

ZÁPADOČESKÁ UNIVERZITA V PLZNI
FAKULTA EKONOMICKÁ

Bakalářská práce

Činnost poskytovatele logistických služeb

The activity of the logistics service provider

Martina Vyhnálková

Plzeň 2021

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci na téma

„Činnost poskytovatele logistických služeb“

vypracovala samostatně pod odborným dohledem vedoucího bakalářské práce za použití pramenů uvedených v příložené bibliografii.

Plzeň dne 10. 05. 2021

v. r. *Martina Vyhnálková*

Poděkování

Ráda bych poděkovala panu doc. Ing. Petrovi Cimlerovi, CSc., za metodické vedení mé práce a za všechny rady a připomínky, které mi poskytl. Dále bych chtěla poděkovat vedení plzeňské pobočky firmy Slemr Spedition s.r.o. za poskytnuté materiály potřebné k vypracování praktické části této práce a za konzultace, které mi umožnilo.

Obsah

Úvod	9
1 Logistika	11
1.1 Definice logistiky	11
2 Vymezení vybraných pojmů	12
3 Charakteristika přepravních služeb	15
3.1 Silniční doprava	15
3.1.1 Vnitrostátní nákladní doprava	16
3.1.2 Mezinárodní nákladní doprava	17
3.2 Přepravní dokumenty	17
3.3 Základní druhy jízd	18
3.3.1 Kyvadlová doprava	18
3.4 Typy dopravců	19
3.4.1 Veřejní dopravci	20
3.4.2 Smluvní dopravci	20
3.4.3 Zvláštní dopravci	20
3.4.4 Soukromí dopravci	20
3.5 Specifika dopravních společností	21
4 Logistické technologie	22
4.1 Just in Time	22
4.1.1 Doprava v rámci systému JIT	22
4.2 Z domu do domu	23
4.3 Kombinovaná doprava	23
4.4 Cross-docking	23
5 Logistický řetězec	24
5.1 Podoby logistických řetězců	24
6 Outsourcing v logistice	26
6.1 Poskytovatelé logistických služeb	27
7 Právní úprava podnikání v dopravě	29
7.1 Povinnosti dopravce a podnikatele v silniční dopravě	30

8	Emisní normy v silniční dopravě.....	32
8.1	Norma EURO VI.....	32
8.2	Norma EEV	32
9	Charakteristika společnosti Slemr Spedition s.r.o.....	33
9.1	Představení společnosti.....	33
9.2	Organizační struktura firmy Slemr Spedition s.r.o.....	34
9.2.1	Vedoucí pobočky.....	35
9.2.2	Dispečerů.....	35
9.2.3	Profesionální řidiči	36
9.2.4	Zaměstnanec servisu a nákupu techniky	36
9.2.5	Pracovník administrativy.....	36
9.2.6	Operátoři skladování	37
9.3	Popis vozového parku plzeňské pobočky	37
10	Poskytované služby	40
10.1.1	Silniční doprava.....	40
10.1.2	Námořní doprava	41
10.1.3	Letecká doprava.....	41
10.1.4	Železniční doprava	42
10.1.5	Vnitrostátní balíková doprava	42
10.1.6	Stěhování	42
10.1.7	Skladování a logistika.....	42
10.1.8	Celní služby	43
10.1.9	Spediční služby.....	43
11	Realizace dopravy	45
11.1	Vyhledávání a objednávka dopravy	45
11.2	Proces nakládky	48
11.3	Proces vykládky	50
11.4	Příjezd na provozovnu	51
12	Popis realizace konkrétní dopravy	54
13	Návrhy na zlepšení.....	56
13.1	Webové stránky	56
13.2	Plzeňská pobočka.....	58

Závěr	60
Seznam použitých zdrojů	62
Seznam obrázků.....	64
Seznam použitých zkratek	65
Seznam příloh.....	68
Přílohy.....	69
Abstrakt	74
Abstract.....	75

Úvod

Z důvodu toho, že doprava a přeprava jsou v dnešní době velmi progresivně se rozvíjejícími obory s celosvětovou konkurencí, musí firmy stále co nejlépe reagovat na přání zákazníků a také na jejich požadavky. Zákazníci jsou stále více nároční a k dispozici mají na výběr z velkého množství poskytovatelů logistických služeb. I přestože se firmy snaží zaměřit na přesnost a rychlost dodání a také odlišení se od konkurence, je mnohdy složité uspokojit všechny požadavky zákazníků, zejména požadavky na kvalitní dopravu či přepravu (zvláště pro firmy, pro které nejsou doprava a přeprava hlavním oborem podnikání). Proto se firmy často rozhodují pro přenesení těchto činností na poskytovatele logistických služeb, tedy outsourcing.

Cílem bakalářské práce je charakteristika vybraného providera, jeho činností a postavení v logistickém řetězci, analyzování procesů souvisejících s poskytováním logistických služeb vybraným providerem a navrhnutí případných doporučení.

V práci je využita především metoda teoretického popisu a pozorování. Teoretický popis je použit zejména v teoretické části, která je zpracována na základě získaných poznatků z nastudované odborné literatury. Metody pozorování jsou využity v teoretické části práce. Pozorování probíhalo přímo ve firmě Slemr Spedition s.r.o., kde byly pozorovány jednotlivé činnosti, které jsou rozebrány v teoretické části bakalářské práce. Metody teoretického popisu a pozorování byly dány do souvislosti a na základě těchto souvislostí mohla být zpracována praktická část práce.

V teoretické části práce je vysvětlen pojem logistika a ostatní důležité pojmy úzce spjaté s praktickou částí bakalářské práce. Dále jsou charakterizováni dopravci a přepravní služby. Důležitou částí bakalářské práce je také vysvětlení pojmu outsourcing v logistice a charakteristika poskytovatelů logistických služeb.

Druhá část, praktická, je zpracována na základě informací získaných z odborné literatury, na základě pozorování v prostředí firmy a také na základě konzultací se zaměstnanci firmy Slemr Spedition s.r.o. V praktické části práce je představena firma Slemr Spedition s.r.o., její organizační struktura, vozový park a spektrum nabízených služeb. Důležitou částí práce je popis realizace dopravy a na to navázaný popis

konkrétní realizace dopravy z Plzně do Strakonice, poté do Ledců u Plzně a zpět do Plzně.

Poslední část práce je věnována návrhům na zlepšení. Návrhy na zlepšení jsou zaměřeny na webové stránky firmy Slemr Spedition s.r.o. a také na zlepšení poskytovaných služeb v plzeňské části pobočky.

1 Logistika

1.1 Definice logistiky

Existuje celá řada definic vztahujících se k pojmu logistika. Několik z nich uvádí autoři Novák, Zelený, Pernica a Kolář ve své publikaci „Přepravní, zásílatelské a logistické služby“. CEN (European Committee for Standardization, Evropský výbor pro normalizaci) a ELA (European Logistics Association, Evropská logistická asociace) ji definují jako „*plánování, provádění a kontrolu pohybu a rozmístění lidí a/nebo zboží a podpůrných aktivit, spojených s takovýmto pohybem a rozmístěním, v systému organizovaném k dosažení určitých cílů*“ (Novák et al., 2011).

Britský CILT (The Chartered Institute of Logistics and Transport, Institut logistiky a dopravy) ji chápe jako „*časově vztážené umístování zdrojů nebo strategické řízení plně integrovaného logistického řetězce (supply chain)*“ (Novák et al., 2011).

Německý BVL (Bundesvereinigung Logistik, Spolkový výbor pro logistiku) ji vymezuje jako „*celkové plánování, řízení a uskutečňování všech informačních a zbožových toků podniků a hodnototvorných řetězců (supply chains) se zásadním vlivem na podnikový úspěch*“ (Novák et al., 2011).

Švýcarský IIML (International Institute for the Management of Logistics, Mezinárodní institut pro logistické řízení) ji definuje jako „*operační a strategický nástroj*“, „*výtečný nástroj pro soukromé nebo veřejné společnosti k systematickému zkvalitňování souladu s přáním zákazníků, zlepšování flexibility výroby, vytváření celistvé organizace s partnery, poskytovateli služeb, spolupracujícími firmami, distributory a zákazníky*“ (Novák et al., 2011).

V publikaci „Encyclopaedia of Logistics Management“ od Mohammeda Shamima je logistika definována jako obchodní plánovací rámec pro správu materiálových, servisních, informačních a kapitálových toků, který zahrnuje stále komplexnější informační, komunikační a řídicí systémy požadované v dnešním obchodním prostředí.

2 Vymezení vybraných pojmů

Doprava

Je činnost spojená s cílevědomým přemísťováním různého množství osob a hmotných statků při využití různých dopravních cest. V užším smyslu se pak jedná o proces charakterizovaný pohybem dopravních prostředků po dopravní cestě (Toušek, 2016).

Dopravce

Jedná se o provozovatele (dopravy či dopravních prostředků), mnohdy zároveň vlastníka dopravních prostředků; může však být jen jejich nájemcem. Jde tedy o producenta, ale i o realizátora dopravních služeb na trhu (tzn. o prodávajícího dopravních či přepravních služeb) (Novák et al., 2013).

Dopravní služby

Těmito službami se rozumí služby bezprostředně spojené svlastním procesem přemísťování zboží v prostoru a čase, např. chlazení či mrazení dopravované zásilky (Novák et al., 2013).

Intermodální přeprava

Při intermodální přepravě je využito více oborů dopravy pro přepravu zásilky, kdy při přechodu z jednoho oboru dopravy na druhý dochází pouze k překládce nákladní jednotky, nikoliv k překládce obsahu zásilky.

Kombinovaná přeprava

Kombinovaná přeprava je přeprava jedné přepravní jednotky (např. kontejneru) prostřednictvím několika dopravních oborů, aniž by došlo k manipulaci s jejím obsahem s převažující železniční, říční, námořní či leteckou dopravou, přičemž počáteční a konečná silniční doprava je co nejkratší (Toušek, 2016).

Multimodální přeprava

Přeprava zboží nejméně dvěma různými obory dopravy. Nejčastěji se jedná o silniční a železniční dopravu (Drahotský & Řezníček, 2003).

Návěs

Návěsem je nazýváno přípojné nemotorové vozidlo. V přední části je připojován k tahači. Rozlišují se nákladní, speciální nákladní, speciální a autobusové návěsy. Nákladní návěsy jsou využívány k přepravě různého zboží. Speciální nákladní návěsy jsou určeny k přepravě jen některých druhů zboží. Mezi speciální návěsy jsou řazeny například návěsy kontejnerové, cisternové a chladírenské.

Přeprava

Přepravou se rozumí v širším smyslu souhrn všech aktivit, jež zahrnují vlastní přemísťovací (dopravní) proces, ale i služby s tímto procesem související, jako ložné operace (nakládku, vykládku a překládku zboží), vyřizování celních formalit atd. V užším smyslu jde o výsledný efekt přemísťovacího (dopravního) procesu, tj. o vlastní výslednou změnu prostorového bytí včase; ekonomicky vzato, je to realizace užitné hodnoty dopravy (vlastního přemístění) (Novák et al., 2013).

Převavce

Je zákazníkem dopravce, nejčastěji jako odesílatel nebo příjemce. Je spotřebitelem dopravních nebo přepravních služeb. Pojem zahrnuje řadu subjektů (prodávající nebo kupující, výrobce, obchodníky, exportéry, importéry atd.) (Novák et al., 2013).

Přepravní služby

Jsou definovány jako komplex činností souvisejících s procesem přemísťování hmotného zboží, a to včetně samotného přemístění (včetně vlastní dopravy služby) (Novák et al., 2013).

Přepravní doklady

Nejdůležitějšími a nejpoužívanějšími přepravními doklady jsou **nákladní listy**. Přepravním dokladem je i **náložní list**. I přestože se tyto doklady svým významem podstatně liší, mají i tak některé zásadní společné vlastnosti. Těmito vlastnostmi je, že jsou dokladem o uzavření přepravní smlouvy a po jejich řádném vyplnění a potvrzení smluvními stranami i dokladem o převzetí zásilky k přepravě. Nákladní list může vystavovat jak odesílatel (převavce), tak i dopravce (není-li stanoveno jinak). Dopravce na nákladním listu potvrzuje převzetí zásilky k přepravě. Náložní list vystavuje pouze dopravce, a to na jméno či na řad určité osoby nebo doručitele.

Na rozdíl od nákladního listu je náložní list cenný (obchodovatelný papír). Představuje nárok na vydání přepravované zásilky dopravcem. Někdy bývá přepravním dokladem i **dodací list**. Dodací list se zpravidla svým obsahem podobá nákladnímu listu, ovšem jeho používání (zejména v mezinárodní dopravě) není možné doporučit, a to zejména proto, že dodací list není dokladem o uzavření přepravní smlouvy, která by vycházela z nějakých konkrétně daných přepravních podmínek. Dodací list bývá využíván zejména jako doplněk k vyúčtování přepravy (Novák et al., 2011).

Tahač

Tahače jsou určeny k tažení přípojných vozidel. Silniční tahače lze rozdělit na tahače návěsů a tahače přívěsů podle druhu přípojného vozidla.

Zasílatel (speditér)

Je subjekt, který pod svým jménem, na účet příkazce (přepravce), a tudíž i v jeho zájmu, obstarává pro jeho potřeby přepravu zboží (zásilek). Čistý zasílatel přepravu zásilek pouze obstarává (zprostředkovává). Zasílatel s vlastním vstupem sám dopravní nebo přepravní služby i provádí (realizuje) – v takovém případě zasílatel provozuje (může i vlastnit) dopravní prostředky (nejčastěji kamiony) (Novák et al., 2013).

Zasílatelské služby

Představují komplex činností zasílatele, které se vztahují k hmotnému zboží a které zahrnují obstarání dopravních a přepravních výkonů a služeb (organizace dopravy, pomoc zákazníkovi při řešení, přípravě a realizaci dopravních výkonů) (Novák et al., 2013).

3 Charakteristika přepravních služeb

Přepravní služby jsou důležitou součástí ekonomického systému státu a také národní i mezinárodní hospodářské kooperace a dělby práce. Při přepravě zboží můžeme zvolit jakýkoliv zpěti základních oborů dopravy nebo i kombinaci více doprav. Mezi 4 základní obory dopravy patří: silniční, kolejová, letecká a lodní. Dále lze využít intermodálních kombinací: kolejová-silniční, silniční-lodní, silniční-letecká nebo kolejová-lodní. Mezi druhy dopravy řadíme zejména zahraniční a vnitrostátní, nákladní a osobní, hromadnou a individuální, konvenční a nekonvenční (tj. potrubní dopravu, lanovky apod.). (Novák et al., 2011).

3.1 Silniční doprava

V pozemní dopravě je silniční nákladní doprava nejprogresivněji se rozvíjejícím dopravním oborem. Jejími základními přednostmi jsou relativní rychlost, bezproblémová dostupnost, operativnost, rychlá přizpůsobivost požadavkům trhu, ale např. i její schopnost bezproblémově realizovat systém přeprav „z domu do domu“ a v řadě případů i systém „Just in Time“ (Novák et al., 2011).

Význam a podíl silniční dopravy na světovém přepravním trhu stále roste. Z ekonomického hlediska je velmi dobrým indikátorem konkrétní hospodářské situace.

Autodopravci jsou velmi pružní a univerzální, to je dáno hustou silniční sítí (v ČR 60 000 km), která jim umožňuje nabízet přepravní služby „z místa na místo“, tudíž ve srovnání s jinými obory dopravy poskytuje nejširší pokrytí trhu. Autodopravci jsou velmi univerzální z toho důvodu, že mohou přepravovat výrobky nejrůznějších velikostí, hmotností a na jakoukoliv vzdálenost. Největšími konkurenty jsou pro silniční dopravu letecká doprava (v oblasti menších zásilek) a železniční doprava (v oblasti velkých zásilek). Díky efektivnosti autodopravců při realizaci terminálových, vyzvedávacích a dodávkových operací mohou konkurovat leteckým dopravcům v oblasti dodávek z „místa na místo“. Železniční doprava konkuruje silniční dopravě v oblasti přepravy velkých zásilek. Naopak silniční doprava na trhu převládá při přepravě menších zásilek (Novák et al., 2011).

Výhody silniční dopravy:

- Nejkratší doba přepravy (na krátké vzdálenosti).
- Hustá síť silniční infrastruktury.
- Flexibilita.
- Termínově přesné a rychlé dodávky.
- Vysoká bezpečnost zásilek v přepravě (Toušek, 2016).

Silniční doprava má také své nevýhody. Jednou z největších nevýhod je negativní vliv na životní prostředí. Dalšími nevýhodami mohou být: objem přepravy omezený kapacitou dopravního prostředku, částečná závislost na vlivu počasí, dopravní zácpy, které často vedou k problémovému odhadu času přepravy.

Silniční doprava se z obchodně-organizačního hlediska obvykle dělí do tří částí (Novák et al., 2011):

- Celosvazová přeprava (FTL – Full Truck Load) – přeprava zásilky jedním vozidlem jednomu odběrateli jednou jízdou vozidla.
- Přeprava kusových zásilek (LTL – Less than Truck Load) – provádí se buď dokládkou, nebo sběrnou službou. Dokládka je kusová zásilka, která je přepravovaná společně s jinými zásilkami jedním dopravním prostředkem. Tímto se lépe využije prostorová nebo hmotnostní kapacita dopravních prostředků. Sběrná služba je systém přepravy kusových zásilek „z domu do domu“, který tyto zásilky sdružuje a rozděluje ve sběrných střediscích. Přeprava sdružených zásilek je prováděna jako celosvazová.
- Speciální přepravy – nadgabaritní (nadměrné někdy též nadrozměrné přepravy), jejichž rozměry přesahují povolené meze. Dále se jedná o přepravu živých zvířat, přepravu nebezpečných věcí a látek (dle dohody ADR) a přepravu zboží pod kontrolovanou teplotou (dle dohody ATP).

