

**MINIMUM
ZÁKLADNÍCH
ZNALOSTÍ
PRO ŠKOLENÍ SYSTÉMU AMADEUS**

OBSAH

1. Všeobecná část	1
Vnitrostátní tarify	1
Mezinárodní tarify	1
2. Publikace tarifů	2
3. Základní rozdělení tarifů	3
Tarify neveřejné	3
Tarify veřejné	3
Tarify vnitrostátní	3
Tarify mezinárodní	4
- normální	4
- zlevněné (special fares)	4
EXCURSION	4
PEX	5
APEX	5
Jiné	5
4. IATA AREAS	6
5. Základní pojmy, zkratky a definice	7
a) Dny, měsíce, zápis data	7
b) Dvoupísmenné směrové zkratky	8
c) Tarifní pojmy a zkratky	9
Mílový systém	9
d) Pojmy a odborné výrazy	11
OW cesty	11
Stopover, no-stopover, HIP	11
RT/CT cesty	13
NUC, ROE a LSF	15
BSR, BBR, ICH	16
e) Jiné definice	16
6. Zeměpisné minimum	18
TC1 North Atlantic	18
Mid Atlantic	20
South Atlantic	20
TC2 Europe	21
Middle East	23
Africa	24
TC3 South Asian Subkontinent (SASC)	26
Japan / Korea	26
South East Asia (SEA)	26
South West Pacifik (SWP)	27

1. VŠEOBECNÁ ČÁST

Letecká přeprava je celosvětovým fenoménem. Její provozování překračuje hranice jednoho státu, proto jako taková musí podléhat určitým obecně platným mezinárodním normám a smlouvám. Prodej letecké přepravy vychází z nabídky tarifních struktur, které se mohou lišit rozsahem, povoleným způsobem užití a oblastí, kde je možné určitou tarifní strukturu aplikovat.

Tarifní strukturu každé země můžeme rozlišit na *dvě ucelené skupiny*, a sice:

- a) **VNITROSTÁTNÍ TARIFY**, tj. soubory tarifní struktury, jejichž použití je striktně omezeno uvnitř hranic jednoho státu. Vnitrostátní přepravu může provozovat národní dopravce (tzv. *flag carrier*), nebo regionální dopravce/dopravci, kteří k takovéto činnosti získají oprávnění. Rozsah vnitrostátní tarifní struktury, způsob jejího vytváření a registrace nových tarifů je výlučně v pravomoci příslušných vládních orgánů.
- b) **MEZINÁRODNÍ TARIFY**, jejichž působení je takřka celosvětové. Existence a tvorba těchto mezinárodních tarifů podléhá kontrole mezinárodního sdružení leteckých dopravců - **IATA (International Air Transport Association)**. Tvorba IATA tarifní struktury pro každý konkrétní stát, podmínky jejího použití a cenové relace (z hlediska konkurenceschopnosti okolních zemí) jsou stanovovány na pravidelných konferencích dopravců v jednotlivých IATA oblastech/podoblastech (tzv. **Traffic Conference**) nebo mezi IATA oblastmi (**Joint Traffic**). (Pojem IATA oblastí bude vysvětlen v kapitole 4). Vychází se při tom z posouzení rentability provozovaných linek a z konkurenčních důvodů je struktura tarifů daného státu posuzována i ve vztahu k okolním zemím, přičemž cenové podmínky mohou být ovlivněny do značné míry politicko-obchodními vazbami sousedních států.

Pro přijetí tarifní struktury je nutný souhlas všech zúčastněných dopravců na IATA konferenci pro příslušnou oblast/podoblast, přičemž vlády jednotlivých států musejí v určeném termínu vyslovit vládní souhlas s novou úpravou (= obchodní zvýšení cen). Teprve potom může nová tarifní struktura vstoupit v platnost od stanoveného data, zpravidla k 1. dubnu a 1. říjnu běžného roku. Vyslovení vládního nesouhlasu nebo vládní výhrady je řešeno určitou změnou tarifního souboru, který má vstoupit v platnost, ovšem tato modifikace se týká pouze zmíněného nesouhlasícího státu.

Mezinárodní IATA tarify jsou stanoveny a publikovány v místních měnách (**LSF = local selling fares**) a pomocných konstrukčních jednotkách **NUC (Neutral Unit of Construction)**.

Práce v letecké dopravě a cestovním ruchu je podmíněna používáním odborných výrazů, termínů a definic, které mají celosvětovou platnost, Označují se jako tzv. **ISO kódy**, neboli kódy vytvořené **INTERNATIONAL STANDARD ORGANISATION** v anglické transkripci. (ISO je jedna ze třiceti nevládních mezinárodních organizací, mající poradní statut Ekonomické a sociální rady OSN. Spolupracuje s ní asi 440 mezinárodních organizací a jejich snahou je maximální unifikace celosvětově používaných termínů, odborných výrazů, definic a pojmů atd.).

Každé město a letiště má přidělenou unikátní třípísmennou zkratku, jejichž znalost je nezbytnou součástí odborného žargonu, korespondence a každodenní praxe.

Kromě třípísmenných kódů měst a letišť budeme při práci velice často potřebovat použít dvou-písmennou zkratku státu - tzv. **ISO country code**. Rovněž tyto zkratky byly vytvořeny celosvětově. Dvou-písmenná zkratka státu společně s prvním písmenem názvu místní měny vytváří **ISO currency code** - kód měny daného státu neboli *local currency*. Např. pro Českou republiku byl určen dvou-písmenný kód státu **CZ** a název naší místní měny je **koruna**. Třípísmenný kód pro naši měnu tedy je **CZK**. Je dobré si uvědomit, že s těmito zkratkami budeme v denním styku a jejich znalost je tedy samozřejmá. Podobně samozřejmá

je i znalost odborných termínů a definic, čímž se v praxi předchází možným nedorozuměním při výkladu podmínek tarifů.

Tarifní struktura se vytvářela postupně a neustále se vyvíjí. Cílem tohoto vývoje je vytvoření optimálních podmínek pro cestující, přičemž cenová hladina musí být taková, aby zainteresovala co nejširší vrstvy obyvatelstva a zajistila přesměrování klientely z jiných dopravních odvětví. Finanční přínos leteckých společností, který je důsledkem zvýšení zájmu o leteckou přepravu, musí být rovněž sledován z hlediska podmínek aplikace tarifů, protože čím je cena letecké přepravy/tarifu nižší, tím tvrdší jsou podmínky jeho použití a tím přísnější postih za nedodržení podmínek cestujícímu hrozí.

Letenka je tedy v podstatě **smlouvou** mezi cestujícím, který se zavazuje zaplatit určitou sumu a dodržet určité podmínky (délka pobytu, dopravce, předepsané směrování atd.), a dopravcem, který se zavazuje, že cestujícího přepraví v požadovaném termínu do požadovaného místa. Nedodržení podmínek buď použití tarifu předem vylučuje, nebo zakládá právo dopravce vyžadovat/vynucovat si pokutu za porušení pravidel.

2. PUBLIKACE TARIFŮ

Soubory tarifů, kterými se řídí letecké společnosti a jimi pověřené agentury, jsou (kromě tištěných manuálů) zobrazovány na displejích počítačových systémů. Jde buď o vlastní systémy jednotlivých leteckých společností, nebo centrální systémy, které slouží především potřebám cestovních agentur. Jde o tzv. **GLOBAL DISTRIBUTION SYSTÉM (GDS)** nebo **COMPUTER RESERVATION SYSTÉM (CRS)**. Nejznámější z nich jsou kromě systému **AMADEUS** např. **SITA/AIRFARE**, **GALILEO**, **SABRE**, **WORLDSPAN** a jiné. Ať však jde o jakýkoliv systém, každý vychází **vždy** z:

a) oficiální IATA struktury

b) carriers fares, tj. tarifů, které si sami dopravci vytvářejí pro použití výhradně na svých linkách (prakticky to znamená, že tyto tarify může publikovat pouze dopravce, který k tomu získal oprávnění příslušného vládního orgánu pro civilní letectví a nabízet je buď sám, nebo prostřednictvím agentur pověřených prodejem. V některých případech, zejména pokud jde o body **mimo síť** tohoto dopravce, může na přepravě povolit participaci tzv. **connecting carrier**, neboli dopravci, který od něj přebírá cestující pro návaznou přepravu. V takovém případě však tato možnost musí být výslovně povolena příslušnou poznámkou k tarifu).

c) struktury vnitrostátních tarifů

Je zřejmé, že carrier's fares mohou daleko pružněji reagovat na požadavky trhu, ať již nižší cenou, než jsou IATA oficiální tarify, nebo zajímavějšími obchodně-převážními podmínkami, což je zejména pro agentury mnohem přitažlivější. IATA tarify, které podléhají schválení k možnému použití všemi dopravci v oblasti, nemohou specifickým potřebám jednotlivých trhů vyhovět (klientela např. ve Francii je úplně jiná, než v Rumunsku) a ani vycházejí vstřícně rozdílným finančním nárokům cestující veřejnosti. Všechny automatizované systémy mají tyto tarify ve svých databankách a při práci s nimi je kontrolují podle platných IATA tarifně-kalkulačních pravidel.

3. ZÁKLADNÍ ROZDĚLENÍ TARIFŮ

Informace, které obsahují jednotlivé počítačové systémy, mohou mít různou formu, pokud jde o uspořádání a řazení informací, ale obsah je stejný, protože všechny vycházejí ze stejných zdrojů. Základní rozdělení tarifů na vnitrostátní a mezinárodní již bylo popsáno. Tarify, určené pro vnitrostátní přepravu, lze běžně kalkulačně kombinovat s mezinárodními, pokud jsou takovéto kombinace povoleny přepravními podmínkami mezinárodních tarifů. Mezinárodní tarify jsou publikovány pro přímou leteckou přepravu mezi dvěma body. Pro naši práci je však důležité ještě podrobnější dělení mezinárodních tarifů na:

I. TARIFY NEVEŘEJNÉ

Jsou určeny zejména cestovním agenturám pro přepravu jednotlivců a skupin, přičemž cena letenky je součástí tzv. „*package*“ - tj. souhrnu služeb (ubytování, stravování, pojištění, vízové poplatky, letecké jízdné, jiné typy jízdného, okružní cesty a výlety atd.), kdy zákazník platí veřejně známou cenu za kompletně poskytnuté služby, aniž by znal hodnotu jednotlivých služeb.

