

MORAVSKÁ VYSOKÁ ŠKOLA OLOMOUC

Ústav managementu a marketingu

Martin Kluka

Logistické technologie v expresní celosvětové přepravě

Logistic's Technologies in Global Express Transport

Bakalářská práce

Vedoucí práce: Ing. Anežka Machátová

Olomouc 2011

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracoval samostatně a použil jen uvedené informační zdroje.

Olomouc 30.03. 2011

.....

Tímto bych rád poděkoval Ing. Anežce Machátové za odborné vedení a cenné rady při vypracování bakalářské práce, a vedení společnosti DHL Express s.r.o. za poskytnutí potřebných podkladů a informací.

OBSAH

ÚVOD	6
1. CELOSVĚTOVÁ PŘEPRAVA	8
1.1. HISTORIE MEZINÁRODNÍ PŘEPRAVY	9
1.2. TECHNOLOGICKÉ PŘEDPOKLADY PŘEPRAV 20. STOL.....	12
2. EXPRESNÍ PŘEPRAVA VE SPOLEČNOSTI DHL EXPRESS	15
2.1. HISTORIE SPOLEČNOSTI DHL EXPRESS	16
2.2. SOUČASNÁ POZICE NA CELOSVĚTOVÉM TRHU.....	17
2.3. VÝVOJOVÉ TRENDY DHL EXPRESS VE 21. STOLETÍ	19
2.4. TECHNOLOGIE PŘEPRAV MODERNÍ EXPRESNÍ SPOLEČNOSTI	20
2.5. DATOVÝ PŘENOS A ADMINISTRATIVNÍ PŘEDPOKLADY PŘEPRAVY.....	22
2.6. PARAMETRY TRHU V OBLASTI EXPRESNÍCH GLOBÁLNÍCH PŘEPRAV	28
3. PŘÍPADOVÁ STUDIE PŘEDPOKLADŮ GLOBÁLNÍ PŘEPRAVY	31
3.1. ENERGETIKA ZEMĚ V NÁSLEDUJÍCÍ DEKÁDĚ.....	31
3.2. POLITIKA NEROSTNÝCH SUROVIN	33
3.3. GLOBÁLNÍ KLIMATICKÉ PODMÍNKY.....	33
3.4. TERORISMUS	34
3.5. GLOBÁLNÍ EKONOMIKA	35
4. VYHODNOCENÍ TRŽNÍ POZICE DHL EXPRESS	36
4.1. NÁVRH DALŠÍHO POSTUPU PRO PODPORU RŮSTU GLOBÁLNÍ PŘEPRAVY	37
ZÁVĚR	40
ANOTACE	41
LITERATURA A PRAMENY	42
SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK	44
SEZNAM OBRÁZKŮ	45
SEZNAM TABULEK	46

SEZNAM PŘÍLOH	47
PŘÍLOHY	48

ÚVOD

Při hledání opěrných bodů a pramenů pro zpracování této práce jsem se zamýšlel nad podstatou celého konceptu globální přepravy. Lidská potřeba přepravovat zboží po celém světě je omezena lokálními možnostmi v různých částech zeměkoule. Nese s sebou také velkou část rizik, jež mají přímý vliv na výsledné parametry, za kterých můžeme konkrétní přepravu uskutečnit. Mezi nejdůležitější z těchto rizik můžeme zahrnout přírodní katastrofy, terorismus, cenu a dostupnost pohonných hmot a aktuální finanční situaci na světových trzích. Každý z vyjmenovaných bodů má naprosto zásadní vliv na uskutečňování jakéhokoli typu transportu. Například v dubnu 2010 byla v podstatě eliminována letecká přeprava nad Evropou v důsledku výbuchu islandské sopky Eyjafjallajökull, která vyvrženým popelem ochromila leteckou dopravu téměř na celý měsíc. Teroristický útok z 11.9.2001 a další útoky, uskutečněné v Madridu či Londýně, byly vedeny cíleně proti infrastrukturám globální přepravy a ekonomiky. Mezi nejcitlivější místa, vzhledem k vysoké koncentraci osob, patří právě letiště a dopravní uzly pozemní, námořní a letecké přepravy. S těmito událostmi také souvisí následná razantní změna v cenách ropy na světových trzích. Hlavní zdroj energie pro vlastní pohyb dopravních prostředků se ocitl v přímém ohrožení a v podstatě ani dnes neznáme adekvátní variantu náhrady pohonných hmot v případě ohrožení světových zásob. Na konec seznamu jsem zařadil globální ekonomiku, která zaujímá roli hybné síly a vytváří poptávku po produktech a nepřímo tak po jejich přepravě. Existence jednoho z faktorů, v horším případě jejich vzájemná kombinace přímo ovlivňují podmínky mezinárodní přepravy a tím pádem i chování poskytovatelů těchto přeprav. Pokusím se proto srovnat minulost, současnost a budoucnost na trhu globální přepravy. Podmínky a parametry přepravy, které byly vyžadovány například v první polovině minulého století, se logicky diametrálně odlišují od požadavků současných a vzhledem ke jmenovaným rizikům se budou muset nutně změnit i v nejbližší budoucnosti. Přeprava zboží podmiňuje růst globální ekonomiky, která se stává stále více závislou na potřebách konkrétních regionů světa. V předběžných odhadech ekonomických expertů figuruje

problematika globální logistiky na předních postech problémů, které musejí být bezpodmínečně vyřešeny.

Svoji bakalářskou práci jsem pojal jako teoreticky orientovanou. V teoretické části vymezuji pojem globální přepravy. Definuji stále rostoucí nároky na provedení vlastních přeprav a s nimi spojené náklady, inovace a technologie do konce dvacátého století. V praktické části jsem se zaměřil na konkrétní společnost DHL Express, zaujímající pozici předního světového poskytovatele globálních expresních přeprav. Moji snahou bylo popsat aktuální situaci na zmíněném trhu, vystihnout současné a budoucí trendy a navrhnout adekvátní kroky k udržení a vylepšení současné pozice společnosti na trhu.

Hlavním cílem práce bylo pomocí dedukční metody vystihnout trendy v oboru globální logistiky v následující dekádě. Výstupem by pak mělo být zhodnocení aktuálního vývoje technologie a trendu expresní přepravy v rámci společnosti a návrh či předpovězení dalších kroků s využitím nabytých poznatků o nadcházejících trendech v oblasti globální expresní přepravy.

1. Celosvětová přeprava

Dopravu lze všeobecně definovat jako cílevědomou lidskou činnost uskutečňující přemísťování lidí, nákladu, energie, informací a zpráv v prostoru. Celosvětová přeprava pak rozšiřuje problematiku pouhého přesunu o politická, hospodářská a energetická témata, která jsou naprosto zásadní pro úspěšný proces globální logistiky. Neustále se měnící podmínky každé ze jmenovaných skupin markantně ovlivňují úspěšnost trhu přeprav.

K objasnění základních principů logistiky můžeme použít i další definice:

“Organizování, plánování, řízení a výkon toků zboží vývojem a nákupem počínaje a distribucí podle objednávky finálního zákazníka konče tak, aby byly splněny požadavky trhu při minimálních nákladech a minimálních kapitálových výdejích.”¹

“Definice volně přeložená z anglického originálu 7R's (Seven Rs – right costs, right place, right time, right quantity, right condition, right product and right customer) popisuje logistiku jako nutnost postarat se o správné zboží, na správném místě ve správný čas, ve správném množství, za správných podmínek správnému zákazníkovi za správné /odpovídající/ náklady.“²

Všeobecně lze všechny definice shrnout do dvou zcela zásadních podmínek, které musí být vždy splněny pro efektivní řízení logistiky:

- Spokojený zákazník /primární cíl logistiky/
- Minimalizace celkových nákladů /sekundární cíl logistiky/

Přepřavu dále rozdělujeme dle typu jejího provedení na přepravu po zemi, po moři, vzduchem (leteckou), dále železniční, potrubní, kabelovou (optický kabel – data) a konečně vesmírnou. Každý ze zmíněných typů je používán pro jiný typ

¹ GROS, L: Logistika. Praha: VŠCHT, 1993, str. 9

² COYLE, J.J.: The Management of Business Logistics. WPC, St. Paul: 1992, str. 57

přepřavovaného materiálu. Jednoznančnými faktory pro volbu konkrétního typu přepřavy jsou typ, velikost a hmotnost materiálu, cena, nároky na rychlost přepřavy a také lokalita vyzvednutí a doručení.

Pro upřesnění základních změn provázející vývoj logistiky ve 20. a 21. století uvádím přehlednou tabulku.

20. století	21. století
malé toky zboží v určité lokalitě	velké toky zboží mezi zeměmi
jednotlivé výrobky	výrobová diferenciace
dlouhé životní cykly výrobků	krátké životní cykly výrobků
trh výrobce	trh zákazníka

Tab.1: Základní proměny vyvolávající potřebu změn v řízení toku materiálu.³

Sama rozmanitost v možnostech výběru konkrétního přepravního řešení a určení konkrétních výhod a komplikací naznačuje, že vybrat nejefektivnější variantu přepřavy nemusí být vždy snadné.

1.1. Historie mezinárodní přepřavy

Díky rozmanitosti vlastního procesu přepřavy rozeznáváme celou řadu teorií, které více či méně specifikují historii přepřavy ve smyslu výše uvedených definic.

Vymezíme-li přepřavu pouze jako transport zboží a materiálu, můžeme za průkopníky v přepřavě považovat expanzivní národy ve starověku. Římané, Peršané a Vikingové jsou nejznámější z národů, které si ve své době podmanily celý svět.⁴ Vojenští úředníci starého Říma byli označováni jako "Logisticas" a zajišťovali dodávky a distribuci zásob pro armádu tak, aby bylo možné flexibilně přesouvat jednotky bez zbytečných prodlev a s plným zásobovacím zajištěním. Dalším faktorem ovlivňujícím rychlost přesunu byly strategicky budované a

³ SIXTA, Josef; MAČÁT, Václav. Logistika - teorie a praxe . Praha : CP Books, 2005. str. 12

⁴ srov.: Encyklopedie historie světa. Londýn:Kingfisher Publication,1999. str.131

udržované cesty. Tyto umožňovaly efektivnější přesun jednotek do potřebných pozic v rámci obrovské říše, která prakticky neustále odolávala nájezdům okolních dobyvatelů.⁵



Obr. 1: dopravní tepny Římské říše kolem roku 125 n. l.⁶

Vikingové díky svým plavbám po moři a řekách napříč celým kontinentem perfektně zmapovali podmínky lodních přeprav. V období středověku dochází k dalšímu zefektivnění přepravy. Vývoj námořní přepravy se rozšiřuje díky využití velkých obchodních lodí křižujících moře a oceány celého světa.⁷ I přes nízkou efektivitu, kdy celá řada autentických zápisů doznává, že rizika spojená s lodní přepravou byla obrovská, se stále návrat byt' jen jediné lodi z deseti vyplatil. Dovoz exotického zboží byl natolik lukrativním podnikem, že se v období středověku,

⁵ srov. Briquel, D. Dějiny Říše římské. Praha: Gemini, 1994. str. 321

⁶ BAbor: Roman Empire 125.svg. In *Wikipedia : the free encyclopedia* [online]. Dostupné z WWW:

<http://sk.wikipedia.org/wiki/S%C3%BAbor:Roman_Empire_125.svg>.

