

Technická univerzita v Liberci
Hospodářská fakulta

Studijní program: 6208 – Ekonomika a management

Studijní obor: Podniková ekonomika

Činnost společnosti TC Transcentrum s. r. o. Mladá Boleslav

Activity of the TC Transcentrum Ltd. Mladá Boleslav

BP – PE – KPE – 200514

ČESTMÍR BENEŠ

Vedoucí práce: doc. Ing. Josef Sixta, CSc., Katedra podnikové ekonomiky

Konzultant: Vladimír Novotný, TC Transcentrum s. r. o. Mladá Boleslav

Počet stran: 47

Počet příloh: 9

Datum odevzdání: 20. 5. 2005

Prohlášení

Byl jsem seznámen s tím, že na mou bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, zejména § 60 - školní dílo.

Beru na vědomí, že Technická univerzita v Liberci (TUL) nezasahuje do mých autorských práv užitím mé bakalářské práce pro vnitřní potřebu TUL.

Užiji-li bakalářskou práci nebo poskytnu-li licenci k jejímu využití, jsem si vědom povinnosti informovat o této skutečnosti TUL; v tomto případě má TUL právo ode mne požadovat úhradu nákladů, které vynaložila na vytvoření díla, až do jejich skutečné výše.

Bakalářskou práci jsem vypracoval samostatně s použitím uvedené literatury a na základě konzultací s vedoucím bakalářské práce a konzultantem.

Datum:

Podpis:

Resumé

První kapitola této bakalářské práce se zabývá významem logistiky v rámci moderní společnosti dnešního světa. Teoretická část následně pokračuje vysvětlením základních pojmů, které jsou používány při podnikání v dopravě. V dalším textu naleznete srovnání charakteristik jednotlivých druhů dopravy, přičemž největší prostor je věnován dopravě silniční. Druhá polovina teoretické části této práce se zabývá dopravním procesem a řízením dopravy.

Na začátku praktické části této bakalářské práce je stručný přehled objasňující historii firmy TC Transcentrum s. r. o. a přehled veškerých služeb, které tato společnost poskytuje svým zákazníkům. Následující text je pak věnován popisu dopravních činností, které jsou poskytovány firmám Škoda Auto a. s. a M. Preymesser logistika s. r. o.

Summary

First chapter of this bachelor work describes importance of logistics in modern society of the today's world. In the theoretical part the basic terms used in transport business are explained. Then the comparison of characteristics of types of transport follows. The biggest attention is paid to road transport here. The second half of the theoretical part attends to transport process and traffic control.

The practical part of this bachelor work starts by brief summary explaining history of the TC Transcentrum Ltd. and summary of all services which this company offers its customers. The following text describes transport activities which are offered the Škoda Auto plc and the M. Preymesser logistics Ltd.

Klíčová slova

doprava, přeprava

silniční doprava

logistika

řízení dopravy

transport

transport by road

logistics

transport management

Obsah

<i>Seznam použitých zkratk a symbolů</i>	- 10 -
<i>Úvod</i>	- 11 -
1. Důležitost logistiky pro úspěch firmy	- 12 -
1.1 Nastupují aliance	- 12 -
1.2 Logistický trend v ČR	- 12 -
1.3 Výběr logistického partnera	- 13 -
2. Přeprava	- 14 -
2.1 Pojmy dopravního podnikání	- 16 -
2.2 Charakteristika různých druhů dopravy	- 18 -
2.2.1 Silniční doprava	- 18 -
2.2.2 Kolejová (železniční) doprava	- 20 -
2.2.3 Letecká doprava	- 21 -
2.2.4 Lodní doprava	- 21 -
2.2.5 Potrubní doprava	- 22 -
2.2.6 Intermodální přeprava	- 23 -
2.3 Dopravní proces	- 23 -
2.4 Logistika v řízení dopravy	- 25 -
2.4.1 Vstupní a výstupní přeprava	- 26 -
2.4.2 Smlouvy dopravců a přepravců	- 27 -
2.4.3 Strategická partnerství a aliance	- 27 -
2.4.4 Soukromá doprava	- 27 -
2.4.5 Volba způsobu přepravy a dopravce	- 29 -
2.4.6 Směrování a plánování dopravy	- 30 -
2.4.7 Nabídka přepravních služeb	- 30 -
2.4.8 Počítačová technologie	- 31 -
2.4.9 Zvyšování produktivity přepravy	- 32 -
3. Představení firmy TC Transcentrum s. r. o.	- 32 -
3.1 Spojení	- 32 -
3.2 Představení a stručná historie firmy	- 32 -
3.3 Stručný přehled činností firmy	- 33 -
3.3.1 Tuzemská doprava	- 33 -
3.3.2 Mezinárodní doprava	- 33 -
3.3.3 Skladování	- 34 -
3.3.4 Celní deklarace	- 34 -
3.4 Vozový park	- 34 -

4. <i>Doprava pro Škoda Auto a. s.</i>	- 35 -
4.1 Součinnost se Škoda Auto a. s.	- 36 -
4.1.1 Oddělení 44	- 37 -
4.1.2 Oddělení 76	- 40 -
4.2 Součinnost s M. Preymesser logistika s. r. o.	- 41 -
4.2.1 Oddělení 41	- 41 -
<i>Závěr</i>	- 45 -
<i>Seznam literatury</i>	- 46 -
<i>Seznam příloh</i>	- 47 -

Seznam použitých zkratek a symbolů

apod.	a podobně
a. s.	akciová společnost
č.	číslo
EU	Evropská unie
např.	například
obr.	obrázek
resp.	respektive
roč.	ročník
s.	strana
s. r. o.	společnost s ručením omezeným
tj.	to je
TUL	Technická univerzita v Liberci
tzn.	to znamená

Úvod

Život moderního světa neustále zrychluje své tempo a společnosti, které chtějí v takovém prostředí obstát, se musí přizpůsobit. V tom jim značně pomáhá obor, který v posledních letech nabývá stále většího významu, totiž logistika. Spolu s logistikou narůstá i důležitost její neoddělitelné součásti, dopravy.

Tato bakalářská práce se tedy zabývá dopravou a vzhledem k činnosti firmy TC Transcentrum s. r. o. je zaměřena především na dopravu silniční. Snaží se vystihnout její podstatu v kontextu s ostatními druhy dopravy, které jsou v dnešním světě používány, a postihnout výhody a nevýhody, které s sebou přináší.

Praktická část této bakalářské práce je pak věnována popisu dopravních činností, které provádí firma TC Transcentrum s. r. o. se sídlem v Mladé Boleslavi pro firmu Škoda Auto a. s., resp. pro firmu M. Preymesser logistika s. r. o.

1. Důležitost logistiky pro úspěch firmy [1]

V zemích, které nově přistoupily k EU, rychle narůstá význam logistiky jako faktoru pro úspěch firmy. Podle Evropské logistické asociace poroste v následujících pěti letech výměna zboží mezi starými a novými členskými zeměmi o 14 procent ročně. Struktura přepravovaného zboží se také mění. Klesá podíl dopravy základních surovin a místo toho roste podíl přepravy zboží náročnějšího na přepravní služby s vyšší přidanou hodnotou. Stále se také zvyšují požadavky na zajištění vysoké úrovně logistického servisu a klesá význam železniční dopravy ve prospěch dopravy silniční.

1.1 *Nastupují aliance*

U průmyslových podniků je zakládání aliancí běžnou praxí již pěknou řádku let. Jiná situace je však u podniků logistických. Jedním z prvních uskupení logistického typu je na českém, resp. evropském trhu, Euralog. Jedná se o sdružení šesti středně velkých firem poskytujících na českém a evropském trhu dopravní, spediční a logistické služby. Euralog nemá ambice dostat se do přímého střetu s velkými nadnárodními společnostmi. Na druhou stranu obstát v jejich konkurenci znamená poskytnout stejně široký sortiment služeb na podobně velkém území. Euralog má v kombinaci portfolia služeb jednotlivých společností nabízet co nejširší paletu služeb, jako například klasickou nákladní silniční, leteckou, námořní i železniční dopravu, spedici, celní služby či skladování. Oproti velkým společnostem by měl mít výhodu větší flexibility.

1.2 *Logistický trend v ČR*

Zprvu, tedy začátkem 90. let, se většina firem na našem území snažila zajistit svou logistiku vlastními silami. Scházely však dostatečné skladové prostory s vyhovujícím vybavením. Této trhliny na trhu si okamžitě všimli zahraniční investoři a začali na strategických místech v ČR budovat moderní distribuční centra a sklady. Zahraniční

společnosti začaly nabízet služby na nejvyšší úrovni, čímž vzniklo velice ostré konkurenční prostředí. Vznikaly nové sklady s moderním vybavením a manipulační technikou. V některých případech se pohyb zboží dostal pod kontrolu informačních systémů. Mimo skladování však firmy v těchto moderních centrech nabízejí často kompletní nabídku služeb, jako dopravu, distribuci zboží či celní odbavení. Výjimkou nejsou ani nadstandardní služby, jako obalové úpravy či příprava zboží k prodeji.

Každá společnost má v zásadě tři možnosti, jak řešit svou podnikovou logistiku. První možností je zajištění této oblasti svépomocí. Druhou je svěřením tohoto problému do rukou více dodavatelů. Konečně třetí možností je vybrat jediného dostatečně silného partnera a veškeré starosti s logistikou přenechat jemu. Tato třetí možnost se ukazuje být trendem posledních let.

