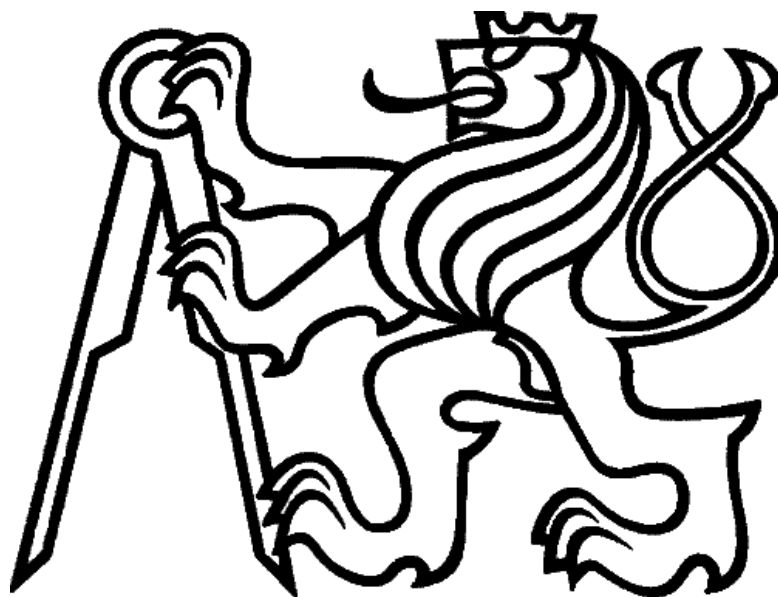


ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE
FAKULTA DOPRAVNÍ



Bc. Lukáš Novák

**Téma: Studie potenciálu českého trhu
v leteckém exportu**

Diplomová práce

2015



ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

Fakulta dopravní

d ě k a n

Konviktská 20, 110 00 Praha 1

K621..... Ústav letecké dopravy

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE
(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení studenta (včetně titulů):

Bc. Lukáš Novák

Kód studijního programu a studijní obor studenta:

N 3710 – PL – Provoz a řízení letecké dopravy

Název tématu (česky): **Studie potenciálu českého trhu v leteckém exportu**

Název tématu (anglicky): Study of Czech Market Potential in the Air Export

Zásady pro vypracování

Při zpracování diplomové práce se řiďte osnovou uvedenou v následujících bodech:

- Úvod
- Legislativa v nákladní letecké dopravě
- Proces letecké nákladní přepravy v prostředí ČR
- Analýza dat letecké nákladní přepravy
- Možnost rozvoje na letišti VH
- Závěr

Rozsah grafických prací: dle pokynů vedoucího diplomové práce

Rozsah průvodní zprávy: minimálně 55 stran textu (včetně obrázků, grafů a tabulek, které jsou součástí průvodní zprávy)

Seznam odborné literatury: Letecký předpis L14
JAR-OPS 1

ACI: Airports Council International [online]. 2014 [cit. 2014-20-03]. Dostupné z: <http://www.aci.aero/>

SEDLÁČEK, Bohuslav: Letecká doprava. Žilinská univerzita, 189 s. ISBN 80-7100-674-2

Vedoucí diplomové práce:

Ing. Petr Hutla

Ing. Vladimír Němec, Ph.D.

Datum zadání diplomové práce:

31. července 2014

(datum prvního zadání této práce, které musí být nejpozději 10 měsíců před datem prvního předpokládaného odevzdání této práce vyplývajícího ze standardní doby studia)

Datum odevzdání diplomové práce:

31. května 2015

- a) datum prvního předpokládaného odevzdání práce vyplývající ze standardní doby studia a z doporučeného časového plánu studia
b) v případě odkladu odevzdání práce následující datum odevzdání práce vyplývající z doporučeného časového plánu studia



doc. Ing. Daniel Hanus, CSc.

vedoucí
Ústavu letecké dopravy



prof. Dr. Ing. Miroslav Svítek

děkan fakulty

Potvrzuji převzetí zadání diplomové práce.

.....
Bc. Lukáš Novák
jméno a podpis studenta

V Praze dne.....31. července 2014

"Když budeš mít pocit, že se všechno spiklo proti tobě, pak si vzpomeň, že ani letadlo neshoduje s větrem v zádech, ale proti němu."

autor: Henry Ford

Prohlášení

Prohlašuji, že diplomovou práci jsem vypracoval samostatně pouze na základě uvedené literatury. Všechny použité citace jsem řádně označil a spolu s dalšími prameny a zdroji jsem je uvedl v seznamu použitých pramenů a literatury tak, aby vše bylo v souladu s Metodickým pokynem o etické přípravě vysokoškolských závěrečných prací.

Souhlasím, aby tato diplomová práce byla použita k výukovým účelům ČVUT FD, Konviktská 20, Praha 1. Jakékoliv další použití či změny pouze se souhlasem autora.

V Praze

podpis studenta

Poděkování

Tímto bych chtěl poděkovat svému odbornému konzultantovi, panu Janu Chybovi, za poskytnutí cenných rad a materiálů o dané problematice. Dále bych také chtěl poděkovat vedoucímu mé diplomové práce, panu Ing. Petru Hutlovi, bez jehož rad, kontaktů a doporučení, by tato práce nemohla vzniknout. Nejvíce bych však chtěl poděkovat svým rodičům, babičce a všem co mě po celou dobu mého studia maximálně podporovali.

Abstrakt

Název práce: **Studie potenciálu českého trhu v leteckém exportu**

Typ práce: Diplomová práce

Autor práce: Lukáš Novák

Vysoká škola: ČVUT v Praze, Fakulta dopravní

Školní rok: 2014/2015

Cílem této diplomové práce je prokázat potenciál českého trhu v leteckém exportu. Jsme přesvědčeni, že tento potenciál je až dvojnásobný a to zejména vzhledem k RFS přepravě.

Úvodní část této práce se zabývá předpisy spojenými s leteckou nákladní dopravou a to jak na úrovni státní, tak mezinárodní. Také se zde zmiňují informace o mezinárodních organizacích v oblasti přepravy zboží a o leteckých aliancích.

Dále se práce zaměřuje na proces letecké nákladní přepravy v České republice a to již od počáteční výroby přepravovaného zboží až po konečnou distribuci v cílové destinaci.

Hlavní, praktická část této diplomové práce se zabývá samotnou studií potenciálu českého trhu v leteckém exportu. V návaznosti na anonymní dotazník, který byl rozeslán všem společnostem operujícím na Letišti Václava Havla v Praze Ruzyni, se práce zabývá možnostmi rozvoje letecké přepravy na zdejším letišti.

Výsledky a závěry celé studie jsou zpracovány v závěru této práce.

Klíčová slova:

Zákon č. 49/1997 Sb. Zákon o civilním letectví

Mezinárodní organizace

RFS (Náhradní letecká doprava)

Analýza dat

Potenciál

Letecký export

Abstract

Title: **Study of Czech Market Potential in the Air Export**

Document type: Dissertation thesis

Author: Lukáš Novák

School: CTU in Prague, Faculty of transportation science

School year: 2014/2015

The goal of this thesis is to demonstrate the potential of the Czech market in the air export. We believe that this potential is double, especially due to the RFS transportation.

The introductory part of this work deals with legislation related to air freight transport, both at national and international level. There are also information about international organizations in the field of air cargo and about aviation alliances.

Furthermore the thesis focuses on the process of air cargo in the Czech republic and it has been since the start of production of the goods till the final distribution at the destination.

The main, the practical part of this thesis is dedicated to the study of the potential of the Czech market in the air export. Following the anonymous questionnaire, that was sending all companies operating at the Václav Havel International Airport in the Prague, Ruzyně. The work deals with the possibilities of development of air transportation at the airport.

The results and conclusions of the study are processed at the end of this work.

Key Words:

Law no. 49/1997 Coll. Civil aviation act

International organizations

RFS (Road Feeder Services)

Data Analysis

Potential

Air export

Obsah

Seznam zkratk	10
1. Úvod	12
2. Legislativa v nákladní letecké dopravě	13
2.1 Organizace	14
2.2 Regionální předpisy	19
2.3 Legislativa EU	24
3. Proces letecké nákladní přepravy v prostředí ČR	30
3.1 Možnosti letecké nákladní dopravy	30
3.2 Proces přepravy	33
4. Analýza dat letecké nákladní přepravy	49
4.1 Air cargo na Letišti VH	50
4.2 Objem přepravy air cargo	52
4.3 Dotazník	55
5. Možnost rozvoje na Letišti VH	68
5.1 Shrnutí výsledků dotazníku	68
5.2 Budoucnost českého exportu	70
6. Závěr	72
Použitá literatura	73
Seznam obrázků, tabulek, schémat a grafů	75
Přehled příloh	77

Seznam zkratek

Organizace

ECAC	European Civil Aviation Conference, Evropská konference civilního letectví
EUROCONTROL	European Organization for the Safety of Air Navigation, Evropská organizace pro bezpečnost letecké navigace
ICAO	International Civil Aviation Organization, Mezinárodní organizace civilního letectví
IATA	International Air Transport Association, Mezinárodní asociace leteckých dopravců
SITA	Société Internationale de Telecommunications Aeronautique, Mezinárodní společnost pro leteckou telekomunikaci
FAA	Federal Aviation Administration, Federální letecký úřad USA
JAA	Joint Aviation Authorities, Spojené letecké úřady – Evropské
EASA	European Aviation Safety Agency, Společný evropský letecký úřad
AEA	Association of European Airlines, Asociace evropských letišť
A4A	Airlines for America
ULD CARE	nezisková kanadská korporace
FIATA	International Federation of Freight Forwarders Association, Mezinárodní federace zasílatelských sdružení
TIACA	The International Air Cargo Association, Mezinárodní sdružení letecké nákladní dopravy
GACAG	Global Air Cargo Advisory Group
WCO/OMD	World Customs Organisation/Organisation Mondiale des Douanes
GSF	Global Shippers Forum
ESC	European Shipper's Council
TAPA	Transported Asset Protection Association
UPU	Universal Postal Union
IPC	International Post Corporation

Ostatní

RFS	Road Feeder Services, Náhradní letecká doprava
ULD	Unit Load Device, Speciální letecký kontejner
SDR	Special Drawing Rights, Zvláštní práva čerpání
ČSA	České aerolinie
OBC	On-board courier

D2D	Door-to-door
A2A	Airport-to-airport
GSA	General Sales Agent
TACT	The Air Cargo Tariff
HWB	House Air Waybill
RFC	Ready for carriage, Připraveno k přepravě
TBD	Time-before-departure, čas před odjezdem
NOTOC	Notification to the captain, Zpráva kapitánovi letadla
DPH	daň z přidané hodnoty
POD	proof of delivery, osvědčení o doručení
LKPR	Letiště Václava Havla v Praze
EGAP	Exportní garanční a pojišťovací společnost
WB	World bank, Světová banka
OSN	Organizace spojených národů

1.Úvod

Nejprve si řekneme pár slov o tom jaké vlastně výhody a proč se využívá letecká nákladní doprava. Její nespornou předností je bezesporu rychlost, která se uplatňuje při přepravách z letiště na letiště. Podmínky leteckého provozu jsou určovány předpisy mezinárodní organizace IATA, která vydává 2x ročně pro letecké dopravce soubor předpisů a postupů TACT. Předpokladem pro přijetí zboží k letecké přepravě je splnění podmínek určených právě těmito předpisy IATA, ohledně povahy zboží, hmotnosti zásilky, způsobu zabalení a možnosti přepravy do země určení, neboť dovoz určitých druhů zboží je do některých zemí zakázán.

V teoretické části své práce se zabývám základními právními předpisy, které s daným tématem souvisí, a to právními předpisy České republiky, předpisy Evropského společenství a mezinárodními právními předpisy, ze kterých právní úprava v České republice vychází. Dále v práci nastiňuji základní pojmy z oblasti civilního letectví, a to z důvodu lepší a snadnější orientace v dané problematice a pro snadnější pochopení textu diplomové práce. Vysvětlení základních pojmů by také mělo přispět k lepší čitelnosti textu práce i pro ty, kteří se s touto oblastí setkávají poprvé, a kteří by nemuseli znát dobře všechny používané pojmy a výrazy.

V druhé části této práce nastiňuji samotný proces letecké nákladní přepravy v podmínkách České republiky. Zde si představíme, jak funguje celý systém od výroby produktu až po dodání koncovému zákazníkovi.

Cílem mé diplomové práce je prokázat potenciál českého trhu v leteckém exportu, jak již napovídá název této práce. Toto téma je poměrně složité uchopit a to především z toho důvodu, že každá společnost si chrání svoje data. Nicméně my, jakožto nezávislá organizace, jsme se rozhodli anonymní formou získat potřebné údaje a na jejich základě vytvořit tuto studii. Touto problematikou se zabývá třetí část práce. Jsme přesvědčeni, že potenciál leteckého exportu v ČR a to zejména v Praze, je až dvojnásobný, a proto jsme v rámci praktické části této diplomové práce sestavili anonymní dotazník, který jsme e-mailovou formou rozeslali všem společnostem operujícím na Letišti Václava Havla v Praze Ruzyni a na jejich závěrech postavili tuto práci.

Závěrem práce shrnuji získané poznatky z dotazníku a telefonického průzkumu a nastiňuji možný směr budoucího vývoje spolu s vlastními názory.

2. Legislativa v nákladní letecké dopravě

- Organizace
- Regionální předpisy
 - Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví
 - Letecké předpisy řady L
 - Svaz spedice a logistiky
 - Bilaterální dohody
- Mezinárodní legislativa
 - Aliance
 - Mezinárodní úmluvy

Přepravní smlouvu mezi dopravcem a odesílatelem představuje letecký nákladní list Air Waybill (AWB), který je dokladem o převzetí zboží k dopravě a doprovází zásilku až do jejího vydání v místě určení. Se zásilkou dále putují dokumenty jako Bill of lading, packing list, invoice, import/export licence, removal permit, případně custom clearance document. [2]

2.1 Organizace

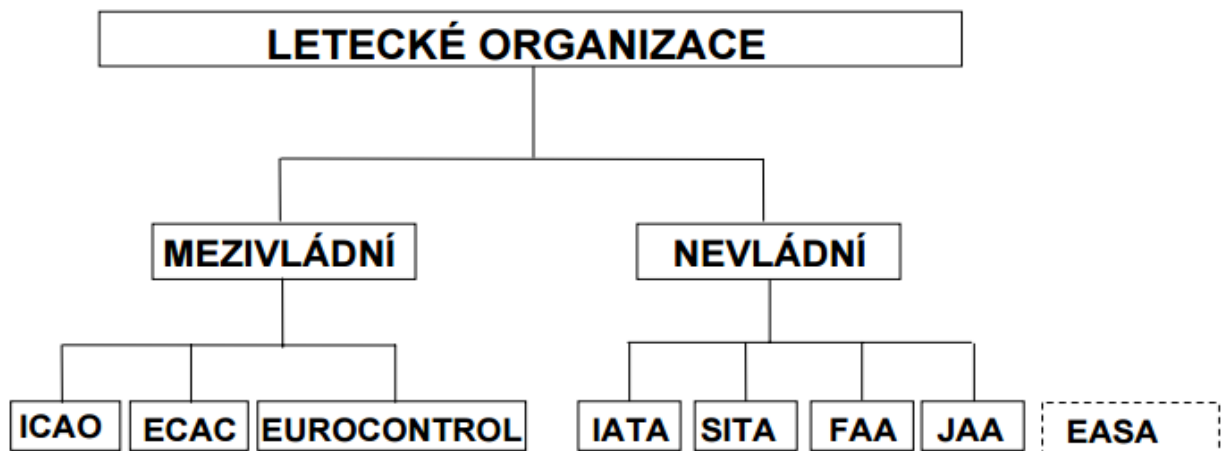


Schéma 1 - Letecké organizace

Nejdůležitější organizace v oblasti Air Cargo jsou:

- Letecké společnosti:
 - IATA
 - ICAO
 - AEA
 - A4A (dříve ATA)
 - ULD CARE
- Spedice:
 - FIATA
- Průmysl:
 - TIACA
 - GACAG
 - WCO / OMD
- Dopravci:
 - GSF
 - ESC
 - TAPA
- Pošta:
 - UPU
 - IPC

ICAO (International Civil Aviation Organization)

Mezinárodní organizace pro civilní letectví je mezivládní organizace přidružená k OSN, která pomáhá koordinovat mezinárodní civilní letectví. Její hlavní sídlo leží v Montrealu.

ICAO vzniklo na základě Chicagské úmluvy ze dne 7. prosince 1944, kterou podepsalo 52 států. Dohoda nabyla platnosti ke dni 4. dubna 1947 po ratifikaci polovinou členů a uložením ve Vládním archivu USA, Washington, D. C.

K základní dohodě o vzniku ICAO se váže od počátku 18 příloh, tzv. anexů, v řadě Annex 1 až Annex 18. V současné době přibyl Annex 19. Tyto annexy definují standardy mezinárodního civilního leteckého provozu, při svém schválení v ICAO, jsou pro členské státy doporučením, které je posléze přebíráno jednotlivými státy jako zákonná norma, tzv. Letecký zákon. V českém zákonodárství tyto annexy tvoří letecké předpisy L1 až L19. [3]

IATA (International AIR Transport Association)

IATA je nevládní mezinárodní organizace sdružující letecké dopravce, sídlící v Montrealu. Letečtí dopravci mají sjednanou výjimku, aby mohli spolu konzultovat ceny prostřednictvím této organizace. Úkol IATA dnes spočívá v reprezentování, vedení a poskytování služeb leteckému průmyslu. Členy IATA je okolo 240 společností ze 140 zemí celého světa. Tyto společnosti zajišťují okolo 94% pravidelné mezinárodní letecké přepravy. [4]

AEA (Association of European Airlines)

AEA spojuje 36 největších leteckých dopravců, působí v evropském leteckém průmyslu už více než 50 let. Jejím cílem je informování, strategické budování a ovlivňování.

A4A (Airlines for America)

A4A, dříve známá jako ATA (Air Transport Assotiation of America, Inc.), je nejstarší a největší letecká americká obchodní asociace. Členské letecké společnosti a jejich dceřiné společnosti přepravují více než 90% americké letecké osobní a nákladní dopravy. Reprezentuje hlavní americké letecké společnosti.