⁷ srov. Bittar, T. Dobývání nových světů. Praha: Gemini, 1994. str. 691

zejména pak ve 14. a 15. století rozmohl do všech přímořských států Evropy.⁸ Italové, Španělé, Portugalci a Angličané zanedlouho zásobovali své obyvatele stovkami tun materiálu ročně ze svých kolonií v Africe, Asii a později i Americe.⁹ Stále narůstající potřeba a nároky obyvatel Evropy posouvaly kupředu technologický vývoj tehdejších obchodních společností v jejich systematické dopravě. Atlantský oceán se stal pro svou nepředstavitelnou rozlohu výzvou pro řadu objevitelů. Prvními vítězi v boji s velkým oceánem byli již zmiňovaní Vikingové, kteří již v 10. století připluli k pobřeží Grónska a dnešní Kanady.¹⁰ V období 13. až 15. století zaznamenáváme řadu pokusů o překonání Atlantiku. Nedochovala se ovšem již žádná zmínka o úspěšném návratu s informacemi o Nové zemi. Zásadním pokrokem, podmiňujícím další výpravy do hloubi oceánu, byl portugalský vynález vícestěžňové karaky pro dlouhé plavby. Tento typ lodí byl již podstatně odolnější, nicméně stále nedostačoval potřebám zámořských objevitelů. V průběhu 15. století se objevil nový typ velkých plachetnic, galeony, jež byly lépe přizpůsobeny k plavbě na širém moři. Měli dlouhý štíhlý trup a čtyři stožáry – dva vpředu nesly čtvercové plachty a dva vzadu pak latinské.¹¹ Tento typ lodě také umožnil slavnému Kolumbovi doplout až k pobřeží dnešní Severní Ameriky.

Další výrazný pokrok v oblasti organizované přepravy zaznamenáváme v období v 19. století v období tzv. industriální revoluce.¹² Vynálezy parního stroje, telegrafické komunikace a také železnice, výrazně urychlily proces vlastního transportu. Globální transport byl následně ovlivněn vytlačení obchodních plachetnic novými loděmi s parním pohonem.¹³ S dalším vývojem nejrůznějších typů pohonů přichází i vynález spalovacího motoru a zanedlouho také vývoj prvního automobilu, lodě či letadla. Zejména období II. světové války znamená v oblasti logistiky zásadní zvrát. Potřeba přepravy obrovského množství lidí, techniky a materiálu z USA do Evropy znamená vývoj a výrobu odpovídajících typů

⁸ srov. Bittar, T. Dobývání nových světů. Praha: Gemini, 1994. str. 712

⁹ srov. tamtéž str. 714

¹⁰ srov. tamtéž str. 690

¹¹ srov. tamtéž str. 698

¹² srov. Dvořáková, E. Světové dějiny. Praha: SVOJTKA a VAŠUT, 1997. str. 72

¹³ srov. Merhautová, M. 100 Největších vynálezů. Praha: Columbus, 1998. str. 38

dopravních prostředků. Logistická řešení ozbrojených složek Spojených států Amerických a jejich spojenců byla na tak vysoké úrovni, že na její důsledky nebyl schopen nepřítel nalézt adekvátní odpověď. Systém zásobování výrazně ovlivnil vývoj války ve prospěch spojeneckých sil. Mnoho ze sofistikovaných řešení logistiky používaných spojeneckými vojsky využíváme dodnes. Po II. světové válce, mezi roky 1950 a 1970 pak přicházejí první pokusy o ovládnutí oběžné dráhy Země. Vypuštění první umělé družice na zemský orbit pak symbolicky završuje dlouhá staletí postupného zdokonalování procesů přepravy lidí, materiálu a informací.¹⁴

1.2. Technologické předpoklady přeprav 20. stol

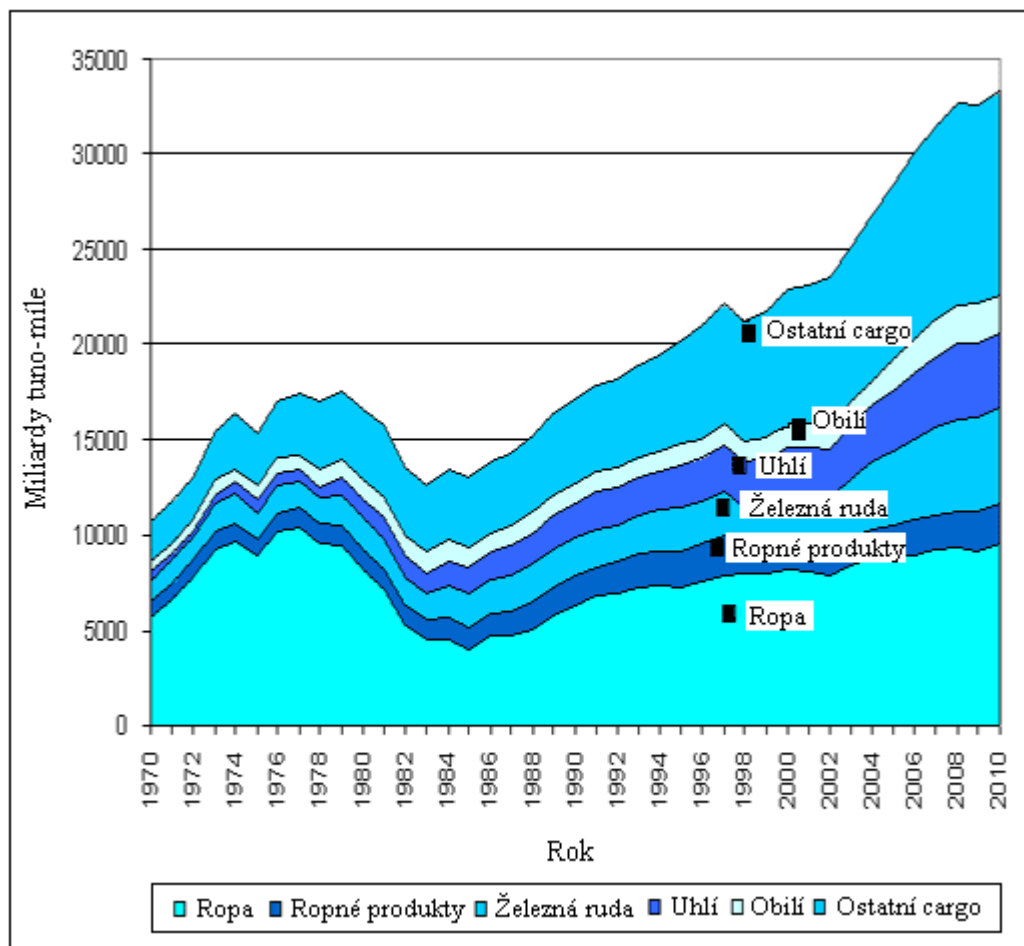
První polovinu 20. století charakterizují vlny hospodářského rozkvětu a úpadku souvisejícími s politickou situací v jednotlivých regionech světa. První dekáda byla charakterizována celosvětovým hospodářským vzestupem, který napovídal o technologickém významu nadcházejícího století. Stavba největší osobní přepravní lodi v historii lidstva Titaniku, svědčí o význačnosti a nezbytnosti tohoto typu přepravy.¹⁵ Také vznik prvního typu sériově vyráběného automobilu Henryho Forda souvisí se snahou zefektivnit přepravu osob na delší vzdálenosti. Dalšímu rozkvětu však stojí v cestě dvě nejničivější války v dějinách lidstva, které výrazně ovlivňují přicházející trendy v oblasti přepravy.

První světová válka upozornila na zásadní nedostatky v oblasti technologické logistiky. V průběhu války vzniká zcela nové odvětví vývoje nejrůznějších přepravních prostředků. Všeobecně vzato bývají války obdobím technologického rozkvětu. První světová válka takto připravila živnou půdu pro budoucí nabídku logistických řešení také pro civilní společnost. Ve dvacátých letech se naplno rozjíždí produkce automobilů nejrůznějších typů zejména v USA. Technologický vývoj v následujícím období byl zaměřen téměř výhradně na naplnění potřeb pohodlí poválečné populace. V průběhu druhé světové války se již technologický pokrok stává zásadní podmínkou úspěchu. V období následujícím po roce 1945

¹⁴ srov. Adams, S. Svět vědy a techniky. Praha: Slovart, 1995. str. 141

¹⁵ srov. Merhautová, M. 100 Největších vynálezů. Praha: Columbus, 1998. str. 38

vzniká dohodou mezi jednotlivými státy světová zóna volného obchodu a technologie připravovaná v období první poloviny dvacátého století dostává první civilní příležitost k naplnění své důležitosti. Lidé začínají chápat výhody technologického pokroku v přepravě a plynule s jeho vývojem se mění také požadavky na konkrétní řešení a realizaci globální přepravy. Majoritní podíl celosvětové přepravy do roku 1960 zaujímá námořní přeprava. I dnes můžeme spolehlivě definovat námořní lodní přepravu měrnou jednotkou tunomíle jako objemově nejvytíženější typ přepravy. Následující obrázek uvádí přehled nárůstu námořní přepravy od roku 1970 do současnosti.



Obr.2: Vývoj mezinárodní námořní přepravy v letech 1970 – 2010 ¹⁶

¹⁶ zdroj: Value of volume of world trade by sea. *Shipping and World Trade* [online]. 2009, 4, [cit. 2011-03-24]. Dostupný z WWW: <<http://www.marisec.org/shippingfacts/worldtrade/volume-world-trade-sea.php>>.

Srovnáním námořní a letecké přepravy, získáváme dvě hraniční hodnoty trhu globální přepravy. Lodní přepravu charakterizují zejména nízké náklady na přepravu, letecký transport pak naopak rychlost a flexibilita. Celosvětově je pouze 1 % hmotnosti veškerého zboží zasíláno letecky. Z hlediska hodnoty se však jedná o 35 % objemu a tato hodnota neustále roste.¹⁷ Z této statistiky můžeme odvodit význam letecké expresní přepravy pro mezinárodní přepravu vysokohodnotových zásilek. Neustále probíhající inovace v oblasti letecké přepravy souvisejí s její stále rostoucí potřebou. Mezi nejvýznamnější inovační prvky řadíme standardizaci letecké přepravy její kontejnerizací. Přepravní kontejnery v letecké dopravě označujeme jako tzv. úložné jednotky (z angl. Loading Units). Tyto jsou navrženy tak, aby maximálně využily nákladních prostorů letadel, zajistily bezpečnost nákladu, jeho snadnou manipulovatelnost a kontrolu. Úložné jednotky jsou většinou vlastnictvím přepravních společností, které tyto v případě potřeby pronajímají.¹⁸ Podobný princip uplatňují také rejdářské společnosti v případě námořní přepravy. I zde je úspěšně uplatňován princip standardizace kontejnerizací. Tento přispívá ke zvýšení rychlosti a jednoduchosti manipulace se zbožím, snazší orientaci a lokalizaci konkrétní jednotky v rámci rozsáhlých překladišť přístavů a další. Rozlišujeme několik základních typů námořních kontejnerů pro specifický typ přepravovaného materiálu. Nejpoužívanějším typem v námořní dopravě je tzv. Box kontejner, který z jedné strany uzavírají dvojkřídlé dveře.¹⁹ Vzhledem k bezpečnosti samotné přepravy je nutné zajistit, aby byl kontejner po celou dobu transportu bezpečně uzavřen a nebylo s ním jakkoli manipulováno. S rizikem možného zneužití takto citlivého typu přepravy jsou soustavně vyvíjeny systémy pro ochranu a prevenci narušení vnitřního prostoru schránky box kontejneru. Bezpečnostní systém, umístěný uvnitř kontejneru,

¹⁷ Interní zdroj společnosti DHL Express

¹⁸ Interní zdroj společnosti DHL Express

¹⁹ Kontejner. In *Wikipedia : the free encyclopedia* [online]. St. Petersburg (Florida) : Wikipedia Foundation, 1999, last modified on 2004 [cit. 2011-03-24]. Dostupné z WWW: <<http://cs.wikipedia.org/wiki/Kontejner>>.

dokáže nejen s přesností na několik centimetrů lokalizovat konkrétní jednotku, ale také informovat majitele o jakémkoli pokusu o případném vstupu do její vnitřní části.²⁰

Technologie a její vývoj souvisí také s oblastí pozemní přepravy. Železniční přepravu stále řadíme do čela nejvytíženějších pozemních typů přeprav. V rámci Evropy však pomalu ztrácí na důležitosti díky stále se rozšiřující a zkvalitňující síti dálnic a silnic první třídy. Silniční nákladní přepravu využíváme zejména pro její flexibilitu v samotném místě doručení. Výrobci nákladních automobilů neustále inovují vlastní technologii. Snižování emisí, spotřeby a souvisejících nákladů tvoří v současné době hlavní trendy ve vývoji silniční nákladní přepravy.²¹

Do budoucna očekáváme stále významnější pozici inovačních technologií v odvětví globální přepravy. Nároky zákazníků budou stále prioritně řízeny náklady, nicméně i sekundární parametry, jakými jsou například vliv na životní prostředí, ekologická odbouratelnost, popřípadě typ použitého paliva, budou hrát svou roli v rozhodování o využití konkrétního typu přepravy.

