vývoji letadel během první světové války a novým možnostem strojů překonat hranice států vznikla nutnost regulace odvětví. V rámci Pařížské mírové konference vznikla letecká komise, která řešila problémy týkající se vyhranění vzdušných prostorů a suverenity nad nimi, dále identifikaci a registraci letadel nebo problematiku pilotů a jejich licencí. Na základě této konference později téhož roku v Paříži vznikla Úmluva o úpravě letectví (tzv. Pařížská úmluva), která byla ujednána celkem 38 státy, mezi nimi i ČSR. Tato úmluva navíc dala vzniknout Mezinárodní komisi pro leteckou navigaci (ICAN), která hrála významnou roli v rozvoji civilního letectví.

Významným dokumentem je tzv. Varšavská úmluva (v plném znění Úmluva o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké dopravě) z roku 1929, která upravuje přepravní vztahy vytvořené přepravní smlouvou v mezinárodní letecké nákladní přepravě. Po druhé světové válce, v roce 1944 proběhla konference v Chicagu, jejíž významným závěrem bylo sjednání Úmluvy o mezinárodním civilním letectví (Chicagská úmluva). Tento nový dokument byl platný od roku 1947, nahradil Pařížskou úmluvu a položil základy pro vznik organizace ICAO, o níž dále bude zmínka níže. Z roku 1952 je pak Římská úmluva zabývající se odpovědností za škodu v letecké dopravě. Nezákonné činy proti civilnímu letectví pak řešila Tokijská, Haagská a Montrealská úmluva (Novák & kol., 2011).

V roce 2003 začala platit Montrealská úmluva, která se soustředí např. na vymezení, obsah a limity odpovědnosti leteckého dopravce. Tato úmluva se dotýká každé mezinárodní letecké přepravy realizované za úplatu, stejně tak jako na provoz bezplatné letecké přepravy prováděné subjekty figurující v letecké dopravě.

Co se odpovědnosti týče, je ujednána částka 19 SDR/ZPČ za kilogram hrubé hmotnosti jako maximální odpovědnost dopravce v případě zničení, ztráty poškození nebo zpoždění zásilky, a to v případě, že odesílatel při jejím předání dopravci nevydá prohlášení o zvláštním zájmu na dodání do místa určení. V případě zasílání nebezpečného zboží je odesílatel nucen kromě leteckého nákladního listu vystavit i dokument Shipper's Declaration for Dangerous Good, a to v souladu s podmínkami IATA pro přepravu nebezpečného zboží. Je třeba správně určit jednu z devíti tříd nebezpečného zboží a zásilku řádně označit a zabalit.

5.2 Organizace v letecké dopravě

ICAO (Mezinárodní organizace pro civilní letectví)

Tato organizace vznikla v roce 1944 v Chicagu, a to, jak již bylo zmíněno, na základě konference, která se zde konala (ICAO, nedatováno). ICAO sídlí v kanadském Montrealu a důvodem existence této organizace je především tvorba standardů a pravidel v oblasti

bezpečnosti, efektivnosti a pravidelnosti v letecké dopravě (Průša, 2016). ICAO se snaží dělat jakéhosi prostředníka v komunikaci mezi členskými zeměmi. Aktivita a činnosti organizace se soustředí do oblasti technické, ekonomické i právní. Hlavním orgánem organizace je Valné shromáždění ICAO, má za úkol schvalovat rozpočet a program organizace, a dále volí Radu ICAO.

Mezi kompetence organizace patří např. provádění kroků a opatření k udržení bezpečné a pravidelné letecké dopravy, dohlížení na dodržování Úmluvy o mezinárodním civilním letectví, kontrolování rozvoje letecké dopravy a další.

IATA (Mezinárodní asociace letecké dopravy)

IATA je nevládní organizace leteckých dopravců, která má za cíl sjednocovat systém letecké dopravy v oblasti bezpečnosti a hospodárnosti, podporovat vzájemnou spolupráci leteckých dopravců a dalších subjektů v této oblasti, podněcovat spolupráci leteckých společností s organizací ICAO a přivlastňování jejích standardů (Novák & kol., 2011). Hlavním sídlem organizace IATA je kanadský Montreal. Organizace byla založena v roce 1945 na základě Chicagské konference a ze začátku sdružovala 31 leteckých dopravců, a to včetně ČSA, jedné ze zakládajících společností.

Od počátků svého fungování se IATA soustředila především na záležitosti technického charakteru, nicméně s rozvojem tohoto oboru a houstnutí leteckého provozu se podílela na regulaci i dalších záležitostech (IATA, 2019). Letecké společnosti se například snažily vymyslet, kdo může kam létat a kolik si za to mohou účtovat, nebo jak budou následně probíhat převody a rozdělení peněz. IATA se jim snažila otázky pomoci zodpovědět, měla k tomu posloužit právě Chicagská úmluva z konference roku 1944. Nicméně k mnohostranné dohodě na toto téma se okamžitě dojit nepodařilo, společnosti si místo toho začaly vytvářet smlouvy bilaterální. Kontrolu nad cenami chtěly mít i vlády jednotlivých zemí, neměly k nim přístup přímo, ale jen zprostředkovaně skrz IATA.

V roce 1994 nově stanovila svoje cíle (IATA, 2019):

- Bezpečnost a ochrana – podpora v zajišťování bezpečných a spolehlivých služeb
- Poznání odvětví letecké dopravy – snaha o pochopení významu letecké dopravy s ohledem na ekonomický i společenský vývoj
- Finanční soběstačnost – asistence a poradenství subjektům v odvětví ohledně výdělečnosti, pomoc v optimalizaci výnosů a minimalizaci nákladů
- Produkty a služby – poskytování vysoce kvalitních služeb a produktů, ve spolupráci s aerolinkami snaha nabídnout to, co si zákazník přeje
- Standardy a postupy – vybudování ekonomicky efektivních, k životnímu prostředí šetrných standardů v rámci provozu letecké dopravy
- Podpora průmyslu – určení a formulace postojů a stanovisek k průmyslu v odvětví, podpora při řešení problémů

Od začátku 21. století se letecký průmysl musel potýkat s mnoha překážkami a výzvami. Problémy jako terorismus, hrozby pandemie, sopečné erupce, ekonomické krize, nebo kolísání

cen ropy velkou měrou přispěly k ekonomicky slabému období mezi lety 2000 a 2010, kdy aerolinie zaznamenaly ztrátu ve výši zhruba 30 miliard dolarů (IATA, 2019)

Bylo to hlavním důvodem velké reorganizace asociace. IATA, s novým šéfem v čele, se chopila svojí významné role v letecké dopravce a pustila se do velkých změn. Po všech členských společnostech nově vyžadovala registraci v programu The IATA Operational Safety Audit, musely tedy dodržovat další bezpečnostní standardy. Aerolinky, letiště, výrobci a další subjekty letecké dopravy se dále musely zavázat ke snižování emisí během dalších desítek let. IATA také vedla a iniciovala velkou digitalizaci dokumentů, jako jsou letenky nebo nákladní listy, o čemž bude pojednáno v dalších kapitolách.

6 Historie a vývoj letecké nákladní dopravy

Za počátek komerčního letectví je považováno období kolem let 1910 a 1911, kdy americká pošta objevila v letadle nový a praktický způsob distribuce poštovních zásilek (Sales, 2016). Letadla však v tu dobu byla velmi jednoduchá, s nízkou kapacitou a doletem, proto trvalo ještě dlouhou dobu, než se začala skutečně využívat. Zásadním milníkem v tomto ohledu byla první světová válka, která přinesla mnohem výkonnější a efektivnější letadla, a po válce byla využita při pokusech o provoz prvních leteckých společností. Nicméně, udržování a opravy těchto strojů byly stále velmi drahé. Proto bylo třeba je vybavit modernější technikou. To se však netýkalo jen letadel samotných, ale vzhledem ke stále častějšímu pravidelnému leteckému provozu bylo nutné uvést do chodu alespoň základní navigační a pozemní služby, a odpovídající zázemí umožňující fungování letectví.

Regulace a omezení

Z důvodu vysoké ekonomické náročnosti aktivit v odvětví letecké dopravy, její – v tehdejší době – žádné či nízké výdělečnosti, ale také kvůli případům překonání mezinárodních hranic během letu bylo třeba přijít s pravidly upravujícími sektor letecké dopravy. Pařížská mezinárodní dohoda z roku 1922 se zabývala otázkou suverenity v kontrole vzdušného prostoru jednotlivých zemí. Dohoda dále pokrývala témata národní příslušnosti letadel, způsobilosti letů strojů a jejím certifikováním, patenty a povoleními ke vzletu a přistání.

V roce 1929 došlo k podpisu Varšavské smlouvy, v platnost vešla o 4 roky později. Řešila především míru odpovědnosti dopravce v rámci mezinárodní letecké přepravy osob, zavazadel nebo jiného nákladu. V roce 1955 byl radou organizace ICAO přijat Haagský protokol. Obě části byly později spojeny dohromady pod Varšavskou dohodu, kterou v roce 1999 nakonec nahradila Montrealská smlouva.

Velký význam pro vývoj v letecké dopravě měla pochopitelně i druhá světová válka. Letadla byla využívána téměř výhradně pro vojenské účely a pro přesun těžkého nákladu, prošla náročnou zkouškou a po válce mohla být využita v některých případech i v komerčním provozu s cestujícími. Průkopníci v oboru byly společnosti KLM, Deutsche Lufthansa a Air France. Přpravovaly zejména noviny, bankovky, zlaté cihly, náhradní díly nebo živá zvířata.

Většina tehdejších nákladních letadel vznikla buď přestavbou z původně osobních dopravních letadel nebo z vojenských strojů. Letecká doprava se postupně rozvíjela a nákladní kapacity našly po válce uplatnění v zásobování zničených oblastí při jejich rekonstrukci nebo dostavbě. Byly vyvinuty nové typy letadel, nejprve turbovrtulová, o něco později přišla i ta proudová. A byly to opět armádní účely, které v první řadě stály za vývojem technologií, které se prosadily v přepravě osob nebo nákladu až později.

Berlínský letecký most

Jde o další zásadní událost ve vývoji letecké dopravy. Po druhé světové válce došlo k rozdělení moci nad Německem mezi bývalé spojenecké mocnosti – USA, Francii, Velkou Británii a Sovětský svaz. Stejně tak samotný Berlín byl rozdělen na jednotlivé sféry vlivu zemí. V létě roku 1948 zahájil Sovětský vůdce Stalin blokádu spojenecké části Berlína, došlo tak k přerušení proudu potravin a dalších zásob do této části. Americký prezident Harry Truman následně rozhodl o tom, že město bude zásobováno ze vzduchu.

Piloti museli létat ve dne i v noci, aby dokázali dodat potřebné zásoby pro zhruba 2 miliony izolovaných Berlíňanů (Sales, Air cargo management, 2017). Ranvej v západní části města, na letišti Tempelhof, však nevyhovovala letadlům převážejícím těžký náklad a nemohla zaručit jejich bezpečný vzlet nebo přistání. Vznikl tak plán na stavbu nových přistávacích a vzletových ploch ve Francouzské části Berlína. Veškeré vybavení a materiál pro stavbu musel být dopraven taktéž vzduchem. Pro tento účel poskytla armáda Spojených států amerických letku 35 strojů C-54 společně se dvěma flotilami hydroplánů Sunderland.

Ve výsledku bylo použito celkem 260 amerických a britských letounů, které měly za úkol přesunout 4 500 až 8 000 tun zásob každý den. Po dobu 15 měsíců, kdy „letecký most“ fungoval, než Stalin blokádu vzdal, bylo nakonec přepraveno celkových 2 325 000 tun zásob a nákladu pro obyvatele izolované části. Letecký provoz nad Berlínem byl tak hustý, že letouny často čekaly ve vzduchu při velmi malých rozestupech, než mohly s nákladem klesat k zemi. Období Berlínské blokády zdůraznilo střet mezi snahou dosáhnout co nejnižších nákladů při naplňování potřeb zákazníků, což je možné v letecké nákladní dopravě pozorovat dodnes.

Růst letecké nákladní dopravy

V padesátých a šedesátých letech bylo využíváno mnoho různých typů letadel, bylo ale třeba vyvinout a vyrobit odpovídající stroj, který žádali přímo zákazníci. Nutností byla pevná a silná paluba, pohyblivý mechanismus, po kterém by se daly v letadle přemisťovat palety, zvedací přední nebo zadní část letadla a vysoký strop v interiéru. Tyto požadavky měly umožnit efektivní nakládku a vykládku zásilek.

Dále bylo potřeba, aby se přizpůsobila i letiště. Avšak zprvu jen malá část z nich byla ochotna investovat do nutného zařízení a vybavení, které si vývoj v oboru žádal. Nicméně, postupem času byl objevován skrytý potenciál letecké nákladní dopravy pro mezinárodní obchod, a tak došlo i na investice ve velkých světových městech a letištích jako například v Dubaji, New Yorku, Miami nebo Hong Kongu. Vývoj v celní problematice a elektronizaci dokumentů v posledních 20 letech udělal procesy v tomto oboru mnohem rychlejšími a konkurenceschopnějšími.

Období proudových letadel

Zlomem pro letecký průmysl byl příchod proudových letadel. Tato nová, revoluční generace letadel, zastoupená zejména ikonickými stroji DC-8 a Boeing 707 (ve svých nákladních verzích), byla schopna rychlosti letu asi 550 mph a nosnosti asi 40 metrických tun (Sales, Aviation Logistics, 2016).

Vznik leteckého kontejneru (ULD) a speciálních palet umožnil efektivnější využití nákladového prostoru letadla, stejně tak rychlejší a pohodlnější manipulaci se zásilkami při nakládce a vykládce. Hliníkové kontejnery mají velmi nízkou hmotnost, zároveň jsou však náchylnější k poškození převáženého zboží uvnitř. Dále postupně docházelo k vývoji specializovaných kontejnerů např. pro přepravu zboží pod kontrolovanou teplotou, pro zboží podléhající rychlé zkáze, pro přepravu léčiv nebo pro přepravu živých zvířat.

V roce 1969 vykonal Boeing 747-100 svůj první let. Tento stroj byl původně vyvíjen jako nákladní letoun pro vojenské účely, nicméně americká armáda dala v tu dobu přednost konkurenčnímu letounu firmy Lockheed, a Boeing tak nakonec pro svůj „jumbo jet“ našel využití v komerčním sektoru pro využití jak v přepravě cestujících, tak i nákladu. Nákladní verze přišla s další řadou B747-200 a měla větší boční dveře i schopnost nakládky přední částí trupu, po odklopení přídi letadla. Mezi lety 1970 a 1991 Boeing vyrobil 476 těchto letadel, včetně verzí B747-200, B747-300 nebo speciálně upravených variant 747 Combi nebo 747M. Jedná se o nákladní typ, který však zčásti disponuje i sedadly pro přepravu cestujících. Letadlo má u křídla velké dveře pro možnost nakládky palet či kontejnerů, a to i na úroveň hlavní paluby (main deck). Šlo o žádané stroje pro zákazníky toužící po efektivitě provozu tohoto letadla, a to zejména v oblastech, kde ale nebyl dostatečně silný trh pro naplnění kapacity čistě osobní verze. Hlavními zákazníky tohoto typu byly společnosti KLM, China Airlines, Asiana a Air Canada.

V průběhu času bylo na trhu nabízeno mnoho variant typu B747 lišících se například konfigurací nebo motory. Nákladní letadla ve spoustě případů vznikla rekonstrukcí osobních strojů, které už byly z různých důvodů odstaveny. Tato praxe se však s ohledem na vysoké provozní náklady přebudovaných Boeingů 747 pravděpodobně do budoucna již tolik uplatňovat nebude. I nejmodernější verze tohoto stroje, B747-8 F, kterou v současné době provozuje několik nákladních leteckých společností, zažívá díky osazení čtyřmi motory a vysoké ceně leteckého paliva poměrně krušné časy. Problémem, který v tomto ohledu tíží především tzv. kombinované dopravce, tj. provozovatele jak osobních dopravních letadel, tak nákladních strojů, je pak i využívání posádek. Letectví registruje pomalý, ale konzistentní trend postupného vyřazování osobních letadel typu B747 z provozu. Pro aerolinky je pak velmi neekonomické zaměstnávat posádku vycvičenou na tento typ stroje, při provozu jednoho nebo několika letuschopných kusů s nejasnými vyhlídkami do budoucna.

V současnosti jsou tak, snad až na případy několika provozovatelů výhradně nákladní fotily, stále oblíbenější dvoumotorové typy, jako je Boeing B777 F nebo Airbus A330-200 F. Ukazuje se, že technologie, kterými disponoval starší B747, jako například možnost vstupu nákladu

přední částí trupu letadla, jsou dnes žádány v zanedbatelném množství přeprav. Naopak, jednodušší a levnější údržba, nižší spotřeba paliva nebo využitelnost posádek jak v nákladní, tak i v osobní verzi letounu dnes zvýhodňují právě modernější dvumotorové letouny.

Nepříznivé období pro nákladní dopravu v odvětví však registrovaly spíše subjekty v rozvinutých ekonomikách Západní Evropy a Severní Ameriky, kde zákazníci vyhledávali co nejlevnější způsoby přepravy svých zásilek. Oproti tomu, letecká nákladní přeprava v rozvíjejících se zemích Asie nebo Jižní Ameriky, popř. v zemích Perského zálivu rostla.

Širokotrupá letadla jsou čím dál efektivnější a dokážou pobrat stále větší objemy ve spodním nákladovém prostoru. Podle nedávné studie je v současnosti objednáno asi 2 400 širokotrupých letadel od společností z celého světa, to vše k rozsáhlé flotile Boeingů B777 a B787 a Airbusů A330 a A350, které jsou dnes v provozu a v následujících letech budou nahrazovány či doplňovány novějšími stroji. Odvětví se dostalo do fáze, kdy kapacita letadel v následujících letech pravděpodobně předčí poptávku po přepravě zásilek a bude na leteckých společnostech, aby situaci zvrátily ve svůj prospěch. Může se totiž stát, že nákladní letadla si na sebe přestanou vydělávat.