1.3 Výběr logistického partnera

Při výběru logistické firmy je především nutné zohlednit, co všechno od ní budeme požadovat a očekávat. Jiného partnera bude hledat obchodní řetězec a jiného zase internetový obchod. Pokud si zvolíme menší firmu, dostaneme se pravděpodobně při jednání do kontaktu s nejvyšším vedením. To může zajistit vyšší míru efektivity a flexibility než u velkých společností. U těch se dá očekávat, že bude nutné vše projednat. Na druhou stranu se také dá očekávat vysoká míra zkušeností, komplexnost služeb a vypracování kompletního projektu.

Pokud bychom si chtěli vytvořit jistý přehled o cenách za logistické služby či za jednotlivé úkony, zjistíme, že to prakticky není možné. Cena bývá stanovena individuálně pro jednotlivého zákazníka, stejně jako je pro něj vytvářeno individuální řešení. Zákazník se často setká s formulací typu: „Řekněte co potřebujete, my vám řekneme cenu“. Ta je pak u každého zákazníka jiná a závisí na mnoha různých faktorech, jako např. délka spolupráce, typ přepravy, četnost závozů, přepravní vzdálenosti, sledování zásilek apod.

V každém případě, stejně jako u jiných firem, se vyplatí dát na reference a ověřit si úroveň služeb a spolupráce u některého ze stávajících klientů.

2. Přeprava

Definice říká, že logistika je: „Organizace, plánování, řízení a výkon toků zboží, vývojem a nákupem počínaje, výrobou a distribucí podle objednávky finálního zákazníka konče tak, aby byly splněny požadavky trhu při minimálních nákladech a minimálních kapitálových výdajích.“

Idea dnešního pojetí logistiky je označována anglickým výrazem „seven Rs“. Znamená to, že logistika se musí postarat o správné zboží či službu, ve správné kvalitě, u správného zákazníka, ve správném množství, na správném místě, ve správný čas, za správnou cenu.
[2]

Z uvedeného logicky plyne, že jednou z důležitých činností, o které se logistika musí postarat, je přeprava.

Čas a místo

Přidaná hodnota, kterou výrobku dodá doprava, jenž zajišťuje fyzické přemístění výrobku z místa, kde se vyrábí, do místa, kde je ho zapotřebí, se nazývá *přínos místa*. *Přínos času* vzniká skladováním výrobků do doby, kdy je jich zapotřebí. Avšak faktorem přínosu času je i doprava, neboť ta určuje, jak rychle a jak spolehlivě se výrobek přesunuje z jednoho místa do jiného. Těmto určujícím prvkům říkáme doba přepravy a spolehlivost přepravy.

Pokud výrobek není k dispozici přesně tehdy, kdy je ho zapotřebí, může to mít pro podnik nákladné důsledky, jako např. ztrátu odbytu, nespokojenost zákazníků nebo výpadek výroby - pokud je produkt vstupem do výrobního procesu podniku.

Přepravní náklady a cena přepravy

Přeprava vytváří jedny z největších nákladů logistiky a u některých výrobků může představovat významný podíl na jejich prodejní ceně. Významnější podíl na ceně bude mít přeprava u takových produktů, které mají nízkou hodnotu v přepočtu na hmotnostní jednotku, např. písek či uhlí. U takových výrobků, jako jsou počítače, kancelářské stroje nebo elektronické komponenty, budou náklady na dopravu představovat pravděpodobně pouze malé procento prodejní ceny. Obecně platí, že čím vyšší má vstupní a výstupní doprava podíl na nákladech výrobku, tím důležitější je pro podnik efektivní řízení přepravy.

Faktory, které ovlivňují přepravní náklady/cenu, lze obecně rozdělit do dvou hlavních kategorií. Jsou to faktory související s charakterem výrobku a faktory související s charakterem trhu.

Faktory související s charakterem výrobku:

1. Hustota, tzn. poměr hmotnosti a objemu.
2. Skladovatelnost výrobku.
3. Snadnost, resp. obtížnost manipulace.
4. Ručení.¹

Faktory související s charakterem trhu:

1. Míra konkurence v rámci určitého dopravního odvětví a mezi jednotlivými druhy dopravy.
2. Rozmístění trhů, které určuje, na jaké vzdálenosti se musí zboží přepravovat.
3. Povaha a rozsah vládních regulačních opatření, která se týkají dopravy.
4. Rovnováha či nerovnováha dopravy směrem na určitý trh a směrem ven z určitého trhu.
5. Sezónnost přesunů výrobků.
6. Zda je výrobek přepravován pouze vnitrostátně, nebo mezinárodně.²

¹ LAMBERT, J., STOCK, J., R. A ELLRAM, L. *Logistika*. 2. vyd. Praha: Computer Press, 2000. S. 218

² LAMBERT, J., STOCK, J., R. A ELLRAM, L. *Logistika*. 2. vyd. Praha: Computer Press, 2000. S. 218

Doprava je jedním z nejdůležitějších faktorů, které mají vliv na zákaznický servis.

K nejdůležitějším charakteristikám přepravního servisu, které ovlivňují úroveň zákaznického servisu, patří:

- spolehlivost, tzn. vyrovnanost,
- doba přepravy,
- pokrytí trhu, tzn. schopnost zabezpečit rozvážkový servis,
- pružnost, tzn. zvládnutí přepravy různorodých výrobků a splnění zvláštních požadavků přepraveců,
- výsledky v oblasti ztrát a poškození,
- schopnost dopravce poskytnout více než pouze základní přepravní servis (tj. stát se součástí celkových marketingových a logistických programů přepravce).³ [3]

2.1 Pojmy dopravního podnikání [4]

Rozvoj *dopravních prostředků i cest* začíná vynálezem kola. To vedlo k tomu, že k přemísťování produktů začaly být využívány upravené cesty. Prvním státním útvarem, který systematicky budoval umělou dopravní síť, byl starý Řím. Tato silniční síť byla určena k rozvoji obchodu, ale prvotním impulsem k jejímu budování byla snaha o rychlejší přesuny římských legií. Postupem času dospěl rozvoj dopravních prostředků a dopravních cest do dnešní podoby.

Pohyb dopravních prostředků po dopravních cestách se nazývá *doprava*. Podle toho, zda jsou dopravní prostředky určeny pro dopravu zboží nebo osob, hovoříme o dopravě *nákladní* nebo *osobní*.

³ LAMBERT, J., STOCK, J., R. A ELLRAM, L. *Logistika*. 2. vyd. Praha: Computer Press, 2000. S. 219

Přeprava je vnějším projevem dopravy (výsledkem přemístění dopravního prostředku, činnost dopravy). Je to pojem, který vyjadřuje, kolik a jaké množství zboží nebo osob bylo přemístěno, na jakou vzdálenost, za jakou cenu, v jaké lhůtě a za jakých dalších právních či obchodních podmínek.

Rozvoj dělby práce měl za následek také osamocení činností, které souvisejí s dopravou, kterou do té doby zajišťovali výrobci či obchodníci. Tak vznikají dopravní podniky, tzn. *dopravci*.

Zvláštností dopravy je omezená *možnost vzájemné zastupitelnosti jednotlivých druhů dopravy*, tj. silniční, železniční, letecké, vodní, příp. nekonvenční.

Zákazník při volbě druhu dopravy bere v úvahu různé okolnosti. Např. v přepravě nákladů nejde jen o cenu za přepravu, ale i o další náklady, které s přemístěním souvisejí. Jedná se např. o náklady na balení zboží, ložné operace (nakládka, překládka, vykládka zboží) či možnost ztráty během přepravy. V neposlední řadě jde o *kvalitu přepravy*.

Kvalita přepravy je dána:

1. *Rychlostí*, resp. časem, který je zapotřebí k přemístění zboží (či osob) v prostoru a je dán technickými a technologickými parametry jednotlivých druhů dopravy či dopravních systémů.
2. *Pravidelností a přesností služeb*. Opět jde o úsporu času. V nákladní dopravě je toto hledisko obzvláště důležité, jelikož kvalita takové služby může zákazníkovi výrazně snížit náklady na skladování, nebo je dokonce úplně vypustit. Znamená to tedy úsporu vázaného kapitálu při podnikání.
3. *Bezpečností přemístění*. V tomto případě nehovoříme jen o snížení rizika nehod, ale především o snížení rizika porušení zásilek. Takové kritérium samozřejmě výrazně ovlivňuje výběr vhodného dopravce.

2.2 Charakteristika různých druhů dopravy

Pro přepravu je možné zvolit kterýkoli z pěti základních druhů dopravy. Těmi základními druhy dopravy je doprava silniční, kolejová, lodní, letecká a potrubní. Dále je pak možno využít dopravy intermodální. Intermodální dopravní kombinace, kolejová-silniční, silniční-lodní, silniční-letecká či kolejová-lodní, nabízejí buď specializované nebo levnější služby, které nejsou obecně dostupné, pokud se používá jednotlivý druh dopravy.

Vzhledem k zadání této práce je nejpodstatnější přeprava silniční, resp. nákladní silniční, ale stručně představeny budou i ostatní druhy dopravy.

2.2.1 Silniční doprava

Silniční doprava je velice pružnou a univerzální formou dopravy. Její pružnost je dána velice hustou silniční sítí, která dopravcům umožňuje přepravu z místa na místo, prakticky pro jakoukoliv kombinaci místa původu a místa určení. Tato forma dopravy tedy poskytuje nejrozsáhlejší pokrytí trhu ve srovnání s jinými druhy dopravy. Je také velice univerzální, jelikož umožňuje přepravovat výrobky nejrůznějších velikostí, hmotností a na jakoukoliv vzdálenost. Může přepravovat v podstatě jakékoliv produkty, včetně takových, které vyžadují speciální modifikace dopravního prostředku. Silniční doprava tak prakticky ovládá přepravu většiny spotřebního zboží, ale výjimkou není ani přeprava velkých stavebních prvků. Díky pružnosti a univerzálnosti se stala ve vyspělých částech světa převládající formou dopravy, pokud jsou za měřítko brány částky vynakládané za přepravu nákladů. Mnozí autodopavci, především ti, kteří jsou zapojeni do dodavatelských systémů just-in-time, operují na bázi předem stanovených jízdních řádů. Výsledkem jsou velmi krátké a spolehlivé doby přepravy.