2. Expresní přeprava ve společnosti DHL Express

Nikoli bezdůvodně se svět domníval, že s koncem dvacátého století bude globální expresní přeprava ztrácet na významu. Mobilní komunikace, přenos informací prostřednictvím internetu, datové schránky dostupné na centralizovaných úložištích a mnoho dalších v praxi již fungujících technologických inovací napovídalo, že vlastní expresní přeprava upadne v zapomnění. Globální rozložení kupní síly, výrobních zdrojů, ceny odvedené práce a v neposlední řadě také technologie determinují podmínky, které jsou zcela zásadní pro vlastní výrobní a produkční metody lidstva. Společně se stále se zdokonalujícími komunikačními kanály rostou nároky na dobu transportu nejrůznějších typů zásilek. Zákazníci již nechtějí ztrácet svůj drahocenný čas čekáním na doručení potřebných dokumentů, základním požadavkem moderního podnikání se proto stává rychlost.

²⁰ Interní zdroj společnosti DHL Express

²¹ ADAMEC, Vladimír. Doprava, zdraví a životní prostředí. Praha : Olympia, 2007. str. 29

DHL Express se svým specifickým zaměřením na rychlost a efektivitu přepravy již přes 40 let úspěšně naplňuje očekávání svých zákazníků a stala se tak díky jejich spokojenosti a věrnosti předním poskytovatelem celosvětové expresní přepravy. Rád bych se proto v následujícím textu věnoval právě problematice globální expresní přepravy v podání aktuálně největšího přepravce v tomto oboru.

2.1. Historie společnosti DHL Express

Datum 2010 symbolizovalo v polovině minulého století něco velice vzdáleného až nepředstavitelného. Mnohokrát byl tento rok pro svou magickou číselnou symboliku použit v nejrůznějších sci-fi románech. Nicméně právě v šedesátých letech dvacátého století se rodí myšlenka samotné expresní přepravy jako možného urychlení a řešení zdlouhavých celních procedur námořní přepravy. Adrian Dalsey, Larry Hillblom a Robert Lynn společně organizují leteckou přepravu dokumentů k zásilkám naloženým v kontejnerech rejdařských společností. Tato jednoduchá myšlenka zcela zásadně ovlivnila další vývoj expresní letecké přepravy. Rychlost se stává zásadním argumentem jakékoli urgentní přepravy. V následujících patnácti letech společnost DHL expanduje do více než 125 zemí a otvírá na 700 poboček.²² V osmdesátých letech se společnost DHL Express dostává prostřednictvím partnerské smlouvy se společností Čechofracht také na český trh. V roce 1990 pak otvírá svoji první oficiální pobočku v pražském Karlíně. Vstupem na trh východní Evropy v období 1981-1996 zvyšuje DHL Express svůj obrat o neuvěřitelných 1500 % a stává se jednoznačně největší expresní logistickou společností na světě. Při počtu 175 obsluhovaných zemí, 1300 otevřených pobočkách a 30 000 zaměstnancích DHL v roce 1994 přepravila více než tři miliony zásilek.²³ V roce 1991 byla DHL první mezinárodní expresní společností, která obnovila své služby v Kuvajtu po válce v Zálivu. V roce 1993 investuje společnost více než 60 milionů dolarů do nového servisního centra v Bahrajnu. Rok 1998 přivádí do společnosti DHL Express nového akcionáře

²² Interní zdroj společnosti DHL Express

²³ Interní zdroj společnosti DHL Express

společnost Deutsche Post. Deutsche Post se v roce 2001 stává hlavním akcionářem DHL Express a do konce roku jejím 100 % vlastníkem.²⁴ Mezi další významné milníky bych zařadil rok 2007, kdy bylo nedaleko německého Bonnu otevřeno centrum inovací DHL. Toto centrum má za cíl výzkum a vývoj nových, vysoce inovativních produktů na základě logistických trendů budoucnosti. V roce 2008 byl otevřen nový centrální letecký HUB v Lipsku v Německu. Tento HUB se stal jednou z největších staveb v Evropě. V roce 2009 představuje společnost DHL Express novou strategii s názvem 2015, ve které se zavazuje stát se “Logistickou společností pro svět” díky respektu, výsledkům, zjednodušení života zákazníkům a zajištění příspěvku k rozvoji světa. S vizí naplnění stanovených cílů vstupuje také do druhé dekády nového tisíciletí.

2.2. Současná pozice na celosvětovém trhu

Vývoj společnosti byl z počátku postaven na zcela konkrétních požadavcích zákazníků. Mezi tyto zákazníky patřili v šedesátých a sedmdesátých letech zejména banky a vládní instituce. Právě tito zákazníci preferovali nejrychlejší možný způsob doručení a bezpečný typ přepravy. Podmínky kladené zákazníky, představovaly výzvu a nebylo vždy snadné je naplnit. Nicméně s oporou ve znalostech lokálních trhů a podmínek konkrétních přeprav s časem přibývaly další a další produkty, které měly uspokojit stále rostoucí nároky nových zákazníků. Prvním produktem byla již zmíněná expresní letecká přeprava dokumentů k zásilkám přepravovaným po moři a čekajícím v přístavech na zdoluhavé dokončení celních procesů. Předclení zboží pomocí expresně doručených dokumentů výrazně urychlilo celý proces lodní přepravy. Stejným způsobem funguje DHL Express dodnes. Součástí přepravy tedy rozumíme také proclení zbožových zásilek, které přináší, vzhledem k dlouhodobé zkušenosti DHL, zákazníkům další cennou výhodu. Mezi další produkty společnosti přibývají postupně mezinárodní expresní přeprava zbožových zásilek včetně zmíněných celních procesů a také například služba doručení speciálním kurýrem, která

²⁴ Interní zdroj společnosti DHL Express

představuje transport z místa A do místa B za asistence jediného konkrétního člověka. Tato služba garantuje maximální rychlost a flexibilitu doručení. Pro srovnání s touto speciální variantou musíme zmínit standardní proces přepravy zásilek v síti DHL Express. Síť rozumíme soustavu poboček, letištních terminálů, Hubů – překladních center DHL, kterými každá zásilka procházející standardní procesem přepravy musí bezpodmínečně projít.²⁵ Vlastní proces přepravy se pak skládá z objednávky vyzvednutí odesílatelem, vyzvednutí zásilky kurýrem DHL, shromáždění zásilek z dané lokality na pobočce, transport na nejbližší letiště, odkud je zásilka převezena do centrálního hubu dané oblasti. Zde jsou zásilky roztříděny a putují dále do svých destinací doručení. Na letišti v destinaci sortují zaměstnanci zásilky dle konkrétních poboček. Na těchto pobočkách opět přebírá zásilku kurýr, který ji doručuje koncovému příjemci. Celý takto popsaný proces se ve většině případu odehrává v průběhu maximálně 24 hodin. V rámci konkrétních světadílů DHL Express navíc poskytuje službu garantovaných doručení do 9:00 nebo do 12:00, čímž rozumíme doručení zásilky do přesně definované hodiny následujícího pracovního dne. Tento proces v podstatě podobně jako DHL realizuje také konkurence. Mezi hlavní konkurenty společnosti DHL Express na globálním trhu řadíme společnosti FedEx, TNT a UPS.

Společnost Federal Express byla založena v roce 1971 v americkém Arkansasu původně pouze jako lokální noční transportní služba. Spojovala 25 amerických měst, pro která zajišťovala expresní 24 hodinovou přepravu zásilek. V současnosti FedEx pokrývá kolem 17 % celosvětové expresní přepravy díky majoritnímu podílu trhu v USA.²⁶ Mezi další konkurenty patří původně australská společnost TNT, neboli dle původního zakladatele Kena Thomase pojmenovaná Thomas Nationwide Transport, která byla založena v roce 1946. Stejně jako FedEx začínala TNT pouze jako lokální přepravní společnost. V současnosti pokrývá TNT kolem 22 % globálního trhu expresních přeprav.²⁷ Nejstarším z konkurentů expresní přepravy se díky svému roku založení 1907 stala společnost UPS neboli

²⁵ Interní zdroj společnosti DHL Express

²⁶ *FedEx* [online]. 2010, 2011 [cit. 2011-03-24]. FedEx History. Dostupné z WWW: <http://www.fedex.com/cz_english/about/story.html>.

²⁷ Interní zdroj společnosti DHL Express

United Parcel Services. UPS byla založena v americkém Seattlu dvěma mladíky s myšlenkou jednoduchého vyzvednutí a doručení dopisů v rámci města.²⁸ Za zajímavou zmínku jistě stojí, že UPS, jako první z přepravních společností, používala pro přepravu svých zásilek automobil, konkrétněji Model T společnosti Ford, tedy první sériově vyráběný automobil na světě. Společnost UPS “díky” dlouhodobé konkurenci společnosti FedEx na americkém trhu zaujímá “pouze” 24 % globálního trhu expresních přeprav.²⁹

Obecně lze tedy říci, že každá ze společností zaujímající dominantní postavení v oblasti celosvětové expresní přepravy začínala v zásadě s podobnou myšlenkou urychlit a maximálně usnadnit přepravu zásilek v rámci určité omezené oblasti. Při výčtu procentuálního zastoupení jednotlivých konkurentů je třeba doplnit, že DHL Express v roce 2010 zaujímala téměř 35 % trhu celosvětové expresní přepravy.³⁰

Každá ze zmíněných společností disponuje vlastní více či méně efektivní sítí pro přepravu zásilek. Můžeme tedy říci, že se příliš neliší doba fyzického doručení zásilky. V čem tedy poznávají zákazníci rozdíl a určují tak výsledné zastoupení na trhu? Na tuto otázku se snaží odpovědět celá řada specialistů z nejrůznějších oborů počínaje technologií přepravy a marketingem konče. Investice do vývoje technologie, snaha maximálního zjednodušení celého procesu z pohledu zákazníka a konečně přejímání společenské odpovědnost v nejrůznějších podobách vedou k čelním pozicím v maratónu za vytouženou pozicí světové jedničky v oboru expresních přeprav.