Společnost	B777 F	Společnost	B747-8 F	Společnost	A330-200 F
Fedex Express	46	UPS	28	Turkish Airlines	9
Qatar Airways	26	Cargolux	14	Malaysia Airlines	7
DHL	14	Cathay Pacific	14	Aircastle Advisor	7
Dubai Aerospace Enterprise	13	Nippon Cargo Airlines	8	Etihad	6
China Southern	12	(neidentifikovaný zákazník)	8	Boc aviation	5
GECAS	10	Air Bridge Cargo	7	Hong Kong Air Cargo	5
Korean Air	10	Korean Air	7	Qatar Airways	5
CELKEM	227	CELKEM	107	CELKEM	42

Tabulka 1: Největší zákazníci nákladních typů letadel a celkové počet objednávky (Boeing, 2019); (Airbus, 2019)

Odvětví leteckého průmyslu je silně ovlivňováno globální ekonomikou, jsou to mimo jiné recese, rostoucí ceny leteckého paliva, válečné konflikty, přírodní katastrofy nebo klimatické změny, které ohrožují odvětví jako celek. Tomu se zatím daří přežít, nicméně děje se tak často za cenu velkých finančních ztrát a nuceného přizpůsobení. Hlavní světové průmyslové

mocnosti jako Čína nebo Indie, využily strategické body, uzly v Dubaji nebo Koreji, díky nimž se propojily se zbytkem světa. Logistické odvětví se nicméně přizpůsobilo a leteckou nákladní dopravu zanechalo již jen jako jednu z mnoha možností přepravy zásilek. Manažeři leteckých společností toto musí mít na paměti, je třeba aby byznys leteckých nákladních přeprav považovaly za střed jejich zájmu k dosažení maximální návratnosti. Zásadní je dnes především snižování jednotkových nákladů za stálého zvyšování kvality a rychlosti služeb. A tak výběr vhodných letadel je pro leteckou společnost prvním důležitým krokem pro splnění přání zákazníků.

Konkurence konsolidátorů a klasických leteckých dopravců

Konsolidátoři jsou společnosti, které sdružují obvykle velké množství menších zásilek, pro které u leteckých dopravců nakupují pravidelně významnou část kapacity v letadlech (Globalnegotiator, 2019). Díky tomu jsou pak schopni dosáhnout i nižší sazby přepravného. Úspěch těchto subjektů, např. společností TNT, DHL, FedEx a mnoha jejich menších konkurentů, spočívá především v jejich schopnosti dodat zboží nebo dokumenty z domu do domu rychle a spolehlivě. Jsou schopni sledovat jakoukoli jejich zásilku a získané údaje z vlastního systému rychle předat zákazníkovi. To přináší nezpochybnitelné výhody v podobě snížení počtu chyb, zdržení a menšího množství ztrát zásilek. Tyto společnosti byly první, kdo začal úzce spolupracovat s celními úřady díky množství převážených zásilek a tím dosáhli i zvýšení efektivity a rychlosti svých přeprav.

Konsolidátoři a jejich expresní služby vytvářeli nátlak na konkurující společnosti na poli letecké nákladní přepravy-jak běžné letecké společnosti, tak i zasílatelé a další, kteří se v průběhu času museli přizpůsobit a tyto technologie si pro vlastní úspěch také osvojit. Aby udrželi vlastní konkurenceschopnost, bylo třeba, aby se přidali k trendům jako např. sledování zásilek, elektronizace dat a dokumentů nebo segmentace produktů. Mnoho klasických aerolinek se však k investici do nových technologií stále neodhodlalo, navíc zasílatelé v mnoha případech ještě nepochopili všechny výhody, které by mohli získat, a tak začínají pociťovat následky.

Zásadní překážkou je přitom malá důvěra a protichůdné zájmy mezi jednotlivými články řetězce, tedy leteckých společností, letišť, zasílatelů, poskytovatelů handlingových služeb a vládních a celních institucí. Nedostatečná spolupráce těchto subjektů vede ke zpoždění přepravy a v důsledku toho i k nespokojenosti zákazníků.

Pro udržení či zvýšení vlastní konkurenceschopnosti jsou subjekty v letecké nákladní dopravě nuceny investovat do nových počítačových elektronických systémů, které ulehčují komunikaci a kontrolu nad procesy jednotlivých zásilek. Iniciativa je vedená a propagovaná organizacemi IATA a TIACA (The International Air Cargo Association).

První vlaštovkou v tomto ohledu byl před lety uvedený Cargo Community Systems (CCS) a následná standardizace elektronických zpráv při zavedení užívání EDI (Electronic Data Interchange). Zasílatelé a aerolinky mají nejvyšší čas, aby zareagovali na expresní služby a jejich schopnost kontroly nad zásilkou během celého procesu přepravy, čehož lze dosáhnout

právě elektronickým sdílením dat zejména mezi aerolinkou a zasílatelem. Přijímání těchto technologií jde však v odvětví velice pomalu a subjekty jejich zavedení k vlastní škodě stále často odmítají.

Dnešní trh letecké nákladní dopravy

Letecká doprava si od ekonomické krize z roku 2008 prošla složitým obdobím, podobně jako většina ostatních odvětví. Ovšem zatímco výkony nákladní dopravy buď stagnovaly nebo klesaly, sektor osobní letecké dopravy se postupně vzpamatoval, a nakonec zaznamenával až exponenciální růst. Leteckým společnostem v posledních letech roste počet cestujících dvouciferným tempem, k čemuž pomáhá oblíbenost on-line knihování a hledání nejlevnějších tarifů letenek (Sales, Aviation Logistics, 2016).

Nepříznivé období pro nákladní dopravu v odvětví však registrovaly spíše subjekty v rozvinutých ekonomikách Západní Evropy a Severní Ameriky, kde zákazníci vyhledávali co nejlevnější způsoby přepravy svých zásilek. Oproti tomu, letecká nákladní přeprava v rozvíjejících se zemích Asie nebo Jižní Ameriky či některé země v Perském zálivu rostly.

Nákladní letečtí dopravci

Zatímco některé společnosti, jako Evergreen Aviation nebo World Airways již zanikly, jiné firmy poskytující ACMI (typ leasingu-Aircraft, Crew, Maintenance, Insurance) služby musely pro své další pokračování kompletně přebudovat svůj byznys. Nicméně, stále je jasné, že poptávka po produktu těchto společností, alespoň některých, tu je. Vzhledem k požadavkům zákazníků na kvalitu a cenu služeb se logickým krokem nákladních leteckých společností zdá být strategická spolupráce s jinými, především osobními, leteckými dopravci.

Většina ACMI poskytovatelů se v poslední době soustředí spíše na nabídku CMI služeb, popřípadě rozšiřuje své portfolio a nabízí navíc i tzv. dry leasing nebo provoz pravidelných komerčních linek.

Ostatní provozovatelé výhradně nákladní letky, jako společnosti Cargolux, Nippon Cargo Airlines nebo AirBridgeCargo však dále bojují s nedostatečnou poptávkou, výnosy a zisk v odvětví nejsou na takové úrovni, aby bylo možné udržet provoz společnosti a dále růst. Tyto aerolinky jsou tak nuceny znovu hledat trasy a produkty, které nejsou obsluhovány dostatečnou kapacitou osobními či kombinovanými dopravci provozujícími i nákladní typy letadel, nebo najít produkty pro které je kapacita pro nákladní zásilky v hlavní kabině nutností. Základními požadavky klientů jsou především kvalitní síť linek, dále kvalita a cena. Rozvinutá síť přitom často těmto společnostem zaměřeným výhradně na přepravu nákladu chybí. Možností, jak věc řešit, je pak například dohoda o sdílení provozu na linkách s jinými, například kombinovanými, aeroliniemi.

„Kombinování“ dopravci

Jedná se o letecké společnosti, které provozují flotilu letadel pro přepravu cestujících, tak i strojů čistě nákladních. Mezi takové řadíme mnoho známých aerolinek s globální přepravní

sítí. Nejsilnější společnosti v této oblasti se nacházeli v Evropě, patřily k nim společnosti KLM, Lufthansa a Air France, význam v nákladní dopravě měly i British Airways, SAS nebo Swissair, mimo Evropu pak se jednalo např. společnosti American Airlines, United či Air Canada. Nicméně, postupem času se většina těchto společností nákladních letadel postupně zbavovala, například z důvodu deregulace trhu a z ní vyplívající konsolidace konkurentů, a další již do svých plánů nezahrnuly. Dnes, alespoň co se Evropy týče, již pouze Lufthansa s početnou letkou nákladních letounů skutečně patří do skupiny aerolinek operujících osobní i nákladní letouny.

Jako významného zástupce mimo Evropu je možné zmínit společnost Emirates, jednoho z velkých konkurentů z Perského zálivu, která spoléhá na širokotrupé stroje s velmi nízkým stářím. Představitelé společnosti si zejména vychvalují stroj Boeing B777-300ER pro cestující, který je však schopen přepravit zároveň velké množství nákladu. Na průměrných linkách o délce letu zhruba 10-11 hodin a při plném obsazení kabiny je možné navíc přepravit 20 až 25 tun v nákladním prostoru ve spodní části letadla. Stroj tak svým provozovatelům přináší vítané dodatečné příjmy při svém maximálně efektivním využití.

ACMI-Aircraft, Crew, Maintenance, Insurance

Jedná se o společnosti, které nabízí pronájem jak letadel, tak právě i posádky, údržby, a to včetně pojištění stroje. Poskytovatelé těchto služeb a produktů mohou nabídnout vyhovující řešení pro společnosti kombinující přepravu pasažérů i nákladu, jelikož jsou schopni dosáhnout velmi nízkých jednotkových nákladů a tím velké atraktivity pro aerolinie. Firmy poskytující ACMI služby, jako Atlas Air nebo Kalitta, mají obvykle vyřešeny záležitosti týkající se přepravních práv, dokážou nabídnout svůj produkt i na velmi krátkou dobu – např. sezónně nebo i nahodile v případě výpadku letadel u leteckých společností.

Těžké letouny pro přepravu nákladů o velkém objemu

Trh velkých letadel určených pro přepravu těžkého nákladu dlouho ovládal Antonov se svým letounem AN 124. Ten byl původně zamýšlen jako prostředek pro přepravu přenosných odpalovacích zařízení raket, situaci a plán využití však nakonec změnil konec Studené války a technologický vývoj. Stroj, který byl vyráběn částečně Ukrajině a částečně v Rusku nakonec našel využití v komerčním sektoru. Společnost Volga Dněpr se stala téměř výhradním provozovatelem tohoto letadla. Jako úspěšné se v průběhu času ukázala i strategická spolupráce firem Antonov Airlines a Ruslan International, což byla jedna z velmi mála aliancí na poli leteckých nákladních společností.

AN 124 je čtyřmotorové proudové letadlo, které potřebuje 6 osob v kokpitu. Byl sestaven i jeden kus ještě většího, příbuzného stroje, AN 225. Vznikl za účelem přeprav sovětského raketoplánu, který měl přepravu absolvovat na trupu letounu AN 225. Tento typ dokáže přepravit až 250 metrických tun, drží i světový rekord za největší přepravený samostatný kus o necelých 190 metrických tunách. Letadlo se však do komerčního provozu dostalo nakonec až v roce 2000, po dlouhých letech trávených na zemi. I přes svoji unikátnost, všestrannost a

schopnost jedinečných věcí a přeprav, je AN 225 pro své vlastnosti, zejména staré technologie a extrémně drahé provozní náklady, pro fungování v běžných leteckých přepravách zboží a nákladu téměř nepoužitelný. K využití tohoto letounu tak dochází opravdu mimořádně v případech výjimečných-zpravidla nadgabaritních-přeprav.

Letecká nákladní doprava je po celou dobu vývoje, od svých počátků až dodnes silně ovlivňována technologickými a ekonomickými faktory, nad kterými aerolinie často nemají kontrolu. Jsou to pro ně výzvy vnějšího prostředí, kterým se musí postavit nebo se přizpůsobit. Letecké společnosti musí investovat do výcviku a učení zaměstnanců, tak aby se práce v tomto oboru stala žádanou a atraktivní, aby pozice na těchto pozicích nebyly vnímány jen jako dočasné, přestupní před posunem do jiných oblastí aerolinky. Je třeba vychovávat experty, kteří rozumí tomu, co dělají.

Projevují se vlivy nových informačních technologií, časté změny v top managementu firem, nedostatek nových nápadů v marketingu. To vše jde na vrub současnému vedení firem v oboru. To je třeba změnit, aby mohlo odvětví dál růst a držet krok s postupně narůstající poptávkou, která přináší nové typy nákladu a zboží, jež je pouze letecká přeprava schopna přepravit. Změny je možné dosáhnout pouze pokud aerolinky pojmu přepravu nákladu jako svoji stěžejní činnost a budou tak k ní i přistupovat.

Vliv leteckých přeprav nákladu na ekonomický vývoj

Letecká nákladní doprava umožňuje v podstatě jakékoli zemi na světě efektivní spojení do vzdálených trhů a jejich logistických řetězců, a to rychlou a spolehlivou cestou. Svůj zásadní význam má v mezinárodním obchodě, využívána je v rámci systému just-in-time nebo ve výrobě na zakázku (ICAO, nedatováno).

Služby leteckých nákladních přeprav enormní měrou pohání ekonomický růst především v rozvíjejících se zemích. Hodnotná elektronická zařízení nebo zboží podléhající rychlé zkázce jako potraviny nebo rostliny jsou přepravovány po celém světě, a tak toto odvětví poskytuje stabilní zaměstnanost a ekonomický růst v regionech, které z takovýchto obchodů těží.

Letecká přeprava je ale také velice důležitá pro země se specifickou geografickou polohou, jako například malé ostrovní státy, země bez přístupu k moři či oceánu, nebo nejméně rozvinuté země, pomáhá jim totiž překonat nerozvinout infrastrukturu silniční přepravy nebo málo frekventovanou přepravu lodní. Zcela zásadní je pak rychlost a spolehlivost leteckého spojení v případě přírodních katastrof, válek nebo jiných mimořádných událostí, kdy je potřeba včas dodat pomoc do postižené oblasti. Letecká přeprava pak pro výše zmíněné vlastnosti najde uplatnění i u naléhavých dodávek zdravotnických potřeb nebo při transplantacích orgánů.

Nejvýraznější výhodou stále se zvyšující konektivity letecké nákladní přepravy je její vliv na dlouhodobou výkonnost ekonomiky prostřednictvím zvýšení celkové úrovně produktivity. Otevírá nové trhy, podporuje vývoz a zároveň zvyšuje konkurenci a na domácím trhu výrobce.

Proces přemísťování zásilek v letecké nákladní dopravě je často velmi složitou záležitostí podléhající řadě regulačních požadavků, což v mezinárodní letecké přepravě platí obzvlášť.

Jednotlivé zásilky v letecké nákladní přepravě se svými fyzickými vlastnostmi i hodnotou velmi liší. Zboží obvykle putuje od odesílatele k příjemci (od prodávajícího ke kupujícímu), což může znamenat přepravu mezi téměř jakýmkoli místy na světě.

Je možné se setkat se zásilkami v podobě osobních předmětů, vzorků výrobků nebo živých zvířat. Tyto přepravy jsou také charakterizovány různým stupněm rizika v závislosti na zemi exportu nebo importu, odesílateli a příjemci nebo vlastnostech převáženého zboží.

Zásilka v mnoha případech projde několika různými lety, než dosáhne místa určení a příjemce musí v souladu s místními zákony a nařízeními podstoupit řadu procedur vyplnit či potvrdit odpovídající dokumenty pro potřeby úřadů. Všechny subjekty zapojené do přepravy zásilky sdílí odpovědnost za bezpečnost přepravy. Je třeba zajistit takový průběh přemístění zboží nebo nákladu, kdy nebude ohrožen samotný let, ani subjekty na zemi.

Inovace a trendy

Subjekty letecké nákladní dopravy, ale i toto odvětví jako celek, může přežívat nebo růst pouze pokud nezůstanou ve vývoji na místě a dají prostor vzniku inovací. V letectví byla odjakživa potřeba vylepšování a nových technologií, a to nejen u letadel samotných ale i ostatních subjektů a zařízení na zemi, bez kterých by létání nebylo umožněno. Zejména vývoj světové ekonomické a politické situace z posledních let je zásadním faktorem tvořícím dnešní podobu logistiky, přepravy, i konkrétně provozu letecké nákladní dopravy. Požadována je rychlost, efektivita a zároveň konkurenceschopná cena. Proto si subjekty v řetězci leteckého carga postupně osvojují nejnovější technologie.

Projekt E-freight, o kterém dále bude pojednáno, vedený organizací IATA neměl dosud příliš výrazný úspěch mezi společnostmi v odvětví, nicméně firmy si postupně uvědomují nutnost přijetí a využívání těchto technologií. Cílem projektu je dosáhnout celého procesu přepravy zásilky kompletně bez použití papíru, a to od výrobce, od kterého zboží putuje, přes zasílatele, celní úřad v místě vývozu, handlingového agenta a terminál (letišť) v místě odletu, aerolinku, importní terminál a místního agenta handlingu, celní orgán v místě importu, místního zasílatele až po příjemce zásilky. To vše by se mělo dít zároveň za snížení nákladů.

Subjekty v letecké nákladní dopravě se shodují na potřebě sdílení informací napříč články v celém řetězci přepravy. Mělo by tím dojít ke zvýšení efektivity a transparentnosti, trh leteckých přeprav zásilek by mohl působit na podobném principu jako integrátoři, tedy poskytovatelé expresních přeprav.

Někteří experti v oboru navrhují, aby výměna dat již neměla charakter zpráv, ale řešením by mohla být transformace do podoby „cargo cloudu“, kde by informace sdílely všechny články řetězce, což by mělo vést k dalšímu zvýšení efektivity procesů oboru. Další zainteresovaní pak volají po tom, aby tyto změny neměly charakter pouze menších, postupných kroků, ale aby se jednalo o radikální zásah do současných procesů a pořádků, má se kompletně změnit způsob myšlení subjektů v oboru.

E-commerce celosvětově roste na dříve nečekanou míru, a to může mít pro odvětví letecké nákladní dopravy ničivé následky, pokud správně nezareagují. Aerolinie však ve skutečnosti nemohou mnoho udělat, pokud nepřevzou kontrolu nad pozemními operacemi, které často outsourcují. Letecké společnosti a agenti pozemního handlingu budou muset přistoupit k užší spolupráci víc než kdy dřív, a společně nalézt řešení, jak konkurovat levnějším cestám jako jsou námořní nebo železniční přeprava, případně rychlejšími přepravami, jež nabízejí konsolidátoři.

7 Role a odpovědnost subjektů v letecké nákladní přepravě

Tato kapitola přibližuje činnosti jednotlivých článků v rámci realizace letecké přepravy zásilky (ICAO, nedatováno).

Zprostředkovatel přepravy

Jedná se o nezávislý subjekt, který zprostředkovává přesun zboží mezi prodávajícím a kupujícím. Na rozdíl od zasílatele je často zaměřen na jeden obor dopravy, kterou obstarává jménem odesílatele, příjemce nebo zasílatele. Veškeré aktivity, včetně např. pojištění, obvykle outsourcuje a od zasílatele se liší i tím, že většinou nevydává vlastní náložné listy (Manaadiar, 2011).

Kupující

Jde o subjekt, který kupuje zboží a v rámci mezinárodního obchodu je obvykle chápán jako importér. Kupující si může zajistit proclení zásilky při importu sám nebo může využít služeb specializovaného agenta.

Odesílatel

Chápeme jej jako subjekt, od kterého zásilka putuje k příjemci.

Příjemce

Jedná se o subjekt, kterému je zásilka adresována. Jeho pozice je na konci celé přepravy zásilky.

Agent pozemního handlingu

Tyto subjekty se v řetězci nachází mezi zasílatelem a leteckou společností, kteří služby handlingu především využívají, a to zejména v případě že tyto subjekty nemají vlastní potřebné zázemí a vybavení.