Objem zboží se během doby neustále zvyšuje. Představu o množství zboží, jež je přepravováno po silnicích České Republiky, dává příloha č. 1 (Přeprava zboží po silnici). V dané tabulce je však uvedena přeprava pouze vozidly registrovanými v České republice, a tak nezohledňuje zvyšující se počet zahraničních vozidel transportujících náklady do

republiky, resp. pouze projíždějících přes naše území. Protože nákladní automobilová doprava je ve srovnání s jinými druhy dopravy lépe slučitelná s požadavky zákazníků v oblasti servisu, představuje u většiny podniků významnou součást jejich logistických sítí. O důležitosti této formy dopravy nejen ve světě, ale i u nás, svědčí příloha č. 2 (Podniky veřejné silniční nákladní dopravy). Daná tabulka ukazuje rostoucí počet dopravních společností v České Republice. [3]

V dopravě po silnici záleží u všech dopravců na jejich schopnosti organizovat provozně ekonomický proces tak, aby byla zachována, resp. zvýšena, konkurenční schopnost těchto subjektů přepravního trhu. K tomu musí znát strukturu přepravy podle místa jejího vzniku a určení a druhu zboží určeného k přepravě. Vzhledem ke konkrétním podmínkám se tedy mohou ceny za přepravu lišit při stejné přepravní vzdálenosti. Je tudíž účelné sledovat přepravu dle cenových relací. Např. přeprava zemin na stavbě při přepravní vzdálenosti 5 km má vyšší spotřebu pohonných hmot a opotřebení pneumatik a náklady spojené s přepravou v takovémto prostředí jsou nesrovnatelné s náklady přepravy na stejnou vzdálenost v případě, že se vozidlo pohybuje po silnici.

V silniční nákladní dopravě se obvykle člení přeprava dopravními prostředky na přepravu:

- automobily valníkovými,
- automobily sklápěčkovými,
- automobily speciálními,

a dále na přepravu:

- návěsy (z toho sklápěcí),
- přívěsy (z toho sklápěcí).⁴

Členění přepravy záleží na konkrétních přepravních požadavcích zákazníků. Na základě těchto potřeb musí dopravce rozhodnout, jakou strukturu pro ten který účel zvolí.

⁴ EISLER, J. *Podniky a podnikání v dopravě*. 1. vyd. Praha: Vysoká škola ekonomická v Praze, 2000. S. 44

Příkladem může být takovéto jednoduché členění přepravy na valníkových vozidlech (včetně valníkových návěsů):

- mezinárodní kamionová doprava,
- dálková přeprava,
- sběrná služba,
- místní přeprava,
- stěhování,
- nákladní taxislužba,
- ostatní.⁵

Nic ovšem nebrání jinému členění přepravy. Je například možné sledovat přepravu i podle zcela konkrétních vozidel. Jde o to, aby dopravce našel co nejefektivnější způsob pro podmínky ve kterých se nachází. [4]

Pokud bude silniční doprava schopna poskytovat rychlý a výkonný servis za ceny pohybující se v intervalu mezi sazbami dopravy kolejové a dopravy letecké, lze předpokládat, že bude i nadále dobře prosperovat. [3]

2.2.2 Kolejová (železniční) doprava

Kolejová doprava postrádá pružnost a univerzálnost silniční dopravy, neboť je omezena na pevně dané tratě. V důsledku toho poskytuje železnice (stejně jako letecká a vodní doprava) přepravu typu terminál – terminál, nikoliv přepravu typu z místa na místo (point to point) jako přeprava silniční. Zvláštní výjimkou jsou případy, kdy mají podniky zřízení kolejovou přípojku přímo do svých zařízení, pak se může jednat o přepravu z místa na místo.

⁵ EISLER, J. *Podniky a podnikání v dopravě*. 1. vyd. Praha: Vysoká škola ekonomická v Praze, 2000. S. 45

V přepočtu na hmotnost přepravovaného nákladu stojí železniční doprava obecně méně než doprava silniční či dokonce letecká. Ve srovnání se silniční dopravou je železnice v nevýhodě, co se týče doby přepravy a frekvence služeb. [3]

2.2.3 Letecká doprava

Letecká nákladní doprava je většinou dopravců považována za nadstandardní službu. Důvodem jsou především její vysoké náklady. Využívána je většinou pro dálkovou, resp. mezinárodní dopravu. Dopravci se k ní uchylují v případech, kdy je nutno dodat určitou položku velmi rychle na nějaké vzdálené místo určení. U většiny dopravců se to však nestává příliš často. Výjimkou jsou velké logistické a dopravní společnosti jako např. FedEx či UPS. Takové společnosti dokonce vlastní velké nákladní letouny, které pravidelně létají do mnoha světových destinací. Stejně jako většina dopravců, ani většina leteckých komerčních společností neprovozuje ve velkém leteckou nákladní dopravu. Přeprava zboží pro ně představuje pouze doplňkovou vedlejší činnost k přepravě osob a provádí se podle možností nákladního prostoru, který je v daném okamžiku k dispozici. [3]

2.2.4 Lodní doprava

Lodní doprava je typická pro přepravu částečně zpracovaných materiálů a surovin, které se přepravují ve velkém množství. Jsou to produkty, které mají relativně nízkou hodnotu a rychlost přepravy u nich není kritickým faktorem.

Tento typ dopravy je možno rozdělit do několika kategorií:

- doprava ve vnitrozemí (řeky, kanály, jezera),
- pobřežní námořní doprava,
- mezinárodní námořní doprava.

Lodní doprava je velice závislá na geografické poloze konkrétního území. S výjimkou námořní zaoceánské dopravy je totiž omezována dostupností jezer, řek, kanálů a vodních cest v blízkosti pobřeží.

Námořní zaoceánská doprava má životně důležitou úlohu, kterou jí dávají především obří tankové lodě neboli dopravní systémy VLCC (very large crude carriers). Jde samozřejmě především o ropu a vzhledem k významu energetických zdrojů pro průmyslově vyspělé země bude hrát lodní přeprava i nadále významnou roli při transportu těchto surovin. Nermalou měrou však k objemu námořní dopravy přispívají i kontejnerové lodi, které rozšiřují působnost lodní dopravy i na jiné než tradičně přepravované produkty, a umožňují ji zapojit do intermodálních dopravních systémů. [3]

2.2.5 Potrubní doprava

Tento typ dopravy je omezen pouze na malý počet produktů jako je zemní plyn, ropa a ropné produkty, voda, chemikálie nebo zkapalněné produkty. Většinou se tato forma dopravy týká právě ropy a zemního plynu.

Potrubní přeprava má množství nevyvratitelných výhod. Jsou jimi vysoká spolehlivost a příznivé náklady, zřídka kdy dochází ke ztrátám (pokud k nim ovšem dojde, mohou představovat značný ekologický problém), klimatické podmínky mají na přepravu minimální vliv, malá náročnost na pracovní síly.

Dané důvody podporují zájem o tento způsob přepravy i u dalších produktů. Podmínkou je však plynné nebo kapalně skupenství daného produktu, nebo možnost daný produkt zkapalnit. [3]

2.2.6 Intermodální přeprava

Intermodální, tedy kombinovaná doprava, se uskutečňuje v rámci tzv. dopravních řetězců. Jde o přepravu zboží několika druhy dopravy. Takové kombinování jednotlivých druhů dopravy je často nad síly jednoho přepravce. Ten je případně schopen přepravu uskutečnit, ale nevhodnou cestou. Z těchto důvodů se na takové komplexní přepravní služby soustřeďují zasilatelské podniky (speditéři). Ti se nestarají jen o vlastní přepravu, ale o celý průběh přepravního procesu od začátku až do konce. Úloha zasilatelů je z tohoto pohledu významná a stále nepostradatelnější. [4]

Existuje celá řada intermodálních kombinací dopravy. Přičemž při tomto kombinovaném způsobu dopravy se ve velké míře využívají kontejnerové prostředky. Mezi nejvyužívanější způsoby dopravy patří kombinace silniční a kolejové dopravy. K nejrozšířenějším typům patří kombinace typu návěs na železničním voze (TOFC, trailer on flatcar) a kontejner na železničním voze (COFC, container on flatcar). V nákladních mezinárodních transpotech převládá kombinace lodních a pozemních dopravních prostředků. Intermodální přeprava spojuje v jediném přesunu nákladové a servisní výhody dvou nebo více druhů dopravy.

Pro představu o využití jednotlivých různých druhů dopravy na území České republiky slouží příloha č. 3 (Mezioborové srovnání přepravních výkonů nákladní dopravy). V následujícím textu se již bude jednat pouze o dopravu silniční. [3]

2.3 Dopravní proces [4]

Dopravní proces je řízením pohybu dopravních prostředků po dopravních cestách tak, aby byl transport zboží co nejefektivnější a z hlediska nákladů co nejvhodnější. Mimo jiné je tedy pro efektivní řízení nutné vědět, jakých provozních parametrů vozidla dosahují.