3.1.1 Vnitrostátní nákladní doprava

Vnitrostátní kamionová doprava nebo také VKD je přeprava zajišťovaná kamionem v rámci jednoho státu, čímž se liší od mezinárodní kamionové dopravy (MKD). Právní úprava VKD vychází z občanského zákoníku.

3.1.2 Mezinárodní nákladní doprava

Mezinárodní silniční nákladní doprava je prováděna vozidly (zejména jejich soupravami) o užitečné hmotnosti nad 3,5 tuny a celkové hmotnosti větší než 6 tun. Mezinárodní silniční nákladní doprava je často v praxi nazývána mezinárodní kamionová doprava (tedy MKD). Pro MKD platí, že výchozí a cílové místo musí ležet na území dvou států či se část jízdy uskuteční přes území jiného státu. Právní úprava MKD se nazývá Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě (nebo také zkráceně Úmluva CMR) (Novák et al., 2010).

3.2 Přepravní dokumenty

Mezi přepravní dokumenty v silniční nákladní dopravě se řadí přepravní smlouva a přepravní listina.

Přepravní smlouva – neboli „Smlouva o přepravě věci“. Může být jednorázová, ale také dlouhodobá v případě, kdy se přeprava do určitého místa opakuje. Přepravní smlouva obsahuje informace o odesílateli (IČ, sídlo odesílatele, jméno odesílatele), informace o dopravci (IČ, sídlo dopravce, jméno dopravce), společná ustanovení a podpisy obou stran, jak odesílatele, tak i dopravce.

Přepravní listina – tento doklad doprovází zásilku při přepravě. Obsahuje všechny potřebné informace o zásilce, odesílateli, příjemci a dopravci. Dopravce obdrží přepravní listinu od odesílatele při předání zásilky. V silniční nákladní přepravě přepravní listinou rozumíme nákladní list, zejména mezinárodně uznávaný „nákladní list CMR“.

Nákladní list CMR je základním přepravním dokumentem potvrzujícím akceptaci přepravních podmínek CMR, tzn., je dokladem o uzavření přepravní smlouvy. Je také průkazným dokladem o převzetí zboží nebo materiálu dopravcem od odesílatele. Vystavuje se ve třech původních vyhotoveních podepsaných odesílatelem a dopravcem. První (červené) vyhotovení nákladního listu obdrží odesílatel, druhé (modré) doprovází zásilku (je určeno pro příjemce) a třetí (zelené) si ponechá dopravce. Existují ještě černá vyhotovení, která jsou určena pro celní orgány, zasílatele apod. Odesílatel odpovídá za veškeré výlohy a škody vzniklé dopravci v důsledku nepřesností nebo neúplností údajů uvedených v nákladním listě CMR. Odesílatel je povinen připojit k nákladnímu

listu CMR další doklady potřebné např. k celní kontrole a dalším úředním jednáním (např. případné povolení kvývozu či dovozu přepravovaného zboží, faktury apod.) (Novák et al., 2011).

Nákladní list musí obsahovat tyto povinné údaje (Novák et al., 2011):

- jméno a adresa odesílatele,
- jméno a adresa příjemce,
- jméno a adresa dopravce,
- místo vykládky zboží,
- místo a datum nakládky zboží,
- označení povahy přepravovaného zboží a druh obalu,
- počet kusů zboží, jejich zvláštní označení a čísla,
- hmotnost zboží vkg nebo objem zásilky vm^3 ,
- náklady související s přepravou (poplatky, cla a další výdaje),
- pokyny potřebné pro celní nebo jiná úřední jednání,
- údaj o přepravě a jejím řízení ustanovením úmluvy CMR,
- místo a datum vystavení nákladního listu CMR.

3.3 Základní druhy jízd

Přeprava vozových zásilek je zabezpečována základními druhy jízd:

- kyvadlové jízdy,
- radiální jízdy,
- cyklické jízdy,
- smíšené jízdy.

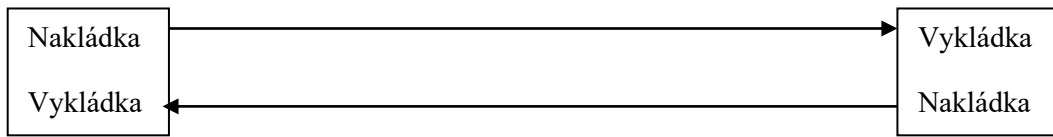
Pro potřeby této bakalářské práce budou podrobněji rozebrány pouze kyvadlové jízdy.

3.3.1 Kyvadlová doprava

Podle toho, jaká část kyvadlových jízd je uskutečněna v loženém stavu, rozeznáváme tyto druhy kyvadlové dopravy (Křivda, Richtář, & Olivková, 2007).

- **Oboustranně vytížená** – jízdu tam a zpět koná vůz s nákladem

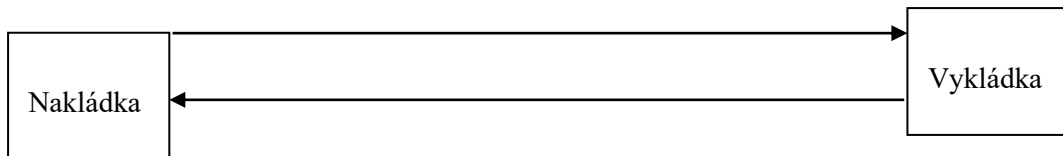
Obr. 1: Schéma oboustranně vytížené dopravy



Zdroj: Vlastní zpracování (2021)

- **Jednostranně vytížená** – vozidlo jede při zpětné jízdě prázdné

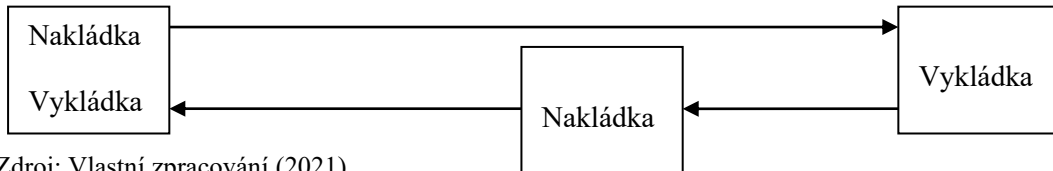
Obr. 2: Schéma jednostranně vytížené dopravy



Zdroj: Vlastní zpracování (2021)

- **Se zpětnou jízdou částečně vytíženou** – zpětná jízda je využita pro dopravu nákladu na části úseku

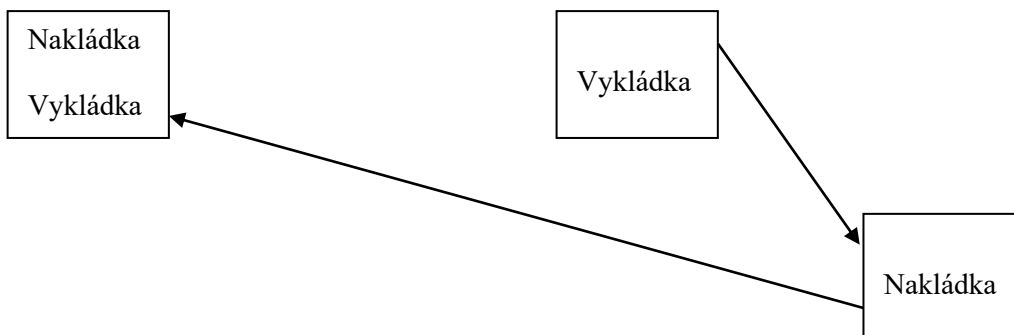
Obr. 3: Schéma dopravy se zpětnou jízdou částečně vytíženou



Zdroj: Vlastní zpracování (2021)

- **Se zajížděním** – vozidlo zajíždí pro náklad při cestě zpět mimo původní směr jízdy

Obr. 4: Schéma dopravy se zajížděním



Zdroj: Vlastní zpracování (2021)

3.4 Typy dopravců

Ve své publikaci uvádí autoři Lambert, Stock a Ellram, 2005 čtyři typy dopravců: veřejní dopravci, smluvní dopravci, zvláštní dopravci a soukromí dopravci.

3.4.1 Veřejní dopravci

Nabízejí své služby jakýmkoliv přepravcům, kteří potřebují přepravit produkty za veřejně publikované tarify a mezi pevně stanovenými místy. Veřejní dopravci nabízejí svoje služby široké veřejnosti na nediskriminační bázi. Tím je myšleno, že poskytují službu každému přepravci, jehož produkty jsou schopni svými dopravními prostředky přepravit. Dopravci tímto mohou být vystaveni řadě problémů. Jedním z těchto problémů může být, že nemohou dostatečně předem předvídat počet zákazníků a zakázek.

3.4.2 Smluvní dopravci

Smluvním dopravcem je nájemní dopravce, který se nezabývá poskytováním služeb pro veřejnost. Tímto chápeme, že poskytuje dopravní servis pouze omezenému počtu přepravců na základě specifických smluvních dohod. Ve smlouvě mezi přepravcem a dopravcem je stanoveno, že dopravce poskytne přepravci konkrétní služby za konkrétní ceny. Výhodou smluvních dopravců je to, že budoucí poptávku po svých přepravních službách znají předem.

3.4.3 Zvláštní dopravci

Zvláštní dopravce je nájemní dopravce, který se zabývá přepravou specifických produktů. Jedná se např. o nezpracované zemědělské a související produkty (hospodářská zvířata, ryby, drůbež aj.). Vzhledem k tomu, že se zvláštní status vztahuje jen na velmi málo komodit, jsou sazby za zvláštní přepravu všeobecně nižší než sazby za veřejnou či smluvní dopravu.

3.4.4 Soukromí dopravci

Soukromý dopravce obecně není dopravce, kterého si lze najmout. Soukromá doprava znamená, že podnik zabezpečuje přepravu především pro svoje vlastní produkty. V praxi tedy podnik musí vlastnit nebo si najímat dopravní prostředky a obsluhovat svá vlastní zařízení.

3.5 Specifika dopravních společností

Vstupem dopravních systémů jsou náklady na zabezpečení funkcí dopravního systému pro zákazníka.

Výstupem systému poskytujícího dopravní službu je zákazníkovi poskytovaný dodávkový servis. Tímto se rozumí kvalita a kvantita služeb poskytovaných systémem. Servis je podle Drahotského a Řezníčka (2003) dán souborem následujících ukazatelů:

- objemem dodávek,
- spolehlivostí dodání,
- dodací lhůtou (rychlost dodávky),
- jakostí dodání,
- způsobem poskytnutí dopravy (dopravních uzlů na styku různých druhů dopravy nebo dopravních systémů),
- kapacitou dopravních prostředků,
- souladem kapacit dopravních cest, dopravních uzlů a dopravních prostředků,
- optimální technologií dopravního procesu využívající danou technickou základnu.

Firmy, jejichž podnikatelským záměrem je poskytování dopravně-přepravních služeb musí splňovat určité specifické požadavky. Jestliže tyto firmy chtějí uspět na trhu, musí se orientovat podle potřeb zákazníků, kteří chtějí využívat jejich služeb. Proto jsou tyto požadavky stanoveny shledem na okamžité potřeby zákazníka:

- maximální flexibilitu v kapacitě a specializaci přepravy,
- maximální kombinační schopnosti mezi různými dopravními systémy,
- mnohostrannou použitelnost dopravních prostředků,
- zajištění hladkého přechodu ložných obalů, prostředků nakládky apod. mezi různými dopravními systémy,
- minimální disponibilitou, nebo okamžitá přístupností k vozidlům a různým předmětům přepravy (Drahotský & Řezníček, 2003).

4 Logistické technologie

Přeprava zboží se uskutečňuje určitými technologiemi, které nazýváme tzv. logistické technologie. Za nejdůležitější z těchto technologií jsou považovány: Just in Time (JIT), Hub and Spoke (H&S), z domu do domu, kombinovaná doprava (KD), Cross-docking. Pro potřeby bakalářské práce budou podrobněji rozebrány pouze tyto logistické technologie: Just in Time, z domu do domu, kombinovaná doprava a Cross-docking.

4.1 Just in Time

Tato technologie spočívá v uspokojování poptávky po určitém materiálu ve výrobě nebo po určitém hotovém výrobku v distribučním článku jeho dodáváním „právě včas“, tj. v přesně dohodnutých a dodržovaných termínech podle potřeby odběratele (Drahotský & Řezníček, 2003).

Pro úspěšné fungování JIT musí být splněny tyto předpoklady (Drahotský & Řezníček, 2003):

- Odběratel je dominujícím článkem, jemuž se dodavatel musí přizpůsobit tím, že svou činnost synchronizuje s jeho potřebami (garantuje jím požadovanou kvalitu dodávky a poskytuje informace potřebné pro plánování a operativní řízení).
- Přeprava musí být svěřena kvalitnímu dopravci. Spolehlivost a přesnost je ceněna více než rychlost přepravy.

4.1.1 Doprava v rámci systému JIT

V rámci systému JIT se velmi zvyšuje význam dopravy jako složky logistiky. V takovém prostředí jsou požadavky kladené na systém dopravy velmi náročné a zahrnují: potřebu kratších a spolehlivějších dob dopravy, sofistikovanější komunikaci, použití menšího počtu dopravců s dlouhodobými vztahy a kvalitnější rozhodovací modely ohledně toho, zda použít vlastní, veřejné nebo smluvní dopravní prostředky (kamiony, vagony) (Lambert, Stock,& Ellram, 2005).

4.2 Z domu do domu

Přepravy z domu do domu mohou být realizovány jedním oborem dopravy (např. silniční nebo železniční) nebo více druhy dopravy (kombinovaná doprava). Principem této přepravy je to, že zákazníkovi jsou poskytovány všechny služby související s přepravou zásilky od dodavatele až „ke dveřím“ zákazníka na jeden přepravní doklad (Drahotský & Řezníček, 2003)

4.3 Kombinovaná doprava

Základním posláním nákladní dopravy je uspokojování přepravních potřeb zákazníků. Hlavními předpoklady spolehlivého fungování dopravy je vytvoření a usměrňování fungujících dopravních systémů v rámci jednotlivých oborů dopravy a koordinovaný rozvoj dopravního systému jako celku. Mezi tyto systémy jsou zařazeny intermodální či kombinovaná doprava. Při použití kombinované dopravy se hlavní část trasy uskutečňuje po železnici, vnitrozemskou vodní cestou, nebo po moři a místní svoz nebo rozvoz se uskutečňuje nejkratší trasou silniční dopravou. Intermodální doprava je založena na přepravě zboží v jedné a téže nákladové jednotce nebo vozidle postupným použitím různých druhů dopravy bez manipulace se samotným zbožím při měnících se druhů dopravy (Drahotský & Řezníček, 2003).

4.4 Cross-docking

Tato distribuční technologie je založena na principu dodávek zboží většího počtu dodavatelů do distribučního centra. V distribučním centru ovšem nejsou zásilky uskladněny, ale jsou vytríděny, kompletovány a expedovány dle požadavku konkrétních odběratelů. Velkým pozitivem Cross-dockingu je skutečnost, že skladový prostor může být menších rozměrů a nemusí být vybavený vysoce investičně náročnými regálovými soustavami a manipulační technikou.

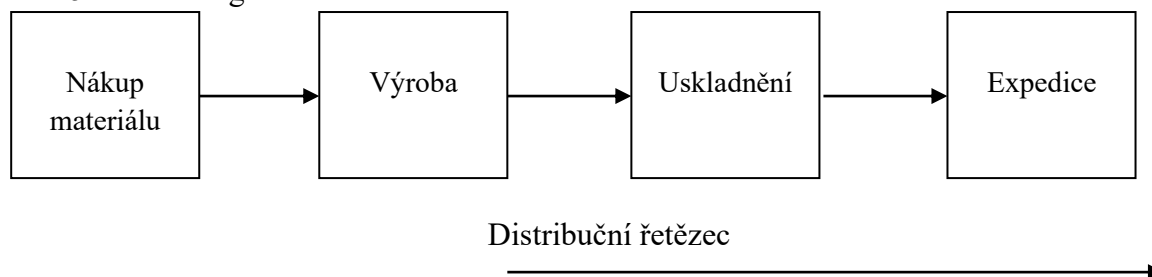
5 Logistický řetězec

Logistický řetězec lze definovat jako vzájemně provázanou posloupnost všech činností, které jsou nutné pro uspokojení potřeby konečného zákazníka (Toušek, 2016).

K uspokojení konečného zákazníka dochází pomocí hmotné a nehmotné stránky logistického řetězce. Hmotná stránka (neboli materiálový tok) označuje tok dodávek a produktů, které jsou dodávány v reakci na objednávky a požadavky zákazníků (uchovávání a přemísťování materiálů, surovin, obalů a ve finální fázi také hotových výrobků). Nehmotná stránka (informační tok) označuje informační interakce mezi fázemi logistického řetězce, například informace týkající se objednávek a požadavků na dodávky a produkty. Týká se tedy přemísťování a uchování informací, které jsou důležité k tomu, aby mohla být realizována hmotná stránka logistického řetězce. Nehmotná stránka zahrnuje rovněž i finanční tok. Součástí finančního toku jsou všechny finanční transakce spojené s operacemi logistického řetězce (tedy přemísťování peněz převážně v bezhotovostní formě) (Liu, 2011).