ULD CARE

ULD CARE je kanadská nezisková korporace. Členství v této organizaci je otevřeno všem organizacím, které mají ve své flotile letouny určené pro přepravu ULD (Unit Load Device). ULD začínal jako výbor IATA v roce 1971 a v roce 2011 se stal právnickou osobou.

Posláním ULD CARE je péče o kolektivní zdroje, dovednosti, sbírání a předávání zkušeností a určování směru při operacích s ULD v celosvětovém prostředí letecké nákladní dopravy.

FIATA (International Federation of Freight Forwarders Association)

FIATA je mezinárodní organizace sdružující přes 40.000 spedičních a logistických firem. Byla založena roku 1926 ve Vídni, sekretariát sídlí v Curychu.

FIATA má poradní status v Hospodářské a sociální radě OSN (ECOSOC), na konferenci Organizace spojených národů o obchodu a rozvoji (UNCTAD) a u Komise OSN pro mezinárodní obchodní právo (UNCITRAL).

Hlavním cílem je obhajovat zájmy spedice na mezinárodní úrovni. FIATA také vytvořila několik dokumentů a formulářů, s cílem vytvořit jednotný standart pro využívání spedice po celém světě.

TIACA (The International Air Cargo Association)

TIACA je neziskové obchodní sdružení reprezentující veškeré segmenty letecké nákladní dopravy a letecké logistiky. Zahnují letecké nákladní dopravce, speditérské společnosti, letiště, pozemní handling, silniční dopravce, celní zástupce logistických společností, přepravce, IT společnosti, výrobce letadel a zařízení, odborný tisk a vzdělávací instituce.

GACAG (Global Air Cargo Advisory Group)

Tato poradní skupina se zabývá bezpečností letecké přepravy nákladu a e-komerce. Čtyři zakládajícími členy jsou FIATA, IATA, TIACA a GSF.

WCO / OMD (World Customs Organisation Organisation Mondiale des Douanes)

Světová celní organizace je jediná mezivládní organizace, která se zabývá výhradně celními otázkami. Díky své celosvětové působnosti hraje významnou roli při vývoji globálních standardů, zjednodušování a harmonizaci celních postupů, usnadnění mezinárodního obchodu, vylepšování při prosazování cla, boji proti padělení a pirátství, partnerství veřejného a soukromého sektoru, podpoře integrity a udržování rozvojových programů v rámci celních postupů.

GSF (Global Shippers Forum)

Ad Toto fórum vzniklo v roce 1994, jako Tripartite Shippers' Group (TSG). Přepravci se setkávají každoročně, aby projednali otázky lokálního významu v oblasti nákladní dopravy. V září roku 2006 v Antverpách, si skupina změnila svůj název na Globální fórum přepravců, Global Shippers' Forum (GSF), aby se zde lépe odrazil rostoucí počet zemí, které jsou zastoupeny touto skupinou.

ESC (European Shippers' Council)

Ad ESC zastupuje zájmy společností reprezentovaných 15 vnitrostátními uživatelskými organizacemi a klíčovým Evropským sdružením pro obchodování s komoditami. Udržuje dialog a pravidelně konzultuje s Evropskou komisí a dalšími institucemi Společenství v oblasti dopravní politiky a logistických problémů.

TAPA (Transported Asset Protection Association)

Ad TAPA je fórum, které spojuje světové výrobce, poskytovatele logistických služeb, autodopravce a donucovací orgány a další zúčastněné strany se společným cílem snížit ztráty z mezinárodních dodavatelských řetězců. TAPA má zastoupení v regionech, Americas, EMEA (Evropa, Střední východ a Afrika) a APAC (Asie a Tichomoří).

UPU (Universal Postal Union)

Světová poštovní unie (UPU) byla založena roku 1874 a sídlí ve švýcarském Bernu, je druhou nejstarší mezinárodní organizací. Se svými 192 členskými státy je hlavním forem

určeným pro spolupráci mezi poštovními a leteckými „hráči“. Pomáhá zajistit skutečnou univerzální síť up-to-date produktů a služeb.

Organizace dále stanovuje pravidla pro mezinárodní poštovní výměny a dává doporučení pro růst objemu pošty, balíků, finančních služeb a zlepšení kvality služeb pro zákazníka.

IPC (International Post Corporation)

IPC se zaměřuje na zlepšování kvality služeb, podporuje spolupráci a interoperabilitu, poskytuje informace o poštovních trzích a pracuje na rozvoji technologií, které dokáží udržet poštovní průmysl životaschopný a konkurenceschopný.

Od roku 1989 IPC stanovila standardy pro modernizaci kvality a vyvinula technologii, která pomohla členům zlepšit služby v oblasti mezinárodních dopisů, balíků a expresních zásilek.

[6]



Obrázek 1 – Známká americké letecké pošty z roku 1958

2.2 Regionální předpisy

Mezi základní platné právní předpisy České republiky pro oblast civilního letectví patří následující:

Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů.

Vyhláška Ministerstva dopravy č. 108/1997 Sb., kterou se provádí zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů.

Zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví

V plném znění - č. 49/1997 Sb. Zákon o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů.

Tento zákon zpracovává příslušné předpisy Evropské unie, zároveň navazuje na přímo použitelné předpisy Evropské unie a upravuje ve věcech civilního letectví. Zákon nabyl účinnosti 1. dubna 1997.

Část 1 – Základní ustanovení (§ 1 - § 3)

- a) podmínky stavby a provozování letadla,
- b) podmínky zřizování, provozování a osvědčování způsobilosti letišť,
- c) podmínky pro letecké stavby,
- d) podmínky pro činnost leteckého personálu,
- e) podmínky využívání vzdušného prostoru,
- f) podmínky poskytování leteckých služeb,
- g) podmínky provozování leteckých činností,

h) rozsah a podmínky ochrany letectví,

i) podmínky užívání sportovního létajícího zařízení,

j) rozsah a podmínky výkonu státní správy.

Tento zákon se vztahuje ve vymezeném rozsahu na vojenské letectví ve věcech leteckého personálu, vojenských letišť a leteckých staveb, užívání vzdušného prostoru, poskytování leteckých služeb a provozování leteckých činností.

Zákon nám dále stanovuje základní pojmy jako jsou civilní letectví, součástka letadla, výrobek letecké techniky, vzdušný prostor, letadlová část, letecké pozemní zařízení, vzdušný prostor České republiky, letiště, letištní pozemek, událost, obchodní letecká doprava, letecký dopravce, tuzemský letecký dopravce, letecký dopravce jiného členského státu, letecký dopravce ze třetí země a série nepravidelných letů.

Dále nám Část 1 Zákona o civilním letectví uvádí Zřízení **Úřadu pro civilní letectví** - Zřizuje se správní úřad Úřad pro civilní letectví se sídlem v Praze (dále jen "Úřad") pro výkon státní správy ve věcech civilního letectví. Úřad je podřízen Ministerstvu dopravy.

Část 2 – Letecký rejstřík, způsobilost výrobků, letadlových částí a zařízení k použití v civilním letectví (§ 4 - § 17d)

Část 3 – Letecký personál (§ 18 - § 23)

Část 4 – Letiště a letecké stavby (§ 24 - § 43)

Část 5 – Užívání vzdušného prostoru České republiky a letecké služby (§ 44 - § 49aa)

Část 6 – Letecké činnosti (§ 56 - § 80)

Část 7 – Sportovní létající zařízení (§ 81 - § 84d)

Část 8 – Ochrana civilního letectví před protiprávními činy (§ 85 - § 86f)

Část 9 – Státní správa a správní delikty v civilním letectví (§ 87 - § 94)

Část 10 – Společná, přechodná a závěrečná ustanovení (§ 96 - § 103)

Část 11 – Změna a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (Živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů [7]

Letecké předpisy řady L

Letecké předpisy (výčet předpisů v tabulce 1) musí být v souladu s příslušnými mezinárodními smlouvami o letectví.

Letecké předpisy řady L jsou v České republice uveřejňovány Ministerstvem dopravy ČR prostřednictvím Letecké informační služby (LIS) státního podniku Řízení letového provozu ČR (ŘLP ČR, s.p.).

Úřad pro civilní letectví připravuje návrhy jejich znění, a to převážně na základě standardů a doporučených postupů ICAO.

Letecké předpisy řady L jsou placené publikace a je možné je zakoupit prostřednictvím Letecké informační služby (LIS). K nahlédnutí jsou letecké předpisy řady L k dispozici na Odboru standardizace a regulace ÚCL.

Od 1. ledna 2008 jsou letecké předpisy řady L dostupné také prostřednictvím internetového přístupu na webových stránkách **Letecké informační služby (LIS)**. Tato služba je poskytována bezplatně. V této souvislosti je třeba upozornit, že za autentická znění leteckých předpisů řady L se považují pouze znění zveřejněná v tištěné podobě Letecké informační příručky. Elektronické či listinné kopie (stejnopisy) nemohou autentická znění předpisů nahradit. [8]

Tabulka 1 - Letecké předpisy řady L

Předpis č.	Název předpisu
L 1	Způsobilost leteckého personálu civilního letectví
L 2	Pravidla létání
L 3	Meteorologie
L 4	Letecké mapy
L 5	Předpis pro používání měřících jednotek v letovém a pozemním provozu
L 6/I	Provoz letadel – Část I
L 6/II	Provoz letadel – Část II
L 6/III	Provoz letadel – Část III

L 7	Poznávací značky letadel
L 8	Předpis o letové způsobilosti letadel – Mezinárodní požadavky ICAO
L 8/A	Předpis Letová způsobilost letadel – postupy
L 9	Zjednodušení formalit
L10/I	Předpis o civilní letecké telekomunikační službě, Svazek I. – Radionavigační prostředky
L 10/II	Předpis o civilní letecké telekomunikační službě, Svazek II. – Spojovací přístupy
L 10/III	Předpis o civilní letecké telekomunikační službě, Svazek III. – Komunikační systémy
L 10/IV	Předpis o civilní letecké telekomunikační službě, Svazek IV. – Přehledový radar a protisrážkový systém
L 10/V	Předpis o civilní letecké telekomunikační službě, Svazek V. – Použití leteckých rádiových kmitočtů
L 11	Předpis o letových provozních službách
L 12	Předpis o pátrání a záchraně v civilním letectví
L 13	Předpis o odborném zjišťování příčin leteckých nehod a incidentů
L 14	Letiště
L 14 OP	Ochranná pásma leteckých pozemních zařízení
L14 V	Vrtulníková letiště
L 14 Z	Letiště pro letecké práce v zemědělství, lesnictví a vodním hospodářství
L15	Předpis o letecké informační službě
L16/I	Ochrana životního prostředí, Svazek I – Hluk letadel
L 16/II	Ochrana životního prostředí, Emise letadlových motorů, Svazek II
L 17	Bezpečnost – Ochrana mezinárodního civilního letectví před protiprávními činy
L18	Bezpečná přeprava nebezpečného zboží vzduchem
L 19	Řízení bezpečnosti
L 8168	Provoz letadel – letové postupy
L 4444	Postupy pro letové navigační služby – Uspořádání letového provozu
L 8400	Zkratky a kódy

Svaz spedice a logistiky

Spedice má v českých zemích velkou tradici a patří k nejstarším ve světě. V roce 1997 se konal ve Vídni světový kongres Mezinárodní federace spedičních svazů (FIATA) u příležitosti stého výročí založení první národní asociace speditérů na světě, a sice v Rakousku. Je třeba uvést, že jejími členy byla celá řada spedičních firem, sídlících v české části rakouského impéria.

Historie

Česká spedice byla po vytvoření samostatného Československa v roce 1918 značně aktivní i mezinárodně. V letech 1926 a 1946 byla vždy zakládajícím členem světové speditérské federace FIATA.

V roce 1948 a následujících letech došlo v rámci totální nacionalizace prakticky na 40 let k likvidaci soukromého podnikání ve spedici a jako v jiných sektorech byl i zde uplatněn státně monopolní systém.

ROK 1991: krátce po zásadních politických změnách dochází k založení Svazu spedice a skladování České republiky jakožto profesního živnostenského společenstva především soukromých firem tohoto oboru. V roce 1992 se svaz stává řádným členem FIATA.

ROK 1998: dochází ke změně názvu na "Svaz spedice a logistiky České republiky".

Spediční a logistické služby

"Spediční a logistické služby" jsou služby všeho druhu, vztažené k přepravě (vykonávané jedním druhem dopravy nebo multimodálně), sdružování, skladování, manipulaci, balení nebo distribuci zboží jakož i pomocné a poradenské služby s nimi spojené, včetně ale nikoliv výlučně celních a daňových věcí, deklarování zboží pro úřední účely, zajišťování pojištění zboží a příjmu nebo zajišťování plateb a dokladů, týkajících se zboží. Spediční služby rovněž zahrnují logistické služby s moderními a komunikačními technologiemi ve vztahu k přepravě, manipulaci nebo skladování zboží a de facto celkový management dodavatelského řetězce. Tyto služby mohou být prováděny na míru za účelem pružného zajištění poskytovaných služeb (definice přijatá FIATA a CLECAT v r. 2004). Posláním SSL je zastupovat členy svazu a podporovat je v poskytování služeb nejvyšší kvality jejich zákazníkům. [9]

2.3 Legislativa EU

Aliance

Letecké společnosti se v posledních letech čím dál více sdružují a vytvářejí celosvětové **letecké aliance**. Silná konkurence nízkorozpočtových aerolinií na leteckém trhu a vysoké ceny kerosinu, vedly v posledních letech k dynamickému rozvoji každé letecké aliance, jenž se snaží snižovat náklady zvyšováním obsazenosti letadel.

Ve světě existují tři celosvětové aliance vytvořené za účelem úzké spolupráce. Jsou jimi **Star Alliance**, **SkyTeam** a **Oneworld**. Hlavním cílem vzniku bylo vzájemné propojení rezervačních systémů a sdílení jednotlivých spojů více společnostmi. Doprovodným jevem této spolupráce je časová návaznost dálkových spojů na regionální, což vede k rozšíření letecké sítě a většímu pokrytí. Pro časté cestující je velmi významným bonusem uznávání nalétaných mil do věnostních programů každé aerolinie a následná přeměna mil do volných letenek v rámci dané aliance.

Současné největší letecké sdružení světa bylo založeno v roce 1997 a jmenuje se **Star Alliance**. Nejzajímavějším členem je zde německá Lufthansa, jež byla také jedním ze zakládajících členů.

Druhou největší leteckou aliancí je **SkyTeam**, jehož jsou od roku 2000 členem také ČSA - České aerolinie. Z evropského pohledu je nejvýznamnějším hráčem v tomto sdružení konsorcium firem Air France a KLM.

Třetím a zároveň nejmenším leteckým sdružením je aliance **Oneworld**. Sem spadají společnosti jako je British Airways, případně pokud často cestujete do Jižní Ameriky, tak můžete využít služeb španělských aerolinií Iberia.

Star Alliance



STAR ALLIANCE

Byla založena jako první v roce 1997 a dnes má 27 členů, kteří mají více než 4 500 letadel, vypravují více než 18 500 letů denně a létají na přibližně 1 300 letišť v téměř 200 zemí.

Členy Star Alliance jsou:

Adria Airways (Slovinsko), Aegean Airlines (Řecko), Air Canada (Kanada), Air China (Čína), Air India (Indie), Air New Zealand (Nový Zéland), All Nippon Airways (Japonsko), Asiana Airlines (Jižní Korea), Austrian Airlines (Rakousko), Avianca (Kolumbie), Brussels Airlines (Belgie), Copa Airlines (Panama), Croatia Airlines (Chorvatsko), EgyptAir (Egypt), Ethiopian Airlines (Etiopie), EVA Air (Tchaj-wan), LOT (Polsko), Lufthansa (Německo), Scandinavian Airlines (SAS - Dánsko, Norsko, Švédsko), Shenzhen Airlines (Čína), Singapore Airlines (Singapur), South African Airways (Jižní Afrika), Swiss International Air Lines (Švýcarsko), TAP Portugal (Portugalsko), Thai Airways International (Thajsko), Turkish Airlines (Turecko), United Airlines (USA).

V roce 2015 má do aliance vstoupit *Avianca (Brazílie)*.

Skyteam



Byla založena v roce 2000 a nyní má 20 členů, kteří provozují téměř 4 500 letadel, vypravují více než 16 300 letů denně a létají na více než 1 050 letišť ve 177 zemích.

Členy aliance Skyteam jsou:

Aeroflot (Rusko), Aerolíneas Argentinas (Argentina), Aeroméxico (Mexiko), Air Europa (Španělsko), Air France (Francie), Alitalia (Itálie), China Airlines (Tchaj-wan), China Eastern Airlines (Čína), China Southern Airlines (Čína), České aerolinie, Delta Air Lines (USA), Garuda Indonesia (Indonésie), Kenya Airways (Keňa), KLM (Nizozemí), Korean Air (Jižní Korea), Middle East Airlines (Libanon), Saudi Arabian Airlines (Saúdská Arábie), TAROM (Rumunsko), Vietnam Airlines (Vietnam), Xiamen Airlines (Čína)

Možní budoucí členové: *Air Madagascar*, *Air Mauritius*, *Gol Transportes Aéreos (Brazílie)*, *Hunnu Air (Mongolsko)*, *Uzbekistan Airways*, *Virgin Atlantic (Velká Británie)*.

Oneworld



Byla založena v roce 1999 a nyní má 15 aktivních členů, kteří provozují více než 3 300 letadel, vypravují přes 14 000 letů denně a létají přibližně na 1 000 letišť ve 152 zemích.

Členy aliance Oneworld jsou:

Air Berlin (Německo), *American Airlines (USA)*, *British Airways (Velká Británie)*, *Cathay Pacific Airways (Hongkong)*, *Finnair (Finsko)*, *Iberia (Španělsko)*, *Japan Airlines (JAL - Japonsko)*, *LAN Airlines (Chile)*, *Malaysia Airlines (Malajsie)*, *Qantas Airways (Austrálie)*, *Qatar Airways (Katar)*, *Royal Jordanian Airlines (Jordánsko)*, *S7 Airlines (Rusko)*, *SriLankan Airlines (Arí Lanka)*, *TAM Linhas Aéreas (Brazílie)*.