II. TARIFY VEŘEJNÉ

Jsou určeny pro přepravu cestujících za předem stanovených prodejně-přepravních podmínek a veřejných cen. Podmínky pro použití jednotlivých typů tarifů blíže vymezují:

- I) požadavek minimálního a maximálního pobytu*
- II) povinnost pevné rezervace na celou cestu*
- III) období, kdy lze tarif aplikovat (sezona, den v týdnu)*
- IV) počet dobrovolných přerušení cesty na dobu delší než 24 hodin*
- V) počet povolených přestupů (stopoverů)*
- VI) určení dopravce, který může přepravu za daný tarif provést, event. s určením čísla letu nebo času.*

Veřejné tarify tvoří největší objem celkové letecké přepravy a dělí se dále na:

- a) Tarify vnitrostátní - pro přepravu v rámci hranic jednoho státu, jak bylo definováno výše
- b) Mezinárodní tarify IATA - tarify stanovené na konferencích dopravců pro danou oblast
- c) Carrier's fares - tarify jednotlivých dopravců, upravené podle potřeb a požadavků místního trhu.

Mezinárodní tarify IATA i carrier's fares dále dělíme na:

a) **Mezinárodní tarify normální (NORMAL FARES)**

Normální tarify jsou cenově nejméně výhodné. Jejich struktura zahrnuje tarify pro přepravu v první třídě (**F-class**), v tzv. Business Class (**C-class**) a ve třídě ekonomické (**Y-class**). Toto označení je podle IATA resolučí. Jednotliví dopravci však mohou používat i jiné značení normálních tarifů, např. F třídu označují písmenem P (Premium), místo C třídy mají J-class a podobně.

Platnost normálních tarifů je *jeden rok* od data nástupu cesty na prvním mezinárodním úseku, nebo, pokud jsou vystaveny bez rezervace (tzv. open), jeden rok od data vystavení dokladu. Žádná jiná restrikce se k těmto tarifům nevztahuje. Během doby platnosti cestující může kdykoliv provést změnu rezervace, přesměrování cesty nebo vrácení neproletěných kuponů bez pokuty za nedodržení podmínek.

Typové označení tarifů (F/C/Y nebo P/J/S a podobně) se nazývá **FARE BASIS**. Každý typ tarifu má svůj kód - alfanumerické nebo alfabetské označení, kterému většinou odpovídá knihovací třída - **RBD (Reservation Booking Designator)**. Rozčlenění a přiřazení RBD k jednotlivým typům fare basis určuje dopravce podle svých vnitřních dispozic. Knihovací třída, určená příslušnému typu tarifu, musí být vždy dodržena. Použití nesprávné knihovací třídy nejen že vylučuje automatické ocenění rezervace, ale při zúčtování přepravních dokladů s dopravcem vždy znamená postih - vymáhání doplatku na nesprávně žádanou třídu. Obecně platí zásada, že první písmeno kódu tarifu vždy označuje požadovanou knihovací třídu. (Např. : jízdné s fare basis VHSPEC musí být naknihováno do třídy -V-).

Normální tarify mohou být specifikovány jak pouze pro jednu cestu (One Way), tak pro cestu tam a zpět (Return Way). Cena leteckého jízdného pouze pro one way cestu není 50% zpátečního tarifu, bývá většinou na úrovni 60-65% ceny zpáteční letenky. Je to z toho důvodu, aby kombinace dvou jednosměrných cest nebyla levnější, než je publikované jízdné ze země počátku cesty.

b) **Mezinárodní tarify zvláštní zlevněné publikované (SPECIAL FARES)**

Kromě normálních tarifů může být tarifní struktura vybavena celou řadou **zvláštních - zlevněných - publikovaných tarifů**, u kterých platí zásada: *čím nižší cena, tím přísnější podmínky*. Zvláštní tarify dělíme na několik kategorií podle základních přepravních pravidel. **VŽDY jsou určeny pro zpáteční cestu**, ať již typu RT (*Return trip*) nebo CT (*Circle trip*). (Oba výrazy budou dále přesně vysvětleny v kapitole „Typy cest“). Čím více restrikcí tarif obsahuje, tím více klesá cena jízdného. Z tohoto pohledu lze zvláštní zlevněné publikované tarify dělit na:

→ **EXCURSION** neboli *výletní tarify*, cenově z kategorie zvláštních zlevněných publikovaných tarifů nejvyšší, ale požadující dodržet pouze podmínku minimálního pobytu a maximální platnosti letenky. Tarify excursion mohou být vystaveny i s kuponem bez rezervace (tzv. open), a dokonce lze tento typ tarifu vystavit bez rezervace na celou cestu, jestliže je dodržena podmínka, že v případě sezónních úrovní takového jízdného musí být open excursion vystaven vždy za cenu, platnou pro nejvyšší sezonu - high - bez ohledu na to, kdy se potom cesta uskuteční. Tarify excursion se v tarifní struktuře poznají podle *fare basis*, který vždy obsahuje ve svém kódovém značení **-EE-**, např.

MHEE6M, kde

M = předepsaná knihovací třída (RBD)

H = označení sezony, kdy lze cenu použít (HIGH)

EE = typ zlevněného jízdného

6M = doba maximální platnosti dokladu

→ **PEX fares (Prepaid Excursion)** je jízdné cenově nižší než předešlý typ, k povinnosti dodržet minimální a maximální dobu pobytu zde však navíc přistupuje **povinnost pevné rezervace na celou cestu**. Není možné vystavit letenku za PEX fare při statusu OPEN nebo při nepotvrzení rezervaci! Porušení pevné rezervace (tzv. **rebooking**) má za následek pokutu nebo dokonce propadnutí letenky. Fare basis pexových tarifů obsahuje **-PX-** nebo **-SX-** v případě, že jde o tzv. **superpex fare** (tj. pexový tarif s nějakou restrikcí navíc - např. omezení použití na určité lety apod.). Například:

BLXPX3M, kde

B = předepsaná knihovací třída (RBD)

L = označení sezony, kdy lze tarif použít (LOW - mimosezónní období)

X = midweek, tj. pro cesty pondělí-čtvrtek

PX = typ zlevněného jízdného

3M = doba maximálního pobytu

→ **APEX fares (Advanced Prepaid Excursion)** je cenově ještě nižší než PEX. Další zpřísnění podmínek spočívá ve stanovení předplatní lhůty - Advance Purchased Period (ADVP), což znamená, že cestující je povinen provést rezervaci a zakoupení letenky v časovém intervalu, tj. 7, 14 nebo 21 dnů před nástupem cesty. Ve lhůtě kratší, než je stanoveno, není možné tento typ jízdného použít. Odečítání dnů do nástupu cesty se nazývá **deadline**. Pokud podmínky tarifu povolují u apexových tarifů změnu rezervace, lze rebooking provést pouze **before deadline**. Fare basis apexového tarifu má vždy ve svém kódu **-AP-** nebo **-AB-**, např.:

QHWAP1M, kde

Q = předepsaná knihovací třída (RBD)

H = označení sezony, kdy lze tarif použít (HIGH - nejvyšší sezona)

W = weekend, tj. pro začátek cesty pátek-neděle

AP = typ zlevněného jízdného s předplatní lhůtou

1M = doba maximální platnosti dokladu

→ Tarify typu PEX a APEX se mohou vyskytovat ještě s dalšími restrikcemi - např. lze je použít jen na určité lety apod. Pak se označují jako **SUPERPEX** nebo **SUPERAPEX** - jejich fare basis obsahuje **-SX-** nebo **-AB-**.

→ Kromě výše uvedených typů jízdného může tarifní struktura obsahovat celou škálu tzv. **SALE tarifů**, které jsou určeny pro časové omezené období - buď na dobu, kdy klesá přirozená poptávka po letecké přepravě, tj. v mimosezónním období, kdy tedy je třeba zvláště výhodnými cenami zájem probudit, nebo naopak sledují období zvýšeného zájmu (čínský Nový rok, Vánoce), kdy naopak je třeba mimořádné poptávky využít. Nízká cena těchto tarifů je vázána na přísné podmínky a zpravidla jsou nerefundovatelné.

→ Podle specifických požadavků trhu mohou dopravci rozšířit nabídku o určité typy jízdného pro určité kategorie cestujících. Podle fare basis těchto tarifů lze již předem říci, koho se budou týkat. Např. TEURZZ je jízdné pro mládežníky, právě tak GYOUTH, zatím co QCD nebo VSENIOR jsou určeny důchodcům. Mohou to ale být i specifikované tarify pro děti a nemluvňata - např. KPX3MCH a KPX3MIN - jestliže ve fare basis je obsažen kód kategorie cestujícího (CH = dítě, IN = nemluvně), **nejsou** to tarify se slevou. Sem patří i tzv. Companion fares, tj. jízdné pro společně cestující dospělé osoby, např. LCOM, kdy obě společně cestující osoby platí stejnou částku a lze aplikovat slevu pro děti a nemluvňata, nebo typ DCN/DCP, kdy cestující s označením „CN“ platí jízdné plus taxy, zatím co cestující s označením „CP“ se „veze“ a platí pouze taxy. Z tohoto typu companion fare nelze poskytovat slevy pro děti a nemluvňata.

4. IATA AREAS

Z hlediska letecké přepravy a pro potřeby dopravců je svět rozdělen na tři IATA oblasti, z nichž každá se dále dělí na několik podoblastí. Vyhlášené mezinárodní tarify (IATA i Carriers fares) se aplikují pro přepravu uvnitř jedné oblasti/podoblasti (**within area/subarea**), nebo mezi oblastmi/podoblastmi (**between areas/subareas**) jako tzv. joint traffic. Přesné vymezení jednotlivých oblastí a alespoň nejdůležitějších podoblastí a bodů ležících v nich, je nutné pro správnou aplikaci tarifů a kalkulační účely. Naše každodenní praxe se bez těchto základních znalostí neobejde.

