

ZÁPADOČESKÁ UNIVERZITA V PLZNI

FAKULTA EKONOMICKÁ

Bakalářská práce

Logistika vybrané firmy

Logistics of selected company

Petra Vyhnalová

Plzeň 2021

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci na téma

„Logistika vybrané firmy“

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

Plzeň, dne 6. 5. 2021

v. r. Petra Vyhnalová

Tímto bych ráda poděkovala vedoucímu bakalářské práce panu doc. Ing. Petru Cimlerovi CSc., který mi po celou dobu byl oporou a cenným rádčem. Dále bych poděkovala za jeho celkové vedení a odborný dohled mé práce, veškeré připomínky a návrhy k úpravě, které mi pomohly k vypracování bakalářské práce.

Obsah

Úvod	7
1 Úvod do řešené problematiky	8
1.1 Logistika.....	8
1.2 Doprava	10
1.3 Poskytovatelé logistických služeb.....	11
1.4 Silniční nákladní doprava.....	12
1.4.1 Nákladní automobil.....	13
1.4.2 Souprava tahač a návěs (návěsová souprava).....	14
1.4.3 Druhy návěsů	14
1.5 Rampy	15
1.6 Mezinárodní kamionová doprava.....	17
1.6.1 Organizace mezinárodní kamionové dopravy	17
1.6.2 Dokumentace	18
1.6.3 Multilaterální smlouvy.....	18
1.6.4 Tachograf.....	21
1.6.5 Systém RAALTRANS.....	21
1.7 Podnik	22
1.8 Organizační struktura podniku	23
1.9 Situační analýza	24
2 Praktická část.....	26
2.1 Představení společnosti	26
2.2 Analýza současného stavu.....	30
2.2.1 Dispečer	31
2.2.2 Řidič nákladního vozu	33

2.2.3	Průběh objednávky	43
2.3	Situační analýza firmy	44
2.3.1	SWOT analýza	44
2.3.2	Analýza činností vozidel	47
2.4	Definování úzkých míst, problémových oblastí	49
2.5	Návrhy na zlepšení situace autodopravy	50
2.5.1	Využití vozidel	50
2.5.2	Rozšíření vozového parku	51
2.5.3	Nový dispečer	53
	Závěr	54
	Citovaná literatura	55
	Seznam tabulek	57
	Seznam obrázků	58
	Seznam použitých zkratk	59
	Seznam příloh	60
	Přílohy	
	Abstrakt	
	Abstract	

Úvod

Cílem této bakalářské práce je analyzovat stávající logistiku vybrané firmy, pohyb informací a materiálu a v poslední řadě zanalyzovat jednotlivé činnosti probíhající při správném fungování autodopravy. Dalším záměrem práce, který se nachází v samotném závěru je nastínění možných budoucích změn firmy, pro udržení se na trhu a rozvíjení dobrého povědomí o poskytovaných službách.

První část této bakalářské práce zahrnuje vysvětlení teoretických hledisek dané problematiky a obsahuje rešerši odborné literatury. Budou zde probrány teoretické poznatky a objasnění základních logistických pojmů, které se váží na praktickou část práce. Po uvedené teoretické části se nachází kapitola obsahující představení vybrané firmy, ve které byla bakalářská práce zpracována.

Druhá část bakalářské práce se týká vybrané firmy a na základě jimi poskytnutých informací bude vypracována praktická část této práce. Tato firma se zabývá mezinárodní kamionovou autodopravou a na trhu působí již několik let. Tato část práce se zabývá uvedenými teoretickými hledisky, které budou aplikovány ve vybrané firmě. Praktická část zahrnuje fungování autodopravy a průběh souvisejících činností. Budou zde uvedeny činnosti jednotlivých pracovníků včetně organizační struktury, popsány dílčí náležitosti a pohyb dokladů na základě vzešlé objednávky zboží. Poslední nejdůležitější kapitolou bakalářské práce bude vytvoření situační analýzy autodopravy, dle dat potřebných pro vypracování výzkumu. První použitou situační analýzu představuje SWOT analýza firmy, která zohledňuje vnitřní a vnější vlivy působení na daný podnik. Na základě této analýzy budou uvedeny výsledky současné situace a zohledněny silné stránky, na které by se podnik měl zaměřit a naopak slabé stránky, které by měl minimalizovat. Dále bude v práci uvedena názorná tabulka se současným využitím ložného prostoru a celkové využití návěsové soupravy. Toto využití a jednotlivé činnosti řidiče budou přiblíženy pomocí výsečových grafů pro snadnější orientaci a rozložení činností řidiče v jednom pracovním týdnu. Všechna tato data jsou čerpána z informací, které byly poskytnuty majitelem vybrané firmy, a na základě těchto dat bude vytvořeno vhodné doporučení, které by firmě pomohlo zlepšit postavení na trhu. Tato doporučení vycházejí z výstupů situační analýzy a budou podrobně vysvětlena a propočítána v samotném závěru praktické části.

1 Úvod do řešené problematiky

V této kapitole jsou popsána základní teoretická východiska, která jsou důležitá k pochopení dané problematiky v této bakalářské práci „*Logistika ve vybrané firmě*“. V úvodu budou upřesněny pojmy logistika a její cíle, doprava a její druhy s hlubším zaměřením na nákladní dopravu a s ní spojené termíny. Dále budou uvedeny obchodní smluvní strany, dohoda AETR či systém Raal Trans.

1.1 Logistika

Nejdůležitější pojem, který je nutné správně pochopit je logistika. Tento pojem je provázen celou bakalářskou prací a má několik různých definic, které se ovšem shodují v základních prvcích.

V knize „*Logistika – procesy a jejich řízení*“ uvádí autor Ivan Drahotský několik definic pro přiblížení této problematiky. „Stručně lze říci, že se logistika zabývá pohybem zboží a materiálu z místa vzniku do místa spotřeby a s tím souvisejícím informačním tokem“. (Drahotský & Řezníček, 2003, str. 1)

Pojem logistika lze definovat jako část řízení dodavatelského řetězce, která má na starost plánování, realizaci, koordinaci, optimalizaci a řízení materiálových, finančních i informačních toků takovým způsobem aby byly splněny požadavky konečného zákazníka. (Gros, 2016)

Při shrnutí výše uvedených definic lze logistiku vymezit jako integrovanou disciplínu, která řeší komplexní pohyb zboží od okamžiku jeho výroby po dopravení konečnému spotřebiteli. Hlavním úkolem logistiky je organizace toků tak, aby byly uspokojeny veškeré požadavky vzešlé ze strany odběratele s co nejmenšími náklady.

S tímto pojmem se také úzce spojuje sedm požadavků logistiky neboli „7 S“

Logistika zkoumá jak přepravit:

- Správný materiál/zboží
- Ve správném čase
- Na správné místo
- Správnému zákazníkovi

- Ve správném množství
- Se správnou jakostí
- Se správnými informacemi

Zásobování

Zásobování patří mezi nejdůležitější podnikovou aktivitu, která zajišťuje hmotnou a nehmotnou stránku potřebnou k činnostem podniku. Proces přesunu nakoupeného zboží v potřebném množství, struktuře, kvalitě a čase od dodavatele do místa výroby nebo tržby. Zásobování zajišťuje plynulost výrobního procesu a napomáhá udržet míru množství zboží v takové velikosti, která pokryje možné výkyvy tohoto procesu. (Sixta & Mačát, 2005)

Cíle logistiky

Cíle logistiky mají dva důležité aspekty a to, že cíle musejí vycházet z podnikové strategie a tím pomoci při splňování cílů daného podniku. Druhým aspektem je fakt, že se zavazují k uspokojení zákazníka kvalitní úrovní zboží a služeb s minimálními náklady a za předpokladu splnění logistických požadavků.

Cíle logistiky lze dělit podle jejich působení na vnější a vnitřní cíle. Vnitřní cíle se dále dělí na cíle výkonové a ekonomické. Tyto cíle je možno následně rozdělit i na sekci prioritních tedy vnějších a výkonových cílů a na sekci sekundárních cílů kam řadíme vnitřní a ekonomické cíle.

Vnější logistické cíle se orientují na splnění přání zákazníka a na požadavky trhu. Mezi tyto cíle lze zařadit zvyšování objemu prodeje, kratší dodací lhůty či úplnost dodávek.

Naopak hlavním úkolem **vnitřních logistických cílů** je minimalizace nákladů na dopravu, manipulaci, skladování, zásoby a všech souvisejících činností. Tyto cíle jsou uskutečněny pouze za předpokladu splnění prioritních vnějších cílů logistiky. Vnitřní cíle lze dále dělit na cíle **výkonové**, jejichž úkolem je přepravovat výrobky a zabezpečit výrobu a prodej na správném místě, ve správném množství, jakosti a ve smluvený čas.

Ekonomické logistické cíle jsou druhými vnitřními cíli a zabezpečují výkonovou složku s přiměřenými náklady bez ohrožení likvidity podniku. (Daněk & Plevný, 2005)

1.2 Doprava

Následující kapitola se věnuje dopravě jako takové a jejím druhům. Jak zmiňuje Lambert: „Doprava zabezpečuje fyzické přemístění výrobků z místa, kde se vyrábějí, do místa, kde je jich zapotřebí“. (Lambert, Ellram, & Stock, 2000, str. 217) Doprava zajišťuje přesun výrobků či osob z místa A na místo B pomocí dopravních prostředků. Doprava je taktéž spojovacím článkem logistického řetězce a má velmi důležité aspekty, mezi které lze zařadit především spolehlivost a rychlost přesunu. Tyto dva atributy zvyšují přidanou hodnotu zákazníka a tedy i úroveň poskytovaného zákaznického servisu. Výrobek s dopravou má samozřejmě vyšší cenu, která je způsobena vyššími náklady na jeho dodání. Předmětem dopravy je označována přeprava, která se uskutečňuje pomocí využití logistických technologií, mezi které lze zařadit Just in time, Kanban, Z domu do domu nebo níže zmiňovanou kombinovanou dopravu. (Gros, 2016)

Druhy dopravy

Přeprava zboží a osob může být uskutečněna jedním ale také kombinací více druhů dopravy. V této kapitole budou vymezeny jednotlivé druhy a jejich možné kombinace.

Silniční automobilová doprava

Silniční automobilová doprava je nejvíce rozšířenou dopravou v České republice. Tento druh dopravy představuje široké pokrytí trhu a stále se rozrůstá. Největší podíl na trhu představuje silniční nákladní doprava, která přepravuje nejvyšší přepravní výkon v tunách na kilometr. Nákladní doprava je vhodným typem pro přepravu jakkoliv dlouhé vzdálenosti. U většiny zákazníků je tato doprava velmi oblíbený typ, který pro ně představuje flexibilitu, univerzálnost a především rychlost dodání požadovaného zboží. Nákladní přeprava disponuje celou řadou různorodých dopravních prostředků, tudíž je možná přeprava drobného zboží až po zboží s hmotností několika tun. Jedinými nevýhodami této dopravy je závislost na povětrnostních podmínkách, možnost kolapsu dopravní kongesce a negativní vliv na životní prostředí v podobě výfukových plynů. Tento druh dopravy se velmi často pojí s železniční dopravou a tvoří tak kombinovanou dopravou, která představuje přepravu dvěma a více druhy dopravy. (Lambert, Ellram, & Stock, 2000)

Další druhy dopravy

Mezi další druhy dopravy patří například **železniční doprava**, která je v České republice druhá nejrozšířenější a zaměřuje se na přepravu těžkého zboží na střední a dlouhé vzdálenosti. Druhou v tuzemsku téměř nevyužívanou dopravou je **vodní doprava**, která je považována za nejlevnější způsob dopravy ovšem s velmi negativním vlivem na životní prostředí. **Letecká doprava** je poslední dopravou pro těžké zboží, tato doprava se pojí s vysokými náklady na přepravu a rozhodujícím prvkem přepravy je rychlost. Posledním druhem je **potrubní doprava**, která se považuje za nejspolehlivější a slouží k přepravě kapalin. Všechny tyto druhy dopravy lze spolu kombinovat. (Novák R. , Nákladní doprava a zasilatelství, 2005)

1.3 Poskytovatelé logistických služeb

V této kapitole budou specifikováni poskytovatelé logistických služeb a budou zde uvedeny i některé příklady těchto poskytovatelů.

Poskytovatelé logistických služeb jsou specializované podniky, které se zapojují do logistického řetězce jako externí partneři a to nejčastěji vůči výrobcům hmotného zboží, jimž poskytují své individuální služby. Tyto specializované podniky jako jsou například dopravci, skladové podniky či zasilatelé přebírají veškerou odpovědnost za logistické uspokojení potřeb zákazníka včetně řízení procesů v logistickém řetězci na základě vlastního know-how. Partnerství s poskytovateli se vyvíjí k dlouhodobým smluvním vztahům a vznikají nové strategické aliance. Tato spolupráce se promítá především na zvyšující se úrovni služeb, které specializující podnik může poskytnout, dochází tak k vzájemnému doplňování se. Velmi důležitým krokem je správný výběr poskytovatele, který by měl splňovat základní kritéria, co se týče kvality nabízených služeb, schopností zaměstnanců, ceny, úrovně zkušeností v mezinárodní a vnitrostátní přepravě zboží a zkušenostmi v daném ekonomickém sektoru. Posledním a tedy nejdůležitějším kritériem je důvěryhodnost poskytovatele logistických služeb. (Novák R. , Přepravní, zasilatelské a logistické služby, 2011)

Příklady poskytovatelů

Operátoři dopravy

Poskyvatelské subjekty, které nabízejí uživatelům své dopravní výkony a ostatní služby s tím spojené. Dále bezprostředně zabezpečují a usměrňují dopravně přepravní proces. S tímto pojmem také souvisí pojem multimodální operátoři, kteří poskytují přemístění zásilky nejméně dvěma druhy dopravy.

Zasilatelé (Špeditéři)

Provozovatel spedice obstará přepravu pod vlastním jménem v zájmu příkazce a na příkazcův účet. Zasilatelé zajišťují zásobování, nakládky a vykládky, skladování zboží ve vlastních skladech, konsolidaci a dekonsolidaci zásilek a v poslední řadě veškeré dopravní a přepravní aktivity.

Poskyvatelé 3PL

Toto jsou poskyvatelé individuálních přepravních, skladových a jiných logistických služeb včetně podávání informací o zásilce až po komplexní řešení a převzetí realizace celého logistického řetězce. Tito poskyvatelé nabízejí logistické služby a disponují vlastní logistickou infrastrukturou. Jejich hlavním úkolem je orientace na nákladové úspory ve prospěch klientské firmy.

Dopravci

Dopravci jsou provozovatelé dopravy respektive poskyvatelé dopravních prostředků. Vystupují v roli prodávajícího dopravních a přepravních služeb pro přepravce či objednavatele. Mohou to být podniky provádějící dopravu osob, jako jsou autobusové linky či pro přepravu zboží, kterému se věnuje vybraná autodoprava.

(Novák R. , Přepravní, zasilatelské a logistické služby, 2011)

1.4 Silniční nákladní doprava

Tato bakalářská práce je zaměřena na pozemní dopravu a tedy přesněji silniční nákladní dopravu. V této kapitole je uvedeno několik základních informací k silniční nákladní dopravě, vymezení důležitých parametrů a dále přiblížení souvisejících systémů.

Silniční nákladní přeprava je jedna z nejvíce se rozvíjejících dopravních oborů a to především díky své rychlosti, spolehlivosti, operativnosti a flexibilitě. K letošnímu roku, tedy roku 2021, můžeme uvést, že nabídka dopravců je vyšší než jejich poptávka. Hmotnost zásilky nákladní přepravy musí být větší než 2,5 tuny a její doprava se dle komerčně-organizačního hlediska dělí na celovozovou zásilku, sběrnou službu či nadgabaritní přepravu, která se týká přepravy zvěře či nadrozměrného nákladu. Celovozová se nazývá proto, že je zapotřebí využít celý nákladový prostor a proto, aby dopravní prostředek nekonal přepravu poloprázdný, lze jej doplnit příkládkou. Příkládku můžeme definovat jako kusovou zásilku, která je přepravována společně v jednom prostředku s jinými zásilkami a jinému odběrateli. (Novák R. , Nákladní doprava a zasilatelství, 2005)

Dopravní prostředky

Dopravní prostředky patří mezi aktivní prvky logistických systémů, a jsou to veškeré prostředky, díky kterým lze přemístit náklad z jednoho místa na druhé.