Mezi služby poskytované handlingovou společností zahrnujeme příjem zásilek, jejich skladování, bezpečnostní kontrolu, nakládku a vykládku na palubu letadla. Ve chvíli, kdy je zásilka připravena k přepravě, je zasílatelem dopravena k operátorovi handlingu a ten přijme pokyny k přemístění zásilky k letecké společnosti.

Handlingové společnosti se obvykle nachází v areálu letiště, často působí přímo na letištní ploše nebo na pomezí jeho vnitřní a vnější části.

Provozovatel letiště

Provozovatel letiště zajišťuje a zabezpečuje infrastrukturu letiště a správný chod činností na letištní ploše. Jeho zodpovědností je tedy bezpečné prostředí pro pohyb zásilek. Tento subjekt může i sám zajišťovat některé činnosti na letištní ploše nebo administrativní záležitosti spojené s bezpečností leteckých zásilek.

Letecký dopravce

Letecké společnosti poskytují přepravu zásilky letadlem z bodu A do bodu B. Přepravní smlouva (doložená Air waybillem – leteckým nákladní listem) zavazuje aerolinku bezpečně dopravit náklad nebo poštu pro subjekt, se kterým smlouvu uzavřela, do smluveného místa (letišť).

Zboží bývá přepravováno jak na běžných linkách s cestujícími, tak v čistě nákladních verzích letadel. V některých případech, při přepravě zásilky na krátkou vzdálenost, využije letecká společnost spojení po silnici. I v tomto případě je však Air waybill využíván jako důležitý dokument dokládající uzavřená přepravní smlouvy a segment dopravy realizovaný po silnici získá své „číslo letu“ jako by byl provedený skutečně vzdušnou cestou.

Expresní dopravci

Jsou známí taktéž jako integrátoři. Jednotlivé služby jako je pozemní svoz a rozvoz zásilek, skladování, handling, provozování letadel nebo jiné zasílatelské činnosti propojují dohromady a zákazníkům pak nabízí v jednom balíčku.

Poskytovatelé expresních, kurýrních či balíkových služeb tedy zajišťují služby napříč celým logistickým řetězcem a jsou schopni přepravy zásilek z domu do domu na území více než 200 zemí po celém světě. Jejich informační systém dává možnost monitorovat pohyb zásilky a informaci dále předat zákazníkovi, pokud si ji přeje. Zásilky přepravované těmito subjekty se obvykle vyznačují citlivostí na dobu doručení, vysokou přidanou hodnotou, ale také limitovanými rozměry a hmotností.

Zasílatel

Jedná se o subjekt, který obstarává přepravu zásilky pro zákazníka (příkazce). Může zajišťovat jakékoli služby související s přepravou a doručením zásilky, a to včetně zajištění potřebné dokumentace. Služby, které zasílatel obvykle nabízí, jsou například konsolidace zásilek, skladování, distribuce, balení a další manipulace se zásilkami. Zasílatel dále může poskytnout služby, jako je přihlášení zboží úřadům, proclení zásilky nebo její pojištění. Obecně je zasílatel schopen zajistit služby pokrývající celý logistický řetězec firem. Povinností zasílatele je i zajištění konkrétního leteckého spojení pro přepravovanou zásilku.

Zasílatel vystupuje mezi odesílatelem a příjemcem (zákazníkem), ujímá se odpovědnosti za zásilku do převzetí handlingovou společností a případně nakonec za doručení zboží do místa určení nebo do rukou příjemce, a to rychle a v dobrém stavu. Zasílatel zároveň odpovídá za samotný obsah, charakter přepravovaného zboží, musí ověřit, že zboží podléhá mezinárodní legislativě pro leteckou přepravu zboží, musí věnovat pozornost pravidlům o přepravě nebezpečného zboží a nezbytné dokumentaci související s přepravou.

Tento subjekt obvykle neplní roli dopravce, vystupuje spíše jako organizátor nebo zprostředkovatel přepravy, která je často tvořena několika obory dopravy (Sales, Aviation

Logistics, 2016). Obecně řečeno, hlavní odpovědností zasílatele je uspokojit potřebu či přání zákazníka. Ať už se jedná o odesílatele nebo příjemce.

Zasílatel by měl být odborníkem v oblasti supply chain managementu a měl by mít dobré vztahy s leteckými společnostmi nebo agenty kvůli schopnosti dojednat co nejnížší cenu přepravy a její dobré podmínky. Dále musí úzce komunikovat s aerolinkou nebo jejím agentem – pro zásilku, která je připravena k expedici, je třeba poptat a zajistit místo v letadle a připravit pro ni nutné dokumenty.

Zasílatel připravuje veškerou dokumentaci včetně celních a exportních prohlášení, prohlášení o nebezpečném zboží, letecké nákladní listy, a ostatní nutné dokumenty. K přepravě jedné zásilky může být potřeba až 30 různých dokumentů. V některých zemích zasílatelé působí taktéž jako zprostředkovatelé celních služeb, a proto potřebují příslušnou licenci.

V každé zemi na světě najdeme malé až střední podniky poskytující zasílatelské služby. Světovému trhu však dominuje 25 největších firem s globální působností. Mezi nejvýznamnější firmy registrované organizací IATA počítáme firmy DHL, Kuehne & Nagel, DB Schenker, Panalpina, Ceva Logistics, Expeditors, SDV+Bolloré, Hellman Worldwide nebo Nippon Airways (Burnson, 2018).

7.1 Organizace v zasílatelství

Většina významných zasílatelských společností je nezávislá a v průběhu času v různých zemích, obvykle můžeme v každé naleznout alespoň jednu, vznikly organizace, které hájí zájmy zasílatelů ve vztahu k vládě.

FIATA

Jeden z velmi důležitých subjektů v oboru je organizace FIATA, která byla založena v roce 1926 (FIATA, nedatováno). Jedná se o nevládní organizaci, která zastupuje zhruba 40 000 multimodálních zasílatelů a jiných logistických firem. V celkem 150 zemích světa zaměstnává kolem 10 milionů lidí (Sales, Aviation Logistics, 2016). V záležitostech přepravy a zasílatelství úzce spolupracuje s mezinárodními organizacemi a vládami po celém světě. Pro množství zasílatelských společností je zvykem spolupracovat v rámci sítě partnerských firem nebo agentů v jiných zemích, navzájem si tak mohou vypomoci při svých importních i exportních přepravách. Firmy ke spolupráci je však třeba vybírat s opatrností, například z důvodu možného podvodu. Příkladem sítě spolupracujících logistických firem může být např. organizace WCA Family of Logistics Network nebo EFFE – the European Freight Forwarders Associations.

8 Dokumenty v letecké nákladní přepravě

Různé zásilky potřebují pro úspěšné absolvování celého procesu přepravy do místa určení různé dokumenty. Tato část přibližuje 14 základních dokumentů, které je potřeba v rozličných fázích přepravy zásilky předložit nebo potvrdit vybraným institucím či osobám.

Air waybill

Letecký nákladní list je dokument vydávaný zasílatelem nebo leteckým dopravcem a slouží jako důkaz uzavření přepravní smlouvy mezi těmito dvěma subjekty – leteckou společností (ICAO, nedatováno). Tento dokument rovněž slouží také jako důkaz o převzetí zboží příjemcem. Letecký nákladní list je nejdůležitějším dokumentem vydávaným leteckou společností nebo zasílatelem a vztahuje se na celý úsek přepravy zásilky mezi dvěma letišti. Každý takový dokument je označen jedenáctimístným číslem, které je využíváno např. při knihování letu nebo ke sledování stavu zásilky během přepravy. První tři číslice tohoto kódu označují leteckou společnost.

House air waybill

Zasílatel, který konsoliduje zásilky vydá vlastní air waybill odesílateli. Tento dokument se nazývá právě House air waybill a může být využit jako multimodální přepravní dokument. Na dokumentu House Air waybill (HAWB) lze nalézt dvě různá referenční čísla. Zaprvé, číslo master air waybillu, ke kterému zásilka náleží, a zadruhé vlastní číslo house air waybillu, které je vždy jiné, liší se mezi jednotlivými zasílateli a je možné skrz něj sledovat zásilku během přepravy.

Master air waybill

Master air waybill (MAWB) vydává zasílatel (nebo jeho zastupující subjekt) nabízející služby konsolidace záilek. Dokument dokládá uzavření smlouvy o přepravě mezi zasílatelem a leteckou společností, a to u zboží, které pochází od více než jednoho zasílatele, ale které má společnou destinaci. MAWB se může vztahovat k několika různým dokumentům HAWB, a díky číselnému označení dokumentu je možné zjistit stav zásilky u aerolinky.

Certifikát původu

Jde o formulář, ve kterém odpovědný subjekt (instituce) potvrzuje, že zboží, ke kterému se certifikát vztahuje pochází z konkrétní země. Je možné zde dále najít prohlášení ke zboží od relevantních subjektů, jako je například výrobce, obchodní společnost, dodavatel nebo vývozce. Povinnost doložit zemi původu zboží vychází obvykle ze zákonů země příjemce nebo ze smlouvy mezi prodávajícím a kupujícím.

Prohlášení o zabezpečení zásilky (CSD)

V tomto dokumentu je stanoven status bezpečnosti zásilky. Umožňuje sledovat v jaké fázi bezpečnostního řetězce se zásilka nachází. Dokument CSD zajišťuje, že relevantní subjekty jako

je agent, odesílatel nebo letecká společnost zůstávají odpovědní za zabezpečení zásilky. Je možné jej vydat v papírové i elektronické podobě.

Customs release export

Tímto dokumentem potvrzuje celní úřad propuštění zboží pod jeho kontrolou k odeslání při vývozu.

Customs release import

Tímto dokumentem potvrzuje celní úřad propuštění zboží pod jeho kontrolou k odeslání při dovozu.

Prohlášení o vývozu nákladu (Export cargo declaration)

Prohlášení o přepravovaném nákladu obsahující veškeré náležitosti vyžadované celním úřadem v zemi vývozu.

Prohlášení o vývozu zboží (Export goods declaration)

Dokument s prohlášením o zboží pro celní úřad v místě vývozu.

Air cargo manifest

Jedná se o dokument, který vydává provozovatel letu přepravujícího zásilku. Na dokumentu lze najít popis zboží v zásilce na konkrétním letu, a dále celkový počet AWB vztahujících se ke zboží, které je konkrétním letem přepravováno. Air cargo manifest obsahuje dále i informace o vlastnostech zboží, počet kusů, z nichž se zásilka skládá nebo rozměry a hmotnost.

House cargo manifest

Jedná se o dokument podobného charakteru jako je Air cargo manifest, najdeme zde však detailnější popis zásilky například ohledně množství a další informace.

Prohlášení o dovozu zboží (Import cargo declaration)

Prohlášení o přepravovaném nákladu obsahující veškeré náležitosti vyžadované celním úřadem v zemi dovozu.

Packing list

Packing list (PL) poskytuje podrobný přehled o přepravovaném zboží – počet kusů, rozměry, hmotnost a další.

Faktura

Tento dokument je vyžadován celními úřady v zemi příjemce zboží. Ve faktuře odesílatel uvádí hodnotu (cenu) zboží včetně jeho pojištění a balení, a dále také podmínky doručení a platby.

Prohlášení o nebezpečném zboží (Dangerous goods declarations-DGR)

Zde je uvedeno, že zásilka (pokud svými vlastnostmi spadá mezi nebezpečné zboží) byla řádně zabalena, označena a přiznána k proclení odpovídajícím způsobem dle norem a standardů.

8.1 Tok dokumentů v letecké nákladní přepravě

Při realizaci přepravy zasílatel nejdříve získá potřebné informace od odesílatele a následně připraví a pošle prohlášení celnímu úřadu. Ten poté zboží propustí a informuje o tom zasílatele (ICAO, nedatováno). Poté zasílatel vyhotoví dokumenty House manifest a Master air waybill a zasílá je letecké společnosti nebo jejímu místnímu agentovi. Zasílatel může poslat pre-alert, upozornění o odeslání zásilky (může jít o fakturu, packing list, house way bill, house manifest, master air waybill, nebo jiné dokumenty) agentovi v zemi příjemce, aby ten mohl v předstihu začít vyřizovat importní celní záležitosti.

Zasílatel dále doručí zásilku s veškerými dokumenty k aerolince (jejímu agentovi) nebo handlingové společnosti, která náklad přijme jménem letecké společnosti. Zásilka projde všemi kontrolami a následně je připravena k letecké přepravě.

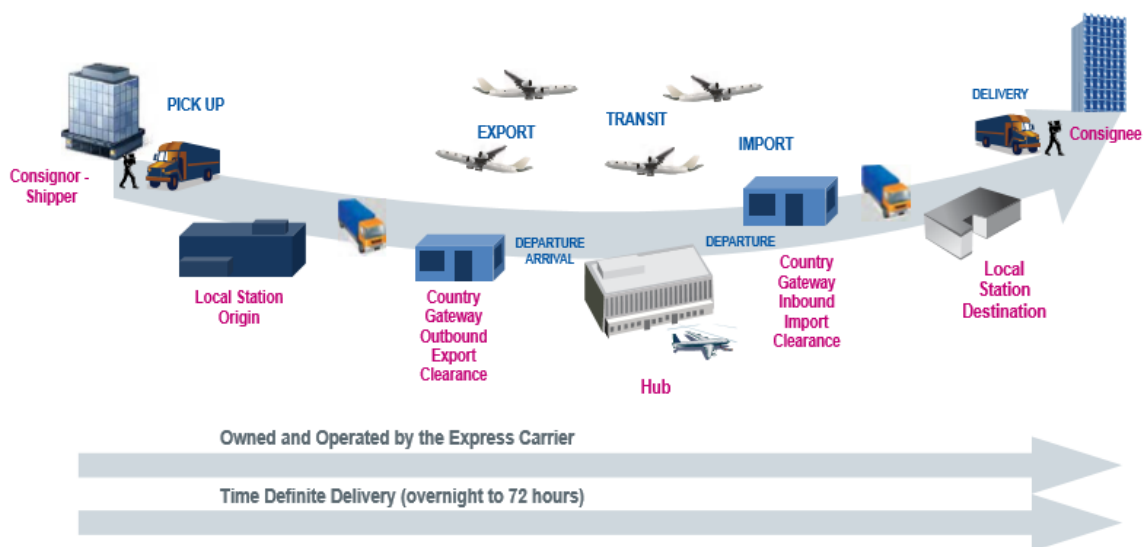
Letecká společnost v zemi odesílatele uvědomí celní úřad s prohlášením o vyváženém zboží a následně dostane odpověď pokyn k propuštění zboží k odletu. Aerolinie zveřejní konkrétní let, který zásilku přepravuje a pre-alertem (master air waybill, flight manifest, house manifest) uvědomí pobočku společnosti v místě příjemce. V některých případech požaduje importní celní úřad od letecké společnosti konkrétní číslo letu, jímž zásilka dorazí, a očekávaný čas příletu.

Při příletu zásilky na letiště určení uvědomí letecká společnost importní celní úřad v prohlášení o importu (import cargo declaration) a čeká na pokyn k propuštění zásilky místnímu zasílateli, agentovi nebo jinému subjektu. Zasílatel převezme zásilku a podává prohlášení o dovozu zboží místnímu celnímu úřadu k proclení zásilky. Celní úřad odhadne hodnotu zásilky a případně může požadovat další dokumenty. Celní úřad následně informuje místního zasílatele (agenta) o propuštění zboží, a ten může doručit zboží konečnému příjemci.

8.2 Tok dokumentů v modelu služeb KEB/CEP

Společnosti v odvětví služeb KEB/CEP staví na vysoce pokročilých a sofistikovaných technologiích svých informačních systémů, díky nimž je možné řídit tok informací v předstihu před samotnou přepravou zásilky. Tyto systémy přinášejí čistě elektronické (bezpapírové) prostředí pro zajištění přepravy expresní zásilky.

Poskytovatelé expresních balíkových služeb upřednostňují využívání digitálních verzí dokumentů jako je air cargo manifest, prohlášení o přepravovaném zboží, nebo obchodní faktura k zásilce. Nicméně, v některých zemích je užívání papírových verzí dokumentů dáno zákonem, a tak ani toto odvětví není stoprocentně bez papíru.



Obrázek 2: Znárodnění přepravy zásilky v podání expresních a balíkových služeb (ICAO, nedatováno)

Pojmy na obrázku: Consignor-Shipper – Zásílatel, Pick up – nakládka zásilky, Local station Origin – sklad v místě vývozu, Country Gateway Outbound Export/Import Clearance – odbavení v místě vývozu/dovozu, Departure – odjezd/odlet, Arrival – příjezd/přilet, Hub – překladiště, uzlový bod dopravce, Local station Destination – sklad dopravce v místě dovozu, Delivery – doručení, Consignee – příjemce, Owned and Operated by the Express Carrier – uchováno a přepravováno expresním dopravcem, Time Definite delivery (overnight to 72 hours) – doba doručení (do druhého dne až do 72 hodin)

9 Zpracování poptávky a realizace letecké přepravy zásilky z pohledu zasílatele

Export

Celý proces zpracování poptávky a realizace exportní přepravy letecké zásilky obvykle začíná dotazem firmy na časové možnosti a cenu přepravy. Zasílatel reaguje zpravidla v řádu hodin nebo několika málo dnů. Nejvýznamnějšími položkami, které ovlivňují celkovou cenu přepravy jsou obvykle letecké přepravné, poplatek za svoz zásilky z podniku (nebo jiného smlouveného místa) na letiště v místě odletu, poplatek za doručení zásilky na konkrétní místo v destinaci, dále cena za manipulaci se zásilkou handlingovou společností, a také exportní a importní celní poplatky.

Letecké přepravné je dáno sazbou letecké společnosti (popř. zastupujícího agenta) na kilogram hmotnosti zásilky. Je zde však počítáno z tzv. účtovací hmotností (chargeable weight), což je vyšší hodnota mezi běžnou a objemovou hmotností zásilky. Objemová hmotnost je dána rozměry zásilky. Pokud jsou rozměry dány v centimetrech, pak je objemová hmotnost počítána takto (Shipit, 2016):

$$((\text{Délka} \times \text{šířka} \times \text{výška}) \times \text{počet kusů zásilky}) / 6000$$

Sazbu leteckého přepravného je možné zjistit z ceníku leteckých společností pro konkrétní leteckou relaci, z vlastních webových formulářů aerolinek nebo telefonickým či e-mailovým dotazem na konkrétní přepravu. Zasílatel může od společnosti obdržet dále i dobu letecké přepravy, místo transferu zásilky (v případě, že se nejedná o přímý let) nebo frekvence letů. Zasílatel musí brát v potaz datum, do kdy je aktuální cenová nabídka od letecké společnosti platná.

K ceně uváděné aerolinkou je v některých případech dále nutné přičíst palivový a bezpečnostní poplatek stanovený sazbou na kilogram hmotnosti zásilky. V případě, že je sazba leteckého přepravného označena jako „all in“, jsou všechny poplatky zahrnuty a sazba je konečná.