A) **IATA AREA 1** (označovaná jako TC1 - Traffic Conference 1) tvoří ***kontinent AMERIKA*** a přilehlé ostrovy Havaj, Bermudy, ostrovy v Karibiku, Atlantickém oceáně a Pacifiku, pokud jsou součástí území státu, ležícího na kontinentě. Poněkud nelogicky je do této oblasti zahrnut ostrov Grónsko, který je součástí Dánska.

Dělí se na tři podoblasti:

- i) **Severní Atlantik** (NORTH ATLANTIC AREA), kam patří Kanada, USA, Mexiko a ostrovy, které jsou součástí těchto států
- ii) **Střední Atlantik** (MID ATLANTIC AREA) zahrnuje státy ležící na jih od Mexika na Panamské šíji, včetně ostrovů, které jim patří
- iii) **Jižní Atlantik** (SOUTH ATLANTIC AREA) tvoří státy Brazílie, Argentina, Chile, Paraguay a Uruguay, včetně ostrovů těmto státům náležejících

B) **IATA AREA 2** (TC2 - Traffic Conference 2) se skládá z ***kontinentální Evropy***, jejíž hranici na východě tvoří pohoří Ural a východní břeh Kaspického moře. Co je za touto linií směrem na východ, už patří do další IATA oblasti. Samozřejmě sem patří všechny přilehlé ostrovy v Severním ledovém oceánu, Baltském moři, Atlantiku a Středozemním moři, dále sem zahrnujeme ***kontinent Afriku*** s jejími ostrovy a ***oblast Blízkého a Středního Východu***.

Dělí se na tři podoblasti:

- i) **Evropa** (IATA EUROPE AREA) zahrnuje všechny státy na území geografické Evropy, tj. včetně evropské části Ruska a jejich ostrovy, celé Turecko (na evropském kontinentě leží pouze 5% celkové rozlohy tohoto státu) a dále ze severní Afriky Tunis, Alžír a Maroko, vždy s náležejícími ostrovy. Přeprava např. Casablanca-Copenhagen nebo Istanbul-Frankfurt tedy bude považována za přepravu zcela uvnitř IATA Evropy.
- ii) **Middle East** (MIDDLE EAST AREA) pro oblast Blízkého a Středního Východu končí na východní hranici státu Írán, tj. patří sem všechny státy na Arabském poloostrově od Středozemního moře po iránsko-afghánskou hranici a navíc z území Afriky ještě Egypt a Súdán
- iii) **Afrika** (AFRICA), respektive její zbytek, je v TC2 poslední podoblastí IATA.

I jednotlivé podoblasti mají dále své užší rozčlenění, např. podoblast Evropa se dále dělí na Skandinávii (= Norsko, Švédsko, Dánsko, které se pro účely letecké dopravy považují za ***jednu*** zemi, tj. přeprava Kodaň-Oslo je chápána jako ***domestic fare***), Velkou Británii, Iberii atd., v podoblasti Afrika se rozlišuje Východní (Eastern), Jižní (South), Západní (Western) a Střední (Central) Afrika včetně ostrovů.

C) **IATA AREA 3** (TC3 - Traffic Conference 3) se dělí na 4 podoblasti. Zahrnuje zbytek světa, počínaje linií Ural - východní břeh Kaspického moře - východní hranice státu Írán, neboli celý asijský kontinent a příslušející ostrovy v Indickém oceáně a Pacifiku, kromě těch, které se počítají do TC1 a TC2.

i) **Jihoasijský subkontinent** (SOUTH ASIAN SUBCONTINENT - SASC)

začíná afghánskou hranicí (někdy se pro bližší vymezení mluví linií 3K - Karáčí/Kábul/Kandahár, což jsou první tři významnější body na území TC3 a končí bangladéško-barmskou hranicí. Patří sem tedy všechny státy, ležící na Indickém poloostrově, tj. Afghánistán, Pákistán, Indie, Bangladéš, Nepál, Srí Lanka a přilehlé ostrovy.

ii) **Japonsko/Korea** (JAPAN/KOREA) malá podoblast, která kromě Japonska zahrnuje oba korejské státy, Severní i Jižní Koreu.

iii) **Jihozápadní Pacifik** (SOUTH-WEST PACIFIC - SWP) se skládá z Austrálie, Nového Zélandu, Papua-Nová Guinea a všechna souostroví i samostatné ostrovy v Tichém oceáně, s výjimkou těch, které náležejí do oblasti TC1.

iv) **Jihovýchodní Asie** (SOUTH-EAST ASIA - SEA) je největší podoblastí v TC3. Začíná na bangladéško-barmské hranici a zahrnuje státy Myanmar, Thajsko, Malajsie, Singapur, Indonésie, Filipíny, Laos, Vietnam, Kambodža, Čína, Mongolsko a státy, které vznikly po rozpadu SSSR: Kazachstán, Kyrgyzstán, Tádžikistán, Turkmenistán a Uzbekistán. Patří sem i ostrovy v mořích a oceánech, které tuto část světa omývají.

Z uvedeného přehledu je zřejmé, že IATA rozdělení světa nerespektuje obecně používané geopolitické dělení. Znalost základů leteckého zeměpisu a IATA oblastí může usnadnit práci. Některé typy tarifů mohou totiž obsahovat restriktce, pokud jde o přepravu uvnitř/mezi jednotlivými oblastmi/podoblastmi, takže je vždy třeba pečlivě zvážit, zda námi zpracováváný itinerář takovéto restriktci nepodléhá.

5. ZÁKLADNÍ POJMY, ZKRATKY A DEFINICE

Pojmy, definice a zkratky, uvedené v této kapitole, jsou obecně platné výrazy, běžně používané v celosvětové letecké dopravě. Je nezbytně nutné se s nimi seznámit natolik, abychom o významu jednotlivých údajů nemuseli přemýšlet. Přitom výklad a chápání těchto pojmů musí být naprosto jednoznačný bez ohledu na to, kde se s ním setkáme.

a) **Dny a měsíce, zápis data:**

V letecké dopravě se používá standardní způsob zápisu data. Používají se anglické termíny - třípísmenné zkratky názvů jednotlivých dnů a měsíců a dvouciferný zápis pořadového dne v měsíci a roku. Pokud je den v měsíci jednociferný, přispisuje se před něj nula.

Zkratky měsíců:

JAN	JUL
FEB	AUG
MAR	SEP
APR	OCT
MAY	NOV
JUN	DEC

Zkratky dnů v týdnu:

Mon
Tue
Wed
Thu
Fri
Sat
Sun

Zápis potom vypadá takto:

02FEB81 (pro datum 2. února 1981), 24MAR92 nebo 20NOV55.

Často se zejména v letových řádech setkáváme s číselným označováním dnů v týdnu: pondělí je den 1, úterý den 2 středa den 3 atd.

Je-li tedy v letovém řádu uvedeno: „létá **ve dny 2,3,5**“ - je spojení v úterý, ve středu a v pátek.

Údaj: „létá **X6,7**“ znamená to, že spojení je kromě soboty a neděle každý den. Sdělení „létá **D**“ pak znamená daily neboli denní spojení.

b) Dvoupísmenné směrové zkratky (tzv. GLOBAL ROUTINGS)

Cesta může probíhat **within Western Hemisphere (WH)**, tj. v rámci západní polokoule, zcela uvnitř IATA oblasti TC1 na americkém kontinentu a přilehlých ostrovech, nebo **within Eastern Hemisphere (EH)**, což znamená na východní polokouli, v rámci oblastí TC2 a TC3. Kódy WH a EH určují rozsah aplikace tarifů.

Toto rozdělení kopíruje klasické zobrazení, tak jak ho známe ze školního atlasu.

Z geografického pohledu se letecká přeprava uskutečňuje ve směru ze severu na jih a obráceně nebo z východu na západ a naopak. Pro označení směru přepravy používáme tzv. směrové kódy = global indicators. Tyto kódy jsou dvoupísmenné a vždy se určují z pohledu bodu počátku cesty:

- EB** = eastbound, jde-li o cestu směrem na východ
(Paříž-Bangkok)
- WB** = westbound, jde-li o přepravu směrem na západ
(Řím-Boston)
- NB** = northbound, tím je myšlena cesta směrem na sever
(Johannesburg-Stockholm)
- SB** = southbound, neboli cesta ze severu na jih
(Londýn-Lagos)

Toto určení hlavního směru je velice důležité pro případy, kdy tarify mají sezónní úrovně, tj. jejich cena se mění v závislosti na klimatických podmínkách dané oblasti. Kromě toho některé typy tarifů mohou být s určitým směrováním přímo svázány.

Konkrétní typy tarifů mohou mít ještě přesnější směrové určení. Jedná se o tarify pro přepravu mezi spojenými oblastmi (joint traffic - JT12, JT23, JT31 a JT123). Tyto globální indikátory (GI) jsou:

kód EH (Eastern Hemisphere) pro přepravu mezi body v oblasti TC2 a TC3, jestliže je cesta vedena přes Jihoasijský subkontinent (SASC) nebo Jihovýchodní Asii (SEA):

FRA-BOM-BKK-MNL

kód PO (Polar route), když cesta vede přes severní pól (via ANC):

LON-ANC-TYO

kód TS (Trans-Siberian), jde-li o přepravu *z/do/via* Japonska/Koreje a Evropu přes Sibiř; pokud se nejedná o non-stop přelety, podmínkou je zpravidla transfer v MOW:

PRG-MOW-SEL-TPE

kód FE (Far East) pro přepravu mezi MOW (body v evropské části Ruska) a body v TC3 nevedenou přes Sibiř:

MOW-THR-BOM-CMB

kód PA (Pacific) je pro přepravu mezi spojenými oblastmi TC1 a TC3 přes Tichý oceán:

YVR-HNL-TYO-BJS

kód AT (Atlantic) je určen pro přepravu JT12, tj. mezi oblastí TC1 a TC2/3, kdy cestující absolvuje cestu přes Atlantický oceán:

RIO-MAD-CAI-JNB

kód AP (Atlantic/Pacific) je určen pro přepravu mezi všemi JT123 oblastmi, neboli pro cesty kolem světa (Round-the-World = RTW fares), kde základní podmínkou pro RTW cestu jsou body ze všech tří IATA oblastí v itineráři a současně cesta přes oba oceány, Atlantik i Pacifik:

PRG-LON-LAX-PPT-AKL-SIN-ROM-PRG

Kromě zde uvedených kódů se můžeme ještě setkat se směrovým kódem **SP (South Polar route)** pro cesty přes Jižní pól (mezi Jižní Amerikou a Austrálií) nebo **AF (via Africa)** pro cesty mezi Evropou a Austrálií vedené přes bod v Jižní Africe.