Účelem logistického řetězce je dát do vzájemných souvislostí jednotlivé činnosti, které tvoří dějový sled (Oudová, 2016).

Obr. 5: Schéma logistického řetězce



Zdroj: Oudová (2016)

5.1 Podoby logistických řetězců

Logistické řetězce mohou být pořizovací, výrobní a distribuční.

Tyto řetězce jsou podle Oudové (2016) charakterizovány takto:

Pořizovací řetězec – zahrnují informační a materiálové toky spojené s pořízením materiálu (od objednávky materiálu u dodavatele přes jeho přepravu až po uskladnění a evidenci).

Výrobní řetězce – zahrnují veškeré činnosti související s výrobou, včetně uskladnění rozpracované výroby a polotovarů.

Distribuční řetězce – zahrnují prvky a činnosti, které zabezpečí cestu hotového výrobku od výrobce ke konečnému spotřebiteli, případně dalšímu distribučnímu mezičlánku (maloobchod, velkoobchod). Distribučním řetězcem je označována ta část logistického řetězce, která se zabývá distribucí hotových výrobků zákazníkovi.

Při řízení logistického řetězce jde o koordinaci toku materiálu a informací od dodavatele surovin k finálnímu zákazníkovi. Logistický řetězec, podobně jako jiné řetězce, není silnější než jeho nejslabší článek. Konkurenceschopnost celého logistického řetězce proto závisí na výkonnosti každého jeho článku. Pouze ty nejlepší logistické řetězce jsou schopny plnit požadavky trhu, které se neustále mění.

Stehlík a Kapoun ve své publikaci (2008) uvádějí, že při konstrukci logistických řetězců je proto třeba dbát:

- Pokud je to možné, o co nejmenší počet mezičlánků.
- Jejich nejlepší sladění, zejména standardizací techniky a komunikační technologie (např. EDI – elektronická výměna dat), které na sebe navazují, ale i řízením.

Platí, že čím více prvků má logistický řetězec, tím je jeho provoz a konstrukce složitější.

6 Outsourcing v logistice

Outsourcing je vymezován jako smluvní vztah s externím podnikem, na jehož základě je na externí podnik odsunuta interní činnost spojená s obhospodařováním daného zdroje. Typické je, že se jedná o funkční oblast, která bezprostředně nesouvisí s hlavním předmětem činnosti dodavatele (nejde o jeho hlavní činnost, tj. výrobní nebo obchodní činnost) a dodavatel ji dosud prováděl sám. Důležitou skutečností je, že spolu s původním zdrojem je odsunuta i činnost, kterou by bylo nutné vynaložit na obhospodaření tohoto zdroje (a která by tedy vyžadovala použití dalších zdrojů) (Bruckner & Voříšek, 1998).

Logistika patří mezi nejvíce outsourcované obory, proto je této problematice věnována celá kapitola. V outsourcingu rozlišujeme dva základní pojmy: poskytovatel a zadavatel. Poskytovatelem je logistická firma, která poskytuje logistické služby. Zadavatelem je firma, která logistické služby poptává. Zadavatele také považujeme za výrobní firmu. Logistické služby jsou služby poskytovatelů, které jsou zaměřené na poskytování procesů v rámci logistického řetězce. Za logistickou službu považujeme komplexní služby (zásobování či distribuce) a parciální služby (přeprava, skladování, balení, kompletace, dekompletace, pikování atd.) (Jirsák, Mervart, & Vinš, 2012).

Důvody outsourcingu mohou být: ekonomické (úspora nákladů, úspora kapitálu) a strategické (inovace, zvýšení rychlosti procesů, zaměření se na hlavní činnost podniku). Jednou z příčin volby outsourcingu může být nákladovost interního řešení (externí logistické řešení bývá méně nákladové než interní řešení) (Oudová, 2016).

Za nejvýznamnější výhody outsourcingu v logistice podle Lysonse (2006) považujeme:

- soustředění se na hlavní činnost podniku,
- přístup k know-how na světové úrovni,
- sdílení rizik,
- snížení operativních nákladů,
- uvolnění kapitálových prostředků.

Mezi nevýhody patří:

- Rozhodnutí o outsourcingu by se mělo provádět zejména v případě velkých projektů z důvodu toho, že jde o rozhodnutí s dlouhou dobou působnosti.
- Procesy bývají méně flexibilní.
- Riziko úniku informací (musí se smluvně ošetřit) (Jirsák, Mervart, & Vinš, 2012).

6.1 Poskytovatelé logistických služeb

Poskytovateli logistických služeb jsou specializované firmy zapojující se do logistických řetězců svých klientů (zpravidla prodávajících hmotné zboží dodavatelů) nebo do jejich částí jako externí partneři poskytující individualizované služby (služby „na míru“), a to od přepravy dílů, komponentů či hotových výrobků nebo jejich skladování, třídění a kompletace až po přebírání plné odpovědnosti za logistické uspokojení potřeb přepravce. Využívají k tomu vlastního know-how, pracovníků, technických prostředků, budov, popřípadě komunikací atd. Logistický přístup poskytovatelů logistických služeb je komplexní a zároveň individuální, zaměřený na určitou finální produkci (zakázku), zabývá se koordinací procesů (souvisí s dodáním produkce zákazníkovi), řeší problémy s manipulací, přepravou, skladováním, balením (Jirsák, Mervart, & Vinš, 2012).

Spolupráce klientů s poskytovateli logistických služeb může být smluvní (jednoleté až tříleté), ale smlouvy také mohou být víceleté a mít neformální charakter (opakované prodlužování jednoleté smlouvy) (Jirsák, Mervart, & Vinš, 2012).

Z pohledu zdrojů můžeme dle Jirsáka, Mervarta a Vinše (2012) poskytovatele logistických služeb rozdělit na:

- 2PL poskytovatele – firma si objednává individuální logistické služby u poskytovatelů logistických služeb.
- 3PL poskytovatele – majoritní většina firem na trhu je tímto poskytovatelem. Jsou to firmy nabízející komplexní logistické služby. Používají jak své, tak i externí zdroje.
- 4PL poskytovatele – podnikatelský subjekt v oboru logistiky poskytující klientům komplex služeb počínaje analýzou a projektovým řešením a konče řízením

a realizací uceleného řetězce ve smyslu supply chain, popřípadě logistické sítě (Novák et al., 2010).

- 5PL poskytovatele – označují se tak poskytovatelé, jejichž aktivity spočívají výlučně v oblasti know-how a kteří kombinují pouze cizí zdroje, kapacity a technologie a fungují tedy jako virtuální poskytovatelé logistických služeb.

Poskytovatel logistických služeb musí být spolehlivý (penalizace za nedodání zboží jsou extrémně vysoké), musí mít stanovenou adekvátní cenu za poskytované služby (logistické náklady tvoří velké procento ceny zboží, proto je důležité tyto náklady minimalizovat). Další kritéria výběru poskytovatele logistických služeb: velikost poskytovatele, jeho finanční stabilita, zkušenosti poskytovatele se zadavatelským oborem, umístění skladů poskytovatele (v případě outsourcingu skladování), schopnost sledovat zásilky (v případě outsourcingu dopravy), jeho flexibilita či firemní kultura.

7 Právní úprava podnikání v dopravě

V roce 1994 nabyl v účinnost zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě. Stát začal projevovat snahu o tzv. kultivaci respektive regulaci tohoto oboru. Silniční doprava (tedy i MKD) pro cizí potřeby byla a stále je živností koncesovanou, tzn., že může být provozována v souladu se zákonem č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání, jen na základě státního povolení/koncese. Podmínky pro získání koncese obsahoval zákon č. 111/1994 Sb., od 4. prosince 2011 přímo uplatitelné nařízení EU č. 1071/2009, kterým se zavádějí společná pravidla týkající se závazných podmínek pro výkon povolání podnikatele v silniční dopravě. (Novák et al., 2011):

Provozovat dopravu jako podnikatelskou činnost může fyzická nebo právnická osoba na základě licence (případně koncese). Licence může být udělena na základě těchto podmínek (Novák et al., 2011):

- **Podmínka bezúhonnosti** – žadatel o licenci musí být schopen právních úkonů a nebyl pravomocně odsouzen pro trestní čin související s udělovanou licencí, dobrá pověst se zkoumá pět let zpět od podání žádosti a musí trvat po celou dobu provozování dopravy.
- **Podmínka odborné způsobilosti** – žadatel ji prokazuje dokladem o ukončení vysokoškolského vzdělání příslušného (zákonem stanoveného) zaměření a dokladem o vykonání tříleté praxe v řídicí činnosti v příslušném oboru nebo dokladem o ukončení úplného středního odborného vzdělání příslušného směru a dokladem o vykonání pětileté praxe v řídicí funkci v oboru, případně vykonáním zkoušky před komisí. Odborná způsobilost musí trvat po celou dobu podnikání v oboru.
- **Podmínka finanční způsobilosti** – schopnost dopravce finančně zajistit zahájení a řádné provozování dopravy. V silniční dopravě se způsobilost prokazuje dopravnímu úřadu v místě sídla nebo trvalého pobytu žadatele, který obdrží o jejím splnění písemné potvrzení.

Nákladní doprava se dělí na koncesi pro silniční nákladní dopravu vozidly do 3,5 tuny (malými vozidly) a koncesi pro silniční nákladní dopravu vozidly nad 3,5 tuny celkové hmotnosti (velkými vozidly). Silniční doprava pro vlastní potřeby je doprava, kterou se zajišťuje podnikatelská činnost, k níž je osoba provozující silniční dopravu

oprávněna podle zvláštních právních předpisů a při níž nedochází ke vzniku závazkového vztahu, jehož předmětem je přeprava osob, zvířat nebo věcí.

Za dopravce považuje zákon fyzickou nebo právnickou osobu provozující silniční dopravu. Tuzemský (český) dopravce je dopravce, který provozuje silniční dopravu pro cizí potřeby na základě koncese nebo silniční dopravu pro vlastní potřeby k zajištění své podnikatelské činnosti vykonávané na základě živnostenského nebo jiného oprávnění uděleného podle zvláštního právního předpisu orgánem České republiky. Podnikatel v silniční dopravě je tuzemský (český) dopravce provozující silniční dopravu pro cizí potřeby. Silniční doprava pro cizí potřeby je doprava, při níž vzniká mezi provozovatelem silniční dopravy a osobou, jejíž přepravní potřeba se uspokojuje, závazkový vztah, jehož předmětem je přeprava osob, zvířat nebo věcí (Novák et al., 2013).

Každý provozovatel dopravy pro cizí potřebu velkými vozidly musí splňovat čtyři základní podmínky, kterými jsou (Novák et al., 2013):

- řádné a trvalé usazení v členském státě,
- dobrá pověst,
- finanční podmínky,
- odborná způsobilost.

Vstupem České republiky do Evropské unie je přístup na trh v mezinárodní silniční dopravě na území členských států Evropské unie zajištěn prostřednictvím tzv. eurolicence. Dopravce MKD podá žádost na dopravní úřad a na základě této žádosti je mu tato vydána. Její platnost je 10 let (Novák et al., 2011).

7.1 Povinnosti dopravce a podnikatele v silniční dopravě

Tuzemský dopravce je povinen provozovat silniční dopravu vozidlem, kterému byla přidělena státní poznávací značka České republiky a které je zapsáno v registru silničních vozidel. Musí zajistit, aby řidiči dodržovali ustanovení týkající se doby řízení, doby bezpečnostních přestávek a doby odpočinku, pokud pro určité kategorie vozidel není stanoveno jinak. V MKD je dopravce povinen zajistit, aby najaté vozidlo bylo používáno pouze za předpokladu, že je najato bez řidiče, vozidlo řídí dopravce sám nebo jeho zaměstnanec, a aby ve vozidle byla při jeho provozu smlouva o nájmu

s uvedením registrační značky najatého vozidla a pracovní smlouva řidiče, pokud řidič není zároveň dopravcem.

Doprovce je povinen zajistit, aby v každém vozidle byly při provozu tyto doklady:

- Záznam o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku, pokud je povinen jej vést.
- Doklad o nákladu a vztahu dopravce k němu.

Tuzemský dopravce provozující silniční dopravu velkými vozidly je povinen:

- Zajistit, aby řidič řádně vedl záznam o době řízení vozidla, bezpečnostních přestávkách a době odpočinku.
- Uchovat záznamy o dobách řízení a doklad o nákladu po dobu 1 roku od ukončení přepravy.

Podnikatel v silniční dopravě je dále povinen:

- Provádět opravy velkých vozidel s výjimkou drobných oprav na plochách k tomu určených a doklad o provádění údržby mimo vlastní prostory uchovat po dobu 2 let.
- Před zahájením provozování dopravy sdělit dopravnímu úřadu počet vozidel, se kterými bude provozovat dopravu, jejich státní poznávací značku České republiky, největší povolenou hmotnost, celkový počet míst k přepravě osob včetně řidiče, tovární značku a obchodní označení, a nahlásit do 30 dnů od vzniku rozhodné skutečnosti každou změnu těchto údajích.

Podnikatel v silniční dopravě je povinen označit velká vozidla, která používá k podnikání, svým obchodním jménem a zajistit, aby v každém vozidle používaném k podnikání byl při jeho provozu doklad o oprávnění k podnikání (Novák et al., 2013).

8 Emisní normy v silniční dopravě

Emisní normy EURO mají svůj základ vtzv. kalifornských zákonech, přijatých v 60. letech 20. století v USA (V USA se emisní normy označují EPA). Na evropském kontinentu se první emisní norma (EHK 15) objevila na začátku 70. let. Od roku 1990 jsou v platnosti normy EURO. EURO 0 a poté následovaly emisní normy EURO 1 až EURO VI. Obecně platí pravidlo, čím vyšší číslo, tím přísnější norma.

Normy EURO definují povolené limity škodlivin ve výfukových plynech silničních motorových vozidel. Jde zejména o oxidy dusíku, pevné částice (saze, prašnost), oxid uhelnatý a nespálené uhlovodíky (Novák et al., 2013).

8.1 Norma EURO VI

Emisní norma EURO VI vstoupila v platnost v roce 2014. Jedná se o současně platnou normu, kterou musí splňovat každé nově vyrobené auto. Cílem této normy je, aby vozidla se vznětovým motorem byla stejně čistá jako ta se zážehovým. Vznětový motor nesmí vykazovat emise oxidu dusíku vyšší než 80 mg/km. Vozidla se zážehovým motorem mají tuto hranici 60 mg/km (Novák et al., 2013).

8.2 Norma EEV

Od roku 1999 existuje prozatím dobrovolná emisní norma EEV (Enhanced Environmentally Friendly Vehicle), jejíž limity jsou řadou výrobců nákladních automobilů (a autobusů) splňovány. Motory EEV jsou primárně montovány do vozidel určených pro místní a regionální přepravu zdůvodu povolení vjezdů do center měst. Limity emisí oxidu dusíku jsou u EEV shodné s EURO V. Rozdíl je v emisích PM, ty jsou vzhledem k EURO V nižší (tzn. motory s EEV produkují ještě o něco méně škodlivých výfukových plynů) (Novák et al., 2013).

9 Charakteristika společnosti Slemr Spedition s.r.o.

9.1 Představení společnosti

Firma Slemr Spedition s.r.o. se zabývá tuzemskou i mezinárodní dopravou a logistickými službami. Jelikož je tato bakalářská práce zaměřena zejména na plzeňskou pobočku, která se věnuje výhradně tuzemské dopravě, bude mezinárodní doprava zmíněna pouze okrajově. Společnost působí v rámci celého světa, ale především se orientuje na evropské země.

Do obchodního rejstříku byla zapsána 28. ledna 2019. Předmětem podnikání je silniční motorová doprava:

- nákladní provozovaná vozidla nebo jízdními soupravami o největší povolené hmotnosti přesahující 3,5 tuny, jsou-li určeny k přepravě zvířat nebo věcí,
- nákladní provozovaná vozidla nebo jízdními soupravami o největší povolené hmotnosti nepřesahující 3,5 tuny, jsou-li určeny k přepravě zvířat nebo věcí a výroba, obchod,
- služby neuvedené v přílohách 1 až 3 živnostenského zákona.

První pobočka a zároveň i sídlo společnosti se nachází v severních Čechách v České Kamenici. Druhá pobočka se nachází v Plzni na Borských polích v areálu firmy SGL. Třetí pobočka se nachází v Pardubicích a čtvrtá v Liberci. K dopravě zboží jsou využívány především vlastní vozy, ale také smluvní dopravci, kteří jsou podrobováni velmi přísným výběrovým kritériím, aby kvalita služeb dosahovala stanoveného standardu firmy. Pojištění odpovědnosti dopravce je ve výši deseti miliónů korun.

Samozřejmostí společnosti je průběžně informovat zákazníky o tom, kde se jejich zásilka nachází. Toto se provádí prostřednictvím GPS monitoringu, součástí kterého je i webové rozhraní pro zákazníky. Zásilky jsou standardně přepravovány „Just in Time“ (viz kapitola 4 – Logistické technologie).