Jako neaktivní člen je vedena *Mexicana de Aviación*, která od srpna 2010 z finančních důvodů zastavila lety. [10]

Mezinárodní úmluvy

Chicagská úmluva

Základní mezinárodní právní úpravou v oblasti civilního letectví je **Úmluva o mezinárodním civilním letectví** (tzv. „Chicagská úmluva“), ze dne 7. prosince 1944, a její přílohy (tzv. **annexy**). Chicagská úmluva byla sjednána pod záštitou vlády USA a OSN. Tato úmluva je v České republice platná od 4. dubna 1947 a byla vyhlášena ve Sbírce zákonů pod č. 147/1947 Sb.

Touto úmluvou byla ustanovena Mezinárodní organizace pro civilní letectví ICAO. Současné znění má označení Document 7300/8.

Montrealská úmluva

Byla podepsána v roce 1971 a dále rozšířena v roce 1988. Zabývá se trestnými činy ohrožení bezpečnosti vzdušného dopravního prostředku v úmyslu získat, nebo vykonávat nad ním kontrolu.

Jedná se o tyto činy:

- násilný čin proti letadlu za letu, čímž je ohrožena jeho bezpečnost
- zničení letadla za provozu nebo způsobení takové škody na letadle, že není schopné letu
- umístění předmětu na palubě, který může letadlo nebo jeho část zničit a ohrozit jeho bezpečnost
- poškození zařízení letadla, které naruší jeho bezpečný provoz
- sdělení nepravdivé informace, čímž je narušena bezpečnost provozu (poplašná zpráva)

Varšavská úmluva

Tato úmluva byla podepsána roku 1929 ve Varšavě. Jedná se o sjednocení pravidel o mezinárodní letecké dopravě a o odpovědnosti za způsobenou škodu. Dále nám úmluva definuje odpovědnost leteckého dopravce za přepravní škodu.

Obsahuje také požadavky na dopravní listiny:

- letenku
- průvodku na zavazadla
- nákladní letecký list

Rozsah odpovědnosti dopravce se stanovuje pevnými částkami, kde limit odškodnění je 1500 FRF Poincare (francouzský frank rovnající se svou hodnotou 65,5 mg zlata o ryzosti 900/1000).

V roce 1975 bylo stanoveno odškodnění namísto Poincare v SDR (Zvláštní práva čerpání), aby nebylo závislé na kolísající ceně zlata.

Římská úmluva

Římská úmluva se zabývá odškodňováním škod způsobených provozem letadla vůči třetím osobám. Byla podepsána v roce 1952.

Podle této úmluvy se musí řídit každá osoba, která utrpí škodu na zemi proto, aby prokázala, že způsobená škoda byla způsobena letadlem za letu, osobou nebo věcí, která vypadla z letadla.

Ženevská úmluva

Úmluva byla podepsána roku 1953 v Ženevě. Stanovuje mezinárodní pravidlo o uznávání práv k letadlům, aby se předešlo kolizím práva jednotlivých smluvních států.

Účelem tohoto pravidla je usnadnění při financování nákupu letadel používaných v mezinárodní letecké dopravě pomocí úvěrů zajištěných zástavním nebo jiným právem.

Dále je zde stanoveno, že veškeré zápisy týkající se jednoho letadla musí být v jednom leteckém rejstříku, podle státní příslušnosti letadla. Tím se zamezí dvojímu zápisu ve dvou státech.

Tokijská úmluva

Tokijská úmluva byla podepsána 1963 v Tokiu pro „boj s nezákonnými činy proti civilnímu letectví“. Důvodem k sepsání této úmluvy byla situace v 60. letech, kdy se rozmohly únosy dopravních letadlem a to i s cestujícími.

Tokijská úmluva navazuje na Ženevskou úmluvu o volném moři z roku 1958. V této úmluvě bylo definováno pirátství jako protiprávní akt násilí, spáchané ať už posádkou nebo cestujícími lodi nebo letadla, které je namířeno proti jiné lodi nebo letadlu nebo osobám či majetku.

Haagská úmluva

Úmluva, podepsaná v Haagu roku 1970, je z námi vyjmenovaných tou nejmladší, Haagská úmluva navazuje na odkaz Tokijské úmluvy, nicméně oproti Tokijské, postoupila dále, neboť únos letadla je zde již klasifikován jako trestný čin a zavazuje smluvní státy k tomu, aby pro tyto zločiny byly vynášeny co nejpřísnější tresty. [11]

3. Proces letecké nákladní přepravy v prostředí ČR

3.1 Možnosti letecké nákladní dopravy

Letecká doprava se hodí pro ty druhy zásilek, které chce odesílatel poslat rychle tzv. „od dveří ke dveřím“ a to na střední až dlouhé vzdálenosti.

Letecký náklad může být přepravován v několika různých typech letadel:

- Letadlo pro pasažéry
 - Náklad je přepravován v nákladním prostoru pod pasažéry, tzv. "belly", „břiše“
 - *Airbus A320 (ANA)*
 - *Boeing 737 NG (Boeing)*
 - *Airbus A380 (Emirates)*
 - *Airbus A330 fuselage (Wapedia)*
 - Na palubě letadla tzv. "on-board courier" (OBC)
 - OBC je nejčastěji prací zaměstnanců pracujících pro speditéra nebo jako kurýrní servis. Může také dohlížet na celý proces přepravy tzv. door-to-door, případně i na všechny celní formality nutné pro vývoz a dovoz stejně jako na předání v cílové destinaci.
 - Tento servis je nejčastěji používán pro urgentní nebo cenné dokumenty nebo malé zboží, tak jako všechny cargo služby, je i zde požadováno celní odbavení, dle zákonů dané země importu. Zboží zakázané převážet na palubě letadla musí být na základě předpisů známé a tyto předpisy musí být dodržovány.
- Nákladní letadlo nebo freighter
 - Náklad je přepravován na hlavní palubě nebo v nákladním prostoru (v „belly“); nakládání probíhá pomocí otevření nosní části trupu nebo nakládáním z boku nebo nakládáním přes velké zadní dveře
 - *Antonov AN-124 Ruslan*
 - *Boeing 767-300F (Boeing)*
 - *Boeing 747-400ERF (Air France)*
 - *Airbus A330-200F (Airbus)*
 - *Fokker F27 (Air Charter service)*



Obrázek 2 - NCA B747 Freighter, nose door



Obrázek 3 - Volga-Dnepr Ilyushin Il-76 freighter

Kombinované letadlo

- Náklad je přepravován na hlavní palubě za prostorem pro pasažéry s nakládáním přes velké zadní dveře nebo se nakládá do „břicha“
 - *Boeing 747-400M Combi (Boeing)*
 - *Boeing 737-400 Combi (Alaska Airlines)*

Jak můžeme vidět na příkladech uvedených výše, tak variant letadel je hned několik, což nám ovlivňuje kolik cestujících a/nebo nákladu může být naloženo/naloženo. Množství a hmotnost nákladu, který může být naložen, závisí především na rozměrech trupu letadla.

Podle různých zdrojů, představuje letecká nákladní doprava méně než 0,5% hmotnosti veškerého přepravovaného mezinárodního nákladu. Nicméně tento náklad tvoří zhruba 30% z celosvětové hodnoty přepravovaných nákladů.

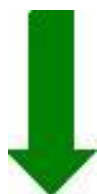
Podle mezinárodního letadlového výrobce, firmy Boeing, v roce 2012, nákladní letadla nebo freightery přepravili přibližně 60% světových dodávek leteckého zboží, zatímco letadla s cestujícími zbylých 40% ve svých „bellies“ („bříchách“).

Letecká doprava je poměrně drahá, ale často je nejrychlejším způsobem dopravy na středních až dlouhých vzdálenostech. Proto je typickým zbožím, které je přepravováno leteckou dopravou, zboží s vysokou hodnotou nebo zboží, které je závislé na krátkém času doručení.

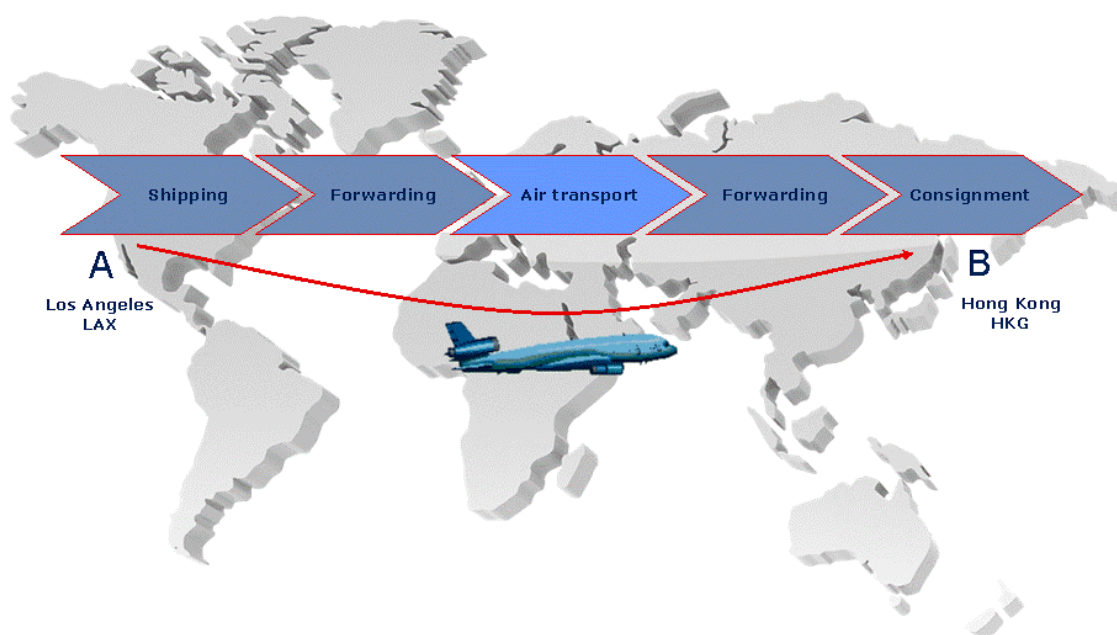
Letečtí speditéři jsou tradičně nejdůležitější zákazníci pro letecké společnosti. Podle mezinárodní organizace FIATA, zprostředkovávají speditéři přes 80% všech mezinárodních leteckých zásilek. Kompletují a (kde je potřeba) i upravují zásilky v rámci (D2D) „Door to door“ dodavatelského řetězce pro své zákazníky, kteří jsou nazýváni leteckými společnostmi koncovými zákazníky. Letečtí dopravci doručí zásilku (A2A) „Airport to airport“ v rámci tohoto řetězce. [1]

3.2 Proces přepravy

Typický proces dodavatelského řetězce pro letecké zboží se skládá z následujících kroků:



- ✓ Shipping (Doprava)
- ✓ Forwarding out (Zpracovávání v místě odeslání)
- ✓ Air Transport (Letecká přeprava)
- ✓ Forwarding in (Zpracovávání v místě dodání)
- ✓ Consignment (Předání zásilky koncovému zákazníkovi)



Obrázek 4 - Proces letecké přepravy zboží

Shipping

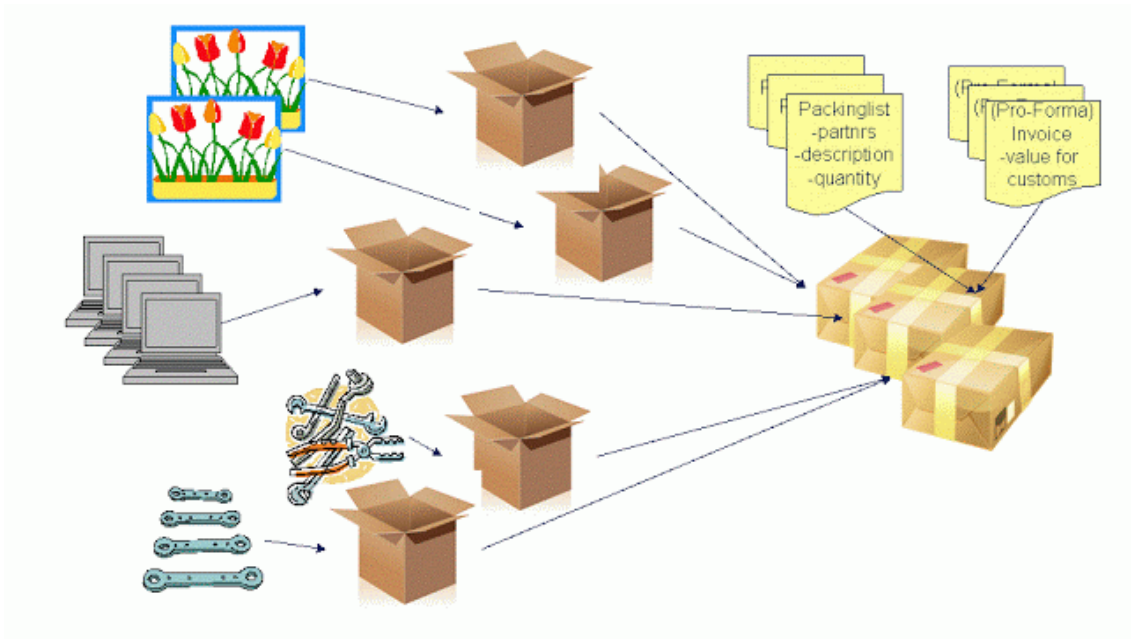
Proces odeslání zboží leteckou dopravou metodou door-to-door začíná u odesílatele tzv. Shipper. Tento odesílatel je buď osoba, nebo společnost, která je fyzicky i administrativně zodpovědná za přepravu daného zboží.

V mnoha případech je také odesílatel zákazníkem zasilatele, nicméně to není nutností. Zákazníkem může být příjemce nebo i třetí osoba, která si objednala zboží v místě doručení u odesílatele ve skladu. Z tohoto důvodu je také zřejmé, že odesílatel nemusí být vlastníkem zboží. Všechny tyto podmínky závisí na dohodě mezi zúčastněnými stranami.

Z bezpečnostních důvodů musí být v dnešní době odesílatel známý pro dopravce. Toto také pomůže při dalších krocích v procesu.

V první řadě je důležité, aby se předešlo nemilým překvapením, aby si odesílatel byl vědom různých cen za jednotlivé elementární součásti procesu.

Dalším důležitým aspektem pro přepravce je to, zda konsolidovat zboží do jedné zásilky nebo zaslat zboží ve více zásilkách. Ve většině případů je konsolidace zboží levnější, ale také pomalejší, zejména proto, že při konsolidaci se připojuje několik přepravců se svými zásilkami na místo určení. V případě urgentní zásilky, kde je požadovaná rychlost přepravy, může být zboží zvýhodněno a upřednostněno, protože je velmi snadno dohledatelné v průběhu procesu. Nicméně tento způsob bude dražší, protože náklady nemohou být rozloženy na větší objem zboží.



Obrázek 5 - Konsolidování zásilek

Odesílatel zodpovídá za efektivní montáž zásilky z hlediska objemu, hmotnosti a balení. Zejména se snaží využít nejlepší ceny nutné k přepravení dané palety nebo kontejneru a také se snaží předejít poškození zboží, letadla nebo úrazu pracovníků, kteří přijdou do styku se zbožím.

Forwarding out

Zboží je dodáno do skladu speditéra. Speditér je v podstatě takový „architekt“ přepravního řetězce. Může být také certifikován organizací IATA a to v případě že vystupuje jako agent.

Agent, je certifikovaný podle IATA a splňuje tyto požadavky:

1. Byla důkladně zkontrolována jeho finanční situace
2. Má dostatek potenciálu v oblasti leteckého carga
3. Má dostatek prostředků pro handling leteckého carga
4. Má správně proškolený personál pro handling leteckého carga a nebezpečného zboží
5. Získává zakázky od leteckých společností přidružených k IATA
6. Lze u něj používat Air Waybill

V závislosti na dohodě se zákazníkem speditér zajišťuje:

1. Handling nebo manipulaci nebo i celní odbavení zásilky
2. Leteckou dopravu z nedalekého letiště na letiště blízko cílové destinace
3. Další handling nebo manipulaci nebo celní odbavení v cílové destinaci
4. Dodávku na konečné místo určení (příjemci)

Speditér kupuje místo u obchodního oddělení letecké společnosti nebo u zákaznického servisního oddělení nebo v případě, že se jedná o zahraniční leteckou společnost, tak tyto záležitosti zajišťuje prostřednictvím GSA (General Sales Agent).

GSA bývá zpravidla levnější, než když si letecká společnost vytvoří vlastní obchodní tým. Některé zdroje nicméně tvrdí, že v konečném důsledku, je vždy lepší mít svůj vlastní dobrý obchodní tým než najímat GSA.

Ceny

Zboží k letecké přepravě je obvykle prodáváno za fixní cenu nebo za fixní cenu za kilogram, často s minimálním poplatkem na pokrytí základních výdajů při manipulaci se zásilkou. Zákazníci speditérů s trvalou poptávkou po místě v letadlech na jedné nebo více konkrétních linkách nebo s trvalým obratem s leteckou společností, uzavírají s leteckou společností dohody na pronájem prostoru v letadlech za určitě jimi vyjednané ceny.

Je také možné si vyžádat tzv. „sazby na místě“ pro ad-hoc zásilky. Letecká společnost nabízí tyto speciální ceny proto, aby zajistila, že letadlo bude plně naloženo. Základní pravidla a

sazby pro výpočet nákladů za leteckou přepravu jsou stanoveny organizací IATA v manuálu TACT (The Air Cargo Tariff). Sazby jsou obchodovatelné na základě vašich přepravených objemů a kapacitě a také na poptávce po požadovaných linkách.

Některé zásilky jsou objemné, ale zároveň lehké. Proto byla v dopravním průmyslu přijata tzv. **objemová hmotnost**. Tato hmotnost stanovuje minimální poplatek za krychlový prostor, který zásilka zabírá. Objemová hmotnost se vypočte dle následujícího vzorce $délka \times výška \times šířka[cm] / 5000$. Cena, která bude za zásilku účtována, je vždy za vyšší z těchto dvou hmotností, té klasické či objemové.