V silniční nákladní dopravě je dopravní proces charakterizován dobou obratu vozidla, která se skládá z dílčích časových úseků: doby jízdy, času spotřebovaného při nakládce a vykládce vozidla, a dob prostoje z ostatních příčin (např. bezpečnostních a legislativních). Do obratu vozidla se nezahrnují nutné přístavné a odstavné jízdy, jež jsou ovšem nutnou podmínkou dopravních procesů. Počet obrátů za den se velice různí. Při krátkých vzdálenostech se jich může uskutečnit několik, při dálkových jízdách třeba jen část.

Při výpočtu potřebného stavu vozidel vychází přepravce ze struktury přepravy, ale je nutno zohlednit i další skutečnosti:

- Užitečná nosnost vozidla - N

Jedná se o jmenovité užitečné zatížení, tj. rozdíl mezi maximální a pohotovostní hmotností vozidla.

- Využití nosnosti - kn

Lze měřit dvěma způsoby. Jednak statickým koeficientem, tzn.

$$kn_{st} = Q/Q_{max},$$

kde Q je přepravované množství v tunách. Jednak dynamickým koeficientem, který se vypočte jako poměr přepravního výkonu (tkm) a maximální přepraní kapacit vozidel v nabízených tunách vyjádřených přepravním výkonem (tkm_{max}), tj.

$$kn_{dyn} = tkm / tkm_{max}.$$

- Stupeň využití ložného prostoru - kl

Jde o poměr využití nosnosti a ložné kapacit vozidla. Při optimálním využití vyjde

$$kn \cdot kl = 1,$$

přičemž oba koeficienty musí být buď statické či dynamické povahy.

- Celková provozní doba (dny za kalendářní rok) - VD

Tato doba je součtem jednotlivých provozních dob vozidla za kalendářní rok.

Vyjadřuje se jako

$$VD = VDp + VDopr + VDpr,$$

kde VDp jsou vozové dny v provozu, VDopr jsou vozové dny v opravě či údržbě a VDpr jsou vozové dny v prostojích. Důležitým poměrem je též koeficient časového využití parku vozidel

$$kvč = VDpr / VD.$$

- Denní provozní doba (hodiny) - T_d

Tato doba závisí na charakteru dopravního podnikání. Pokud je vozidlo v provozu, skládá se T_d z doby přistavných, odstavných a manipulačních jízd (t_{man}), doby jízdy, ať už s nákladem či bez něj (t_j), doby ložných manipulací (t_{lv}) a doby ostatních prostojů (t_{ost}). Tudíž

$$T_d = t_j + t_{lv} + t_{ost} (+ t_{man}).$$

- Využití denní provozní doby - k_{td}

Poměr doby jízdy a denní doby provozu, tedy

$$k_{td} = t_j / T_d.$$

- Jízdní výkon - uj_{km}

Je součtem ujetých kilometrů s nákladem uj_{km_n} a bez nákladu uj_{km_p} , tedy

$$uj_{km} = uj_{km_n} + uj_{km_p}.$$

- Využití jízd (poměr ujetých km s nákladem a bez něj) - k_j

Podíl jízdního výkonu loženého k celkovému jízdnímu výkonu, tzn.

$$k_j = uj_{km_n} / uj_{km}.$$

- Průměrná technická rychlost vozidla - v_t

Na základě těchto ukazatelů je možno stanovit výkon vozidla v tunových kilometrech za rok (tkm_{voz}) pomocí vzorce

$$tkm_{voz} = 365 \cdot kv_{\check{c}} \cdot T_d \cdot k_{td} \cdot v_t \cdot N \cdot k_n \cdot k_j.$$

2.4 Logistika v řízení dopravy [3]

Přepravci a dopravci jsou spolu nerozlučně spjati. Vzhledem k jejich provázanosti, musí být ve vzájemném souladu i jejich strategie v logistice. Pro efektivní fungování takové spolupráce je nutné, aby si dopravci uvědomili úlohu přepravy v rámci celkového logistického systému podniků a podniky zase musí chápat, jak jim dopravci napomáhají uspokojovat zákaznické potřeby při současném dosažení zisku.

Termín *řízení dopravy* se používá jako souhrnný výraz pro činnosti, které zabezpečují správu podnikové přepravy.

Tato správa se týká těchto oblastí:

- vstupní a výstupní přeprava,
- smlouvy dopravců a přepravců,
- strategická partnerství a aliance,
- soukromá doprava,
- volba způsobu přepravy a dopravce,
- směřování a plánování dopravy,
- nabídka přepravních služeb,
- počítačová technologie.⁶

2.4.1 Vstupní a výstupní přeprava

Jak již bylo jednou uvedeno, přeprava je jednou z nejvýznamnějších součástí logistiky. Má přímý vliv na úroveň zákaznického servisu a strukturu nákladů podniku. Náklady na vstupní a výstupní přepravu, tedy přepravu do podniku, v rámci podniku a z podniku směrem ven, může tvořit i více než 20% z celkové ceny výrobku. Díky efektivnímu řízení dopravy lze dosáhnout výrazných zlepšení v celkové rentabilitě podniku. To je důležité především pro firmy, které podnikají v sektorech se středními a vysokými náklady. Pro efektivní funkci dopravy, musí být tato propojena s dalšími odděleními podniku. Vzájemná spolupráce musí probíhat zejména s úseky:

- účtárna – faktury za dopravné,
- konstrukce – balení, dopravní zařízení,
- právní oddělení – smlouvy s externími sklady a dopravci,
- výroba – dodávky v režimu just-in-time,
- nákup – urychlení dodávek, výběr dodavatelů,
- marketing – normy zákaznického servisu,
- přejímka zboží – reklamace, dokumentace,
- sklad – dodávky zařízení, plánování.⁷

⁶ LAMBERT, J., STOCK, J., R. A ELLRAM, L. *Logistika*. 2. vyd. Praha: Computer Press, 2000. S. 250

⁷ LAMBERT, J., STOCK, J., R. A ELLRAM, L. *Logistika*. 2. vyd. Praha: Computer Press, 2000. S. 251

Vztah dopravce a přepravce je velice důležitý; přímo totiž ovlivňuje schopnost manažerů, zodpovědných za dopravu, úspěšně řídit celý úsek.

2.4.2 Smlouvy dopravců a přepravců

Dlouhodobé smlouvy mezi dopravcem a přepravcem mohou být výhodné pro obě strany. Přepravce má díky smlouvě větší kontrolu nad přepravní činností a z toho důvodu si je také obvykle schopen zajistit nižší přepravní náklady. Na základě smluv může přepravce předvídat přepravní náklady a chránit se proti výkyvům sazeb. Smlouvy je nutno uzavírat formálně. Přesný obsah smluv se mění na základě faktorů jako je: druh dopravy, typ dopravní firmy, charakter přepravovaných produktů, úroveň konkurence.

2.4.3 Strategická partnerství a aliance

Podmínkou pro vytvoření partnerství či aliance mezi dopravcem a přepravcem, tedy k vytvoření efektivní logistické sítě, je dobře fungující spolupráce mezi těmito subjekty. K efektivní spolupráci je nutné sladit rozdílné představy a filosofie činností na obou stranách. V podstatě je nutné vytvořit novou filosofii, která se pak stává součástí způsobu, jakým obě strany provozují své podnikání.

2.4.4 Soukromá doprava

Soukromý dopravce je jednotkou, která provádí přepravu pro výrobní nebo obchodní firmu, která je jejím vlastníkem. Přeprava produktů pro vlastníka je primárním posláním soukromého dopravce, ale samozřejmě nelze vyloučit ani případnou přepravu produktů jiných firem.

Rozhodnutí o pořízení soukromé přepravy patří v jakékoliv firmě nejen do kompetencí řízení přepravy. Více než důležitá je finanční stránka takového kroku. Z finančního hlediska podnik postupuje ve dvou krocích. V první fázi porovnává současné údaje o nákladech a servisu při dopravě poskytované nájemními dopravci a odpovídajícími údaji ze soukromého provozu dopravy. Druhá fáze zahrnuje plán implementace a postupy pro řízení systému. Vůbec prvním krokem při zjišťování vhodnosti zřízení soukromé dopravy by mělo být zhodnocení současné situace při zajišťování přepravy v návaznosti na podnikové cíle v oblasti potenciální budoucí tržní expanze podniku.

Dále musí podnik při rozhodování o použitelnosti soukromé dopravy provést analýzu nákladů a užitků. Podnik musí spočítat čisté hotovostní výnosy (hotovostní výnosy minus hotovostní výdaje), které mu vzniknou za dobu trvání uvažovaného investičního rozhodnutí, a jejich hodnotu diskontovat. Použije při tom minimální přijatelnou míru návratnosti, kterou vyžaduje od svých nových investic. Výslednou sumu pak podnik porovná s počátečními kapitálovými požadavky, aby zjistil, zda se mu daná investice vyplácí.

Při kladném rozhodnutí o tvorbě soukromé dopravy je dalším krokem k její realizaci vytvoření plánu implementace a postupů pro řízení systému. Implementace začíná přezkoumáním struktury organizace nebo jednotky zodpovědné za provoz soukromého vozového parku. Vedení přiřadí činnosti jednotlivým subjektům a stanoví časový program pro jejich zapojení do projektu. Vzhledem k riziku takového projektu musí být všechny aspekty těchto činností neustále kontrolovány, vyhodnocovány a případně promítnuty do přepracovaného plánu.

Při řízení soukromé dopravy by se měl klást důraz na měření výkonů a jejich srovnání s normami a na schopnost identifikovat konkrétní oblasti problémů.