Obsluhovatelné silniční dopravní prostředky

Motorové

- Dodávkové automobily
- Nákladní automobily
- Speciální nákladní automobily
- Tahače
- Traktory

Bezmotorové

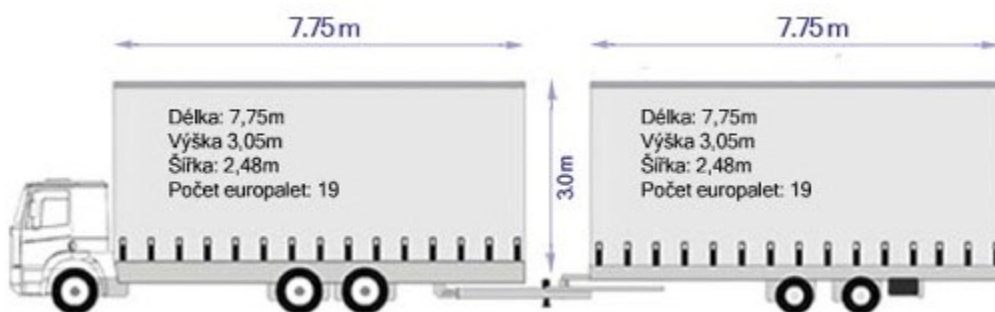
- Návěsy
- Přívěsy

1.4.1 Nákladní automobil

Nákladní automobil je užitkový vůz, který slouží k přepravě zboží neboli nákladu. Nákladní vozy jsou uzpůsobené podle druhu převáženého nákladu a tyto vozy můžeme dělit na skříňové, cisternové pro přepravu kapalin, plachtové pro přepravu kusového zboží a valníkové pro přepravu sypkého materiálu. Rozdíl mezi nákladním vozem a

návěsovou soupravou je, že nákladní vůz nelze oddělit od nákladového prostoru. Tento vůz však může být dále prodloužen o nemotorový přívěs, díky kterému se zvětší nákladový prostor. Přívěs lze definovat jako přípojně vozidlo, které je poháněno tažením jiného motorového vozidla. (Novák J. , 2010)

Obr. 1: Nákladní automobil



Zdroj: (Autodoprava Siegl, 2018)

1.4.2 Souprava tahač a návěs (návěsová souprava)

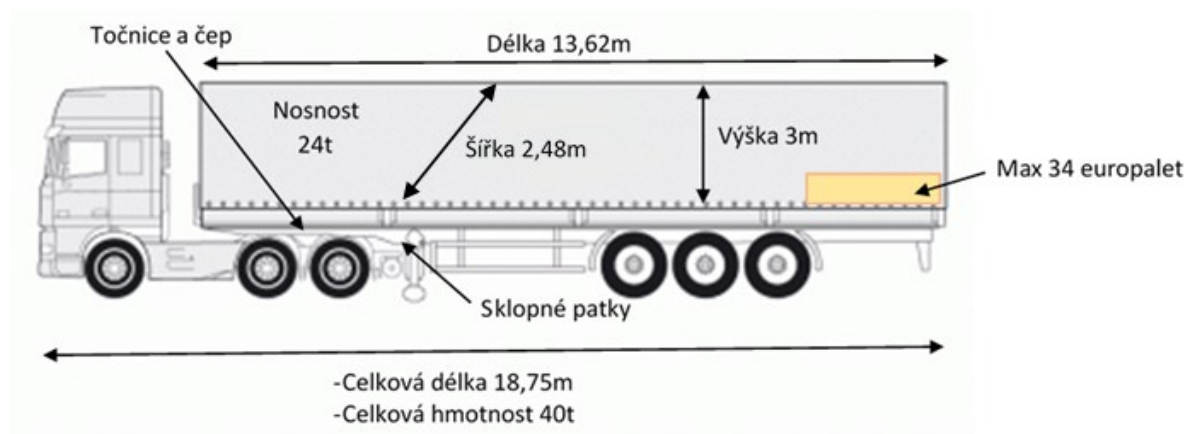
Souprava tahač + návěs je nejvyužívanějším silničním nákladním dopravním prostředkem. Jak již bylo uvedeno výše, tato doprava je preferována pro středně dlouhé a dlouhé vzdálenosti a slouží k přepravě manipulačních jednotek II. řádu. Velkou výhodou je univerzálnost tahače a skutečnost, že k soupravě lze připojit jakýkoliv z druhu návěsu. Tahač je možné od návěsu odpojit pomocí točnice a čepu. Návěsy se liší ložnou plochou, velikostí, hmotností, ale i způsobem využití. (Novák J. , 2010)

1.4.3 Druhy návěsů

Silniční návěsy patří do skupiny přepravně manipulačních jednotek (PMJ) III. řádu a jsou přizpůsobeny k převozu nákladu pomocí tahače. Silniční návěs je přípojně nemotorové vozidlo, které táhne příslušný návěs se zbožím. Silniční návěs má několik možných druhů, které jsou uzpůsobeny podle konstrukce ložného prostoru. Jedná se o kontejnerový, skříňový, cisternový, sklápěcí či nejčastěji používaný plachtový návěs, který je možné použít u více druhů přepravovaného zboží. Všechny druhy návěsů se skládají z hlavních prvků jako je čep, sklopná patka, pojezd v podobě jedné až tří náprav a rámu podlahy. Návěsy jsou k tahači upevněné pomocí točnice a čepu, které nesou část hmotnosti. Druhou část nese zadní náprava návěsu. Po odpojení tahače spočívá hmotnost přední části návěsu na výsuvných patkách.

Návěšová souprava měří 18,75 metrů a je 4 metry vysoká. Samotný návěš je různě dlouhý a to od 12 metrů do 13,62 metrů. Při plném naložení standartní „eurosoupravy“ obsahuje 34 europalet a její celková hmotnost je 40 tun. (Novák J. , 2010)

Obr. 2: Návěšová souprava



Zdroj: Vlastní zpracování, 2021

1.5 Rampy

V místech příjmu a expedice zboží slouží skladovací rampy k přiblížení ložné plochy vozidla a manipulační podlahy skladu. Rampa je tedy část stavby, která umožňuje manipulaci s nákladem mezi dopravním prostředkem a skladovacím prostorem. Rampa je ve stejné výšce jako dopravní prostředek a podlaha skladu, pokud tomu tak není, je použita zdvižná plošina pro vyrovnání výškového rozdílu. (Novák J. , 2010)

Rozdělení podle rampové hrany

Toto rozdělení je založeno na uzpůsobení rampové hrany, v jaké vzdálenosti je od skladu a jaká je velikost rampové plochy. Ke všem uvedeným uzpůsobením jsou vloženy názorná schémata rampových hran.

Vnější rampová hrana

Tento druh má expediční rampu umístěnou z vnější strany obvodové stěny skladu a často bývá kryta střechou. Šířka této rampy má 4-6 metrů a známe tři základní typy podle přistavení vozidla. Příčné, pilové a dokové.

Obr. 3: Schéma vnější rampové hrany

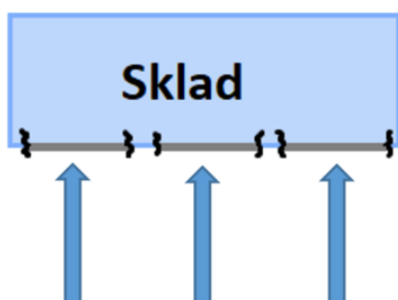


Zdroj: Vlastní zpracování, 2021

Rampová hrana v obvodové stěně

Rampová hrana se nachází na vnitřní stěně obvodních stěn skladu. Manipulační otvory jsou v obvodních stěnách a kryjí je výsuvné pryžmové závěsy. Tyto rampy nemají venkovní manipulační prostor a k manipulaci se zbožím dochází v prostorech skladu.

Obr. 4: Schéma rampové hrany v obvodové stěně

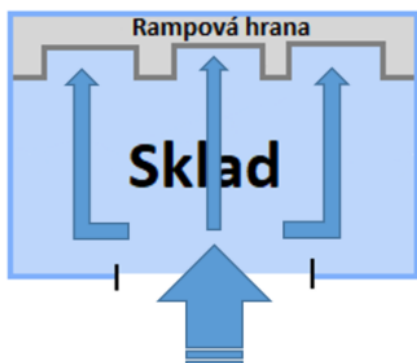


Zdroj: Vlastní zpracování, 2021

Vnitřní rampová hrana

Tyto rampy jsou uvnitř skladu a dopravní prostředky sem přijíždí a odjíždí otvory v obvodních stěnách skladu. Zde je nutné řešit problém s odsáváním výfukových splodin z pístových a spalovacích motorů. Z tohoto i stavebního hlediska má tento druh rampy velmi vysoké náklady, jak na výstavbu, tak údržbu.

Obr. 5: Schéma vnitřní rampové hrany



Zdroj: Vlastní zpracování, 2021

1.6 Mezinárodní kamionová doprava

V této části je blíže specifikován pojem mezinárodní kamionové dopravy, vyjmenovány některé organizace, které jsou spojené s touto dopravou, a je zde vymezena náležitá dokumentace, která je nutností pro provozování mezinárodní kamionové dopravy.

Mezinárodní kamionová doprava, je taková doprava, která je prováděna dopravními prostředky či dopravními nákladními soupravami o užitné hmotnosti větší než 3,5 tuny. Tato doprava je velmi často využívána díky rychlé přepravě zboží a malé újmě na životním prostředí oproti železniční či letecké nákladní dopravě.

(Novák R. , Nákladní doprava a zasilatelství, 2005)

1.6.1 Organizace mezinárodní kamionové dopravy

Mezi nejvýznamnější organizace mezinárodní silniční kamionové dopravy se řadí IRU neboli International Road Transport Union, která má za úkol zastupovat živnostenské zájmy a veškeré zájmy spojené s mezinárodní silniční dopravou. Tato organizace byla založena roku 1948 ve švýcarské Ženevě a sdružuje zástupce z 60 států. Má také úzký vztah s Evropskou konferencí ministrů dopravy a je řídicí organizací v režimu Transports Internationaux Routiers (TIR).

V České republice IRU reprezentuje ČESMAD BOHEMIA neboli sdružení automobilových dopravců, které zastupuje mezinárodní silniční unii IRU od roku 1993. Tato organizace je největší zájmové sdružení dopravců, podnikajících ve vnitrostátní a mezinárodní nákladní a osobní silniční dopravě a také vykonává funkci záručního

sdružení TIR, monitoruje dopravní legislativu v Evropě, obstarává tiskopisy, doklady a náležité dokumentace pro provozovatele silniční dopravy. Toto sdružení má za úkol hájit zájmy autodopraců ve vztahu ke státní správě a slouží jako informační zdroj, který analyzuje podmínky v rámci legislativy a aktuálních evropských silničních pravidel. (Novák R. , Nákladní doprava a zasilatelství, 2005)

1.6.2 Dokumentace

Eurolicence

Pojem eurolicence lze vymezit jako druh dokladu, který opravňuje dopravce mezinárodní kamionové dopravy k provozování této dopravy pro cizí potřebu na území států Evropské Unie. Tato licence je nutnou součástí k provozování nákladní dopravy nad užitnou hmotnost 3,5 tuny a to od doby kdy Česká republika vstoupila do Evropské Unie. Eurolicence neopravňuje dopravce k provozování kabotáže, tj. přeprava zboží pro cizí spotřebu provozována na území hostitelského státu. Tento doklad musí mít podnikatel provozující mezinárodní kamionovou dopravu o celkové hmotnosti nad 6 tun a o užitné hmotnosti vyšší než 3,5 tuny. O Eurolicenci si zažádá podnikatel u místního dopravního úřadu pomocí formuláře o finanční způsobilosti dopravce a splnění příslušných podmínek pro udělení licence. Do patnácti pracovních dní dopravce obdrží prvopis, který si nechává u sebe a vystavuje se za poplatek 1000 Kč, dále obdrží tolik opisů, kolik dopravce nahlásil vozidel, tyto opisy je nutné uchovat v každém vozidle a jejich vyhotovení obnáší další poplatek 200Kč. Tato Eurolicence je platná po dobu pěti let nebo do doby než podnik zanikne. Pro vydání eurolicence je dopravce povinen prokázat finanční způsobilost příslušnému dopravnímu úřadu. Finanční způsobilost dopravce pro rok 2021 byla stanovena na 242 262 Kč za jedno vozidlo a 134 590 Kč pro každé další vozidlo v provozu. (Novák R. , Nákladní doprava a zasilatelství, 2005)

1.6.3 Multilaterální smlouvy

Multilaterální neboli mnohostranné dohody mají různý charakter. V této kapitole jsou představeny dohody, týkající se autodopravy a v krátkosti jsou nastíněny ostatní náležitosti, které jsou potřebné pro vykonávání autodopravy.

Úmluva CMR

Dohoda o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě, jinými slovy také úmluva o přepravní smlouvě, která je ustanovena v XIV. dílu Obchodního zákoníku. Tato úmluva byla sjednána a podepsána roku 1958 a zahrnuje pouze přepravu prováděnou mezinárodní kamionovou dopravou. Do úmluvy Convention Marchandise Routière (CMR) nespadá zásilka pošty, pohřební služby ani stěhovací prostředky. Mimo jiné upravuje podmínky přepravní smlouvy, užívané doklady a odpovědnost dopravce. (Sedláček, 2009)

Nákladní list CMR mezi dopravci nazývaný „*camrák*“ je dokladem o uzavření přepravní smlouvy, který je mezinárodně uznáván. Na základě podepsání tohoto listu dopravce stvrzuje svoji odpovědnost za přepravované zboží. Nákladní list má 5 až 7 dílů, kdy první díl je červený a je určen pro odesilatele, druhý modrý list je pro příjemce a poslední barevný tiskopis, který je zelené barvy si ponechává dopravce. Všechny ostatní listy jsou černobílé a jsou určeny pro kontrolní orgány. (viz příloha A) (Novák R. , Nákladní doprava a zasilatelství, 2005)

Objednávka přepravy

Objednávka přepravy je dokument, kterým se smluvené strany zavazují k splnění uvedených podmínek a dopravce je povinen přepravu uskutečnit tak, jak je uvedeno právě v přepravní smlouvě. Objednávku vždy vystavuje strana, která danou přepravu objednává nebo jinak také poptává. Naopak dopravce se zavazuje tím, že přepravu přijímá a bude provedena v takovém rozsahu, na kterém se domluví a je zaznamenáno právě v této objednávce. Přepravní objednávka je smluvní dokument, který je vystavován za účelem právní jistoty a prevence účastníků přepravní smlouvy. Existuje několik vyhotovení objednávky, kde každá musí obsahovat důležité náležitosti, jako je číslo objednávky, uveden objednavatel a jeho kontakt, dopravce a jeho kontakt a dále druh vozidla, nákladu, datum a místo uskutečnění přepravy a cena. Podpisem této smlouvy se dopravce zavazuje, ke splnění přepravy a vyjadřuje souhlas s tímto smluvním dokumentem. Tato objednávka se nejčastěji uskutečňuje elektronickou formou a jednotlivé firmy mají převážně vlastní tiskopis, který se následně pouze vyplňuje (viz příloha B). (Cimler & Zadražilová, 2007)

Dodací list

Dodací list představuje doklad o odeslání zboží v takové míře, jaká byla uvedena v přepravní smlouvě či objednávce. Tento dokument, který je jinak také nazýván jako

„*dodák*“ slouží čistě pro kontrolu přepravy určitého zboží. Není tedy povinnost jej vystavovat. Dodací list běžně obsahuje shodné informace jako list CMR a je vystaven objednavatelem přepravy. Tyto listy obsahují informace o zúčastněných stranách a jejich kontakty. Dále je uveden název přepravovaného zboží, množství a cena. Dodací list musí mít řádné označení a datum jeho vystavení. Stejně tak jako u ostatních náležitostí musí být potvrzen zúčastněnými stranami. (Novák R. , Nákladní doprava a zasilatelství, 2005)

Faktura

Pojem faktura se běžně používá při obchodních vztazích, ačkoli nikde není přesně definován její právní předpis. Faktura představuje určitou platbu za provedenou službu, práci či v tomto případě dodání zboží. Faktura musí obsahovat údaje o odběrateli a dodavateli u obou musí být uvedeny jména, adresy a kontakt na tyto osoby. Dále musí obsahovat fakturační číslo, datum vystavení a splatnosti a v neposlední řadě popis a cena produktu, na který se faktura vystavuje. Faktura se vystavuje na základě údajů shodujících se s dodacím listem. Při autodopravě je se zbožím odeslán pouze dodací list a faktura putuje do účtárny objedávající firmy (viz příloha C). (Wikipedie, 2021)

Nařízení č. 561/2006

Evropská dohoda o práci osádek neboli řidičů v nákladní a silniční dopravě, dříve označována jako AETR z francouzského Accord européen sûr les transports routiers. Tato dohoda stanovuje pravidla osádek, která jsou celoevropsky sjednocena v Evropské dohodě o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě. Od roku 2010 je dohoda uvedena v soulad s nařízením ES č. 561/2006. Nařízení vzniklo za účelem zvýšení bezpečnosti na evropských silnicích a zlepšení pracovních podmínek osádky. Dohoda AETR vzešla v platnost roku 1976 a pravidla se od té doby téměř nezměnila. Nařízení se nevztahují na vozidla s nižší rychlostí než 30 km/h, státní orgány, vozidla pro zvláštní účely a speciální vozy jako například silničářské či hasičské vozy. Dále nezahrnují vozidla pro devět osob, vozidla do 3,5 tuny celkové hmotnosti a pravidelné autobusové linky do vzdálenosti 50km. Pravidla dohody zahrnují způsobilost a minimální věkovou hranici řidiče, tedy 18 let pro vozidlo do 7,5 tuny a 21 let pro ostatní vozy. Dále denní a týdenní dobu řízení, dobu odpočinku a přestávek. Tyto skutečnosti můžeme zajistit pomocí tachografu a záznamových listů, které se nacházejí ve vozidle. (Novák R. , Nákladní doprava a zasilatelství, 2005)

1.6.4 Tachograf

Tachograf je záznamové zařízení ve vozidle, které se skládá z řídicí paměti a paměťové jednotky dále z čtecího zařízení čipových karet, tiskárny, kalibračního konektoru a snímače pohybu. Jeho úkolem je kontrola dodržování nařízení č. 561/2006 a zaznamenávání ujeté vzdálenosti, rychlosti vozidla, intervalu doby řízení, intervalu jiných činností a záznam karty řidičů. Toto záznamové zařízení obsahují veškerá vozidla silniční dopravy nad 3,5 tuny. Jsou známé dva druhy tachografů. První je analogový záznamový list řidiče neboli kotouček či kolečko. Tento způsob záznamu v dnešní době již není nevyužíván a vyskytuje se pouze ve vozidlech starší výroby. V dnešní době jsou vozy vybaveny digitálním tachografem a záznam je prováděn do jeho paměti. K záznamu jsou důležité čtyři druhy karet, které jsou nedílnou součástí tachografu. Nejdůležitější je karta řidiče, která má bílou barvu. Tato karta slouží k legitimaci řidiče vozidla a zapsání všech záznamů, co se týče doby řízení a splňování pravidel nařízení č. 561. Druhá je podniková karta, která je vydána majiteli podniku. Tato karta je žluté barvy a obsahuje údaje o firmě. Tyto dvě karty jsou důležité pro stahování dat tachografů, které je ze zákona povinné provádět každé tři měsíce. Samotná data karet řidičů je však nutné stahovat každý měsíc. Servisní karta je červené barvy a má platnost pouze jeden rok, tuto kartu vlastní výrobce tachografu a je nezbytná k opravě. Poslední karta je modrá kontrolní, která slouží policii a jiným státním orgánům ke kontrole a dodržení nařízení č. 561. (Machačka, 2004)

1.6.5 Systém RAALTRANS

Spediční databanka RAALTRANS je ryze česká firma a pracuje v oboru výpočetní techniky. Umožňuje uživatelům pomocí počítače a programu RAAL Editor shromáždit nabídky přeprav, volných vozů a inzerci. V tomto systému lze zadat i vlastní inzerát či poptávku. Zároveň RAAL poskytuje informace o každé zaregistrované firmě, která nabídku zadala. Mimo jiné tento program nabízí i přehled sazeb mýtného, kurzovní lístky ČNB, trajekty a jiné. Tento systém pracuje na bázi zadaných nabídek do centrály, tyto nabídky se následně zobrazí všem uživatelům, kteří mají stejné požadavky a na základě informací o firmě a uvedeného kontaktu se spojí. Tento systém usnadňuje práci dispečera a nově byl rozšířen i pro mobilní zařízení. RAAL lze používat až po registraci, nainstalování programu a zaplacení poplatku, tento poplatek se nadále platí měsíčně po celou dobu užívání programu. (RAALTRANS, 2021)

1.7 Podnik

Definici podniku lze charakterizovat jako instituci, která vznikla za účelem výkonu podnikatelské činnosti. Podnik neboli také obchodní závod definuje Obchodní zákoník jako „soubor hmotných, jakož i osobních a nehmotných složek podnikání“. Dále dle obchodního zákoníku k tomuto podniku náleží věci, práva a ostatní majetkové hodnoty, které vlastní podnikatel za účelem provozování podniku. Hlavním důvodem existence podniku je provádění podnikání a tím tedy dochází ke zhodnocení vloženého kapitálu majitelem. (Obchodní zákoník, 2021)