Dalším faktorem, který ovlivňuje cenu letecké přepravy, jsou příplatky přidané leteckou společností. Příplatky mohou být **palivové**, které lze přidat na pokrytí dodatečných nákladů za zvýšení cen pohonných hmot. Tyto příplatky obvykle sledují určité indexy.

Bezpečnostní příplatek lze přidat na pokrytí dodatečných nákladů, spojených se zvyšujícím se počtem bezpečnostních kontrol a související administrativy, které mají ze zákona za povinnost příslušné úřady.

Letecké společnosti se samozřejmě snaží optimalizovat svou drahou přepravní kapacitu na palubě letadla, a proto se pokouší prodat tuto kapacitu za nejvyšší cenu. To se v praxi nazývá *Air Cargo Revenue Management*.

Knihování

Prvním krokem po stanovení ceny je získání rezervace na přepravu nákladu a potvrzení od společnosti, že zajistí místo na palubě letadla.

Rezervace bude ověřena s kapacitou letadla, kritérii pro dané komodity a kritérii Revenue managementu, a až poté bude oficiálně potvrzena, jakmile bude tato rezervace přijata. Nyní je knihovací proces kompletní.

Příprava zásilky

Aby bylo možné sledovat zásilky různých zákazníků, které jsou určeny z jedné přímé adresy na druhou, dělá speditér tzv. HWB (House Air Waybill), pro každou zásilku.

HWB je přepravní smlouva mezi koncovým zákazníkem a speditérem, takže v podstatě zde speditér působí jako přepravce.

Dalším krokem, aby bylo zboží připraveno k přepravě (RFC) je:

- Správné balení a označení
- Celní odbavení pro export (v případě potřeby)
- Mít správné dokumenty a bezpečnostní kontrolu z letiště, stejně jako zajistit handling a celní odbavení v místě doručení (pokud je to možné a požadované)

Speditér často kombinuje zásilky různých dopravců, kteří cestují na stejném úseku A2A až do konsolidace.

Air transport

Zboží je přijímáno ve skladě handlingového agenta. Tento handlingový agent je často separátní společnost najmutá aerolinkami. Několik příkladů takovýchto separovaných handlingových agentů: *Aviance, Aviapartner, Menzies Aviation, Servisair, Swissport Cargo Services, WFS - Worldwide Flight Services atd.*

Také některé letecké společnosti nabízejí jejich vlastní prostory pro manipulaci se zbožím jako obchodní službu jiným leteckým společnostem.

Handlingový agent zajišťuje a zodpovídá za bezpečnou manipulaci se zbožím na letišti a při nakládce a vykládce do/z letadla.

V závislosti na druhu zboží, na místě určení a na naléhavosti dodání, musí být zboží na sklad handlingového agenta dodáno v určitém čase před odjezdem letadla (TBD-Time-before-departure).

Celý proces letecké nákladní dopravy výstižně popisuje níže přiložený obrázek:

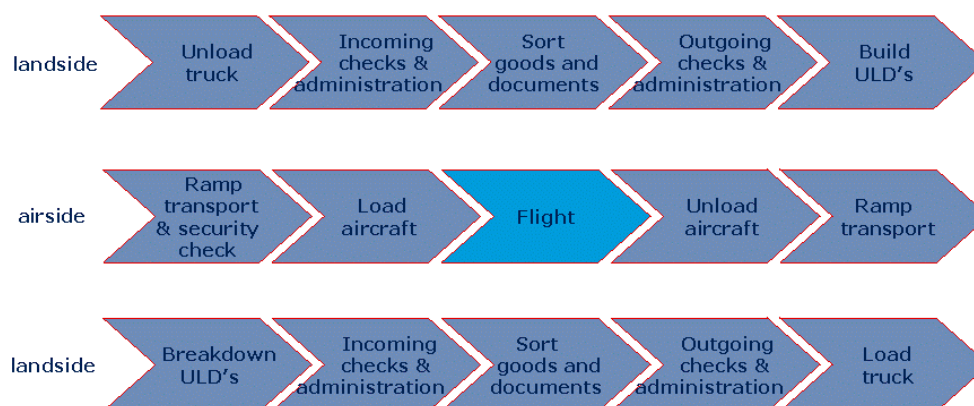


Schéma 2 - Detailní schéma přepravy letecké zásilky

Proces letecké nákladní přepravy se skládá z více částí a to i té pozemní. Na začátku procesu je nutné vyložit zboží z nákladního auta nebo kamiónu v místě kde se bude poté třídit zboží, poté následují kontrola a administrativní vyřizování potřebných, například tranzitních povolení, pokud jsou potřeba. Poté dochází k samotné konsolidaci zásilek a vyřizování přepravních dokumentů, následuje opět kontrola a zásilky se naloží do speciálních leteckých kontejnerů tzv. ULD. Tímto máme za sebou první část procesu, která probíhá na letišti odletu.

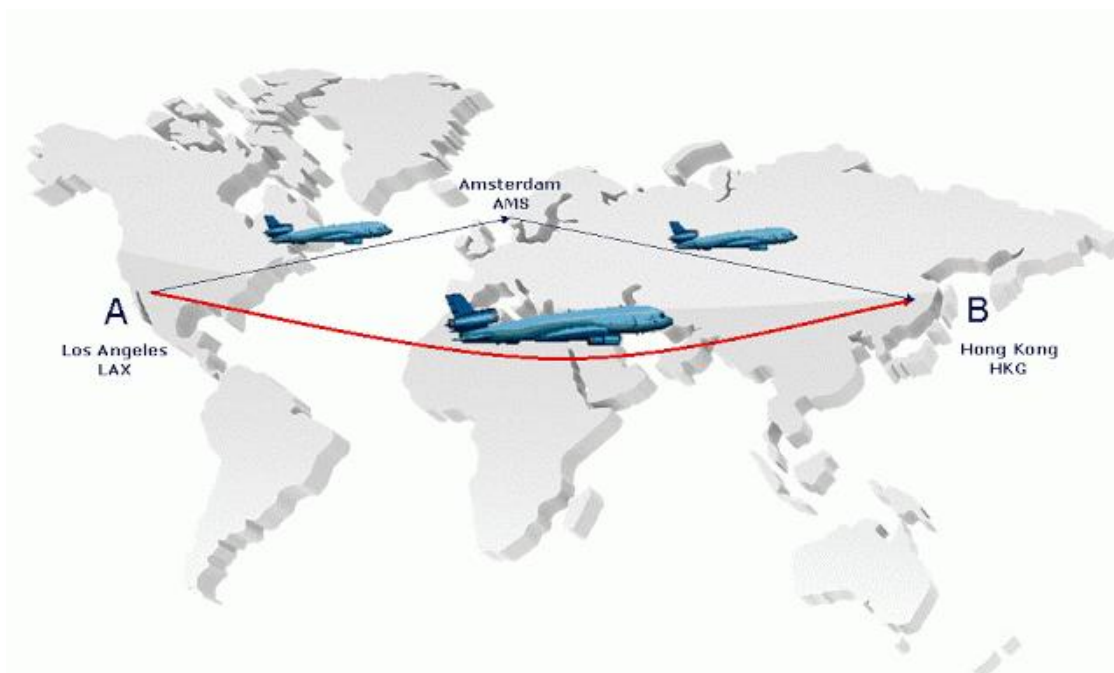
V druhé části je nutné, aby zboží prošlo bezpečnostní kontrolou a poté se pomocí speciálních nakladačů sloužících k manipulaci s ULD na plochách letiště, (viz obrázek č.6), přepravilo k letadlu, kde je zboží naloženo.



Obrázek 6 - TLD TF-25 Transporters

Následuje samotný let a poté na letišti v místě doručení probíhá proces opačným směrem, zboží se v leteckých kontejnerech vyloží z letadla, letecké kontejnery se dále vyloží a zásilky se roztřídí, nezbytné je vyřízení dovozních dokladů. Nakonec po roztřídění zásilek, se jednotlivé zboží naloží opět do kamionů a putují na místo doručení ke koncovému zákazníkovi.

Zboží nemusí jít jen z místa A do místa B, ale je možné mít v průběhu cesty jednu nebo více zastávek. V tom případě se jedná o tranzitní zásilku.



Obrázek 7 - Tranzitní přeprava zásilky

O tom, zda zboží poletí přímo, nebo jako tranzitní zásilka, rozhoduje speditér (v případě potřeby v komunikaci s odesílatelem). Výběr závisí na ceně, možných časech odletů (v závislosti na letových řádech jiných společností) nebo na speciálních požadavcích určitých druhů carga (bezpečnost, živá zvířata, atd.)

V případě tranzitní zásilky vypadá proces mezi lety takto:

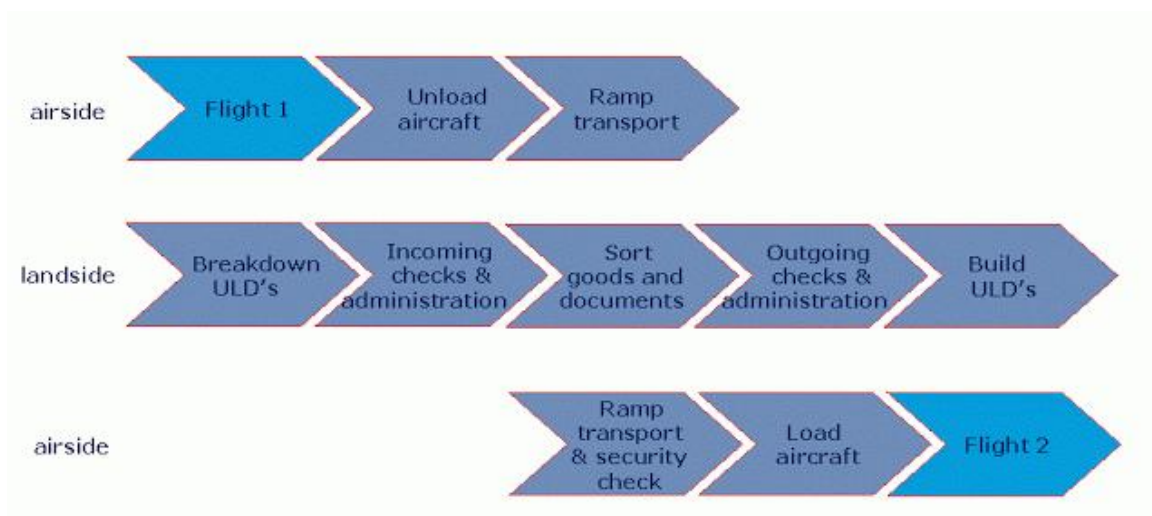


Schéma 3 - Detail tranzitní přepravy

V podstatě se jedná o stejný průběh, jako jsme si uváděli v prvním případě, pouze zde může na tranzitním letišti být část zboží vyložena/naložena a poté se pokračuje v letu.

V některých zvláštních případech nebo u zboží s vysokou prioritou, pokud to umožňuje čas mezi lety, může proces vypadat dokonce takto:

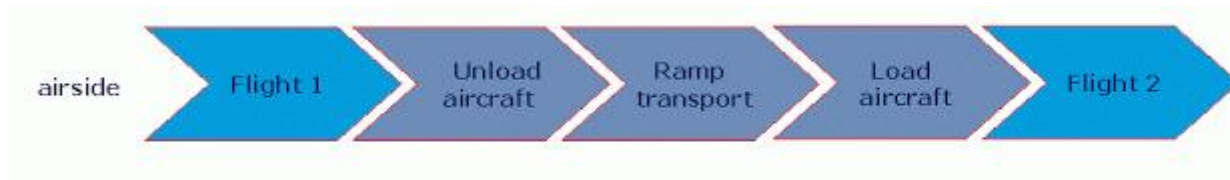


Schéma 4 - Zvláštní případy tranzitní přepravy

Kromě fyzické manipulace jsou dalšími důležitými funkcemi handlingového agenta:

- ✓ Řízení nakládky a vyvážení letadla aerolinek, vytváření load sheetů a zajištění bezpečnosti letu
- ✓ Vytváření cargo manifestu pro veškeré zboží na palubě, které slouží letecké společnosti jako doklad pro import a export k celnímu řízení
- ✓ Vytváření zprávy NOTOC (Notification to the captain), která má za úkol informovat posádku o potenciálním nebezpečí spojeném s nákladem na palubě v případě mimořádných událostí (nebezpečné zboží, živá zvířata, cennosti, atd.) jakožto i o správném nastavení klimatizace v nákladovém prostoru (teplota)
- ✓ Plánování a řízení knihování, vyřizování slotů, řízení toku zboží a ULD ve skladu a do/z letadla a to zejména, aby se zabránilo zpožděním a dodržoval se letový řád
- ✓ Plánování a řízení objemu ULD po celém světě



Obrázek 8 - Menzies, pozemní handling

Kontroly před nakládkou a odletem letadla jsou stejně důležité pro leteckou společnost jako zbytek procesu.



Obrázek 9 - Nakládání An 124 pomocí speciálně vytvořené rampy

V případě zásilky, která jde přímo do cílové destinace, je zásilka přijímána od zákazníka/speditéra ve veřejném prostoru letiště a dále připravována a konsolidována pro let dle následujícího schématu:

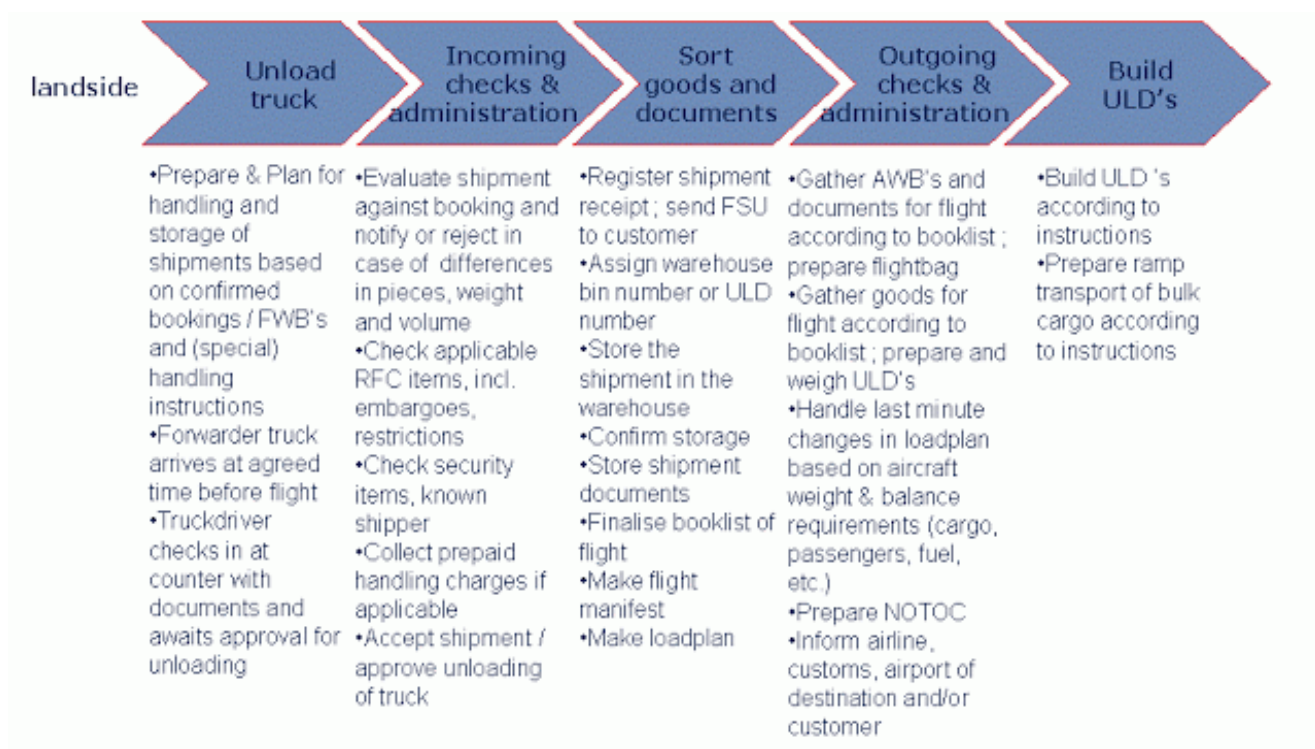


Schéma 5 - Pozemní část přepravy v počátečním místě odletu

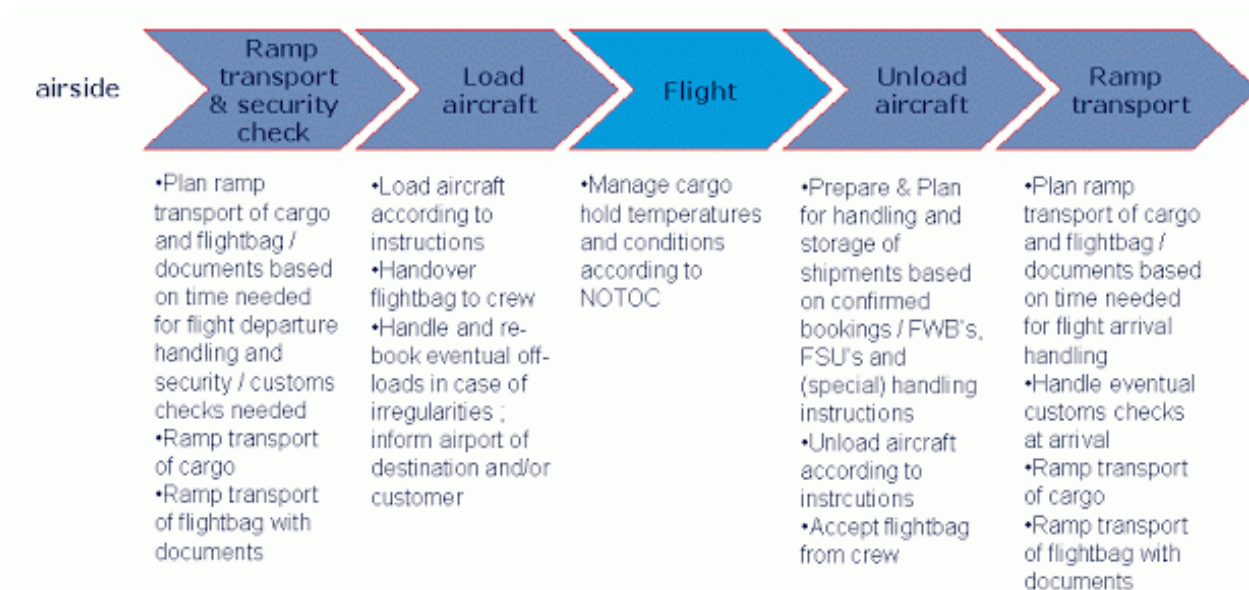


Schéma 6 - Přeprava zásilky na letišti, let

Poté se konsolidovaný náklad pohybuje již v ULD nebo jako náklad v neveřejné části letiště, kde je nakládán do letadla pro přepravu na letiště určení.