2.3. Vývojové trendy DHL EXPRESS ve 21. století

Po expanzivním nárůstu objemu zásilek společnosti DHL Express v 80. tých a 90. tých letech, přichází spojení se společností Deutsche Post World Net, které s

²⁸ UPS [online]. 2009, 2011 [cit. 2011-03-24]. UPS History. Dostupné z WWW: <<http://www.ups.com/content/cz/cs/about/history/index.html>>.

²⁹ Interní zdroj společnosti DHL Express

³⁰ Interní zdroj společnosti DHL Express

sebou přináší nový manévrovací prostor na trhu. Svými akvizicemi, počtem přepravených zásilek, počtem zaměstnanců, dopravních prostředků a obsluhovaných poboček se díky investicím DPWN stala DHL Express jednoznačnou špičkou světové expresní přepravy. Denně přepraví divize Express 4000 tun zásilek do 120 tisíc míst doručení za pomoci 220 letadel přistávajících na 500 letištích. Tento obrovský objem zboží obsluhuje a zabezpečuje 100 000 zaměstnanců ve třech globálních hub centrech, patnácti regionálních hub centrech a 4400 pobočkách po celém světě. Ročně vyzvedne a doručí divize Express pomocí svých 62 tisíc automobilů celkem 150 milionů zásilek a to vše z jediného důvodu - pro absolutní spokojenost všech svých 2,8 milionů zákazníků, kteří pravidelně využívají služby společnosti DHL Express.³¹ Při takto vyčísleném výčtu se zdá být objem přepravy neskutečný, zde je třeba ovšem připomenout, že se jedná o necelých 40 % objemu globální expresní přepravy. Rozdíl mezi rokem 1969 a 2010 je ohromující. Jen těžko by si některý ze zakladatelů předních světových přepravců dokázal představit, jakým směrem se bude ubírat jejich myšlenka za pouhých 40 let. Lze tedy očekávat podobný vzestup i v letech následujících?

Spolu s rostoucím objemem musí ovšem přepravní společnosti počítat s úpravou vlastních procesů přepravy. Nároky na kvalitu služeb budou samozřejmě pouze stoupat a existuje reálná hranice objemu, který bude možné v rámci jediného dne, přepravit. Již dnes známe limity, které nedovolí v nastaveném exponenciálním nárůstu poptávky pokračovat.

2.4. Technologie přeprav moderní expresní společnosti

Z technologického hlediska byly počátky všech současných předních poskytovatelů expresní celosvětové přepravy podobné. Avšak následující vývoj technologie v průběhu dvacátého století naprosto změnil vnímání velikosti Země.

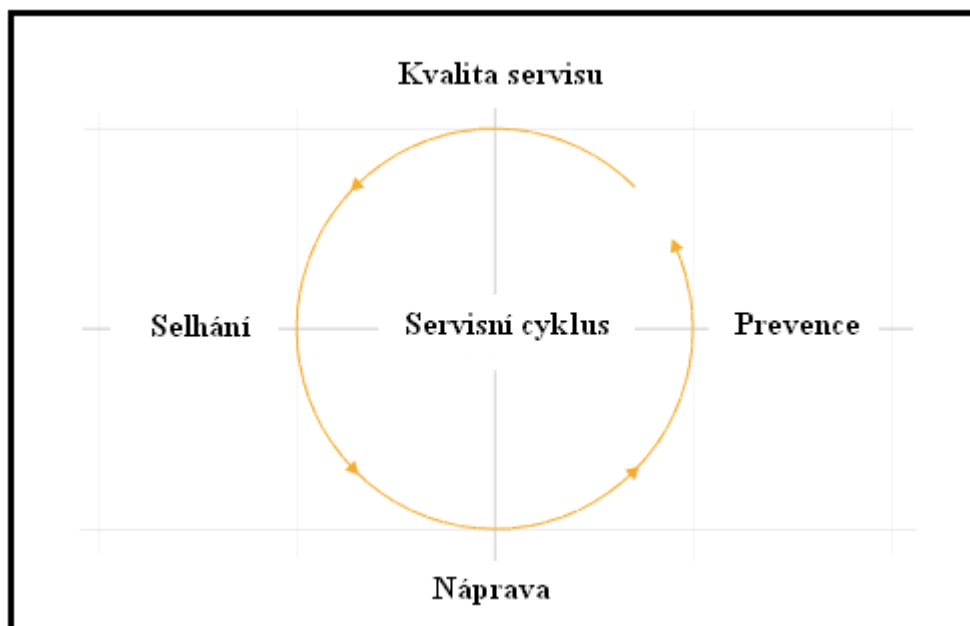
Z náhodné přepravy na základě požadavků konkrétních zákazníků vzniká postupem času systematická síťová přeprava fungující bez ohledu na množství

³¹ Interní zdroj společnosti DHL Express

odeslaných zásilek. Samozřejmě počítáme s určitou minimální požadovanou mírou naplnění objemu zásilek v přepravním procesu, tak aby byla samotná přeprava stále rentabilní. Naopak existuje samozřejmě také maximální limit objemu zásilek v jednotlivých částech sítě vzhledem k množství a velikosti dopravních prostředků, množství pracovníků na jednotlivých zastávkách zásilky neboli takzvaných checkpointech a nebo kapacitních možnostech třídících center. Tendence trhu velí neustále navyšovat kapacitní limity přepravní sítě. Prioritou vlastního vývoje přepravy zůstává maximální zjednodušení procesů a tím i eliminace pochybení v systému. Jakákoli nepřesnost v celé struktuře může způsobit například transfer zásilky na opačnou část světa, odkud ji pak již není možné doručit včas správnému příjemci. Z dalších příkladů pochybení můžeme jmenovat poškození zásilky v průběhu přepravy. Tento faktor nelze považovat vždy za chybu přepravce. Podmínky pro přijetí zásilky do přepravy jsou nastaveny tak, aby bylo minimalizováno riziko poškození zásilky. Obecně by měla zásilka bez úhony přestát pád z výšky jednoho metru, což odpovídá výšce přepravních pásů v centrálních překladištích.³² Riziko obsahu zásilky bylo podrobně zkoumáno v roce 2010, kdy byly přepravní společnosti zneužity teroristickými skupinami pro transport výbušnin a nebezpečného zboží. Bezpečnost obsahu zásilek kontrolují rentgenové přístroje před naložením do letadla, vycvičení psi pro vyhledávání drog, výbušnin nebo dokonce také většího množství kompaktních disků CD a DVD.³³ V případě jakéhokoli pochybení při přepravě zásilky je proces podroben podrobné analýze k odstranění možnosti opakování problému. Tento proces se nazývá Servisní cyklus. Servisní cyklus se skládá ze čtyř fází. V první fázi definujeme vlastní kvalitu poskytované služby. V případě selhání této služby přistupujeme k fázi číslo dvě, která charakterizuje příčinu vzniku vlastního problému. Samotné řešení a náprava souvisí s třetí fází. V poslední fázi se pak cyklus zabývá problematikou prevence opakování problematického jevu. Přehledněji servisní cyklus zobrazuje následující schéma.

³² Interní zdroj společnosti DHL Express

³³ Interní zdroj společnosti DHL Express



Obr. 3: Schéma servisního cyklu ³⁴

Samotná technologie a její vývoj umožňuje zaměřit se na širší problematiku v oblasti globální přepravy. Například využívání technologie méně zatěžujících životní prostředí odpovídá snaze o převzetí společenské odpovědnosti. Automobily s alternativním typem pohonu kombinací hybridních soustav, motorů spalujících bioplyn či vodík umožňují efektivně snižovat emise oxidů uhlíku uvolňované do atmosféry. Společnost DHL Express se díky svému inovačnímu centru aktivně podílí na vývoji a aplikaci takových řešení, která umožňují realizovat přepravu s minimálním negativním dopadem na životní prostředí.³⁵

2.5. Datový přenos a administrativní předpoklady přepravy

Nedílnou součástí každé zásilky musí být dokumentace, která je nositelem informace o základních podmínkách transportu. Pouhý balíček pouze s adresou odesílatele a příjemce, jak jej známe ze standardních poštovních služeb například

³⁴ Interní zdroj společnosti DHL Express

³⁵ Interní zdroj společnosti DHL Express

České Pošty, by neměl ani minimální šanci na správné doručení, ba co víc, takový balíček by v současném sofistikovaném systému expresní přepravy neexistoval déle než pár hodin. Byl by již v první fázi navrácen odesílateli k doplnění nezbytných údajů potřebných pro přepravu. Statistika napovídá, že méně než 3 % zásilek DHL Express přepravených za rok, je doručeno se zpožděním nebo nedoručeno.³⁶ Z celkového objemu se jedná o číslo, které stojí za pozornost, nicméně dokazuje souvislost mezi způsobem označení zásilky odesílatelem a následným problematickým procesem doručení. Dle výše uvedeného by 4,5 milionu zásilek mělo tedy být problematických. Až 80 % z tohoto objemu jsou však zásilky nedoručitelné vlivem chyby lidského faktoru, ať již chybou v adrese doručení na straně odesílatele, nebo pochybením v destinaci doručení na straně příjemce.³⁷ Prevencí zákazníka a současně i ochranou přepravce je do detailu propracovaný systém označení zásilek tak, aby minimalizoval možnost pochybení jakéhokoli informačního vstupu lidského faktoru. Neustále jsou proto vyvíjeny aplikace a systémy, které mají předejít chybovosti a nahradit manuální vstup dat do systému vstupem elektronickým.

Každá zásilka od vyzvednutí až po doručení prochází nespočtem skenování, které pomáhají přesně identifikovat její aktuální polohu. Skenování se pak provádí pomocí systému čárových kódů typu EAN. V závislosti na délce vlastního transportu vzniká tedy více či méně pozičních informací, které může zákazník sledovat po celou dobu přepravy pomocí internetu. Každá zásilka při vstupu do sítě obdrží své vlastní desetimístné číslo, tzv. AWB neboli airwaybill číslo, které zásilku provází až k jejímu doručení. Mimo AWB označuje DHL Express každý jednotlivý kus zásilky unikátním číslem kusu neboli tzv. JD číslem. Čísla kusů konkrétní zásilky jsou vždy podřazeny číslu AWB. JD čísla zaujímají velice důležité místo při sledování zásilek na úrovni kusové přepravy. Zákazník tak může velice snadno rozpoznat, který z jeho kusů se nachází v pro něj zajímavé fázi přepravy, mezi které patří například clení, vyzvednutí, doručení atd. Celý proces přípravy zásilky,

³⁶ Interní zdroj společnosti DHL Express

³⁷ Interní zdroj společnosti DHL Express

skenování, sledování, clení, doručení pečlivě sleduje velice složitý systém, který dokáže eliminovat případné chyby lidského faktoru.³⁸

Mezi nejčastější vstupy informací do datové sítě společnosti DHL Express patří data z elektronických aplikací obsluhovaných zákazníkem, strukturovaných datových vět neboli EDI (electronic data interchange) a nebo manuální vyplnění leteckého nákladového listu AWB. Mezi elektronické aplikace řadíme dva základní typy aplikací dle jejich typu instalace na lokální, neboli instalované přímo do systému konkrétního zákazníka, a webové, neboli přístupné z internetového portálu, kam se zákazník hlásí pomocí svého unikátního identifikačního údaje a hesla. Pomocí těchto elektronických aplikací si zákazník může vytisknout elektronické AWB a další příslušné dokumenty, které pro přehlednost uvádím v příloze.