Typologie podniků

- Mikropodniky – 1-9 zaměstnanců s ročním obratem do 2mil. Euro.
- Malé podniky – 10-49 zaměstnanců s ročním obratem do 10mil. Euro
- Střední podniky – 100-249 zaměstnanců s ročním obratem do 50mil. Euro
- Velké podniky – 250 zaměstnanců s ročním obratem nad 50mil. Euro

(Mulačová & Mulač, 2013)

Živnostenské podnikání dle obchodního zákoníku je podnikání „soustavná činnost prováděná samostatně podnikatelem vlastním jménem a na vlastní odpovědnost za účelem dosažení zisku a za podmínek stanovených tímto živnostenským zákonem“. Hlavním úkolem podnikání je přeměna vstupů na výstupy, které vedou k uspokojení potřeb zákazníků, který je za tuto přeměnu ochoten zaplatit a tím se tvoří podniku požadovaný zisk. (Obchodní zákoník, 2021)

Za **podnikatele** je považována osoba, která je zapsána v obchodním rejstříku a vykonává samostatně výdělečnou činnost na vlastní účet a odpovědnost živnostenským nebo odborným způsobem se záměrem činit tak soustavně a za účelem dosažení zisku. (Mulačová & Mulač, 2013)

Dělení živnosti podle odborové způsobilosti:

- Ohlašovací živnost – řemeslné, volné, vázané
- Koncesované živnosti- vzniká na základě získání povolení tzv. koncese, která slouží podnikateli k uskutečnění dané podnikatelské činnosti. Tento druh živnosti lze provozovat za předpokladu splnění požadovaného vzdělání či jiných podmínek stanovených zákonem. (Mulačová & Mulač, 2013)

1.8 Organizační struktura podniku

Organizační struktura je velice důležitým prvkem, který napomáhá k vytvoření příznivých podmínek, prostředí a efektivní spolupráci v podniku. Tato struktura je základním nástrojem pro řízení výkonosti podniku a vytváření předpokladů pro realizaci takové strategie, která by vedla ke zvyšování hodnoty podniku. Organizační struktura podniku je struktura, která znázorňuje jednotlivé proudění činností zaměstnanců a jejich vazeb mezi nimi. Důvodem vzniku organizační struktury je především dělba práce a rozpětí řízení. Dělba práce zde představuje určité rozdělení práce jednotlivým zaměstnancům tak, aby zabezpečila co nejefektivnější realizaci. Naopak rozpětí řízení určuje schopnost jedince řídit daný segment závislý na počtu podřízených osob. Organizační struktury můžeme dělit na dvě hlavní skupiny a to plochou a strmou organizační strukturu. Toto rozdělení znázorňuje počet organizačních úrovní neboli rozpětí řízení podniku. (Synek & Kislingerová, 2015)

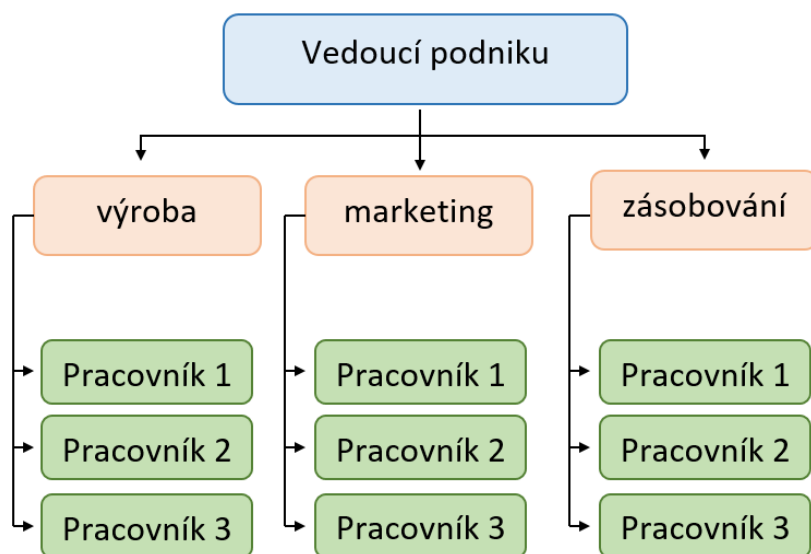
Druhy organizačních struktur

- Struktury založené na liniových vazbách
- Struktury založené na funkcionálních vazbách
- Maticové organizační struktury

Liniová organizační struktura

Liniová organizační struktura je založena na hierarchickém řazení útvarů ve smyslu nadřízenosti a podřízenosti. Tato struktura je založena na principu, kdy je každý pracovník bezprostředně podřízen jednomu nadřízenému. Tento nadřízený pracovník nese plnou odpovědnost za své podřízené, kterým vydává jednotlivé příkazy. Liniová organizační struktura je využívána především u malých podnikatelů či firmě s malým počtem zaměstnanců. Díky svému jednoduchému uspořádání jsou zde přehledné vazby, jasně nastavené kompetence a míra delegování. Největší výhodou této struktury je rychlá komunikace se zaměstnanci, při které nedochází ke komunikačnímu šumu. Naopak největší hrozbou struktury jsou příliš vysoké nároky na vedoucího pracovníka či zvyšující se centralizace řízení. (Mulačová & Mulač, 2013)

Obr. 6: Schéma liniové organizační struktury



Zdroj: Vlastní zpracování, 2021

1.9 Situační analýza

Situační analýza je všeobecná metoda, která zkoumá složky a vlastnosti makro a mikroprostředí, ve kterém daný podnik působí. Situační analýza představuje určité zmapování a vyhodnocení významných faktorů, které mají vliv na daný podnik. Vrcholovému managementu napomáhá k pochopení příčin výchozího stavu a zkoumají vnitřní situaci v podniku a možné ovlivňování vnějším prostředím. Tato analýza sleduje minulý vývoj, současný stav a umožňuje rychlou reakci na budoucí vývoj a žádoucí stav.

Obsah situační analýzy může být také definován označením 5C

- Company – podnik
- Collaborators – spolupracující firmy a osoby
- Customers – zákazníci
- Competitors – konkurenti
- Climate – vnější faktory, makroekonomie (Jakubíková, 2013)

SWOT analýza

SWOT analýza je jedna z nejčastějších situačních analýz, která je používána ke zhodnocení vnitřních a vnějších faktorů ovlivňujících postavení a úspěšnost firmy. Její hlavní podstatou je zanalyzovat vnitřní a vnější faktory působící na organizaci a tedy se

zabývá makro, mezo i mikro prostředím podniku. Přičemž vnitřní faktory jsou zaznamenány v horní části tabulky jako silné a slabé stránky podniku a vnější působící faktory, které jsou ve spodní části, představují příležitosti a hrozby. Tato tabulka se také může dělit na levou a pravou část. Levá část, která představuje silné stránky a příležitosti je označena jako kladné jevy a pravá část, znázorňující slabé stránky a hrozby je definována jako negativní ovlivňování podniku. Název SWOT analýza vznikl ze zkratk anglických slov, posuzovaných faktorů, tedy: S (strengths) – silné stránky, W (weaknesses) – slabé stránky, O (opportunities) – příležitosti, T (threats) – hrozby. (Jakubíková, 2013)

Tab. 1: SWOT analýza

Silné stránky	Slabé stránky
- Skutečnosti, které přinášejí výhody zákazníkům i firmě	- Takové činnosti, které firma nevykonává dobře - Oblasti chybovosti
Příležitosti	Hrozby
- Skutečnosti, které pro firmu představují možné budoucí zlepšení - Přináší zvýšení poptávky	- Skutečnosti, které pro firmu představují možné budoucí zhoršení situace - Přináší pokles poptávky

Zdroj: Vlastní zpracování, 2021

Možné výsledky SWOT analýzy

- **SO strategie MAX-MAX** – ofenzivní strategie, která vhodně využívá silné stránky pro uchopení příležitostí
- **WO strategie MIN-MAX** – strategie spojení, která využívá příležitosti k odstranění slabých stránek
- **ST strategie MAX-MIN** – defenzivní strategie, která pomocí silných stránek minimalizuje hrozby
- **WT strategie MIN-MIN** – strategie likvidace, která minimalizuje hrozby ve vztahu ke slabým stránkám

(Hanzelková , Keřkovský, & Vykypěl, 2017)

2 Praktická část

Cílem praktické části je analýza současného stavu, vyhledání problémových oblastí a vytvoření navrhovaných opatření pro zlepšení chodu firmy. V této části bakalářské práce je úvodem představena vybraná firma, nachází se zde charakteristika podniku, hlavních činností a spolupráce s externími firmami. Dále bude zmíněn nedávný rozvoj firmy a představena vize podniku, na kterou se v současné době firma zaměřuje. Další kapitolou je představení současného stavu firmy, ve kterém jsou prezentovány pracovní pozice, počet zaměstnanců a podrobné vymezení jednotlivých dílčích činností s průběhem pohybu dokladů. Velmi důležitou roli zde hraje situační analýza firmy, která zohledňuje využití vozidel autodopravy. Tuto analýzu tvoří SWOT analýza, výšeč grafů, na kterých je zaznamenáno využití ložné plochy návěsové soupravy a tabulka znázorňující jednotlivé činnosti vozidel. Závěrem kapitoly jsou definovány úzká místa, na které by se firma měla zaměřit. Na konci praktické části bakalářské práce jsou vyobrazeny možná navrhovaná doporučení, která by autodopravě pomohly zlepšit situaci na trhu a naplnit jejich zvolené cíle, které jsou uvedeny ve vizi firmy.

2.1 Představení společnosti

Vybraná firma se zaměřuje na autodopravu a je malou rodinnou firmou, která byla založena na základně zápisu do obchodního rejstříku roku 1995. Tato autodoprava je prováděna majitelem jako koncesovaná živnost, kdy předmětem podnikání je nákladní silniční motorová doprava (viz příloha D). Teoretický rámec k tomuto podnikání je uveden v teoretické části této práce. Sídlo této autodopravy se nachází v malé obci Ves Touškov s PSČ 333 01, tato obec je vzdálena cca 30km směrem od Plzně na Rozvadov. Všechny uvedené informace jsou k dispozici ve výpisu z obchodního rejstříku. Firmu v současné době tvoří čtyři zaměstnanci, z toho jsou tři řidiči a jeden dispečer. Dva řidiči nákladní soupravy jezdí pravidelný export do Německa a dispečer jim pomocí systému RAAL Trans objednává import zpět z Německa do tuzemska. Třetí řidič pracuje pouze jako výpomoc na zkrácený úvazek, převážně se jedná o přepravu na krátké vzdálenosti či o přepravu zboží pouze v rámci České republiky. Všichni členové jsou rodinnými příslušníky, což je pro tuto firmu přínosné. V dřívějších dobách byli u této autodopravy zaměstnáni „cizí“ řidiči, kteří však byli problémoví. Nevykonávali svoji činnost

odpovědně, majitel firmy se několikrát potýkal s neochotou těchto řidičů, nepořádkem či poničením kabin tahače a později i s tím, že řidiči vykazovali nadprůměrnou spotřebu paliva, kterou poté používali k vlastnímu užitku. Právě proto se firma roku 2000 rozhodla výhradně pro rodinné podnikání. Od této doby se majitel neseťkal s žádným problémem ohledně důvěry a spolehlivosti svých zaměstnanců.

Dříve se firma věnovala přepravě zboží po celém světě, později se zaměřila na přepravu zboží v rámci Evropské unie, firma měla několik pravidelných exportů do Anglie, Francie, Holandska či Dánska. Nyní se autodoprava věnuje přepravě zboží do Spolkové republiky Německo. Přepravované zboží je ke koncovým zákazníkům dováženo za využití vlastního vozového parku, který tvoří dvě návěsové jízdní soupravy a jedna přívěsová souprava (sólo + vlek).

Dále se jeden ze zaměstnanců společně s majitelem firmy věnuje dovozu osobních automobilů ze zahraničí a zprostředkovává jejich prodej zájemcům. Tato vozidla jsou převážně dovážena dle požadavků jednotlivých klientů se zaměřením na jejich potřeby. Ostatní vozidla se inzerují prostřednictvím internetových stránek. Součástí této služby je rovněž zařízení veškerých dokladů tak, aby si mohl klient odvézt takto zakoupené vozidlo již zaregistrované v registru silničních vozidel.

Dále majitel od roku 2013 na základně ohlašovací volné živnosti provádí stavební činnost. Disponuje vlastním nakladačem a zemědělskou technikou, díky této výbavě poskytuje stavební a zemní práce. Což bylo velmi nápomocné při výstavbě odstavné plochy pro nákladní vozy.

Vize podniku

Vizi vybrané firmy je stát se silnou konkurencí na trhu v oblasti malých autodopravců. Vytvořit nejlepší poskytované služby s nejvyšší kvalitou a doručení za nejkratší možný čas. Zároveň chce oslovit nové potencionální zákazníky a zvětšit oblast svého působení v rámci spolupracujících firem. Posledním plánovaným cílem je rozšíření vozového parku a s tím související zvýšení ziskovosti podniku.

Rozvoj společnosti

V nedávné době byl majitel nucen k realizaci parkovacích míst z důvodů, že nákladní vozy byly odstaveny ve špatných podmínkách na travnatém porostu. Nákladní vozy jsou

těžké a do měkkého povrchu vymáčkly koleje. Ty za špatných povětrnostních podmínek byly například plné dešťové vody anebo v zimě byla zahrada zasněžena a těžké vozy se nemohly vydat na cestu. Za takového počasí se vozy odstavovaly v obci, v které autodoprava sídlí na veřejný prostor, ovšem ani to nebylo přínosné a od počátku bylo jasné, že toto musí být pouze dočasné řešení. Nákladní vozy byly často poškozeny a především bylo vykradeno veškeré palivo. Pro zvědavost lidí nezůstaly bez poškození ani návěsy, takže byla například rozříznuta plachta návěsu či ukradené kurty a jiné prostředky k zajištění zboží.

Tato nově vystavěná plocha byla nejprve pečlivě zhodnocena z finančního hlediska a pevnosti možného výstavního materiálu. Po tomto kroku majitel informoval stavební úřad a zajistil opatření všech důležitých parametrů a skutečností. Důležitým dokladem byla technická zpráva o napojení pozemku na místní komunikaci a rozhodnutí od městského úřadu Stoda jakožto odbor správní a dopravní (viz příloha E). Po získání dokumentace začala samotná realizace s nutným splněním podmínek jako je sklon povrchu pro odklon dešťové vody, náležité označení stavby a umístění dopravního zrcadla, pro bezpečné napojení na komunikaci. Tato odstavná plocha je již několik měsíců plně využívána a řidiči velmi chválena nejen pro čistotu okolí ale také jejich kamionů.

Obr. 7: Vozový park



Zdroj: Vlastní zpracování, 2021

Spolupracující firmy

Úvodem je nutné sdělit informaci o tom, že vybraná autodoprava, nemá s žádnou z uvedených firem písemnou smlouvu a jejich spolupráce je založena pouze na ústní dohodě.

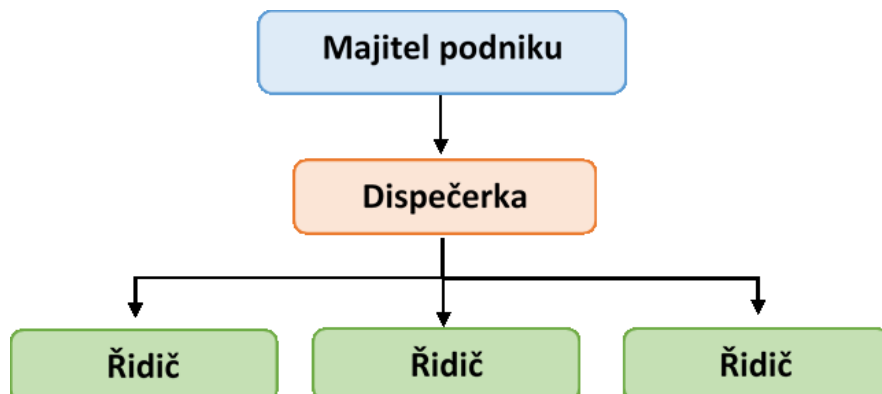
Jednou z výhod této firmy je dlouholetá praxe a především zkušenosti dispečera. Právě na tomto zaměstnanci totiž závisí velká část fungování autodopravy. Díky dobrým zkušenostem dispečera a jeho postojem pro obchodní jednání se zvyšuje dobré povědomí o této autodopravě a lépe se navazují pracovní spolupráce. Jako spolehlivá autodoprava se zapsala i u společnosti LagerMax, která s autodopravo, spolupracuje již několik let. Firma LagerMax se zabývá řešením několika oborů souvisejících s dopravou. LagerMax poskytuje služby v oblasti přepravy zboží a jelikož tato firma není výrobním podnikem, její budovy slouží čistě jako skladovací prostory. Mimo jiné se firma zabývá průmyslovým lakováním, rozvozovou službou či špeditérstvím což je pro vybranou firmu rozhodujícím faktorem. Dispečerka autodopravy udržuje dobré vztahy s dispečery z firmy LagerMax a díky tomu, tato firma poskytuje autodopravě pravidelné exporty a importy, které nabízí na základě poboček ve Spolkové republice Německo. Dále tato firma dané autodopravě nabízí pravidelné exporty z firmy Daikin v Plzni a importy z německého města Bietigheim, které putují do České republiky firmy ZF Ohučov. Mimo tyto pravidelné přepravy, firma LagerMax ve spolupráci nabízí ještě jiné nárazové přepravy.

Druhým spolupracujícím je majitel firmy Weidmaier v německém městě Stuttgart. Tato firma se zabývá kompletací dětského nábytku do německých školek. Firma na začátku svého působení zadávala exporty do systému Raal Trans, kde si této nabídky všimla dispečerka autodopravy. Tato autodoprava poskytla své služby německému zadavateli, jelikož byl s těmito službami spokojen, oslovil majitele autodopravy a domluvili se na ústní dohodě o pravidelném exportu. S touto nabídkou se vyskytlo ještě několik dalších exportů z více českých firem právě pro německou společnost. Německý majitel firmy vyhledával nové dodavatele pro svoji výrobu a objevil ještě další dvě české firmy, od kterých nyní odebírá nejen hotové výrobky ale také materiál, ze kterého se vyrábí až v německé firmě. Firma Weidmaier na základě ústní dohody ponechává přepravu tohoto nákladu právě zvolené autodopravě a spolupracují spolu již 10 let. Majitelé mezi sebou mají velmi blízký vztah, který napomáhá ke zlepšení situace na trhu obou podniků.

2.2 Analýza současného stavu

Tato kapitola obsahuje analýzu současného stavu firmy. Obsahem je představení zaměstnanců firmy, výčet pracovních rolí a podrobný popis jednotlivých dílčích činností pracovníků. Součástí této analýzy je také schéma znázorňující pohyb dokladů během objednávky přepravy.