2.4.5 Volba způsobu přepravy a dopravce

Přeprava ovlivňuje mnoho faktorů, mezi které patří např. zákaznický servis, doba přepravy zboží, spolehlivost servisu, zásoby, balení, skladování, spotřebu energie, a další. Vzhledem k faktu, že podniky jsou omezovány mnoha skutečnostmi, jako je ekonomická situace, omezené zdroje, konkurenční tlaky či požadavky zákazníků, musí se snažit o co nejefektivnější rozhodnutí ve věci volby způsobu přepravy a výběru dopravců.

Při rozhodnutí výběru druhu dopravy a dopravce lze odlišit čtyři samostatné fáze:

- rozpoznání problému,
- proces zkoumání možností,
- proces volby,
- následné zhodnocení.⁸

Rozpoznání problému je úvodním stádiem při výběru druhu dopravy či dopravce, který může být spuštěn různými způsoby, jako např. požadavky zákazníků, nespokojeností s existujícím stavem přepravy, změnou v distribučním modelu podniku. Nejdůležitější faktory bývají obvykle spojeny se zákaznickým servisem.

Při *procesu zkoumání* jsou posuzovány různé zdroje informací, které mohou napomoci přijmout optimální rozhodnutí ve věci volby druhu dopravy či výběru dopravce. Těmito zdroji informací mohou být ku příkladu zkušenosti z minulosti, obchodní zástupci dopravců, záznamy podniku o uskutečněných dodávkách či zákazníci podniku.

Po shromáždění dostatečného množství informací je přistoupeno k *procesu volby*. Tento proces zahrnuje výběr vhodného typu dopravy či dopravce, kteří jsou k dispozici. Na základě shromážděných informací je určeno, která z dostupných možností nejlépe vyhovuje požadavkům zákazníků na servis za přijatelných nákladů. Kritéria při volbě jsou do značné míry podobná u všech druhů dopravy.

⁸ LAMBERT, J., STOCK, J., R. A ELLRAM, L. *Logistika*. 2. vyd. Praha: Computer Press, 2000. S. 253

Mezi zkoumané faktory patří včasná vyzvednutí a dodání zboží, rychlá odezva na dotazy zákazníků, spolehlivé doby přepravy či konkurenční sazby.

Pro *následné vyhodnocení* používají podniky metody, jako např. analýzu nákladů, audit, přezkoumání včasných vyzvednutí zboží a dodávkového výkonu. Některé podniky provádějí statistickou analýzu ukazatelů kvality přepravního servisu, poskytovaného dopravcem, např. včasnosti dodání nebo míry ztrát a poškození. Najdou se ovšem i podniky, které toto následné hodnocení neprovádí vůbec.

2.4.6 Směrování a plánování dopravy

Vzhledem k rostoucí konkurenci a řadě ekonomických faktorů (cena pohonných hmot, práce, zařízení) jsou si dopravci dobře vědomi významu efektivního směrování a plánování dopravy tak, aby bylo dosaženo přijatelné úrovně zisku a zákaznického servisu.

Přínosy z hlediska dopravce jsou obecně vyšší vytíženost vozidel, vyšší úroveň zákaznického servisu, nižší přepravní náklady, snížení kapitálových investic do dopravních prostředků a kvalitnější rozhodování managementu.

Přínosem z hlediska přepravce je zlepšení v oblasti nákladů a servisu.

2.4.7 Nabídka přepravních služeb

V průběhu času museli dopravci vytvořit speciální nabídky služeb, jelikož na ně tlačila konkurence na trhu a zvyšující se požadavky zákazníků. Došlo také k výraznému zvýšení úrovně služeb v tradičních oblastech dopravního procesu. Tato zlepšení přinášejí výhody přepravcům, zatímco dopravci, chtějí-li zachovat svou rentabilitu a pozici na trhu, musí maximalizovat svoji efektivnost a produktivitu.

2.4.8 Počítačová technologie

Použití těchto technologií se v logistice, a zejména v řízení dopravních procesů, rozšířilo značnou rychlostí a ve velkém měřítku. Přepravené činnosti převedené na počítače je možno rozdělit obecně do čtyř kategorií:

- analýza přepravy,
- směřování a plánování dopravy,
- správa a kontrola přepravních sazeb,
- správa údržby vozidel.⁹

Software pro *analýzu přepravy* umožňuje managementu průběžně sledovat úroveň nákladů a servisu. Poskytuje přehled o klíčových ukazatelích dopravního výkonu: výkon dopravců, jednotlivých druhů dopravy, využití dopravních spojů, použití zvýhodněných sazeb přepravního a využití zpátečních jízd.

Software pro *směřování a plánování dopravy* poskytuje takové výstupy, jako např. pořadí a časové rozvržení zastávek vozidla, určení přepravní trasy, přípravu dopravních dokladů nebo přehled o dostupnosti vozidel.

Software pro *správu a kontrolu přepravních sazeb* udržuje databázi přepravních sazeb, používaných pro fakturaci zásilek a nebo pro kontrolu faktur za dopravu. Porovnává skutečně vyfakturované dopravné se sazbami vypočtenými z nejnižších příslušných platných sazeb v databázi. Systém pak může provést platbu, povolit platbu nebo nahlásit nesrovnalost, kterou je potřeba prověřit.

Software pro *správu údržby vozidel* umožňuje např. plánování údržby vozidel a tvorbu výkazů o údržbě vozidel.

⁹ LAMBERT, J., STOCK, J., R. A ELLRAM, L. *Logistika*. 2. vyd. Praha: Computer Press, 2000. S. 257

2.4.9 Zvyšování produktivity přepravy

Vzhledem ke snaze o lepší hospodářský výsledek mají dopravci i přepravci zájem o neustálé zlepšování produktivity přepravy. K takovým zlepšením může podnik dospět v následujících třech oblastech:

- Zlepšení modelu přepravního systému – používaných metod, prostředků a postupů.
- Zlepšení využití (vytíženosti) pracovních sil a dopravních prostředků.
- Zlepšení výkonu pracovních sil a dopravních prostředků.¹⁰

3. Představení firmy TC Transcentrum s. r. o. [5]

3.1 Spojení

TC Transcentrum s.r.o.

Bezručova 317/II

293 01 Mladá Boleslav

tel: +420 326 373 809 (obchodní oddělení)

E-mail: marketing@transcentrum.com

www.transcentrum.com

3.2 Představení a stručná historie firmy

Společnost TC Transcentrum s. r. o. byla založena v roce 1990 jako konsorcium. S růstem poptávky na dopravním trhu se proměnila ve společnost s ručením omezeným pod vedením čtyř společníků.

¹⁰ LAMBERT, J., STOCK, J., R. A ELLRAM, L. *Logistika*. 2. vyd. Praha: Computer Press, 2000. S. 258

Od svého počátku společnost neustále rozšiřovala nabídku svých služeb, zejména v oblastech tuzemské a zahraniční dopravy, skladování (včetně všech obslužných činností), speciální přepravy a celní deklarace.

Firma TC Transcentrum s. r. o. je nyní dopravní a spediční společností. Její základní jmění představuje 4 000 000 Kč a hmotný investiční majetek činí ke dnešku cca 18,5 mil. Kč. Obrat společnosti v roce 2003 dosáhl výše cca 330 mil Kč. Ve spolupráci se Škoda Auto a. s. bylo realizováno zhruba 60% tohoto výkonu. Ve svých střediscích a provozech zaměstnává asi 300 pracovníků.

V roce 2004 firma splnila požadavky pro udělení certifikace dle mezinárodní normy jakosti ISO 9001:2000 a obdržela též certifikát jakosti od společnosti TUV Suddeutschland.

3.3 Stručný přehled činností firmy

3.3.1 Tuzemská doprava

Doprava je zajišťována po celém území ČR jak vlastními, tak smluvními vozy. Při dodávkách pro Škoda Auto a. s. pracuje společnost v režimu Just in Time. Vnitrozávodová doprava u Škoda Auto je prováděna prostřednictvím non-stop dispečinku.

3.3.2 Mezinárodní doprava

Firma provádí dopravu zboží od malých balíčků po nadrozměrné náklady v podstatě do celého světa. Doprava je prováděna nejen po silnici, ale i letecky, železnicí a po moři. Mezi speciality společnosti TC Transcentrum s. r. o. patří doprava prototypů vozidel Škoda Auto a. s., a to i za polární kruh či do afrických pouští.

Vlastní kamiony firmy jezdí po celé Evropě. Dispečeři využívají přímého spojení s celostátní databankou RAAL TRANS pro maximální vytížení dopravních kapacit.

Postupně je zaváděno sledování pohybu vozidel v reálném čase pomocí GPS.

3.3.3 Skladování

Společnost využívá dva vlastní skladovací areály. První z nich se nachází v Krnsku (asi 10 km od Mladé Boleslavi), druhý pak v Mnichově Hradišti. Sklady jsou vybaveny odpovídající manipulační technikou, kancelářským a komunikačním zázemím. Prováděny jsou veškeré obslužné činnosti, tj. manipulace, evidence i dodávky na základě odvolávek, a to i v režimu Just in Time.

3.3.4 Celní deklarace

Firma poskytuje veškeré deklarační služby a poradenství v celní problematice exportu a importu.

3.4 Vozový park

Flotila vozidel je tvořena s ohledem na potřeby zákazníků. V současné době ji tvoří:

- 100 tahačů – zejména značek MAN a SCANIA,
- 105 návěsů o délce 13,6 m, LOW-DECK i běžné návěsy o kapacitě cca 80 m³ většinou s bočními shrnovacími plachtami pro snadnou nakládku a vykládku,
- 4 vozidla AVIA,
- 2 vozidla s nosností do 1 t (Pick-Up, Tranzit).

Společnost v roce 2000 vybudovala vlastní servisní zařízení a je tak schopna zajistit plynulý provoz svých vozidel. Pro zvýšení efektivity činnosti využívá též čerpání pohonných hmot z vlastních cisternových vozů.