Celková částka položky leteckého přepravného je pak dána násobkem sazby letecké společnosti a objemové hmotnosti přepravované zásilky. Cena za handlingové služby na terminále letiště se odvíjí obvykle od běžné hmotnosti zásilky. Poplatek pokrývá přijetí zboží k exportu, jeho dočasné zaskladnění a přesun na palubu letounu. Výše sazeb je možné dohledat na webových stránkách handlingových společností.

Další část ceny tvoří doprava—obvykle pozemní—zásilky od odesílatele na letiště. V případě, že ji nerealizuje sám odesílatel nebo zasílatel, je třeba zaplatit za zajištění přepravy externím subjektem. Zjištění ceny probíhá podobným způsobem, jako u sazby za leteckou dopravu, tedy

nejčastěji přímým dotazem na dostupnost a cenu transportu zásilky nebo vlastním výpočtem ve webovém formuláři firmy. Ke svozu zásilek jsou využívány například společnosti Toptrans, J&K Delivery, sběrná služba Geis, a další.

Dále je nutné započítat ještě poplatky za celní odbavení zásilky. Konečnou kalkulaci pak můžou doplňovat nižší poplatky související s charakterem zboží, jako např. poplatek za nestohovatelnost zboží, či za procedury spojené s charakterem nebezpečného zboží, a dále za případné doplňující služby jako je přebalení či etiketování. Pro tuto práci zcela zásadní je položka poplatku za elektronické či manuální zadání dat z AWB do systémů společností. Ty sice dosahují oproti ostatním položkám relativně nízkých částek, ale týkají se téměř každé letecké zásilky.

Položka	Náklady	Výnosy	Zisk
Letecké přepravné			
Služby handlingového agenta			
Poplatek agentovi			
Etiketování			
Palivový poplatek			
Bezpečnostní poplatek			
Poplatek za screening			
Poplatek za celní služby			
Svoz zásilky			
Poplatek za nebezpečné zboží			
Poplatek za nestohovatelnost			
Poplatek za manuální vložení dat			
Přebalení zásilky			
Bankovní poplatek			

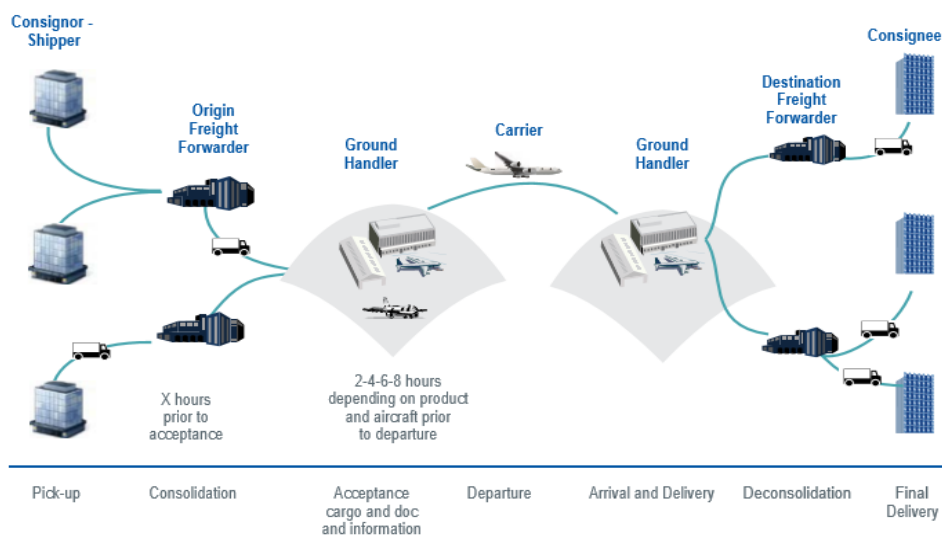
Tabulka 2: Příklad kalkulačního formuláře zasílatele při exportu, zdroj: Geis CZ Air+Sea s.r.o, vlastní zpracování

Celková cenová nabídka včetně očekávané doby přepravy a doby platnosti nabídky je následně odeslána poptávajícímu subjektu. Ten, pokud s cenou souhlasí, následně potvrdí objednání přepravy, a to formou vyplnění a potvrzení zasílatelského příkazu, na jehož základě může zasílatel začít realizovat přepravu zásilky.

Zasílatel kontaktuje odesílatele a ověřuje připravenost zboží k odeslání. Je třeba také potvrdit obsah zásilky a charakter zboží, počet kusů pro přepravu, rozměry zásilky a její hmotnost. Nutné je taktéž ujasnit si postup proclení zásilky a zajištění souvisejících formalit a dokumentace. Následuje sjednání termínu vyzvednutí zásilky a zajištění realizace pozemní přepravy zboží na letiště (popř. do skladu zasílatele).

V mezích zasílatel zajišťuje pro zásilku místo v letadle, a to na základě předchozí nezávazné poptávky. Vyhovující letecké spojení je vybíráno nejčastěji podle ceny nebo doby doručení. Tak jako při nezávazném zjišťování cenové indikace je i závazné objednání přepravy zásilky prováděno buď elektronicky, tak i telefonicky nebo přes e-mail. Zasílatel obratem obdrží potvrzení o zaknihování letu, spolu s číslem letu, datem a časem odletu. Následně je vytvořen, případně vytištěn, air waybill opatřený unikátním identifikačním číslem. V případě přepravy mimo Evropskou Unii, následuje proces proclení zásilky. Po dopravení zboží na terminál je zásilka včetně vyžadované dokumentace předána zasílatelem exportnímu oddělení handlingové společnosti, zde je následně dočasně skladována, manipulována, kontrolována bezpečnostním scannerem, a následně umístěna do letadla. Status zásilky a její pokrok v přepravě je obvykle možné sledovat skrz číslo AWB přes elektronické systémy propojené s aerolinkou, případně na webových stránkách přepravující letecké společnosti.

Zasílatel uvědomí příjemce, popř. zasílatele v destinaci určení, o času přiletu zásilky a kódu letu. Je možné tak v předstihu připravovat podklady pro importní celní náležitosti. Po přistání přepravujícího letu místní handlingový agent zajistí vykládku nákladu z letadla a zásilku umístí do dočasného skladu na terminálu.



Tabulka 3: Proces přepravy letecké zásilky (ICAO, nedatováno), Termíny na obrázku: Consignor-shipper – odesílatel, pick up – nakládka zboží, Origin/destination freight forwarder – zasílatel v zemi vývozu/dovozu, Consolidation (x hours prior to acceptance) – konsolidace zásilky x hodin před podáním zásilky k přepravě na terminálu, Ground handler – poskytovatel služeb pozemního handlingu, 2-4-6-8 hours depending on product and aircraft prior to departure – 2-4-6-8 hodin před odletem v závislosti na zboží a typu letadla, Carrier – dopravce, Departure – odlet, Arrival – přilet, Deconsolidation – dekonsolidace, rozdělení zásilek, Final delivery – doručené zásilky, Consignee - příjemce

V závislosti na smluvené dodací podmínce INCOTERMS se liší další postup organizování a provádění přepravy po příletu. V rámci podmínek, při kterých přechází rizika a náklady na letiště (např. DAT), zde vyzvednutí a další přepravu zajistí nebo obstará příjemce (zastupující agent). Při smluvení dodání zboží na konkrétní adresu (např. podmínka DAP) je povinností zasílatele zajistit i přepravu v posledním úseku z letiště v místě dovozu do místa určení.

Import

Při realizaci importní zásilky se zasílatel obrací na partnera v zemi exportu. Dotazuje se na cenu přepravy, jednou z obvyklých dodacích podmínek je v takovém případě Ex Works (EXW). Zasílatel by měl obdržet kompletní cenovou nabídku na přepravu zahrnující transport z adresy, kde je zásilka k přepravě předána (např. z továrny nebo skladu exportující firmy), letecké přepravné včetně všech souvisejících poplatků, jako palivový příplatek, bezpečnostní příplatek, poplatek za manuální vložení dat, a další, poplatek místnímu poskytovateli handlingu, částku za proclení zásilky při vývozu nebo poplatek za služby místnímu agentovi. Součástí cenové nabídky je odhadovaná doba přepravy, letecká společnost realizující přepravu a případná letiště transferu. Tuto celkovou částku zadá zasílatel do svých nákladů a připočítá další místní poplatky jako je částka za handlingové služby a vykládku zboží ze skladu terminálu, importní celní služby, případně dopravu zásilky k příjemci. Dále si zasílatel započítá svůj zisk. Celý kalkulační formulář může mít následující podobu.

Položka	Náklady	Výnosy	Zisk
Letecké přepravné			
Popl.handlingovému agentovi			
Terminal handling v ČR			
Celní odbavení ČR			
Doručení zásilky v ČR			
Zisk-zahraniční agent			
Zisk-zasílatel			
Bankovní poplatek			
Svoz v místě exportu			
Odbavení v místě exportu			
Popl. za nebezpečné zboží			
Celní poplatky			

Tabulka 4:Příklad importního kalkulačního formuláře zasílatele (Geis, 2019)

Kompletní cenovou nabídku pak odesílá zákazníkovi. V případě jeho vážného zájmu dojde k potvrzení objednávky přepravy, zasílatel předá partnerovi v místě exportu veškeré nutné údaje k vyplnění nákladního listu, po zaknihování letu obdrží pre-alert. Poté, co zásilka přistane a projde celními procedurami, zašle operátor handlingu zasílateli upozornění a výzvu k vyzvednutí zásilky. Tu následně zasílatel vydá buď rovnou zákazníkovi, případně řidiči sběrné služby, s níž bylo doručení zásilky na konkrétní adresu domluveno.

9.1 Postup při vyplnění a vytištění leteckého nákladního listu

Letecký nákladní list obsahuje obligatorní (povinné) a volitelné údaje. Postup jejich vyplnění je následující (Geis, 2019):

- 1) Adresa odesílatele – jde o povinný údaj a vyplňuje se adresa skutečného odesílatele. V případě, že se jedná o konsolidovanou zásilku, zasílatel může v této položce označit jako odesílatele sebe
- 2) Adresa příjemce – pokud se jedná o přímý MAWB, je zde vyplněna adresa skutečného příjemce. V případě konsolidované zásilky vyplňujeme adresu zahraničního agenta. Při zasílání do některých zemí je nutné zde uvést další, upřesňující informace jako je telefonní číslo nebo kontaktní osoba
- 3) V tomto poli se vyplňuje trasa letu ve formě trojmístných IATA zkratk letišť. V případě přepravy s více transfery se vyplní např. první, druhé a poslední letiště

FREIGHT FORMS TTCS LTD. 0908-313656

STAPLE DOCUMENTS ABOVE PERFORATION

Set your tabulator stops here →

← Line-up here

Shipper's Name and Address 1		Shipper's Account Number	Not Negotiable Air Waybill Issued by 7	
Consignee's Name and Address 2		Consignee's Account Number	Copies 1, 2 and 3 of this Air Waybill are originals and have the same validity. It is agreed that the goods described herein are accepted in apparent good order and condition (except as noted) for carriage SUBJECT TO THE CONDITIONS OF CONTRACT ON THE REVERSE HEREOF. ALL GOODS MAY BE CARRIED BY ANY OTHER MEANS INCLUDING ROAD OR ANY OTHER CARRIER UNLESS SPECIFIC CONTRARY INSTRUCTIONS ARE GIVEN HEREON BY THE SHIPPER. AND SHIPPER AGREES THAT THE SHIPMENT MAY BE CARRIED VIA INTERMEDIATE STOPPING PLACES WHICH THE CARRIER DEEMS APPROPRIATE. THE SHIPPER'S ATTENTION IS DRAWN TO THE NOTICE CONCERNING CARRIER'S LIMITATION OF LIABILITY. Shipper may increase such limitation of liability by declaring a higher value for carriage and paying a supplemental charge if required.	
Issuing Carrier's Agent Name and City		Accounting Information 8		
Agent's IATA Code		Account No.		
Airport of Departure (Addr. of First Carrier) and Requested Routing		Reference Number		
To 3	By First Carrier 4	to 3	by 4	to 3
Airport of Destination 5		Requested Flight/Date 6		Amount of Insurance 6
Handling Information 10		Declared Value for Carriage 9		
		Declared Value for Customs 11		

Obrázek 3: Postup vyplnění AWB, 1.část, zdroj: Geis CZ Air+Sea, s.r.o., vlastní zpracování

- 4) Letecká společnost – zde se vyplňuje dvoumístný IATA kód označující aerolinku realizující přepravu
- 5) Letiště, do kterého zásilka směřuje, vyplňuje se kód dle IATA
- 6) V tomto poli se vyplňují čísla letů, obvykle jen první a poslední let
- 7) Dopravce – Vypiše se operující letecká společnost, na rozdíl od bodu 4) se uvádí celým názvem

- 8) Doplnující informace o zásilce: FREIGHT PREPAID, CASS-CODE, HAWB, dodací podmínka. Dále je možné uvést údaje o zvláštním servisu zásilky, jako např. nestohovatelnost
- 9) Zde se vyplňuje informace, zda se jedná o „prepaid“ (zkratka PP) nebo „collect“ (zkratka CC) zásilku. Na MAWB se uvádí vždy prepaid.
- 10) Vypíše se kontaktní údaje na příjemce (zastupujícího subjektu či agenta), tzv. „notify“ a případně specifické požadavky na handling zásilky
- 11) SCI – celní status zásilky
- 12) Celkový počet kusů zásilky
- 13) Celková hmotnost zásilky
- 14) Kilogramy (K) vs Libry (L)
- 15) Vyplňuje se zkratka sazby odpovídající hmotnosti zásilky, např. M pro minimální nebo Q s odpovídající hmotností
- 16) Účtovací hmotnost zásilky, jedná se vždy o vyšší z dvojice skutečná/objemová hmotnost.
- 17) Sazba dle IATA, vyplní se i kolonka „TOTAL“ – tu dá násobek sazby a účtovací hmotnosti
- 18) Informace o přepravované komoditě. V případě konsolidace se uvádí „consolidated as per attached cargo manifest, not restricted“. V této kolonce se dále může uvést např. HS kód přepravovaného zboží, rozměry zásilky nebo zvláštní požadavky na manipulaci se zásilkou
- 19) Zde se uvádí vedlejší poplatky, jako např. palivový či bezpečnostní poplatek nebo poplatek za rentgenování zásilky. Tyto poplatky jsou uváděny ve zkratkách o třech písmenech
- 20) Poplatek za handlingové služby (na některých terminálech)

No. of Pieces RCP	Gross Weight	kg lb	Rate Class Commodity Item No.	Chargeable Weight	Rate Charge	Total	Nature and Quantity of Goods (Incl. Dimensions or Volume)
12	13	14	15	16	17 17	17	18
Prepaid		Weight Charge		Collect		Other Charges	
		Valuation Charge				19	
		Tax				20	
		Total Other Charges Due Agent					
		Total Other Charges Due Carrier					
		Total Prepaid		Total Collect			
Currency Conversion Rates		CC Charges in Dest. Currency					
For Carriers Use only at Destination		Charges at Destination		Total Collect Charges		Executed on (date) _____ at (place) _____ Signature of Issuing Carrier or its Agent _____	

Shipper certifies that the particulars on the face hereof are correct and that insofar as any part of the consignment contains dangerous goods, such part is properly described by name and is in proper condition for carriage by air according to the applicable Dangerous Goods Regulations.

Signature of Shipper or his Agent

Obrázek 4: Postup vyplnění AWB, 2. část, zdroj: Geis CZ Air+Sea, s.r.o., vlastní zpracování

MAWB je následně připraven k tisku a přiložení k zásilce.

Postup vyplnění HAWB je velmi podobný, liší se jen v několika bodech:

- 1) Číslo dokumentu se neshoduje s číslem MAWB, které je přiděleno od letecké společnosti. Číslo HAWB tak může vycházet např. z referenčního čísla dané přepravované zásilky.
- 2) Kolonky odesílatele a příjemce jsou vyplněny obvykle podle komerční faktury ke zboží. Adresy bývají upřesněny plátcem, popř. objednavatelem přepravy.
- 3) Je možné zde vyplnit „prepaid“ (PP) i „collect“ (CC)
- 4) Nejsou zde vypisovány sazby IATA, místo toho je uvedeno pouze „as agreed“
- 5) Prostor pro další popisné údaje ke zboží, rozměry, HS kód, a jiné, pokud si to žádá zákazník nebo letecká společnost

MAWB i HAWB je následně ze systému vytištěn – v případě MAWB vždy dvakrát modrá a červená část, HAWB dle potřeby, obvykle v 11 kopiích. Oba druhy je třeba dále opatřit razítkem a podpisem (Geis, 2019).

Modré paré se rozdělí třikrát na dva listy-modrý a černý kus si nechá zasílatel, zelený je odevzdán handlingovému agentovi při podeji zásilky a černý celnímu úřadu poslední dvě černé kopie se připojí k červenému paré. Jedna kopie HAWB a air cargo manifestu zůstane zasílateli.

Celé červené paré, společně s manifestem a dvěmi kopiemi HAWB se přišije k obálce. Do té se následně uloží 6 kopií HAWB a 2 kusy manifestu. K zelenému paré je pak přišit 1 kus manifestu a 1 kus HAWB pro podej zásilky. K černému paré je následně připevněn po jednom kusu manifest, HAWB, a dále VDD (vývozní doprovodný doklad), faktura a packing list pro celní účely. Do obálky je poté třeba přiložit faktury, packing list a další případné dokumenty od zákazníka. Všechny originály dokumentů vkládáme do obálky. Doklady jsou spolu se zásilkou předány handlingovému agentovi.

10 IATA a projekty standardizace a digitalizace v nákladní dopravě

Organizace IATA iniciovala a vede několik projektů, které mají za cíl dovést toto odvětví k větší efektivitě díky standardizaci a digitalizaci veškerých procesů a dokumentů (IATA - Digital Cargo, 2019). Níže jsou tyto projekty zmíněny.

10.1 IATA e-freight

Jde o iniciativu, která cílí na každý článek řetězce letecké nákladní přepravy, tedy na zasílatele, aerolinky, handlingové poskytovatele, celním institucím, a další (IATA, 2019). Projekt e-freight se snaží dosáhnout kompletního odstranění papírových dokumentů v přepravě zásilek, které má nahradit elektronická podoba těchto náležitostí.