Obr. 8: Schéma organizační struktury podniku



Zdroj: Vlastní zpracování, 2021

Tato organizační struktura je zpracována dle informací z kapitoly 1.8. Organizační strukturu vybrané firmy lze označit za plochou liniovou strukturu, která se nejvíce hodí právě pro malé podniky a je výhodná při komunikaci mezi zaměstnanci. Tato liniová organizační struktura je výhodná právě díky přímé podřízenosti jednotlivých pracovníků. Každý pracovník má jednoho nadřízeného a jasně stanovené kompetence. Jedná se o jednoduchou strukturu s krátkým informačním řetězcem, díky čemuž nedochází ke komunikačnímu šumu. Firmu v současné době tvoří čtyři zaměstnanci. První hlavní pracovní roli, představuje majitel podniku. Tento majitel je zároveň i řidičem návěsové soupravy. Do jeho oblasti působení spadá nejvíce činností. Stará se o plnění cílů podniku, vedení svých pracovníků, fakturaci, nákup dokumentů a vyřizování veškerých oprav a problémů s vozy. V poslední řadě do jeho kompetencí také spadá výběr nových pracovníků. Prvním přímým podřízeným je dispečerka. Tato pozice obnáší práci, kdy je nutné být neustále v obraze. Její hlavní činností je práce se systémem RAAL Trans a neustálá komunikace s řidiči a špeditéry. Firmu dále tvoří tři řidiči. Z toho dva řidiči návěsové soupravy, kteří jezdí téměř pravidelný export do Německa. Třetí řidič pracuje na zkrácený úvazek a to pouze v rámci přepravy na krátké vzdálenosti. Všichni členové firmy jsou rodinnými příslušníky.

2.2.1 Dispečer

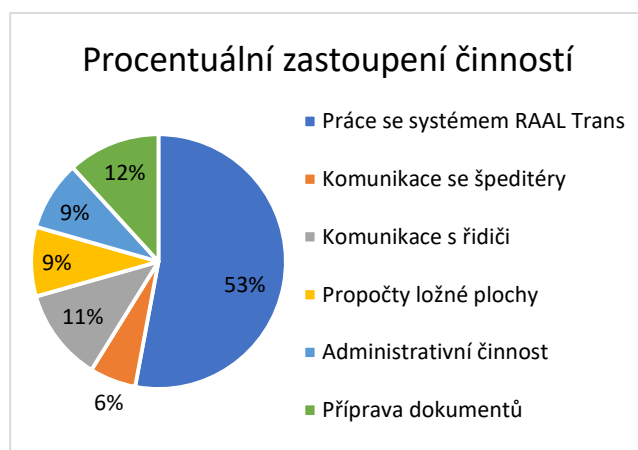
Pracovní týden dispečera ve vybrané autodopravě je poměrně různorodá a pestrá činnost. Dispečer pracuje od pondělí do pátku benevolentní počet hodin. Funkci dispečera firmy vykonává majitelova maminka a hlavní náplní pracovního dne je **práce se systémem RAAL trans**. V tomto systému jsou zaznamenány všechny exporty a importy do a z České republiky, které tam zadají nabízející či poptávající. Dispečerka této autodopravy v systému vyhledává převážně importy. Exporty firmy jsou totiž předem nasmlouvané a poměrně pravidelné.

Pracovní pondělí pro dispečerku je vždy nejvíce obtížné. Řidiči totiž vyjíždějí do Německa v pondělí brzy nad ránem a dispečerka pro nákladní soupravu nemá žádný objednaný import. Řidiči tedy po vyložení zboží v německé firmě, odstaví nákladní vůz na nejbližší parkoviště a čekají na informace o případné nakládce, které jim sdělí dispečerka. Některé pracovní týdny se podaří již předchozí týden objednat přepravu na pondělí, a tato starost odpadne.

Práce se systémem RAAL trans musí být velmi rychlá a přesná. Jelikož je větší nabídka dopravců než jejich poptávka, často se stane, že dispečerka volá na danou přepravu a druhá strana ji je nucena odmítnout. Práce dispečera začíná v 7 hodin ráno, kdy **dispečerka do systému zadá takové náležitosti, aby se zobrazily jen ty nejvhodnější přepravy**. Do tabulky systému se zadávají hodnoty odkud kam se má daná přeprava uskutečnit, tedy jaký stát a přesnou adresu s poštovním směrovacím číslem. Tyto hodnoty se vypisují podle momentálního umístění řidiče s nákladním vozem nebo podle toho po jaké trase pojedou zpět do České republiky. To proto, aby řidiči neměli příliš velkou zajížďku a s tím spojenou časovou ztrátu. Posledním zadávaným údajem je vyplnění kolonky volné plochy v návěsu nebo počet zbývajících tun, tento údaj slouží při více nakládkových míst, tedy při výběru příkládky. Po zadání těchto údajů **systém vygeneruje nejvhodnější přepravy** a dispečerka si o všech zadaných může přečíst podrobnější informace, které jí jsou nápomocné k lepšímu výběru. V těchto informacích je uvedeno přesné umístění nakládky, jaký druh zboží bude přepravován a jakým způsobem proběhne jeho naložení, jestli je zboží umístěno na paletách, jak musí být toto zboží zabezpečeno, jakou hmotnost má a popřípadě jakou plochu zaujme. Podle těchto kritérií **dispečerka vybere nejvhodnější přepravu**, u které v rozšiřujících informacích nalezne kontakt na

špeditéra neboli zadavatele této přepravy. **Na uvedený kontakt dispečerka zavolá, zeptá se na doplňující informace a dohodnou se na ceně přepravy.** V případě dohody, zasilatel vytvoří a zašle objednávku na e-mail dispečerky, která mu ji následně závazně potvrdí, přepošle zpět a vytiskne kopii pro vytvoření faktury. Dispečerka následně řidiči oznámí přesnou adresu nakládky a nutné informace. Ve většině případů je dispečerka nucena hledat více nakládkových míst, a proto se celý proces opakuje. Příkládka opět hledá podle vzdálenosti místa první nakládky a podle volné ložné plochy nákladního vozu. **Tato práce se opakuje každý pracovní den a probíhá stejně pro import i export.** V některých případech je možné, že dispečerka během dne v systému nenajde vůbec žádný import a řidič je tedy nucen v Německu přenocovat. Naopak pokud dispečerka nemá žádný problém a vše jde podle plánu, její práce se systémem končí poměrně brzo. Poté je čas na **administrativní práci, jako například sestavování pracovního harmonogramu dle stálých exportů, přiřazení CMR listů k dané objednávce a dodacím listům, podle kterých se tvoří faktura pro zadavatele.** Jelikož se občas některý z řidičů vrací do České republiky až v sobotu, probíhá fakturace každé sobotní ráno po ukončení pracovního týdne posledního řidiče. Fakturaci provádí sám majitel autodopravy podle připravených dokumentů od dispečerky. Faktura je tvořena podle informací v objednávce. Tuto fakturu majitel zašle spolu s kopií dodacího listu a černobílého tiskopisu CMR listů na uvedenou adresu zasilatele a originály dokumentů si uschová.

Obr. 9: Procentuální zastoupení činností



Tab. 2: Pracovní činnosti dispečera

Činnost	Doba trvání
Práce se systémem RAAL Trans	4,5 hod
Komunikace se špeditéry	0,5 hod
Komunikace s řidiči	1 hod
Propočty ložné plochy	0,75 hod
Administrativní činnost	0,75 hod
Příprava dokumentů	1 hod

Zdroj: Vlastní zpracování, 2021

2.2.2 Řidič nákladního vozu

Pro ukázkou pracovního týdne byly zanalyzovány jednotlivé činnosti řidiče obsluhující návěsovou soupravu a pečlivě zaznamenávány veškeré úkony a náležitosti potřebné k plynulému provozu autodopravy. Tento zanalyzovaný týden je případová studie sloužící k přiblížení pracovní náplně řidiče, a proto obsahuje popis jednotlivých činností a problémů. Žádný z pracovních týdnů není pravidelný a nekoná se opakovaně. Pracovní týden řidiče v převážných případech navazuje na předcházející týden a většina nakládek pondělního exportu probíhá v pátek v odpoledních hodinách po návratu řidiče zpět do České republiky. Všechny činnosti musí být v souladu s informacemi v kapitole 1.6 a příslušnými podkapitolami. Během celého pracovního týdne řidič vypisuje záznam o provozu vozidla (viz příloha F).

Jednotlivé pracovní dny řidiče jsou založené na stejných činnostech, které se liší pouze způsobem provedení. Každý pracovní den obsahuje jízdu, prostoje, manipulaci a stání. Všechny dny řidič začíná jízdou na nakládku či vykládku, kterou má předem nasmlouvanou od dispečera. Zde je nutné podotknout, že veškeré budoucí jízdy se konají dle nařízení č. 561, které stanovuje maximální dobu řízení a prodlevu bezpečnostních přestávek, tyto přestávky musí být konány po 4,5 hodinách jízdy a to nejméně 45 minut. Při každém přijetí do firmy si zaměstnanec recepce zapíše státní poznávací značku (SPZ) vozu, ověří důvod návštěvy a přidělí místo, kde se uskuteční manipulace. Tato činnost je prováděna manipulátem pomocí ručního paletizačního vozíku či pomocí vysokozdvížného vozíku dále jen VZV. Tento způsob je nejčastěji zvolený díky variabilitě VZV a řadě přídatných zařízení. Tímto způsobem je možné manipulovat jakýmkoliv přepravovaným nákladem a samotná manipulace se pak vykonává pomocí rampy zadními vraty. Po dokončení nakládky je nutné, aby řidič patřičně zabezpečil náklad proti nechtěnému posunu během jízdy. Každé přepravované zboží má vlastní způsob fixace, a to od protiskluzových podložek po upevnění bezpečnostní plomby, která se upevňuje z vnější strany návěsových vrat a slouží proti zakázané manipulaci se zbožím. Po dokončení manipulace řidič obdrží CMR a případně i dodací listy k přepravovanému zboží, které potvrdí a převezve patřičnou část na místo vykládky. Tento úkon je u všech nakládek a vykládek založen na stejném principu pouze s odlišným použitím technologií a manipulačních zařízení. Řidič návěsové soupravy má během dne několik smluvených míst, o kterých ho informuje dispečerka, s kterou musí být neustále v kontaktu.

Pondělí

Jízda na vykládku:

- Začátek jízdy ve 04:00 hodin směr Německo – Guglingen.
- Samotná jízda 4 hodiny 20 minut.
- Vjezd do areálu firmy (zapsání SPZ).
- Manipulace – Pomocí vysokozdvížného vozíku bylo složeno 8 tun zboží.
- Během manipulace řidič uskutečňuje povinnou bezpečnostní přestávku.
- Kontaktování dispečera.
- Zadání adresy nakládky do GPS.
- Odevzdání a potvrzení CMR a dodacích listů.

Jízda na místo 1. importu:

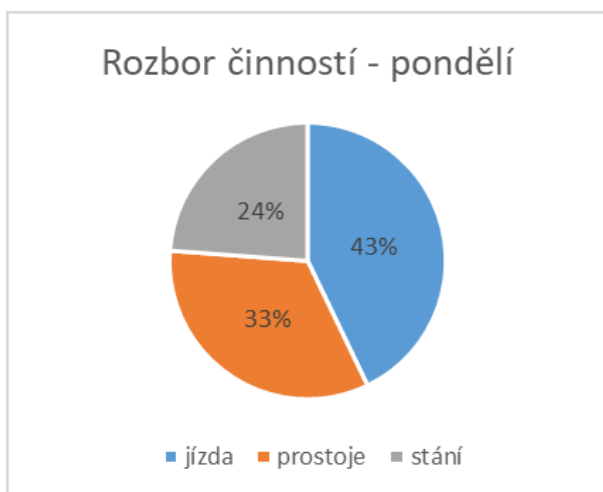
- Jízda do města Bietigheim.
- Vjezd do areálu firmy.
- Manipulace – Pomocí vysokozdvížného vozíku ve venkovních prostorech z boční strany návěsu. Náklad byl stohován a ložen bez mezer od předního čela návěsu.
- Během manipulace řidič vypsál záznam o provozu vozidla pro výpočet diet.
- Zabezpečení nákladu pomocí protiskluzových podložek a kurtu.
- Zaplachtování návěsu a upevnění návěsových přezek.
- Zadání adresy příkládky do GPS a kontaktování dispečera.
- Vyzvednutí a potvrzení CMR listů a dodacích listů.

Jízda na místo příkládky:

- Jízda do města Neu Kupferzell.
- Vjezd do areálu firmy Metzger.
- Manipulace – Pomocí ručního paletizačního vozíku na nakládkové rampě v obvodové stěně. Doložen plný návěs.
- Zabezpečení nákladu a zaplachtování návěsu.
- Vyzvednutí a potvrzení CMR a dodacích listů.
- Kontaktování dispečera.

Jízda zpět do České republiky do sídla autodopravy – započítí dlouhé přestávky

Obr. 10: Procentuální vyjádření činností – pondělí



Zdroj: Vlastní zpracování, 2021

Úterý

Jízda na místo 1. vykládky:

- Začátek jízdy v 07:00 hodin směr Nýřany.
- Vjezd do areálu firmy.
- Manipulace – pomocí ručního paletizačního vozíku na vykládkové rampě.
- Kontaktování dispečera.
- Zajištění zbývajících zboží a zaplachtování návěsu.
- Odevzdání příslušné části CMR listů a dodacích listů.

Jízda na místo 2. vykládky, zároveň nakládky:

- Jízda do města Ohučov firma ZF.
- Vjezd do areálu firmy (zapsání SPZ).
- Odjištění bezpečnostních prvků.
- Manipulace – pomocí vysokozdvížného vozíku ve venkovních prostorech.

Po tomto vyložení nákladu se zde konala nakládka nového nákladu, který putoval do skladovacích prostorů objednavací firmy.

- Manipulace – pomocí VZV byl naložen plný návěs kovových prázdných palet.
- Kontaktování dispečera.
- Odevzdání příslušných CMR a dodacích listů.

- Vyzvednutí nových CMR a dodacích listů.
- Zabezpečení a zaplachtování návěsu.

Jízda na místo vykládky:

- Jízda směr Chomutov – Spořice (skladovací prostory firmy ZF).
- Vjezd do areálu firmy.
- Manipulace – pomocí VZV z boční strany návěsu za pryžmovými závěsy u rampy s vnitřní rampovou hranou.
- Během této manipulace řidič konal bezpečnostní přestávku.

Po tomto vyložení se opět konala nakládka nového nákladu zpět do firmy ZF.

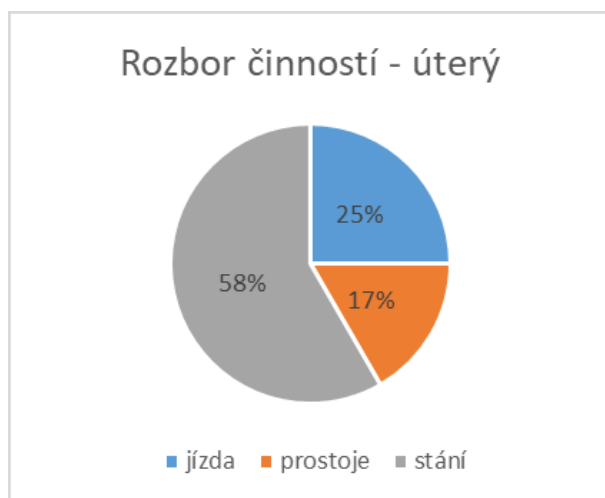
- Kontaktování dispečera.
- Manipulace – pomocí VZV bylo naloženo pouze čtvrt návěsové plochy.
- Odevzdání CMR listů a dodacích listů.
- Vyzvednutí nových CMR a dodacích listů
- Zabezpečení nákladu a zaplachtování návěsu.

Jízda na místo vykládky:

- Jízda opět do firmy ZF v Ohučově.
- Odjištění bezpečnostních prvků.
- Manipulace – pomocí VZV ve venkovních prostorech firmy.
- Odevzdání CMR a dodacích listů.
- Zaplachtování prázdného návěsu.

Jízda do sídla autodopravy – započetí dlouhé přestávky

Obr. 11: Procentuální vyjádření činností – úterý



Zdroj: Vlastní zpracování, 2021

Tento pracovní den se opět nevyskytl žádný zásadní problém. Jediný problém zde vzniká pro firmu, která poskytuje skladovací prostory firmě ZF. Tato firma provádí manipulaci uvnitř haly za pryžovými závěsy. Je zde tedy nutností, aby měla firma patřičně zbudované odsávání výfukových výparů z dieslových motorů, které znečišťují ovzduší uvnitř haly. Další neefektivní činností je přeprava pouze šesti kovových palet, které zabrali čtvrt ložné plochy za plnou cenu. Z pohledu autodopravy je vše adekvátní, jelikož firma v Ústeckém kraji platí stejnou částku jako při plném naložení návěsu.

Středa

Jízda na místo exportu:

- Začátek jízdy v 07:00 hodin směr Plzeň.
- Vjezd do areálu firmy (zápis SPZ).
- Manipulace – pomocí nízkozdvíhného vozíku u nakládkové rampy.
- Kontaktování dispečera.
- Vyzvednutí CMR a dodacích listů.
- Zabezpečení nákladu a zaplachtování návěsu.

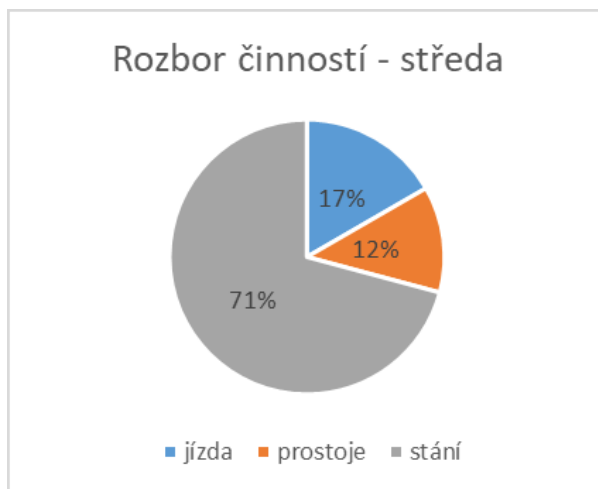
Jízda na místo příkládky:

- Jízda směr Dýšina.
- Vjezd do areálu firmy.

- Manipulace – pomocí ručního paletizačního vozíku u nakládkové rampy s vnější rampovou hranou. Doložení plného návěsu.
- Zabezpečení pomocí kurtu a zajišťovací závory.
- Zaplachtování návěsu.
- Vyzvednutí CMR a dodacích listů.

Jízda do sídla autodopravy – započetí dlouhé přestávky

Obr. 12: Procentuální vyjádření činností – středa



Zdroj: Vlastní zpracování, 2021

Během tohoto pracovního dne nedošlo k žádným nečekaným událostem a řidič průběh příkládky dobře zná, jelikož firma v Dýšíně patří k jednomu ze stálých exportů autodopravy.