Globální indikátory jsou velice důležité v případě, že do určitého bodu se cestující může dostat různými cestami.

Např. cestující, který chce letět z PRG do MNL, si může vybrat buď:

- a) cestu s GI **EH**, pokud mu vyhovuje směrování PRG-ZRH-BOM-BKK-SIN-MNL
nebo
- b) cestu s GI **TS**, pro cestu z PRG do FRA a pak non-stop FRA-TYO-MNL
nebo
- c) cestu s GI **AP**, pokud poletí PRG-NYC-LAX-HNL-MNL.

Každé směrování bude mít jinou hodnotu v závislosti na délce cesty.

c) Tarifní pojmy a zkratky:

Pro určení správné hodnoty leteckého jízdného (stejně jako při jiném způsobu dopravy) je důležité, jakou vzdálenost cestující letecky absolvuje.

Pro tento účel bylo nutno stanovit:

MPM (Maximum Permitted Mileage), což je publikovaný počet maximálně povolených mil z bodu počátku cesty do koncového bodu tarifní kalkulace. MPM představují nejpřímější vzdálenost mezi dvěma body navýšenou o 15%, která počítá i s ortodromickým zakřivením zemského povrchu. Jsou stanoveny pro všechny body, pro které je vytvořena tarifní struktura, aby vůbec mohla být provedena kalkulace jízdného. Mílová kalkulace je základem výpočtu skutečné hodnoty jízdného a spočívá v porovnání stanovené hodnoty MPM vůči součtu tzv.

TPM (Ticketed Point Mileage), tj. nejkratší přímé mílové vzdálenosti mezi dvěma po sobě následujícími body itineráře. (Někdy se označují jako shortest operated mileage.) Na rozdíl od MPM jsou TPM definovány pouze pro ty body, mezi kterými existuje v reálném čase přímé letecké (non-stop) spojení. Nejsou-li k dispozici TPM, nelze kalkulaci vytvořit! Do kalkulace jsou zahrnuty TPM všech bodů, které jsou zapsány v kalkulační rubrice, bez ohledu na to, zda jsou to body stopoveru nebo transferu.

Porovnáním daných MPM a součtem TPM podle skutečně letěných bodů mohou nastat 2 možnosti:

a) součet TPM je nižší (nebo nanejvýš roven) dané hodnotě MPM pro začátek a konec cesty. Pak jako základ pro další výpočet bude aplikováno publikované jízdné.

Např.: MPM PRG-CAI = **2292**, cena 15690 CZK
cestující však chce letět: PRG-ROM-TLV-CAI
je tedy nutná mílová kalkulace: TPM PRG-ROM = 581
+ROM-TLV = 1404
+TLV-CAI = 244
TPM součet = **2229**

Porovnáním hodnoty MPM a TPM vidíme, že součet je nižší než daná hodnota MPM. V kalkulačním rozpise bude pomocí písmene **M** (Mileage) záznam o provedené mílové kalkulaci. Jízdné by tedy mělo činit 15960 CZK (plus taxy).

Jaká by ale byla cena, kdyby cestující požadoval ještě cestu přes Frankfurt?

b) součet TPM je vyšší, než MPM - cestující tuto zajišťku musí platit. Cena publikovaného jízdného se zvýší.

MPM PRG-CAI = **2292**, cena **15690** CZK
Itinerář: PRG-FRA-ROM-TLV-CAI: TPM PRG-FRA = 253
+FRA-ROM = 598
+ROM-TLV = 1404
+TLV-CAI = 244
TPM součet = **2499**

Tentokrát vidíme, že součet TPM je vyšší než daná hodnota MPM a tato skutečnost se bude muset promítnout do ceny letenky následujícím způsobem:

i) nejprve je třeba zjistit, o kolik procent je součet TPM vyšší než dané MPM tak, že vyšší hodnota (součet TPM) se vydělí hodnotou nižší (danými MPM): $2499:2292 = 1.068491$

ii) údaj za desetinnou tečkou je hodnota procent = 6.8%

iii) tato hodnota je pak zaokrouhlena na **vyšší celá** procenta dělitelná 5 beze zbytku, v tomto případě tedy na 10%

iv) o stejné procento (tj. o 10%) bude navýšena cena jízdného:
 $15690 \text{ krát } 1.10 = \mathbf{17259}$ CZK

Procentní navýšení hodnoty publikovaného jízdného je skokové - po 5%. Tato operace se nazývá **mílová přírážka**. Označuje se kódem **EMS** (**Ex**cess **M**ileage **S**urcharge) a v kalkulačním rozpise písmenem **M** doplněným číselným údajem o počtu procent takto: **5M 10M 15M 20M 25M**

Maximální povolené navýšení je 25%. Překročení maximálně povoleného navýšení znamená, že na daný úsek itineráře není možné aplikovat průběžné publikované jízdné. Taková cesta se musí rozdělit na více úseků a kalkulace se pro každý z nich musí udělat zvlášť.

EMA (**Ex**tra **M**ileage **A**llowance) je opakem mílové přírážky. Toto zvláštní mílové povolení lze uplatnit formou mílového odpočtu dané hodnoty z celkového součtu TPM a teprve takto upravený výsledek je porovnáván s MPM. Tímto způsobem může být cestující motivován k tomu, aby směřoval cestu přes určitý bod nebo oblast. V kalkulačním rozpise se mílový odpočet zaznamená písmenem **E/** a za lomítkem bude buďto konkrétní bod, na nějž se vztahuje aplikace mílového odpočtu (E/BOM), nebo E/XXX v případě, že je odpočet aplikovatelný na „any point“ - jakýkoliv bod.

Např. cestující letí z Bergenu do Lisabonu.

Itinerář: BGO-CPH-ZRH-LIS

MPM: BGO-LIS = **1947**

TPM: BGO-CPH = 423

CPH-ZRH = 591

ZRH-LIS = 1072

TPM součet = **2086**

$2086:1947 = 1.071391 = \mathbf{10M}$

Cena jízdného BGO-LIS 7650 NOK by musela být navýšena o 10% na 8415 NOK. Protože ale existuje mílový odpočet (EMA) 156 mil pro cesty mezi BGO a LIS „via any european point,“ bude součet nejprve o tuto částku snížen: $2086-156 = \mathbf{1930}$ a teprve tento výsledek bude porovnán s MPM BGO-LIS (1947). Výsledek 1930 je **nižší** než stanovené MPM a proto na tuto cestu bude aplikován publikovaný tarif BGO-LIS 7650 NOK **bez mílové přírážky**, což je samozřejmě pro cestujícího výhodné. Kalkulační rozpis tedy bude obsahovat záznam **E/XXX** (pro mílový odpočet) a **M** (pro provedenou mílovou kalkulaci).

Zápis v kalkulační rubrice:

BGO YY CPH YY ZRH YY LIS **E/XXX** M884.18NUC884.18END ROE8.912115

Počet odečítaných mil je různý - od 1 míle až po 800 mil.

d) Pojmy a odborné výrazy:

Při práci s tarify je nejdůležitější správně určit typ cesty, pro niž hodláme nabídnout určité jízdné. Rozlišujeme tyto typy cest:

OW (One Way) jízdné, kdy cesta vychází z určitého bodu, vede jen jedním směrem a nevrací se zpět. Tyto jednoduché cesty poznáme na první pohled podle toho, že začátek a konec cesty jsou dva různé geografické body a dokonce ani neleží v jedné zemi. Bod počátku cesty se vždy nazývá

origin, konec cesty **destination**.

Pokud je cesta provedena stylem odlet-přilet (non-stop flight), pak se jedná o **direct fare** a na takovou cestu lze použít běžné **publikované OW jízdné**.

Jestliže jsou mezi bodem počátku a bodem určení další body, jde o **indirect fare** a je nutná

tarifní kalkulace. Prvním krokem v tarifní kalkulaci je kalkulace mílová, druhým krokem je zhodnocení bodů, ležících mezi origin a destination, které se nazývají

intermediate points (mezilehlé body) a mohou být buď body:

stopoveru, tj. body, kde cestující bude mít přerušení cesty na dobu delší než 24 hodin (tj. mezi minutou příletu a minutou odletu musí uplynout více než 24 krát 60 minut). Takovýto bod může ovlivnit cenu jízdného, protože v případě, že jde o tzv.

Higher Intermediate Point neboli

HIP (vyšší mezilehlý bod) to znamená, že některý z bodů itineráře mezi bodem počátku cesty a koncem tarifního komponentu má dražší jízdné, než je publikované jízdné z bodu počátku cesty do koncového bodu. Tato skutečnost se do kalkulace promítne tak, že toto dražší jízdné bude základem dalšího kalkulačního postupu vždy, pokud takovýto bod bude chápán jako stopover, u kalkulací vždy, i když takovýto bod bude pouze bodem **transferu** (přestupu), tj. přerušení cesty do 24 hodin (viz dále).

Máme itinerář A-B-C-D (Y/OW), kde:

A = origin

D = destination

B, C = intermediate points

Publikované jízdné, které chceme použít pro cestu **A-D = 300**. Jelikož jsou v itineráři mezilehlé body, je nutno ověřit, zda jejich hodnota není vyšší, než zvolené jízdné. Kontroluje se tedy hodnota publikovaných jízdných ve stejné přepravní třídě následovně:

A - B = 180

A - C = 220

B - C = 315

B - D = 250

C - D = 90

Protože oba mezilehlé body nejsou označeny **X/ (no-stopover)**, jsou automaticky považovány za **stopovery** a proto **vyšší mezilehlé jízdné, které vychází z bodu B bude hodnotou celé cesty A-D**.