Zaměření těchto aktivit směřuje na eliminaci základních typů dokumentů:

Celní dokumenty – podpora národních celních úřadů a regulačních orgánů v cestě za plně elektronickými procesy a součinnosti s ostatním subjekty v leteckých přepravách

Přepavní dokumenty – spolupráce se všemi prvky leteckého supply chainu v oblasti elektronizace klíčových dokumentů, air waybillem počínaje

Obchodní a specializované dokumenty – digitalizace některých dalších dokumentů, které jsou s přepravou spjaté, ale nutně nemusí bezprostředně doprovázet náklad

Dílními částmi tohoto projektu pak jsou:

- Podpora a uspořádání přijetí e-air waybill
- Snaha o přijetí standardů Cargo-XML a jeho širší využívání
- Zkušební použití elektronické verze Deklarace o nebezpečném zboží (e-DGD)
- Komunikace s národními celními úřady i světovou celní organizací (WCO – World Customs Organization) na téma e-customs a přizpůsobení se zprávám Cargo-XML
- Zvýšení kvality dat skrz program Message Improvement Program (MIP)

10.2 eAWB360

Jde o jakousi podporující iniciativu vyzývající k rychlému přizpůsobení se všech článků řetězce přeprav k probíhající digitalizaci v odvětví. Míří na veškeré subjekty figurující v mezinárodní letecké nákladní dopravě, od zasílatele, přes aerolinie, po provozovatele cargo terminálů a další. Projekt především vyzývá k důkladné přípravě na přijímání a využití e-AWB, a to hlavně ve standardizaci procesů a komunikaci (IATA, 2019).

10.3 e-AWB link

Jedná se o nástroj sloužící menším a středním subjektům v leteckém cargu k úspěšnému přihlášení se k využívání elektronickému AWB, k jeho snadnému zavedení a používání (IATA, 2019). Zájemci se za poplatek registrují a dostanou se k návodu, s jehož pomocí se naučí, jak vytvořit, zaslat a dále operovat s e-AWB, e-HAWB a e-CSD, jak snadno sledovat zásilku, jak zacházet s šablonami dokumentu pro rychlé použití, tisknout štítky s čárovými kódy, a dále.

Projekt e-AWBlink je napojen na 120 leteckých společností a registrací v něm lze dosáhnout nižších nákladů procesů, vyšší kvality dat, vyšší efektivity a snadnější soulad aktivit s regulacemi.

10.4 Cargo XML

Nejmodernější způsob komunikace a výměny dat přináší projekt Cargo XML, mělo by jít o standardní způsob komunikace mezi aerolinkami a dalšími zainteresovanými subjekty v letecké přepravě, jako speditéři, terminály, pozemní handling, celní úřady a další (IATA, 2019). Jde o cestu usnadňující procesy letecké nákladní přepravy, splňuje celní požadavky pro vyplňování Advanced Cargo Information (ACI) a vyhovuje bezpečnostním pravidlům jako je e-CSD.

Letecký průmysl obecně volal po utlumení starých zvyklostí v oblasti komunikace a výměny dat (Cargo IMP) do roku 2014 a podporu nových standardů Cargo Electronic Data Interchange (EDI). Systém Cargo IMP lze dosud používat, nicméně už se nedočkává podpory od IATA. Poslední vydání manuálu Cargo IMP bylo publikováno na konci roku 2014, současné aktualizace jsou určeny již jen pro nový systém Cargo XML.

10.5 e-Air Waybill

Jak již bylo zmíněno, air waybill, letecký nákladní list, je důležitým dokumentem, představujícím existenci smlouvy o přepravě mezi odesílatelem a dopravcem, tedy aerolinií. Vzhledem k počtu jeho kusů (originálů a kopií) je jeho využívání velmi nákladné a nešetrné k životnímu prostředí. V posledních letech tak nabývá na významu projekt e-AWB, tedy vývoj a implementace elektronické verze leteckého nákladního listu.

Jako jeden z dílčích projektů iniciativy E-freight byl prvně představen v roce 2010 a devět let poté, v roce 2019 se má stát e-Air Waybill standardem, výchozí formou dokumentu, smlouvy o přepravě věci, fungujícím v každé zásilce v nákladní letecké dopravě (IATA, 2019). Jedná se o klíčový bod, milník v historii letecké nákladní dopravy, který má toto odvětví převést do digitální éry, kdy papírové dokumenty mají být využity jen výjimečně.

K hlavním výhodám elektronického leteckého nákladního listu patří:

- Minimalizace, resp. úplná eliminace použití papíru
- Vyšší efektivita a spolehlivost procesů v leteckém cargo
- Zrychlení doby dodání dokumentu
- Snížení počtu chyb v procesech handlingu
- Pozitivní vliv na životní prostředí snížením spotřeby papíru.

IATA nabádá všechny subjekty letecké nákladní dopravy k co nerychlejšímu přechodu na elektronickou verzi Air Waybillu, pokud jim v tom nebrání platné mezinárodní smlouvy, domácí legislativa nebo jiné existující dvoustranné (bilaterální) závazky. Pro snadný začátek využívání e-AWB připravila IATA srozumitelný návod k jeho implementaci. Níže bude tento návod představen v samostatné kapitole, nicméně je volně k dispozici na webových stránkách organizace.

10.6 Implementace e-AWB

Organizace IATA vytvořila a na svých webových stránkách zveřejnila dokument „e-AWB implementation playbook“, který informuje o smyslu, výhodách a možnostech projektů zaměřených na digitalizaci dokumentů v nákladní letecké dopravě. Součástí je i návod k registraci do projektu e-AWB a následné implementaci elektronického nákladního listu do svých přeprav (IATA, 2018).

Krok č. 1 – připojení subjektu do multilaterální dohody o e-AWB

Před zahájením přepravních procesů na základě digitálního leteckého nákladního listu musí zájemce podepsat s IATA dohodu, v originále Multilateral e-AWB agreement (MeA). Pro zasílatele platí, že nejdříve podepíše a odešle online formulář ze stránek organizace. Poté obdrží, přečte a podepíše smlouvu, kterou obratem potvrdí i IATA a tím se zasílatel zařadí mezi uživatele e-AWB. V případě aerolinie je třeba, aby podpisem potvrdila souhlas s usnesením „Resolution 672“. Obratem dostane souhlas od IATA a rovněž se stane členem projektu. Tento krok je pro zájemce kompletně zdarma. Jde o nutný právní základ pro užívání e-AWB a jednoduchý způsob, jak se vyhnout mnoha jednáním a dohadováním bilaterálních smluv s ostatními zapojenými subjekty.

Krok č. 2 – ověření způsobilosti vlastní technologie

Efektivní komunikace mezi zasílateli, leteckými společnostmi a agenty handlingových služeb vyžaduje schopnost zasílání standardizovaných elektronických zpráv. Potenciální uživatelé e-AWB by měly zavést systémy komunikace a elektronické výměny dat v souladu s usnesením IATA „Resolution 670“. Tím by měli být schopni přijímat, zpracovávat a odesílat standardizované zprávy (Cargo-XML nebo Cargo-IMP) srozumitelné všem zúčastněným subjektům. Zejména pro menší a střední zasílatelské firmy nabízí IATA vlastní program e-AWB Link, jehož uživatelé se díky němu mohou levně a jednoduše zapojit do standardizované elektronické komunikace s aerolinkou.

Krok č. 3 – zajištění vysoké kvality dat

Jde o klíčový krok k zavedení plně elektronické dokumentace k přepravě zásilek. Hlavními problémy narušující kvalitu dat jsou např. neplatnost nebo ztráta dat, nesprávná skladba zpráv nebo pozdní zasílání zpráv. Pro zvýšení kvality dat nabízí IATA podporu.

Krok č. 4 – Příprava a zajištění obchodních procesů k použití e-AWB

Ve spolupráci s obchodními partnery je třeba se ujistit, že všechny procesy související s přepravou zásilky jsou připraveny na použití digitálního nákladního listu. Procesy by měly vyhovovat standardům projektu Standard Operating Procedures (SOP), které jsou podřízeny mezinárodním dohodám a národním zákonům. E-AWB je možné využít pouze tam, kde to je povoleno. Z právních důvodů je tedy v některých místech stále vyžadována papírová verze nákladního listu. Nicméně, zasílatel může v každém případě zaslat letecké společnosti e-AWB, poté až aerolinka posoudí, zda je nutné dokument tisknout nebo se přeprava obejde bez něj.

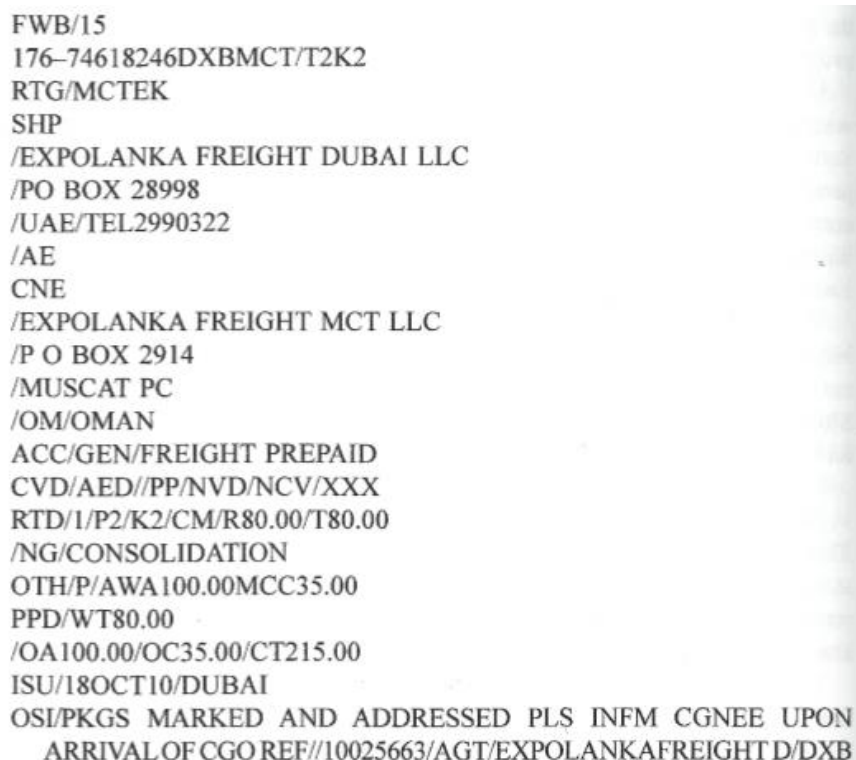
Krok č. 5 – zavedení e-AWB

Když je společnost připravena na zavedení e-AWB do procesů svých přeprav, zvolí si správnou strategii zavedení. Organizace IATA doporučuje zvážit například postupné zavádění podle aerolinek (nebo zasílatelů), podle letišť (konkrétní letiště v různých zemích nebo všechna letiště v jedné zvolené zemi na úvod) nebo zvolit jednu ze strategií – pomalejší testovací zavedení v přepravě nebo okamžité, plošné zavedení (tzv. Big Bang).

10.7 Freight waybill message (FWB)

Elektronická výměna dat (EDI) je již velmi dlouho cílem některých leteckých společností nebo jiných subjektů v letecké dopravě. Avšak zdaleka ne všechny aerolinky myslely až tak napřed, a tak jsou zasílatelé v mnoha zemích, zejména v rozvojových oblastech, nuceni zasílat klasický letecký nákladní list v papírové podobě (Sales, Air cargo management, 2017).

Základní, nejdůležitější zprávou, kterou zasílatel posílá letecké společnosti, je tzv. freight waybill message (FWB). Ta obsahuje údaje obsažené na leteckém nákladním listu (MAWB), její strukturu určuje asociace IATA skrz standardy Cargo-IMP (Cargo Interchange Message Procedures). Podoba těchto zpráv je v průběhu času vyvíjena, některé letecké společnosti, které nepřistoupily na moderní trendy, jsou například schopny přijímat zprávu verze FWB/6, zatímco jiné, které se přizpůsobily, dokážou díky svým systémům pracovat s aktuální FWB/16. Pro konverzi zpráv v různých verzích byl vyvinut speciální program CCS (Cargo Community System).



FWB/15
176-74618246DXBMCT/T2K2
RTG/MCTEK
SHP
/EXPOLANKA FREIGHT DUBAI LLC
/PO BOX 28998
/UAE/TEL2990322
/AE
CNE
/EXPOLANKA FREIGHT MCT LLC
/P O BOX 2914
/MUSCAT PC
/OM/OMAN
ACC/GEN/FREIGHT PREPAID
CVD/AED//PP/NVD/NCV/XXX
RTD/I/P2/K2/CM/R80.00/T80.00
/NG/CONSOLIDATION
OTH/P/AWA100.00MCC35.00
PPD/WT80.00
/OA100.00/OC35.00/CT215.00
ISU/18OCT10/DUBAI
OSI/PKGS MARKED AND ADDRESSED PLS INFM CGNEE UPON
ARRIVAL OF CGO REF//10025663/AGT/EXPOLANKAFREIGHT D/DXB

Obrázek 5: Příklad zprávy FWB (Sales, Air cargo management, 2017)

Je možné stanovit 4 úrovně elektronických přeprav (Editor, 2019):

Jakási nultá úroveň značí přepravu zásilky při vydání pouze papírové podoby leteckého nákladního listu a ostatních dokumentů. Jedná se, nebo alespoň donedávna se jednalo, o základní, běžný způsob vydání AWB.

Jako první úroveň je chápána cesta, kdy zasílatel odešle aerolince nákladní list v podobě elektronické zprávy FWB, nicméně AWB je poté stále nutné vytisknout.

Další stupeň elektronických přeprav je dán použitím e-AWB. Letecký nákladní list pak není nutné tisknout, nicméně stále jsou zde další dokumenty, např. prohlášení o nebezpečném zboží nebo některé celní dokumenty, které je třeba mít v papírové podobě.

Třetí úroveň je přeprava zboží za použití kompletně elektronických dokumentů. Tohoto stavu se snaží docílit e-freight, iniciativa podporovaná organizací IATA.

Elektronická komunikace mezi subjekty v letecké nákladní dopravě zná i další typy zpráv. Jsou jimi například:

FMA: potvrzení úspěšného přijetí zprávy FWB zasílané aerolinkou směrem k zasílateli

FNA: chybná zpráva (error message)

FSU: automatická zpráva o aktualizaci zásilky. Odesílá aerolinka zasílateli. Existují různé typy této zprávy – může například informovat o přijetí zásilky a její připravenosti k přepravě, nebo o přijetí a umístění ve skladu, i když zatím neprošla veškerými procedurami.

FSA/FSR: žádost nebo reakce ohledně stavu zásilky

FVR/FVA: informace ohledně letového plánu nebo dostupnosti letu

FFR/FFA: zpráva týkající se knihování místa na letu.

Po odeslání zprávy aerolince je třeba ještě zhruba 2 minuty čekat, než dojde k jejímu faktickému přenesení adresátovi. Obratem by měl zasílatel od dopravce obdržet odpověď ve formě zprávy FMA, pokud byl elektronický nákladní list doručen v pořádku, případně FNA, jestli došlo k chybě. Tato chybová zpráva by měla zahrnovat i vodítko k vyřešení problému. Pokud se podaří chybu odstranit, je třeba e-AWB zaslat znovu. Ne všechny letecké společnosti však zasílají odpovědi, v takových případech je třeba úspěšné přijetí FWB ověřit.

Zpráva FHL

Dále je obvykle možné zasílat leteckým společností zprávy FHL – elektronický house air waybill. Zpráva tohoto typu obsahuje veškeré údaje, které se na HAWB obvykle nacházejí – odesílatel, příjemce, popis přepravovaného zboží a detailní údaje o něm.

10.8 Systémy sloužící pro elektronickou výměnu dat mezi subjekty přeprav

Pro elektronickou komunikaci s leteckými společnostmi byla vyvinuta rozličná softwarová řešení, systémy, které dokážou pracovat se zprávami přenášející nejen elektronický letecký nákladní list, ale i další dokumenty. Systémy by měly pokrýt celý koncept projektu e-freight, měly by tedy umožňovat komplexní elektronickou komunikaci jednotlivých subjektů v letecké nákladní dopravě, kromě zasílatele a leteckého dopravce by tak měla zahrnovat i handlingového agenta a další články. Větší zasílatelské společnosti v mnoha případech vyvíjejí vlastní elektronické systémy pro přenos e-AWB, ale i další elektronickou komunikaci se svými partnery. Pro ostatní se v současnosti nabízí možnost využít například jeden z následujících softwarů:

e-AwbLink

Jde o jednoduchý nástroj umožňující spíše menším a středně velkým společnostem, jak mohou s používáním e-AWB začít. Tento software vyvinula a podporuje organizace IATA a je propojen s více než 120 společnostmi (IATA, 2019). Nabízí mimo jiné tyto služby: tvorba a práce s e-AWB, e-HAWB, E-CSD, archivaci e-AWB, sledování leteckých zásilek, přijímání odpovědí a změn stavů leteckých zásilek. Program dále umožňuje tisk vygenerovaných e-AWB, štítků, a další. Software je možné po registraci stáhnout na stránce IATA, poplatek za roční užívání je 540 amerických dolarů.

Descartes

Společnost Descartes Systems Group přišla ve spolupráci se společností IATA se softwarovým řešením, které umožňuje společnostem užívající starší systémy na bázi Cargo-IMP transformovat svoje zprávy do novějších standardů Cargo-XML (Sales, Air cargo management, 2017). Se svým systémem Descartes CargoBooker pak cílí zejména na menší zasílatelské společnosti. Touto cestou je možné zjišťovat nutné informace od aerolinek či elektronicky knihovat prostor v letadlech pro zásilky pomocí internetového prohlížeče.

Logitude

Softwarová řešení Logitude od společnosti CHAMP Cargosystems jsou nabízena v několika variantách – Economy, Business nebo First Class. Liší se, kromě ceny za měsíční užívání, hlavně množstvím a úrovní služeb. Například nejlevnější možnost poskytuje běžné nástroje pro zasílatele, práci s elektronickými dokumenty, jejich archivaci i tisk nebo sledování výnosů a nákladů. Pokročilá varianta pak například umožňuje sdílení dat se zákazníky, tvorbu cenových kalkulací, či přizpůsobení softwaru na míru zasílatele. V nabídce je nicméně i nejjednodušší

software pro tvorbu samotných e-AWB za cenu 20 USD na měsíc, dále je nutné je třeba platit za balíčky e-AWB, nabízená množství jsou 100, 200, 500 nebo 1000 nákladních listů. Díky této technologii zasílatel může dělat základní úkony jako je tvorba a zasílání elektronických AWB, tvorba a tisk štítků, přijímání a odesílání zpráv ohledně stavu zásilky, elektronické knihování u aerolinky, a mnohé další.