Příchozí náklad je rozdělen nejprve na letišti, první se vyřídí veškeré dokumenty a poté může být náklad předán zákazníkovi/speditérovi. [5]

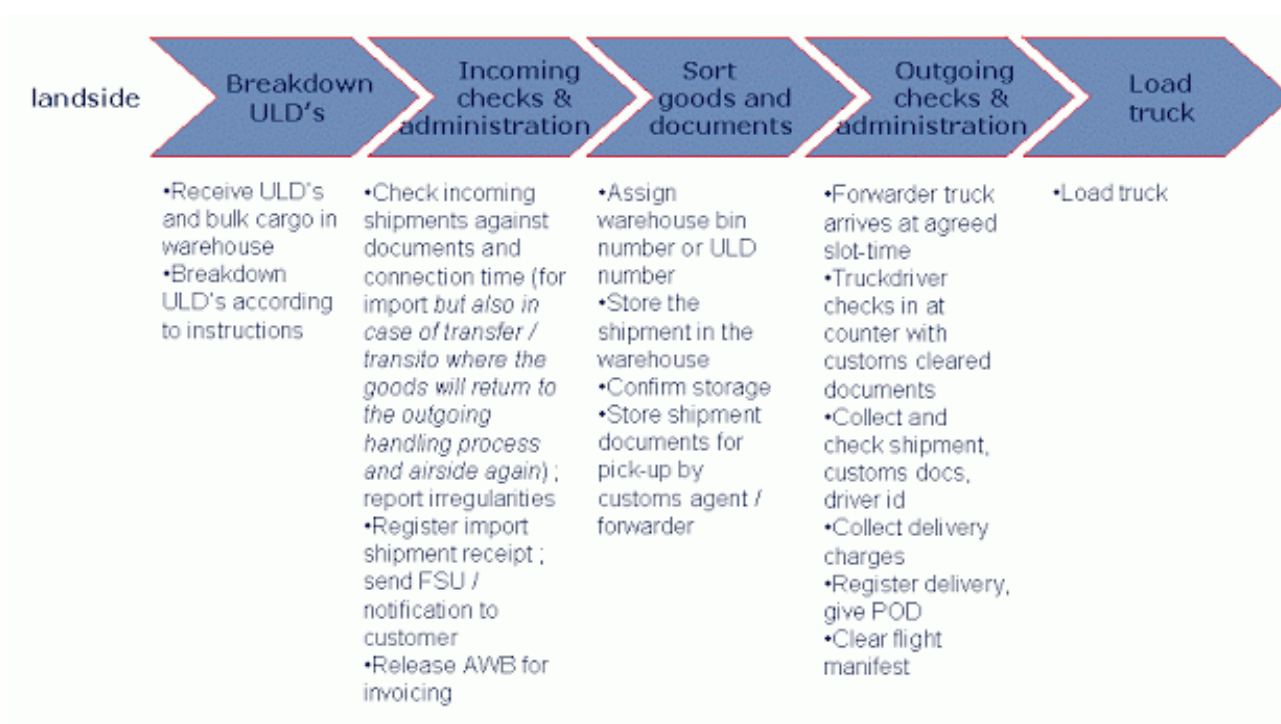


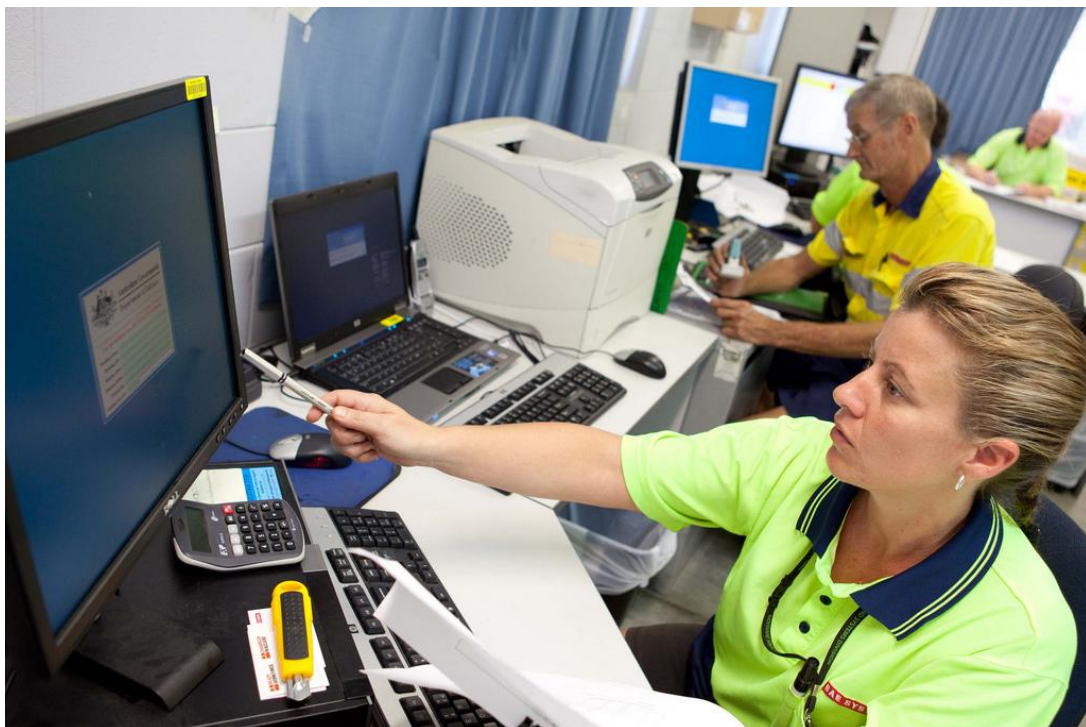
Schéma 7 - Pozemní část přepravy v cílové destinaci

Forwarding in

Speditér v místě doručení vyzvedne zásilku na přepravní dokumenty od handlingového agenta. Toto vyzvednutí může provést speditér sám nebo může využít místního kurýra.

Speditér dále připraví dovozní doklady (v případě potřeby), provede celní odbavení pro dovoz (elektronicky nebo ručně) a počká na schválení od celníků.

- Je-li speditér také certifikovaný celní zástupce, provede toto celní odbavení sám; pokud není, tak tyto aktivity zadá certifikovanému zástupci
- Certifikovaný zástupce má vždy finanční/úvěrovou smlouvu s celníky na případné pokrytí výdajů za dovozní clo, případně kvůli DPH
- Celní zástupce ví, jak přesně má zařadit zboží pro dovoz podle předpisů; toto je prováděno na základě dodacího listu a pro-forma faktury, takže balíky zůstávají neotevřené
- Celní zástupce je také kvalifikován a má zkušenosti s využíváním speciálních celních odbavení, licencováním a udělováním výjimek, proto aby se snížilo dovozní clo nebo se mu úplně dalo vyhnout, dále se také snaží urychlit celní proces, pokud je to možné
- Celním odbavením nicméně tento proces nekončí, celní zástupce je zodpovědný za dodržení dohodnutých dodacích podmínek



Obrázek 10 - Kancelář zasilatele

V této fázi celník může rozhodnout o uvolnění zásilky nebo o jejím zadržení kvůli inspekční kontrole. Zde se již balíky otevírají a může se požadovat zaplacení dovozního cla nebo dokonce pokuty v závislosti na celních předpisech a v návaznosti na informace, které o zboží poskytl celní zástupce v porovnání s aktuálním stavem dovezeného zboží.



Obrázek 11 – Cvičený pes celní správy

Po schválení celníky (které musí být prokázáno celním zástupcem), si handlingový agent vyzvedne zboží, které je následně doručeno do skladu speditéra.

- Opět zde platí, že záleží na daném speditérovi, jakým způsobem bude tato přeprava do skladu provedena (kamiony, nákladními auty, personálem nebo třetí osobou)

Speditér tedy rozděluje zásilku, připravuje ji pro přepravu a řeší objednávky.

Consignment

Přepravní systém door-to-door končí u příjemce.

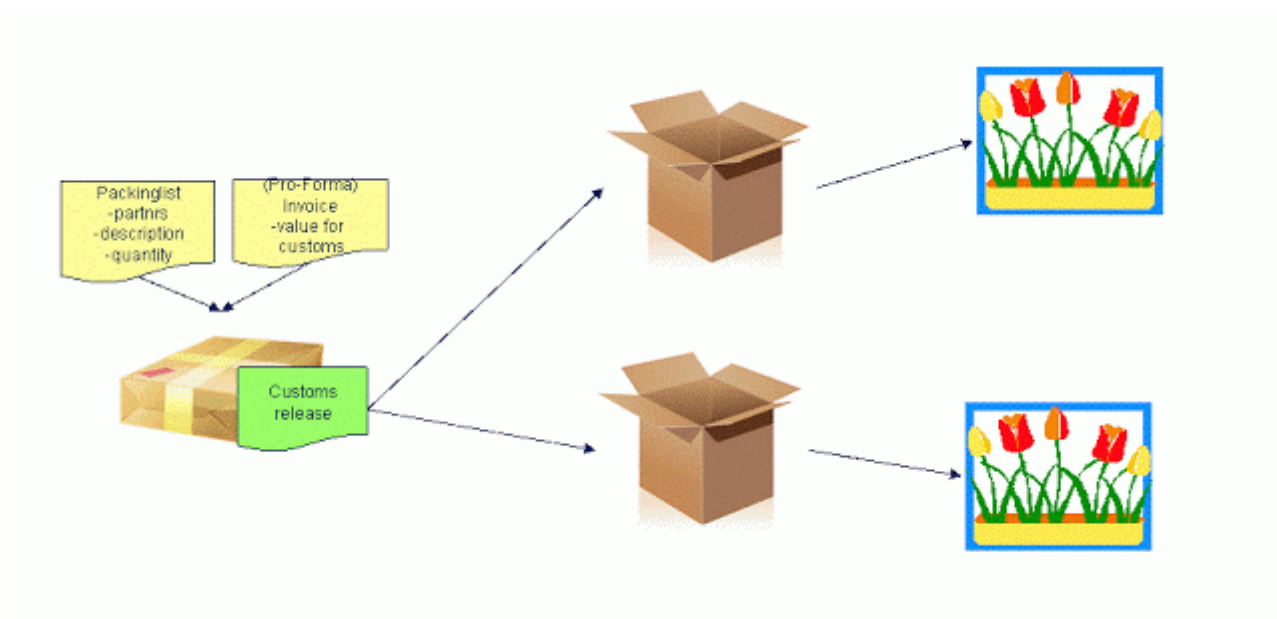
- a) Příjemce je osoba nebo společnost, která je fyzicky i administrativně zodpovědná za převzetí zásilky při konečné předávce
- b) V mnoha případech je příjemce také zákazníkem speditéra, i když jako v případě odesílatele, tomu tak být nemusí. I zde může být zákazníkem odesílatel nebo třetí osoba, která si objednala zboží v místě dodání u odesílatele ve skladu. Ze stejného důvodu také nemusí být příjemce vlastníkem zboží. Jak již byl řečeno, to vše závisí na dohodnutých podmínkách mezi všemi zúčastněnými stranami.



Obrázek 12 - Doručení zásilky koncovému příjemci

Příjemce poskytne POD (Potvrzení o doručení) speditérovi. Po přijetí jsou balíky otevřeny a je zkontrolován obsah proti dodacímu listu a faktuře.

- V případě platby při převzetí, a pokud je zboží v dobrém stavu a správném množství, bude zboží vydáno příjemci a následně zapláceno
- Pokud množství není správné, finanční oddělení celní správy by mělo tuto chybu napravit, za toto již si zodpovídá příjemce



Obrázek 13 - Dekonsolidace zásilek

Přehled procesu:



Schéma 8 - Proces předání zásilky příjemci

Proces předání zásilky koncovému zákazníkovi probíhá ve třech fázích. První fáze nastává, když zásilka přiletí na letiště doručení a speditér, který tuto přepravu zajišťuje, obdrží tuto zásilku. Poté je potřeba zkontrolovat, zda se jedná o správnou zásilku podle kódu a zda nedošlo během přepravy k jejímu poškození, především se zkontroluje obal zásilky. Poté se

vydá osvědčení o doručení (POD, proof of delivery). V druhé fázi následuje rozbalení zboží a opět kontrola, zda nedošlo k jeho poškození. V poslední fázi je nutné také zkontrolovat, zda sedí zboží oproti balicímu listu a připravit zboží na celní odbavení, pokud je to nutné a zajistit či připravit zaplacení za zboží.

V případě poškození, či ztráty zásilky, má zákazník právo, dle zákona, na úhradu vzniklé škody, případně na vrácení peněz za zboží. Zboží může být určeno jak koncovému zákazníkovi (spotřebiteli), tak i velkoobchodu, který si tuto přepravu objedná. [12]

4. Analýza dat letecké nákladní přepravy

Cílem této analýzy bylo pokusit se prokázat potenciál Letiště Václava Havla a to především vzhledem k RFS přepravě. Šetření probíhalo formou anonymního e-mailového dotazníku, který byl rozposlán jednotlivým společnostem. Na základě tohoto e-mailu byly poté kontaktovány všechny společnosti telefonicky, aby se ověřilo, kdo se šetření zúčastnil a kdo ne. Výsledky tohoto šetření jsou k nahlédnutí níže. V této analýze jsou také rozebrány výsledky a vyvozeny závěry, zda se domněnka o potenciálu potvrdila či vyvrátila.

Otázky dotazníku:

1. *Jakou funkci zastáváte ve Vaší firmě?*
 2. *Jaké je procento zboží, které exportujete z ČR, ale odchází mimo terminály Skyport a Menzies?*
 3. *Jaký je Váš celkový objem leteckého exportu v roce 2013? (uvedte v tunách)*
 4. *Vychází toto číslo z odhadu nebo z reálných statistik firmy?*
 5. *Je podle Vašeho názoru na českém trhu potenciál k rozvoji leteckého exportu?*
 6. *Jaké další dopravce byste zde přivítal/a?*
 7. *Byl by přínosem pro Váš bussines vznik organizace, v rámci ČVUT-FD, mapující stav v nákladní letecké přepravě a aktivně publikující výsledky analýz v zahraničních periodikách?*
- *Shrnutí a výsledky (viz. kapitola Možnosti rozvoje na Letišti VH)*

4.1 Air cargo na Letišti VH

Nejprve následuje stručné představení, jaké prostředky v současnosti poskytuje Letiště Václava Havla v Praze Ruzyni v oblasti air cargo a co vůbec může letiště nabídnout.

Letiště je umístěno v ideální lokaci pro air cargo, jakožto portál do střední a východní Evropy. V roce 2011 se přepravilo na letišti 84.000 tun carga, z toho 63.000 air carga. 21.000 tun bylo přepraveno pomocí RFS (Road feeder servis). Letiště obsluhuje 5 leteckých nákladních společností.

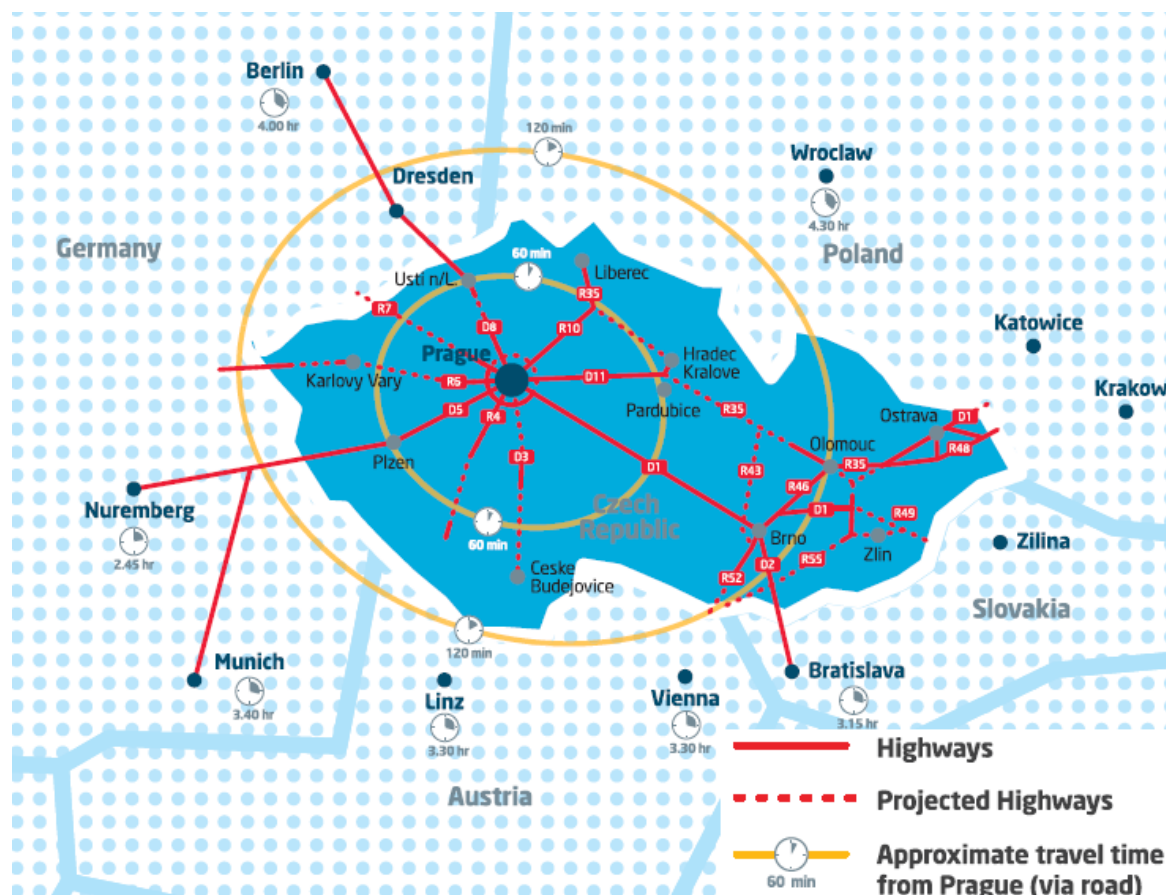


Obrázek 14 - Letecké nákladní společnosti

Dále je nezbytné zmínit rozsáhlou síť silniční dopravy, která je využívána právě pro RFS přepravu.