Jestliže by itinerář byl upraven tak, aby bod B nebo C byl považován za no-stopover, (byl takzvaně prokřížkován), byl by HIP u kalkulací vždy ignorován, tj. jízdné by se nezvyšovalo:

i) A - ~~X/B~~ - C - D

bod B je bodem no-stopoveru, z tohoto bodu HIP nevyhledáváme

nebo

ii) A - B - ~~X/C~~ - D

bod C je bodem no-stopoveru, do tohoto bodu tedy není třeba kontrolu HIP provádět.

Pro jednotlivé typy tarifů může být počet stopoverů omezen a jejich rozložení v itineráři může být předepsáno. Důležité je pamatovat si, že:

turnaround point (OTOČNÝ BOD u zpátečních cest) se do celkového počtu stopoverů NEPOČÍTÁ!

transfer (též transit) je pouze bodem přestupu (no-stopover). Může být:

a) **on-line**, tj. cestující mění číslo linky, ale ne dopravce

OSR-PRG **OK 023**

PRG-FRA **OK 536**

b) **interline**, cestující mění číslo linky i dopravce

OSR-PRG **OK 023**

PRG-FRA **LH 3239**

Body no-stopů jsou v kalkulačním rozpisu graficky označeny „~~X~~“.

Např. cestující žádá letenku PRG-FRA-CAI. Publikované jízdné PRG-CAI je **751.79** NUC za cestu Y/OW. Pokud ale poletí přes FRA, musí se zkontrolovat, zda hodnota FRA-CAI není vyšší než PRG-CAI. Publikované jízdné stejného typu FRA-CAI je **1128.45** NUC. Pokud bude mít cestující ve FRA stopover, bude letenka vystavena za tuto vyšší hodnotu, převedenou pomocí platného ROE do CZK. Zápis kalkulace bude následovný:

PRG OK ~~X~~/FRA LH CAI M **FRACAI**1128.45NUC

nebo

PRG OK ~~X~~/FRA LH CAI M751.79NUC

PRG OK ~~X~~/FRA LH CAI M **FRACAI**1128.45NUC

Cesta PRG-FRA-ROM-CAI-TLV

publikované jízdné origin-destination PRG-TLV = 749.03 NUC

MPM: PRG-TLV = 2382

TPM: 253+598+1329+244=2424 (je vyšší než MPM, EMS bude 5M)

úsekové jízdné:

PRG-FRA = 355.52

PRG-ROM = 510.67

PRG-CAI = 793.33

FRA-ROM = 504.11

FRA-CAI = 1128.45

ROM-TLV = 683.81

ROM-CAI = 607.24

TLV-CAI = 160.00

Nejvyšší existující publikované jízdné FRA-CAI musí být základem dalšího kalkulačního postupu, pokud CAI bude bodem stopoveru a tato nejvyšší hodnota musí být navýšena o EMS, tj.
 $1128.45 \times 1,05 = 1184.87$

Kalkulační rozpis bude:

PRG OK FRA LH ROM AZ CAI LY TLV**5M FRACAI1184.87NUC1184.87**END

kde: **5M** je vyjádření mílové přírážky - překročení MPM o 5%

FRACAI je zápis hodnoty nejvyššího publikovaného jízdného

NUC1184.87 je navýšení publikovaného tarifu o 5%

Pokud ve stejném itineráři bude FRA a CAI pouze bodem transferovým, budou označeny křížkem **X/** a letenka bude placená v zemi odletu, kalkulační rozpis bude vypadat následovně:

PRG OK **X/FRA** LH ROM AZ **X/CAI** LY TLV **5M786.48NUC**

kde: **X/FRA** a **X/CAI** vyjadřuje skutečnost, že tyto body jsou v itineráři pouze kvůli spojení (přestup), ale jejich vyšší hodnota se ignoruje.

5M je vyjádření mílové kalkulace s pětiprocentní EMS

NUC786.48 je publikované přímé jízdné **PRG-TLV** navýšené o 5%

Letenka placená v jiné zemi než je destinace odletu (např. placená v BTS), kalkulace pak bude brát nejvyšší frankfurtské jízdné

FRA-CAI (i když oba body jsou no-stopovery), zvýšené o EMS 5M:

PRG OK **X/FRA** LH ROM AZ **X/CAI** LY TLV**5M FRACAI1184.87NUC1184.87**END

kde: **X/FRA** a **X/CAI** jsou body no-stopoverů (transfery pouze), ale **budou** do kalkulace zahrnuti!

5M je 5% EMS

FRA-CAI mezi těmito body je nejvyšší přímé publikované jízdné

NUC1184.87 je toto nejvyšší jízdné zvýšeno o 5%

RT (Return Fares) jsou cesty provedené letecky z bodu počátku cesty a

zpět do stejného bodu. Jízdné je publikováno pro celou cestu a ke

kalkulaci se používá výhradně jedna polovina RT publikovaného

jízdného. Dále u těchto cest je striktní pravidlo o směru tarifní

kalkulace, které chrání úroveň tarifů ze země počátku cesty, aby

nedocházelo k jejich podbízení jinou možnou kombinací. Toto

pravidlo stanoví, že komponent, který se **vrací do země počátku**

cesty se bere pro kalkulaci jako **ze země počátku cesty**.

Publikované RT jízdné pokrývá náklady na celou cestu (PRG-LON-PRG)

vždy jednou polovinou své hodnoty na každý komponent. První

komponent, PRG-LON, je 1/2 publikovaného RT tarifu, druhý

komponent, kdy cestující ve skutečnosti letí LON-PRG (je to tedy

komponent, který se **vrací do země počátku cesty**), je pokryt druhou

polovinou **téhož publikovaného RT jízdného**, tedy PRG-LON/RT, neboli

je to hodnota **ze země počátku cesty**. Za RT cestu se považuje

takový itinerář, který má 2 mezinárodní tarifní komponenty **stejně hodnoty**:

Např.: Publikovaná hodnota RT fare PRG-LON-PRG je 200.

Pro každou polovinu kalkulace musíme vzít 1/2 publikovaného RT tarifu

PRG-LON, tj. $200 : 2 = 100$

PRG	
FRA	M
LON	100
PRG	100

1. PRG-LON (via FRA) je první tarifní komponent, indirect fare (FRA je intermediate point), je nutná tarifní kalkulace.

Tento tarifní komponent, který vychází z bodu počátku

cesty a směřuje ven, se nazývá **outbound**,

směr pro návrat je označován jako **inbound**

M je kód označení provedené mílové kalkulace

TPM PRG-FRA=253, FRA-LON=475, MPM PRG-LON=764
253+475= 728

2. LON-PRG je druhý tarifní komponent, direct fare (není zde žádný mezilehlý bod), který, protože směřuje **do země počátku cesty**, bereme **obráceně** jako PRG-LON. Jeho hodnota je pokryta druhou polovinou téhož publikovaného RT tarifu tj. rovněž **100**.

Protože součet TPM je nižší než MPM, není třeba aplikovat mílovou přírážku. Oba komponenty mají **stejnou hodnotu** (100+100) a tato cesta je tedy označena **RT**.

CT (Circle Trip) je definována jako návazná okružní letecká cesta jiná než RT. Zásadní rozdíl je v tom, že cesta označená jako CT může mít více tarifních komponentů, i lichý počet, a jejich hodnoty jsou různé:

PRG
ZRH ↓ **5M**
LON ↓ **105**
PRG ↑ **100**

1. hodnota komponentu (PRG-LON via ZRH) je 1/2 RT publikovaného tarifu PRG-LON a je zvýšena o aplikovanou mílovou přírážku 5M, tj.
 $100+5\%=105$
5M je kódové označení provedené mílové kalkulace a navýšení 5%

2. hodnota komponentu LON-PRG (pro kalkulaci 1/2 publikovaného tarifu PRG-LON) zůstává nezměněna = **100**.

Jelikož se tyto dvě hodnoty liší, **nelze** výše uvedenou cestu považovat za RT, nýbrž za **CT** jízdné.

Nebo: kalkulace cesty PRG-PAR-ROM-ATH-PRG musí být složena ze tří komponentů, protože nelze zvolit otočný bod tak, aby se dala provést mílová kalkulace. Budeme tedy mít 3 komponenty:

PRG
PAR ↓ **100**
ROM ↓ **5M**
ATH ↓ **210**
PRG ↑ **130**

1. první outbound komponent je direct fare s hodnotou 1/2 RT publikovaného tarifu PRG-PAR = **100**
2. pro druhý komponent PAR-ROM-ATH je nutno provést mílovou kalkulaci jde o indirect fare, (PAR-ATH via ROM). Součet TPM je vyšší o 5%, tj. **5M**, hodnota 1/2 RT tarifu PAR-ATH (=200) se musí tedy o toto procento zvýšit (= **210**). Tento komponent kalkulačně bereme ve **směru skutečně letěném!**
3. u posledního tarifního komponentu, který směřuje do země počátku cesty, musíme již dodržet výše uvedené pravidlo: pro kalkulaci musíme vzít 1/2 hodnoty (= **130**) publikovaného RT jízdného **PRG-ATH**, protože tento úsek je ten poslední, který směřuje **do země počátku**.

RTW (Round-the-World fares) jsou cesty kolem světa. V itineráři musejí být body ze všech tří IATA oblastí a cestující musí fyzicky absolvovat cestu přes oba oceány - Atlantik a Pacifik.

- i) NYC-LON-BKK-SYD-SIN-LON-NYC **nelze** považovat za cestu kolem světa, protože zde chybí směřování s globálním indikátorem (GI) PA.
- ii) NYC-LON-BKK-SYD-TYO-HNL-NYC **je** RTW, protože splňuje podmínky: cesta vede přes Atlantik i Pacifik a jsou zde body z oblasti TC1, TC2 i TC3.