Slemr Spedition s.r.o. spolupracuje v oblasti zajišťování logistiky s významnými společnostmi v České republice i v zahraničí. Neustálou snahou firmy je získávat další spokojené klienty a nabídnout jim servis, který bude splňovat, nebo dokonce i převyšovat, jejich očekávání.

Obr. 6: Logo společnosti Slemr Spedition s.r.o.



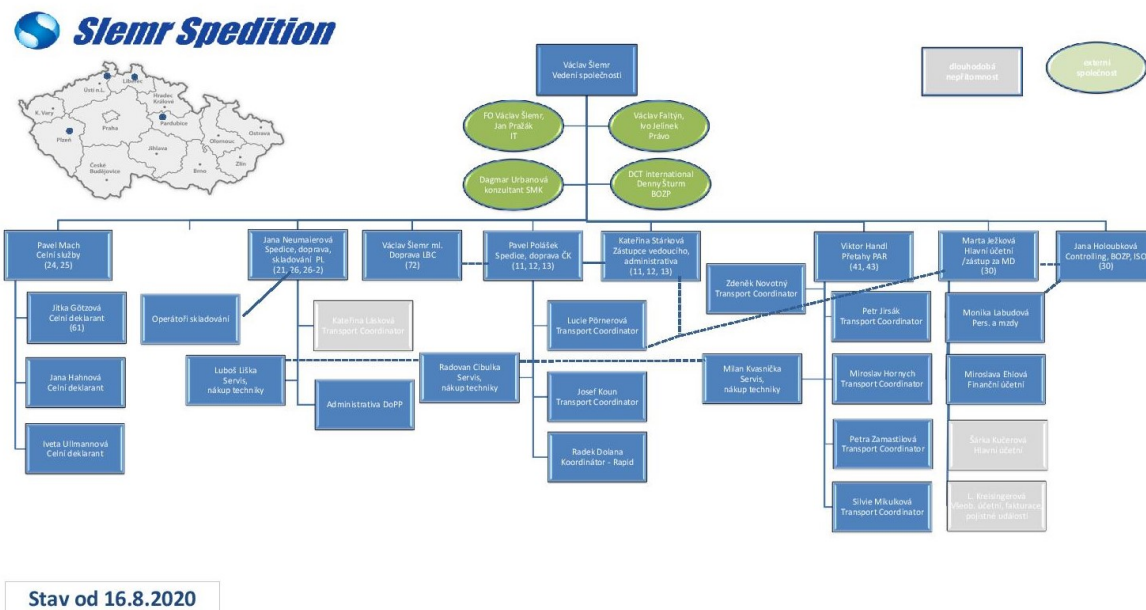
Zdroj: Firma Slemr Spedition s.r.o. (2021)

9.2 Organizační struktura firmy Slemr Spedition s.r.o.

Společnost Slemr Spedition s.r.o. řídí jeden majitel, který má ve firmě 100% podíl. Celkově firma ve všech pobočkách zaměstnává cca 65 osob (6 pracovníků dispečinku, 9 účetních, 4 celní deklaranty, 4 vedoucí poboček, 8 vedoucích pracovníků, 2 vedoucí skladu, 2 pracovníky administrativy, 2 právníky, 2 zaměstnance BOZP, 1 zaměstnanec, jenž zajišťuje IT, zbylý počet zaměstnanců tvoří zaměstnanci skladu a profesionální řidiči).

V Plzeňské pobočce firmy Slemr Spedition s.r.o. je zaměstnaný jeden vedoucí pobočky, jeden dispečer a zaměstnanec servisu a nákupu techniky, pracovník administrativy a 10 operátorů skladování. Bakalářská práce je zaměřena hlavně na plzeňskou pobočku, z tohoto důvodu bude v následujících odstavcích rozebrán popis práce pouze u těchto zaměstnanců a majitele firmy.

Obr. 7: Organizační struktura firmy Slemr Spedition s.r.o.



Zdroj: Slemr Spedition s.r.o. (2020)

Majitel firmy

Majitel firmy řídí manažery jednotlivých poboček, kteří jsou jeho přímými podřízenými. Kromě manažerů poboček jsou jeho přímými podřízenými i zaměstnanci právního oddělení, IT, BOZP, controllingu, vedoucí pracovník celních služeb, hlavní účetní, vedoucí spedic a dopravy a zástupkyně vedoucího.

9.2.1 Vedoucí pobočky

Jak již bylo zmíněno, společnost Slemr Spedition s.r.o. disponuje čtyřmi pobočkami. Česká Kamenice, Plzeň, Pardubice a Liberec. Chod těchto poboček zajišťují manažeři. Ti jsou přímými nadřízenými dispečerů, účetním, vedoucím skladů, operátorům skladů, administrativním pracovníkům a pracovníkům zajišťující nákup. Vedoucí pobočky mají na starosti kontrolu těchto pracovníků a zajištění chodu jednotlivých poboček. Jednají s majitelem firmy a s ostatními manažery.

9.2.2 Dispečerři

Vedoucí pobočky zajišťuje práci dispečera. Dispečer s vedoucím konzultuje každou dopravu – zda je každý řidič efektivně vytižen a jestli je nastavena adekvátní cena za dopravu. Manažer musí každou dopravu schválit. Dispečer se tedy stará o to, aby

vozidla byla efektivně a plynule vytížena. Plánuje trasu a organizuje dopravu. Komunikuje a spolupracuje s potenciálními zákazníky. Dále také kontroluje průběh doprav, řeší případné problémy, vede a kontroluje dokumentaci.

Dispečer je nadřízeným pracovníkem řidičů společnosti, tudíž veškerá aktivita řidičů je v jejich kompetenci. Po celou dobu dopravy (od zajištění přes uskutečnění až po její dokončení) s nimi komunikují a také jim připravují potřebné podklady. Dispečer pro sledování řidičů využívá program O2 Car Control (viz dále). Má zde přehled o pohybu vozidla, stavu v nádržích, ujetých kilometrech, době stání, době jízdy a komunikuje přes něj s řidiči (ti mají tablet v autě, který obsahuje program O2 Car Control).

9.2.3 Profesionální řidiči

Přijímají pokyny k práci od dispečerů a provádí dopravu zboží – řídí nákladní vozidlo. Po celou dobu komunikují s dispečery, kteří jejich činnost kontrolují prostřednictvím GPS, rozšířenou o O2 Car Control. Tyto jednotky se nacházejí v tabletu, který je umístěný v nákladním automobilu firmy Slemr Spedition s.r.o. Dispečeri tak po přihlášení do aplikace O2 Car Control společnosti Slemr Spedition s.r.o. mají možnost sledovat pohyb všech firemních vozidel, spotřebu pohonných hmot, ujeté kilometry a místo výskytu.

9.2.4 Zaměstnanec servisu a nákupu techniky

Tento zaměstnanec je přímým podřízeným vedoucího pobočky. Stará se o vozidla společnosti. Zjišťuje jejich údržbu, opravu a jezdí s nákladními automobily na technické prohlídky. V případě, kdy mají profesionální řidiči dovolenou nebo jsou nemocní, také řídí nákladní automobil a vykonává dopravu.

9.2.5 Pracovník administrativy

Zajišťuje administrativní chod firmy Slemr Spedition s.r.o. Vyřizuje příchozí a odchozí poštu. Jelikož všechny účetní a zaměstnanci personálního oddělení pracují na pobočce v České Kamenici, musí se všechny dokumenty posílat poštou nebo elektronicky. Dále zadává do počítače všechny přijaté pokladní doklady a vydané pokladní doklady. Vytváří faktury a zapisuje do interního systému Doprava 3K objednávky. Mezi jeho kompetence patří i vedení knihy jízd.

9.2.6 Operátoři skladování

Manipulují se zbožím ve skladu (příjem a výdej zboží ze skladu, balení a příprava zboží k expedici). Vykonávají nakládku a vykládku zboží. Manipulují s manipulačními prostředky, které se používají ve skladovém hospodářství (např. vysokozdvížený vozík – vždy na základě příslušného osvědčení). Vedou skladovou evidenci a administrativu.

9.3 Popis vozového parku plzeňské pobočky

Vozový park plzeňské pobočky společnosti Slemr Spedition s.r.o. se nachází v areálu firmy SGL v Plzni v průmyslové oblasti Borská pole. Nachází se zde 5 souprav složených z návěsu a tahače. Dále firma disponuje 4 náhradními návěsy. V Plzni jsou využívány převážně tahače značky Renault a návěsy značky Krone. Všechny soupravy jsou v klasické úpravě (tzn. klasická úprava má vyšší podvozek a může být o 15–60 cm nižší než Lowdeck. Lowdeck je vzhledem ke klasické úpravě vyšší, je určený pro velkoobjemovou přepravu a má snížený podvozek). Každý vůz splňuje emisní normy EEV a EURO 6 (podrobněji viz kapitola 8 – Emisní normy v Evropě).

Ve vozovém parku se nachází i čtyři náhradní návěsy značky Krone. Tyto návěsy jsou využívány v případě tzv. překrývání doprav. To je situace, kdy řidič přijede večer s plným návěsem, ráno má brzy nakládku, ale nemá prázdný návěs. Tento návěs odstaví, vezme náhradní, prázdný a realizuje dál dopravu. Náhradní návěsy se také používají u shuttlových doprav, kdy jeden tahač obsluhuje několik návěsů (tzn., na jeden tahač jsou napojeny dva návěsy). Jedná se o plachtovou soupravu.

Servis vozidel probíhá v autorizovaném autoservisu Vega Truck s.r.o. v Nýřanech. Některé náhradní díly nakupuje firma Slemr Spedition s.r.o. u firmy Turbosol Servis, spol. s r.o., Vejprnice a Europart CZ s.r.o. v Plzni – jedná se o díly, které montuje firemní technik sám.

Na obrázku 8 je vyobrazena celá jízdní souprava a dále na obrázku 9 a 10 je vyobrazen návěs a tahač. Všechny vozy jsou sladěné do firemní modro-bílé barvy. Tahače jsou bílé barvy a návěsy barvy modré. Na návěsech je zlevé strany vyobrazeno logo firmy. Na všech tahačích jsou zprava i levé strany kontaktní údaje na sídlo společnosti a webové stránky.

Všechny tahače jsou vyrobeny v roce 2012. Větší část návěsů byla vyrobena v roce 2015, zbytek v roce 2014.

Obr. 8: Tahač s návěsem



Zdroj: www.slemr-rent.cz (2021)

Obr. 9: Návěs



Zdroj: www.slemr-rent.cz (2021)

Obr. 10: Tahač



Zdroj: www.slemr-rent (2021)

10 Poskytované služby

Jelikož je bakalářská práce zaměřena především na plzeňskou pobočku, které se orientuje výhradně na silniční dopravu, jsou ostatní poskytované služby zmiňovány pouze okrajově. Větší část práce je věnována právě již zmiňované silniční dopravě.

10.1.1 Silniční doprava

Firma Slemr Spedition s.r.o. se specializuje na mezinárodní i tuzemskou dopravu celovozových i kusových zásilek (viz kapitola 3 – Charakteristika přepravních služeb). Silniční dopravu nabízejí i v propojení na logistický řetězec, který zahrnuje sdružování a rozduřování zásilek, balení, skladování, celní služby.

Nabídku tvoří exportní a importní silniční doprava v rámci celé Evropy a i na ostatní kontinenty.

Plzeňská pobočka je specializována výhradně na vnitrostátní nákladní dopravu. V této pobočce jsou nejčastěji vykonávány stálé dopravy, které firma Slemr Spedition s.r.o. jezdí v pravidelných intervalech. Se stálými zákazníky má firma stanovené určité podmínky, které jsou závazné pro každou dopravu, kterou firma vykonává. Mezi tyto podmínky patří zejména: pevně stanovená cena, dodržení stanoveného termínu nakládky a vykládky, doba splatnosti, doba čekání na místě nakládky aj. Zákazníky tvoří zejména firmy v Plzeňském a Jihočeském kraji. Ve výjimečných případech se plzeňská pobočka účastní dopravy zboží do Jihomoravského kraje, přesněji do Brna. Silniční doprava se v plzeňské části pobočky nejčastěji využívá pro přepravy plných či prázdných palet, obalového materiálu a stavebního materiálu.

Výhody silniční dopravy Slemr Spedition s.r.o.:

- operativnost a flexibilita,
- rychlost silniční dopravy,
- možnost sledování zásilky od převzetí po dodání,
- možnost spojit sdalšími druhy tuzemské i mezinárodní dopravy,
- variabilita,
- dodání „Just in Time“ (viz kapitola 4 – Logistické technologie).

Kromě silniční dopravy firma Slemr Spedition s.r.o. nabízí svoje služby i v jiných oborech dopravy, a to zejména v námořní dopravě, letecké dopravě, železniční dopravě. Firma také nabízí služby vnitrostátní balíkové dopravy, stěhování a skladování zboží. Ve všech oborech dopravy je firma zaangažovaná také jako speditér (viz kapitola 10.1.9. - Spediční služby).

10.1.2 Námořní doprava

Firma Slemr Spedition s.r.o. nabízí kombinovanou dopravu kontejnerů v rámci všech přístavů světa (exportně i importně). Firma je v námořní dopravě zaangažovaná jako speditér. Firma umožňuje i tracking (sledování zásilky po celou dobu dopravy).

Mezi výhody námořní dopravy patří zabezpečení proti krádeži, pravidelnost a široká nabídka dopravních linek, nízké náklady, není omezen objem a váhy zásilky, provázanost s ostatními obory dopravy – kombinovaná doprava (viz kapitola 4 – Logistické technologie). Firma pomocí námořní dopravy zajišťuje přepravy zejména kusových i celokontejnerových zásilek (viz kapitola 3 – Charakteristika přepravních služeb), rostlinných a živočišných produktů, výrobků a materiálů pro lehký i těžký průmysl, nadrozměrných zásilek, technologických celků.

10.1.3 Letecká doprava

Firma Slemr Spedition s.r.o. se zaměřuje také na leteckou dopravu. Společnost nabízí zprostředkování přepravy zásilek v rámci všech kontinentů s garantovaným časem dodání (firma Slemr Spedition s.r.o. je jak dopravce, tak v některých případech i speditér). Firma Slemr Spedition s.r.o. není vlastníkem letadel, ale pouze nájemcem. Prostřednictvím svých poboček a partnerů zajišťuje vyzvednutí exportní zásilky v zemi odeslání a její doručení do požadované destinace, a to v souladu se striktním dodržáním zadaných podmínek Incoterms (tyto podmínky se zabývají vztahy vyplývajícími z kupní smlouvy, povinnostmi při celním odbavení, balení zboží a přebírání dodávky).

Mezi výhody letecké dopravy patří zejména rychlost doručení a bezpečnost při přepravě.

10.1.4 Železniční doprava

Kromě silniční, námořní a letecké dopravy nabízí společnost Slemr Spedition s.r.o. i železniční dopravu, a to jako speditér a zároveň i jako dopravce. Železniční soupravy si firma Slemr Spedition s.r.o. pronajímá. Tento způsob dopravy lze kombinovat se silniční dopravou, tzv. kombinovaná doprava (viz teoretická část kapitola 4 – Logistické technologie).

Vhodná je pro přepravu těžkých a nadrozměrných nákladů, tzv. nadgabaridní přeprava.

10.1.5 Vnitrostátní balíková doprava

Firma Slemr Spedition s.r.o. nabízí mimo jiné i služby expresní balíkové dopravy po celé České republice.

Výhodami vnitrostátní balíkové dopravy jsou doručení v rámci ČR je následující den po dni převzetí zásilky, nízké tarifní ceny, jednoduchá a přehledná tarifní struktura, vyzvedávání všech zásilek přímo u odesílatele, dva pokusy o doručení, nepřetržité sledování přepravovaných zásilek.

Podmínky vnitrostátní balíkové dopravy – hmotnost zásilky je do 50 kg, celkový rozměr nesmí přesáhnout 3m.

10.1.6 Stěhování

Firma zajišťuje také stěhování domácností, bytů i domů, zároveň i možnost stěhování firem, kanceláří, úřadů a dalších obchodních subjektů. Součástí služeb není stěhovací četa, pouze automobil a řidič. Tato služba funguje především v Ústeckém, Středočeském a Libereckém kraji.

10.1.7 Skladování a logistika

Mezi zmíněné logistické služby patří i skladování a související činnosti. Zboží skladuje firma Slemr Spedition s.r.o. v moderních skladovacích areálech v blízkosti dálničních tahů. Sklady jsou vybaveny regálovými systémy, které umožňují skladování různě velkých paletových zásilek.

Evidence skladů je prováděna elektronicky s pomocí paletových adres označených čárovými kódy. Součástí skladů jsou rampy pro vykládku a nakládku návěsů malých

vodidel. Zabezpečení je elektronické s nonstop ostrahou po dobu 24 hodin (týká se všech skladových areálů, ve kterých se nachází firma Slemr Spedition s.r.o.).

V Plzni je firma Slemr Spedition s.r.o. nájemcem skladu, který vlastní firma SGL.

Samozřejmostí je sledování zásilky v průběhu dopravy, které je možné formou pravidelných reportů o pohybu zásilky, jejichž počet je závislý na délce dopravy (obvykle 2–3 dny), nebo aktuálním dotazem na dispečink, ať už elektronickou formou, nebo telefonicky.