Driving Distance					
Prague (CZ)	17 km	25 min	Vienna (AT)	350 km	3 h 40 min
Dresden (DE)	160 km	2 h	Munich (DE)	370 km	3 h 40 min
Brno (CZ)	230 km	2 h	Berlin (DE)	360 km	4 h
Nuremberg (DE)	290 km	2 h 45 min	Ostrava (CZ)	400 km	4 h
Bratislava (SK)	350 km	3 h 15 min	Wroclaw (PL)	350 km	4 h 30 min
Linz (AT)	260 km	3 h 30 min	Frankfurt (DE)	500 km	5 h

Obrázek 15 - Vzdálenosti od Letiště Václava Havla



Obrázek 16 - Časová dostupnost z letiště pomocí silniční sítě

Vybavení letiště:

- 2 cargo terminály s celkovou kapacitou 200.000 tun
- 25 logistických zprostředkovatelů
- 3 vysoce kvalitní logistické parky v blízkosti letiště
- Kancelářské prostory o více než 8.000 m²
- Veterinární stanice
- Operační a skladové prostory o rozloze 24.500 m²
- Nejmodernější zařízení

Handling pro:

- Nadrozměrné zásilky
- Nebezpečné a radioaktivní zboží
- Živá zvířata
- Zmražené a rychle zkazitelné zboží

4.2 Objem přepravy air cargo

Česká republika

Následující tabulka a graf udává vývoj v oblasti leteckého exportu v ČR od roku 2002 do roku 2014. Informace jsou založené pouze na exaktních datech leteckých manifestů dodaných přímo handlingovými terminály.

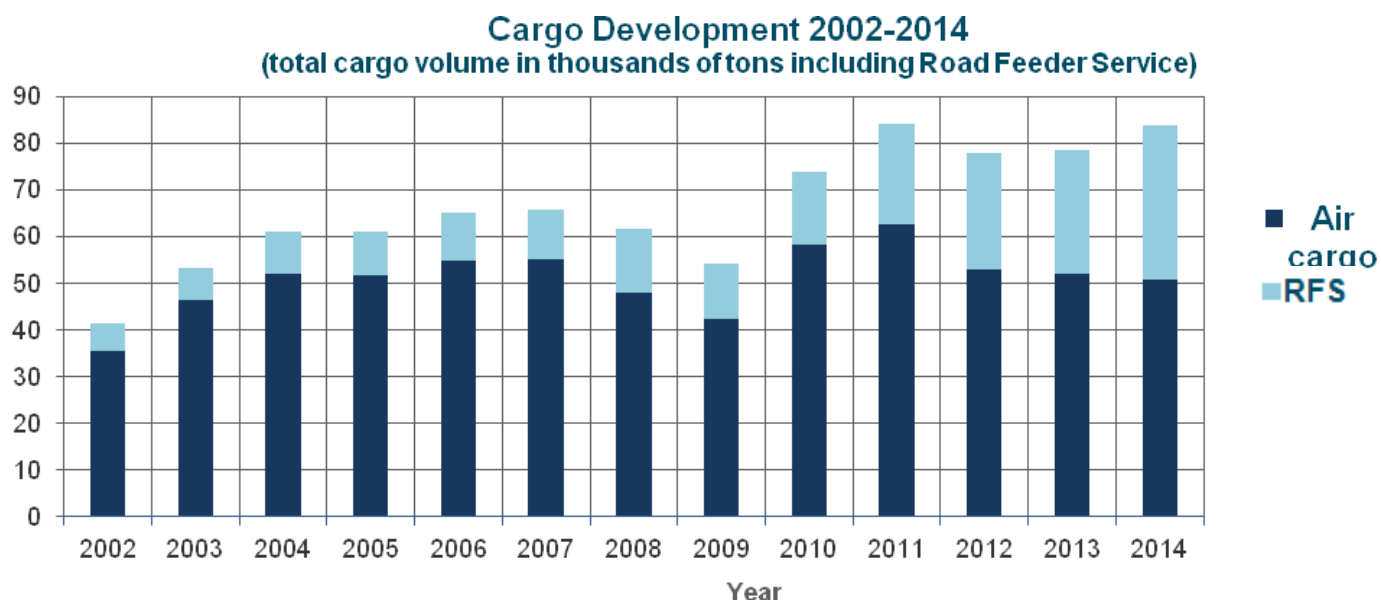
Tabulka 2 - vývoj leteckého exportu v ČR 2002-2014, v tis. tunách

	RFS	Air cargo	Total
2002	5,97	35,59	41,53
2003	6,95	46,31	53,26
2004	8,86	52,09	60,95
2005	9,31	51,73	61,04
2006	9,31	54,97	65,14
2007	10,17	55,18	65,64
2008	10,46	47,87	61,63
2009	13,76	42,48	54,2
2010	11,72	58,28	73,8
2011	21,36	62,69	84,05
2012	24,85	52,98	77,83
2013	26,73	51,9	78,63
2014	32,83	50,89	83,73

Z tabulky lze vyčíst, že největší propad v oblasti letecké přepravy zboží nastal po velké světové finanční krizi v roce 2008. Nicméně v současné době je opět vidět rostoucí trend.

V roce 2014 byl objem přepravy v porovnání s předcházejícím rokem 2013 o 6,49% vyšší.

Graf 1 – graf vývoje leteckého exportu v ČR 2002-2014

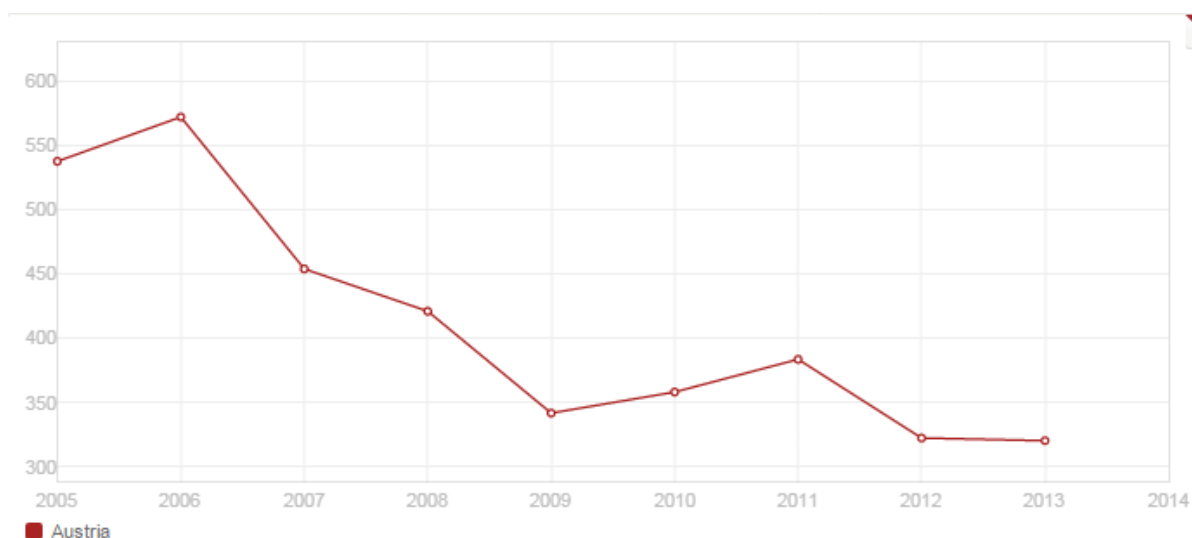


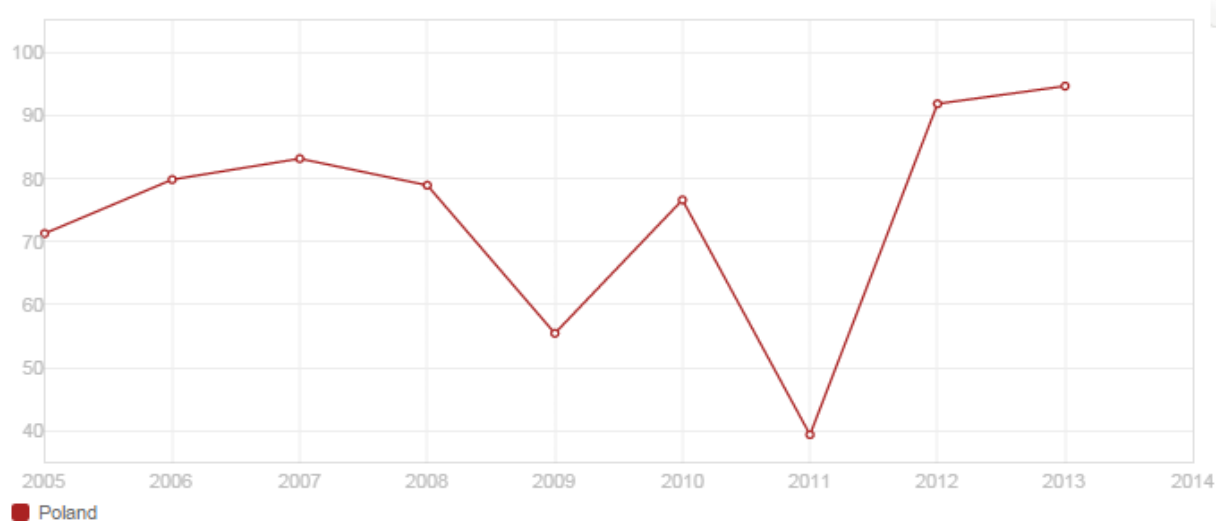
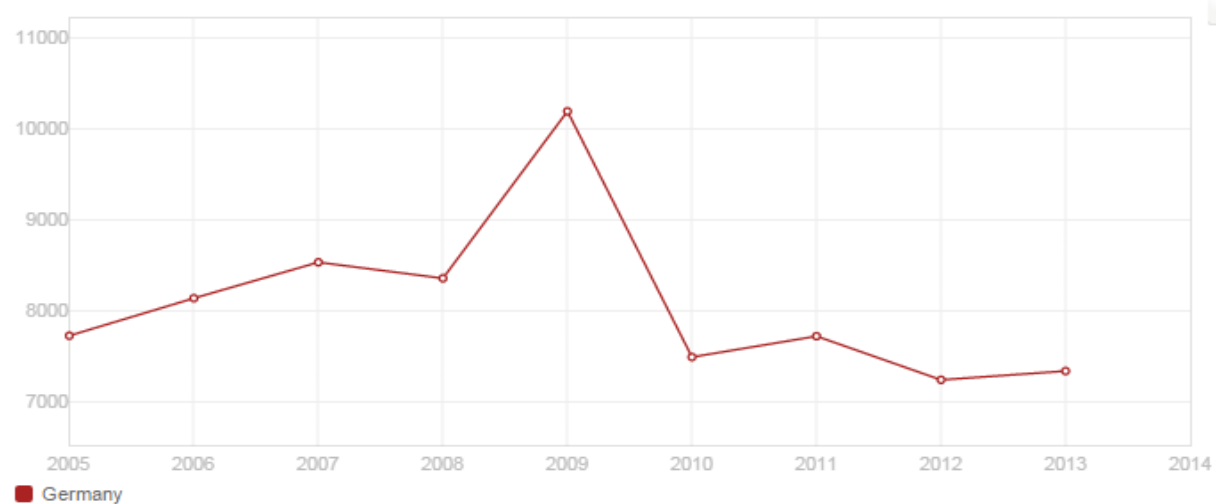
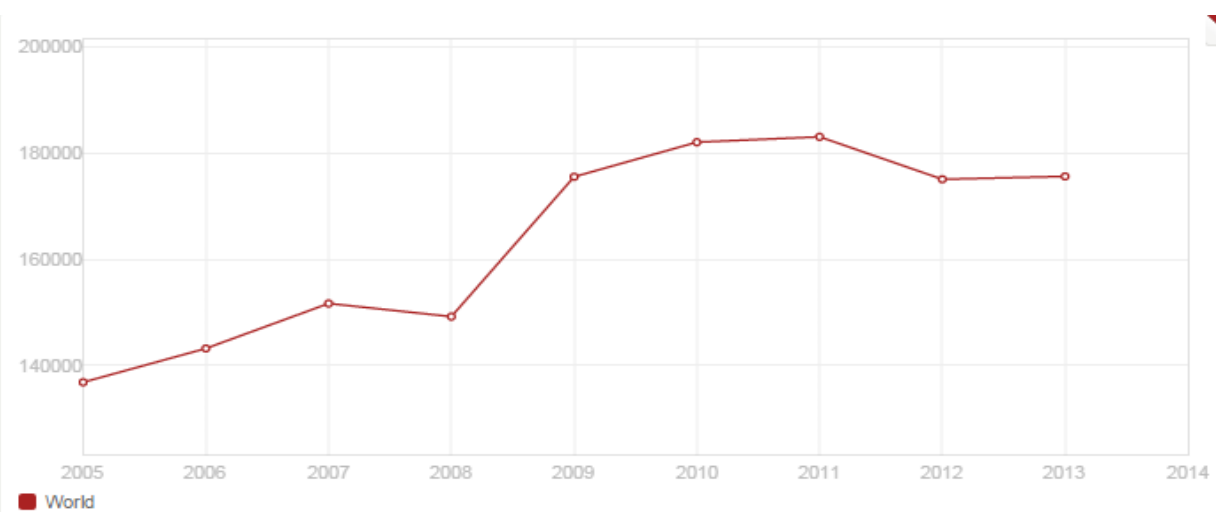
[15]

Sousední státy s ČR, svět

Objemy přepravy leteckého carga ve světě i v České republice sleduje Světová banka (WB). Jedná se o sdružení dvou specializovaných organizací OSN, které zajišťují finanční a technickou pomoc rozvíjejícím se zemím s cílem snížit chudobu a zlepšit životní podmínky na celém světě. Tvoří ji *Mezinárodní banka pro obnovu a rozvoj* a *Mezinárodní asociace pro rozvoj*. V grafech níže lze vidět objem přepravy leteckého zboží v sousedních zemích a poslední graf udává celosvětový objem letecké přepravy. [13]

Graf 2 - objem letecké přepravy Rakousko (mil. t/km 2005-2014)



Graf 3 - objem letecké přepravy Polsko (mil. t/km 2005-2014)**Graf 4 - objem letecké přepravy Německo (mil. t/km 2005-2014)****Graf 5 - objem letecké přepravy Svět (mil. t/km 2005-2014)**

4.3 Dotazník

1. Jakou funkci zastáváte ve Vaši firmě?

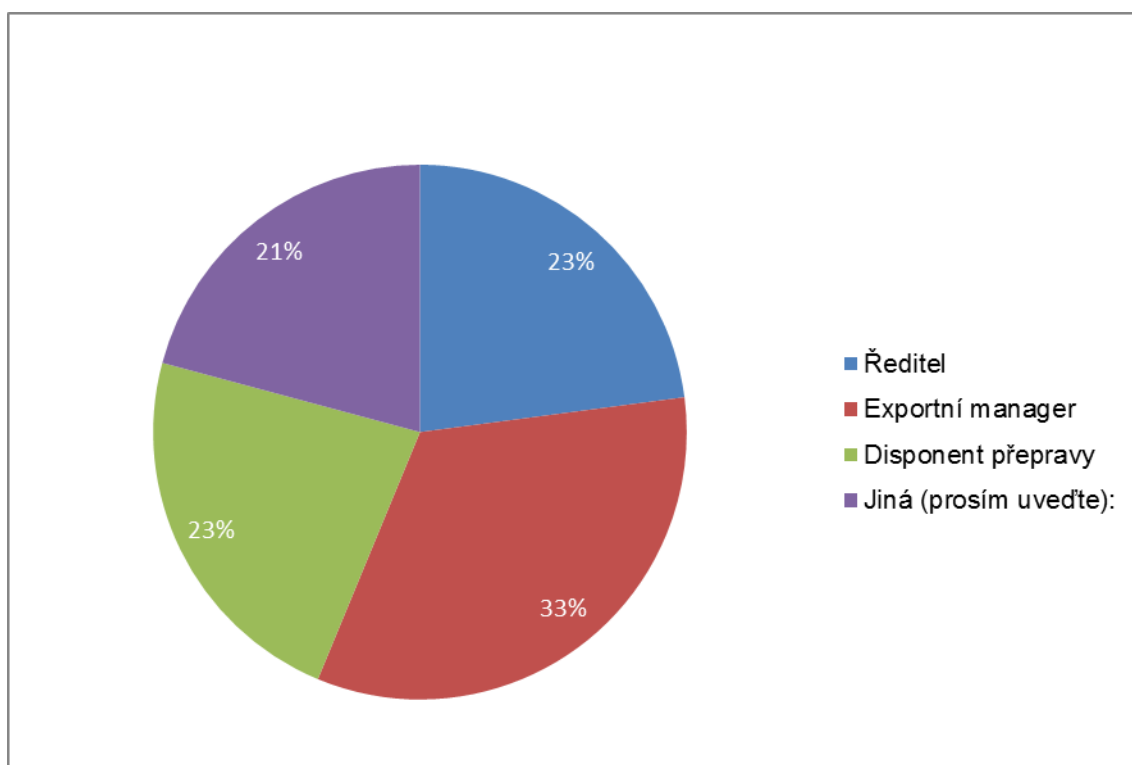
Tabulka 3 - odpovědi otázka č. 1

Odpověď	%	Odpovědí
Ředitel	22,92%	11
Exportní manager	33,33%	16
Disponent přepravy	22,92%	11
Jiná (prosím uveďte):*	20,83%	10