Čtvrtek

Jízda na místo 1. vykládky:

- Začátek jízdy v 03:00 hodin směr Německo – Stuttgart.
- Samotná jízda 5 hodin.
- Během jízdy byla konána povinná bezpečnostní přestávka 45 minut.
- Vjezd do areálu firmy (zápis SPZ).
- Odjištění bezpečnostních prvků.
- Manipulace – pomocí VZV u rampy v obvodové stěně skladu.
- Odevzdání CMR a dodacích listů.
- Kontaktování dispečera.

- Zadáání adresy 2. vykládky do GPS.
- Zaplachtování návěsu.

Jízda na místo 2. vykládky:

- Příjezd k dané firmě.
- Čekání z důvodu polední pauzy.
- Odjištění bezpečnostních prvků.
- Manipulace – pomocí VZV na veřejném prostoru města, jelikož firma nedisponovala vlastním areálem pro uskutečnění manipulace. Vyložení zbylého nákladu.
- Odevzdání CMR a dodacích listů.
- Kontaktování dispečera.
- Zaplachtování návěsu.

Jízda na místo 1. importu:

- Příjezd do areálu firmy. Tato firma byla tak malá, že řidič byl nucen do areálu couvat, jelikož by se v daném prostoru s návěsovou soupravou neotočil.
- Manipulace – pomocí ručního paletizačního vozíku u rampy s vnější rampovou hranou.
- Vyzvednutí CMR a dodacích listů.
- Zajištění nákladu bezpečnostními prvky.
- Kontaktování dispečera.
- Zadáání adresy příkládky do GPS.

Jízda na místo příkládky:

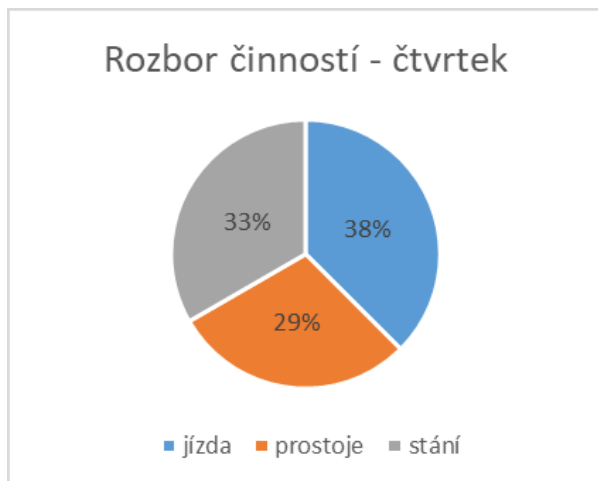
Během jízdy na místo 1. příkládky řidič upadl do časového skluzu z důvodu dopravní nehody.

- Příjezd na místo 1. příkládky.
- Vjezd do areálu firmy.
- Manipulace – pomocí VZV z boční strany návěsu ve venkovních prostorech.
- Zajištění nákladu a zaplachtování návěsu.
- Vyzvednutí CMR a dodacích listů.
- Kontaktování dispečera.

Jízda na místo 2. příklady:

Po příjezdu řidiče na poslední příkladku nastal problém, z důvodu nepřipraveného zboží. Řidič byl nucen odjet na příslušné parkoviště, kde započal přestávku.

Obr. 13: Procentuální rozbor činností – čtvrtek



Zdroj: Vlastní zpracování, 2021

V tomto pracovním dnu se objevilo hned několik zásadních problémů. Jedním z nich, který provázal celý den, byla značná časová ztráta, která vznikla kvůli dopravní kolizi a častým prostožům z důvodu čekání na manipulaci. Druhým problémem bylo, že firmy disponovaly pouze omezeným či žádným manipulačním prostorem. Takže řidič byl nucen do areálu přímo nacouvat nebo se samotná manipulace uskutečňovala na ulici. Tento problém neomezil pouze řidiče návěšové soupravy, ale také ostatní účastníky provozu, kteří do doby ukončení manipulace ulicí nemohli projet. Největší problém nastal při příjezdu na smluvené místo 2. příkladky, kdy se řidič při zápisu na recepci dozvěděl od zaměstnance, že dané zboží nebylo vyrobené a tento den ani nebude. Celá situace byla v řešení s dispečerkou a objednávací firmou. V tuto dobu byl řidič vykázán z areálu firmy a byl nucen odjet na příslušné parkoviště, kde čekal na pokyny dispečerky do druhého dne. V takovýchto případech dispečer požaduje po objednateli úhradu za tzv. marný nájezd, který byl později vyplacen ve výši 20% původní ceny importu.

Pátek:

Jízda zpět do ČR na místo vykládky:

- Začátek jízdy ve 02:15 hodin směr ČR – Ostrov u Stříbra.
- Samotná jízda 4 hodiny 15 minut.
- Vjezd do areálu firmy (zápis SPZ).
- Odjištění bezpečnostních prvků.
- Manipulace – pomocí VZV u rampy v obvodové stěně skladu.
- Kontaktování dispečera.
- Během manipulace uskutečnění bezpečnostní přestávky.
- Odevzdání CMR a dodacích listů.
- Zaplachtování návěsu.

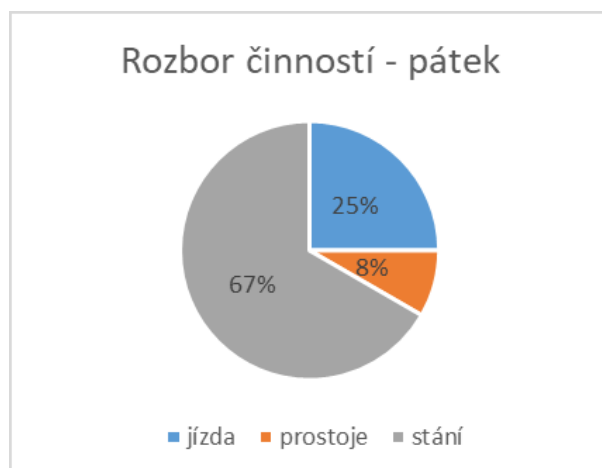
Jízda na místo 2. vykládky:

- Příjezd do areálu firmy.
- Odjištění bezpečnostních prvků.
- Manipulace – pomocí nízkozdvizného vozíku na vykládkové rampě. Vyložení zbylého nákladu.
- Odevzdání CMR a dodacích listů.
- Zaplachtování návěsu.
- Kontaktování dispečera.

Jízda na místo exportu:

- Jízda směr Plzeň – Chotíkov.
- Vjezd do areálu firmy.
- Odjištění bezpečnostních prvků.
- Zjištění, že zboží není vyrobeno.
- Manipulace – pomocí ručního paletizačního vozíku u vnější rampové hrany. Tato manipulace v pátek nebyla dokončena.
- Kontaktování dispečera.
- Odjezd řidiče osobním vozidlem.

Obr. 14: Procentuální rozbor činností - pátek

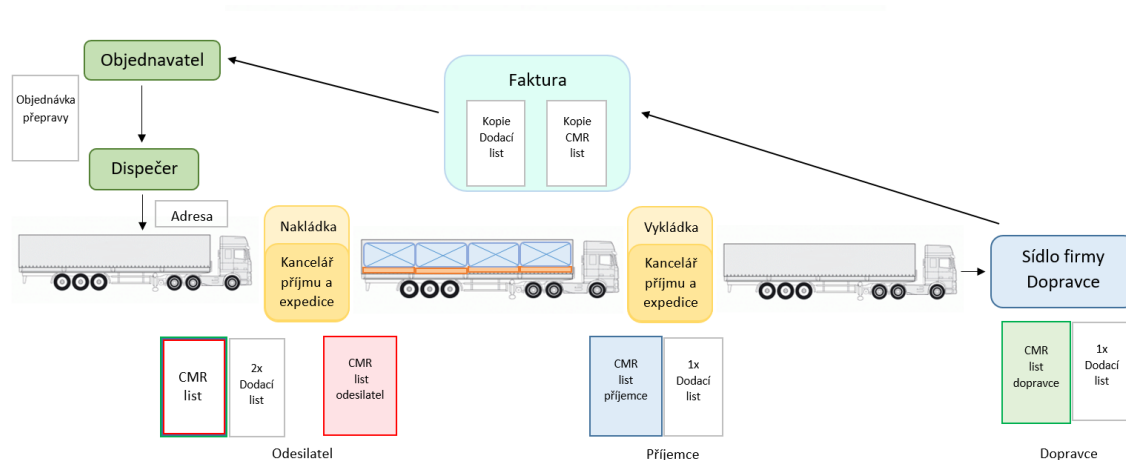


Zdroj: Vlastní zpracování, 2021

První část tohoto pracovního dne probíhala s naprostou přesností. S touto firmou autodoprava spolupracuje na základě ústní dohody a jejich přepravy dispečerka vyřizuje prioritně. Firma se zabývá výrobou nábytku do německých školek, od této firmy odebírá zboží německý majitel. Řidič dorazil do firmy, kde měl naložit plný návěs palet unifikovaných rozměrů. Hned po příjezdu a odjištění prvků se dostavil k řidiči vedoucí zaměstnanec s informací, že zboží nebylo vyrobeno a nakládka bude probíhat postupným přikládáním palet. S tímto problémem se firma potýká velmi často. Řidič proto musel zavolat své dispečerce, která řidiči zajistila dopravu domů. Nákladní vůz byl odstaven u rampy firmy do doby, než bude zboží vyrobeno. Jiný řidič po skončení pracovní doby jel na toto místo pro řidiče a odvezl ho. Tato situace vygradovala, když zaměstnanec firmy zavolal dispečerce, že zboží bude vyrobeno, a tedy i naloženo až v pondělí ráno. To byla pro autodopravu stěžejní situace, jelikož museli opět sehnat někoho, kdo by byl schopen řidiče ve 2 hodiny ráno odvézt k jeho odstavenému vozu. Tato situace se opakuje několikrát do měsíce a pro autodopravu je velice komplikovaná. Nejen, že stále hledá osobu, která by řidiče odvezla na dané místo a cesta do sídla firmy trvá přes hodinu, mimo jiné se tato cesta uskutečňuje na osobní náklady autodopravy. V poslední řadě se problém týká toho, že nákladní vůz jakožto majetek autodopravy je odstaven u venkovní rampy s otevřeným nákladovým prostorem po celý víkend. Z předchozích zkušeností s vozy má majitel obavy z možného poškození. Nákladní vozy by mohly být poničené či by mohlo být vykradené palivo, což pro řidiče, který je sám mimo přísun paliva rozhodně není jednoduchá situace. Navíc tato firma nedisponuje ani monitorovacím zařízením.

2.2.3 Průběh objednávky

Obr. 15: Schéma pohybu dokladů



Zdroj: Vlastní zpracování, 2021

Na obrázku výše je znázorněno schéma běžného pohybu dokladů při přepravě zboží od přijetí objednávky po vystavení faktury za provedenou službu.

Celý proces pohybu dokladů začíná u **objednavatele**, který na základě ústní dohody o přepravě **vystaví objednávku**, kterou následně elektronickou formou zašle dopravci. **Dispečerka** objednávku přepravy **závazně potvrdí** a tím souhlasí s přijetím objednávky. Na základě informací z objednávky přepravy **sdělí dispečerka** danému řidiči **adresu firmy**, který po uskutečnění nakládky v kanceláři expedice **obdrží** vystavené **CMR listy a dodací list** s jeho kopií. Tyto listy **řidič potvrdí** a **zaměstnanec kanceláře si ponechá CMR list červené barvy**, který náleží odesilateli zboží. Zbylé dokumenty si ponechá řidič a přemístí se do firmy příjmu. V této firmě opět **zaměstnanec příjmu** zboží potvrdí řidiči CMR listy a **nechá si** svoji část, která obsahuje **modrý CMR list a dodací list**. Po této vykládce jede řidič do sídla dopravce se zbylými tiskopisy. Všechny tyto dokumenty po **potvrzení dopravcem** jsou **předány majiteli** autodopravy, který **vykonává fakturaci**. Faktura je vystavena za přepravu zboží vycházející z informací přepravní objednávky a k této faktuře je zkompletován černobílý tiskopis CMR listu a kopie dodacího listu. Tuto fakturu dopravce následně odešle k úhradě objednavateli.

2.3 Situační analýza firmy

Důležitou kapitolou praktické části bakalářské práce je situační analýza firmy, která znázorňuje jednotlivé využití vozidel autodopravy. Na začátku situační analýzy bude představena SWOT analýza, která zohledňuje vnější a vnitřní faktory působící na podnik. Dále jsou zde znázorněny grafy, na kterých je vyobrazeno využití ložné plochy návěsové soupravy a tabulka znázorňující jednotlivé činnosti vozidel v průběhu dne. Tato kapitola je ukončena definicí úzkých míst, které by firmě do budoucna mohly přinést problémy.

2.3.1 SWOT analýza

SWOT analýza je situační analýza, která je používána ke zhodnocení vnitřních a vnějších faktorů ovlivňujících postavení a úspěšnost firmy.

Tab. 3: SWOT analýza firmy

Silné stránky	Slabé stránky
<ul style="list-style-type: none">- Dlouhodobé působení na trhu- Kvalitní vozový park- Vlastní oprava vozů- Vlastní manipulační zařízení- Dlouhodobé vztahy s partnery- Rodinný podnik- Stálí zaměstnanci- Zkušené zaměstnanci- Žádné neuhrazené závazky- Vlastní parkovací místa	<ul style="list-style-type: none">- Jeden dispečer- Velký vytížení řidičů- Nízká počet vozů- Ekologičnost- Neznalost cizích jazyků- Nenahraditelnost dispečera- Slabá marketingová komunikace- Žádné webové stránky
Příležitosti	Hrozby
<ul style="list-style-type: none">- Alternativní pohon- Možnost oslovení nových zákazníků- Možné dotace- Větší poptávka po službách- Jazykové kurzy- Rozšíření vozového parku- Vyšší poptávka po zaměstnání	<ul style="list-style-type: none">- Růst cen ropy- Ztráta zákazníků- Vysoká konkurence- Zhoršení situace na trhu- Zdražení silničních poplatků- Dopravní kongesce- Ekonomická krize (pandemie)- Možné poškození a krádeže- Výkyvy ve vývoji kurzu €- Omezení exportu ČR

Zdroj: Vlastní zpracování, 2021

Z uvedené SWOT analýzy vyplynulo několik důležitých faktů ve všech částech analýzy. Mezi vnitřní faktory, které ve firmě vystupují jako **silné stránky**, lze zařadit, že autodoprava je rodinným podnikem se stálými zaměstnanci a kvalitním a obměňovaným vozovým parkem. Výhodou této firmy je částečná vlastní oprava vozidel, dobré vybavení manipulačních zařízení a v neposlední řadě také dlouhodobé působení na trhu přepravečů, které podniku umožnilo navázat dlouhotrvající obchodní vztahy, založené na vzájemné důvěře a přednostních nabídkách. Posledním zmíněným faktorem je nulová zadluženost a žádné neuhrazené závazky, toto lze označit jako silnou stránku, jelikož většina autodopravců mají svá vozidla na leasing a tyto vozy, tedy nespádají do jejich majetku, ale pouze si je pronajímají.

Druhým vnitřním faktorem jsou **slabé stránky**, které mají záporný charakter. Jedná se o skutečnosti, které negativně ovlivňují působení podniku a je nutné je minimalizovat. Jako nejslabší část podniku lze označit existence pouze jednoho dispečera, toto je problém především v situacích, kdy dispečer onemocní a tím pádem se zastaví celý chod autodopravy. Druhou nevýhodou, která taktéž souvisí s dispečerem, je neznalost cizích jazyků, jelikož je dispečer v některých případech nucen jednat přímo s německou firmou. Dále se jedná o několik dalších uvedených nevýhod v podobě velkého vytížení řidičů, ekologické stránky dopravy z hlediska výparů výfukových plynů a neexistence marketingové komunikace v podobě propagace svých služeb na billboardech či plachtách návěsové soupravy.

Pokud zhodnotíme vnější faktory, které ovlivňují podnik, můžeme určit příležitosti a hrozby. Jak je vidět z příložené SWOT analýzy, kladných příležitostí je méně než hrozeb, které působí na podnik negativně. Mezi **příležitostmi** lze označit alternativní pohon vozidel a tím snížení emisí, které znečišťují ovzduší. Dále je velmi dobrou příležitostí rozšíření trhu přeprav či větší poptávka po službách. Firma by rozhodně neměla brát na lehkou váhu možné hrozby. Největší **hrozbu** v autodopravě představuje velká konkurence, jelikož je na trhu více poptávky než nabídky. Firma by tomuto faktu měla přizpůsobit své jednání a soustředit se na to aby si udržela dosavadní zákazníky. V budoucnu se také mohou vyskytnout hrozby, které podnik neovlivní a mohou způsobit velké problémy. Těmito hrozbami může být růst ceny ropy a tím pádem i růst ceny pohonných hmot. Dále změna kurzu eura, omezení exportu České republiky, zdražení silničních poplatků, možné krádeže a v poslední řadě je možným problémem ekonomická krize.

SO- strategie MAX-MAX

Strategie MAX-MAX se zakládá na využití příležitostí pomocí silných stránek podniku. Tuto strategii by podnik mohl využít při možnosti oslovení nových zákazníků díky svému dlouhodobému a kvalitnímu působení na trhu. Podnik si zakládá na kvalitě svých služeb a zaměstnává stálé a zkušené zaměstnance, kteří jsou znalí v oboru. Právě díky tomuto faktu by bylo snazší uzavřít nové obchodní dohody a získat novou klientelu. Dále by bylo možné využít případné dotace, jelikož podnik nemá žádné neuhrazené závazky a není trestně stíhán.

ST- strategie MAX-MIN

Podnik díky svým silným stránkám jako jsou kvalitní vozový park a zkušení zaměstnanci má možnost ovlivnit ztrátu zákazníků. Jelikož se firma neustále snaží o největší možnou kvalitu služeb za nejnižší možné ceny, upadá zde hrozba v podobě vysoké konkurence. Díky nedávné realizaci parkovacích míst na vlastním pozemku, firma úplně minimalizovala možnost poškození vozů a krádeže paliva.

WO- strategie MIN-MAX

Strategie MIN-MAX představuje uchopení příležitostí ke zmírnění působení slabých stránek. Tato strategie znázorňuje poměrně velkou minimalizaci slabých stránek. Jednou z nejdůležitějších příležitostí je využití alternativního pohonu pro minimalizaci negativních vlivů na životní prostředí. Dále by se pomocí jazykových kurzů mohla zlepšit jazyková úroveň řidičů a především dispečera firmy. Tato změna by sebou také mohla přinést nové obchodní spolupráce. Při rozšíření vozového parku a příjmem nového zaměstnance by zvětšil počet vozů a eliminovala vytíženost dosavadních řidičů.