Činnosti, které firma provádí, kromě běžného skladování, jsou velmi variabilní a přizpůsobené potřebám zákazníka. Patří sem kompletace zásilek, rozduřování zásilek, balení, etiketování a další dle přání ukladatele zboží. Obsluha skladu je zajišťována v dvousměnném provozu. Manipulace se zbožím je prováděna vysokozdvížnými vozíky s různou nosností a retraky.

Služba navazující na skladování zboží je Cross-docking (viz kapitola 4 – Logistické technologie). Firma Slemr Spedition s.r.o. Cross-dockingem pokrývá celou ČR. Rozvoz zboží zajistí v jakémkoliv objemu od malých dodávkových vozidel po návěsové soupravy. Frekvence rozvozu je do 24 hodin v časech stanovených zákazníkem. Zboží je přímo ze skladu dopravováno na určené místo, bez dalšího meziskladování a překládání. Zboží je do skladu dopravováno řidiči firmy Slemr Spedition s.r.o. Zboží je ve skladu uchováváno jen několik dní. Ve většině případů 1–2 dny.

10.1.8 Celní služby

Součástí služeb je také celní projednání zásilek do režimu navrženého deklarantem. Celní projednání probíhá elektronicky s využitím nejnovějších technologií. Ručení celního dluhu je firma připravena poskytnout ve výši několika milionů, např. i při dovozu technologických celků. Služby poskytne tým zkušených deklarantů, kteří standardně zajišťují i poradenský servis (zajišťují, aby se dovoz či vývoz uskutečňoval v souladu s celními předpisy, kontrolují a vystavují potřebné listiny a doklady při mezinárodní dopravě).

10.1.9 Spediční služby

Dopravcem je firma v momentě, kdy prodává přepravní a dopravní služby a tyto služby poté sama svými vlastními dopravními prostředky vykonává. Ovšem v některých

případech je firma Slemr Spedition s.r.o. speditérem (zasílatelem). Firma nabízí komplexní služby a na základě přepravce vykonává přepravu. Tím je myšleno, že kromě toho, že vykonává samotnou dopravu zboží vlastními nákladními automobily, tak i organizuje celou přepravu (tzn., uzavírá smlouvy o přepravě věci, zajišťuje nakládku a vykládku), obstarává přepravní doklady atd.

11 Realizace dopravy

11.1 Vyhledávání a objednávka dopravy

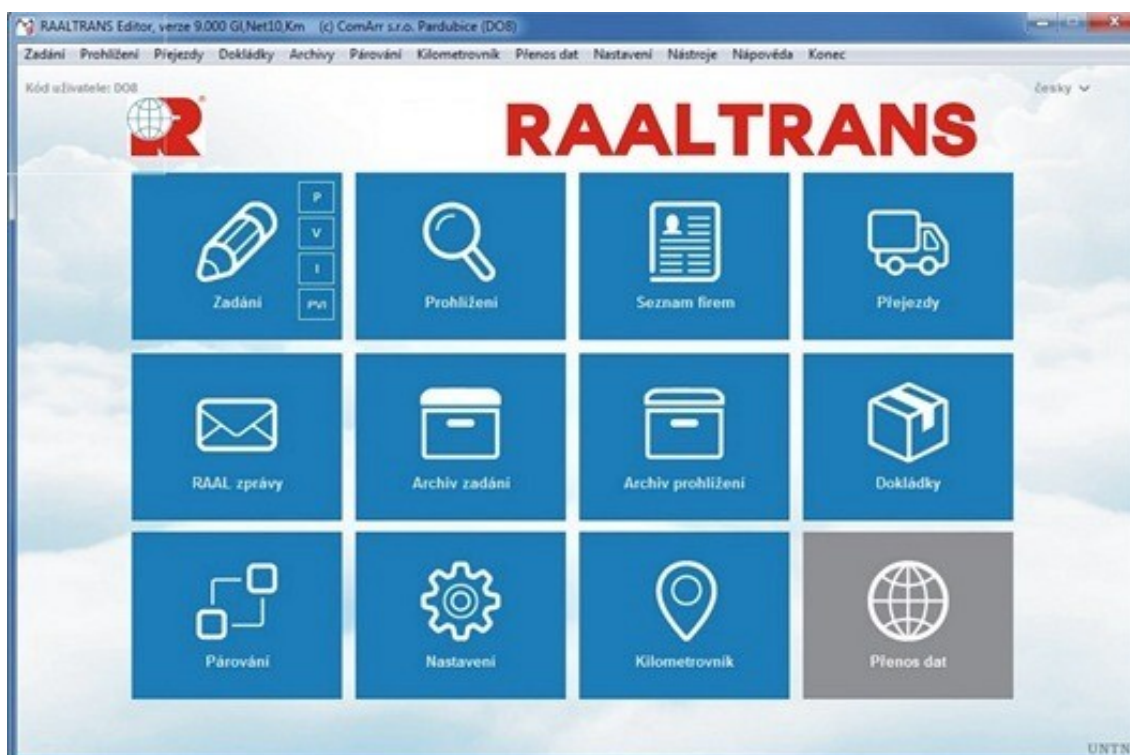
Služby firmy Slemr Spedition s.r.o. si může objednat jak stálý, tak i nový zákazník. Nejčastěji firma spolupracuje právě se stálými zákazníky, se kterými má předem dohodnuté podmínky, které jsou závazné pro každou vykonávanou dopravu. Stálý zákazník poptává služby firmy Slemr Spedition s.r.o. telefonicky nebo emailem. Pokud se jedná o nového zákazníka, ten si může služby firmy Slemr Spedition s.r.o. objednat přes webové stránky firmy, kde je pro tento případ speciální záložka „E-servis.“ Zde potenciální nový zákazník vytvoří online poptávku a na základě této poptávky se s ním dispečer později spojí. Další možností, jak získat nového zákazníka, je přes databanku přeprav RAAL TRANS (obrázek 11). Do databanky RAAL TRANS vloží firma Slemr Spedition s.r.o. nabídku dopravy. Nebo naopak zde vyhledává nabídky doprav od potenciálních nových zákazníků. Objednávka v jakémkoli případě končí v e-mailové schránce, kam zákazník zašle všechny potřebné informace související s dopravou.

Pokud zákazník poptává služby firmy Slemr Spedition s.r.o., spojí se telefonicky nebo emailem s dispečerem (1). Dispečer nejprve zjistí, zda má firma Slemr Spedition s.r.o. k dispozici nějaké volné vozidlo (2). V případě, že má k dispozici volné vozidlo, může se zákazníkem vytvořit objednávku (3). Na základě objednávky dispečer naplánuje trasu, vybere vhodný termín, dohodne se zákazníkem vhodné podmínky pro dopravu (4) a zpracuje objednávku (5). Zapíše ji do systému a pomocí GPS komunikátoru nebo SMS předá všechny informace o dopravě řidiči, který už poté samostatně realizuje dopravu (6). V tomto případě je firma Slemr Spedition s.r.o. dopravcem. Schéma procesu objednávky je zobrazené na obrázku 12.

Stejně to funguje, pokud firma Slemr Spedition s.r.o. vytvoří nabídku dopravy. Takto se stává v případě, kdy firma nemá vytížena všechna vozidla. V tomto případě musí dispečer v programu RAAL TRANS Editor vytvořit nabídku dopravy k datu, kdy nemá vytížena všechna vozidla. V tomto programu si nový potenciální zákazník vyhledá nabídku dopravy firmy Slemr Spedition s.r.o. Na základě toho, jak je pro zákazníka tato doprava výhodná, kontaktuje dispečera firmy Slemr Spedition s.r.o. Nejdůležitějším bodem je smlouvání o ceně. I přesto, že se doprava zdá jako nejvhodnější, nemusí to tak

vždy být, zejména v cenové oblasti, kdy zákazník musí být pro firmu výhodný. Dále dispečer se zákazníkem domluví trasu, odkud kam řidič pojedě, a stejně jako v předchozím případě zpracuje objednávku (ta obsahuje název firmy, číslo objednávky, identifikační číslo organizace a datum dopravy), zapíše ji do systému a předá všechny potřebné informace řidiči. V tomto případě je firma Slemr Spedition s.r.o. zářilatelem (speditérem).

Obr. 11: RAAL TRANS



Zdroj: https://www.raal.cz/cs/20/Verze_pro_Windows/ (2021)

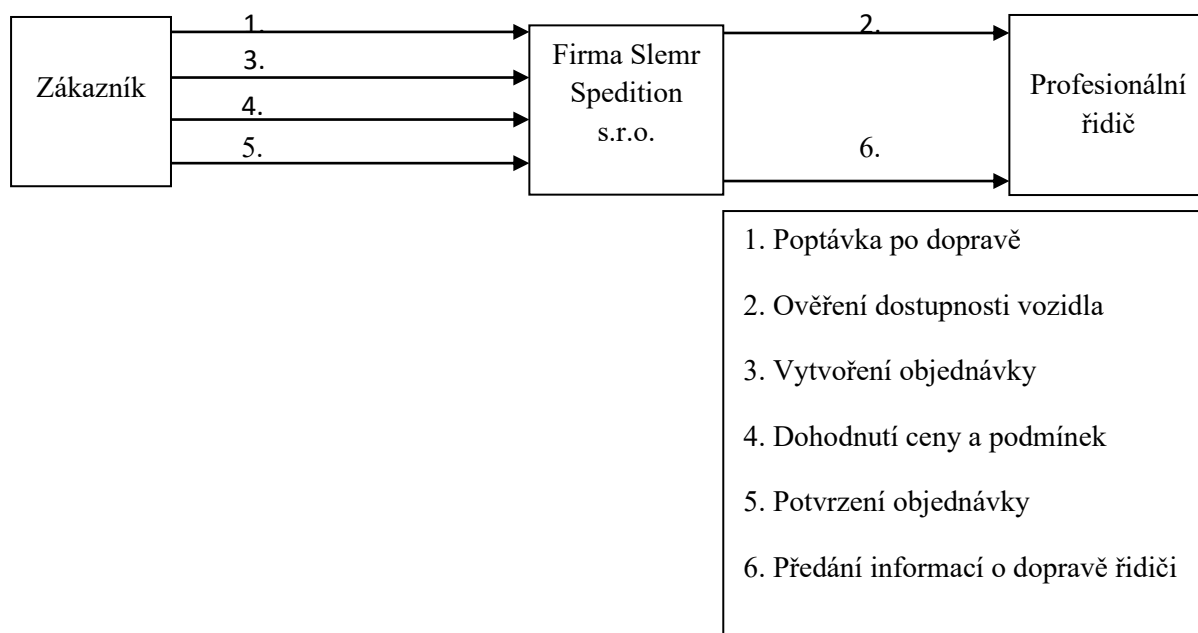
Firma Slemr Spedition s.r.o. spolupracuje hlavně se stálými zákazníky. Jedná se o pravidelné dopravy, které firma provádí v pravidelných intervalech. Většinou se jedná o dopravy realizované každý den nebo co druhý den. Ne vždy se jedná o dopravu ze stejného místa nakládky do stejného místa vykládky. Dopravy se mohou lišit trasou i přepravovaným zbořím (např. někteří zákazníci chtějí přepravit prázdné palety, někteří sklo na paletách a někteří například stavební materiál).

Po potvrzení objednávky dopravy zbořím zákazníkem je tato doprava zapsána do deníku dispečera. Do tohoto deníku si dispečer zapisuje všechny informace o dopravě. Datum objednání dopravy, čísla objednávek, název firmy, odkud kam bude zbořím převážet.

Dále si do deníku zapisují datum, kdy je doprava prováděna a SPZ vozidla, kterým je náklad dopravován. Tento deník je vedený v papírové formě.

Dispečer zároveň vyplňuje tabulku v programu Excel, kam zapisuje, který řidič kam jel, jaký náklad vezl, jakým vozidlem jel, datum dopravy. V tabulce může být uvedena i cena za dopravu.

Obr. 12: Schéma procesu objednávky



Zdroj: Vlastní zpracování (2021)

11.2 Proces nakládky

Poté, co dispečer vytvoří závaznou objednávku, předá pokyny kdopravě řidiči (1), a to v papírové formě předchozí den, než je doprava realizována (většinou se jedná o kopii objednávky), a nebo SMS zprávou, pokud řidič vykonává jinou dopravu a dispečer mu tak nemůže předat tištěnou formu objednávky. Dispečer v SMS zprávě vypíše řidiči nejdůležitější informace, které řidič potřebuje vědět k vykonání dopravy.

Pokyny obsahují:

- místo nakládky a vykládky,
- kontakt na zákazníka,
- datum dopravy,
- informaci o nákladu (o jaký náklad se jedná, množství, číslo položky),
- SPZ vozidla, které dopravu vykonává,
- číslo objednávky.

Poté, co řidič přijede na místo nakládky, musí se nahlásit na vrátnici (2), kde sdělí číslo objednávky. Podle čísla objednávky dostane přesné instrukce, na jaké nakládací místo má jet.

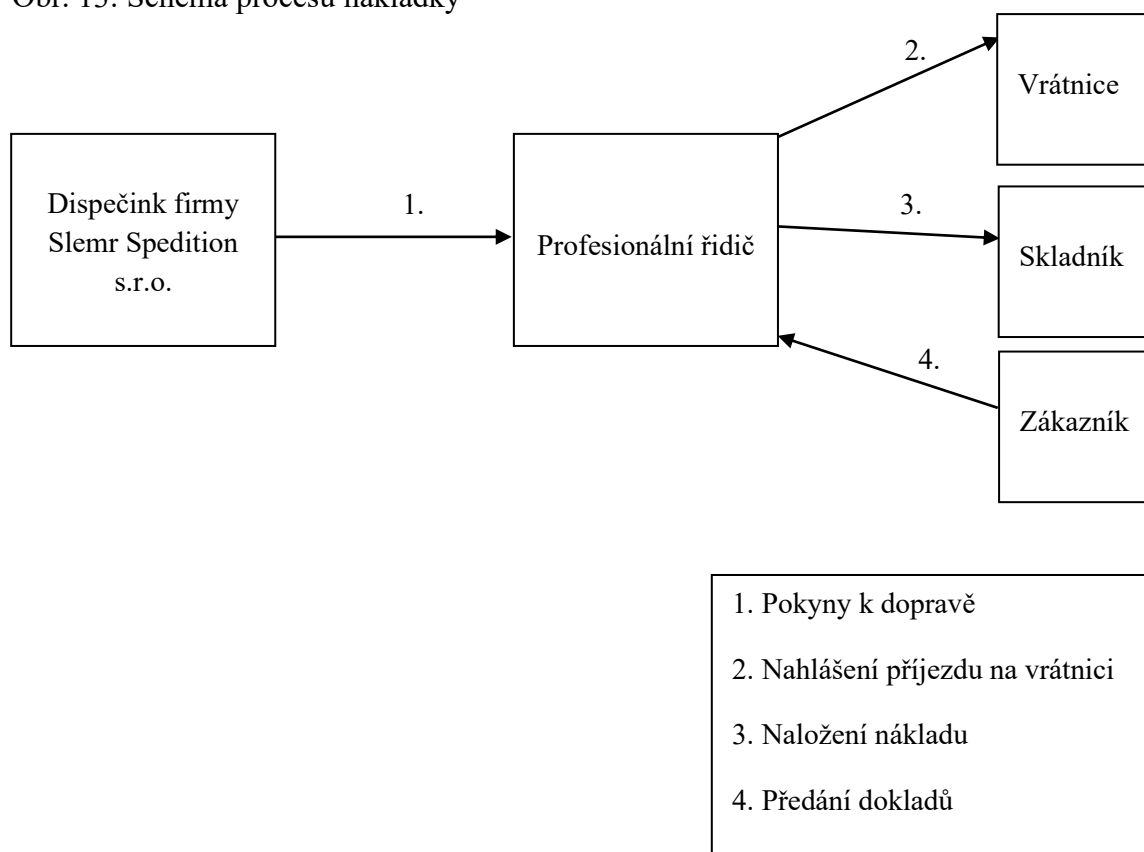
Poté, co přistaví kamion na místo určení, nastává proces nakládky zboží (3). S tímto zbožím takto manipulují pouze zaměstnanci skladu firmy, kde nakládka probíhá. Řidič má na starosti pouze kontrolu nakládaného zboží a jeho upevnění. Po nakládce zboží obdrží přepravní doklady (4), které většinou vyplňuje odesílatel, který odesílá zboží ze skladu (jedná se o dodací list a nákladní list CMR). Proces nakládky je zobrazený na obrázku 13.

Každý odesílatel zboží je povinen vystavit dodací list a přiložit ho k nakládané objednávce. Podle tohoto dokumentu je prováděna kontrola daného zboží v místě vykládky. Tento dokument je vyhotovený ve dvou listech. Originál dodacího listu obdrží objednavatel zboží pro případnou reklamaci. Kopii potvrzuje příjemce při vykládce zboží. Důležité údaje, které obsahuje dodací list, jsou: číslo dodacího listu, datum vystavení, údaje o dodavateli a odběrateli (název, adresa sídla firmy, IČ, DIČ). Mezi důležité údaje patří číslo objednávky a datum, kdy byla objednávka vytvořena. Díky těmto údajům je dodací list lépe identifikovatelný. Popis zboží a s tím spojený

počet kusů, měrné jednotky, jednotková a celková cena zabírají největší část dodacího listu. Dodací list uzavírá celková částka k úhradě.