OJ (Open Jaw) jsou tzv. neúplné cesty, kde letecká přeprava je přerušena úsekem přepravy jiné (pozemní). Podle toho, kde se takovýto neuzavřený úsek nachází, rozlišují se OOJ (Origin Open Jaw), TOJ (Turnaround Open Jaw), SOJ (Single Open Jaw) a DOJ (Double Open Jaw). Kalkulace těchto cest se řídí zvláštními pravidly, pro nás je však důležité bezpečně typ cesty určit, protože některé druhy tarifů lze aplikovat pouze na přesně dané typy cest.

NUC (Neutral Unit of Construction) je pomocná kalkulační jednotka. Letecké jízdné (tarify nebo fares) jsou publikovány v místní měně (tzv. - *local selling fares* - LSF) a v NUC. Tyto pomocné jednotky nemají žádnou konkrétní hodnotu a jsou určeny výhradně ke kalkulacím nepřímých cest. Do místní měny se převádějí pomocí přepočítacího kurzu ROE. Úroveň NUC pro každou měnu je stanovena na základě dlouhodobého monitoringu jednotlivých národních měn vůči USD. Dá se tedy říci, že 1 NUC = 1 USD. Pokud je počátek cesty v zemi s tzv. weak currency (tj. devalvovanou měnou), má konečný výsledek kalkulace v NUC hodnotu USD. Vyjádření kalkulace v NUC je nedílnou součástí kalkulačního rozpisu v letence. Údaje v NUC se každého čtvrt roku změni, i když hodnota jízdného v místní měně zůstane stejná.

ROE (Rate Of Exchange) je přepočítací koeficient, pomocí něhož převádíme kalkulaci z NUC do LSF a naopak. Mění se 4krát ročně (01JAN, 01APR, 01JUN a 01OCT) a používá se následující 3 měsíce. (V souvislosti se změnou ROE dochází ke změně tarifů publikovaných v NUC.) ROE stanoví IATA na základě bankovního poměru místní měny vůči USD za 15 dní měsíce určeného pro vytvoření koeficientu, a sice: v únoru vytvoří ROE pro platnost od 01APR
v květnu pro platnost od 01JUN
v srpnu pro platnost od 01OCT
v listopadu pro platnost od 01JAN

Údaj o platném ROE je nedílnou součástí každého kalkulačního rozpisu.

Vzhledem k tomu, že hodnota ROE je tvořena v časovém předstihu, nemusí přesně odpovídat bankovnímu kursu dolaru a místní měny.

ROE je vždy stanoveno na 6 desetinných míst a musí se používat celé, i kdyby za desetinnou tečkou byly nuly!

LSF (Local Selling Fare) je místní měna, v níž jsou vystavovány doklady pro mezinárodní leteckou přepravu (letenky, MCO). Každá měna má svůj tzv. ISO currency code, který je třípísmenný a skládá se z dvoupísmenného ISO country code a prvního písmene názvu místní měny.

ISO kód České republiky je: **CZ**

Název místní měny je: **koruna**

ISO currency code je: **CZK**

Cestovní doklad vždy musí být vystaven v měně země počátku cesty. Při cestách začínajících v Praze bude vždy hodnota letenky vyjádřena v CZK, a to i kdyby cestující ve skutečnosti platil jinou měnou (EUR, USD atd.). Tato jiná měna by byla uvedena pouze jako ekvivalent příslušné hodnoty CZK přepočítaný pomocí platného bankovního kursu - Banker's Selling Rate (BSR).

Výjimky z tohoto pravidla se vztahují pouze na měny devalvované. Letenka se začátkem cesty v zemi s weak currency bude vždy vystavena v USD a pro tyto účely se výsledná kalkulace v NUC považuje za hodnotu v USD. (Pozor! Samotný NUC ***nemá žádnou hodnotu!***)

Abychom získali hodnotu leteckého jízdného v LSF, násobíme výsledek kalkulace v NUC platným ROE. Místní měny se po matematickém výpočtu zaokrouhlují na celé hodnoty podle platných IATA měnových pravidel. Při opačném postupu, tj. pokud potřebujeme zjistit z LSF potřebnou úroveň v NUC, dělíme LSF platným ROE a použijeme výsledek včetně prvních dvou míst za desetinnou čárkou ***bez zaokrouhlování!***

Např.: CZK 1234

ROE 16.384200 (od 01APR08 do 30JUN08)

1234 : 16.384200 = 75.316463 = 75.31NUC

Všeobecně platí: **NUC x ROE = LSF**

BSR (Banker's Selling Rate) je kurs deviz, vydávaný určenou bankou daného státu pro prodej měnové jednotky jiného státu. Oficiální kursy do počítačových systémů dodávají státy v různých pravidelných intervalech podle toho, jak se k tomu zavázaly IATA rezolucí. Některý stát svůj kurs upravuje denně, některý 1krát týdně apod. V každém případě musí být přepočet dvou měn proveden na ***prvním místě pomocí BSR*** platného v době platby. Není-li BSR k dispozici (buď banka nemá k určité měně stanoven kurs nebo není platný kurs vkládán do systému), ***musí*** být pro přepočet dvou měn mezi sebou použit tzv.

ICH (IATA Clearing House Rate), neboli průměrný zúčtovací kurs, který vydává IATA zúčtovací banka vždy pro období od 1. dne měsíce do posledního dne měsíce jako tzv. „last five days average“ předchozího měsíce. Tento ICH monitoruje všechny existující měny vůči USD a GBP a pro přepočet dvou měn mezi sebou se používá tzv. „cross-rate“.

ICH si nevšímá běžných kursovních výkyvů, pokud nepřesáhnou 10%

BBR (Banker's Buying Rate) je kurs stanovený pověřenou bankou pro výkup měnové jednotky jiné země. Má pouze informativní charakter. Ze všech tří uvedených kursů je nejméně výhodný a ***nikdy nesmí být použit*** pro vyjádření hodnoty leteckého jízdného!

e) ***Jiné definice:***

adult je osoba starší 12 let, z hlediska letecké přepravy považovaná za dospělou

ADVP (Advance Purchased Period) je předplatní lhůta, kterou je nutno dodržet mezi nejzazším možným datem nákupu letenky a nejdřívejším možným nástupem cesty. Je udávána počtem dnů 7, 14, 21 apod. u tarifů typu APEX nebo SUPERAPEX

applicable fare je zvolený tarif, ať už normální nebo zvláštní zlevněný, který vybíráme s přihlédnutím ke všem podmínkám vybraného tarifu, směrování a kategorii cestujícího

between/and se rozumí pojem nebo údaj, který lze číst a aplikovat v obou směrech; např. TPM nebo MPM (jsou stejné z bodu počátku do koncového bodu kalkulace a naopak)

booking je zajištění místa na určitý den, let a hodinu v knihovací třídě, která odpovídá zvolenému typu tarifu

child je dítě od 2 do 12 let cestující v doprovodu dospělé osoby starší 12 let, které má nárok na příslušnou dětskou slevu z aplikovaného tarifu pro dospělou osobu, má svoji letenku, sedačku a volnou váhu povolených zavazadel

combination of fares je povolení nebo možnost složit v itineráři buď poloviny publikovaných RT tarifů nebo dvou stejných typů tarifů (např. 1/2 PEX PRG-FRA + 1/2 PEX PRG-HAM) bodě tarifní kalkulace, za níž cesta dále pokračuje

connecting flight se myslí návazné spojení v přestupovém bodě, jestliže z bodu počátku cesty do koncového bodu neexistuje přímé spojení. Cestující zde musí mít zajištěn časový interval nutný k přestupu, tzv. minimum connecting time (**MCT**), který je na jednotlivých letištích různý

counting of days pro správné posouzení doby potřebné k dodržení požadavku minimálního a maximálního pobytu podle podmínek tarifu je velice důležité.

Minimální pobyt neboli

minimum stay je počet dnů, které nejméně musí cestující strávit pobytem v otočném bodě (nebo v bodě stopoveru), počítáno ode dne následujícího po dni příletu (den příletu se do stanoveného počtu nezahrnuje!) Je stanoven konkrétním počtem dnů (7D, 10D, 3D) nebo obecněji jako tzv.

SU (Sunday Rule) neboli pravidlo nedělního návratu. Při aplikaci tohoto pravidla může cestující nastoupit zpáteční cestu nejdříve první neděli, která následuje po dni příletu, po této kterýkoliv den v týdnu v rámci tzv.

maximum stay je doba maximální platnosti leteckého dokladu (letenky). Počítá se od dne nástupu cesty na daný časový úsek od data do data (např.: jednoměsíční platnost dokladu, nástup cesty 12APR, platí do 12MAY). Výjimku tvoří poslední dny měsíců - jednoměsíční platnost letenky s nástupem cesty 28FEB končí 31MAR nebo naopak při nástupu cesty 31JAN končí jednoměsíční platnost 28FEB

deadline je odpočítávání dnů mezi ukončením ADVP a nástupem cesty (tzv. count down) u některých typů tarifů. V tomto ubývajícím časovém intervalu již zpravidla není možné dělat v rezervaci změny - pokud jsou podmínkou tarifu povoleny, je to vždy „**before deadline**“

destination je místo určení u OW cest

turnaround point (otočný bod) je koncový bod u zpátečních cest

direct fare je přímý publikovaný tarif pro jednoúsekovou cestu z bodu počátku do koncového bodu, který by bylo možné použít v případě, že itinerář nebude zahrnovat mezilehlé body s možností HIP a nebude nutná ani mílová kalkulace pro určení eventuální mílové přirážky EMS, tedy pouze v případech, kdy cesta bude provedena jako

non-stop flight, přímý nepřerušovaný let jedním dopravcem z bodu počátku do cílového bodu stylem odlet-přílet

dokládkový tarif je typ jízdného, které je možno nabízet pouze krátký časový úsek před odletem k doplnění volné kapacity na lince (též last minute fare nebo stand by fare)

domestic fare je jízdné použitelné pro leteckou přepravu v jedné zemi

from-to znamená použití údaje nebo informace výhradně v jednom směru na rozdíl od between/and. Jde o tarifní strukturu, letové řády atd.