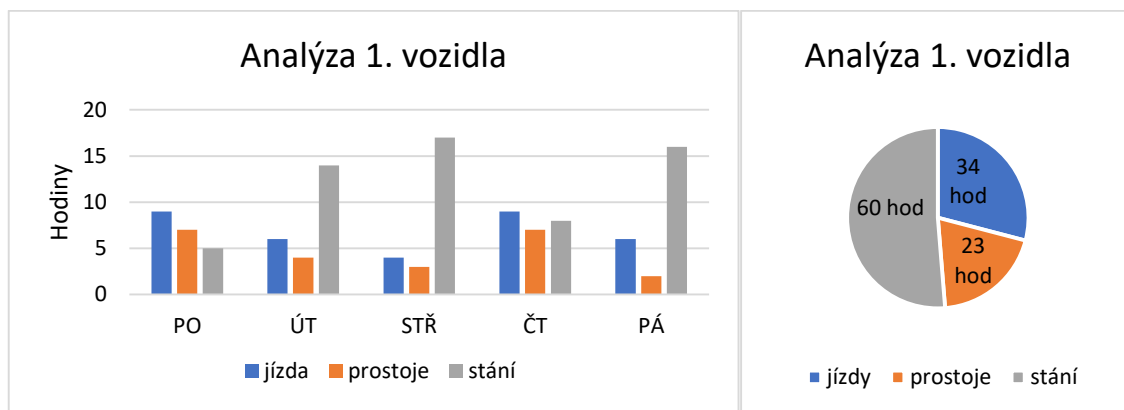
WT- strategie MIN-MIN

Díky slabým stránkám podniku se objevuje hned několik vážných hrozeb. Největší roli zde hraje nízký počet vozidel a velké vytížení řidičů, které se v budoucnu může pojit se ztrátou zákazníků a zhoršením situace na trhu, jelikož podnik nebude moci přijmout jejich nabídky a uskutečnit pro ně své služby.

2.3.2 Analýza činností vozidel

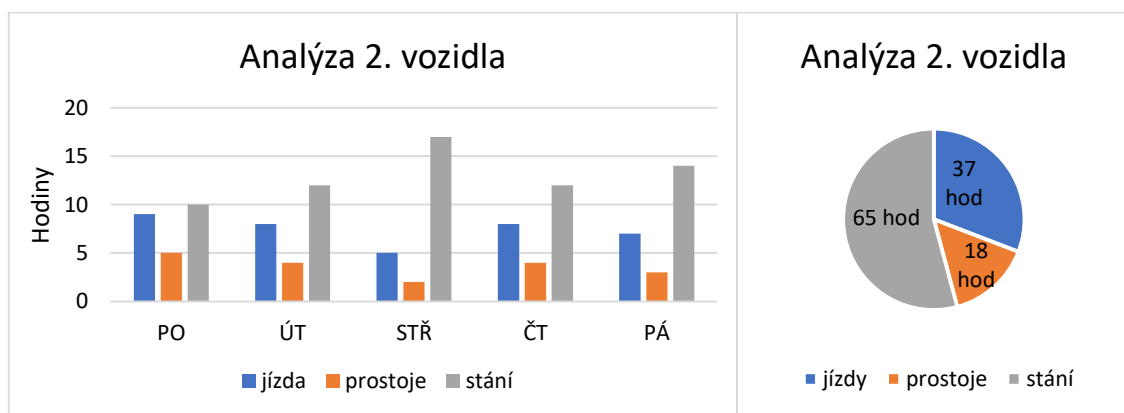
Na základě analytického zpracování jednotlivých pracovních týdnů lze představit současnou situaci autodopravy a vytížení vozidel. Tyto analýzy jsou hodnoceny z hlediska využití ložné plochy a vytížení návěsové soupravy.

Obr. 16: Graf pracovního týdne- vozidlo 1



Zdroj: Vlastní zpracování, 2021

Obr. 17: Graf pracovního týdne- vozidlo 2



Zdroj: Vlastní zpracování, 2021

Z výše přiložených grafů, které znázorňují současné časové rozložení pracovního týdne, vyplývá fakt, že obě vozidla návěsové soupravy mají obdobné hodnoty. V první části grafů je znázorněna analýza činností během jednotlivých pracovních dnů. V druhé části je přiložen zpracovaný graf s ohledem na týdenní využití vozidla v hodinách. Z výsledků těchto grafů můžeme určit celkovou dobu jízdy, která je odpovídající práci na plný úvazek. Tuto dobu nelze pro jednoho řidiče dále rozšířit, jelikož by nesplňoval normy pro maximální počet odpracovaných hodin v měsíci na smlouvu o plném pracovním úvazku. Stání vozidla představuje téměř poloviční dobu z celkového počtu hodin pracovního

týdne, tento časový úsek by se mohl využít lépe a následující návrh bude představen v doporučení pro vybranou autodopravu. Největším problémem jsou časté a dlouhé prostoje, kdy je vozidlo dočasně odstaveno a jedná se převážně o situace, kdy řidič čeká na uskutečnění nakládky či vykládky. Pro tuto situaci by bylo vhodné zřídit u objednavatele možnost vypsání nakládkového či vykládkového okna, což znamená, že objednávací firma umožní návěsové soupravě provést přepravu v domluvenou dobu a to bez časové ztráty. Tento systém v praxi již určité období funguje, avšak s občasnými problémy ze strany objednávací firmy. Těmito problémy je například špatné načasování či nedokončená výroba.

Dalším zkoumaným aspektem je využití ložné plochy návěsu.

Tab. 4: Využití ložné plochy 1. vozu

1. vozidlo- Mercedes

	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	celkem	
	jízda	jízda	jízda	jízda	jízda	jízda	jízda	jízda	jízda		
Km	470	427	135	135	50	400	70	370	50	2107	
Využití	100%	100%	100%	25%	0%	85%	0%	90%	0%	56%	průměr
										83%	využití/1km

Zdroj: Vlastní zpracování, 2021

Tab. 5: Využití ložné plochy 2. vozu

2. vozidlo- Volvo

	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	celkem	
	jízda	jízda	jízda	jízda	jízda	jízda	jízda	jízda	jízda		
Km	500	450	180	180	60	480	480	300	60	2690	
Využití	100%	90%	62%	40%	20%	85%	75%	90%	0%	62%	průměr
										80%	využití/1km

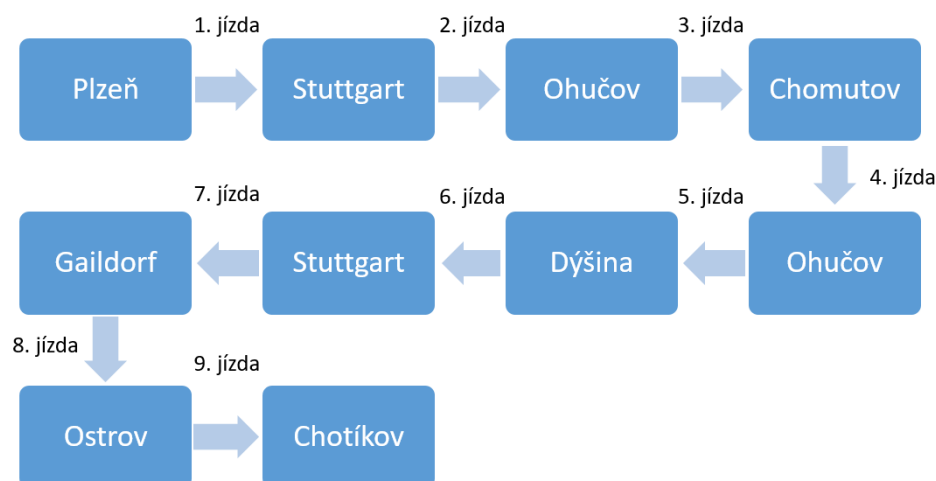
Zdroj: Vlastní zpracování, 2021

V uvedených tabulkách je znázorněno procentuální využití ložné plochy návěsové soupravy během jednoho pracovního týdne. Během tohoto týdne se průměrně uskuteční 9 jízd, kdy každá jedna jízda představuje pohyb z místa nakládky do místa vykládky a naopak. V první řadě byla vypočítaná průměrná hodnota využití ložné plochy návěsu v závislosti na celkovém počtu uskutečněných jízd. Tuto hodnotu však nejde označit jako vhodnou, jelikož záleží na procentuálním využití v závislosti na kilometrech. Právě proto bylo vypočítáno procentuální využití ložné plochy na jeden km, což lze označit jako

vypovídající hodnotu. Obě návěsové soupravy mají nadprůměrné využití a hodnoty přesahují 80% ložné plochy návěsu. Z výsledků, těchto tabulek tedy lze usuzovat, že využití ložné plochy je dostačující a dispečer odvádí dobrou práci.

Na obrázku níže jsou znázorněny jednotlivé jízdy, které byly zanalyzovány v průběhu pozorování pracovního týdne řidiče. Uvedené jízdy nejsou pravidelné a místa vykládek a nakládek se mění dle potřeb objednavatelů.

Obr. 18: Grafické znázornění jízd



Zdroj: Vlastní zpracování, 2021

2.4 Definování úzkých míst, problémových oblastí

V této kapitole je uvedeno celkové shrnutí slabých stránek podniku, definování úzkých míst a problémových oblastí.

- **Časté prostoje**

Prvním zásadním problémem, kterým by se daná firma měla zabývat, jsou příliš časté prostoje a stání vozu. Tato skutečnost je založena na špatné domluvě se spolupracující firmou, která by autodopravě měla zajistit bezproblémový průběh přepravy v rámci nakládky a vykládky.

- **Nevyužitá ložná plocha**

Druhá překážka nastává v okamžiku, kdy není plně využita ložná plocha návěsu. Tento fakt se objevuje jen zřídka, ale i přesto je nutné ho úplně minimalizovat. Jedná se především o přepravy na kratší vzdálenosti či přepravy v rámci přeskladnění pro

spolupracující firmu, kdy řidič ve většině případech přemístuje pouze několik málo palet, které je ovšem nutné přemístit co nejdříve a není tak možné čekat na možnou příkládku.

- **Vytížení řidičů**

Na druhou stranu oproti problému využití ložné plochy se častěji vyskytují situace, kdy je poptávka po službách autodopravy příliš vysoká a dispečer je tedy nucen danou přepravu odmítnout. Největším problémem je zde velké vytížení řidičů, kteří časově nestíhají tyto přepravy uskutečnit.

- **Nedostatek vozového parku**

Nedostatek vozového parku představuje jeden z hlavních problémů a nedostatků firmy. Právě proto jsou i řidiči tolik vytížení a nestíhají svoji práci. Poskytované zakázky jsou příliš velkého rozsahu a autodoprava v tomto ohledu není schopna spolupracující firmě vyjít vstříc a dispečerka je nucena, některé nabízené přepravy odmítnout.

- **Úroveň dispečera**

Dispečer autodopravy představuje důležitý článek, na kterém stojí převážná většina obchodních vztahů a objednávek dopravy. Tento článek se ale taktéž stal úzkým místem firmy. Největším problémem v této oblasti je nedostatečná jazyková vybavenost, která je nutným předpokladem k zajištění co největšího počtu zakázek. Další slabou stránkou v tomto ohledu je neschopnost náhrady funkce dispečera, což způsobuje potíže především při pracovní neschopnosti z důvodu nemoci.

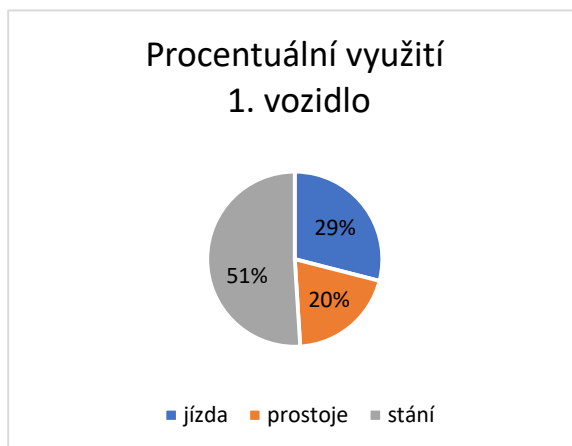
2.5 Návrhy na zlepšení situace autodopravy

Na základě definovaných úzkých míst a problémových oblastí, které jsou uvedeny v kapitole 2.4 lze autodopravě doporučit některá opatření, která by firmu udržela na stávajícím trhu a zlepšila její konkurenční postavení.

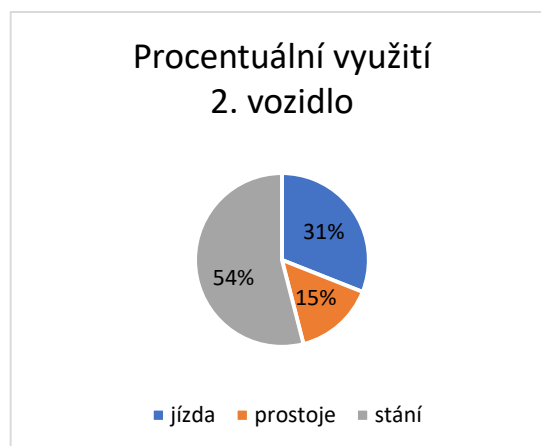
2.5.1 Využití vozidel

Následující kapitola je zaměřena na možnost zvýšení využití návěsových souprav a minimalizaci prostoje.

Obr. 20: Procentuální využití 1. vozidla



Obr. 19: Procentuální využití 2. vozidla



Zdroj: Vlastní zpracování, 2021

Z výše uvedeného grafu rozdělení jednotlivých činností vozidla během pracovních hodin, byly odvozeny procentuální hodnoty jednotlivých činností. Jak lze vyčíst z grafu obě vozidla mají nejvyšší hodnoty u činnosti stání. Z tohoto můžeme usoudit, že vozidlo není plně využíváno a dalo by se uvažovat o rozšíření doby jízdy vozidla. Jak bylo zmiňováno výše, tento fakt nemůže zajistit dosavadní řidič a právě proto by bylo potřebné zaměstnat nového řidiče například na poloviční úvazek, který by vyplňoval čas stání vozidla. Jelikož toto stání je v kratších časových intervalech přeprava by se uskutečňovala pouze v rámci tuzemska. Díky tomuto novému zaměstnanci by byl plně využit výkon vozidla a tím by se navýšil i zisk firmy a povědomí u nových potencionálních firem. Dalším zmiňovaným problémem jsou poměrně časté prostoje, které vznikají převážně během doby čekání na nakládku a vykládku. Jak bylo zmíněno již v situační analýze, tuto záležitost by bylo vhodné vyřešit s objednávací firmou a domluvit se na přidělení nakládkového a vykládkového okna čímž by nedocházelo k časovým ztrátám a prostojeům.

2.5.2 Rozšíření vozového parku

V této kapitole bude představen návrh na možnost rozšíření vozového parku.

Jak již bylo vypočítáno v situační analýze autodopravy, firma u obou návěsových souprav vykazuje nadprůměrné využití ložné plochy návěsu a hodnoty přesahují 80% využití na jeden ujetý kilometr. Z hlediska dlouhé jízdy, což znamená jízda návěsové soupravy do Spolkové republiky Německo, má autodoprava téměř vždy 90% – 100% využití ložné

plochy. V některých případech je dispečerka nucena nabídku přepravy odmítnout z důvodu nadměrného využití ložné plochy.

Na základě tohoto výstupu byla navržena možnost **pořízení nákladního vozidla do 7,5 tuny**. Tento typ vozidla byl vybrán podle pravidelně nabízejících přeprav ze Spolkové republiky Německo, které je dispečerka nucena odmítnout, jelikož není dostatek volné ložné plochy na návěsu a tyto přepravy autodoprava nemůže uskutečnit. Na druhou stranu těchto nabízených přeprav není takové množství, aby zboží zaplnilo celkovou ložnou plochu návěsu.

Druhou možnou variantou by bylo **pořízení třetí návěsové soupravy** a s tím související příjem nového řidiče. Celá tato možnost byla zkalkulována a pomocí softwaru Microsoft Excel byly zhotoveny tabulky s podrobnými výpočty, pro snazší orientaci a rychlejší výpočty. Všechny tyto částky jsou uvedené bez DPH.

Tab. 6: Výpočty

Roční výdaje		Roční příjmy	
Olej	10 950 Kč	Diety	89 100 Kč
Gumy	125 000 Kč	Výnos	2 881 920 Kč
Mýto DE	333 522 Kč	Celkové příjmy	2 971 020 Kč
Mýto CZ	57 456 Kč		
Mzdy	552 084 Kč	Čistý zisk	1 067 602 Kč
Telefony	11 400 Kč		
Pojištění	94 500 Kč	ROI	
Opravy	120 250 Kč		39,541%
Ostatní N	12 300 Kč		
Palivo	571 528 Kč	Doba návratnosti	
ADBLUE	14 428 Kč		2,529031182
Celkové výdaje	1 903 418 Kč		

Zdroj: vlastní zpracování, 2021

Prvním bodem bylo na základě pravidelných ročních výdajů a příjmů vypočítat čistý zisk firmy. Všechny uvedené výdaje v tabulce znázorňují roční výdaje, ty které nejvíce ovlivňují čistý zisk, jsou výdaje na mýto, mzdy a především palivo. Tabulku příjmů tvoří roční příjmy z diet, které jsou závislé na stráveném čase ve Spolkové republice Německo a z výnosů, které představují příjmy z uskutečněných přeprav. Z těchto hodnot byl vypočten čistý zisk jako rozdíl ročních příjmů a výdajů.

Pomocí vypočteného čistého zisku byla vypočtena návratnost investice. Návratnost investice značena jako ROI je označením poměru čistého zisku k investovaným penězům. Představuje tedy procentní výnos z vydané částky.

$$ROI = \frac{\text{čistý zisk}}{\text{investovaná částka}}$$

Naopak dobu návratnosti vypočteme jako podíl investice a čistého zisku.

$$\text{Doba návratnosti} = \frac{\text{investovaná částka}}{\text{čistý zisk}}$$

Na základě výše uvedených výpočtů byla vypočtena doba návratnosti v případě koupě nového vozu. Výsledkem tohoto výpočtu je doba návratnosti 2,53 roku, což lze označit jako výhodné řešení. Standartní doba výměny vozového parku v podobě koupě nového vozu je 5-6 let. Což znamená, že po 2,5 roce bude vrácena vynaložená investice a zbylý počet let půjde pouze do zisku firmy.

Pomocí těchto výstupů byla zjištěna návratnost investice do nové návěsové soupravy a tuto investici tedy můžeme označit jako adekvátní. S tímto východiskem se však pojí následné doporučení, které souvisí s přijutím nového zaměstnance na pozici dispečera.