11 Poplatky zohledňující použití papírového air waybillu

Projekt e-AWB začal být krátce po vzniku a uvedení podporován samotnou organizací IATA, ale i mnohými leteckými společnostmi. Původní motivací pro zasílatele se staly snížené sazby na letecké přepravné, případně pak jiné relevantní výhody v leteckých přepravách zásilek. V tomto ohledu však postupem času došlo ke změnám a nedávnou praxí většiny leteckých společností se nakonec stalo účtování dodatečných poplatků za používání papírové formy nákladního listu. Jako vůbec první se k této novince odhodlala německá společnost Lufthansa, když zasílatele začala penalizovat touto formou ve výši 200 Kč za vydaný AWB (Air cargo news, 2018). Další aerolinky se v nadcházejících letech inspirovaly. Níže je pro bližší přehled přiložen seznam poplatků dalších leteckých společností:

Letecká společnost	Zastoupení obchodním agentem v ČR	Poplatek za HAWB v Kč	Poplatek za MAWB v Kč
Turkish Airlines	Ano	336	0
British Airways	Ne	0	1000
Lufthansa Cargo	Ano	0	200
China Cargo Airlines	Ano	0	300
Qatar Airways	Ano	230	0
Swiss	Ano	400	300
Finnair	Ano	0	1000
KLM Cargo	Ne	0	286
Air France	Ne	0	286
Etihad Airways	Ano	0	0
LAN Airlines	Ano	0	0
DHL Aviation	Ano	0	0
CargoLux	Ano	0	2600
Delta Air Lines	Ano	0	585
Czech Airlines	Ne	0	350
Korean Airlines	Ano	0	50
Hainan Airlines	Ano	0	0
Emirates	Ne	0	260
Sichuan Airlines	Ano	0	0
Aeroflot	Ano	0	0
Air Canada	Ano	0	0
Iberia	Ano	0	1000
American Airlines	Ano	0	0
Saudi Arabian	Ano	0	0
Tap Portugal	Ano	0	260
LOT	Ano	85	0
El Al	Ano	81	0
SAS	Ano	0	0
Aer Lingus	Ano	0	1000
Ukraine Airlines	Ano	0	0
Ethiopian	Ano	0	0
China Eastern	Ano	0	260
Cathay Pacific	Ano	0	1055

Tabulka 5: Poplatky leteckých společností za papírový AWB/manuální vložení dat, zdroj:

www.webcargonet.com/#air/tarifasair vlastní zpracování

Další tabulka udává počet exportních přeprav s jednotlivými leteckými dopravci za rok 2017 a rok 2019.

Společnost	Počet přeprav 2017	Společnost	Počet přeprav 2019
Turkish Airlines	42	Turkish Airlines	43
British Airways	34	British Airways	22
Lufthansa Cargo	30	LOT	12
China Cargo Airlines	22	Lufthansa Cargo	11
Qatar Airways	21	Qatar Airways	10
Swiss Cargo	19	Emirates	7
Finnair	16	DHL	6
Etihad	15	Korean Air	5
LAN	15	Cathay Pacific	4
DHL	14	Czech Airlines	3
KLM	14	AirBridge Cargo	3
Delta	9	American Falcon	3
ČSA	9	China Cargo Airlines	2
Air France	8	China Airlines	2
Korean Air	6	Air France	1
Saudia	5	Augsburg Airways	1
Ostatní	44	Sichuan Airlines	1

Tabulka 6: Počet leteckých přeprav společnosti Geis CZ AIR + SEA, s.r.o. dle leteckých společností, zdroj: Geis CZ Air+Sea, s.r.o., vlastní zpracování

Následující část se s pomocí dat ve výše přiložených dvou tabulkách pokouší zjistit vliv využívání některého z elektronických systému pro práci s e-AWB na náklady firmy Geis CZ Air+Sea. Po vynásobení celkového počtu přeprav jednotlivých aerolinek odpovídajícími poplatky za manuální přepis dat z papírového AWB do elektronického systému může zasílatel získat hrubý přehled nad potenciální ušetřenou částkou, pokud se těmito poplatky vyhne. Za rok 2017 vychází částka 124 654,- Kč, za dosavadní měsíce roku 2019 je to asi 50 794,- Kč.

Pokud by se firma rozhodla pro použití systému e-AWBLink, který je za roční využívání zpoplatněn částkou 540 USD (IATA, 2019) (při zohlednění kurzu 23,252 Kč za dolar (ČNB, 2019) vychází poplatek v korunách zhruba ve výši 12 555 Kč), dojde k výsledné úspoře, při kalkulaci s přepravami za rok 2017, ve výši zhruba 112 000 Kč. V ceně je balíček 250 elektronických leteckých nákladních listů, dalších 100 je možné přikoupit za cenu 20 USD, nicméně pro zmíněného zasílatele základní sada vystačí.

O něco vyšší částku by firma musela vydat při výběru systému Logitude. Ten je zpoplatněn částkou 20 USD na měsíc, které je nutné připočítat balíček e-AWB. Optimální množství z nabízených bude 500 za fixní částku 390 USD. Při převodu na koruny vychází cena systému

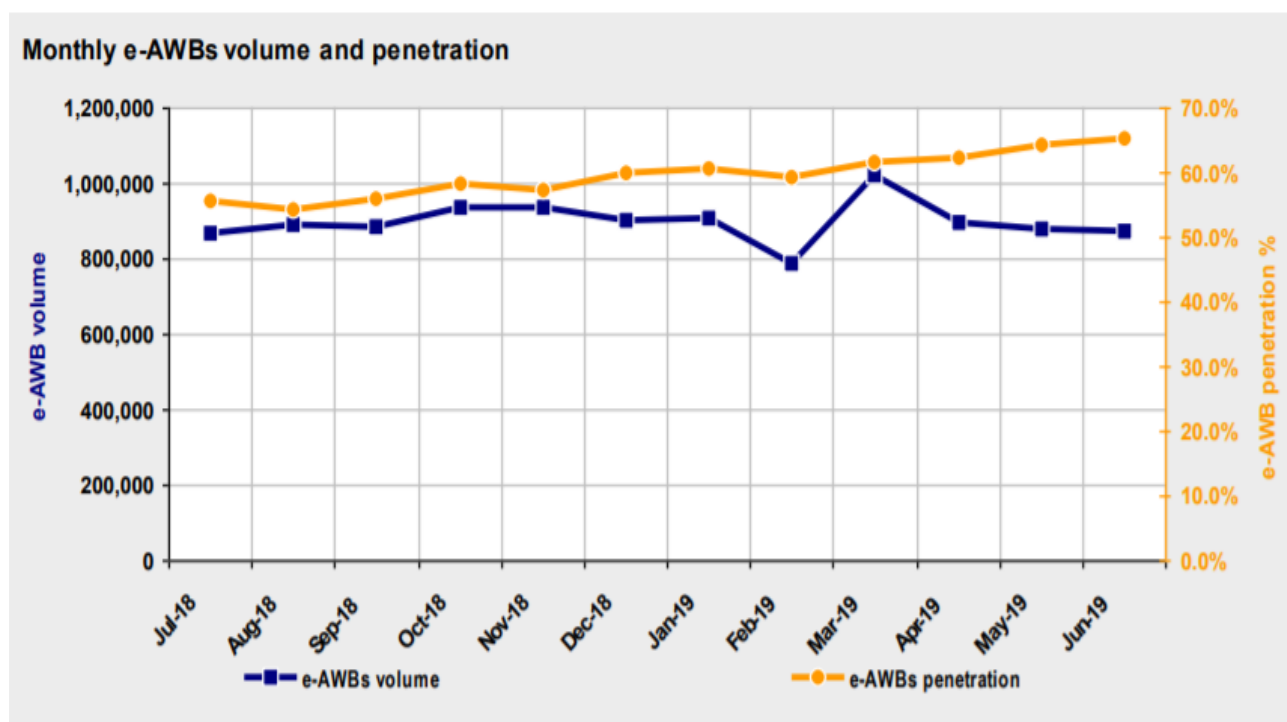
na asi 14 648,- Kč. Při zohlednění poplatků za rok 2017 by tak mělo dojít k úspoře asi 110 000 Kč.

Je však nutné brát v potaz limitace těchto výpočtů, jako například časté změny ve výši poplatků nebo těžko předvídatelný vývoj přeprav zasílatele v následujících letech. Stejně tak přizpůsobení se firmy na určitý systém vyžaduje jistou časovou náročnost. Dá se však konstatovat, že ušetřená částka minimálně v řádu desítek tisíc, při naplnění očekávání až kolem jednoho sta tisíc korun, je pro zasílatele dobrým důvodem ke zvážení registrace do jednoho ze systémů. Další výhodou pak je zjednodušení přenosů informací k aerolinkám nebo rychlejší a jednodušší opravování případných chyb.

12 Statistiky současného využití e-AWB

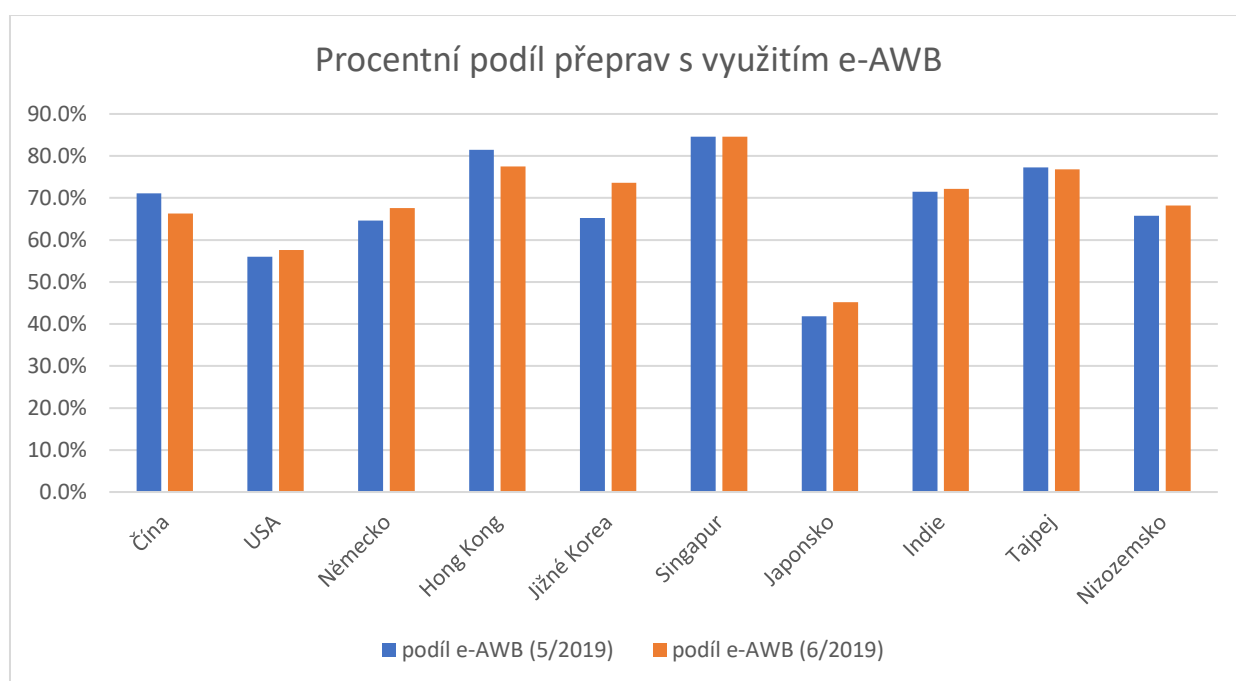
Organizace IATA každý měsíc zveřejňuje statistiky reflektující využívání elektronické verze leteckého nákladního trhu napříč odvětvím (IATA, 2019). K dispozici jsou tyto údaje v tabulkách dle zemí, letišť, leteckých společností, zasílatelů či regionů, seřazeny dle absolutního množství e-AWB za měsíc, či dle podílu elektronických přeprav na celkovém množství.

Za poslední rok odvětví registrovalo mírný nárůst procentních hodnot využití e-AWB, od června 2018, kdy bylo zaznamenáno asi 58 % elektronických přeprav se hodnota vyšplhala 65,5 %. Z grafu je dále patrné, že množství vydaných e-AWB však značně kolísalo, čísla pro červen 2018 jsou nakonec v podstatě totožná jako ta pro červen letošního roku, a to zhruba 850 000. To může být odrazem menšího počtu leteckých nákladních přeprav v současném období. Součástí statistik dříve byla i cílová hodnota využití e-AWB v procentech, která bylo dobré vidět v kontrastu s reálně dosaženým číslem, nicméně v aktuální statistice tentokrát cíl chybí.



Obrázek 6: Celkový pohled na vývoj v množství a procentním využití elektronického nákladního listu napříč odvětvím (IATA, 2019)

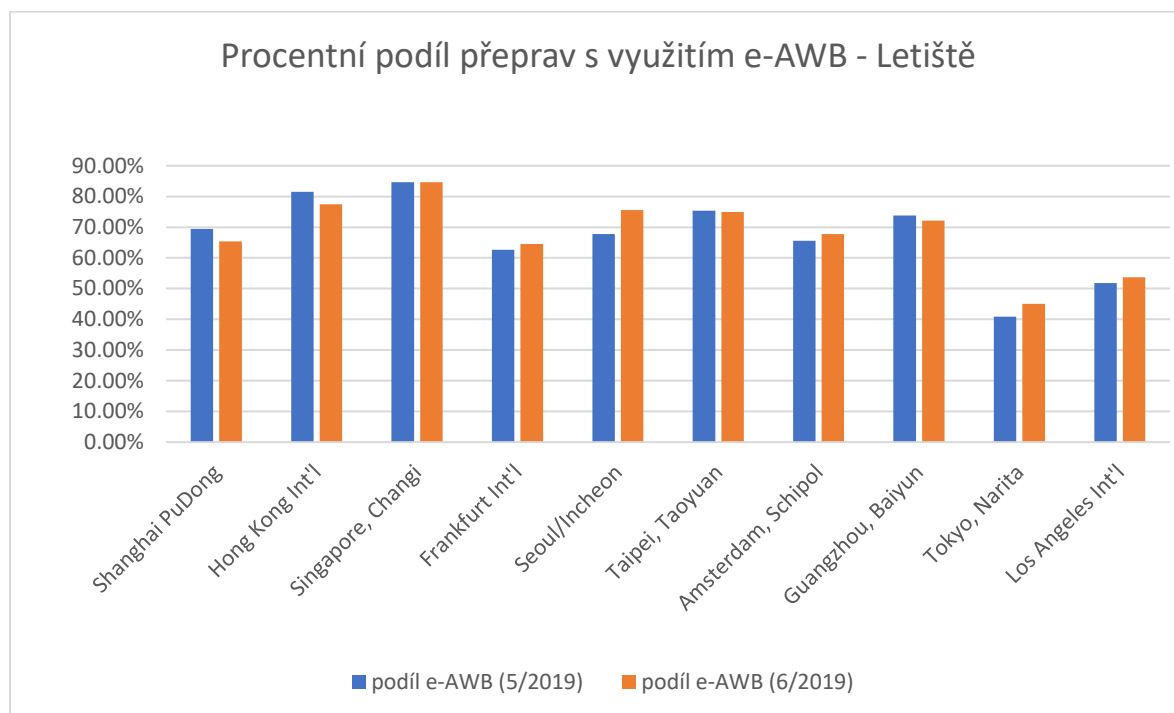
Dále je možné zjistit, jak jsou na tom s elektronickými přepravami jednotlivé země. Následující graf vychází z údajů pro 10 zemí s největším množstvím zaslaných elektronických nákladních listů. Nejvíce e-AWB bylo v červnu 2019 použito v Čínské lidové republice, která zároveň drží slušné využití 66,3 %. Zde však došlo k poměrně velkému poklesu, v předchozím měsíci byla míra využití 71,1 %. Druhou zemí v absolutním vyjádření využití AWB jsou Spojené státy americké, při pohledu na relativní vyjádření je však vidět, že e-AWB je v USA využito jen o něco víc než v polovině přeprav. Další zástupci jsou Německo, Hong Kong a Jižní Korea a Singapur, který se vyznačuje vysokým podílem elektronických přeprav, následují znovu Asijské země – Japonsko, Indie a Taiwan. Žebříček uzavírá na desátém místě Nizozemsko s 68,2 % elektronických přeprav.



Obrázek 7: Země podle množství zaslaných e-AWB společně s procentním využitím (IATA, 2019)

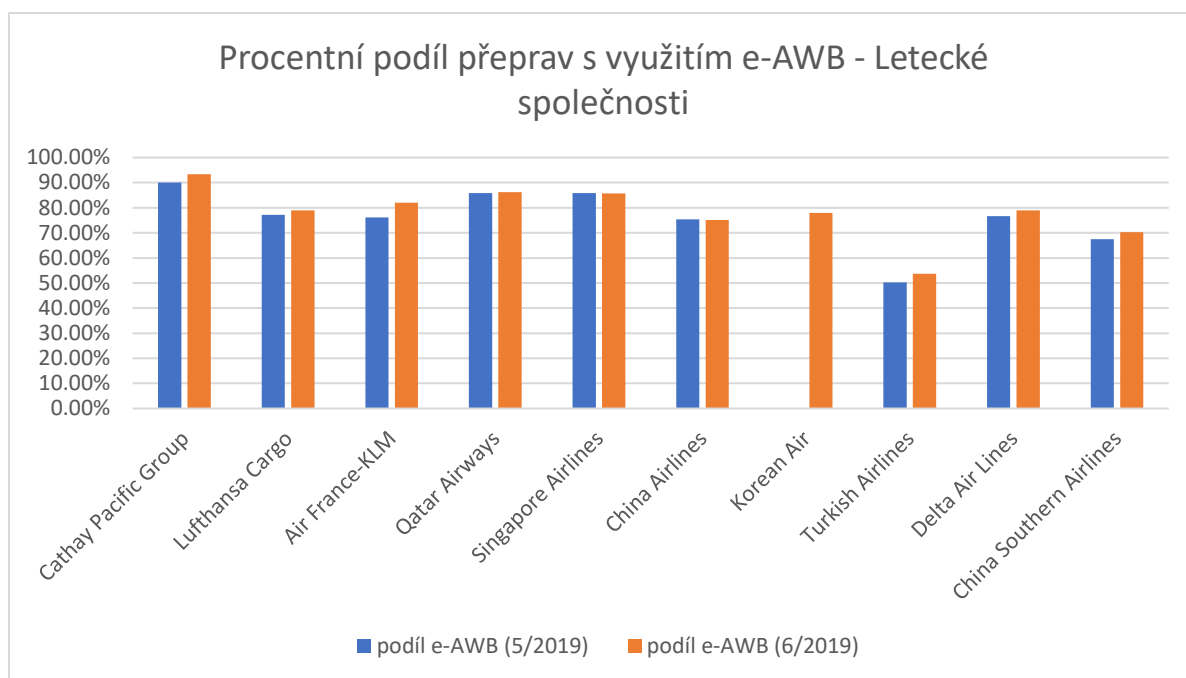
Podle dat zaměřených na deset letišť s nejvyšším množstvím použitých e-AWB obsadila první dvě pozice čínská města – vede letiště PuDong v Šanghaji a následuje Hong Kong, oproti předešlému se zde pořadí nezměnilo. Ovšem procento využití u těchto letišť v meziměsíčním porovnání kleslo, u obou shodně o čtyři procentní body, což zhruba odpovídá podobnému poklesu v celé Číně. Velmi silnou pozici má Singapur, téměř v 85 % leteckých přeprav ze zdejšího letiště je použit elektronický nákladní list. Hodnota je navíc stejná jako v případě předešlého grafu zohledňující celé země. Dále zde najdeme Frankfurt a Amsterdam, hlavní huby již zmiňovaných evropských zemí, úspěšnost s e-AWB mají však lehce nadprůměrnou.