Pro všechna vozidla a činnosti má společnost uzavřeny pojistné smlouvy u pojišťovny Kooperativa.

4. Doprava pro Škoda Auto a. s.

Ačkoliv je nabídka služeb a servisu firmy TC Transcentrum s. r. o. poměrně široká, chová se ve vztahu k firmě Škoda Auto a. s., resp. ve vztahu k firmě M. Preymesser logistika s. r. o., čistě jako dopravce, který se řídí dispozicemi zadavatelů dopravy, kterými jsou dvě výše uvedené firmy.

Ve společnosti TC Transcentrum s. r. o. se běžnou činností (myšlena je běžná opakující se činnost v pracovním týdnu, nikoliv speciální zakázky, jako např. doprava prototypů vozidel Škoda Auto) zabývají tři oddělení s internám značením:

- Oddělení 44 – Kooperace Vrchlabí
- Oddělení 41 – Preymesser Řepov
- Oddělení 76 – Obsluha M15

Ačkoli každé oddělení provádí jinou dopravní činnost, lze v jejich provozu najít společné znaky. Především se činnost řídí pracovní dobou firmy Škoda Auto a. s., takže vozidla TC Transcentrum s. r. o. musí být připravena vyrazit v neděli ve 22.00 hod a pracovní týden jim končí v pátek taktéž ve 22.00 hod. Dalším společným znakem ve všech odděleních je dostupnost dispečera po celých 24 hodin. Přestože firma postupně vybavuje svá vozidla systémem GPS, pro sledování pohybu v reálném čase, vozidla určená pro součinnost se Škoda Auto a.s. tímto systémem vybaveny nejsou. Veškerá organizace tak probíhá pomocí mobilních telefonních přístrojů.

Co se týče podmínek a dispozic dopravy, činnost oddělení 44 a oddělení 76 podléhá a je hrazena firmou Škoda Auto a. s. Činnost oddělení 41 podléhá a je hrazena firmou M. Preymesser logistika s. r. o.

4.1 Součinnost se Škoda Auto a. s.

Jak již bylo uvedeno, přímou součinností se společností Škoda Auto a.s. se zabývá oddělení 44 a oddělení 76.

Firma Škoda Auto a. s. uzavírá s dopravci v podstatě standardizovanou smlouvu o dopravě. Příklad takové smlouvy nebude v této práci uveden, neboť podléhá podnikovému tajemství. Nicméně zde budou uvedena některá vybraná fakta.

Smlouvu o přepravě uzavírá Škoda Auto a. s. s dopravcem na dobu určitou. Obvykle se jedná o dobu jednoho roku (samozřejmě v případech, kdy se nejedná o nějakou jednorázovou přepravu) s tím, že pokud nebude nejpozději měsíc před koncem platnosti vypovězena jednou ze smluvních stran, prodlužuje se automaticky na další rok. Obě smluvní strany mohou také tuto smlouvu vypovědět v jedno měsíční výpovědní lhůtě.

Škoda Auto a. s. informuje podle smlouvy dopravce o požadovaných výkonech obvykle formou denních, případně týdenních objednávek. Pro přepravu zboží může dopravce použít i další subdodavatele dopravy. Výběr těchto subdodavatelů ovšem podléhá schválení Škoda Auto a. s., která má právo odmítnout ty, kteří nesplňují její nároky a podmínky.

V další části smlouvy se řeší specifikace přepravy. Je tu uveden např. předpokládaný objem přepravy za určitou časovou jednotku (obvykle den nebo týden), požadované technické parametry vozidel a ostatní podmínky. Mezi ty může patřit kupříkladu zabezpečení přeložení nákladu při poruše naloženého vozidla dopravcem, povinnost okamžitě informovat příslušné útvary firmy Škoda Auto a. s. při poruše vozidla a z toho plynoucí možné zpoždění dodávky apod.

Všechna vozidla nasazená dopravcem na přepravu zboží pro společnost Škoda Auto a. s. musí splňovat emisní normu EURO 1. Vozidla nesmí být starší 10 let. Také musí odpovídat všem zákonným předpisům týkajících se silniční dopravy v ČR a Evropě.

4.1.1 Oddělení 44

Činnost:

Kamionová přeprava materiálu pro firmu Škoda Auto a. s. mezi závodem Mladá Boleslav a závodem Vrchlabí.

Přepravovaný materiál:

Tímto materiálem jsou lakované i nelakované karoserie vozidel Škoda Octavia a samotné přepravní palety pro tyto díly (karoserie).

Průběh činnosti:

Začátek dopravy – neděle večer 22.00 hod

Konec dopravy – pátek večer 22.00 hod

Jak již bylo uvedeno, veškeré řídicí procesy a komunikace je vedena přes mobilní telefonní přístroje. Dispečer firmy Škoda Auto a. s. volá v případě potřeby dispečera firmy TC Transcentrum s. r. o., sdělí mu, jaký je počet přepravovaných kusů a jak moc dodávka spěchá. Dispečer firmy TC Transcentrum s. r. o. si pak zajistí vlastní přepravu pomocí kamiónů.

Nakládka i vykládka je prováděna pomocí vysoko zdvižných vozíků, jejichž obsluhu tvoří zaměstnanci společnosti Škoda Auto a. s.

Přepravní činnost probíhá v režimu Just in Time, a tak např. vzhledem k faktu, že informace o svěšované karoserii v závodě Mladá Boleslav a mřící do závodu ve Vrchlabí je ihned odfaxována a ve Vrchlabí s ní již mohou počítat na výrobní lince, je pro vozidla firmy TC Transcentrum s. r. o. stanovena maximální přepravní doba na dvě hodiny. Vzhledem k této době, musí řidič hlásit komplikace, které budou znamenat nedodržení maximální přepravní doby.

Řidiči sami o sobě nemají téměř žádnou rozhodovací pravomoc a naprosto podléhají příkazům a rozhodnutím svého dispečera. Bez příkazu nemohou provést ani vykládku a nakládku. Mezi jejich povinnosti patří ohlásit dobu výjezdu a stejně tak se ohlásit před příjezdem do cíle, aby s nimi mohl daný dispečer počítat.

Dispečeři se střídají ve třech směnách a dispečinky firmy TC Transcentrum s. r. o. jsou pro tuto přepravu zřízeny přímo v prostorách závodů Mladá Boleslav a Vrchlabí.

Řidiči mají dvanácti hodinovou pracovní dobu.

Trasa:

Standardní trasa je předem určena a je znázorněna na obrázku 1. V minulosti nebyla tato trasa využívána, jelikož firma TC Transcentrum s. r. o. používala vozidla s nadstandardní výškou 5,2 m. Od roku 2002 jsou používána vozidla s běžnou výškou 4,1 m a tudíž tuto trasu mohou využívat. Jedna z mála pravomocí, kterou řidič má, je změna trasy v případě nenadálých komplikací.

Z vlastního přispění řidičů, jsou některá z vozidel za jízdy vybavena soukromými krátkovlnnými vysílačkami řidičů. Pomáhají prý předcházet potížím a šetří čas, potažmo i náklady. Nutno podotknout, že komunikace mezi řidiči nákladních vozidel v éteru je velice živá.



Zdroj: Route 66

Obr. 1 Trasa Mladá Boleslav - Vrchlabí

Pohyb dokladů:

Při této přepravní činnosti jsou v pohybu čtyři kopie dodacího listu. Jejich konečná místa určení jsou:

- brána závodu v Mladé Boleslavi,
- místo nakládky,
- zůstává řidiči pro firmu TC Transcentrum s. r. o.,
- závod ve Vrchlabí.

Pro názornost je zde příloha č. 4 (Odesílací list pro transport karoserií M13 - Vrchlabí).

4.1.2 Oddělení 76

Činnost:

Kamionová přeprava materiálu a dílů pro firmu Škoda Auto a. s. v rámci závodu Mladá Boleslav. Jedná se tedy o vnitropodnikovou přepravu.

Přepravovaný materiál:

Jedná se o značné množství různého druhu materiálu a dílů, který odchází a přichází především na svařovnu a do skladů. Samozřejmě jde také o prázdné přepravní prostředky a případně vadné výrobky.

Průběh činnosti:

Začátek dopravy – neděle večer 22.00 hod

Konec dopravy – pátek večer 22.00 hod

Pro tuto činnost posílá Škoda Auto a. s. požadavek na dopravu v týdenním intervalu.

Příklad je v příloze č. 5 (Žádanka o dopravu).

Přeprava tímto oddělením je opět řízena pomocí mobilních telefonních přístrojů. Stejně tak je k dispozici dispečer po 24 hodin denně. I zde platí pro dispečery třísměnný provoz. Na rozdíl od oddělení 44 však třísměnný provoz platí i pro řidiče nákladních vozidel.

Nakládka a vykládka je pro tuto dopravní činnost prováděna pomocí vysoko zdvižných vozíků, jejichž obsluhu tvoří zaměstnanci společnosti Škoda Auto a. s., stejně jako při činnostech oddělení 44.

Trasa:

Nejběžnější přepravní trasa vede kolem hal M14 a M15. V praxi to vypadá tak, že řidiči doslova jezdí toto kolečko a v případě, že zaznamenají materiál k přepravě, zastaví, provedou nakládku a vlastní přepravu materiálu na místo určení.

Pohyb dokladů:

Při činnosti oddělení 76 se řidičům nedostává do rukou žádný doklad ohledně převáženého materiálu.