indirect fare je jakékoliv jiné letecké jízdné než direct fare

infant je dítě ve věku od 0 do dvou let cestující v doprovodu dospělé osoby starší 12 let. Má nárok na povolenou volnou váhu zavazadel, ale nemá nárok na sedačku, musí však mít svoji vlastní letenku s odpovídající slevou - zpravidla 90% aplikovatelného tarifu pro dospělé. S jednou dospělou osobou může cestovat pouze jeden infant!

rebooking je změna data již provedené, vystavené rezervace pokud to podmínky tarifu dovolují. Někdy je takováto změna povolena za pokutu. U normálních tarifů (full fares) je možné dělat rebooking kdykoliv. V letence se změna data provádí pomocí

revalidace, je to změna data u elektronických letenek bez výměny letenky

reissue (převystavení) je změna letenky výměnou za novou letenku

rerouting je změna itineráře, kdy je nutné převystavení dokladu. (= samostatné školení ticketingu)

side trip je část itineráře s opakujícími se body, která je vyčleněna do samostatné kalkulace (např. kalkulace PRG-ATH-BOM-MAA-BOM-FRA PRG bude zahrnovat outbound komponent PRG-BOM via ATH, inbound komponent BOM-PRG via FRA a samostatnou kalkulaci pro BOM-MAA-BOM = side trip)

surface transportation je pozemní přeprava v rámci itineráře. Kalkulace cest s takovým úsekem má přesná pravidla. Důležité je pamatovat si, že oba koncové body pozemní přepravy se počítají jako jeden (stopover nebo otočný bod)

unaccompanied minor je samotné cestující dítě ve věku do 12 let. Jeho přeprava se řídí zvláštními předpisy, vždy musí být vyžádán souhlas dopravce. Věková hranice je u různých leteckých společností různá, právě tak jako poskytování slev pro tyto cestující (někdy není poskytnutí slevy vůbec možné)

via znamená „přes“

vice versa (též „v.v.“) znamená „i v obráceném směru“

6. ZEMĚPISNÉ MINIMUM

V této kapitole jsou uvedeny nejčastěji používané třípísmenné zkratky (tzv. ISO kódy) měst a letišť, v pořadí podle IATA oblastí.

* TC1 – NORTH ATLANTIC SUBAREA

aa) **KANADA** ISO country code : **CA**

ISO currency code: **CAD** - kanadský dolar

Města: Halifax

YHZ

Montreal (city) YMQ

letišťe Dorval YUL

Mirabel YMX

Ottawa YOW

Toronto (city) YTO

letišťe Pearson Intl YYZ

Vancouver YVR

Edmonton YEA

Winnipeg YWG

(Pozn.: zkratky všech měst v Kanadě začínají písmenem -Y-).

ab) **USA**

ISO country code : **US**
 ISO currency code: **USD** - americký dolar

Města na východním pobřeží:

Boston	BOS			
New York (city)	NYC	letišťe	Newark	EWR
			La Guardia	LGA
			Kennedy	JFK
Philadelphia	PHL			
Washington (city)	WAS	letišťe	Dulles	IAD
			National	DCA
			Baltimore	BWT

Města na západním pobřeží:

Seattle	SEA
San Francisco	SFO
Los Angeles	LAX

Oblast Velkých jezer:

Chicago (city)	CHI	letišťe	O'Hare	ORD
			Midway	MDW
Detroit	DTT			
Cleveland	CLE			

Oblast Mexického zálivu:

Miami	MIA
New Orleans	MSY
Houston	HOU
Atlanta	ATL
Dallas	DFW

Centrální část USA:

Minneapolis	MSP
Denver	DEN
Saint Louis	STL

Aljaška:

Anchorage	ANC
-----------	-----

Hawaii:

Honolulu	HNL
----------	-----

Bermudas:

Bermuda	BDA
---------	-----

ac) **MEXIKO**

ISO country code : **MX**
 ISO currency code: **MXN** - mex.nuevo peso - nekonvetibilní
USD pro mezinár. let. přepravu

Města: Mexico City	MEX
Acapulco	ACA
Guadalajara	GDL

* TC1 - MID ATLANTIC SUBAREA

Do této oblasti patří státy ležící na Panamské šíji na jih od Mexika, dále ostrovní státy v Karibském moři a jihoamerické státy Venezuela, Kolumbie, Ekvádor, Bolívie a Peru.

<u>Stát:</u>	<u>kód země:</u>	<u>kód měny/název:</u>	<u>město:</u>	<u>zkratka</u>
Guatemala	GT	GTQ/quetzal*	Guatemala City	GUA
Belize	BZ	BZD/bel.dolar*	Belize City	BZE
Honduras	HN	HNL/lempira*	Tegucigalpa	TGU
El Salvador	SV	SVC/colon*	San Salvador	SAL
Nicaragua	NI	NIO/oro*	Managua	MGA
Panama	PA	PAB/balboa*	Panama City	PTY
Costa Rica	CR	CRC/colon*	San José	SJO
Cuba	CU	CUP/peso	Havana	HAV
Dominican Rep.	DO	DOP/peso*	Santo Domingo	SDO
Haiti	HT	HTG/gourde*	Port au Prince	PAP
Jamaica	JM	JMD/jam.dolar*	Kingston	KIN
Puerto Rico	PR	USD	San Juan	SJU
Trinidad&Tobago	TT	TTD/trin.dolar*	Port au Spain	POS
Bahamas	BS	BSD/bah.dolar*	Nassau	NAS
			Freeport	FPO
Barbados	BB	BBD/barb.dolar*	Bridgetown	BGI
Guyana	GY	GYD/guyana dolar*	Georgetown	GEO
Suriname	SR	SRD/sur.dolar*	Paramaribo	PBM
Venezuela	VE	VEF/bolivar*	Caracas	CCS
Columbia	CO	COP/peso*	Bogota	BOG
Ecuador	EC	USD	Quito	UIO
Peru	PE	PEN/nuevo sol*	Lima	LIM
Bolivia	BO	BOB/boliviano*	La Paz	LPB
Virgin Islands	VI	USD	St Croix	STX
West Indies			St Lucia	SLU
			Antigua	ANU
Lesser Antilles			Point-a-Pitr	PTP
			Fort de France	FDF
French Guiana	GF	EUR	Cayenne	CAY
Netherlands Antilles	AN	ANG/guilder	Curacao	CUR

(Pozn.: měny označené * jsou nekonvertibilní, mohou být použity pouze pro domácí leteckou přepravu. Mezinárodní letecké doklady musejí být vystaveny v USD).

* TC1 – SOUTH ATLANTIC SUBAREA

aa) BRAZILIE	ISO country code : BR			
	ISO currency code: BRL	- real* (nekonvertibilní)		
		<u>USD</u> pro mezinárodní přepravu		
Města:	Brasilia	BSB		
	Manaus	MAO		
	Rio de Janeiro	RIO		
		letišťe	International	GIG
			Santos Dumont	SDU
	Sao Paulo	SAO	letišťe International	GRU
			Conhongas	SDU
			Viracopos	VCP
	Recife	REC		

Finsko	FI	EUR	Helsinki	HEL
			Tampere	TMP
			Turku	TKU
Rusko (CIS)	RU	RUR/rubl*	Moskva	MOW
			letišťe Bykovo	BKA
			Domodedovo	DME
			Sheremetyevo	SVO
			Vnukovo	VKO
			Saint Petersburg	LED
Irsko	IE	EUR	Dublin	DUB
			Shannon	SNN
Velká Británie	GB	GBP/pound	London	LON
			letišťe Gatwick	LGW
			Heathrow	LHR
			Luton	LTN
			Stansted	STN
			Belfast	BFS
			Glasgow	GLA
			Edinburgh	EDI
			Manchester	MAN
			Birmingham	BHX
Dánsko	DK	DKK/krone	Copenhagen	CPH
Německo	DE	EUR	Berlin	BER
			letišťe Tegel	TXL
			Schonefeld	SXF
			Tempelhof	THF
			Hamburg	HAM
			Dusseldorf	DUS
			Munich	MUC
			Cologne	CGN
			Stuttgar	STR
			Frankfurt	FRA
Polsko	PL	PLN/zloty*	Warsaw	WAW
Estonia	EE	EEK/kroon*	Tallin	TLL
Latvia	LV	LVL/lat*	Riga	RIX
Lithuania	LT	LTL/litas*	Vilnius	VNO
Netherlands	NL	EUR	Amsterdam	AMS
Belgie	BE	EUR	Brussels	BRU
Česká republika	CZ	CZK/koruna	Praha	PRG
Slovensko	SK	SKK/koruna	Bratislava	BTS
Luxembourg	LU	EUR	Luxembourg	LUX
Švýcarsko	CH	CHF/franc	Zurich	ZRH
			Geneva	GVA
Rakousko	AT	EUR	Vienna	VIE
Maďarsko	HU	HUF/forint	Budapest	BUD
Ukraine	UA	UAH/hryvnia*	Kiev	IEV
			letišťe Borispol	KBP
Rumunsko	RO	ROL/leu*	Bucharest	BUH
			letišťe Otopeni	OTP
Francie	FR	EUR	Paris	PAR
			letišťe Orly	ORY
			Le Bourget	LBG
			Charles de Gaulle	CDG
			Marseille	MRS
			Nice	NCE
			Lyon	LYS

Bulharsko	BG	BGN/lev*	Sofia	SOF
Španělsko	ES	EUR	Madrid	MAD
			Barcelona	BCN
			Malaga	AGP
			Palma Mallorca	PMI
			Gran Canaria	LPA
Itálie	IT	EUR	Rome	ROM
			letišťe Ciampino	CIA
			Fiumicino	FCO
			Milan	MIL
			letišťe Linate	LIN
			Malpensa	MLP
			Venice	VCE
			Naples	NAP
			Torino	TRN
Albánie	AL	ALL/lek*	Tirana	TIA
Portugalsko	PT	EUR	Lisbon	LIS
Gibraltar	GI	GIP/pound	Gibraltar	GIB
Turecko	TR	TRY/lira*	Istanbul	IST
			Ankara	ANK
Řecko	GR	EUR	Athens	ATH
Maroko	MA	MAD/dirham	Casablanca	CAS
			Marrakech	RAK
Tunisko	TN	TND/dinar	Tunis	TUN
Alžírsko	DZ	DZD/dinar	Algier	ALG
Malta	MT	EUR	Malta	MLA