Zbylé pozice obsadila další asijská letiště, významné terminály v zemích, kterým byla věnována pozornost v souvislosti s první grafem. Zajímavé jsou zejména hodnoty pro Tokio a Los Angeles, letiště, která sice díky množství vydaných e-AWB figurují v první desítce, avšak jedná se pouze o 45 respektive 53,7 procentních bodů na celkových přepravách, i když v tomto ohledu jde o mírný nárůst v porovnání s minulým obdobím.



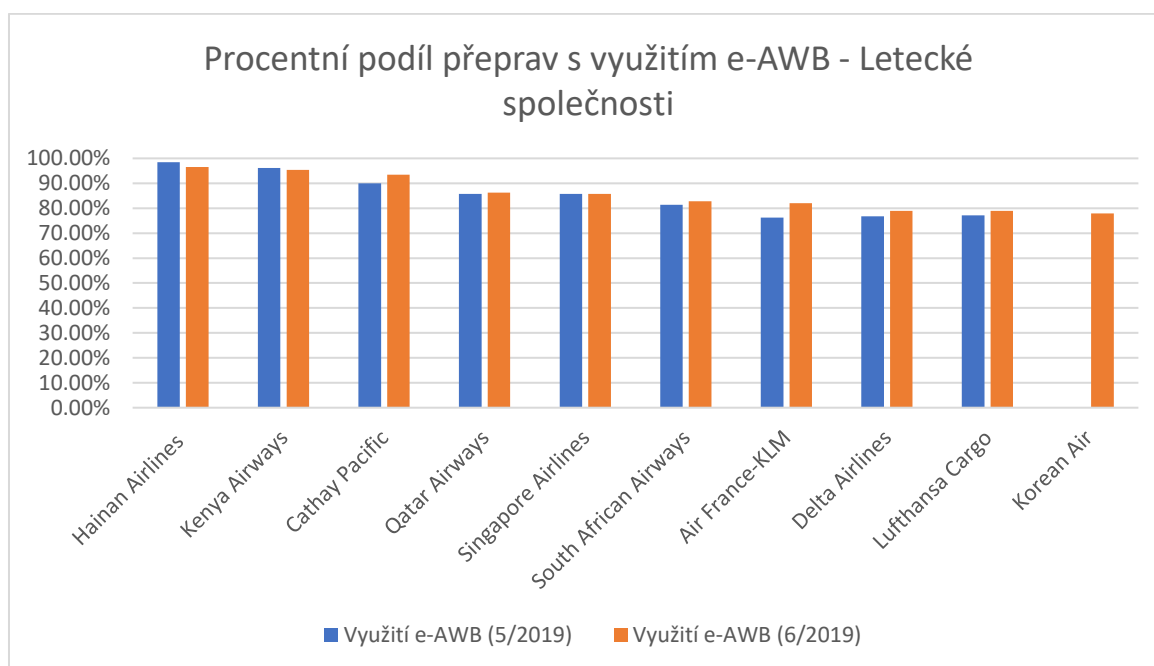
Obrázek 8: Světová letiště dle množství odeslaných e-AWB včetně podílu e-AWB na celkových vydaných AWB (IATA, 2019)

Mezi aerolinkami je v elektronických přepravách nejpoctivější společnost Cathay Pacific Group, která sídlí v Hong Kongu a je zde zároveň nejsilnějším leteckým dopravcem. První místo drží jak v žebříčku množství vyjádření e-AWB, tak i jejich využití na celkových přepravách, od zhruba 90 % v červnu hodnota vzrostla na 93,4 %. Následují evropské aerolinky Lufthansa a Air France-KLM, obě s využitím elektronického AWB kolem 80 %. Dále jsou zde k nalezení další asijské dopravci a americká společnost Delta Air Lines v souladu s předchozími žebříčky, k procentuálním hodnotám využití e-AWB hongkongským dopravcem se však blíží jen Qatar Airways a Singapore Airlines. Zajímavý je pohled na údaje u tureckého vlajkového dopravce Turkish Airlines, který sice mezi deseti společnostmi s vydávajícími nejvíc elektronických air waybillů, tvoří však jen polovinu celkových přeprav.



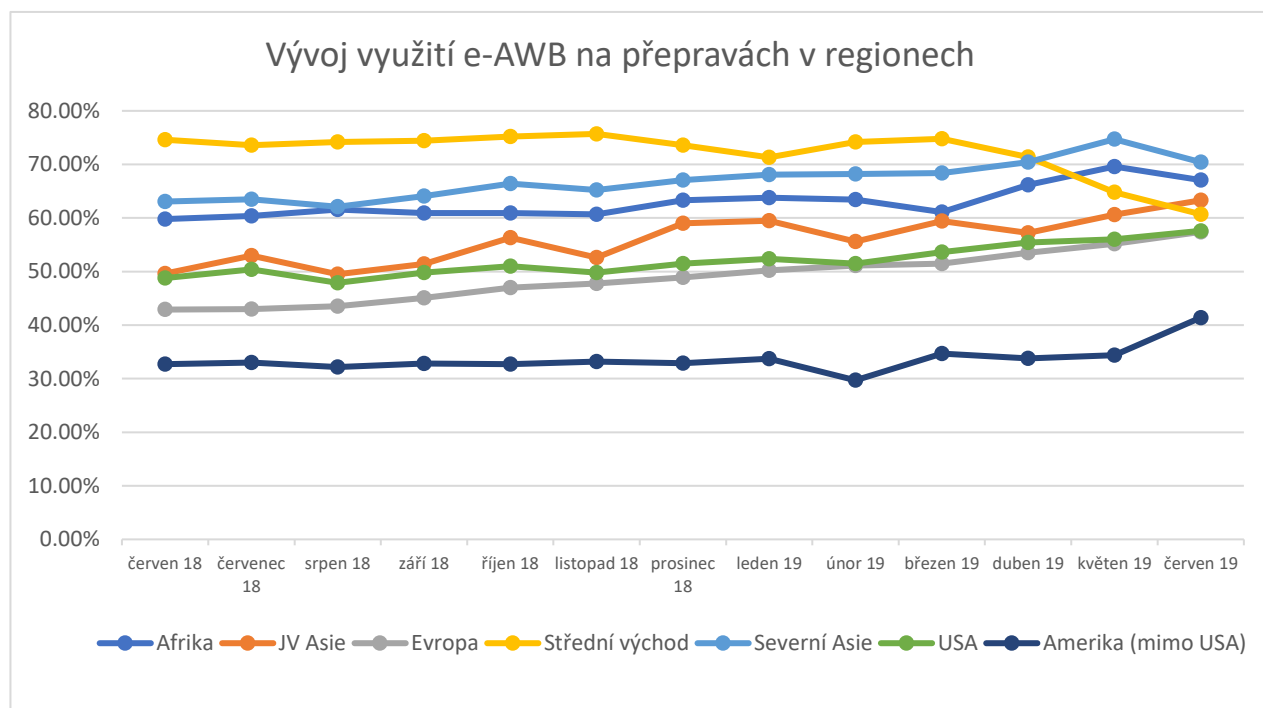
Obrázek 9: Letecké společnosti množství užitých e-AWB včetně procentních hodnot využití (IATA, 2019)

K dispozici je však i hodnocení aerolinek sestupně dle procentuálních hodnot využití e-AWB na celkovém počtu použitých nákladních listů. Podle této statistiky neexistuje ve sledovaném období žádná aerolinka, která by vykazovala stoprocentně elektronické přepravy svých zásilek. Nejblíže jsou čínské Hainan Airlines, se sídlem v Pekingu, které dosahují hodnoty 96,5 %, což však znamená pokles o dva procentní body oproti minulému měsíci. Jen s velmi malou ztrátou, na druhém místě, najdeme společnost Kenya Airways, která dosahuje 97,3 %, o sedm desetin horší výsledek než o měsíc dříve. Na dalších pozicích figurují již zmíněné Cathay Pacific Group, Qatar Airways, Singapore Airlines a další.



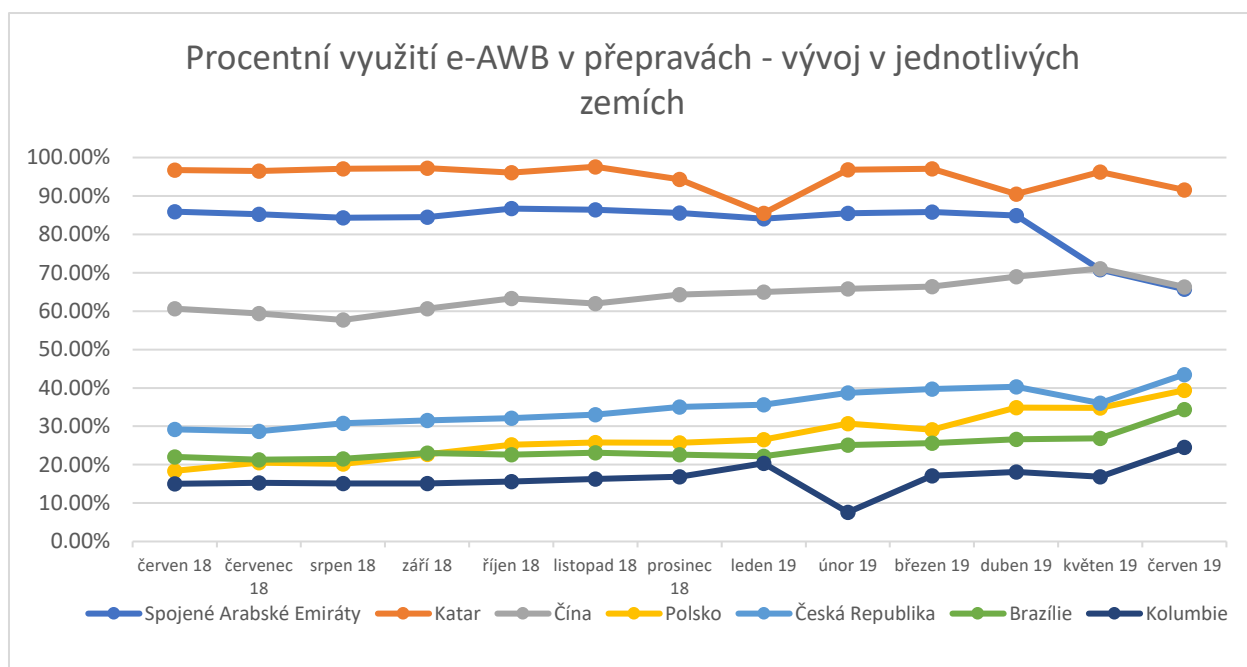
Obrázek 10: Letecké společnosti podle procentních hodnot využití e-AWB na celkovém množství AWB (IATA, 2019)

Při porovnání míry využívání e-AWB na leteckých přepravách ve světových regionech, a to včetně vývoje v posledním roce, je patrná dominance zemí středního východu, a to ve většině sledovaného období. To odpovídá silnému postavení Dubaje a Kataru a jejich hodnotám kolem 90 % v elektronických přepravách. Nicméně, zhruba od března roku 2019 je znát poměrně silný pokles této hodnoty a region Středního východu předbíhají zejména státy Afriky a Severní Asie.



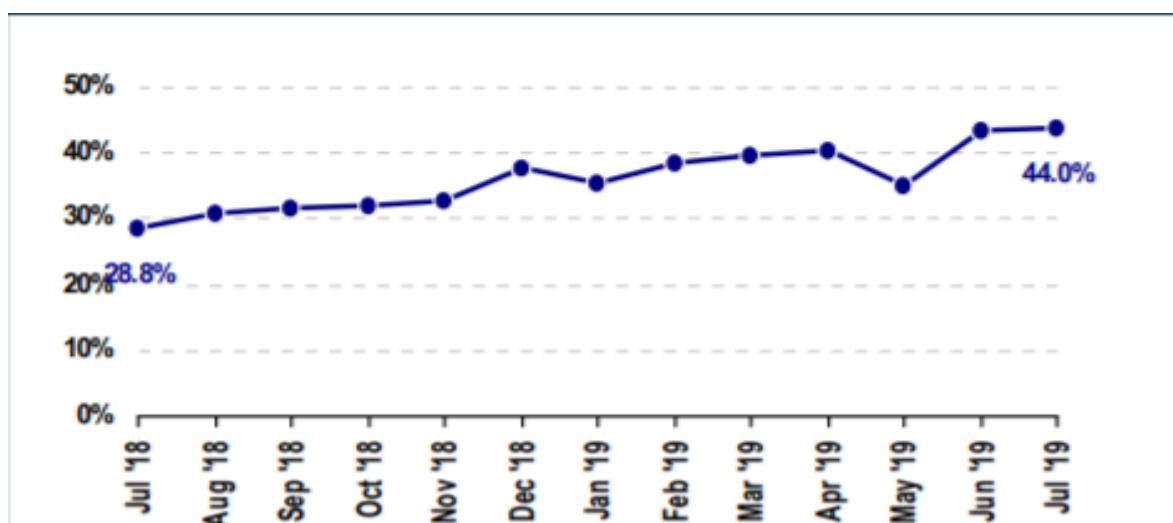
Obrázek 11: Vývoj ve využívání e-AWB v regionech dle procentních hodnot (IATA, 2019)

Za povšimnutí pak stojí úspěšnost elektronických přeprav z Jižní Ameriky, v průběhu uplynulého roku šlo zhruba o jednu třetinu z celkového počtu AWB. Při pohledu na procentní využití e-AWB v jednotlivých zemích lze zjistit, že například právě Brazílie či Kolumbie vykazují velice nízké hodnoty, jejichž růst je velmi pomalý a ve sledovaném období se stále pohybují kolem deseti nebo dvaceti procent.



Obrázek 12: Porovnání situace ve střední Evropě se zeměmi s nejvyšší a nejnižší úspěšností (IATA, 2019)

Nicméně slabé výsledky registruje i Česká republika, podobně jako další země v regionu střední a východní Evropy – Polsko a Maďarsko. Hodnoty však, i když nevýrazným tempem, postupně rostou. Z uvedených dat vyplývá, že Česká republika (ale ani Polsko, nebo Maďarsko) nedosahuje vysokých hodnot využití e-AWB, rozdíl oproti státům Západní Evropy, ale i dalších silných ekonomik USA, Číny nebo Spojených arabských emirátů je patrný. Česká republika je hodnocena velmi nízko i v porovnání absolutního vyjádření využití elektronického Air Waybillu. Samozřejmě nepřipadá v úvahu srovnání např. s uvedenými mocnostmi, hodnoty pro Českou republiku, pohybující se v loňském roce mezi jedním a dvěma tisíci přeprav s použitím e-AWB jsou porovnatelné kupříkladu s Finskem, Izraelem, Irskem, Islandem nebo Novým Zélandem. Lze však vyčíst, že naše země má nepatrně navrch nad zeměmi našeho regionu, jako jsou Polsko a Maďarsko, které dosahují po většinu roku hodnot spíše v řádu stovek.



Tabulka 7: Vývoj využití e-AWB dopravci na pražském letišti za uplynulých 12 měsíců (IATA, 2019)

Lze si pak však povšimnout i hodnocení významných speditérů v tabulce, kde jsou řazeni podle množství využitých e-AWB. První tři místa obsadily firmy DHL Express, Schenker, a Expeditors Group. Všechny dosahují velmi podobných hodnot využití e-AWB kolem 80 %, nejpilnější firmou je v tomto ohledu Expeditors Group. Další známe společnosti jako jsou UPS nebo Bollore pak používají e-AWB v o něco nižší míře, kolem 75 %.

Pořadí	Zasílatel	Využití e-AWB 5/2019	Využití e-AWB 6/2019
1	DHL Global Forwarding	77,4 %	78,5 %
2	Schenker	80,4 %	79,3 %
3	Expeditors Group	85,6 %	82,7 %
4	Kuehne+Nagel	55,4 %	59,7 %
5	Panalpina	71,0 %	71,6 %
6	Nippon Express	65,7 %	65,3 %
7	DSV Air Sea	73,6 %	73,1 %
8	UPS – United Parcel Service	81,5 %	77,4 %
9	Bollore	74,1 %	75,4 %
10	Kintetsu	60,3 %	62,6 %

Tabulka 8: Zasílatelé podle největšího množství použitých e-AWB

13 Zkušenosti a názory odborníků z oboru ohledně projektu e-AWB

Hodnocení úspěšnosti projektu e-AWB se mezi zástupci různých subjektů a společností v oboru velmi liší. Obecně se dá říct, že velmi spokojeni s využíváním tohoto elektronického dokumentu jsou zasílatelé. Obzvláště větší spedice s mezinárodním zastoupením jsou plně přizpůsobeny, jejich systémy jsou schopny komunikace s leteckými společnostmi, dokážou tak ve velkém ušetřit na poplatcích za manuální přepisy dat, které by musely hradit v případě zasílání papírového dokumentu.

Liší se i pohled na problematiku mezi leteckými společnostmi. Například poměrně optimisticky věc vnímá české zastoupení společností Air France-KLM (Menšík, 2019) nebo Swiss (Sýkora, 2019). Ti již před lety celý projekt e-AWB podporovaly přímo u zasílatelů, a to zároveň s velkou propagací ze strany přímo organizace IATA, která, postupem času vyvíjí čím dál větší nátlak zejména právě na zasílatelské společnosti a aerolinky. Letecké společnosti zprvu nabízely pro přepravy na bázi elektronického dokumentu levnější tarify pro letecké přepravné, to se však později otočilo a vystavování papírového AWB mezi aerolinkou a zasílatelem bylo penalizováno poplatky. Prvním průkopníkem v této praxi se stala již zmíněná německá aerolinka Lufthansa.

Nicméně, k používání elektronického nákladního listu zdaleka nepřistoupily všechny spedice. Zejména menší podniky se dodnes zdráhají, poplatky pro některé pravděpodobně nejsou až tak vysokou zátěží, ale navíc potřeba investice do případného relevantního softwaru je pro některé společnosti odrazující. Samotnému problému se softwarem, popř. investicí do něj je však možné se vyhnout, variantou je, jak již bylo zmíněno, vyplnění elektronických formulářů leteckých společností nebo snadno dostupný program nabízený organizací IATA. Častou překážkou je totiž i jistý konzervatismus pracovníků spedic, neochota změnit stávající procesy a pořádky, když to prozatím není bezprostředně nutné. Další věcí je pak i jistá potřeba mít „černé na bílém“, obdržet podpis či razítko na papírový dokument, při převzetí či předání zboží do rukou jiného subjektu v řetězci.

Velkou překážkou pro plošné, celosvětové zavedení elektronických přeprav zásilek je pak legislativa a předpisy jednotlivých států. Aby mohl projekt e-AWB naplno fungovat podle původní myšlenky, musely by se podmínky pro všechny státy v tomto ohledu sjednotit. Letecká přeprava zásilky kompletně bez použití papíru za současné situace funguje pouze mezi některými státy, které jsou již přizpůsobeny a plně připraveny.