Nákladní list CMR slouží jako doklad o uzavření přepravní smlouvy mezi odesílatelem a příjemcem. Vystavuje se ve třech kopiích – potvrzení o převzetí (vrací se odesílateli), doklad o dodání (ponechá si dopravce), třetí kopii si ponechá příjemce. CMR obsahuje jméno a adresu odesílatele a příjemce, místo nakládky + datum nakládky, název a adresu dopravce, SPZ auta, které zboží převáželo, informace o zboží, které bylo převáženo. Datum vyzvednutí, razítko a podpis. Razítko dopravce a podpis řidiče. Datum, razítko a podpis příjemce. Řidič ve většině případů obdrží tento list (měl by být už vyplněný, někdy ale stačí jen razítko). V ojedinělých případech CMR obdrží nevyplněný. V tomto případě dispečer zpětně urguje zákazníka, aby dodal vyplněný nákladní list.

Obr. 13: Schéma procesu nakládky



Zdroj: Vlastní zpracování (2021)

11.3 Proces vykládky

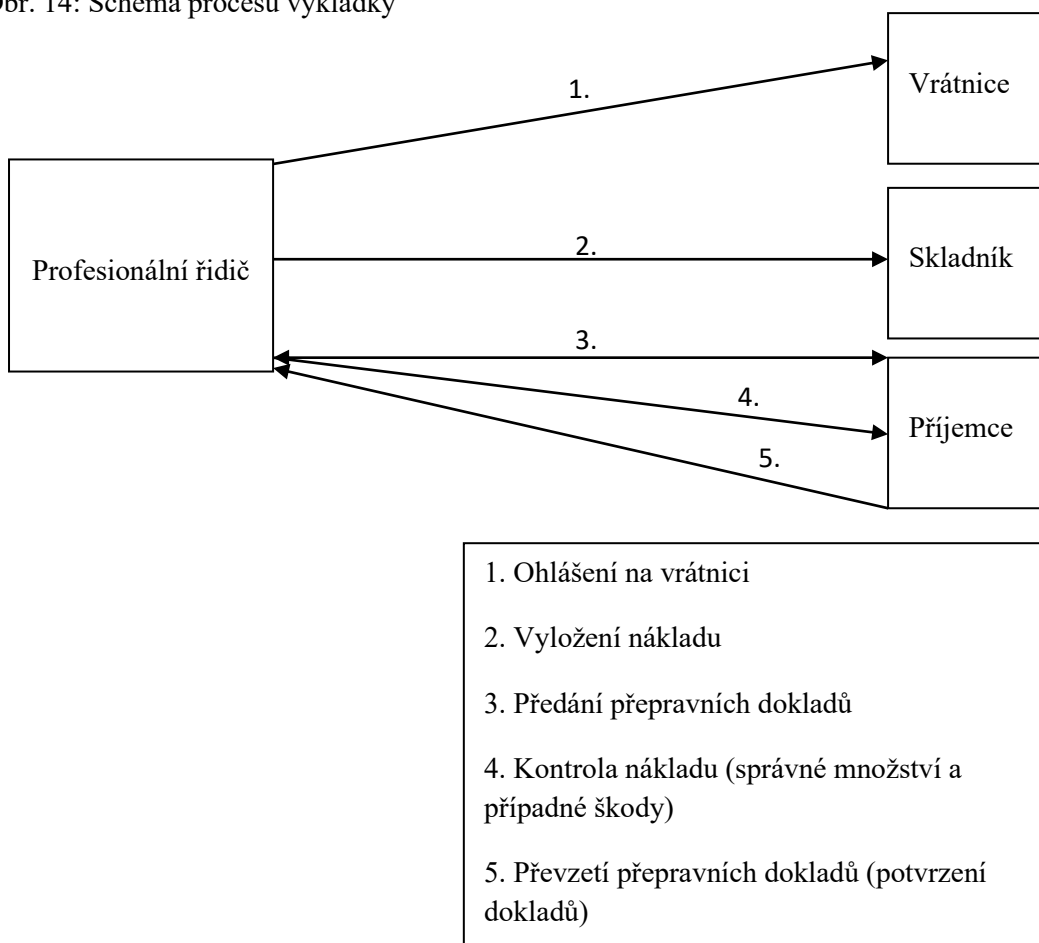
Po naložení zboží a vyplnění všech důležitých dokumentů řidič odjíždí na místo vykládky. Následuje tedy činnost dopravy na místo určené. Pokud se jedná o mezinárodní dopravy, všechny potřebné dokumenty zařídí celní oddělení.

V místě vykládky se řidič opět nahlásí na vrátnici (1), kde sdělí číslo objednávky. Dostane přidělenou vykládací rampu, kam kamion přistaví. Příjemce zkontroluje dovezené zboží dle nákladního listu CMR. Příjemce potvrdí převzetí nákladu a povolí vykládku, pokud je vše v pořádku (2). Vykládku vykonávají zaměstnanci skladu odběratele. Po vyložení zboží předá řidič příjemci přepravní doklady, které obdržel při naložení zboží od odesílatele (3), příjemce zkontroluje, zda nedošlo k nějakému poškození zboží, jestli bylo přivezeno zboží, které mělo být přivezeno a jestli dorazilo ve správném počtu (4). Pokud je vše v pořádku, příjemce předá řidiči potvrzené přepravní doklady (5). Proces vykládky je zobrazený na obrázku 14. Tyto doklady poté

odevzdá dopravce dispečerovi, který podle nich poté vytváří fakturu za provedenou dopravu.

V ideálním případě odjede řidič na další nakládku. Na místě určení naloží zboží podle stejného postupu a za stejných zmíněných podmínek. Toto zboží nechá naložené v kamionu do druhého dne a druhý den začíná tím, že s tímto zbožím odjede na vykládku. Pokud se jedná o kratší vzdálenost, stihne ho vyložit ještě tentýž den. Vše v souladu s dohodou AETR (dodržení povinné přestávky a maximální doby řízení).

Obr. 14: Schéma procesu vykládky



Zdroj: Vlastní zpracování (2021)

11.4 Příjezd na provozovnu

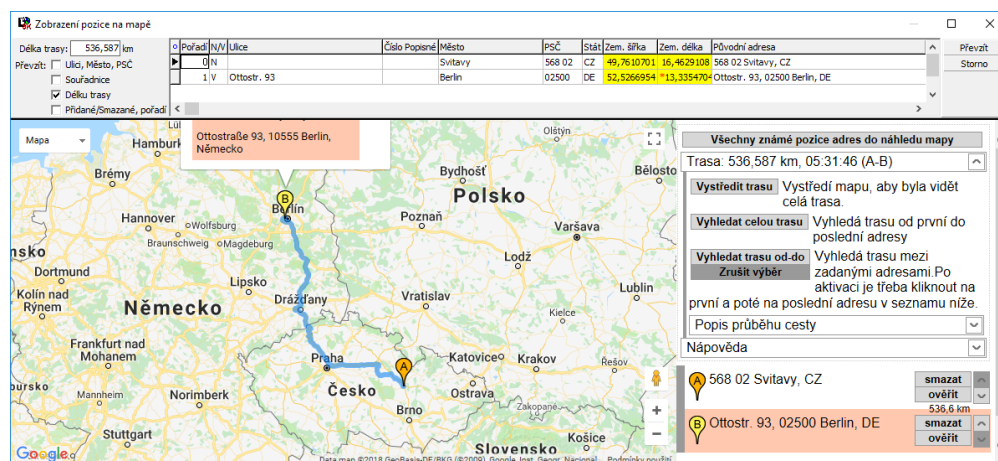
Řidič celou svou trasu končí na pobočce firmy Slemr Spedition s.r.o. Zaparkuje kamion na místě určeném ve vozovém parku. Poté ohlásí svůj příjezd dispečerovi v kanceláři. Dispečerovi předá všechny přepravní doklady. Veškeré dodací listy, nákladní listy CMR a záznam o provozu vozidla nákladní dopravy. Tyto dokumenty dispečerovi slouží pro vyúčtování cest a vytvoření faktur za dopravu.

Dispečer všechny tyto dokumenty spolu s objednávkou předá administrativnímu pracovníkovi. Ten na základě objednávky odběratele vytvoří v interním firemním programu záznam o objednávce, zakázce a záznam o provozu nákladního vozidla. Čísla těchto záznamů administrativní pracovník vypíše na jednotlivé dokumenty, aby se v případě nesrovnalostí mohly vyhledat v programu Doprava 3K. Z těchto záznamů jsou pak ve stejném programu vytvářeny faktury.

Následně administrativní pracovník vytvoří od každé faktury 2 kopie. Stejně tak vytvoří 2 kopie zbylých přepravních dokumentů (dodací list, přepravní list a u některých firem to bývá i příkaz k jízdě). Fakturu s ostatními dokumenty seskupí. Originál faktury odešle poštou odběrateli dopravy k zaplacení. První kopii odešle na sídlo firmy, kde s fakturou dále nakládá účetní, která ji zúčtuje do účetního deníku. Druhá kopie je vložena do příslušného šanonu (každý řidič má svůj šanon, ty jsou označeny SPZ vozidla).

Doprava je hrazena pouze bezhotovostním platebním stykem na bankovní účet firmy. V každé smlouvě o přepravě věci jsou popsány podmínky dopravy, doba splatnosti a případné sankce za nedodržení těchto podmínek. Firma Slemr Spedition s.r.o. má s každým zákazníkem sjednané jiné podmínky a jinou dobu splatnosti.

Obr. 15: Doprava 3K



Zdroj: <http://www.ksh-data.cz/produkty/doprava-3k/moduly/spedice/> (2005)

Záznam o provozu nákladního vozidla je interní dokument, který slouží pouze pro případnou kontrolu vedoucím pobočky nebo jednatelem firmy. Dokument je složený ze dvou tabulek.

První tabulka obsahuje adresu sídla společnosti, SPZ vozidla, pro které je vyplňován, údaje o počátečním a konečném stavu kilometrů a rozdíl (v km) mezi těmito dvěma vztahy. V druhé tabulce je zaznamenáno datum, místo a čas nakládky a vykládky, druh nákladu, doba jízdy a počet ujetých kilometrů. V tabulce musí být vyplněno jméno řidiče a podpis. Zároveň tato tabulka musí být označena razítkem, jak od odesílatele zboží, tak od příjemce zboží.

12 Popis realizace konkrétní dopravy

Jako konkrétní příklad realizace dopravy byla vybrána vnitrostátní doprava. Konkrétně doprava, kdy řidič jel z Plzně do Strakonice, poté do Ledců u Plzně a zpět do vozového parku SGL v Plzni.

Dispečer přijal **31. 9. 2020** objednávku dopravy. Tato objednávka byla odeslána emailem firmou Flexipal a.s. Objednávka obsahovala datum a místo nakládky, a to **3. 9. 2020** v době od 7–14 hodin ve firmě Staveniny DEK a.s. ve Strakonících. Vykládka byla naplánována na **3. až 4. 9. 2020** ve firmě Flexipal a.s. v Ledcích u Plzně. Dále bylo v objednávce uvedeno, co se bude převážet a kolik kusů. V tomto případě se jednalo o 531 ks prázdných palet. Dispečer ve stejný den zpracoval návrh nabídky, který zahrnoval i cenovou nabídku. Informace o vozidle, které náklad poveze (včetně SPZ a jména řidiče). Zástupce z firmy Flexipal a.s., který měl tuto objednávku na starost, vypracoval podle objednávky a návrhu nabídky „Smlouvu o přepravě věci“.

Tuto smlouvu dispečer obdržel **2. 9. 2020**, obsahovala všechny údaje, které byly uvedeny v objednávce a v návrhu nabídky, dále číslo smlouvy, dohodnutou cenu, dobu splatnosti, podpis a razítko obou stran a podmínky pro dopravu. Tuto smlouvu si dispečer vytiskl a vytvořil podle ní objednávku a zakázku v interním systému. Číslo této objednávky a zakázky musel napsat na vytištěnou smlouvu o přepravě věci, tyto údaje slouží k snadnému vyhledání v interním systému (objednávka je označena písmeny OO + číslo, zakázka je označena písmeny ZA + číslo).

Dispečer předal všechny potřebné informace k dopravě řidiči. Řidič byl vybrán na základě toho, že se ten den měl pohybovat poblíž Strakonice. Od předešlého dne měl naložený nákladní automobil. Náklad měl vykládat tentýž den (**3. 9. 2020**) v Kočíně (okres Temelín), zde dopravu ukončil a podle dohody AETR o bezpečnostních přestávkách a době řízení byl nejvhodnějším řidičem pro tuto dopravu, protože Strakonice se nacházejí po cestě z Kočina do Plzně.

Řidič vyjel **3. 9. 2020** už v 5:40 hodin ráno, tudíž všechny pokyny k dopravě obdržel den předem SMS zprávou. V 8:05 h přijel do Kočina, kde nahlásil číslo smlouvy a byla mu určena vykládací rampa, na kterou měl přijet. Vykládka zboží trvala zhruba hodinu. Byly mu předány všechny přepravní doklady. Poté se v 8:55 h mohl vydat na další cestu.

Do Strakonice přijel v 10:05 h, zde opět nahlásil číslo smlouvy vztahující se k této dopravě. Na základě toho mu byla určena rampa, kde zaměstnanci skladu naložili již zmíněné palety. Nakládka trvala přibližně dvě hodiny. Poté obdržel od společnosti DEK a.s. přepravní dokument (konkrétně příkaz k jízdě).

Ze Strakonice odjížděl v 12:00 h a v 13:55 h dorazil na místo vykládky – firma Flexipal a.s. v Ledcích u Plzně. Zde na vrátnici opět nahlásil číslo smlouvy a byla mu přidělena vykládací rampa. Zaměstnanci skladu vyložili palety a vedoucí skladu řidiči potvrdil podpisem a razítkem „Příkaz k jízdě“. Řidič dále dostal razítko na dokument Záznam o provozu nákladního vozidla, kam si celý den zapisoval údaje o všech dopravách, který ten den vykonal (místa nakládky a vykládky, časy odjezdů a příjezdů a počet ujetých kilometrů). Razítka dostal jak ve firmě Betonpres a.s. v Kočíně, tak i ve Stavebninách DEK a.s. ve Strakonících. Vykládka palet ve firmě Flexipal a.s. trvala zhruba hodinu.

Řidič se v 15:00 h vydal na cestu zpět do vozového parku SGL, kde sídlí firma Slemr Spedition s.r.o. Sem dorazil v 15:50 h, doplnil zbylé informace do dokumentu „Záznam o provozu vozidla nákladní dopravy“ (počet ujetých km a konečný stav tachometru, jméno, příjmení a podpis). Po zaparkování vozidla ve vozovém parku a doplnění tohoto dokumentu odnesl všechny dokumenty k dopravě dispečerovi. Ten si vše převzal a informoval řidiče o dopravě, která byla naplánována na následující den.

Řidič celkově ujel 360 km během přibližně 5,5 hodin. Dohoda AETR o bezpečnosti jízdy a povinných přestávkách byla dodržena, protože řidič na každém místě nakládky a vykládky čekal (odpočíval) minimálně jednu hodinu.

Dispečer na základě dokumentů k dopravě vystavil fakturu, která byla poté odeslána poštou odběrateli dopravy.

13 Návrhy na zlepšení

13.1 Webové stránky

Webové stránky společnosti Slemr Spedition s.r.o. se nachází na webové adrese www.slemrspedition.com a i přesto, že jsou poměrně dobře zpracované, měly by se poupravit a doplnit. Vzhledově vypadají velmi pěkně. Jsou sladěny do firemních barev a na úvodní obrazovce je fotografie jednoho z nákladních automobilů, který firma Slemr Spedition s.r.o. využívá. Na titulní stránce jsou dále stručně popsány informace o firmě a poskytovaných službách. Na pravé straně titulní strany se nachází i odkaz na facebookovou stránku, kde si zákazník může přečíst nejnovější příspěvky. Dobře by bylo na úvodní stránku přidat nějaký rychlý telefonický nebo emailový kontakt, který by byl využitelný v případě, kdy zákazník potřebuje rychle kontaktovat firmu Slemr Spedition s.r.o. a nechce zdlouhavě procházet záložku „Kontakty“.

Firma Slemr Spedition s.r.o. by mohla své webové stránky vylepšit například tím, že by přidala informace o vozových parcích v jednotlivých pobočkách, protože ty jsou na webových stránkách zmíněny pouze okrajově. S tím souvisí i zmínka o dalších webových stránkách, kterými firma disponuje. Tyto webové stránky se nacházejí na adrese www.slemr-rent.cz. Firma na této webové stránce nabízí možnost vypůjčení tahačů a návěsů. Tato webová stránka ovšem není na oficiálních webových stránkách vůbec zmíněna. Proto by bylo dobré se o ní zmínit, případně tyto dvě webové stránky propojit, nebo k záložce o vozovém parku přidat odkaz k prokliknutí na webovou stránku půjčovny.

Mezi další návrhy na zlepšení těchto webových stránek by mohlo patřit vytvoření samostatné záložky „Kariéra“. Tato záložka se momentálně nachází pod záložkou „O nás“. Budoucí uchazeči o práci takto mohou nabídku zaměstnání snadno přehlednout.