*

Odpověď: Jiná	%	Odpovědí
Operations manager Central Europe CZ,SK,HU	2,08%	1
vedoucí pobočky pro leteckou a námořní přepravu	2,08%	1
Vedoucí pobočky Mošnov	2,08%	1
vedoucí střediska	2,08%	1
Pricing Analyst	2,08%	1
import, export-customer service representative	2,08%	1
Vedoucí leteckých a námořních přeprav	2,08%	1
sales	2,08%	1
business development manager	2,08%	1
pricing desk, customer service	2,08%	1

Počet vyplnění: 48



Graf 6 - otázka č.1

2. Jaké je procento zboží, které exportujete z ČR, ale odchází mimo terminály Skyport a Menzies?

Tabulka 4 - odpovědi otázka č. 2

Odpověď	% ze všech odpovědí	Odpovědí
0	29,16%	14
5%	16,67%	8
10%	8,34%	4
1%	8,34%	4
30%	8,34%	4
20%		3
50%		2
85%		1
10% ale nejedná se o leteckou dopravu		1
95%		1
8-10%		1
3%		1
2%		1
70%		1
67%		1
39,05 % - 2014; 23,42 % - 2013		1

Počet vyplnění: 48

3. Jaký je Váš celkový objem leteckého exportu v roce 2013? (uvedte v tunách)

Tabulka 5 - odpovědi otázka č. 3

Odpověď [t]	%	Odpovědí
240	4,17%	2
22	4,17%	2
150	4,17%	2
500	4,17%	2
250		
1		
760		
376		
26		
ted nedokazu spocitat, musela bych se vratit k minulem pripadum		
199		
550		
860		
90		
80		
971		
30		
940		
361		
1625		
300		

50
140
neuvádíme
212
307
466,26
200 000
148
1392
8
950
208
6725
54
1580
640
723
1754
15
1800
326
435
NA

Počet vyplnění: 48

4. Vychází toto číslo z odhadu nebo z reálných statistik firmy?

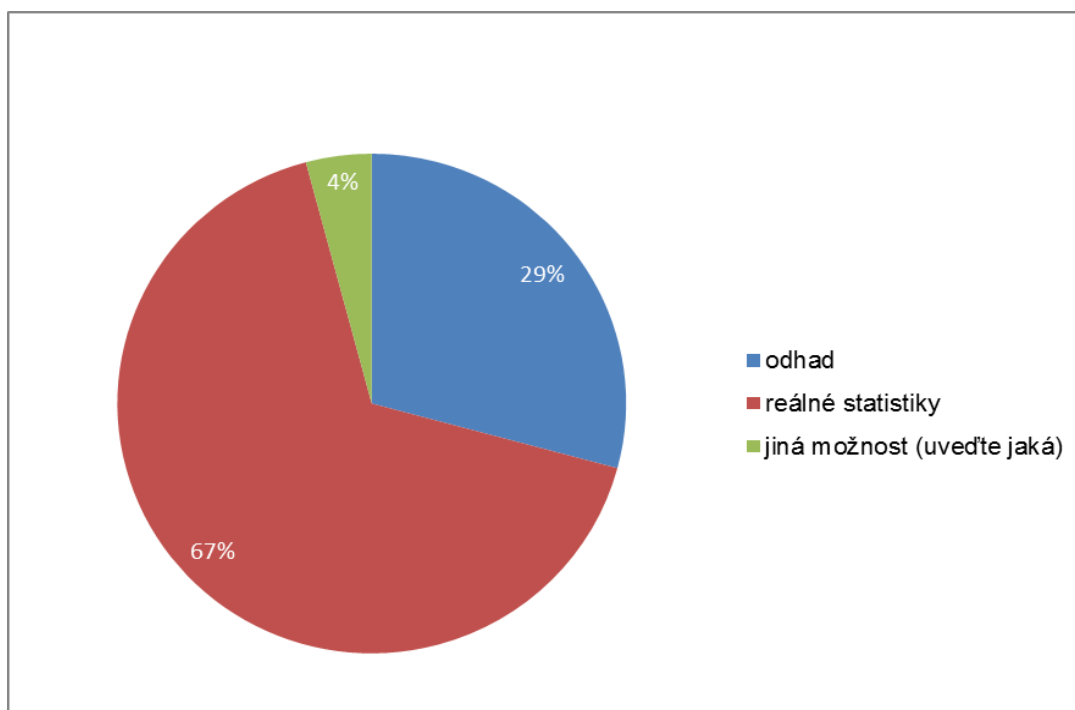
Tabulka 6 - odpovědi otázka č. 4

Odpověď	%	Odpovědí
odhad	29,17%	14
reálné statistiky	66,67%	32
jiná možnost (uveďte jaká)*	4,17%	2

*

Odpověď: jiná možnost	%	Odpovědí
nesleduji	2,08%	1
NA	2,08%	1

Počet vyplnění: 48



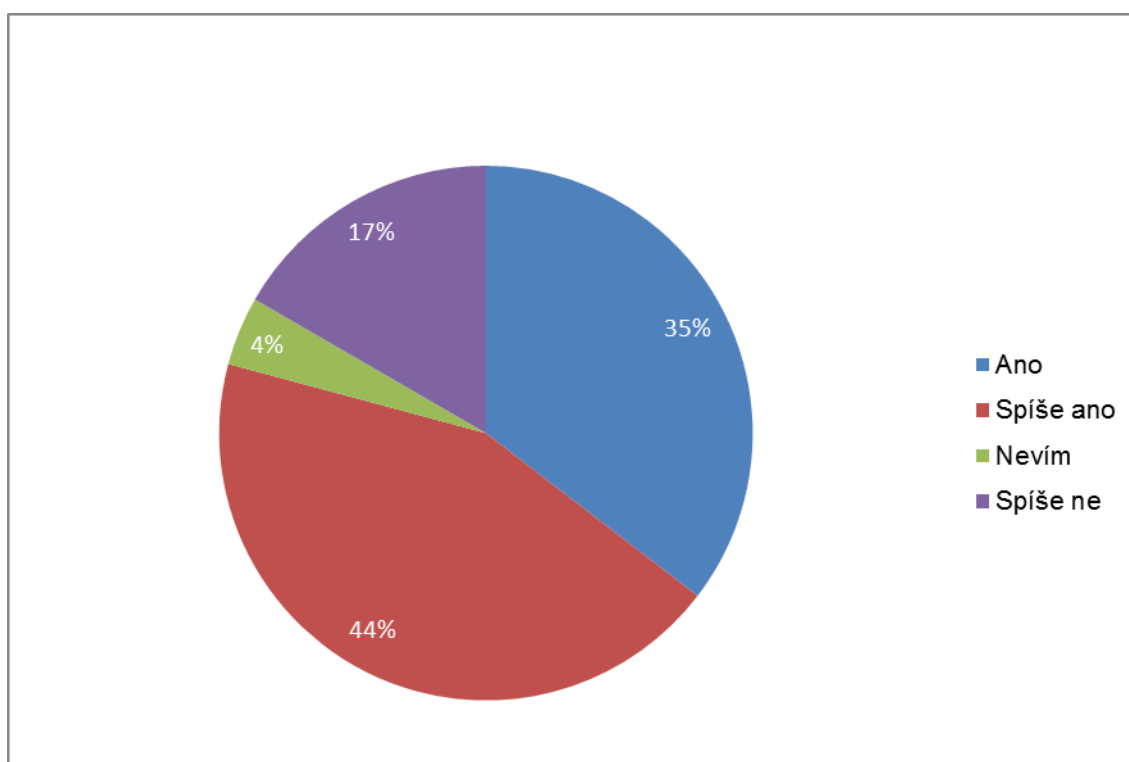
Graf 7 - otázka č.4

5. Je podle Vašeho názoru na českém trhu potenciál k rozvoji leteckého exportu?

Tabulka 7 - odpovědi otázka č. 5

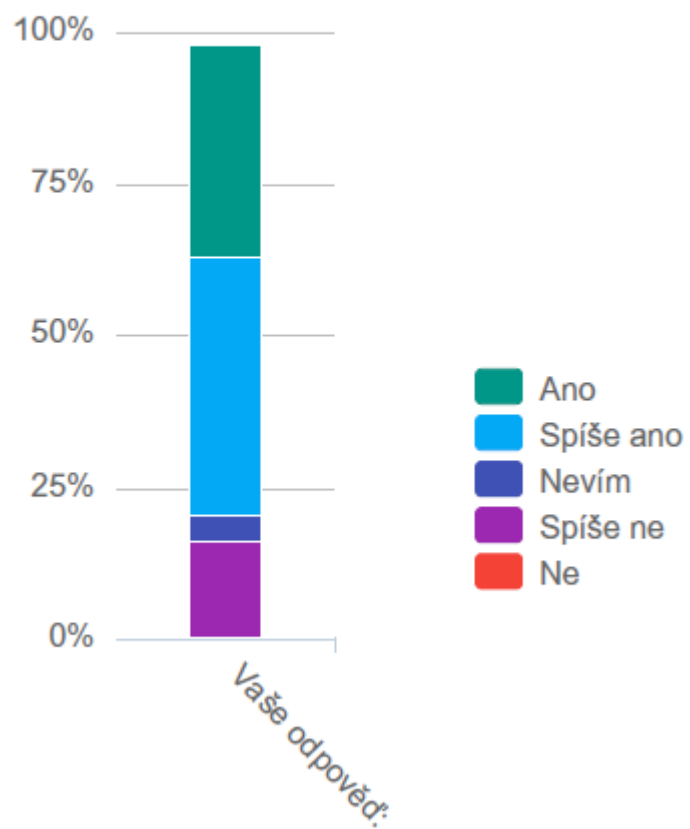
Vaše odpověď:	%	Odpovědi
Ano	35,42%	17
Spíše ano	43,75%	21
Nevím	4,17%	2
Spíše ne	16,67%	8
Ne	0,00%	0

Počet vyplnění: 48



Graf 8 - otázka č.5

Souhrn výsledků



Graf 9 - souhrn výsledků otázka č. 5

6. Jaké další dopravce byste zde přivítal/a?

Tabulka 8 - odpovědi otázka č. 6

Odpověď	%	Odpovědí
nevím	4,17%	2
0	4,17%	2
jakékoli přímé spojení s Čínou, dopravce není důležitý		
S freighter letadly		
aktualne spolupracujeme s GSA's máme tedy plne portfolio dopravcu, nicmene nas pomerne limituje RFS na spadova letiste FRA,VIE,AMS		
ROYAL AIR MAROC TUNISAIR THAI AIRWAYS		
momentálně žádného		
myslite konkretni nazev aerolinky?		
QANTAS		
Virgin Atlantic, United Airlines, Silkway West Airlines		
Čínské cargo dopravce nebo cargo dopravce v relaci DV		
Yangtze River		
Royal Jordanian,Qatar Airways, Thai, Cathay Pacific...přímé lety z PRG(všeobecně velká letadla)		
asi žádné		
Pres ruzne GSA lze ex PRG "nakoupit" kapacitu vseh nebo naproste vetsiny leteckych spolecnosti operujících v Evrope. Co se primeho spojeni z/do Prahy tyce, uvitali bychom celorocni prime spojeni s USA a nejakou frekventovanou cinskou destinaci (PVG, HKG, SZX).		
nevím, myslím si že spojení se světem je dobré.		
více dopravců s přímou linkou		
nevím		

Dopravců máme dost, pouze Vláda nevytváří podmínky pro rozvoj zdravé ekonomiky, která s dopravou úzce souvisí.
Qantas
B.M.T. SPEDITION, SDV, SPEDMAN
lowcostove s moznosti prodeje carga
QR, CA, , příme spojeni se Severní Amerikou
Y8 s přímým letem PRG-PVG
nákladové s maindeck kapacitou, hlavně z/do far East
jakéhokoliv s přímým servisem do US a CN
Thai airways, Eva air, Qatar airways
Přímé lety do USA - kromě letního letového řádu Delta Airlines, přímé lety Čína (Air China, China Southern airlines), Qatar Airways (Doha),
v PRG je zastoupeno mnoho leteckých společností a je zde zdravé konkurenční prostředí. Není potřeba dalších aerolinek. Otázka není vhodně postavena.
V tuto chvíli je kapacita přijatelná a noví dopravci by nemohli být dostatečně konkurenceschopní. Nemyslím si, že by bylo nutné investovat miliony korun do začlenění nových dopravců do infrastruktury letiště. Avšak z investičního hlediska je to nesmírné plus pro ČR. Bohužel ten potenciál využití je poté minimální.
South African Airways
Míněno odlety z Prahy, ne RFS. Qatar Airways (QR), Air Bridge Cargo (RU).
žádné
napr. Cathay Pacific direct HKG, nebo jakykoliv direct service z&do PVG
Vicemene vsichni dopravci jiz svoje sluzby z PRG nabizi.
jakekoliv kteri nabizeji prime spojeni nakladnimi stroji do hlavnich destinaci ve svete
EY, SV, AA, UA, QR, SQ, CZ, OZ
Přímu linku do PVG.

yangtze river
jakékoli přímé spojení z hlavními letišti v Číně
Air Canada, Etihad Airways, American Airlines, Qatar Airways, Japan Airlines
qatar air
All Nippon Airways, China Eastern
NCA, Kalita, a vice freighter letu od stavajících prepravcu
...
Přímé kanceláře leteckých společností.

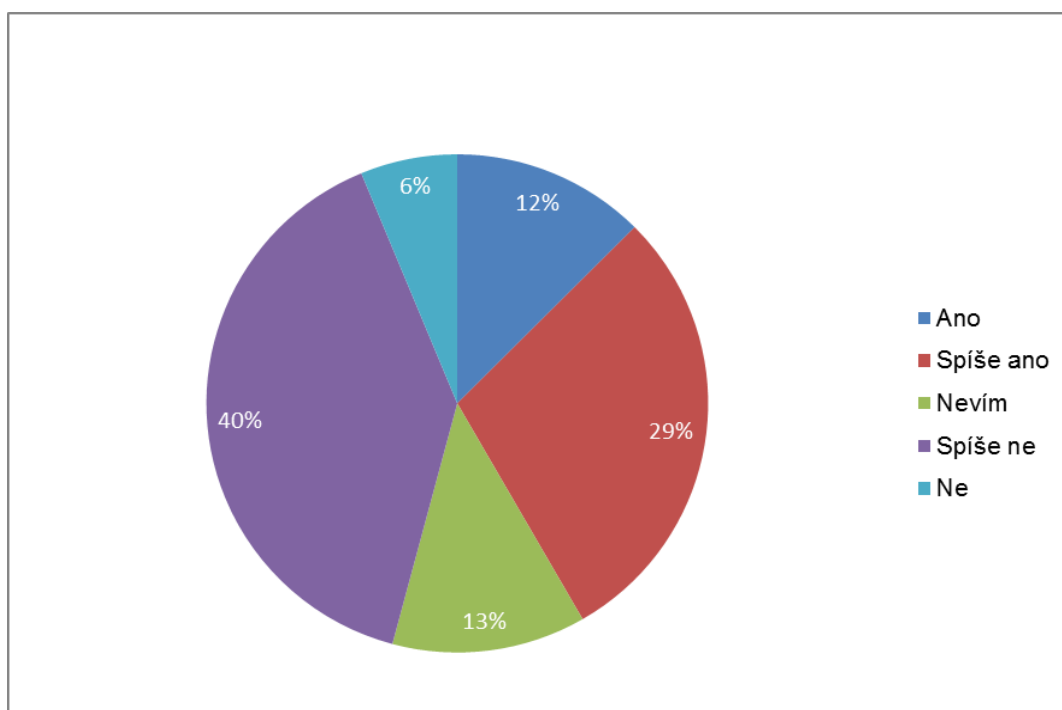
Počet vyplnění: 48

7. Byl by přínosem pro Váš bussines vznik organizace, v rámci ČVUT-FD, mapující stav v nákladní letecké přepravě a aktivně publikující výsledky analýz v zahraničních periodikách?

Tabulka 9 - odpovědi otázka č. 7

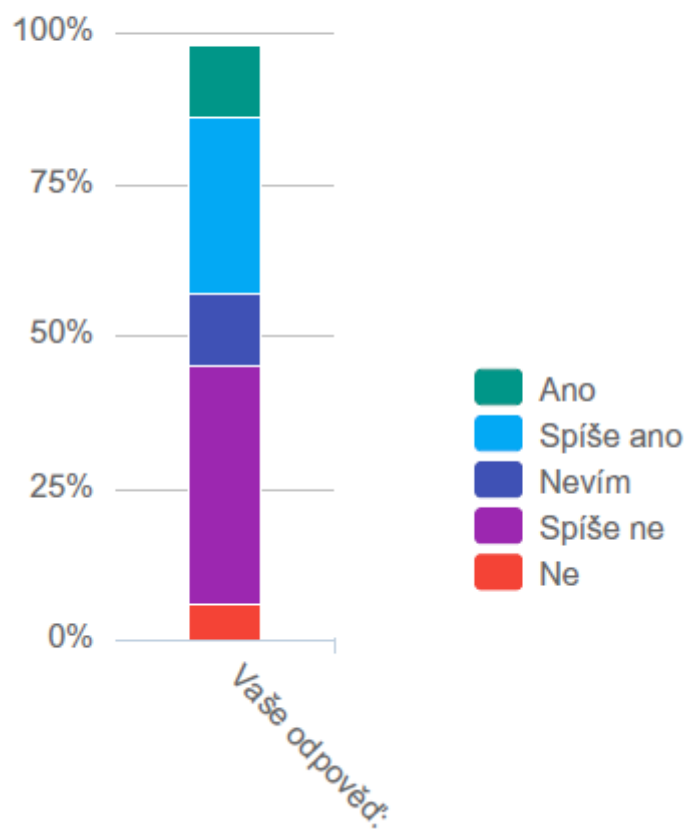
Vaše odpověď:	%	Odpovědí
Ano	12,50%	6
Spíše ano	29,17%	14
Nevím	12,50%	6
Spíše ne	39,58%	19
Ne	6,25%	3

Počet vyplnění: 48



Graf 10 - otázka č.7

Souhrn výsledků



Graf 11 - souhrn výsledků otázka č. 7

5. Možnost rozvoje na Letišti VH

V první řadě bych se chtěl zmínit o poměrně velkém zájmu ze strany našich respondentů o toto téma. Tímto bych zároveň i chtěl poděkovat všem, co se zúčastnili tohoto šetření.