Méně optimistický názor vyjádřil zástupce společnosti Emirates Sky Cargo. Podle něj má iniciativa podporující elektronický nákladní list v České republice mizivý úspěch, věc v zásadě nefunguje (Kolář, 2019). Ve velmi podobném duchu se vyjádřil zástupce jednoho z poskytovatelů handlingových služeb, společnosti Enes Cargo. Do projektu bylo podle nich na počátku vloženo mnoho úsilí, času i peněz. Vzhledem k vlažnému přijetí záležitosti však tyto snahy v průběhu let postupně otupěly, a dnes je celá záležitost upozaděna (Vaněk, 2019).

Významným faktorem je i poměrně malé množství nákladu, které přes pražské letiště projde, a to jak při vývozu z České republiky, tak v dovozu. V porovnání se zeměmi v Západní Evropě nejsou místní výkony letecké nákladní dopravy tak zásadní, aby ospravedlnily velké investice a časově náročné činnosti vedoucí k přizpůsobení se trendu elektronizace dokumentů. Místní trh se dále vyznačuje specifickým charakterem jakési roztříštěnosti zásilek, které jsou v mnoha případech zasílatelem konsolidovány což vede k velkému množství vystavených house air waybillů. To pak relativně komplikuje myšlenku zjednodušení elektronické komunikace díky použití e-AWB.

Konkrétním příkladem, co se České republiky týče, může být například bezpečnostní kontrola zásilek handlingovým agentem na terminálu. Podle nařízení národních institucí musí být provedení kontroly potvrzeno fyzicky razítkem, či podpisem na papírový AWB (Kolář, 2019). V současné době se zatím nechystá v tomto ohledu žádná změna, která by umožňovala proces elektronizovat. Dalším článkem, který nezapadá do projektu je celní úřad. I ten dnes vyžaduje fyzickou podobu leteckého nákladního listu pro celní účely. Podle slov zástupce úřadu by sice za určitých podmínek celnice byla schopna se přizpůsobit a vyjít vstříc aerolinkám a handlingovým agentům tak, aby si systémy vzájemně mohly zasílat elektronické zprávy a vyměňovat data, nicméně neplánují kvůli tomu provádět větší zásahy do svých systémů a procesů. Celní úřad si v oblasti elektronizace a digitalizace dokumentů jde vlastní cestou, tyto projekty údajně započaly o dost dříve, než se objevila iniciativa elektronizace od asociace IATA, a tak by celní úřad dělal v podstatě krok zpátky.

Subjekty působící na trhu leteckých nákladních přeprav v České republice však mají relativně malou sílu, často i v některých ohledech protichůdné zájmy, a tak je velmi složité docílit sjednocení a pokusit se vyvinout tlak na české regulatorní a legislativní orgány, aby se situaci pokusily zvrátit. Chybí zde silný národní, vlajkový dopravce, letecká společnost se zásadním množstvím přeprav a silným vlivem na jednotlivé články a instituce. České aerolinie provozovaly svou flotilu dálkových letounů schopných nést větší množství nákladu mnoho let nazpět, místo rozvoje se však svých strojů zbavily. Zásilky si tak dělí především zahraniční aerolinky, z nichž každá ve výsledku přepravuje relativně zanedbatelné množství nákladu.

14 Závěr

Elektronický letecký nákladní list je pro leteckou nákladní přepravu skutečně významné, aktuální téma. Jak ukázala jedna z částí této diplomové práce, e-AWB je podle statistik v současnosti využíván na víc než polovině veškerých leteckých přeprav, ačkoli jsou znát obrovské rozdíly mezi světovými kontinenty, ale i jednotlivými zeměmi. Jak lze ze statistiky a příslušných grafů vyčíst, lídry v tomto ohledu jsou především země a letecké společnosti ze středního východu, pacifické části Asie, poměrně úspěšné jsou pak i západoevropské země.

V České republice je však registrována zatím stále velice nízká míra využití elektronického nákladního listu, podobně jako v dalších zemích v regionu, například v Maďarsku nebo Polsku. Problémy v této souvislosti způsobuje zejména legislativní úprava v letecké nákladní přepravě, a to nejen v tuzemsku, jedná se o hlavní překážku v mnoha jiných zemích světa. I proto je možná na místě vnímat statistiky IATA s rezervou, jelikož zjevně vyjadřují míru elektronických přeprav při vývozu z dané sledované země nebo letiště a v mnoha případech jde skutečně jen o air waybill. Legislativa však v České republice, ale i dalších zemích stále vyžaduje jiné dokumenty v tištěné podobě, a tak přepravy s kompletně elektronizovanou dokumentací dnes, pokud vůbec, fungují jen mezi velmi malým množstvím zemí, a to pokud letecká přeprava nevyžaduje mezipřistání nebo transfer v dalším, dosud nepřizpůsobeném státě. Cílem iniciativy e-freight, která očekávala do roku 2015 naprostou eliminaci papírových dokumentů v letecké nákladní přepravě, tak splněn nebyl, a i dnes se zdá, že k jeho dosažení v příštích několika letech nemůže dojít. Jak zmiňují i dotázaní odborníci, jedná se spíš o záležitost příští generace, a to v optimistickém pohledu.

Co se České republiky týče, IATA prozatím nedokázala na legislativní orgány vyvinout dostatečný tlak, aby záležitost posunula větším krokem kupředu. Místní aerolinky, a handlingoví operátoři také nemají dostatečnou sílu, aby donutily národní instituce ustoupit. Naopak, jak někteří zmiňují, po značném úsilí, relativním nadšení projektem a podpoře mezi různými subjekty, došlo postupně, po vlažné odezvě z odvětví, ke zklamání a ztrátě motivace k dalšímu konání. Dle vyjádření Koláře z Emirates nebo Vaňka z Enesu jsou již dnes jiné priority a projektu e-AWB se v tuto chvíli a za současných podmínek nemá cenu dále věnovat.

A tak pražské terminály letecké nákladní přepravy, tj. Menzies, Skyport a nový Enes, zatím do nových technologií pro využívání e-AWB neinvestují a pro další roky takovýto záměr není očekáván. Pokud jde například o potvrzení o bezpečnostní kontrole zásilky, nabízí se inspiraci v sousedním Německu. Tam funguje mnoho speditérských společností ve statusu tzv. regulovaného zasílatele, což znamená, že bezpečnostní kontroly konají za přísných podmínek a opatření sami, bez další nutnosti kontrol a razítek na nákladním terminálu. Prosadit to ale bude nepochybně velmi složité, nákladné a půjde o běh na dlouhou trať. I propojení systémů subjektů letecké dopravy s celními institucemi, tak aby mohly komunikovat a sdílet dokumenty čistě elektronickou formou se nepodaří ze dne den, letecké společnosti, agenty

handlingových služeb, a především organizaci IATA čeká patrně další vynakládání úsilí, aby dosáhli s celními orgány určité dohody, popř. aby spojili společné zájmy.

Příspět však budou muset i sami zasílatelé, protože, i když je možné přechodem na e-AWB ušetřit ročně značnou finanční částku, zjevně ne pro všechny je to dostatečná motivace. Běžné je dnes používání elektronického nákladního listu spíše pro větší spedice s mezinárodním zastoupením, společnosti, které si buď svůj elektronický systém pro komunikaci s aerolinkami vyvíjejí samy, nebo při případné investici není počáteční částka za software tak významná. Do menších zasílatelských firem, budou muset trend přivést pravděpodobně mladší zaměstnanci s pozitivnějším přístupem ke změnám, případně vyšší částky penalizující papírové dokumenty, které donutí spedice k přizpůsobení se. Z výše zmíněných důvodů je projekt e-freight v České republice prozatím nedosažitelný, a i samotná elektronizace leteckého nákladního listu bude trvat další roky, než dosáhne očekávaného výsledku.

Splnění cílů diplomové práce

Práce poskytla nutné informace pro dobrou orientaci v problematice zasílatelství a letecké nákladní přepravy, a dále představila dokumenty, které jsou pro přepravu leteckých zásilek nutné, se zaměřením na letecký nákladní list.

Podařilo se určit odhadovanou částku, kterou by malá zasílatelská firma mohla ročně ušetřit, pokud by nebyla nucena vynakládat poplatky za používání papírového nákladního listu. Po porovnání této částky s náklady na pořízení a používání elektronického systému pro práci s e-AWB lze říct, že se jí vyplatí se k tomuto trendu připojit a může dosáhnout úspor v řádu desítek tisíc až sta tisíc korun ročně.

Dalším cílem bylo zhodnocení úspěšnosti projektu e-AWB. Ačkoli při vzniku iniciativy plánovala organizace IATA dosáhnout všech leteckých přeprav zásilek kompletně bez použití tištěných papírů do roku 2015, nepodařilo se zatím splnit toto očekávání dodnes. Vzhledem k legislativním překážkám, na které je možné narazit téměř po celém světě, zatím celý projekt postupuje jen velmi pomalu, a to i v České republice, kde celou záležitost brzdí i neochota mnoha zasílatelů se trendu přizpůsobit, stejně jako prozatím marná snaha dosáhnout dohody mezi leteckými společnostmi, poskytovateli handlingových služeb, a celními úřady. Lze tak konstatovat, že projekt e-AWB dosud příliš velký úspěch nezaznamenal a bude trvat další roky, než bude možné přepravovat letecké zásilky bez nutnosti vytištění air waybillu a dalších potřebných dokumentů.

Příloha 1: Master Air Waybill

FREIGHT FORMS TTCS LTD. 0908-313656

STAPLE DOCUMENTS ABOVE PERFORATION

Set your tabulator stops here → ← Line-up here

Shipper's Name and Address		Shipper's Account Number		Not Negotiable Air Waybill Issued by	
Consignee's Name and Address		Consignee's Account Number		Copies 1, 2 and 3 of this Air Waybill are originals and have the same validity. It is agreed that the goods described herein are accepted in apparent good order and condition (except as noted) for carriage SUBJECT TO THE CONDITIONS OF CONTRACT ON THE REVERSE HEREOF. ALL GOODS MAY BE CARRIED BY ANY OTHER MEANS INCLUDING ROAD OR ANY OTHER CARRIER UNLESS SPECIFIC CONTRARY INSTRUCTIONS ARE GIVEN HEREON BY THE SHIPPER, AND SHIPPER AGREES THAT THE SHIPMENT MAY BE CARRIED VIA INTERMEDIATE STOPPING PLACES WHICH THE CARRIER DEEMS APPROPRIATE. THE SHIPPER'S ATTENTION IS DRAWN TO THE NOTICE CONCERNING CARRIER'S LIMITATION OF LIABILITY. Shipper may increase such limitation of liability by declaring a higher value for carriage and paying a supplemental charge if required.	
Issuing Carrier's Agent Name and City				Accounting Information	
Agent's IATA Code		Account No.			
Airport of Departure (Addr. of First Carrier) and Requested Routing				Reference Number	
Optional Shipping Information				Declared Value for Carriage	
Declared Value for Customs				Amount of Insurance	
INSURANCE - If Carrier offers insurance, and such insurance is requested in accordance with the conditions hereof, indicate amount to be insured in figures in box marked "Amount of Insurance".				Handling Information	
SCI				No. of Pieces RCP	
Gross Weight				Rate Class	
kg				Commodity Item No.	
Chargeable Weight				Rate	
Charge				Total	
Nature and Quantity of Goods (incl. Dimensions or Volume)				Prepaid	
Weight Charge				Collect	
Valuation Charge				Other Charges	
Tax				Total Other Charges Due Agent	
Total Other Charges Due Carrier				Signature of Shipper or his Agent	
Total Prepaid				Total Collect	
Currency Conversion Rates				CC Charges in Dest. Currency	
Charges at Destination				Executed on (date)	
Total Collect Charges				at (place)	
Signature of Issuing Carrier or its Agent				For Carries Use only at Destination	

Shipper certifies that the particulars on the face hereof are correct and that insofar as any part of the consignment contains dangerous goods, such part is properly described by name and is in proper condition for carriage by air according to the applicable Dangerous Goods Regulations.

Shipper's Name and Address		Shipper's account Number		Not negotiable Air Waybill issued by _____ Copies 1,2 and 3 of this Air Waybill are originals and have the same validity			
Consignee's Name and Address		Consignee's account Number		It is agreed that the goods described herein are accepted in apparent good order and condition (except as noted) for carriage SUBJECT TO THE CONDITIONS OF CONTRACT ON THE REVERSE HEREOF. ALL GOODS MAY BE CARRIED BY ANY OTHER MEANS INCLUDING ROAD OR ANY OTHER CARRIER UNLESS SPECIFIC CONTRARY INSTRUCTIONS ARE GIVEN HEREON BY THE SHIPPER. AND SHIPPER AGREES THAT THE SHIPMENT MAY BE CARRIED VIA INTERMEDIATE STOPPING PLACES WHICH THE CARRIER DEEMS APPROPRIATE. THE SHIPPER'S ATTENTION IS DRAWN TO THE NOTICE CONCERNING CARRIER'S LIMITATION OF LIABILITY. Shipper may increase such limitation of liability by declaring a higher value for carriage and paying a supplemental charge if required.			
Issuing Carrier's Agent Name and City				Accounting Information			
Agent's IATA Code		Account No.					
Airport of Departure (Addr. of first Carrier) and requested Routing		Reference Number		Optional Shipping Information			
to	By first Carrier	Routing and Destination	to	by	to		
Currency	Gross Sub	Net Total	Other	Declared Value for Carriage	Declared Value for Customs		
Airport of Destination		Flight/Date	For Cargo Not Insured	Flight/Date	Amount of Insurance		
Insurance - If carrier offers insurance, and such insurance is requested in accordance with the conditions thereof, indicate amount to be insured in figures in box marked "amount of insurance"							
Handling Information							
SO							
No. of Pieces RCP	Gross Weight	Kg	Rate Class Commodity Item No.	Chargeable Weight	Rate / Charge	Total	Nature and Quantity of Goods (incl. Dimensions or Volume)
Prepaid		Weight Charge		Collect		Other Charges	
		Valuation Charge					
		Tax					
		Total other Charges Due Agent					
		Total other Charges Due Carrier					
Total prepaid		Total collect				Signature of Shipper or his Agent	
Currency Conversion Rates		cc charges in Dest. Currency				Executed on (Date) at (Place) Signature of issuing Carrier or its Agent	
Charges at Destination				Total collect Charges			

15 Reference

Literatura:

Novák, R., & kol. (2011). *Přepravní, zásilatelské a logistické služby*. Praha: Wolters Kluwer ČR.

Průša, J. &. (2016). *Svět letecké dopravy*. Galileo CEE Service ČR s.r.o.

Sales, M. (2017). *Air cargo management*. New York: Routledge.

Sales, M. (2016). *Aviation Logistics*. Kogan Page Limited.

Elektronické zdroje:

Air cargo news. (2018). Načteno z Air cargo news: <https://www.aircargonews.net/airlines/lufthansa-to-charge-EUR12-for-paper-air-waybills-reports-dvz/>

Airbus. (2019). *Airbus.com*. Načteno z Airbus.com: <https://www.airbus.com/aircraft/market/orders-deliveries.html>

Boeing. (2019). *Boeing*. Načteno z Boeing: <https://www.boeing.com/commercial/>

Burnson, P. (září 2018). *Logistics Management*. Načteno z Logistics Management: https://www.logisticsmgmt.com/article/top_25_freight_forwarders_strong_growth_abundant_opportunity

ČNB. (2019). *Česká národní banka*. Načteno z Česká národní banka: <https://www.cnb.cz/cs/financni-trhy/devizovy-trh/kurzy-devizoveho-trhu/kurzy-devizoveho-trhu/>

Editor, A. (2019). *AWB Editor*. Načteno z AWB Editor: <https://awbeditor.com/Web/Help/CargoIMP>

FIATA. (nedatováno). *FIATA*. Načteno z About FIATA: <https://fiata.com/about-fiata.html>

Flying-revue. (2018). *Flying-revue*. Načteno z Flying-revue: <https://www.flying-revue.cz/letecky-prepravni-proces-preprava-nakladu>

Globalnegotiator. (2019). Načteno z Globalnegotiator: <https://www.globalnegotiator.com/international-trade/dictionary/air-freight-consolidator/>

IATA - Digital Cargo. (2019). Načteno z IATA: <https://www.iata.org/whatwedo/cargo/e/pages/index.aspx>

IATA. (2018). Načteno z IATA: <https://www.iata.org/whatwedo/cargo/e/Pages/cargo-xml.aspx>

IATA. (2019). Načteno z IATA: <https://www.iata.org/about/pages/history.aspx>

IATA. (2019). Načteno z IATA: <https://www.iata.org/whatwedo/cargo/e/eawb/Pages/eawb360.aspx>

IATA. (2019). Načteno z IATA eAWBlink: <https://www.iata.org/whatwedo/cargo/e/eawb/Pages/eawblink.aspx>

IATA. (2019). Načteno z IATA Cargo-XML: <https://www.iata.org/whatwedo/cargo/e/Pages/cargo-xml.aspx>

IATA. (2019). Načteno z IATA: <https://www.iata.org/whatwedo/cargo/e/eawb/Documents/e-awb-monthly-report-r17.pdf>

IATA. (2019). Načteno z IATA: <https://www.iata.org/about/Pages/history-trade-association-activities.aspx>

IATA. (2019). Načteno z IATA: <https://www.iata.org/whatwedo/cargo/e/efreight/Pages/index.aspx>

IATA. (2019). IATA. Načteno z IATA: <https://www.iata.org/about/Pages/history-trade-association-activities.aspx>

ICAO. (nedatováno). Načteno z ICAO Moving cargo globally: https://www.icao.int/Security/aircargo/Moving%20Air%20Cargo%20Globally/ICAO_WCO_Moving_Air_Cargo_en.pdf

ICAO. (nedatováno). ICAO. Načteno z ICAO: <https://www.icao.int/secretariat/TechnicalCooperation/Pages/history.aspx>

Manaadiar, H. (15. únor 2011). *Shippingandfreightresource*. Načteno z Shippingandfreightresource: <https://shippingandfreightresource.com/difference-between-a-freight-forwarder-and-broker/>

Mazareanu, E. (2019). *Statista*. Načteno z Statista: <https://www.statista.com/statistics/236309/market-share-of-global-express-industry/>

Podnikatel.cz. (2019). *Podnikatel.cz*. Načteno z Podnikatel.cz: <https://www.podnikatel.cz/zakony/novy-obcansky-zakonik/f4586754/>

Shipit. (2016). *Shipit.com*. Načteno z Shipit.com: <https://www.shipit.com/archives/2016/04/03/how-to-calculate-chargeable-weight-for-air-freight-shipments/>

TNT. (2017). Načteno z TNT: https://www.tnt.com/express/cs_cz/site/how-to/understand-incoterms.html

Ostatní:

Geis. (2019). *interní dokumenty*. Načteno z interní dokumenty.

Vaněk, J. (16. srpen 2019). osobní rozhovor. *osobní rozhovor*. Praha.

Menšík, P. (17. duben 2019). osobní rozhovor. *osobní rozhovor*. Praha.

Sýkora, V. (14. srpen 2019). osobní rozhovor. *osobní rozhovor*. Praha.

Kolář, J. (14. srpen 2019). osobní rozhovor. *osobní rozhovor*. Praha.