Firma by také na webových stránkách mohla uvést podrobnější informace o svých jednotlivých pobočkách. Pobočky jsou zmíněny pouze v záložce „Kontakt“, kde jsou vypsáni jednotliví vedoucí poboček, telefonní a emailový kontakt na ně. Bylo by dobré uvést informace o jednotlivých pobočkách, aby zákazník měl jasnou představu o tom, jaké služby jsou poskytované na jednotlivých pobočkách.

Obr. 16: Úvodní strana webové stránky firmy Slemr Spedition s.r.o.

O SLEMR SPEDITION

Společnost Slemr Spedition se dlouhodobě zabývá tuzemskou i mezinárodní dopravou a logistickými službami. Mezi tyto služby patří zejména skladování zboží a celní projednání. Působíme v rámci celého světa, s primární orientací na evropské země.

Díky propracovanému systému výběrových kritérií, objemu zásilek a systému řízení přepravy, minimalizujeme náklady na logistiku při zachování maximální kvality poskytovaných služeb. → více

DALŠÍ SLUŽBY

- » námořní doprava
- » letecká doprava
- » železniční doprava
- » vnitrostátní balíková doprava
- » stěhování
- » zobrazit všechny služby

Zdroj: <https://www.slemrspedition.com/> (2021)

Obr. 17: Informace, které se nacházejí v záložce „Kontakty“

KONTAKTY

Sídlo firmy
 Slemr Spedition s.r.o.
 náměstí Míru 122
 407 21 Česká Kamenice
 Česká republika
 IČ: 228 02 819
 DIČ: CZ 228 02 819
 C 32623 vedená u Krajského soudu v Ústí n. Labem

tel: +420 412 381 016 / 017 / 018
 email: info@slemrspedition.com
 fax: +420 412 381 075

Jednatel společnosti
 Václav Šlemr
 tel: +420 412 381 016
 email: vaclav.slemr@slemrspedition.com

Vedoucí účtárny
 Marta Ježková
 tel: +420 602 295 058
 email: marta.jezkova@slemrspedition.com

Ekonom
 Jana Holoubková
 tel: +420 602 731 015
 email: jana.holoubkova@slemrspedition.com

Celní služby
 Pavel Mach
 tel: +420 606 626 668
 email: clo@slemrspedition.com

Specialista IT
 Jan Pražák
 tel: +420 603 981 732
 email: it@slemrspedition.com

Fakturační oddělení
 tel: +420 412 381 016
 email: fakturace@slemrspedition.com

Pobočka Česká Kamenice
 náměstí Míru 122
 407 21 Česká Kamenice
 tel: +420 412 381 016

Manažer pobočky Česká Kamenice
 Kateřina Stárková
 tel: +420 602 607 656
 email: katerina.starkova@slemrspedition.com

Pobočka Pardubice
 Starzone (Logistics Service Center)
 Staročernská 227
 530 02 Pardubice - Čemá za Bory

Manažer pobočky Pardubice
 Viktor Handl
 tel: +420 602 674 433
 email: viktor.handl@slemrspedition.com

Pobočka Pízeň
 Domažlická 176
 314 00 Pízeň
 tel: +420 377 321 514

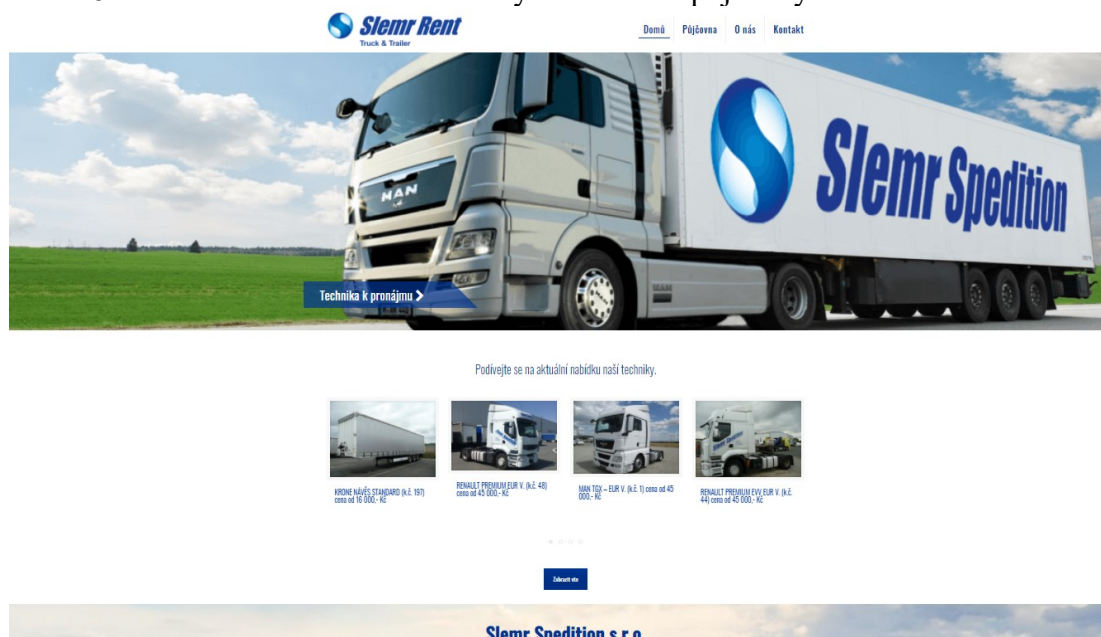
Manažer pobočky Pízeň
 Jana Neumaierová
 tel: +420 721 415 647
 email: jana.neumaierova@slemrspedition.com

Pobočka Liberec
 Průmyslová 499
 463 12 Liberec

Manažer pobočky Liberec
 Václav Šlemr ml.
 tel: +420 606 600 440
 email: liberec@slemrspedition.com

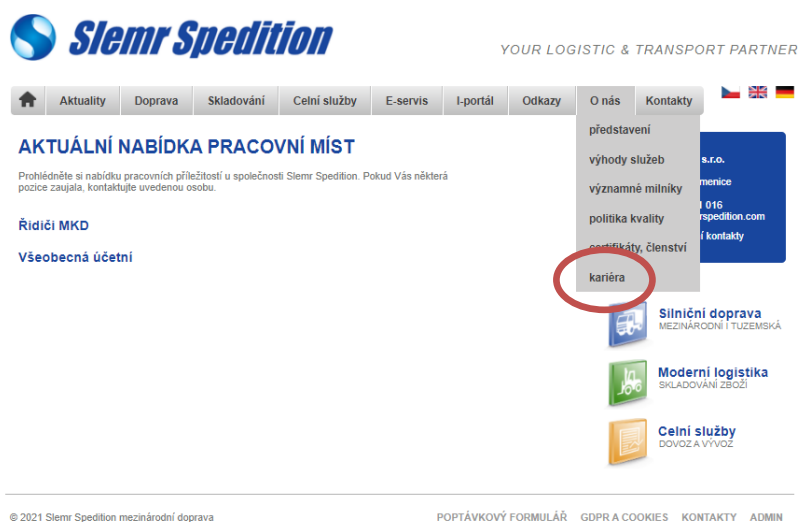
Zdroj: <https://www.slemrspedition.com/> (2021)

Obr. 18: Úvodní stránka webové stránky Slemr Rent půjčovny tahačů a návěsů



Zdroj: <https://www.slemrspedition.com> (2021)

Obr. 19: Umístění záložky „Kariéra“



Zdroj: <https://www.slemrspedition.com/> (2021)

13.2 Plzeňská pobočka

Plzeňská pobočka je jednou z nejmenších poboček firmy Slemr Spedition s.r.o. Dopravy se v této pobočce provádí pouze vnitrostátní. Pro firmu by bylo velmi přínosné, kdyby i v plzeňské pobočce byla poskytována služba mezinárodní dopravy. Zavedení této služby by s sebou přineslo nutnost najmutí nového personálu, jelikož více doprav znamená potřebu více zaměstnanců. Dále by bylo nutné přijmout nové

kvalifikovanější zaměstnance, kteří by byli schopni komunikovat v anglickém nebo německém jazyce na takové znalostní úrovni, aby bylo možné vykonávat mezinárodní dopravu. Další možností by bylo přeškolení stálých zaměstnanců tak, aby byli schopni komunikovat v anglickém nebo německém jazyce. Dále by bylo potřeba pořídit více jízdních souprav, tak aby firma mohla vykonávat vnitrostátní dopravy v takovém množství jako doposud a zároveň, aby bylo možné k vnitrostátním dopravám přidat navíc i mezinárodní dopravy. Poskytování mezinárodní dopravy v plzeňské části pobočky by pro firmu mohlo být přínosné i z pohledu ziskovosti. Firmě by se takto mohl výrazně zvýšit zisk z důvodu toho, že v rámci mezinárodní dopravy je potřeba překonat větší vzdálenost než v rámci vnitrostátní dopravy. A čím více kilometrů řidič ujede, tím více peněz firma obdrží. Firma Slemr Spedition s.r.o. by tímto mohla získat spoustu nových zákazníků, kteří by třeba rádi využívali služeb této firmy, ale doposud nemohou, jelikož firma se v plzeňské části pobočky nespécializuje na mezinárodní dopravu.

Závěr

Cílem práce bylo charakterizovat vybraného providera, jeho činnost a postavení v logistickém řetězci, analyzovat procesy související s poskytováním logistických služeb vybraným providerem a navrhnout případná doporučení.

Pro teoretickou část práce byly jako podklad pro zpracování použity nastudované odborné publikace. Z těchto teoretických východisek vychází praktická část, která byla zpracována na základě konzultací s vedoucí plzeňské pobočky a z mých osobních zkušeností, které jsem načerpala z odborné praxe v této společnosti.

V první kapitole bakalářské práce byl vysvětlen pojem logistika. V druhé kapitole byly charakterizovány vybrané pojmy úzce spjaté s praktickou částí práce. V následující kapitole byly charakterizovány přepravní služby. Jednalo se o charakteristiku zejména silniční dopravy, důležitých přepravních dokumentů, základních druhů jízd a typů dopravců. Ve čtvrté kapitole byly zmíněny některé logistické technologie a to: Just in time, z domu do domu, kombinovaná doprava a Cross-docking. V páté kapitole byl charakterizován logistický řetězec a popsán jeho průběh. Šestá kapitola byla velmi důležitou kapitolou pro tuto bakalářskou práci, protože byla zaměřena na outsourcing v logistice a na poskytovatele logistických služeb. Sedmá kapitola pojednává o právní úpravě podnikání v dopravě. Tato kapitola byla do práce zařazena, aby objasnila za jakých podmínek, stanovených zákonem, mohou poskytovatelé logistických služeb působit na trhu dopravy. V poslední kapitole teoretické části byly charakterizovány emisní normy v silniční dopravě a to z důvodu toho, že jsou zmíněny v části praktické, protože každý vůz firmy Slemr Spedition s.r.o. tyto normy splňuje.

Praktická část začíná kapitolou devátou, ve které je představena a charakterizována firma Slemr Spedition s.r.o., její organizační struktura a vozový park. Popis vozového parku byl doplněn fotografiemi vozů, kterými společnost Slemr Spedition s.r.o. disponuje. V kapitole desáté je zmíněno jaké služby společnost poskytuje. Kapitola jedenáctá se zaměřuje na detailní popis průběhu realizace dopravy, který je doplněn o postupová schémata. Na tuto kapitolu navazuje kapitola dvanáctá, kde je uveden příklad konkrétní realizace dopravy z Plzně do Strakonice, poté do Ledčů u Plzně a zpět do Plzně. Poslední kapitola praktické části je věnována návrhům na zlepšení webových

stránek firmy Slemr Spedition s.r.o. a vylepšení poskytovaných služeb plzeňské pobočky.

Seznam použitých zdrojů

- Drahotský, I., & Řezníček, B. (2012). *Logistika-procesy a jejich řízení*. Brno: Computer Press.
- Jirsák, P, Mervart, M., & Vins, M. (2012). *Logistika pro ekonomy, vstupní logistika*. Praha: Wolters Kluwer ČR.
- Kampf, R., & Široký, J. (2009). *Logistické a přepravní technologie*. Pardubice: Institut Jana Pernera. Dostupné 19. 4. 2021 z <https://ndk.cz/view/uuid:43715600-1e31-11e5-8cc8-005056827e52?page=uuid:3f4dcc0-2684-11e5-8454-005056825209>
- KHS-Data. (2005). *Spedice*. Dostupné 25. 4. 2021 z <http://www.ksh-data.cz/produkty/doprava-3k/moduly/spedice/>
- Křivda, V., Richtář, M., & Olivková, I. (2007). *Silniční doprava* [online]. Ostrava: VŠB–TUO. Dostupné 12. 4. 2021 z http://www.elearn.vsb.cz/archivcd/FS/Zdopr/02_SD.pdf.
- Lambert, D. M., Stock, J. R., & Ellram, L. M. (2005). *Logistika* (2. vydání). Brno: CP Books.
- Liu, J. (2011). *Supply Chain Management and Transport Logistics*. Abingdon: Taylor & Francis Group. Dostupné 28. 4. 2021 z <https://ebookcentral.proquest.com/lib/zcup-ebooks/reader.action?docID=958318&query=supply+chain+management+and+transport+logistics>
- Logex. (2021). Slovník pojmů: *Logistics*. Dostupné 26. 4. 2021 z <https://www.logex.cz/slovník-pojmu>
- MůjTRUCK.cz. (2021). *Vnitrostátní nákladní list CMR*. Dostupné 24. 4. 2021 z https://cdn.myshoptet.com/usr/www.mujutruck.cz/user/shop/big/938_cmr-3listy.jpg?5fd988
- Novák, R. et al. (2014). *Mezinárodní kamionová doprava a zasílatelství*. Praha: C.H. Beck.
- Novák, R., Zelený, L. Pernica, P., & Kolář, P. (2011). *Přepravní, zasílatelské a logistické služby*. Praha: Wolters Kluwer ČR.

Oudová, A. (2005). *Logistika: Základy logistiky* (2. vydání). Prostějov: Computer Media.

RAALTRANS Editor. (2021). *RAALTRANS*. Dostupné 24. 4. 2021 z https://www.raal.cz/cs/20/Verze_pro_Windows/

Shamim, M. (2008). *Encyclopaedia of Logistics Management, Volume I*. Mumbai: Himalaya Books. Dostupné 24. 4. 2021 z <https://search.proquest.com/docview/2130935738/bookReader?accountid=14965>

Schulte, Ch. (1994). *Logistika*. Praha: Victoria Publishing. Dostupné 24. 4. 2021 z <https://ndk.cz/view/uuid:a291add0-12bb-11e7-8bbb-005056827e52?page=uuid:5966ec60-276f-11e7-a38c-005056827e51>

Slemr Spedition Truck & Trailer. (2018). *Home*. Dostupné 24. 4. 2021 z <https://www.slemr-rent.cz/>

Slemr Spedition. (2013). *Home*. Dostupné 24. 4. 2021 z <https://www.slemrspedition.com/>

Stehlík, A., & Kapoun, J. (2008). *Logistika pro manažery*. Praha: Ekopress.

Toušek, R. (2016). *Logistika – vybrané kapitoly*. České Budějovice: Jihočeská univerzita. Dostupné 19. 4. 2021 z <http://omp.ef.jcu.cz/index.php/EF/catalog/book/9>

Veřejný rejstřík a sbírka listin. (2021). *Výpis z obchodního rejstříku: Slemr Spedition s.r.o.* Dostupné 2. 4. 2021 z <https://or.justice.cz/ias/ui/rejstrik-firma.vysledky?subjektId=214485&typ=PLATNY>

Seznam obrázků

Obr. 1: Schéma oboustranně vytižené dopravy	19
Obr. 2: Schéma jednostranně vytižené dopravy	19
Obr. 3: Schéma dopravy se zpětnou jízdou částečně vytiženou	19
Obr. 4: Schéma dopravy se zajížděním	19
Obr. 5: Schéma logistického řetězce	24
Obr. 6: Logo společnosti Slemr Spedition s.r.o.	34
Obr. 7: Organizační struktura firmy Slemr Spedition s.r.o.	35
Obr. 8: Tahač s návěsem	38
Obr. 9: Návěs.....	38
Obr. 10: Tahač.....	39
Obr. 11: RAAL TRANS.....	46
Obr. 12: Schéma procesu objednávky	47
Obr. 13: Schéma procesu nakládky	50
Obr. 14: Schéma procesu vykládky.....	51
Obr. 15: Doprava 3K.....	52
Obr. 16: Úvodní strana webové stránky firmy Slemr Spedition s.r.o.	57
Obr. 17: Informace, které se nacházejí v záložce „Kontakty“	57
Obr. 18: Úvodní stránka webové stránky Slemr Rent půjčovny tahačů a návěsů	58
Obr. 19: Umístění záložky „Kariéra“	58

Seznam použitých zkratek

2PL – Second Party Logistics

3PL – Third Party Logistics

4PL – Fourth Party Logistics

5PL – Fifth Party Logistics

a.s. – akciová společnost

ADR – Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí

AETR – Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě

aj. – a jiné

atd. – a tak dále

ATP – Dohoda o mezinárodních přepravách zkazitelných potravin a specializovaných prostředcích určených pro tyto přepravy

BOZP – Bezpečnost a ochrana zdraví při práci

BVL – Bundesvereinigung Logistik (Spolkový výbor pro logistiku)

CEN – European Committee for Standardization (Evropský výbor pro normalizaci)

CILT – The Chartered Institute of Logistics and Transport (Institut logistiky a dopravy)

CMR – Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě

ČR – Česká republika

DEK – Dehtochema Kutnar

DIČ – daňové identifikační číslo

Doprava 3K – Dopravní software

EDI – Electronic Data Interchange (Elektronická výměna dat)

EEV – Enhanced environmental friendly vehicle

EHK – Evropská hospodářská komise

ELA – European Logistics Association (Evropská logistická asociace)

EPA – Agentura pro ochranu životního prostředí

EU – Evropská unie

EURO (I. – VI.) – Emisní norma Evropské unie stanovující limitní hodnoty výfukových exhalací

FTL – Full Truck Load

GPS – Global Positioning System (Globální polohový systém)

H&S – Hub and Spoke

IČ – Identifikační číslo

IIML – International Institute for the Management of Logistics (Mezinárodní institut pro logistické řízení)

IT – Informační technologie

JIT – Just in Time (právě včas)

KD – kombinovaná doprava

kg – kilogram

Know-how – Znalost, informovanost

kol. – kolektiv

LTL – Less Than Truck Load

m – metr

MKD – Mezinárodní kamionová doprava

např. – například

OO – Interní označení objednávky firmy Slemr Spedition s.r.o.

s.r.o. – Společnost s ručením omezeným

Sb. – Sběrka zákonů

SGL – Sumisho Global Logistics

SMS – Short message service (Služba krátkých textových zpráv)

SPZ – Státní poznávací značka

tj. – tj.

tzv. – tak zvaně

VKD – Vnitrostátní kamionová doprava

ZA – interní označení pro zakázku firmy Slemr Spedition s.r.o.