EDI nahrazuje variantu elektronické aplikace a umožňuje zákazníkům po nastavení přenášet data přímo ze svého interního systému (např. SAP) do systému DHL Express bez nutnosti specifického vyplňování konkrétních parametrů zásilky. K variantě datové výměny EDI však nutno dodat, že tato varianta je poněkud složitější v procesu přípravy a sladění obou datových systémů tak, aby probíhala bezchybná datová výměna.

Posledním a historicky nejstarším typem datového vstupu zůstává papírový letecký nákladový list. Tento jsem také uvedl pro představu v přílohách. Vyplněním papírového AWB však vzniká riziko zvýšené chybovosti při zpracování, vlastní přenos informace z rukopisu odesílatele do systému DHL, životnost papírového dokladu a případná expirace číselné řady na dokumentu. Pro zajímavost můžeme porovnat číslování zásilek na průvodních dokladech AWB. Zmínil jsem, že DHL Express přepraví ročně 150 milionů zásilek. Každá zásilka musí mít své vlastní unikátní desetimístné číslo AWB. Při počtu deseti míst můžeme teoreticky odeslat 9 999 999 999 zásilek za rok bez rizika zdvojení některého z nákladových listů. Nicméně první čtyři čísla jsou systémem pevně zadána a nelze s nimi manipulovat, protože systémově označují stát odesílatele a řadu, neboli způsob odeslání – rozlišujeme manuální vstup a vstup dat z některé z aplikací nebo EDI, které mají

³⁸ Interní zdroj společnosti DHL Express

vlastní počáteční číselné označení. Poslední číslo pak zůstává opět nevyužitelné, protože je opět systémem dopočítáváno dle matematické funkce pro prevenci náhodného opakování celé číselné řady.³⁹ Bez vyjmenovaných omezení by teoreticky nebylo možné číselnou řadu při současném objemu zásilek vyčerpat dříve než za 60 let, nicméně spolu s omezeními musí systém počítat s určitou dobou expirace každého manuálně vyplněného, rozumějme tedy strojově předtištěného AWB. Doba expirace odpovídá přibližně jednomu roku. Po této době by měl být správně prázdný AWB zničen z důvodu prevence vzniku tzv. duplikátů, neboli zásilek v síti, které by měly nebo mohly mít vlivem recyklace číselných řad stejné číslo. Vzhledem ke složitosti celé softwarové základny datového toku si můžeme snadno představit důsledky existence dvou zásilek se stejným AWB ve stejný čas přepravy.

Pro přehled bych rád uvedl, které údaje v současné chvíli vyžadují expresní společnosti před přijetím zásilky do sítě. Tyto údaje rozdělím pro snazší přehlednost do dvou skupin, dle dodavatele dat. Do první skupiny zařadím odesílatele a do druhé systém DHL.⁴⁰

Skupina 1

Odesílatel je povinen dodat následující informace:

Adresa odesílatele obsahující jméno, příjmení, ulici, číslo popisné, směrovací číslo, město, stát, telefonní číslo, adresa příjemce se všemi údaji viz adresa odesílatele, parametry zásilky které tvoří váha zásilky, rozměry zásilky, počet kusů, referenci zásilky, typ doručení, datum vyzvednutí, pojištění, hodnota zásilky, popis obsahu a v případě zbožívé zásilky i celní dokumentaci k zásilce, kterou tvoří proforma nebo komerční faktura ve čtyřech vyhotoveních včetně náležitostí. Proforma fakturu se všemi náležitostmi opět uvádím v příloze

³⁹ Interní zdroj společnosti DHL Express

⁴⁰ Interní zdroj společnosti DHL Express

Skupina 2

System takto přijaté zásilce přiřazuje následující informace:

Číslo zásilky AWB, číslo kusu JD, origin kód letiště odesílatele, destination kód letiště příjemce, kód státu příjemce a odesílatele, kód produktu, čárový bar kód AWB i JD, konkrétní checkpoint o stavu přijaté zásilky. V případě zbožové zásilky odesílá data z faktur k procesu clenění zásilek na celní oddělení DHL.

Pro vlastní specifičnost uvádím ještě navíc a zvláště náležitosti celní faktury, která podmiňuje přijetí zásilky zbožového charakteru do sítě DHL. Do kategorie zbožových zásilek řadíme v případě České republiky všechny zásilky, které zasíláme z / do EU. Dle celních omezení jednotlivých států pak rozlišujeme fakturu na typ proforma a commercial neboli proformní a komerční typ faktur.

Mezi náležitosti faktur patří kromě údajů o adresách odesílatele a příjemce navíc následující informace:

Typ faktury, datum faktury, číslo faktury, typ vývozu, důvod vývozu, jméno podepisující osoby, kód celního sazebníku, plátce cla dle pravidel INCOTERM 2000 nebo 2010, fakturační adresa, množství a popis obsahu, hodnota na kus obsahu, země původu.

Dle aktuálních požadavků celního úřadu ČR existuje ze zákona povinnost vyclení všech zásilek s hodnotou nad 999 euro v aktuálním kurzu. Do hodnoty 150 euro lze zásilku clít jako nízkohodnotovou a v rozmezí 150 až 999 euro záleží na zákazníkovi, zdali si přeje zásilku proclít pro získání Jednotného celního dokladu, který dále slouží pro evidenci finančního úřadu.⁴¹

Nedílnou součástí celních dokumentů zásilky tvoří tzv. INCOTERMy. INCOTERMy jsou podmínky mezinárodního obchodu definované Mezinárodní obchodní komorou pro standardizaci a přehlednost právní a finanční odpovědnosti

⁴¹ Interní zdroj společnosti DHL Express

za zboží a platbu cla v jednotlivých fázích přepravy. Pro přehled uvádím tabulku platných incoterm 2010.

Zkratka	Originální název	Český překlad
EXW	Ex Works	Ze závodu
FCA	Free Carrier	Vyplaceně dopravci
CPT	Carriage Paid To	Přeprava placena do...
CIP	Carriage and Insurance Paid to	Přeprava a pojištění placeno do...
DAT	Delivered At Terminal	S dodáním na terminál
DAP	Delivered At Place	S dodáním na místo
DDP	Delivery Duty Paid	S dodáním clo placeno
FAS	Free Alongside Ship	Vyplaceně k boku lodi
FOB	Free On Board	Vyplaceně na loď
CFR	Cost and Freight	Náklady a přepravné
CIF	Cost Insurance and Freight	Náklady, pojištění a přepravné

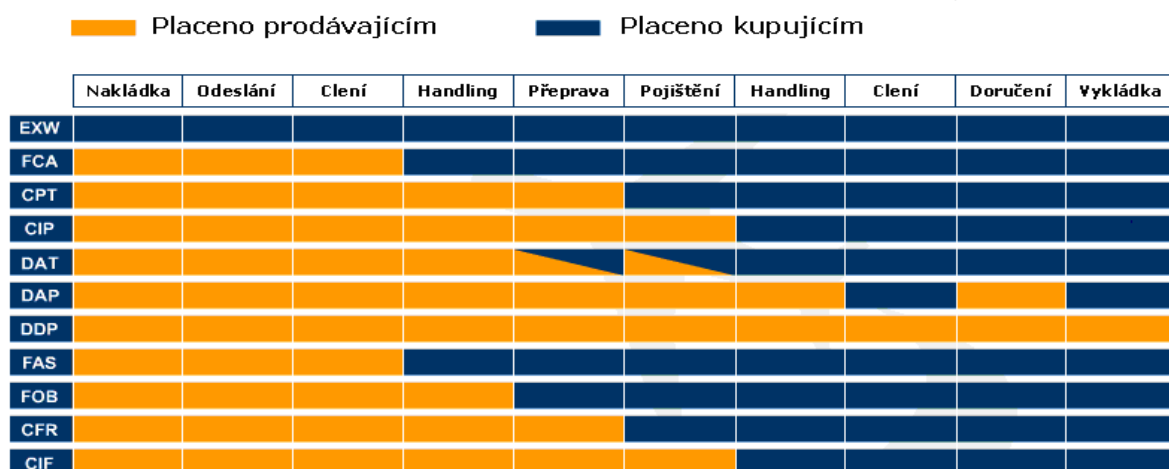
Tabulka 1: INCOTERMs 2010⁴²

INCOTERMs se člení do čtyř základních kategorií dle určení jednotlivých celních, nákladových a případně pojistných povinností prodávající a kupující strany. První kategorii zastupuje jediná podmínka definující kompletní nákladovou, celní i pojišťovací odpovědnost kupujícího a to podmínka EXW. V kategorii druhé pak nalézáme podmínky, kdy je prodávající vyzván k doručení příjemci, kterého určí kupující. Do této skupiny patří INCOTERMy FCA, FAS a FOB. Třetí skupina zahrnuje takové podmínky, kdy bez převzetí odpovědnosti za zboží prodávající pouze zajišťuje přepravu. Neodpovídá tedy za případnou ztrátu či poškození dodávky. Tato skupina obsahuje varianty CFR, CIF, CPT a CIP. Poslední skupina definuje prodávajícího jako odpovědného za veškeré náklady a rizika po celou trasu přepravy. Sem patří DDP a nově také DAT a DAP. Vzhledem k změnám v

⁴² Interní zdroj společnosti DHL Express

systemu INCOTERM účinným k 1.1.2011 uvádím aktuální platné typy používané dle nové legislativy INCOTERM 2010. V důsledku změn zmíněných výše byly eliminovány varianty DDU (Delivery Duty Unpaid, DAF (Delivered at Frontier), DES (Delivered Ex Ship), DEQ (Delivered Ex Quay) a nahrazena incotermami DAP (Delivered at place) a DAT (Delivered at terminal).

Pro snazší představu o odpovědnostech prodávající a kupující strany v konkrétních fázích přepravy zařazují přehled INCOTERMS a jejich vlastností.



Tabulka 2: Odpovědnost dle INCOTERMS 2010 ⁴³

Komplexnost celé fáze přepravy vyžaduje maximální pozornost a pečlivost v každé její fázi. V rámci správnosti a přesnosti všech procesů bylo třeba vysoce standardizovat všechny typy vstupů. Absence jediného z údajů může ohrozit správnost doručení a proto je kladen stále větší důraz na procentuální využívání elektronických aplikací, pro zajištění bezchybné komunikace zákazníků se systémem přepravce.

2.6. Parametry trhu v oblasti expresních globálních přeprav

V této kapitole uvádím informace získané přímo od zákazníků přepravní společnosti DHL Express a označované za strategické cíle minulých období. Jedná

⁴³ Interní zdroj společnosti DHL Express

se většinou o statistické výčty vystihující situace a potřeby v různých regionech světa. Informace a hodnoty uvedené v následujícím textu byly použity z marketingových zdrojů společnosti DHL Express CZ.

Současná hodnota expresního odvětví činí 175 miliard USD a přispívá 80 miliardami USD ke světovému HDP. Odvětví expresních přeprav zajišťuje 2.75 milionu pracovních míst po celém světě. Expresní společnosti přímo zaměstnávají 1.3 milionu lidí, přičemž je pravděpodobné, že se tento počet do roku 2018 zvýší o 0.5 milionu. Mezi lety 1999 a 2009 rostlo mezinárodní expresní odvětví průměrně o 11 % ročně. To je více než dvojnásobek tempa růstu celkového světového provozu leteckého karga. V Indii společnosti odhadují, že bez expresního doručování náhradních dílů by byla výroba každý rok přerušena na 10 až 16 dnů. Téměř 50 % společností v Brazílii a Indii často využívá expresní služby pro odeslání výrobků zákazníkům. Přibližně 75 % podniků v Číně považuje expresní doručování za životně důležité pro svou exportní konkurenceschopnost. Více než 33 % společností v Evropě využívá expresní služby často a 50 % občas. 30 % francouzských společností by zvažovalo outsourcing, pokud by nebyly k dispozici služby s doručením během následujícího dne. 35 % portugalských, 16 % britských a 10 % italských společností by bez doručení během následujícího dne uvažovalo o přesídlení.