2.5.3 Nový dispečer

Funkce nového dispečera se stává vhodným návrhem při rozšíření vozového parku o návěsovou soupravu. Jelikož pravidelně poskytované přepravy nezaplní celou ložnou plochu a v systému RAAL Trans není dostatek vhodných přeprav, nabízí se řešení, které v dnešní době využívá většina autodoprav a firem poskytující přepravu zboží. Jako návrh vhodného řešení lze uvést zakoupení německého IT systému TimoCom, který funguje obdobně jako český systém RAAL Trans. Zmiňovaný systém slouží jako poskytovatel služeb všem uživatelům zapojených do přepravního řetězce a obsahuje velké množství přeprav uskutečňujících se z a do České republiky. S pořízením systému TimoCom se pojí nutnost zaměstnání nového dispečera, jelikož dosavadní neovládá německý jazyk. Protože tento IT systém je formulován v německém jazyce a taktéž i objednávky jsou od německých společností, je zde nutná komunikace v němčině. Právě toto je hlavním důvodem doporučení záměny dispečera. Pokud by autodoprava nynější dispečerku neměla v plánu propustit, mohla by pracovat na zkrácený úvazek s flexibilní pracovní dobou a vypomáhat s provozem nákladních aut.

Závěr

Cílem bakalářské práce bylo zanalyzovat současnou situaci ve vybrané firmě a aplikace teoretických východisek z odborné literatury v praktické části této práce. Tato analýza byla provedena pomocí situační analýzy, na základě které vznikla vhodná doporučení pro vybranou firmu. Tato doporučení by měla firmě do budoucna přinést lepší využití vozidel a uchycení se ve větší části trhu.

Na začátku práce byla nastíněna teoretická východiska a poznatky, které byly důležité k analýze firmy a pochopení zvoleného tématu bakalářské práce. Hlavním pojmem práce byla logistika a s ní úzce související pojmy.

Druhou částí byla praktická část, která v samém počátku obsahovala kapitolu představení vybrané firmy. Tato kapitola zahrnovala informativní údaje o vybrané autodopravě, zohlednění činností této firmy, její spolupráce s externími firmami a nastínění současné situace. Byly zde charakterizovány obchodní vztahy a rozbor pracovních činností. Nejdůležitější kapitolou praktické části byla situační analýza autodopravy, která zohledňuje využití návěsových souprav. V této části byly uvedeny grafy ukazující poměr jednotlivých činností a využití ložné plochy návěsové soupravy. Tyto grafy byly pořízeny z poskytnutých informačních dat vybrané autodopravy a na základě výstupů této analýzy současného stavu byla představena možná doporučení.

Nejdůležitější částí bakalářské práce byla navrhovaná doporučení pro vybranou autodopravu. Tyto návrhy mají firmě do budoucna pomoci si udržet svoji pozici na trhu a oslovit co nejvíce potencionálních zákazníků. Cílem těchto doporučení je samozřejmě udržení dosavadních spolupracujících firem, zákazníků a zlepšení kvality jejich služeb. Jelikož v tomto oboru hraje důležitou roli rychlost, kvalita a dobré obchodní vztahy, bylo hlavním budoucím návrhem pro autodopravu posílení pracovních sil a zakoupení nového nákladního vozu, který by napomohl k většímu pokrytí objednavatelů přeprav.

Při zpracování praktické části práce se vycházelo z interních zdrojů autodopravy, které byly poskytnuty s dostatečným předstihem a v patřičné míře. Poměrná část práce byla vypracována na základě konzultací se samotným majitelem firmy a jednotlivé pracovní činnosti zaměstnanců byly vytvořeny s jejich přítomností a s uvedením doplňujících informací. Veškeré údaje uvedené v této práci odpovídají skutečné realitě.

Citovaná literatura

- Cimler, P., & Zadražilová, D. (2007). *Retail management*. Praha: Management Press.
- Daněk, J., & Plevný, M. (2005). *Výrobní a logistické systémy*. Plzeň: Západočeská univerzita.
- Drahotský, I., & Řezníček, B. (2003). *Logistika- procesy a jejich řízení*. Brno: Computer Press.
- Gros, I. (2016). *Velká kniha logistiky*. Praha: Vysoká škola chemicko-technologická v Praze.
- Hanzelková, A., Keřkovský, M., & Vykypěl, O. (2017). *Strategické řízení teorie pro praxi*. Praha: C.H. Beck .
- Jakubíková, D. (2013). *Strategický marketing* . Praha: Grada.
- Lambert, D. M., Ellram, L. M., & Stock, J. R. (2000). *Logistika*. Praha: Computer Press.
- Machačka, I. (2004). *Práce osádek a tachografy v Evropské Unii*. Pardubice: Systemconsult.
- Mulačová, V., & Mulač, P. (2013). *Obchodní podnikání ve 21. století*. Praha: Grada.
- Novák, J. (2010). *Kombinovaná přeprava*. Pardubice: Institut Jana Pernera.
- Novák, R. (2005). *Nákladní doprava a zasilatelství*. Praha: ASPI.
- Novák, R. (2011). *Přepravní, zasilatelské a logistické služby*. Praha: Wolters Kluwer Česká republika.
- Sedláček, P. (2009). *Úmluva CMR*. Praha: VOX.
- Sixta, J., & Mačát, V. (2005). *Logistika teorie a praxe*. Brno: CP Books.
- Synek, M., & Kislíngerová, E. (2015). *Podniková ekonomika*. Praha: C.H. Beck.
- Euro-palety-com (2018). *Nové palety EUR :: Euro-palety-com*. Dostupné 19. 03. 2021 z https://www.euro-palety.com/_files/200000011-54740556fd/700/13mw4.jpg
- Unirack (n.d.). *Big 2500kg Capacity Extra Long Pallet Jack, 2 Year Warranty*. Dostupné 21. 03. 2021 z <https://unirack.com.au/extra-long-pallet-jack.html>

SEMAT HB (n.d.). *Hyundai spalovací vysokozdvížené vozíky* | SEMAT HB. Dostupné 21. 03. 2021 z <https://www.semathb.cz/user/documents/upload/hyunddiesl6.jpg>

Jungheinrich (n.d.). *ETX 515a* | Jungheinrich. Dostupné 21. 03. 2021 z <https://www.jungheinrich.cz/produkty/manipulacni-technika/regalove-zakladace/etx-515a-492380>

Zákon č. 513/1991 Sb., *Obchodní zákoník*. In: Sběrka zákonů. 5. 11. 1991. ISSN 1211-1244.

Autodoprava Siegl (2018). *Vozový park Autodoprava Siegl, velkoobjemové soupravy 120cbm*. Dostupné 22. 03. 2021 z <http://www.autodopravasiegl.cz/vozovy-park.html>

Wikipedie (2021). *Faktura*. Dostupné 22. 03. 2021 z <https://cs.wikipedia.org/wiki/Faktura>

RAALTRANS (2021). *O nás*. Dostupné 24. 03. 2021 z https://www.raal.cz/cs/11/O_nas/

Seznam tabulek

Tab. 1: SWOT analýza.....	25
Tab. 2: Pracovní činnosti dispečera	32
Tab. 3: SWOT analýza firmy.....	44
Tab. 4: Využití ložné plochy 1. vozu.....	48
Tab. 5: Využití ložné plochy 2. vozu.....	48
Tab. 6: Výpočty	52

Seznam obrázků

Obr. 1: Nákladní automobil.....	14
Obr. 2: Návěsová souprava	15
Obr. 3: Schéma vnější rampové hrany	16
Obr. 4: Schéma rampové hrany v obvodové stěně.....	16
Obr. 5: Schéma vnitřní rampové hrany	17
Obr. 6: Schéma liniové organizační struktury.....	24
Obr. 7: Vozový park.....	28
Obr. 8: Schéma organizační struktury podniku.....	30
Obr. 9: Procentuální zastoupení činností.....	32
Obr. 10: Procentuální vyjádření činností – pondělí.....	35
Obr. 11: Procentuální vyjádření činností – úterý	37
Obr. 12: Procentuální vyjádření činností – středa	38
Obr. 13: Procentuální rozbor činností – čtvrtek	40
Obr. 14: Procentuální rozbor činností - pátek	42
Obr. 15: Schéma pohybu dokladů	43
Obr. 16: Graf pracovního týdne- vozidlo 1	47
Obr. 17: Graf pracovního týdne- vozidlo 2	47
Obr. 18: Grafické znázornění jízd	49
Obr. 19: Procentuální využití 1. vozidla	51
Obr. 20: Procentuální využití 2. vozidla	51

Seznam použitých zkratek

CMR = Convention Marchandise Routière

ČNB = Česká národní banka

GPS = Globální polohový systém

IRU = International Road Transport Union

MSZ = Manipulační stroje a zařízení

PMJ = Převážně manipulační jednotka

PSČ = Poštovní směrovací číslo

ROI = Return On Investments

SPZ = Státní poznávací značka

TIR = Transports Internationaux Routiers

VZV= Vysokozdvihový vozík

V seznamu nejsou uvedeny zkratky všeobecně známé (např., viz, atd., tzv., tj., ...)

Seznam příloh

Příloha A: CMR list

Příloha B: Objednávka přepravy

Příloha C: Faktura

Příloha D: Živnostenský list

Příloha E: Technická zpráva projektu

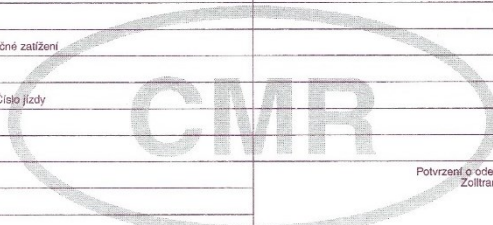
Příloha F: Záznam o provozu vozidla nákladní dopravy

Příloha A: CMR list

1 Exemplář pro odesílatele Exemplar für Absender

1 Odesílatele (jméno, adresa, země) Absender (Name, Adresse, Land)		MEZINÁRODNÍ NÁKLADNÍ LIST č. 6896671 INTERNATIONALER FRACHTBRIEF Nr. CZ Ty 6896671 Tato přeprava podléhá, i pokud bylo ujednáno jinak, podmínkám o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě (CMR) Diese Beförderung unterliegt auch im Falle einer gegenteiligen Abmachung den Bestimmungen des Übereinkommens über den Beförderungsvertrag im Internationalen Strassengüterverkehr (CMR)					
2 Příjemce (jméno, adresa, země) Empfänger (Name, Adresse, Land)		16 Dopravce (jméno, adresa, země) Frachtführer (Name, Adresse, Land)					
3 Místo vykládky zboží Ausladestelle des Gutes		17 Další dopravci (jméno, adresa, země) Folgende Frachtführer (Name, Adresse, Land)					
4 Místo a datum naložení zboží Einladestelle des Gutes und Datum		18 Výhrady a poznámky dopravce Vorbehalte und Bemerkungen des Frachtführers					
5 Přiložené doklady Beiliegende Dokumente							
6 Signo a číslo Zeichen und Nr.	7 Počet kolli Anzahl der Kolli	8 Druh obalu Art der Verpackung	9 Označení zboží Bezeichnung des Gutes	10 Statistické číslo Statistische Nr.	11 Hmot. v kg Bruttogewicht kg	12 Objem m ³ Umfang m ³	
UN číslo UN Nummer	Oficiální pojmenování Offizielle Benennung	č. vzoru(ů) bezpečnostní(oh) značky(ček) Gefahrzettel Muster Nr	Obalová skupina Verpackungsgruppe				
13 Pokyny odesílatele (celní a jiné formalities) Anweisungen des Absenders (Zoll - und sonstige Formalitäten)			19 K tíž: Zu zahlen vom				
			odesílatele Absender		příjemce Empfänger		
			Dopravné-Fracht Stavy Ermässigungen				
			Saldo-Saldo Dodat. výlohy Zuschlagkosten Jiné výlohy Sonstige Kosten Různé-Verschied. Celkom k placení Insgesamt zu bezahl.				
14 Dobírka Nachnahme			20 Zvláštní ujednání Besondere Vereinbarungen				
15 Pokyny ohledně placení dopravného Anweisungen über die Frachtverrechnung							
Vyplacené / Frei							
Nevyplacené / Unfrei							
21 Vystaveno v / Ausgefertigt in			24 Zboží obdržel Gut empfangen		Datum Datum		
			dne / am		dne		
22			23		am dne		
Podpis a razítko odesílatele Unterschrift und Stempel des Absenders			Podpis a razítko dopravce Unterschrift und Stempel des Frachtführers		(Podpis a razítko příjemce) (Unterschrift und Stempel des Empfängers)		
25 SPZ vozidla / taháče	přívěsu / návěsu						
26 Užitečné zatížení	užitečné zatížení						
27 Číslo DZW	28 Číslo jízdy						
29 Hraniční přechody			Potvrzení o odevzdání celního tranzitního dokladu: Zolltransitdokument empfangen:				
30 Veškeré průvodní doklady							
31 Různé							

Sítě dopravců, které musí vyplnit dopravce
 Sankt umgesetzte Teile sind vom Frachtführer auszufüllen.
 1 - 15 a und 21 + 22
 Odesílatele musí vyplnit
 Vom Absender sind voranzufüllen



2 Exemplár pro příjemce
Exemplar für Empfänger

1 Odesílatel (jméno, adresa, země) Absender (Name, Adresse, Land)		MEZINÁRODNÍ NÁKLADNÍ LIST č. 6896671 INTERNATIONALER FRACHTBRIEF Nr. CZ Ty 6896671 Tato přeprava podléhá, i pokud bylo ujednáno jinak, podmínkám o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě (CMR) Diese Beförderung unterliegt auch im Falle einer gegenseitigen Abmachung den Bestimmungen des Übereinkommens über den Beförderungsvertrag im Internationalen Strassengüterverkehr (CMR)					
2 Příjemce (jméno, adresa, země) Empfänger (Name, Adresse, Land)		16 Dopravce (jméno, adresa, země) Frachtführer (Name, Adresse, Land)					
3 Místo vykládky zboží Ausladestelle des Gutes Místo / Ort Země / Land		17 Další dopravci (jméno, adresa, země) Folgende Frachtführer (Name, Adresse, Land)					
4 Místo a datum nabládky zboží Einladestelle des Gutes und Datum Místo / Ort Země / Land		18 Výhrady a poznámky dopravce Vorbehalte und Bemerkungen des Frachtführers					
5 Připojené doklady Belegende Dokumente							
6 Signo a čísla Zeichen und Nr.	7 Počet kolli Anzahl der Kollí	8 Druh obalu Art der Verpackung	9 Označení zboží Bezeichnung des Gutes	10 Statistické číslo Statistische Nr.	11 Hmot. v kg Bttagewicht kg	12 Objem m ³ Umfang m ³	
UN číslo UN Nummer	Oficiální pojmenování Offizielle Benennung	č. vzoru(ů) bezpečnostní(ch) Gefährzetzel Muster Nr	Obalová skupina Verpackungsgruppe				
13 Pokyny odesílatele (celní a jiné formality) Anweisungen des Absenders (Zoll- und sonstige Formalitäten)			19 K tíži: Zu zahlen vom				
			odesílatel Absender		příjemce Empfänger		
			měna/Währung				
			Dopravné-Fracht Slevy Ermäßigungen				
			Saldo-Saldo Dodat. výlohy Zuschlagkosten Jiné výlohy Sonstige Kosten Různý-Verschied. Celkem k placení Insgesamt zu bezahl.				
14 Dobírka Nachnahme			20 Zvláštní ujednání Besondere Vereinbarungen				
15 Pokyny ohledně placení dopravného Anweisungen über die Frachtverrechnung							
Vyplacené / Frei							
Nevyplacené / Unfrei							
21 Vystaveno v / Ausgefertigt in			dne / am		24 Zboží obdržel Gut empfangen		
22			23		Datum		
			Podpis a razítko dopravce Unterschrift und Stempel des Frachtführers		dne		
					am dne		
25 SPZ vozidla / tahače			přívěsu / návěsu		(Podpis a razítko příjemce) (Unterschrift und Stempel des Empfängers)		
26 Užitečné zatížení			užitečné zatížení				
27 Číslo DZW			28 Číslo jízdy				
29 Hraniční přechody			Potvrzení o odevzdání celního tranzitního dokladu: Zolltransitdokument empfangen:				
30 Veškeré průvodní doklady							
31 Různé							

Silně orámované části musí vyplnit dopravce.
 Stark umrandete Teile sind vom Frachtführer auszufüllen.
 Odesílatel musí zodpovědně vyplnit.
 Vom Absender sind verantwortlich auszufüllen.

1 - 15 a 21 + 22
 und



3 Exemplář pro dopravce Exemplar für Frachtführer

1 Odesílatel (jméno, adresa, země) Absender (Name, Adresse, Land)		MEZINÁRODNÍ NÁKLADNÍ LIST č. 6896671 INTERNATIONALER FRACHTBRIEF Nr. CZ Ty 6896671 Tato přeprava podléhá, i pokud bylo ujednáno jinak, podmínkám o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě (CMR) Diese Beförderung unterliegt auch im Falle einer gegenteiligen Abmachung den Bestimmungen des Übereinkommens über den Beförderungsvertrag im Internationalen Strassengüterverkehr (CMR)				
2 Příjemce (jméno, adresa, země) Empfänger (Name, Adresse, Land)		16 Dopravce (jméno, adresa, země) Frachtführer (Name, Adresse, Land)				
3 Místo vykládky zboží Ausladestelle des Gutes Místo / Ort Země / Land		17 Další dopravci (jméno, adresa, země) Folgende Frachtführer (Name, Adresse, Land)				
4 Místo a datum nakládky zboží Einladestelle des Gutes und Datum Místo / Ort Země / Land		18 Výhrady a poznámky dopravce Vorbehalte und Bemerkungen des Frachtführers				
5 Připojené doklady Beiliegende Dokumente						
6 Signo a čísla Zeichen und Nr.	7 Počet kolů Anzahl der Kolln	8 Druh obalu Art der Verpackung	9 Označení zboží Bezeichnung des Gutes	10 Statistické číslo Statistische Nr.	11 Hmotnost v kg Bruttogewicht kg	12 Objem m ³ Umfang m ³
UN číslo UN Nummer	Oficiální pojmenování Offizielle Benennung	č. vzoru(ů) bezpečnostní(ch) značky(ček) Gefahrzettel Muster Nr	Obalová skupina Verpackungsgruppe			
13 Pokyny odesílatele (celní a jiné formalitty) Anweisungen des Absenders (Zoll- und sonstige Formalitäten)			19 K tíži: Zu zahlen vom			
			odesílatel Absender			
			měna/Währung			
			příjemce Empfänger			
			Dopravné-Fracht			
			Slevy			
			Ermäßigungen			
			Saldo-Saldo			
			Dodat. výlohy			
			Zuschlagkosten			
			Jiné výlohy			
			Sonstige Kosten			
			Různé-Verschied.			
			Celkem k placení			
			Insgesamt zu bezahl.			
14 Dobírka Nachnahme						
15 Pokyny ohledně placení dopravného Anweisungen über die Frachtrechnung		20 Zvláštní ujednání Besondere Vereinbarungen				
Vyplacené / Frei						
Nevyplacené / Unfrei						
21 Vystaveno v / Ausgefertigt in		dne / am			24 Zboží obdržel Gut empfangen	
					Datum	
					dne	
					am dne	
Podpis a razítko odesílatele Unterschrift und Stempel des Absenders		23 Podpis a razítko dopravce Unterschrift und Stempel des Frachtführers			24 Zboží obdržel Gut empfangen	
					Datum	
					dne	
					am dne	
25 SPZ vozidla / tahače		přívěsu / návěsu				
26 Užitečné zatížení		užitečné zatížení				
27 Číslo DZW		28 Číslo jízdy				
29 Hraniční přechody		Potvrzení o odevzdání celního tranzitního dokladu: Zolltransitdokument empfangen:				
30 Veškeré průvodní doklady						
31 Různé						

Silně odtomane části musí vyplnit dopravce.
Stark umrandete Teile sind vom Frachtführer auszufüllen.