Seznam příloh

Příloha A: Faktura k přepravě

Příloha B: Objednávka přepravy



Příloha C: Příkaz k jízdě

Příloha D: Záznam o provozu vozidla nákladní dopravy

Příloha E: Vnitrostátní nákladní list CMR

Přílohy

Příloha A: Faktura k přepravě

	FAKTURA - DAŇOVÝ DOKLAD Číslo: 200102412 Strana: 1/1	VARIABILNÍ SYMBOL: 200102412 Uvádějte prosím tento symbol při platbě! Konstantní symbol:													
Bank. spojení: ČSOB a.s. Číslo účtu: 255749611/0300 SWIFT: CEKOCZPP IBAN: CZ43 0300 0000 0002 5574 9611 Úhrada: Na bankovní účet Doprava:	Příjemce: Flexipal a.s. 124 59454 Křoví Česká republika	Zak.číslo: 00000000731													
Dodavatel: Slemr Spedition s.r.o. Česká Kamenice nám. Míru 122 407 21 Česká Kamenice IČ: 22802819 DIČ: CZ22802819 Tel: +420412381016 Fax: +420412381075 +420412381017 Zápis v OR C 32523, Krajský soud Ústí n. L. E-mail: fakturace@slemrspedition.com	Odběratel: Flexipal a.s. 124 59454 Křoví IČ: 05137764 DIČ: CZ05137764	DATUM SPLATNOSTI Datum vystavení: 4.9.2020 3.11.2020 Datum zdanit. plnění: 3.9.2020													
<table border="1"><thead><tr><th>Množství jedn.</th><th>Cena za jedn.</th><th>Celk. cena</th><th>Sazba</th></tr></thead></table>				Množství jedn.	Cena za jedn.	Celk. cena	Sazba								
Množství jedn.	Cena za jedn.	Celk. cena	Sazba												
Fakturujeme Vám následující přepravy:															
Objednávka: PND-CZ-205632 CZE - Strakonice, CZE - Ledce u Plzně dne 3.9.2020 - 3.9.2020, vozidlo 7U2 0557/7U9 7160 svoz palet															
<table border="1"><thead><tr><th>Sazba DPH</th><th>Základ</th><th>DPH</th><th>Celkem</th></tr></thead><tbody><tr><td>21%</td><td>3 700,00</td><td>777,00</td><td>4 477,00 Kč</td></tr><tr><td>Celkem</td><td>3 700,00</td><td>777,00</td><td>4 477,00 Kč</td></tr></tbody></table>				Sazba DPH	Základ	DPH	Celkem	21%	3 700,00	777,00	4 477,00 Kč	Celkem	3 700,00	777,00	4 477,00 Kč
Sazba DPH	Základ	DPH	Celkem												
21%	3 700,00	777,00	4 477,00 Kč												
Celkem	3 700,00	777,00	4 477,00 Kč												
<table border="1"><tr><td>Celkem k úhradě:</td><td>4 477,00 Kč</td></tr></table>				Celkem k úhradě:	4 477,00 Kč										
Celkem k úhradě:	4 477,00 Kč														
Vystavil(a): Andrea Kaprová		Razítko a podpis													
															
Tento doklad byl vytvořen v programu Doprava 3K															

Příloha B: Objednávka přepravy

ZA - 5633
00 - 8698

KLASIFIKACE
KLASIFIKACE

OBJEDNATEL/CLIENT:
IČ: 05137764 DIČ: CZ05137764
FLEXIPAL Flexipal a.s.
ČESKO Křoví 124
59454 Křoví
Česká republika
Bankovní spojení: 115-8208520247 / 0100
IBAN: CZ27 0100 0001 1582 0852 0247
Zapsána v obchodním rejstříku vedeném krajským soudem v Brně
oddíl B, vložka 7538

SMLOUVA O PŘEPRAVĚ VĚCI THE CONTRACT OF TRANSPORT



PND-CZ-205632

PŘEPRAVCE/TRANSPORTEF IČ: 22802819
DIČ: CZ22802819

Slemr Spedition s.r.o.
Náměstí Míru 122
40721 Česká Kamenice
Česká republika

UPOZORNĚNÍ / NOTICE

INFORMACE KE SMLOUVĚ / INFORMATION TO THE CONTRACT

Číslo smlouvy / The contract number: PND-CZ-205632
Datum smlouvy / Contract date: 03.09.2020
Sjednaná cena / Agreed price: 3 700,00 CZK
Splatnost / Due date: 60 [dnů/days]
Za objednatele vyřizuje / For the client: Denisa Batelková
Telefon: +420 778 110 899
Email: denisa.batelkova@flexipal.com

INFORMACE O VOZIDLE / CAR INFORMATION

Typ vozu / Vehicle type: Ikw 13,6/min výška 2,70 bokem/24 ton
RZ vozidla / The number plate: 7U2 0552
Kontaktní osoba / Contact person: Jana Neumaierova
+420 721 415 547
jana.neumaierova@slemrspedition.com

INFORMACE K PŘEPRAVĚ / TRANSPORT INFORMATION

NAKLÁDKA / LOADING:

Datum / Date: 3.9. 2020 7-14 hod.
Adresa / Address: Stavebniny DEK a.s., Písecká 506, 386 01, Strakonice, Czech Republic

VYKLÁDKA / UNLOADING:

Datum / Date: 3-4.9. 2020
Adresa / Address: Flexipal a.s., Ledce 324, 330 14, Ledce u Plzně, Czech Republic

Podpis a razítko objednatel / Signature and stamp of client

Podpis a razítko dopravce / Signature and stamp of transporter:

Flexipal, a.s.
Křoví 124
594 54 Křoví ©
IČ: 051 37 764 DIČ: CZ05137764

Slemr Spedition
Nám. Míru 122, 40721 Česká Kamenice, CZ
Tel.: +420 412 381 516, fax: +420 412 381 075
IČO: 228 02 819 DIČ: CZ: 228 02 819 ©

Převzato podle podmínek úmluvy. V jiném rozsahu zodpovídáte za případné sankce. Převážka není bez našeho souhlasu povolena.
Je ZAKÁZÁNO nakládat či vykládat v jiném termínu, než je dohodnuto v objednávce. V případě nedodržení termínu NAKLÁDKY a VYKLÁDKY nebude uhrazena sjednaná cena dopravy.
ZAKÁZ kontaktování třetí osoby, tj. zákazník pod sankci přepravného. O víkendy musí být náležitě odplacťován, aby palety nezaplesnivaly!
Uhrada faktury je podmínkou odesláním potvrzeného dodacího listu příjemcem spolu s Vaší fakturou do 5-10 dnů od provedení přepravy.
V případě nakládky i vykládky ve FLEXIPALU mají přednost firmovní auta. Čekání na nakládku a vykládku do 24 hodin je zahrnuto ve smluvní ceně.

Przeprawkę transport zgodnie z warunkami konwencji. Jesteś w pełni odpowiedzialny za wszelkie sankcje. Przeważka nie jest dozwolony bez naszej zgody.
Jest ZAKAZ ładowac wczesniej lub pozniej, niz jest ustalone w zleceniu transportowym. W przypadku niedotrzymania terminow ZALADUNKU i WYKLADUNKU uzgodniona cena transportu nie zostanie zaplacona. ZAKAZ kontaktowania sie z osobą trzecią-klientem-pod karą towarową. Proszę przez weekend otworzyć planistkę, żeby palety nie zaplesnialy!
Uhrada faktury 50 dni, jest warunkiem odesłaniem potwierdzonego dowodu dostawy wraz z fakturą w ciągu 5-10 dni od wyprawy.
W przypadku załadunku i rozładunku w FLEXIPALU, pierwszeństwo mają firmowe try. Czas czekania na załadunku lub rozładunku 24 godz jest już w cenie transportu.

Carry out the transport according to the terms of the agreements. To this extent, you are responsible for any sanctions. Transshipment is not without your public consent.
It is PROHIBITED to load or unload in the offer than agreed in the order. In case of non-observance of the LOADING and UNLOADING, the agreed price of transport is not paid.
PROHIBITION of contacting a third person - the customer under penalty of freight. On the weekend must be truck opened, to protect pallets against the mould!
Payment of the invoice is conditioned by the receipt of a confirmed delivery note by the consignee together with your invoice within 5-10 days of the shipment.
In the case of loading and unloading in FLEXIPAL there are preferred company cars. Waiting for loading and unloading within 24 hours is included in the contract price.

Fa prosím zasílejte na tuto adresu / Invoice please send to address:
FLEXIPAL a.s.
Křoví 124
594 54 Křoví

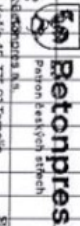
Příloha C: Příkaz k jízdě

PŘÍKAZ K JÍZDĚ		Stanoviště	PŘESUN 1 / 1																																	
		X	PRE-20-344718																																	
	Podnik: Stavebniny DEK a.s. Z pob.: Strakonice Na pob.: Palety servis - zboží na cestě Vytvořil: Kotrbová Eva Tel.: +420733168945 Na sklad: Palety servis - zboží na cestě Křoví 124 59454 Křoví tel.: fax:		Datum dokladu: 3.9.2020 Způsob dopravy: <u>Kontakt na pobočku:</u>																																	
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Položka</th> <th>Popis položky</th> <th>Jakost</th> <th>Množství</th> <th>MJ</th> <th>Ze skladu</th> <th>Do skladu</th> <th>Celk.cena</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>0001004406</td> <td>PALETA BETONPRES 120x105 <small>Stav skladu "57000": 209 ks / Stav skladu "08099": 170 ks</small></td> <td>I.</td> <td>170</td> <td>ks</td> <td>57000</td> <td>08099</td> <td></td> </tr> <tr> <td>0000114000</td> <td>s_PALETA XELLA <small>Stav skladu "57000": 567 ks / Stav skladu "08099": 318 ks</small></td> <td>I.</td> <td>225</td> <td>ks</td> <td>57000</td> <td>08099</td> <td></td> </tr> <tr> <td>0000103000</td> <td>s_PALETA EUR <small>Stav skladu "57000": 496 ks / Stav skladu "08099": 401 ks</small></td> <td>I.</td> <td>136</td> <td>ks</td> <td>57000</td> <td>08099</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>Poznámka: spz 7u20557 Jana Holotová</p>					Položka	Popis položky	Jakost	Množství	MJ	Ze skladu	Do skladu	Celk.cena	0001004406	PALETA BETONPRES 120x105 <small>Stav skladu "57000": 209 ks / Stav skladu "08099": 170 ks</small>	I.	170	ks	57000	08099		0000114000	s_PALETA XELLA <small>Stav skladu "57000": 567 ks / Stav skladu "08099": 318 ks</small>	I.	225	ks	57000	08099		0000103000	s_PALETA EUR <small>Stav skladu "57000": 496 ks / Stav skladu "08099": 401 ks</small>	I.	136	ks	57000	08099
Položka	Popis položky	Jakost	Množství	MJ	Ze skladu	Do skladu	Celk.cena																													
0001004406	PALETA BETONPRES 120x105 <small>Stav skladu "57000": 209 ks / Stav skladu "08099": 170 ks</small>	I.	170	ks	57000	08099																														
0000114000	s_PALETA XELLA <small>Stav skladu "57000": 567 ks / Stav skladu "08099": 318 ks</small>	I.	225	ks	57000	08099																														
0000103000	s_PALETA EUR <small>Stav skladu "57000": 496 ks / Stav skladu "08099": 401 ks</small>	I.	136	ks	57000	08099																														
 Zboží převzal:		Podpis převzal: <div style="text-align: right; margin-top: 10px;"> 03-09-2020 Flexipal, a.s. Provozovna: Ledce 324 330 14 Ledce u Písně IČ: 051 37 764 </div>																																		

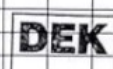
Příloha D: Záznam o provozu vozidla nákladní dopravy

Slemr Spedition s.r.o. Nám. Míru 122 407 21 Česká Kamenice IČO: 22802819, DIČ: CZ22802819		Stanoviště vozidla PLZEŇ XUZ 0557	ZÁZNAM O PROVOZU VOZIDLA NÁKLADNÍ DOPRAVY			
Převazce	Místo nabládky	Místo vykládky	Druh nákladu	Číslo zak.	Datum začátku výkonu	3.9.2020
SLEHR					Čas odjezdu, místo	5 ³⁰
					Datum ukončení výkonu	3.9.2020
					Čas příjezdu, místo	16 ⁰⁰
					Konečný stav tachometru	458 842
					Poč. stav tachometru	458 482
					Rozdíl	360
Pohonné hmoty v litrech						
Počáteční stav PHM						
Čerpání za hotové						
Čerpání ostatní						
Konečný stav PHM						
Dispozice pro osádku						
Záznam o ztržení						
Záznam o provozních poměrech a podmínkách						
Záznam kontrolních orgánů						
Vystavil dispečer				Podpis odpovědné osoby dopravy		

Datum	Místo odjezdu	Místo příjezdu	Druh nákladu	NAKLÁDÁNÍ			VYKLÁDÁNÍ			Doba jízdy	Bezpeč. přest. od-do	Ostat. přest.	Tech závady	Uletlo km celkem	Uletlo km s nákl.
				Čas příj.	Doba nakl.	Tury nakl.	Čas odj.	Podpis odesíl.	Čas příj.						
3.9.	PLZEŇ	KOČÍN	PALETY				5 ⁴⁰				2 ²⁵				
3.9.	KOČÍN	STRAKONICE					8 ⁵⁵				1 ⁴⁰				
3.9.	STRAKONICE	LEDGE	PALETY				12 ⁰⁰				1 ¹⁵				
3.9.	LEDGE	PLZEŇ					15 ⁰⁰				1 ⁵⁵				
X	X	X	Celkem	X	X	X	X	X	X	X					



 Retonpres
 Pánský sešlůch střešůh



 STAVEBNINY DEK
 STAVEBNINY DEK a.s.
 Třída Škvařákova 1025/2
 708 00 Písnice 10, Malá Strana
 DIČ: CZ69900797

330 14
 Ledge
 Písnice
 IČ: 05157 764

Poznámka
 Řidič (jméno, příjmení, podpis) **JANA HOLOTOVÁ**

Odpovědná osoba dopravy (jméno, příjmení, podpis)

Dispečer (jméno, příjmení, podpis)

Záznam o ztržení a průběhu jízdy

Abstrakt

Vyhnálková, M. (2021). *Činnost poskytovatele logistických služeb*. Plzeň. 68s. Bakalářská práce. Západočeská univerzita v Plzni. Fakulta ekonomická.

Klíčová slova: logistika, logistický řetězec, doprava, přeprava, analýza přepravního procesu

Bakalářská práce je zaměřena na analýzu činnosti konkrétního poskytovatele logistických služeb. V teoretické části práce byl vymezen pojem logistika a ostatní základní pojmy. Dále byly v teoretické části na základě odborné literatury vymezeny pojmy úzce související praktickou částí práce. V praktické části práce byla charakterizována zvolená společnost poskytující logistické služby. Součástí praktické části byla charakteristika přepravního procesu a implementace na konkrétním příkladu dopravy. V závěru byly představeny návrhy na zlepšení webových stránek a vylepšení poskytovaných služeb plzeňské pobočky.

Abstract

Vyhnálková, M. (2021). *The activity of the logistics service provider*. Pilsen. 68pp.
Bachelor Thesis. University of West Bohemia. Faculty of Economics.

Keywords: logistics, logistics chain, transport, transportation, analysis of the transport process

The bachelor thesis is focused on activities of specific logistics provider. The theoretical part of thesis explains the concept of logistics and other basic information. Terms closely related to practical work which were based off of professional literature were also included. In practical part the specific logistics company was characterized and described. An important part of practical work was characteristics of transportation process and implementation of specific transport example. In the end suggestions on how to improve website were made and how to improve provided services of the Pilsen branch are presented.