V následující tabulce uvádím prvních deset nejvytíženějších přepravních tras z pohledu letecké expresní přepravy.

Pořadí	Země původu	Cílová země
1.	Čínská lidová republika	Japonsko
2.	Čínská lidová republika	USA
3.	Japonsko	Čínská lidová republika
4.	Hongkong	USA
5.	Indie	USA
6.	Velká Británie	Německo
7.	Hongkong	Čínská lidová republika
8.	Velká Británie	USA
9.	Itálie	Francie
10.	USA	Kanada

Tabulka 3. Nejvytíženější trasy leteckého expresu; zdroj: interní data DHL Express⁴⁴

Také z osobní zkušenosti mohu potvrdit, že hodnoty využívání služeb expresních přepravních stoupaní každým rokem. V období krize v letech 2007 až 2009 zaznamenal trh expresních přeprav úbytek poptávky, ovšem paradoxně ne natolik zásadní, jak se původně očekávalo. Naopak po zklidnění situace globální ekonomiky se naplno projevuje síla asijských států v pozici primárních dodavatelů pro západní trh. S až nečekanou lehkostí tyto asijské tygři překonali období recese a připraveni očekávali vzrůstající poptávku po produktech, které byl nucen západní trh potlačit z důvodu neefektivního hospodaření, vysokých výrobních nákladů nebo zastaralé technologie.

⁴⁴ Interní zdroj společnosti DHL Express

3. Případová studie předpokladů globální přepravy

Celoevropská studie provedená v letech 1998/99 Evropskou logistickou asociací (ELA) a německou poradenskou firmou A.T. Kearney odpovídá jednoznačně na otázku, čím se liší nejúspěšnější logistické společnosti od těch méně úspěšných. Pouze tím, že své úspěšné logistické systémy řídí podle nových cílových kritérií.⁴⁵

Při modelování jakéhokoli typu predikce je třeba zohledňovat širokou škálu faktorů, které mohou přímo či nepřímo ovlivnit situace a potřeby trhu v následujícím období. Pro efektivní využití poznatků expertů ze všech zohledňovaných oborů byla vytvořena metoda nazývaná "Studie Delfy", která spojuje kvantitativní analýzu velkého množství konkrétních specialistů jednotlivých oborů s kvalitativním výstupem vybraných osobností nesoucí odpovědnost za konkrétní rozhodnutí. Metoda Delfy byla poprvé úspěšně aplikována při predikci politiky světových mocností v období Studené války, konkrétně k předpovězení dopadu technologického pokroku v otázce vývoje zbraní hromadného ničení. Od doby Studené války byla metoda Delfy použita již mnohokrát a vždy pouze s minimálními odchylkami předpovězených závěrů od reálně vzniklých situací. Tuto metodu zde zmiňuji právě proto, že lze relativně snadno aplikovat všeobecně platné závěry pro predikci trhu a tím i podmínek, za jakých bude možné realizovat globální přepravu.

Domnívám se, že mezi zásadní faktory, které budou v následujících deseti letech určovat trendy a chování tržní ekonomiky ve světě patří problematika energetiky, surových materiálů, globálního klimatu, technologického pokroku, mezinárodního terorismu a bezpečnosti.

3.1. Energetika Země v následující dekádě

Mezi tradiční ukazatele aktuálního stavu ekonomiky patří hodnota charakterizující cenu za barel ropy v amerických dolarech. Za historické maximum

⁴⁵ srov. SIXTA, Josef; MAČÁT, Václav. Logistika - používané metody. Praha : CP Books, 2009. str. 19.

ceny očištěné o faktor inflace bylo považováno období druhého ropného šoku v roce 1980, kdy se částka pohybovala na hranici 90-ti amerických dolarů za barel. Tento rekord byl však hravě překonán v roce 2008 v období vrcholící hospodářské recese, kdy cena barelu ropy překročila bájnou hranici 120 USD za barel surové ropy Brent.⁴⁶

Geolog M. King Hubbert definoval tzv. Hubbertovu křivku, která zachycuje vrchol těžby ropy na území USA. V první polovině 50. tých let předpověděl, že křivka dosáhne vrcholu v roce 1970. V roce 1971 skutečně dosáhla těžba ropy svého vrcholu a od tohoto momentu objem těžené ropy v souladu s teorií klesá.⁴⁷ Předpokládaná cena ropy v roce 2020 pak odpovídá 300 USD za barel blíže nespecifikovaného typu ropy.

Energie jádra neboli nukleární energie je definována spíše na poli dočasného řešení. Eliminaci produkce oxidů uhlíku a dusíku na straně jedné vyvažuje produkce radioaktivního odpadu na straně druhé, nicméně i přesto můžeme tento druh výroby energie z krátkodobého hlediska považovat za jistý typ řešení.

V následujícím období technologického developmentu se výzkum zaměří na variantu obnovitelných zdrojů. Do této kategorie můžeme zařadit energii solární, větrnou, geotermální a energii získanou z biopaliv. Očekává se, že energie z těchto zdrojů bude dosahovat až 50% celkového objemu. Ani jedno ze zmíněných řešení však nenabízí východisko pro objemy paliv spotřebovávaných v procesu globální přepravy. Předpoklad, že palivo samotné bude dražší než většina potenciálně přepravovaného materiálu, žene řady výzkumných týmů vpřed. Mezi nejpravděpodobnější zdroje hybné síly řadíme palivové články a technologii vodíkového paliva. Problematika obnovitelné energie patří v současnosti k nejvíce podporovaných vědeckým oborům.

⁴⁶ Interní zdroj společnosti DHL Express

⁴⁷ COYLE, J.J.: The Management of Business Logistics. WPC, St. Paul: 1992, str. 35

3.2. Politika nerostných surovin

Souvislost globální přepravy s lokalizací světových nerostných zdrojů charakterizují aktuální výrobní a distribuční centra světa. V poslední čtvrtině dvacátého století se do popředí posouvají asijské státy, které disponují zásobami nerostných surovin a v kombinaci s mnohdy pochybnými způsoby jejich získávání se bohužel stávají pro svět zásadními zdroji nejrůznějších materiálů. Můžeme očekávat, že státy s dostatečnými zásobami zemního plynu a štěpného materiálu budou v budoucnu vytvářet partnerství a kartely podobné sdružení OPEC. Již současné rozložení vývojových zemí a industriálních mocností napovídá o zvyšování rozdílu v generaci HDP na obyvatele v následující dekádě. Například Afrika oplývá stále velikou zásobou nerostného bohatství omezenou pouze komplikovanou přístupností pro její využití. Můžeme tedy pouze odhadovat, jakým směrem se bude politika nerostného bohatství ubírat v chudých a mnohdy diktátorskými režimy decimovaných afrických státech. Současně probíhající politická krize v oblasti severní Afriky a Arabského poloostrova otevírá otázky, na které svět bude dlouho hledat odpověď. Vždyť jen "pouhých" 60 % světových zásob ropy se nachází právě v těchto aktuálně problematických částech světa.⁴⁸

3.3. Globální klimatické podmínky

Současný vliv přepravy na vývoj stavu globálního klimatu můžeme označit za nezanedbatelný. Nejrůznější teorie popírají vlastní přítomnost faktoru globálního oteplování, jiné předkládají naprosto zřejmé důkazy v podobě tajících ledovců či zvyšující se teploty v konkrétních lokalitách světa. Předpoklad permanentní přístupnosti Severního ledového oceánu těší námořní přepravní společnosti, méně však již obyvatele přímořských států například Beneluxu. V roli hlavních znečišťovatelů životního prostředí jednoznačně dominují již výše zmíněné rozvojové ekonomiky Číny a Indie. Tyto státy pro své stále rostoucí nároky na

⁴⁸ Interní zdroj společnosti DHL Express

výrobu mnohdy vědomě obcházejí mezinárodně dohodnuté emisní a bezpečnostní limity pro uvolňování nebezpečných látek.

V nejbližší budoucnosti budou proto vyspělé západní státy nuceny politicky či ekonomicky omezovat podíl rozvojových států na zvyšování objemu polutantů v životním prostředí. Odborníci očekávají, že světová populace dosáhne do roku 2020 hranice 8 miliard obyvatel.⁴⁹ Postupně bude stále naléhavěji zvyšováno povědomí o důležitosti zachování kvalitního životního prostředí a trh bude postupně zaměřen na jednotlivé fáze výroby, distribuce a spotřeby z pohledu generace oxidů uhlíku a souvisejících škodlivin. Vývoj příslušné technologie zůstává základním předpokladem pro snižování podílů nežádoucích oxidů uhlíku, dusíku a síry v atmosféře a tím udržení podmínek pro život na naší planetě.

3.4. Terorismus

Historie již mnohokrát společnost poučila o hrozbách koordinovaných a účelových útoků na samotné jádro podstaty lidské svobody a bezpečí. Problematika terorismu vždy souvisí s konkrétním typem cílů, které se skupiny nebo jednotlivci snaží naplnit. Obecné důvody, obhajující společensky jinak nepřijatelné činy, bývají většinou účelovou propagandou k získání alespoň části veřejnosti k ideologickým záminkám. Vlastní důsledek realizace teroristického činu souvisí primárně s jeho rozsahem a lokalizací. Vždy jsou však důvodem k obavám z opakování a již pouhé riziko potenciálního útoku lze považovat za psychologickou zbraň 21. století. Západní společnost se pomalu smiřuje s principem ztráty osobní svobody a anonymity ve prospěch kolektivního pocitu zvýšeného bezpečí. Návštěva USA může být snad i učebnicovým příkladem pokroku pasivní bezpečnosti v období posledních dvaceti let. Zejména útoky z 11. září 2001 výrazně ovlivnily uvažování světové veřejnosti o problematice vlastní hrozby terorismu. Podmínky panující v přiletových halách největších amerických letišť lze bez ostychu označit za silně rasově diskriminační. Přirozená touha státu po importovaných hodnotách v podobě turistů či byznysu byla postupně nahrazena

⁴⁹ Interní zdroj společnosti DHL Express

paranoidním strachem z kojenecké láhve. Mnohdy řada úsměvně šílených historek bývá však jednou za čas podtržena odhalením reálné hrozby natolik nepředvídatelné, že opět zpřísňuje už tak extrémní pravidla podstupovaných kontrol. Jestliže označíme vlastní útok jako primární hrozbu terorismu, sekundární efekt bývá často dlouhodobější. Radikální omezení turismu do postižené oblasti, následky obyvatel, ať již v podobě hmotné či duševní a vznik reálné hrozby nestability lokální a následně také globální ekonomiky, můžeme chápat jako nejvýraznější sekundární aspekty následující bezprostředně po útoku. Neustále rostoucí nároky na bezpečnost samozřejmě zahrnují také globální přepravu a náklady spojené se speciálními opatřeními zaujmají nezanedbatelnou část nákladů souvisejících s vlastním provedením přepravy. Nicméně naprosto vyloučit riziko zneužití oboru logistiky záměrem teroristického útoku bohužel nelze. Všudypřítomný lidský faktor zůstává nejsilnější zbraní a zároveň největší slabinou v boji proti terorismu.