4.2 Součinnost s M. Preymesser logistika s. r. o.

4.2.1 Oddělení 41

Činnost:

Kamionová přeprava materiálu pro Škoda Auto a. s. mezi závodem Mladá Boleslav a skladem firmy M. Preymesser logistika s. r. o. v Řepově.

Důvod činnosti:

Firma Škoda Auto a. s. objednává velká množství různých dílů a jiného materiálu. Část těchto objednávek je smluvně sjednána s firmou M. Preymesser logistika s. r. o. Ta zajistí objednávky daného materiálu, roztrídí je podle skladů, do kterých má být materiál navezen a odešle je. Informační systém těchto dvou firem je samozřejmě propojený.

Přepravovaný materiál:

Značné množství různých dílů a materiálu určeného k montáži vozidel.

Průběh činnosti:

Začátek dopravy – neděle večer 22.00 hod

Konec dopravy – pátek večer 22.00 hod

Dopravu mezi skladem firmy M. Preymesser logistika s. r. o. zajišťuje firma TC Transcentrum s. r. o. pomocí nákladních vozidel v pravidelném provozu. Jedno záložní vozidlo je určeno ke zvládnutí vypjatých situací. V praxi to většinou znamená, že jezdí od nedělního večera do středy dopoledne. Pak je vozidlo v případě potřeby a z důvodu jeho vytížení převedeno na jinou činnost.

Toto oddělení má na starosti vedoucí střediska, který má k dispozici 10 řidičů. Ti pracují v 12 hodinových směnách. Někteří nejsou kmenovými zaměstnanci firmy, nýbrž jsou nájímáni přes firmu Steyer s. r. o.

Jednotlivá vozidla si přivolávají podle potřeby pracovníci firmy

M. Preymesser logistika s. r. o. přes dispečink TC Transcentrum s. r. o., který je i zde v provozu 24 hodin denně. Ve skladu firmy M. Preymesser logistika s. r. o. si řidiči musí (poněkud netradičně) sami naložit přidělený materiál. Vždy se jedná o „KLTčka“ jdoucí pak do výroby. Nakládka probíhá pomocí vysokozdvíhových vozíků. Řidiči musí mít

oprávnění k manipulaci s těmito prostředky. V neděli večer vyjíždějí z M. Preymesser logistika s. r. o. všechna vozidla již naložená z pátku.

Trasa

Je stanovena a znázorněna je na obrázku 2.

Pohyb dokladů

K této činnosti se vztahují dva dodací listy. Jeden končí ve firmě M. Preymesser logistika s. r. o. a druhý ve firmě Škoda Auto a. s. Mimo to se tisknou 3 soupisy převáženého materiálu. Jeden z těchto soupisů zůstává rovnou ve firmě M. Preymesser logistika s. r. o., další dva veze řidič k potvrzení do závodu Škoda Auto a. s. Mladá Boleslav. Po kontrole a potvrzení zůstává jeden z nich firmě M. Preymesser logistika s. r. o. a druhý firmě TC Transcentrum s. r. o. Pro názornost je zde příloha č. 6 (Soupis materiálu) a příloha č. 7 (Průvodka nákladního vozidla)

Pro přehled v uspořádání závodů Mladá Boleslav a Vrchlabí, je určena příloha č. 8 (Závod Mladá Boleslav) a příloha č. 9 (Layout logistických ploch ve Škoda-Auto Vrchlabí).



Zdroj: Route 66

Obr. 2 Trasa Mladá Boleslav - Řepov

Závěr

Cílem této bakalářské práce byla analýza dopravních činností společnosti TC Transcentrum s. r. o. prováděných v součinnosti s podnikem Škoda Auto a. s., resp. M. Preymesser logistika s. r. o.

Vzhledem k faktu, že firma TC Transcentrum s. r. o. se kromě jiných logistických služeb zabývá především silniční dopravou, věnuje se teoretická část práce právě této problematice.

V praktické části bakalářské práce je uveden stručný rozbor činností, které firma TC Transcentrum s. r. o. poskytuje dvěma výše zmíněným společnostem. Vzhledem k dostupným informacím tento rozbor neobsahuje žádné informace o výkonech. Důvodem je fakt, že firma TC Transcentrum s. r. o. tyto výkony prostě nevyhodnocuje. Jedinou možností, jak se dobrat k nějakým údajům by představovala analýza nákladů, ale informace tohoto druhu firma považuje za neveřejné a tudíž je neposkytl.

Z tohoto důvodu se též v práci nevyskytuje vyhodnocení kritických míst při daných činnostech. Je však třeba dodat, že pokud by taková místa existovala, záleželo by jejich odstranění spíše na firmě Škoda Auto a. s., resp. M. Preymesser logistika s. r. o. Toto tvrzení opodstatňují velice malé rozhodovací pravomoci společnosti TC Transcentrum s. r. o. v rámci činností, jež jsou poskytovány dvěma zmiňovaným firmám.

Seznam literatury

- [1] ŽALUD, M. a KONEČNÝ, T. *O úspěchu firem rozhoduje logistika*. Firma. Právo. Praha: 2004, roč. 2., č. 5., s. 10. ISSN 1211-2119.
- [2] SIXTA, J. *Podniková logistika*. přednášky TUL, 2004/2005.
- [3] LAMBERT, J., STOCK, J., R. A ELLRAM, L. *Logistika*. 2. vyd. Praha: Computer Press, 2000. ISBN 80-7226-221-1.
- [4] EISLER, J. *Podniky a podnikání v dopravě*. 1. vyd. Praha: Vysoká škola ekonomická v Praze, 2000. ISBN 80-245-0111-2.
- [5] Firemní materiál TC Transcentrum s. r. o.
- [6] Ročenka dopravy 2003 [online]. [cit. 13. 3. 2005] Dostupné z:
<http://www.mdcr.cz/cs/Statistika+dopravy/>

Seznam příloh

Příloha č. 1	Přeprava zboží po silnici	1 strana
Příloha č. 2	Podniky veřejné silniční nákladní dopravy	1 strana
Příloha č. 3	Mezioborové srovnání přepravních výkonů nákladní dopravy	1 strana
Příloha č. 4	Odesílací list pro transport karoserií M13 – Vrchlabí	1 strana
Příloha č. 5	Žádanka o dopravu	1 strana
Příloha č. 6	Soupis materiálu	1 strana
Příloha č. 7	Průvodka nákladního vozidla	1 strana
Příloha č. 8	Závod Mladá Boleslav	1 strana
Příloha č. 9	Layout logistických ploch ve Škoda-Auto Vrchlabí	1 strana

Příloha č. 1

Přeprava zboží po silnici (*pouze vozidly registrovanými v ČR*)

	1995	1999	2000	2001	2002	2003
Přeprava zboží celkem (v tis. tun)	578 796	448 300	414 725	438 683	474 883	447 956
<i>podle druhu přepravy</i>						
vnitrostátní	566 017	416 720	382 287	403 932	439 725	411 367
mezinárodní celkem	12 779	31 580	32 437	34 751	35 158	36 589
v tom: vývoz	5 540	16 751	18 346	19 014	19 007	19 313
dovoz	6 083	13 444	12 341	14 196	13 768	15 070
tranzit ve třetích zemích	1 156	1 385	1 750	1 533	2 383	2 205
kabotáž na území cizích států	0	0	0	8	0	0
<i>podle způsobu provozování</i>						
na cizí účet	360 644	207 763	199 566	248 490	263 910	264 783
na vlastní účet	218 152	240 537	215 159	190 193	210 972	183 173
Přepravní výkony (v mil.tkm)	31 268	36 964	39 036	40 260	45 059	46 564
<i>podle druhu přepravy</i>						
vnitrostátní	14 696	16 930	15 986	16 082	17 411	17 395
mezinárodní celkem	16 572	20 034	23 050	24 178	27 648	29 169
v tom: vývoz	7 184	10 161	11 595	12 238	13 816	13 913
dovoz	7 888	8 451	8 887	9 964	10 130	12 109
tranzit ve třetích zemích	1 500	1 421	2 568	1 975	3 702	3 147
kabotáž na území cizích států	0	0	0	1	0	0
<i>podle způsobu provozování</i>						
na cizí účet	26 577	26 039	31 363	34 212	37 777	39 117
na vlastní účet	4 691	10 925	7 673	6 048	7 282	7 447

Zdroj: Ročenka dopravy 2003 [online]. [cit. 13. 3. 2005] Dostupné z:

<http://www.mdcz.cz/cs/Statistika+dopravy/>

Příloha č. 2

Podniky veřejné silniční nákladní dopravy

	1995	1999	2000	2001	2002	2003
Celkem	32 530	46 316	44 335	43 134	44 504	55 475
<i>podle počtu zaměstnanců v podnicích</i>						
1 - 5 zaměstnanců	28 765	40 932	40 575	38 798	40 030	51 781
6 - 9 zaměstnanců	2 142	3 301	2 380	2 694	2 780	1 527
10 - 19 zaměstnanců	1 029	1 318	867	1 036	1 069	1 273
20 - 49 zaměstnanců	477	614	329	446	460	603
50 zaměstnanců a více	117	151	184	160	165	292
<i>podle počtu silničních motorových vozidel</i>						
1 vozidlo	19 633	25 349	23 694	26 267	26 931	29 440
2 - 5 vozidel	9 955	9 817	9 195	11 357	11 754	19 613
6 - 9 vozidel	1 295	1 681	1 675	2 137	2 281	3 573
10 - 19 vozidel	1 065	996	945	1 222	1 310	1 923
20 - 49 vozidel	472	375	354	488	519	717
50 vozidel a více	110	90	103	121	122	209
neuvedeno	0	8 008	8 369	1 542	1 587	0

Zdroj: Ročenka dopravy 2003 [online]. [cit. 13. 3. 2005] Dostupné z:

<http://www.mdcz.cz/cs/Statistika+dopravy/>

Příloha č. 3

Mezioborové srovnání přepravních výkonů nákladní dopravy

	1995	1999	2000	2001	2002	2003
Přeprava zboží celkem (v tis. tun)	699 208	548 978	523 249	546 501	577 406	551 507
Železniční doprava	108 871	90 734	98 253	97 218	92 005	93 293
Silniční doprava	578 796	448 300	414 725	438 683	474 883	447 956
Vnitrozemská vodní doprava	4 441	1 890	1 906	1 910	1 686	1 276
Letecká doprava	18	17	19	16	18	20
Ropovody	7 083	8 050	8 346	8 674	8 815	8 962
Přepravní výkon celkem (v mil. tkm)	57 549	56 416	58 955	59 532	63 208	64 800
Železniční doprava	22 623	16 713	17 496	16 882	15 810	15 862
Silniční doprava	31 268	36 964	39 036	40 260	45 059	46 564
Vnitrozemská vodní doprava	1 348	915	773	700	589	512
Letecká doprava	33	30	38	29	32	42
Ropovody	2 276	1 795	1 612	1 661	1 717	1 820
Průměrná přepravní vzdálenost celkem (km)	82,3	102,8	112,7	108,9	109,5	117,5
Železniční doprava	207,8	184,2	178,1	173,7	171,8	170,0
Silniční doprava	54,0	82,5	94,1	91,8	94,9	103,9
Vnitrozemská vodní doprava	303,6	484,0	405,5	366,3	349,6	401,5
Letecká doprava	1 906,0	1 747,0	1 994,0	1 816,6	1 766,3	2 093,6
Ropovody	321,3	223,0	193,1	191,5	194,8	203,1

Zdroj: Ročenka dopravy 2003 [online]. [cit. 13. 3. 2005] Dostupné z:

<http://www.mdcz.cz/cs/Statistika+dopravy/>

Odesílací list pro transport karoserií M13 - Vrchlabí

Číslo odesílacího listu:

1415485

Odesílatel:

 ŠKODA AUTO a.s.
 závod Mladá Boleslav
 PSČ: 29360

Adresát:

 ŠKODA AUTO a.s.
 závod Vrchlabí
 PSČ: 54318

spodní vrstva

vrchní vrstva

Průběžné číslo	46	FBU	Průběžné číslo	47	FBU
Kenn.-Nr.	09-2-0153		Kenn.-Nr.	09-3-2813	
Číslo karoserie	TMBJG21U458802475		Číslo karoserie	TMBDK41U958802477	

Průběžné číslo	48	FBU	Průběžné číslo	49	FBU
Kenn.-Nr.	07-1-0436		Kenn.-Nr.	09-3-2923	
Číslo karoserie	TMBJG21U 58		Číslo karoserie	TMBJP21UX58802478	

Průběžné číslo	50	FBU	Průběžné číslo	51	FBU
Kenn.-Nr.	09-3-2973		Kenn.-Nr.	09-3-2920	
Číslo karoserie	TMBJG21U158802479		Číslo karoserie	TMBJP41U358802480	


 ŠKODA AUTO a.s.
 závod VRCHLABÍ
 PSČ: 54318 Vrchlabí
 (35)

 Razítko, podpis:
 VZB-5

 ŠKODA AUTO a.s.
 Materiškové hospodářství
 - svěšování karoserií
 293 60 Mladá Boleslav

Převzal:

SPZ: MBA-52-32

Jméno řidiče:

ZAJIC

Razítko, podpis:

Datum, čas:

01.03.2005**19:27**

THU, 27-JAN-05 14:15

SKODA A. A. S. - TPM51

f. c. 2517/100045 + f. c. 2514/100045

Absender / Absender / Absender

FRANSCENTRUM s.r.o.

Místo odjezdu

SKODA Auto a.s.

Místo doručení

Místo doručitele

Kontaktní osoba

Suntich

Kód objektu

VZL - 1

Telefon

12152

293090

Telefax

13458

ŽÁDANKA O DOPRAVU

05. Týden 2005

Místo určení

SKODA AUTO, a.s.

sklad M4, M5, M12, M14, M16, Závod, NIB

Objednává: Závodně logistika VZL - 1

Suntich Petr

Tel:

12152

Fax:

293090

13458

Termín vyzvednutí-Abholetermin

Termín dodání-Lieferttermin

OBJEDNÁVAME TYTO DOPRAVNÍ PROSTŘEDKY PRO VNITROZÁVODOVOU DOPRAVU

Poř. č.	Vozidlo - typ, popř. tonáž	Množství (ks) Menge	počátek výkonu		konec výkonu	
			datum	čas	datum	čas
1	Tabač + šapito	2	30.1.2005	22:00	4.2.2005	22:00
2	Tabač + návěs	4	30.1.2005	22:00	4.2.2005	22:00
3	Repauit valník 8 tun	1	30.1.2005	22:00	4.2.2005	22:00
4						
5						
6						
7						
8						
9						
10						

Podpis žadatele:

Datum: 27.1.2005

Suntich Petr

Podpis stempel

13:30

VZL - 1

Místo doručení

Místo doručitele

Potvrzení záhlaví
(Auftragbestätigung)

Nákl. autem:

Osob. autem:

SPZ (Kennzeichen):

Spedice (Spedition):

Tel:

Fax:

Kontakt osoba:

Smluvní cena včetně všech poplatků:

Podpis:

POZOR:

Při nedodržení termínu předání zboží nás o prátech informujte

ACHTUNG: Bei Nichterhaltung

des Abliefertermins informieren Sie uns umgehend

ŠKODA AUTO, VT Skotrans

Tel. 0326/618133, 19134, Fax 0326/314624

Místo doručení do výše

Místo doručení in Höhe von

Místo doručení

Místo doručitele/Lieferant

Místo doručitele

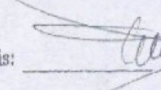
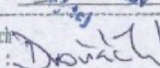
Místo doručitele

Místo doručitele středisko/Kostenstelle

Místo doručitele

Podpis žadatele: Datum:

Příloha č. 6

LOŽNÍ LIST - VÝDEJKA ŠKODA		V11/2005/ 740				
datum nakládky: 04.02.2005 5:15' Mladá Boleslav		SPZ kamionu: MBA 32-51				
M. FREYMESSER logistika s.r.o.		Řepov 174 29301 MLADÁ BOLESLAV				
list: 1						
objekt	výrobek (díl)	hmotn.	možství	naloženo	model	příjemce
*ŠKODA*03B3* úložiště						
číslo DL: 80133149 Dodavatel: F. MINKEMANN - PLETTERBERG (K2005/684/6)						
1	počet typ popis P: 1x 111444 14x 3147	číslo 1K0501385A	kg 124.0	ks 8400	naloženo ŠKODA	model ŠKODA 03B3
číslo DL: 5117163 Dodavatel: MUBA FAHRTWERKSTEDEN GMBH - ATTENDORF (K2005/684/5)						
2	počet typ popis P: 11x 111940	číslo 1K0411303Q	kg 12050.0	ks 693	naloženo ŠKODA	model ŠKODA 03B3
číslo DL: 5117164 Dodavatel: MUBA FAHRTWERKSTEDEN GMBH - ATTENDORF (K2005/684/5)						
3	počet typ popis P: 20x 111940	číslo 1K0411303R	kg 1.0	ks 630	naloženo ŠKODA	model ŠKODA 03B3
číslo DL: 5117165 Dodavatel: MUBA FAHRTWERKSTEDEN GMBH - ATTENDORF (K2005/684/5)						
4	počet typ popis P: 1x 111940	číslo 1K0411303L	kg 1.0	ks 63	naloženo ŠKODA	model ŠKODA 03B3
číslo DL: 5117166 Dodavatel: MUBA FAHRTWERKSTEDEN GMBH - ATTENDORF (K2005/684/5)						
5	počet typ popis P: 2x 111940	číslo 1K0511305CL	kg 1.0	ks 168	naloženo ŠKODA	model ŠKODA 03B3
číslo DL: 5117167 Dodavatel: MUBA FAHRTWERKSTEDEN GMBH - ATTENDORF (K2005/684/5)						
6	počet typ popis P: 15x 111940	číslo 1K0511305DC	kg 1.0	ks 1260	naloženo ŠKODA	model ŠKODA 03B3
číslo DL: 81217575 Dodavatel: ZF LEMFORDER FAHRTWERKSTECHNIK G - LEMFORDER (K2005/687/16)						
7	počet typ popis P: 8x 111902	číslo 1K0411315B	kg 1774.0	ks 2400	naloženo ŠKODA	model ŠKODA 03B3
POVRZENÍ PŘEVZATÍ ZÁSILKA celkem: 13912.0 kg						
ŠKODA 03B3		záložka		datum 4.2.2005		čas
Bez závad / závady:		jméno:		příjezd:		odjezd:
VÝDEJ ZBOŽÍ V11/2005/740 celkem POLČEK : 7		VÁHA: 13912.0		operátor:		Neumannová
za PŘÍJEMCE 1 M. Freymesser logistika, spol. s r.o. Řepov 174, 293 01 Mladá Boleslav Crossdocking - výdej		za přepravce: Počet naložených zásilek odpovídá údajům uvedeným na výdejce. Zásilky byly převzaty v dobrém stavu. Převzal řidič: podpis: 		SPZ kamionu: MBA 32-51		M. Freymesser logistika, spol. s r.o. Řepov 174, 293 01 Mladá Boleslav Crossdocking - výdej
kontrola vrácených dodkladů provedl: 		bez závad / závady				