*** TC2 – MIDDLE EAST SUBAREA (Střední východ)**

<u>Stát:</u>	<u>kód země:</u>	<u>kód měny/název:</u>	<u>město:</u>	<u>zkratka:</u>
Egypt	EG	EGP/pound	Cairo	CAI
			Luxor	LUX
			Hurghada	HRG
Súdán	SD	SDG/pound	Khartoum	KRT
Libanon	LB	LBP/pound*	Beirut	BEY
Syrie	SY	SYP/pound	Damascus	DAM
Israel	IL	ILS/sheqel*	Tel Aviv	TLV
Jordánsko	JO	JOD/dinar	Amman	AMM
Iraq	IQ	USD	Baghdad	BGW
			Basra	BSR
			Teheran	THR
Iran	IR	IRR/rial	Teheran	THR
Saudi Arabia	SA	SAR/riyal	Dhahran	DHA
			Jeddah	JED
			Riyad	RUH
			Bahrain	BAH
Bahrain	BH	BHD/dinar	Bahrain	BAH
United Arab Emirates	AE	AED/dirham	Abu Dhabi	AUH
			Dubai	DXB
			Sharjah	SHJ

Qatar	QA	QAR/riyal	Doha	DOH
Yemen	YE	YER/riyal	Aden	ADE
			Sanaa	SAH
Oman	OM	OMR/rial	Muscat	MCT

Pozn.: měny označené * jsou nekonvertibilní, mohou být použity pouze pro domácí přepravu. Mezinárodní letenky musejí být vystaveny v USD, popř. v EUR.

*** TC2 – AFRICA**
Subarea EAST AFRICA

<u>Stát:</u>	<u>kód země:</u>	<u>kód měny/název:</u>	<u>město:</u>	<u>zkratka:</u>
Ethiopia	ET	ETB/birr*	Addis Ababa	ADD
Eritrea	ER	ERN/nafta*	Asmara	ASM
Djibouti	DJ	DJF/franc	Djibouti	JIB
Somalia	SO	SOS/shilling*	Mogadishu	MGO
Uganda	UG	UGX/shilling*	Kampala	KLA
			Entebbe	EBB
Kenya	KE	KES/shilling*	Nairobi	NBO
			Mombasa	MBA
Rwanda	RW	RWF/franc	Kigali	KGL
Burundi	BI	BIF/franc	Bujumbura	BJM
Tanzania	TZ	TZS/shilling*	Dar-es-Salaam	DAR

Subarea CENTRAL AFRICA

Zambia	ZM	ZMK/kwacha*	Lusaka	LUN
Malawi	MW	MWK/kwacha*	Lilongwe	LLW
Zimbabwe	ZW	ZWD/zimb.dolar	Bulawayo	BUO

Subarea SOUTH AFRICA

<u>Stát:</u>	<u>kód země:</u>	<u>kód měny/název:</u>	<u>město:</u>	<u>zkratka:</u>
Botswana	BW	BWP/pula	Gaborone	GBE
Mozambik	MZ	MZN/metical	Maputo	MPM
Lesotho	LS	LSL/loti	Maseru	MSU
South Africa	ZA	ZAR/rand	Pretoria	PRY
			Johannesburg	JNB
			Durban	DUR
			Cape Town	CPT
Namibia	NA	NAD/dollar	Windhoek	WDH
Swaziland	SZ	SZL/lilangeni	Mbabane	QMN

Subarea WEST AFRICA

<u>Stát:</u>	<u>kód země:</u>	<u>kód měny/název:</u>	<u>město:</u>	<u>zkratka</u>
Angola	AO	USD	Luanda	LAD
Congo democratic	CD	CDF/franc*	Kinshasa	FIH
Congo	CG	XAF/CFA franc	Brazzaville	BZV
Gabon	GA	XAF/CFA franc	Libreville	LBV
Cameroon	CM	XAF/CFA franc	Yaoundé	YAO
Cape Verde	CV	CVE/escudo*	Praia	RAI
Central Africa	CF	XAF/CFA franc	Bangui	BGF
Nigeria	NG	NGN/naira*	Lagos	LOS
Sao Tome a/Prin.	ST	STD/dobra*	Sao Tome	TMS
Benin	BJ	XOF/CFA franc	Benin City	BNI
Togo	TG	XOF/CFA franc	Lomé	LFW
Ghana	GH	GHS/cedi	Accra	ACC
Cote d'Ivoire	CI	XOF/CFA franc	Abijan	ABJ
Liberia	LR	LRD/dollar*	Monrovia	MLW
Sierra Leone	SL	SLL/leone*	Freetown	FNA
Guinea	GN	GNF/franc*	Conakry	CKY
Guinea Bissau	GW	XOF/CFA franc	Bissau	OXB
Gambia	GM	GMD/dalasi*	Banjul	BJL
Senegal	SN	XOF/CFA franc	Dakar	DKR
Burkina Faso.	BF	XOF/CFA franc	Ouagadougou	OUA
Mauretania	MR	MRO/ouguiya	Nouakchott	NKC
Mali	ML	XOF/CFA franc	Bamako	BKO
Niger	NE	XOF/CFA franc	Niamey	NIM
Chad	TD	XAF/CFA franc	Ndjamena	NDJ

K Africe se dále počítají tzv. Indian Ocean Islands - ostrovy ležící u východního pobřeží Afriky:

Seychelles	SC	SCR/rupee	Mahe Island	SEZ
Madagascar	MG	MGA/ariary	Antananarivo (Malagasy)	TNR
Mauritius	MU	MUR/rupee	Mauritius	MRU
Réunion	RE	EUR	Saint Denis	RUN

Poznámka: Africké státy, které byly francouzskými koloniemi, mají většinou místní měnu odvozenou od francouzského franku. Tato měna se označuje souhrnně kódem XOF nebo XAF podle oblasti.

* TC3 – SOUTH ASIAN SUBCONTINENT SUBAREA

<u>Stát:</u>	<u>kód země:</u>	<u>kód měny/název:</u>	<u>město:</u>	<u>zkratka</u>
Afghánistán	AF	AFN/afghani*	Kabul	KBL
Pákistán	PK	PKR/rupee	Islamabad	ISB
			Rawalpindi	RWP
			Karachi	KHI
India	IN	INR/rupee	Delhi	DEL
			Mumbaí (Bombay)	BOM
			Calcutta	CCU
			Madras	MAA
Sri Lanka	LK	LKR/rupee	Colombo	CMB
Nepál	NP	NPR/rupee*	Kathmandu	KTM
Bangladesh	BD	BDT/taka*	Dhaka (Dacca)	DAC

* TC3 – JAPAN / KOREA SUBAREA

Japan	JP	JPY/yen	Tokyo	TYO
			letiště Narita	NRT
			Haneda	HND
			Osaka	OSA
Korea (north)	KP	KPW/won	Pyongyang	FNJ
Korea (south)	KR	KRW/won	Seoul	SEL

* TC3 – SOUTH EAST ASIA SUBAREA

Myanmar (Barma)	MM	MMK/kyat	Yangon (Rangoon)	RGN
Thailand	TH	THB/baht	Bangkok	BKK
			Phuket	HKT
Cambodia	KH	KHR/riel*	Phnom Penh	PNH
Laos	LA	LAK/kip*	Vientianne	VTE
Vietnam	VN	VND/dong*	Hanoi	HAN
			Saigon	SGN
Malaysia	MY	MYR/ringgit	Kuala Lumpur	KUL
			Penang	PEN
Singapore	SG	SGD/dolar	Singapore	SIN
Indonesia	ID	IDR/rupiah*	Jakarta	JKT
			Denpasar	DPS
Phillipines	PH	PHP/peso*	Manila	MNL
Taiwan	TW	TWD/dolar	Taipei	TPE
China	CN	CNY/yuan	Beijing (Pekink)	BJS
			Shanghai	SHA
			Guangzhou (Canton)	CAN
			Hong Kong	HKG
Mongolia	MN	MNT/tugrik*	Ulan Bator	ULN
Kazakhstan	KH	KHR/riel*	Almaty	ALA
Kyrgyzstan	KG	KGS/som*	Bishkek	FRU
Tajikistan	TJ	TJS/somori	Dushanbe	DYU
Uzbekistan	UZ	UZS/sum*	Tashkent	TAS
Turkmenistan	TM	TMM/manat*	Ashgabad	ASB

*** TC3 – SOUTH WEST PACIFIC SUBAREA**

<u>Stát:</u>	<u>kód</u> <u>země:</u>	<u>kód</u> <u>měny/název:</u>	<u>město:</u>	<u>zkratka</u>
Australia	AU	AUD/dolar	Sydney	SYD
			Melbourne	MEL
			Brisbane	BNE
			Perth	PER
			Darwin	DRW
			Gold Coast	OOL
New Zealand	NZ	NZD/dolar	Auckland	AKL
			Christchurch	CHC
			Wellington	WLG
			Rotorua	ROT
Papua New Guinea	PG	PGK/kina	Port Moresby	POM
Fidji	FJ	FJD/dolar	Suva	SUV
			Nadi	NAN
Solomon Islands	SB	SBD/dolar	Honiara	HIR
New Caledonia	NC	XPF/franc	Nouméa	NOU
Tahiti/Polynesia	PF	XPF/franc	Papeete	PPT
			Moorea	MOZ
			Bora Bora	BOB
Cook Islands	CK	NZD/NZD dolar	Rarotonga	RAR
Western Samoa	WS	WST/tala	Apia	APW
American Samoa	AS	USD/dolar	Pago Pago	PPG
Tonga Islands	TO	TOP/pa'anga	Tongatapu	TBU
Vanuatu	VU	VUV/vatu	Port Vila	VLI

Pro Vaši práci byste měli umět zařadit jednotlivé státy do příslušných podoblastí. Přesné umístění nebo město je pak už s pomocí mapy snadné. Je dobré mít po ruce kapesní atlas nebo mapu světa, ale základní orientace je nezbytná.