3.5. Globální ekonomika

Teorie rozevírajících nůžek bývá nejčastěji používána odbornou veřejností k popisu vývoje situace globální ekonomiky.⁵⁰ Lokální ekonomická epicentra eventuálních komplikací hrají zásadní roli ve stabilizaci ekonomiky globální. Snaha Mezinárodního měnového fondu učinit globální ekonomické struktury více nezávislými nachází stále závažnější překážky. V poučení z doznívající hospodářské recese západní státy bedlivě sledují vývoj vlastních finančních trhů. Stále silná hrozba řetězové reakce v podobě selhávajících ekonomických struktur v jednotlivých částech světa varuje před podceněním jakékoli prevence.

Obecně lze říci, že lokální ekonomickou sílu přímo ovlivňují faktory zmíněné v kapitolách výše. Jejich přítomnost a popřípadě vzájemná kombinace dokáží ekonomickou sílu regionu výrazně ovlivnit. Výsledný efekt může být ničující, pokud ne přímo pro státy světových velmocí, pak zcela určitě pro státy rozvojových zemí, jejichž ekonomiky jsou naprosto závislé na míře exportu právě do vyspělých

⁵⁰ Interní zdroj společnosti DHL Express

zemí prvního světa. Předpoklady hovoří ve prospěch rostoucí globální ekonomiky v následujících deseti letech. Tuto teorii zřejmě podporují všeobecné předpoklady růstu po odeznívající krizi. Globální ekonomická recese ovlivnila řadu nadnárodních korporací a výrazně upozornila na nedostatky a zásadní chyby v hospodaření.⁵¹ Firmy byly nuceny revidovat vlastní náklady a způsob podnikání. Krize také prověřila flexibilitu a připravenost v rozhodování kostnatých kolosů globálního byznysu. Až časem se ovšem ukáže, jak si světoví hráči jednotlivých trhů dokázali z nenadálou situací poradit. V historii globální ekonomiky 20. století můžeme vysledovat určitou periodicitu opakování finančních krizí na světovém trhu. Mezi nejvýraznější rozhodně patřil konec dvacátých let, následně, pomineme-li umělou krizi poválečného období, pak léta sedmdesátá a poslední, výrazné oslabení pozice globální ekonomiky datujeme k roku 2007 a následujícím. Můžeme tedy konstatovat, že v průměru každých padesát let dochází k výraznějšímu propadu globální ekonomiky. Každé následující období s sebou přineslo celou řadu změn, můžeme tedy zatím jen odhadovat, jaké změny v nadcházejícím období nám přináší doznívající hospodářská recese z roku 2007.

4. Vyhodnocení tržní pozice DHL Express

Revize aktuální pozice společnosti DHL Express na globálním trhu v období doznívající recese nabývá důležitosti v momentě srovnávání s konkurencí z pohledu zákazníka. Zákazník expresní přepravy vnímá v současnosti faktor spolehlivosti daleko výrazněji nežli dříve. Řada firem byla nucena propouštět zaměstnance v důsledku výrazného tlaku na nepřímé náklady v období recese a nyní, v době zvýšeného objemu obnovujícího se hospodářství a ekonomik, se právě nedostatečné personální předpoklady stávají hlavním brzdícím elementem v dalším rozvoji. Napříč celým trhem expresních přeprav můžeme sledovat snahy o návrat ztraceného byznysu zpět pod hlavičky původních poskytovatelů.⁵² Pokračující nákladová deprese na obou stranách velice omezuje manévrovací

⁵¹ Interní zdroj společnosti DHL Express

⁵² Interní zdroj společnosti DHL Express

prostor pro vyjednávání vlastních obchodních podmínek jednotlivých přepravníků.⁵³ Rychlost přepravy, jak jsme zmínili výše, zůstává u většiny světových dopravců v rámci klíčových destinací téměř totožná. Rozhodovacím elementem tedy zůstává spolehlivost poskytovaného servisu a také objem zásilek, který dokáží jednotliví přepravci zvládnout. Obchodní strategie nízkých cen a vysokých objemů k dorovnání ztraceného zisku se zdá být jedinou cestou k opětovnému růstu. Specializace přepravníků na konkrétní portfolio produktů a tím nepřímou standardizaci procesu předpokládá dominanci velkého množství nízkomaržových objemů přepravovaného materiálu. Zaměření pozornosti na asijský trh napovídá mnohé o skrytém potenciálu tamních ekonomik. Neméně důležitou také zůstává přítomnost strategického partnera DPWN, která naprosto zásadním způsobem zvýhodňuje společnost DHL ve srovnání s konkurencí, která již byla v důsledcích finanční krize nucena oslabit svou pozici na úrovni lokálních trhů. Vzhledem k aplikovaným znalostem z historie, efektivně zvládaným náročným podmínkám současnosti a technologickým výhledem do nadcházejících dnů se společnost DHL EXPRESS stabilizovala. Společně s přijímanou společenskou odpovědností, snahou o zlepšení podmínek zákazníků, zaměstnanců a investorů DHL zůstala světovou přepravní špičkou. Schopnost pružně reagovat na nepředvídatelný vývoj trhu, implementovat technologické výstupy vlastního inovačního centra a zabezpečit důvěru ve vlastní služby předpovídá úspěch společnosti DHL také v následující dekádě. Jistá závislost na podmínkách globální ekonomiky zůstává stále na pozadí podnikání nadnárodních korporací, nicméně v silném partnerství lze obhájit vedoucí pozici snadněji nežli bez něj.

4.1. Návrh dalšího postupu pro podporu růstu globální přepravy

Snahy o ovládnutí kompletního globálního trhu přeprav dozněly spolu s hospodářskou recesí. Vlivem nutných úspor a přehodnocování základních firemních strategií byla řada společností donucena omezit svá portfolia produktů pouze na ta nejziskovější z nich. Obdobně se přizpůsoboval také trh expresní

⁵³ Interní zdroj společnosti DHL Express

celosvětové přepravy. Snaha pokrýt maximálním možným rozsahem produktů veškeré logistické požadavky klientů se rozplynula v momentě, kdy se noncore produkty staly vysoce ztrátovými a prioritní produkt nebyl již schopen tyto ztráty dorovnávat. Docházelo tedy ke stahování nadnárodních přepravních společností z vnitrostátních sektorů lokálních trhů se záměrem eliminovat rostoucí náklady související s exponenciálním poklesem objemu výroby a služeb v konkrétních regionech světa. Nemůžeme proto nechat bez povšimnutí současnou pasivitu nadnárodních přepravních společností právě v oblasti domestikových přeprav lokálních trhů. Výjimku snad tvoří pouze společnost TNT, který v uplynulých pěti letech investovala do infrastruktury, facilit a technologie v Číně.⁵⁴ Tato investice by dle očekávání měla v následujících pěti letech vrátit vynaložené náklady ovšem s podmínkou zachování současného růstu států východní Asie.

Následující zaměření společnosti DHL můžeme, dle mého názoru, očekávat v oblasti standardizované mezinárodní expresní letecké přepravy a dalších variant speciálních mezinárodních expresních leteckých přeprav. Naprostá standardizace produktů s největší ziskovou marží přináší také největší potenciál dalšího růstu. Podpora návratu zpět do oblasti Severní Ameriky, investice v oblasti východní Asie a také zintenzivnění působení ve státech Jižní Ameriky povedou ke vzniku nových epicenter lokálních ekonomik. V těchto oblastech již delší dobu zaznamenáváme vzrůstající ekonomický a hospodářský potenciál.⁵⁵

Mezi další důležité fáze budování pozice na trhu bude patřit schopnost ovlivnit volbu zákazníka. Stát se variantou přepravního řešení číslo jedna bude prioritní snahou všech silných hráčů v oblasti celosvětové expresní přepravy. Bude proto třeba hledat způsoby odlišení od konkurence a právě oblast technologických inovací, odpovědnost vůči klimatickým podmínkám naší planety a v neposlední řadě také schopnost převzetí společenské odpovědnosti mohou být zásadními argumenty, které povedou k získání nových, a neméně důležitému, udržení stávajících zákazníků.

Dalším krokem pro zpřístupnění expresní přepravy novému portfoliu potenciálních zákazníků bude bez pochyby zavedení online systémů řízení

⁵⁴ Interní zdroj společnosti DHL Express

⁵⁵ Interní zdroj společnosti DHL Express

přepravy zásilek.⁵⁶ Pohodlí objednávky z domova či kanceláře pomocí internetu dnes vnímáme téměř jako standard. S předpokladem pokračujícího růstu bude nutné vytvořit takový systém práce s daty, který bude odkudkoli přístupný pro jakýkoli typ zákazníka a zároveň natolik bezpečný, že bude skutečně s důvěrou klienty používán. Platforma elektronické objednávky, komplexního přehledu logistických řešení, situací a výstupů se nutně stane součástí každého výrobního procesu. Odpovědnost přepravníků za bezpečí a pohodlí zákazníků a také schopnost naplnění této odpovědnosti se stane hlavním kritériem volby konkrétního dodavatele služeb v oblasti globální přepravy. Individualizace portfolia, schopnost zvládnout náročné podmínky trhu a vyvíjet stále nová a sofistikovanější řešení logistiky dat a materiálů budou zásadními podmínkami pro úspěch v nadcházejícím období.

Obecně můžeme tedy shrnout poznatky v následující doporučení. Trh expresní přepravy bude v následující dekádě prioritně zaměřen na zákazníka a jeho individuální požadavky, stoupající objem zásilek a jejich datovou správu a v neposlední řadě také na vývoj a využití v praxi poznatků o ochraně a obnově životního prostředí Země.

⁵⁶ Srov. PERNICA, Petr. *Logistika pro 21. století*. Praha : Radix, 1998. str. 788

ZÁVĚR

Ve své práci jsem se pokusil shrnout všeobecné předpoklady globální expresní přepravy. Tento typ přepravy prochází v průběhu své prakticky stoleté existence nesčetnou řadou změn. Faktorů ovlivňujících konkrétně odvětví globální přepravy evidujeme opravdu mnoho, pokusil jsem se proto vyzdvihnout a objasnit dle mého názorů nejvýznamnější z nich a na základě podrobnější analýzy vyhodnotit a navrhnout další postup v oblasti globální expresní přepravy. Všeobecné trendy posledního dvacetiletého pokroku v oblasti informačních technologií a navazujících řešení v oblasti expresní přepravy byly nejvýrazněji přehodnocovány v období ekonomické krize. Zahrnul jsem tedy hospodářskou recesi i do svých úvah a vyvodil z důsledků z ní plynoucích patřičné závěry. V poslední kapitole využívám získané znalosti o teorii vývoje trhu globálních přeprav a spolu s informacemi o aktuálním stavu společnosti DHL Express navrhuji postup vedoucí k dalšímu růstu. Vzhledem k současné dominantní pozici společnosti DHL můžeme i v následující dekádě očekávat její hlavní roli v určování trendů technologie a logistických řešení. Bude však třeba bezpodmínečně zachovat model vstřícnosti, ohleduplnosti a odpovědnosti zákazníkům a to tak, aby nebyla naplněna pouze potřeba hospodářských výsledků, ale hlavně společenská role této významné mezinárodní společnosti.