5.1 Shrnutí výsledků dotazníku

První otázka dotazníku byla směřována na informace týkající se osoby vyplňující dotazník. Pro co nejpřesnější informace pro nás bylo důležité, aby se dotazník dostal k oprávněným osobám, které mají přehled a přístup k námi požadovaným informacím.

Otázka číslo 2 poskytuje informace o tom, kolik zboží současné společnosti, operující na Letišti Václava Havla, exportují pomocí RFS (náhradní letecké dopravy). Tudíž, jaké procento zboží jde mimo cargo terminály Skyport a Menzies.

Ve třetí otázce jsme chtěli zjistit objem zboží za předminulý rok v tunách.

Otázka číslo 4 určuje objektivitu studie, čím vyšší počet dat z reálných statistik, tím je naše studie přesnější.

Pátá otázka zcela jasně ukazuje, že naši respondenti jsou přesvědčeni o existenci potenciálu, který LKPR může nabídnout. Až 79% dotázaných si myslí, že potenciál zde určitě je nebo spíše je a to je velmi pozitivní informace pro náš průzkum.

Šestá, velmi důležitá otázka, cílí na potřeby a přání dotazovaných společností v oblasti možného zlepšení spojení se světem. Všeobecně je zde poptávka po velkých freighter letadlech, přímém spojení s Čínou, Dálným Východem a Severní Amerikou.

Také mě zaujala jedna z odpovědí, kde by respondent rád uvítal, aby low costové společnosti prodávali cargo.

Jak již vyplývá z této šesté otázky, domněnka o existujícím potenciálu na Letišti Václava Havla v oblasti leteckého carga je i v řadách odborníků z praxe, ne jen na akademické půdě.

Závěrečná otázka dotazníku se zabývá tím, co si myslí „praxe“ o možné spolupráci s ČVUT a s naší fakultou. Zda by případně mohli z této spolupráce nějakým způsobem profitovat,

pokud by se ČVUT aktivně zapojovala do publikování analýz a stavu nákladní letecké dopravy v zahraničních periodikách.

Myslím si, že LKPR je pro letecké nákladní dopravce velmi zajímavé letiště, a to nejen z důvodů své lukrativní polohy, nicméně otázkou zůstává, jakým způsobem bychom mohli LKPR zatraktivnit a to zejména vzhledem k RFS dopravě na spádová letiště v našem okolí, jako jsou FRA,VIE,AMS.

Ano, je to určitě cena, kterou bychom mohli přitáhnout tyto dopravce, nicméně cena není to jediné, co by mohlo nalákat, ať už nové dopravce nebo stávající dopravce k tomu, aby posílali své zboží z LKPR. Důležité jsou i služby, které je schopné letiště nabídnout, prostory a celkový přístup k přepravě leteckého zboží ze strany vedení letiště, ale i Vlády ČR. Mnoha společnostem se nevyplatí posílat zboží z LKPR zejména proto, že své konsolidační sklady mají právě v blízkosti letišť, které nám „kradou“ toto air cargo, a s tím se dá jen těžko jakkoliv nakládat.

5.2 Budoucnost českého exportu

Ekonomický časopis E15 publikoval zajímavý článek o budoucnosti českého exportu a zde je jeho shrnutí.

Pro české výrobce přichází nová praktická služba, jde o tzv. Mapu globálních oborových příležitostí. Na té si bude moci každá firma vytipovat zemi nebo region, kde má solidní šanci uspět se svým výrobkem. Tato služba bude zpřístupněna již během května letošního roku 2015 na webovém portálu Businessinfo.cz. Jako novou metodu státní podpory vývozu ji představil náměstek ministra zahraničních věcí, pan Martin Tlapa, na konferenci Budoucnost českého exportu, která se uskutečnila v Plzni.

Mapa je postavena jak na základě tvrdých statistických údajů, tak na praktických zkušenostech českých ekonomických diplomatů i podnikatelů, kteří působí přímo v terénu v zahraničí.

System funguje na jednoduchém principu, kdy firma zadá, že chce vyvážet například kola nebo je dodavatelem zemědělských strojů. System jí podle navolené specifikace nabídne přehled nejvhodnějších trhů, kde by měl být o příslušný výrobek zájem. Zároveň nabídne o doporučených trzích spoustu praktických informací. Analýza počítá s projekcí vývoje zahraničních trhů na 2 až 3 roky dopředu. Při tvorbě tohoto nástroje totiž brali jeho tvůrci v potaz, že firmy potřebují na realizaci obchodních případů více času. Rozhodnutí o výběru cílové země ale zůstane samozřejmě na samotných vývozcích.

Nová služba zapadá do současné koncepce proexportní politiky. Zatímco dříve stát poukazoval spíše hromadně na prioritní země pro export, dnes chce svá doporučení přesněji cílit na jednotlivé obory.

Tento system s sebou přináší také svá úskalí, například když se tvoří seznam prioritních zemí, trochu to svazuje ruce. Těžko se totiž vysvětluje cizímu velvyslanci, proč jeho země dříve v seznamu byla a teď je z něj vyřazena.

V přehledu oborových příležitostí lze křížově získávat i doplňující informace včetně příkladů zahraničních úspěchů českých firem v jednotlivých oborech. S tím již má dobrou zkušenost Exportní garanční a pojišťovací společnost (EGAP).

Dálniční mýtné v Německu



Obrázek 17 - Konference "Budoucnost českého exportu"

Dalším důležitým tématem konference bylo také obchodování s Německem a budoucí zpoplatnění německých dálnic. Škála výrobků, které české firmy vyvázejí do Německa je nesmírně pestrá. Proto zde bylo připomenuto několik novinek, které se týkají našich českých exportérů. Minimální mzda byla v Německu stanovena na 8,5 eura za hodinu a od roku 2016 se bude na německých dálnicích platit mýtné. To by mohlo mít vliv i na náš český letecký export. Firmy nyní budou muset při svážení zásilek na spádová letiště počítat s dalšími náklady na přepravu, které negativním způsobem ovlivní, zda zboží skutečně přepravovat RFS dopravou nebo zda zboží poslat přímo letecky například z Prahy. [14]

6.Závěr

Tato diplomová práce byla napsána s cílem pokusit se prokázat potenciál Letiště Václava Havla v leteckém exportu a nutno dodat, že to se nám podařilo. Musím zdůraznit, že velký počet respondentů naší ankety je přesvědčených, že zde potenciál skutečně je, důležité ale je jakým způsobem s tímto vědomím naložit, a na co by se mělo vedení letiště soustředit. Obecně je nákladní letecká doprava na Letišti Václava Havla poměrně v pozadí, nicméně na základě například právě této práce by se dalo apelovat na vedení, aby se pokusilo s tímto stavem něco udělat. Myslím si, že dopravce by tato jednoduchá analýza poptávky mohla zajímat.

V práci jsem také mimo jiné uvedl, jakým způsobem funguje proces letecké nákladní dopravy, aby i naprostý analfabet v této oblasti, měl představu, co všechno obnáší tento proces a jak zajímavým systémem vlastně je. Tyto informace jsem ještě doplnil o legislativní základnu a podklady mezinárodního práva, které právě letecká nákladní přeprava využívá ke svému fungování.

Věřím, že veškeré poznatky, informace a navržená řešení získané při tvorbě této studie použiji v budoucnosti i ve své další práci.

Použitá literatura

- [1] ACI: Airports Council International [online]. 2015 [cit. 2015-20-04]. Dostupné z: <http://www.aci.aero/>
- [2] SEDLÁČEK, Bohuslav. Letecká doprava. Žilina: Žilinská univerzita, 189 s. ISBN 80-7100-674-2.
- [3] ICAO: International Civil Aviation Organization [online]. 2014 [cit. 2014-20-03]. Dostupné z: <http://www.icao.int/Pages/default.aspx>
- [4] IATA: International Air Transport Association [online]. 2014 [cit. 2014-20-03]. Dostupné z: <http://www.iata.org/Pages/default.aspx>
- [5] EMIRATES SKY CARGO. Integrated Solutions [online]. 2009 [cit. 2014-20-03]. Dostupné z: http://www.skycargo.com/english/Images/integrated_Solutions_Leaflet_tcm548-1002176.pdf#0
- [6] ALLAZ, Camille. The history of air cargo and airmail: from the 18th century. London: Christopher Foyle in association with the International Air Cargo Association, 2004. ISBN 19-025-7982-8. Dostupné z: http://books.google.cz/books?id=fPLm9omt_YIC&printsec=frontcover&hl=cs#v=onepage&q&f=false
- [7] Zákon o civilním letectví [online]. 2015 [cit. 2015-20-04]. Dostupné z: <http://www.zakonyprolidi.cz/cs/1997-49#cast1>
- [8] Ministerstvo dopravy České republiky [online]. 2015 [cit. 2015-20-04]. Dostupné z: http://www.mdcr.cz/cs/Legislativa/Legislativa/Legislativa_CR_letecka/
- [9] Svaz spedice a logistiky [online]. 2015 [cit. 2015-25-04]. Dostupné z: <http://www.sslczech.cz/cz/o-nas/udaje-o-spolecnosti/>
- [10] Letecké aliance [online]. 2015 [cit. 2015-20-04]. Dostupné z: http://www.luko2.com/cestovani/letecke_spolecnosti.htm
- [11] ÚCL [online]. 2015 [cit. 2015-20-04]. Dostupné z: <http://www.caa.cz/>

[12] How air cargo works [online]. 2015 [cit. 2015-25-04]. Dostupné z: <http://air-cargo-how-it-works.blogspot.cz/p/start-page.html>

[13] World bank [online]. 2015 [cit. 2015-27-04]. Dostupné z: <http://data.worldbank.org/indicator/IS.AIR.GOOD.MT.K1>

[14] STINGL Tomáš, Mladá fronta a.s., Ekonomický deník E15. [cit. 2015-07-05], č. 1863

[15] Letiště Praha a.s., handlingové terminály [cit. 2015-27-05]

Seznam obrázků, tabulek, schémat a grafů

Obrázek 1 – Známká americké letecké pošty z roku 1958	18
Obrázek 2 - NCA B747 Freighter, nose door.....	31
Obrázek 3 - Volga-Dnepr Ilyushin Il-76 freighter	31
Obrázek 4 - Proces letecké přepravy zboží.....	33
Obrázek 5 - Konsolidování zásilek.....	34
Obrázek 6 - TLD TF-25 Transporters.....	39
Obrázek 7 - Tranzitní přeprava zásilky.....	40
Obrázek 8 - Menzies, pozemní handling.....	41
Obrázek 9 - Nakládání An 124 pomocí speciálně vytvořené rampy	42
Obrázek 10 - Kancelář zasilatele	44
Obrázek 11 – Cvičený pes celní správy	45
Obrázek 12 - Doručení zásilky koncovému příjemci.....	46
Obrázek 13 - Dekonsolidace zásilek	47
Obrázek 14 - Letecké nákladní společnosti.....	50
Obrázek 15 - Vzdálenosti od Letiště Václava Havla	50
Obrázek 16 - Časová dostupnost z letiště pomocí silniční sítě	51
Obrázek 17 - Konference "Budoucnost českého exportu"	71
Tabulka 1 - Letecké předpisy řady L	21
Tabulka 2 - vývoj leteckého exportu v ČR 2002-2014, v tis. tunách	52
Tabulka 3 - odpovědi otázka č. 1	55
Tabulka 4 - odpovědi otázka č. 2	57
Tabulka 5 - odpovědi otázka č. 3	58
Tabulka 6 - odpovědi otázka č. 4	60
Tabulka 7 - odpovědi otázka č. 5	61
Tabulka 8 - odpovědi otázka č. 6	63
Tabulka 9 - odpovědi otázka č. 7	66
Schéma 1 - Letecké organizace.....	14
Schéma 2 - Detailní schéma přepravy letecké zásilky.....	38
Schéma 3 - Detail tranzitní přepravy	40
Schéma 4 - Zvláštní případy tranzitní přepravy	41

Schéma 5 - Pozemní část přepravy v počátečním místě odletu	42
Schéma 6 - Přeprava zásilky na letišti, let.....	43
Schéma 7 - Pozemní část přepravy v cílové destinaci	43
Schéma 8 - Proces předání zásilky příjemci.....	47
Graf 1 – graf vývoje leteckého exportu v ČR 2002-2014	53
Graf 2 - objem letecké přepravy Rakousko (mil. t/km 2005-2014).....	53
Graf 3 - objem letecké přepravy Polsko (mil. t/km 2005-2014)	54
Graf 4 - objem letecké přepravy Německo (mil. t/km 2005-2014).....	54
Graf 5 - objem letecké přepravy Svět (mil. t/km 2005-2014).....	54
Graf 6 - otázka č.1	56
Graf 7 - otázka č.4	60
Graf 8 - otázka č.5	61
Graf 9 - souhrn výsledků otázka č. 5.....	62
Graf 10 - otázka č.7	66
Graf 11 - souhrn výsledků otázka č. 7	67

Přehled příloh

Průvodní dopis studie

Air Waybill

Průvodní dopis studie

Dobrý den,

jsem studentem 2. ročníku magisterského studia Provoz a řízení letecké dopravy na ČVUT - Fakultě dopravní a v rámci své diplomové práce uskutečňuji studii v oblasti letecké nákladní přepravy za **účelem zatraktivnit letiště Praha pro nové letecké dopravce. A to tím, že se pokusím prokázat potenciál letiště. Jsme přesvědčeni, že potenciál je až dvojnásobný, právě s odletem na RFS přepravu.**

Cílem mé studie je prokázat existující objemy zboží, které odlétají z alternativních letišť mimo ČR.

V první řadě bych Vás chtěl upozornit, že naše **šetření je zcela anonymní**, a proto jednotlivé informace získané z dotazníku nebudou nikdy použity v kontextu jedné firmy, ale výstupem bude obecná analýza všech získaných informací, které budou využity pouze k vědecko-výzkumným a pedagogickým účelům. **(Získané informace nejsou jakkoliv spojovány s autorem.)**

Výstup této studie bude poté všem zúčastněným stranám sdělen v anonymizované podobě.

Byli bychom Vám velice zavázáni, kdyby se Váš podnik daného šetření zúčastnil a Vy osobně, nebo Vámi pověřený zástupce, se zhostili role respondenta.

Dovolte mi Vás požádat o vyplnění krátkého 7 bodového dotazníku.

<http://potencialceskehothruvleteckemexportu.nadiplomku.cz/>

Děkujeme Vám za Vaši vstřícnost.

S pozdravem,

Bc. Lukáš Novák, Ing. Petr Hutla

Air Waybill

FRIGHT FORMS TICS LTD. (INCORPORATED)

STAPLE DOCUMENTS ABOVE PERFORATION

014 FRG 3007 4855 014 - 3007 4855

Shipper's Name and Address Radim Horky Husova 1229/18 79001 Jesenik Czech Republic		Shipper's Account Number		Not Negotiable Air Waybill AIR CANADA Issued by:																									
Consignee's Name and Address ICARE/ICARUS 890 d'Anjou Unit No. 1 348 5E4 Bourcherville, Quebec, Ca CANADA		Consignee's Account Number		Cover: 2 sets of this Air Waybill are originals and have the same validity. It is agreed that the goods described herein are shipped in apparent good order and condition except as noted for damage SUBJECT TO THE CONDITIONS OF CONTRACT ON THE REVERSE HEREOF. ALL RISKS MAY BE LOADED BY ANY OF THE MEANS INCLUDING ROAD OR ANY OTHER CARRIER UNLESS SHIPPER'S CONTRARY INSTRUCTIONS ARE GIVEN HEREON BY THE SHIPPER, AND SHIPPER AGREES THAT ITS 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.																									
Inclosing Carrier's Agent Name and City TRANSPED-SOC, PRAGUE		Agent's IATA Code 15-4 7088		Accounting Information FREIGHT PREPAID																									
Agent's Account Number		Reference Number		Special Signage Information																									
Airport of Departure (Addr. of First Carrier) and Requested Handling PRAGUE		By First Carrier (IATA Code) / <input checked="" type="checkbox"/> AIR CANADA		Declared Value for Carriage NVD																									
To: YUL AC		By: YUL AC		Declared Value for Customs NCV																									
Airport of Destination MONTEAL/YUL		Commodity Code AC6783/22 AC6875/35		Amount of Insurance NIL																									
<p>Handling information: DOCUMENTS ATTACHED</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th>No. of Pieces (CTN)</th> <th>Gross Weight</th> <th>Net Weight</th> <th>Rate Class Commodity Reference</th> <th>Chargeable Weight</th> <th>Rate / Charge</th> <th>Total</th> <th>Make and Quantity of Goods (incl. Dimensions or Volume)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>4</td> <td>142.0K</td> <td></td> <td></td> <td>635.0</td> <td>76.50</td> <td>48577.50</td> <td>AIRPLANE KITS 3/305X50X60 CMS 1/355X50X60 CMS</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>142.0K</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>48577.50</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>						No. of Pieces (CTN)	Gross Weight	Net Weight	Rate Class Commodity Reference	Chargeable Weight	Rate / Charge	Total	Make and Quantity of Goods (incl. Dimensions or Volume)	4	142.0K			635.0	76.50	48577.50	AIRPLANE KITS 3/305X50X60 CMS 1/355X50X60 CMS	4	142.0K					48577.50	
No. of Pieces (CTN)	Gross Weight	Net Weight	Rate Class Commodity Reference	Chargeable Weight	Rate / Charge	Total	Make and Quantity of Goods (incl. Dimensions or Volume)																						
4	142.0K			635.0	76.50	48577.50	AIRPLANE KITS 3/305X50X60 CMS 1/355X50X60 CMS																						
4	142.0K					48577.50																							
Prepaid: 48577.50		Collect:		Other Charges: CHA 830.00 NYC 3976.00 SSC 710.00																									
Total Other Charges Due Agent: 830.00		Total Other Charges Due Carrier: 4686.00		Shipper certifies that the particulars on this 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 its Agent TRANSPED-SOC, PRAGUE																							
Total Prepaid: 54093.50		Total Collected:		19 Feb 2013 PRAGUE, AIRPORT		014 - 3007 4855																							
Currency Conversion Factor:		Charges in Local Currency:		Presented on (date):		Signature of Receiving Office or its Agent																							
For Carrier Use only at Destination:		Charges at Destination:		Total Collect Charges:																									