1 - 15 a 21 + 22

Odesílatel musí zodpovědně vyplnit.
Vom Absender sind verantwortlich auszufüllen.

CMR

1 Odesílatel (jméno, adresa, země) Absender (Name, Adresse, Land)		MEZINÁRODNÍ NÁKLADNÍ LIST č. INTERNATIONALER FRACHTBRIEF Nr. CZ Ty 6896671				
		Tato přeprava podléhá, i pokud bylo ujednáno jinak, podmínkám o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční dopravě (CMR) Diese Beförderung unterliegt auch im Falle einer gegenseitigen Abmachung den Bestimmungen des Übereinkommens über den Beförderungsvertrag im Internationalen Strassengüterverkehr (CMR)				
2 Příjemce (jméno, adresa, země) Empfänger (Name, Adresse, Land)		16 Dopravce (jméno, adresa, země) Frachtführer (Name, Adresse, Land)				
3 Místo vykládky zboží Ausladestelle des Gutes		17 Další dopravci (jméno, adresa, země) Folgende Frachtführer (Name, Adresse, Land)				
Místo / Ort						
Země / Land						
4 Místo a datum nabládky zboží Einladestelle des Gutes und Datum		18 Výhrady a poznámky dopravce Vorbehalte und Bemerkungen des Frachtführers				
Místo / Ort						
Země / Land						
5 Připojené doklady Belegende Dokumente						
6 Signo a čísla Zeichen und Nr.	7 Počet kolli Anzahl der Koli	8 Druh obalu Art der Verpackung	9 Označení zboží Bezeichnung des Gutes	10 Statistické číslo Statistische Nr.	11 Hř. hmot. v kg Bruttogewicht kg	12 Objem m ³ Umfang m ³
UN číslo UN Nummer	Oficiální pojmenování Offizielle Benennung	č. vzoru(ů) bezpečnostní(ch) značky(ček) Gefahrzettel Muster Nr	Obalová skupina Verpackungsgruppe			
13 Pokyny odesílatele (celní a jiné formality) Anweisungen des Absenders (Zoll- und sonstige Formalitäten)				19 K tíži: Zu zahlen vom		
				odesílatel Absender		
				měna/Währung		
				příjemce Empfänger		
				Dopravné-Fracht		
				Slevy		
				Ermässigungen		
				Saldo-Saldo		
				Dodat. výlohy		
				Zuschlagkosten		
				Jiné výlohy		
				Sonstige Kosten		
				Různě-Verschied.		
				Celkem k placení		
				Insgesamt zu bezahl.		
14 Dobírka Nachnahme						
15 Pokyny ohledně placení dopravného Anweisungen über die Frachtverrechnung				20 Zvláštní ujednání Besondere Vereinbarungen		
Vyplácené / Frei						
Nevyplácené / Unfrei						
21 Vystaveno v / Ausgefertigt in				dne / am		24 Zboží obdržel Gut empfangen
						Datum
						dne
						am dne
22				23		
Podpis a razítko odesílatele Unterschrift und Stempel des Absenders				Podpis a razítko dopravce Unterschrift und Stempel des Frachtführers		(Podpis a razítko příjemce) (Unterschrift und Stempel des Empfängers)
25 SPZ vozidla / taháče		přívěsu / návěsu				
26 Užitečné zatížení		užitečné zatížení				
27 Číslo DZW		28 Číslo jízdy				
29 Hraniční přechody		Potvrzení o odevzdání celního tranzitního dokladu: Zolltransitdokument empfangen:				
30 Veškeré průvodní doklady						
31 Různé						

Odesílatel musí zodpovědně vyplnit
 Vom Absender sind verantwortungsvoll auszufüllen
 1 - 15 a 21 + 22
 Silně ohrančené části musí vyplnit dopravce.
 Stark umrandete Teile sind vom Frachtführer auszufüllen.



266 01 Beroun

Komu:	Od: Zaneta
	Tel:
Datum: 05.05.2021	Fax:
Počet stran: 1	E-mail:

OBJEDNÁVKA PŘEPRAVY

Dobrý den,

objednáváme u vás za předem dohodnutých podmínek následující přepravu:

Číslo objednávky : 82006xxxx	Trasa : 82006xxxx
Datum nakládky: 06.05.2021	od: 11:00 do: 15:30
Datum vykládky: 11.05.2021	od: 08:00 do: 20:00

Odesílatel:

Weber-Hydraulik GmbH
Eibensbacher Str.
D-74363 Güglingen

Příjemce:

Kion Stribro, Hala 2
c/o Linde Pohony, s.r.o.
Panattoni D5 Logistic Park
CZ-34901 Ostrov u Stribra

Počet	Obal	Obsah	Hmotnost	d.	š.	v.	ldm	Poznámky
1,00	KGP	parts	1.008	120	80	100		Delivery no.
1,00	KP			133	81	29		80775012,-13

Cena: 3.500 Kč
Contact person: Fr. Seyb
S přátelským pozdravem
Urban Transporte spol. s r.o.
266 01 Beroun

V areálu je nutné nosit reflexní vestu, bezpečnostní obuv a dlouhé kalhoty.

Urban Transporte spol. s r.o.
sídlu společnosti:
Mouřkova 65
664 45 Morkovany
účetní spojení:
COMMERZBANK, Bmo
č.ú.

Pobočky:
Beroun:
Plzeňská 441, 266 01
Český Krumlov:
Tovární 112, 321 01
Šenov u Nového Jičína:
Dukelská 102

Společnost je vedena u Krajského soudu v
Brně, odd. C, Město 28061
DIČ:
IČ:
Jednatel společnosti:
Mgr. Pavel Rotinek, MBA

Objednávku považujeme za platnou i bez jejího přímého potvrzení.
V případě jakýchkoli překážek při přepravě nás neproděně informujte.
Požadujeme, abyste měli doručitěčně pojistné krytí pro tuto přepravu do
úmluvy CMR.
Fakturu za dopravu vystavíme na adresu sídla společnosti, avšak záleží
spolu se všemi doklady o přepravě na adresu uvedenou v záhlaví této
objednávky. Na fakturu musí být uvedeno naše číslo objednávky.
Požadujeme uplatnit fakturu slevou 30 dnů od jejího vystavení.

Doprava se zavazuje zajistit přepravu v souladu se našimi Všeobecnými obchodními podmínkami (viz. <http://www.urban-transporte.cz>) Úmluvou CMR, ADR a AETR a zboží nejdříve vyložit včas a v pořádku. Odesílatel bere na vědomí, že našim smlouvením uzavřená smlouva o přepravě jsou Všeobecné obchodní podmínky a prohlašuje, že se seznámil s jejich obsahem, uznává je a bez výhrady s nimi souhlasí.

Faktura - daňový doklad č. f/17075

Dodavatel:
XXX
Ves Touškov čp.123
333 01 STOD

IČO:

tel.:
mobil:
e-mail:
peněžní ústav:
účet:
IBAN:
BIC (SWIFT)-

Variabilní symbol: **f/17075**

Konstantní symbol:

Odběratel: IČO: DIČ:

HASPO System s.r.o.

Mírová 454
330 33 Město Touškov

Datum vystavení: 06.03.2021

Datum splatnosti: **08.04.2021**

Datum uskutečnění
zdanitelného plnění: 02.03.2021

Způsob úhrady: převodním příkazem

Označení položky	Jedn.cena	množství	DPH 20%	Cena celkem
Fakturace dopravného dle telef.objednávky ze dne 01.03.2021 refer.nakl.: X tun jízda Chotíkov(CZ)- Sindelfingen+Germersheim DE vozidlo SPZ: dne 01-02.12.2021	XXX-Kč	1.00	XXX,-Kč	XXX,-Kč
			Celková částka bez DPH	XXX.-Kč
			DPH	XXX,-Kč
			Částka k úhradě	XXX,-Kč

Vystavil:
Dne 06.03.2021

Podpis a razítko

Příloha D: Živnostenský list

Městský úřad Stod
odbor obecní živnostenský úřad
Sokolská 566, 333 01 Stod

Č. j.:

Výpis z živnostenského rejstříku

Jméno a příjmení: **Petr Vyhna**
Rodné číslo:
Datum narození:
Bydliště: **333 01, Ves Touškov 132**
Místo podnikání: **333 01, Ves Touškov 123**
Identifikační číslo: **45415153**

Živnostenské oprávnění č. 1

Předmět podnikání: **Silniční motorová doprava - nákladní provozovaná vozidly nebo jízdními soupravami o největší povolené hmotnosti přesahující 3,5 tuny, jsou-li určeny k přepravě zvířat nebo věcí, - nákladní provozovaná vozidly nebo jízdními soupravami o největší povolené hmotnosti nepřesahující 3,5 tuny, jsou-li určeny k přepravě zvířat nebo věcí**
Vznik oprávnění: **16.06.1995**
Doba platnosti oprávnění: **na dobu neurčitou**

Živnostenské oprávnění č. 2

Předmět podnikání: **Výroba, obchod a služby neuvedené v přílohách 1 až 3 živnostenského zákona**
Obory činnosti: **Přípravné a dokončovací stavební práce, specializované stavební činnosti**
Vznik oprávnění: **27.09.2013**
Doba platnosti oprávnění: **na dobu neurčitou**

Úřad příslušný podle § 71 odst. 2 živnostenského zákona: **Městský úřad Stod**

ve Stodě dne 27.09.2013



František Strejček
pověřen vedením odboru obecní živnostenský úřad

Jana Přibáňová KOMUNIKACE
Karlovarská 82, 323 00 Plzeň
tel: 733 559 848
IČO: 41683170 , autorizace 0201xxx

TECHNICKÁ ZPRÁVA

1. Identifikační údaje

Akce:	Napojení pozemku na PK III/19342 k.ú. Ves Touškov, parc.č. 141/3
Objednavatel:	Petr Vyhnal a Martina Vyhnalová Č.p. 132, 333 01 Ves Touškov
Projektant:	Jana Přibáňová autorizovaný technik DS Karlovarská 82, 323 00 Plzeň
Stupeň proj. dokumentace:	ohlášení

2. Charakteristika staveniště

Vjezd na pozemek parc.č. 141/3 se nachází v obci Ves Touškov a bude napojen na PK III/19342. Sjezd bude využívám nákladními auty – vozidla skupiny 2 a vozidly skupiny 1. Na straně vjezdu je silniční příkop, který je v místě napojení zatrubněn. Ve výhledu nebrání žádná zeleň. Místo se nachází v blízkosti křižovatky silnic II/230 a III/19342. Ve výjezdu od obce na II/230 je dopravní značka P6 – stop.

Zákres byl proveden do polohopisného zaměření v potřebném rozsahu a po prohlídce v terénu, bylo vypracováno následné posouzení.

Před zahájením stavby budou ověřeny stávající inž. sítě v místě připojení, aby stavbou nedošlo k jejich porušení.

Nový sjezd bude sloužit jako nekomerční.

3. Návrh řešení

3.1. Sjezd – stavební úpravy

Sjezd bude napojen na PK III/19342 v šířce 9,00m. Pozemek v místě vjezdu **nebude oplocen**. Na pozemek bude řešen chodníkovým přejezd. Podél komunikace se osadí silniční betonový obrubník s nášlapem +5cm.

Úprava v místě napojení – hrana PK se zařízne a po dokončení sjezdu se spára zalije asf. emulzí. Vjezd se zpevní asfaltem nebo betonem na vzdálenost cca 10,00m. Z pozemku bude srážková voda svedena do silničního příkopu. Povrch vjezdu se zpevní asfaltem nebo recyklací.

3.2. Trubní propustek

Stávající propustek šířky 10,00m, DN 600 se ponechá, pouze se upraví čela. Čela propustku budou provedena pod úhlem 45° z betonu nebo lomového kamene.

4. Rozhledové poměry

Napojení nového sjezdu na pozemní komunikaci vychází z podmínek ČSN 73 6101(I/2000), ČSN 736102 (XI/2007) a ČSN 736110(I/2006). Návrh byl zakreslen do polohopisného zaměření.

Podélný spád komunikace je 2% .

Připojení je posouzeno na zastavení před hranou hlavní komunikace pro vozidlo skupiny 1 a 2 - osobní a nákladní vozidla, viz . čl. 5.2.9.2.2.

Rozhledy byly posouzeny pro rychlost 50km/hod .

Délka rozhledového trojúhelníka je:

- $X_b = 80\text{m}$
- $X_c = 65\text{m}$ (skutečná vzdálenost ke křižovatce je 45m)

- a. Plocha vymezená spojnicemi bodů leží 1,00m pro vozidla skupiny 1 a 2,0m pro vozidla skupiny 2, nad úroveň nivelety . Nenachází se zde žádné překážky bránící rozhledu.
- b. Vrchol rozhledového trojúhelníka je u samostatného sjezdu vzdálen 3,00m od vnějšího jízdního pruhu.

5. Závěr

Připojení na pozemní komunikaci III/19342 svými parametry i způsobem připojení bude vyhovovat požadavkům bezpečného užívání vozidel skupiny 1 a 2 - vyjetí vozidel je bezpečné i při zabezpečení plynulého provozu na PK.

Příloha F: Záznam o provozu vozidla nákladní dopravy

Dopravce (obchodní jméno a adresa)		Stanořiště vozidla			ZÁZNAM O PROVOZU VOZIDLA NÁKLADNÍ DOPRAVY					SÉRIE: B č. 2446201
Datum začátku výkonu		pokračování je na listě č.								
Motorové vozidlo 1. přípojné vozidlo 2. přípojné vozidlo	48 49 50 51	Registrační značka vozidla 1	Tovární značka 2	Typ 3	Druh a zařazení 4	Užit. hmotnost v t. 5	Druh pohonu 6	Jméno a příjmení řidiče a členů osádky 7	Pracovní zařazení 8	
Přepřavce 9	Místo nakládky 10	Místo vykládky 11	Druh nákladu 12	Čas přistavení 13						
Dispozice pro řidiče a osádku vozidla		Objednatel přepravy			Začátek přepravního výkonu (datum, místo a čas) 52 Konec přepravního výkonu (datum, místo a čas) 53 Stav počítadla km po příjezdu 54 Stav počítadla km před odjezdem 55 Rozdíl (ř. 54 minus 55) 56					
Záznam o zdiřžení a průběhu jízd		Pohonné hmoty a oleje v litrech Počáteční stav PHm 57 Nákup PHm 58 Spotřeba 59 Konečný stav PHm 60 Ostatní 61 62 63								
Záznam o provozních poměrech a podmínkách		Záznam kontrolních orgánů								
Podpis dispečera		Podpis odpovědné osoby dopravce								

Řidič musí mít tento záznam během provozu vozidla při sobě a předložit jej na vyzvání k tomu oprávněným orgánům

Místo odjezdu	Místo příjezdu	Druh nákladu	Nakládání					Vykládání					Doba řízení	Bezpečnostní přestávky od-do	Doba ostatních zdržení	Ujeté km		Výkon v tkm		
			čas příjezdu	čas odjezdu	potvrzení odesílatele	čas odjezdu	potvrzení odesílatele	čas příjezdu	čas odjezdu	čas příjezdu	čas odjezdu	čas příjezdu				čas odjezdu	čas příjezdu	čas odjezdu	celkem	s nákladem
14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34
X	X	CELKEM	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X							

Místo odjezdu	Místo příjezdu	Druh nákladu	Doba nasazení vozidla v minutách												objem přepravy v tunách	Ujeté km		výkon v tkm	Poznámka		
			úhmem jízda (sl. 36+37)	prostoje celkem (sl. 38-42)	Členění prostoje					počet jízd s nákladem	celkem	z toho s nákladem									
					úhmem jízda (sl. 38-42)	čl. čekání a vykl.	tech. závady	bezp. přestávky	ostatní												
64	64	Motorové vozidlo	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47						
65	65	1. přípojné vozidlo	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X					
66	66	2. přípojné vozidlo	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X					

*) Symboly: RU – ručně s urovnáním, RS – ručně s nahozením/shozením, NA – násypník, JE – jeřáb, HR – hydraulická ruka, ME – jiný mechanismus

Abstrakt

Vyhnalová, P. (2021). *Logistika vybrané firmy*. (Bakalářská práce), Západočeská univerzita v Plzni, Fakulta ekonomická.

Klíčová slova: logistika, logistický řetězec, distribuční logistika, doprava, silniční doprava, mezinárodní kamionová doprava

Abstrakt

Cílem bakalářské práce je analýza stávající situace vybrané firmy a vhodný návrh pro zlepšení jednotlivých činností podniku a její umístění na trhu. K realizaci bakalářské práce byly využity poznatky z odborné literatury, interní data podniku, a především osobní konzultace s majitelem autodopravy a jednotlivými zaměstnanci.

V úvodu práce je uvedena odborná rešerše k dané problematice z oblasti logistiky, vymezení základních pojmů a podrobné definice. V druhé části práce se nachází popis firmy, ve které byla práce zpracovávána. Tato část obsahuje nejdůležitější kapitoly, kterými je situační analýza podniku a navrhovaná doporučení. Výstupem práce je navrhované řešení, které poskytuje doporučení pro firmu na základě analýzy současného stavu. Toto doporučení by mělo zlepšit situaci na trhu a zvýšit povědomí u potenciálních zákazníků.

Abstract

Keywords: logistics, logistics chain, distribution logistics, transport, road transport, international truck transport

Abstract

The aim of the bachelor's thesis is to analyze the current situation of the selected company and a suitable proposal for improving the individual activities of the company and its location in the market. Knowledge from professional literature, internal company data, and especially personal consultations with the owner of road transport and individual employees were used to write the bachelor's thesis.

In the first part, there is a professional research on the issue of logistics, the definition of basic concepts and detailed definitions. The second part of the thesis contains a description of the company in which the bachelor's thesis was made. This part contains the most important chapters, which are the situational analysis of the company and the proposed recommendations. The output of the bachelor's thesis is a proposed solution that provides recommendations for the company based on an analysis of the current state. This recommendation should improve the market situation and raise awareness among potential customers.