ANOTACE

Příjmení a jméno autora:	Martin Kluka
Instituce:	Moravská vysoká škola Olomouc
Název práce v českém jazyce:	Logistické technologie v expresní celosvětové přepravě
Název práce v anglickém jazyce:	Logistic's Technologies in Global Express Transport
Vedoucí práce:	Ing. Anežka Machátová
Počet stran:	51 (včetně příloh)
Počet příloh:	3 (3 strany)
Rok obhajoby:	2011
Klíčová slova v českém jazyce:	Expresní přeprava, globální přeprava, logistika, technologie, transport zásilek
Klíčová slova v anglickém jazyce:	Express transport, global forwarding, logistics, technologies, shipments transport

Tato bakalářská práce se zabývá problematikou expresní přepravy, resp. její role v globální přepravě a způsobu inovací využívaných technologií v budoucnosti. V teoretické části vymezují pojem celosvětová a expresní přeprava včetně její role v oblasti světové ekonomiky. Praktická část je zaměřena na využití v praxi získaných znalostí a dovedností k vytvoření návrhu možného řešení problémů souvisejících s využitím moderní technologie v oblasti expresní přepravy. Cílem práce je definovat a navrhnout model fungování celosvětové expresní přepravy a potřeb konkrétního zákazníka v nadcházejícím tisíciletí.

This bachelor's thesis elaborates the issues of worldwide express transport or its exercise and possibilities of innovations in the technologies in the future. The theoretical section defines the term global and express transport including its elements and role in the global economy. The practical section is focused on the utilization of knowledge and experience gained in operative procedures in the world's express transport leader company to propose some possible solution of problems related to modern technologies being used in the field of express transport. The aim of this work is to define and propose a model of the functioning of the global express shipping and customer specific needs in the coming millennium.

LITERATURA A PRAMENY

ADAMEC, Vladimír. *Doprava, zdraví a životní prostředí*. Praha : Grada, 2008. 212 s. ISBN 80-247-2156-9.

Adams,S. *Svět vědy a techniky*. Praha: Slovart,1995.str.168. ISBN 80-85871-06-8

Briquel, D. *Dějiny Říše římské*.Praha:Gemini,1994.str.120. ISBN 80-85820-26-9

Bittar, T.*Dobývání nových světů*.Praha:Gemini,1994.str.140. ISBN 80-85820-09-9

Dvořáková, E.*Světové dějiny*.Praha:SVOJTKA a VAŠUT,1997.str.125. ISBN 80-7180-279-4

GROS, L: *Logistika*. Praha: VŠCHT, 1993. 245 s. ISBN 80-7080-216-2.

COYLE, J.J.: *The Management of Business Logistics*. WPC, St. Paul: 1992. str. 259.

Encyklopedie historie světa. Londýn : Kingfisher Publication, 1999. 496 s. ISBN 80-7181-567-5.

Interní materiály DHL Express : Marketing, Operations and Customer service datafiles. Bonn : DHL DPWN, 2009. 999 s.

Merhautová,M. *100 Největších vynálezů*.Praha:Columbus,1998.str.110. ISBN 80-85928-90

PERNICA, Petr. *Logistika pro 21. století*. Praha : Radix, 1998. 1700 s. ISBN 80-86031-59-4.

SIXTA, Josef; MAČÁT, Václav. *Logistika - teorie a praxe* . Praha : CP Books, 2005. 315 s. ISBN 80-251-0573-3.

SIXTA, Josef; MAČÁT, Václav. *Logistika - používané metody*. Praha : CP Books, 2009. 375 s. ISBN 80-251-0343-8

Z WWW:

BAbor:Roman Empire 125.svg. In *Wikipedia : the free encyclopedia* [online]. St. Petersburg (Florida) : Wikipedia Foundation, 1999, last modified on 1999 [cit. 2011-03-24]. Dostupné z WWW: <[http://sk.wikipedia.org/wiki/S%C3%BAbor:Roman_Empire_125 .svg](http://sk.wikipedia.org/wiki/S%C3%BAbor:Roman_Empire_125.svg)>.

FedEx [online]. 2010, 2011 [cit. 2011-03-24]. FedEx History. Dostupné z WWW: <http://www.fedex.com/cz_english/about/story.html>.

Kontejner. In *Wikipedia : the free encyclopedia* [online]. St. Petersburg (Florida) : Wikipedia Foundation, 1999, last modified on 2004 [cit. 2011-03-24]. Dostupné z WWW: <<http://cs.wikipedia.org/wiki/Kontejner>>.

UPS [online]. 2009, 2011 [cit. 2011-03-24]. UPS History. Dostupné z WWW: <<http://www.ups.com/content/cz/cs/about/history/index.html>>.

Value of volume of world trade by sea. *Shipping and World Trade* [online]. 2009, 4, [cit. 2011-03-24]. Dostupný z WWW: <<http://www.marisec.org/shippingfacts/worldtrade/volume-world-trade-sea.php>>.

SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

AWB – Airwaybill – označení leteckého nákladového listu spol. DHL Express

DAF – INCOTERM Delivered at Frontier – s dodáním na hranici

DDU – INCOTERM Delivered Duty Unpaid – s dodáním clo neplaceno

DEQ – INCOTERM Delivered Ex Quay – s dodáním u nábřeží

DES – INCOTERM Delivered Ex Ship – s dodáním z lodi

DHL – Expresní přepravní společnost

DPWN – Deutsche Post World Net – Oficiální název společnosti Deutsche Post

EDI – Electronic data interchange – systém elektronického přenosu dat

FEDEX – Federal Express – přepravní společnost

HDP – Hrubý domácí produkt

JSD – Jednotný správní doklad

LP - Licence plate, označení konkrétního kusu zásilky

OPEC – Organizace zemí vyvážejících ropu

SAP – softwarové řešení souboru informací z angl. system – application – products

TNT – Thomas nationwide transport – přepravní společnost

UPS – United parcel services – přepravní společnost

USD – United states dollar – oficiální měna Spojených států Amerických

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obr 1. – Dopravní tepny Římské říše kolem roku 125 n. l.	9
Obr.2. - Vývoj mezinárodní námořní přepravy v letech 1970 – 2010.....	13
Obr.3. - Schéma servisního cyklu.....	21

SEZNAM TABULEK

Tab. 1 – Seznam INCOTERM 2010	25
Tab. 2 -.Odpovědnost dle INCOTERM 2010.....	26
Tab. 3 - Nejvytíženější trasy leteckého expresu.....	29

SEZNAM PŘÍLOH

Příl. 1 - AWB společnosti DHL Express – předtištěný.....	46
Příl 2 - AWB DHL Express – vytvořený v elektronické aplikaci.....	47
Příl 3 - Proforma faktura splňující současné celní legislativní požadavky.....	48

PŘÍLOHY

Příl. 1 - AWB společnosti DHL Express – předtištěný

Track this shipment via the DHL Web Site - <http://www.dhl.com>

DHL EXPRESS **Shipment Air Waybill** **345 Digits 690**

ORIGIN DESTINATION CODE

1 Payer account number and insurance details

Charge to Shipper Receiver 3rd party Cash Cheque Credit Card

Payer Account No. _____

Shipment Insurance see reverse Yes Insured value (in local currency) _____ Not all product values are insurable in all countries.

2 From (Shipper)

Shipper's account number _____ Contact name _____

Shipper's reference (up to 32 characters but only first 12 will be shown on invoice) _____

Company name _____

Address _____

Postcode/Zip Code (required) _____ Phone, Fax or E-mail (required) _____

3 To (Receiver)

Company name _____

Delivery address _____ DHL cannot deliver to a PO Box

Postcode/Zip Code (required) _____ Country _____

Contact person _____ Phone, Fax or E-mail (required) _____

4 Shipment details

Total number of packages	Total Weight	Pieces	Dimensions in cm
	kg	gr	Length Width Height
			X X X
			X X X
			X X X

5 Full description of contents

Give content and quantity

6 Non-Document Shipments Only (Customs Requirement)

Attach the original and four copies of a Proforma or Commercial Invoice

Shipper's VAT/GST number _____ Receiver's VAT/GST or Shipper's EIN/SSN _____

Declared Value for Customs Customs Harmonised Commodity Code if applicable
see on accessories/proforma invoice details

TYPE OF EXPORT Permanent Repair / Return Temporary

Destination duties/taxes if left blank receiver pays destination

Receiver Shipper Other specify approved account number

7 Shipper's agreement (Signature required)

Under a business agreement to enter into, and agree that DHL terms and Conditions of Carriage are all the terms of the present agreement and DHL and its agent Terms and Conditions and, where applicable, the Warsaw Convention/Warsaw Convention (DHL) Inc. apply for loss, damage or delay and (2) this shipment does not constitute a contract for transportation.

Signature _____ Date / /

8 Products & Services

Items: Fragile Fragile/Overweight Non-Occasional

Products not all or available in all areas of business:

EXPRESS 99h EXPRESS 10h EXPRESS 12h EXPRESS / WORK/COVER ECONOMY SELECT

Other _____

Optional Services (extra charges may apply)

Sunday Delivery No-Handled Pick-up Factory Fresh/Box Payable Pickups Club

Statutory Services

Priority Standard EMS

DIMENSIONAL/CHARGEABLE WEIGHT

kg _____ gr _____

CHARGES/Services

Other _____

Insurance _____

WAT

CURRENCY TOTAL

TRANSPORT COLLECT STICKER No.

PAYMENT DETAILS (Check, Card No.)

No. : _____

Type: Express

Picked up by

Route No. _____

Time: _____ Date: _____

AWB DHL Express – vytvořený v elektronické aplikaci

EXPRESS WORLDWIDE <small>InterShip</small>		WPX	DHL
From: Jmeno firmy kontakt 123456789 adresa 1 adresa 2 adresa 3 16000 praha CZ Czech Republic		Origin PRG	
To:	Martin Kluka Martin Kluka Trida 1. Maje 2	Phone:	12345
4000 bale CH Switzerland			
CH-BSL-BSL			
C		Day	Time
Ref code last	Account No 304230190	Piece Weight: 2 kg Pickup date: 2011-03-21	Piece 1/1
Comment / Commerce Control Statement / RC goods irons			
			
WAYBILL 98 0706 1681			
			
(21) CH4000+48000001			
			
(J)JD01 4546 8074 9010 9795			

Proforma faktura splňující současné celní legislativní požadavky

Sender: Jmeno firmy
kontakt
adresa 1
adresa 2
adresa 3
Phone: 123456789
Fax:
16000 praha
Czech Republic
Sender's VAT No:

Date: 21.03.2011

PROFORMA INVOICE

Invoice Number:

Delivery to: Martin Kluka
Martin Kluka
Trida 1. Maje 2

Billed To: Martin Kluka
Contact: Martin Kluka
Trida 1. Maje 2

bale 4000

bale 4000

Switzerland

Switzerland

Phone: 12345
Fax:
Receiver's VAT
No:

Phone: 12345
Fax:
VAT No:

Full Description of Goods	Qty	Unit Value	Subtotal Value	Unit Net Weight	Country of Manufacture/ Origin	Comm. Code
goods irons	2	22.00	44	0	Czech Republic	
Total Declared Value: 44.00 CZK			Total Net Weight: 0 kg(s)			
Total Unit(s): 2			Total Gross Weight: 0 kg(s)			

Type of Export : permanent
Reason for Export :

Currency Code : CZK
Terms of Trade : DAP / bale

I/We hereby certify that the information on this Invoice is true and correct and that the contents of this shipment are as stated above.

The exporter of the products covered by this Invoice declares that, except where otherwise clearly indicated, these products are of Czech Republic preferential origin.

Signature: kontakt